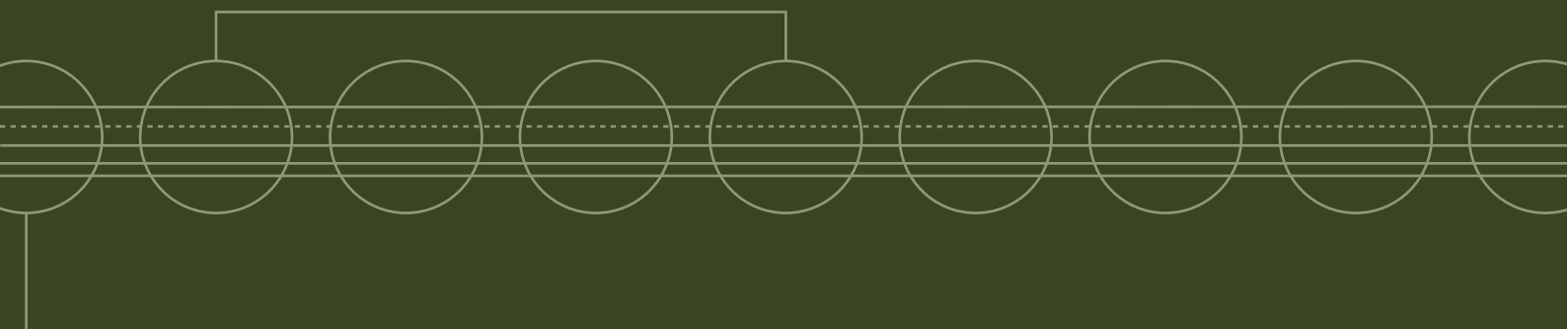




VUOSIKERTOMUS
2001



SISÄLLYSLUETTELO

Tiehallinnon vuosi yksi	1
Tieisännöitsijän selonteko	4
Kuntotavoitteet saavutettiin	5
Tienkäyttäjiä palveltiin.....	7
Palveluita suunniteltiin	9
Hankintoja kilpailutettiin	11
Liikenteen palveluita kehitettiin	13
Tiepääoman arvo laski	15
Liikennekuolemat kääntyivät kasvuun	17
DIGIROAD –	
kansallinen tie- ja katutietojärjestelmä ...	19
Asiantuntijoista huolehdittiin	21
Ympäristö	22
Tutkimus- ja kehitystoiminta.....	22
Kansainvälinen toiminta	23
Avaintietoja.....	24
Tuotto- ja kululaskelma.....	25
Tase	26
Tiehallinnon johtokunta	28
Tiehallinnon strateginen johto	28
Yhteystietoja.....	29

TIEHALLINNON VUOSI YKSI

Vuosi 2001 oli uuden Tiehallinnon ensimmäinen toimintavuosi yleisen tieverkon isännöitsijänä. Kahden vuosisadan mittainen virastoperinne lakkasi, kun sekä tiestön hallintoa että tienpitotoimien tuotantoa harjoittanut virasto jakautui vuoden 2001 alusta kahdeksi täysin erilliseksi organisaatioksi. Vuoden lopussa vanhan ”TVH:n henki” oli jo melko tavalla haihtunut Tiehallinnon käytäviltä.

Roolin muutos

Tiehallinnon mielenkiinnon alue on laajentunut tienpidosta tiestön ja koko liikennejärjestelmän palvelutehtävään yhteiskunnassa. Palvelutehtävän on perustuttava yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeiden syvälliseen tuntemiseen. Tiehallinto on nyt tieliikennejärjestelmän tasolla toimiva asian tuntija, joka käyttää ulkopuolisia palvelujen tuottajia niin näkyvän kuin näkymättömänkin tieinfrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitämiseen.

Vaikka periaatteellinen muutos oli suuri, ei hallinnon ja tuotannon eriytyminen merkinnyt äkillistä muutosta tienpidossa. Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden kilpailutus alkoi porrastetusti neljän vuoden siirtymäajalla. Kaikki investoinnit kilpailutetaan vuoden 2002 loppuun mennessä ja suurissa investoinneissa on jo siirrytty kokonaisuuksien hankintaan.

Organisaatiomuutos

Tuotannon eriyttäminen markkinakelpoiseksi liikelaitokseksi vaati suurimman huomion organisaatiouudistuksen monivuotisessa valmistelussa. Tiehallinnon kokonaisuudessaan uuden roolin määrätietoinen kirkastaminen alkoi vasta vuoden 2001 alusta.

Tiehallinnon ensimmäisenä toimintavuotena koko organisaation läpi on kulkenut vahva muutosviesti. Uusi Tiehallinnon visio 2007 sekä täysin uudelta pohjalta muodostettu prosessi- ja tiimipohjainen organisaatio ovat tehneet kaikille tiehallintolaisille selväksi, että kyse on aidosta muutoksesta, ei vain ulkokuoren vaihdosta.

Koko henkilöstöä kannustettiin osallistumaan visio- ja organisaatiokeskusteluun. Mielenpitojen vaihto niin netissä kuin käytävilläkin oli vilkasta, avointa ja hyödyllistä. Seuraavana vuorossa on muutoksemme sisäänajo käytäntöön, jolloin se tulee näkymään toiminnassamme positiivisella tavalla kaikille sidosryhmillemme tienkäyttäjistä maarakennusalan yrityksiin.

Muutoksemme kulmakiviä ovat asiakaslähtöisyys, kyky laajaan yhteistyöhön, korkeatasoinen asiantuntemus ja toimintatapojemme jatkuva kehittäminen. Tavoitteenamme on onnistua mahdollisimman hyvin Suomen yleisen tieverkon isännöitsijänä yhteiskunnan ja koko liikennejärjestelmän näkökulmasta katsottuna.

Onnistumiseen vaaditaan tiestön ylläpito- ja kehittämistarpeiden oikeaa tunnistamista, tarpeiden selkeää perustelua maan hallitukselle sekä toimenpiteiden mahdollisimman edullista hankkimista markkinoilta. Tehokkuuden ohella ajattelumme reunaehdot ovat kestävä kehitys ja toimenpiteiden kustannusten arviointi kohteen koko elinkaaren ajalta.

Tiepääomasta lainattu muihin tarkoituksiin

Perustienpidon määrärahoihin ei ole tullut toivottua korjausta ylöspäin, vaan kustannustason nousu on päinvastoin alentanut reaalista rahoitustasoa. Koska tiestön hoidosta ja ylläpidosta tinkiminen olisi kohtalokkainta, rahoituksen supistuminen heijastui korostuneesti alueellisten uus- ja laajennusinvestointien toteutusmahdollisuuksiin.

Perustienpidon ylläpitopainotteisuudesta huolimatta on noin 15 miljardin euron arvoisen tiestön kunto ja pääoma-arvo laskenut. Keskimääräinen 21 vuoden kierto päällysteiden uusinnassa ja yli 120 vuoden kierto rakenteen parantamisessa ovat liian korkeita. Liian huonoksi päässyt kunto korottaa sekä tulevien korjausten hintaa että liikennöinnin päivittäisiä kustannuksia.

OHJAUS



Vuoden 2001 aikana suunnitellun ja vuoden 2002 alusta voimaan astuneen prosessiorganisaation ideana on saada rooliltaan muuttunut Tiehallinto ohjatuksi kohti uutta visiota ja tehdä organisaatiosta koko liikennejärjestelmän asiantuntija, luova markkinoiden kehittäjä ja tehokas palvelujen hankkija. Organisaatiota ohjaavat pääjohtaja, kaksi keskushallinnon johtajaa ja tiepiirien tiejohtajat. Prosessien kehittämistä johtavat prosessinomistajat. Kuvassa pääjohtaja Eero Karjalainen ja Uudenmaan tiejohtaja Rita Piirainen.

Valtion talousarviossa on luovuttu perinteisestä vuosi-kehysajattelusta tieverkon kehittämisessä. Sen sijaan hankkeista ja niiden sopimusvaltuuksista päätetään kerralla. Se on urakoiden hankinnan kannalta hyvää kehitystä, mutta miinuspuolelle on kirjattava hankkeiden erittäin kireiksi mitoitettut sopimusvaltuudet, jotka ovat hidastaneet vuoden 2000 lisätalousarviossa päätettyjen hankkeiden kilpailutusta.

Päätieverkko kehittyi

Vuonna 2001 avattiin liikenteelle perinteisen vuosirahoituskokouksen mukaiset hankkeet, vt 25 Hanko – Skogby ja moottoritie Kemi – Tornio, sekä ensimmäinen kokonaisrahoitusmallilla toteutettu hanke, E18:n moottoritiejakso Porvoo – Koskenkylä.

Aiemmin alkaneista ja vuoden 2001 jälkeen vielä jatkuvista hankkeista merkittävin on E18:n moottoritiejakso Paimio – Muurla. Lisäksi vuoden 2002 talousarvion laadinnan yhteydessä tehtiin päätös Turku – Helsinki -yhteyden loppuosan rakentamisesta moottoritieksi. Selkeä päätös suuresta kokonaisuudesta luo uudenlaista vakautta usein kovin arvaamattomaksi koetulle tiehankepolitiikalle.

Vuoden aikana eteni neljä vuoden 2000 lisätalousarviossa päätettyä hanketta, tosin osin vasta kilpailutuksen merkeissä. Vain yhdestä uudesta hankkeesta päätettiin vuonna 2001: vt 9:n parantaminen välillä Orivesi – Muurame käynnistyi kokonaisrahoituksella.

Tieverkon kehittämisen keskittyminen päätieverkolle on vaikuttavuudeltaan tehokasta ja valtiontalouden rajalliset mahdollisuudet huomioon ottaen perusteltua. Päätieverkon osuus tiepituudesta on noin 17 prosenttia, mutta siihen kohdistuu noin 60 prosenttia liikennesuoritteesta samoin kuin myös liikennekuolemista. Pääteiden liikenne kasvoi 2,8 prosenttia vuonna 2001.

Tiehallinto saavutti tulostavoitteensa

Tiehallinnon toiminnanohjaus onnistui kaikissa tulostavoitteissa niin hyvin, että tuloksista maksettiin tulospalkkioita. Tulosoikeus toimii monen vuoden kokemuksella varsin hyvin. Käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa se on tehokas väline, kun huomio halutaan kohdistaa valittuihin asioihin.

Tulosohjauksen avulla on mm. liikenneturvallisuutta voitu edistää ja haitallisia ympäristövaikutuksia vähentää rahoituksen tiukkuudesta huolimatta. Lisää rahaa ei tällä tavoin kuitenkaan synny, vaan samalla on esim. päällystetyille teille jouduttu hyväksymään huononemisen salliva tavoite. Tiehallinto onkin huolissaan liian vähäisestä panostusmahdollisuudesta erityisesti liikennekuolemien ehkäisyyn ja teiden kuntoon.

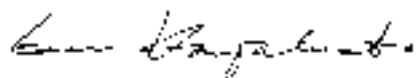
Tiehallinto teettää säännöllisiä tienkäyttäjätutkimuksia asiakastytytyväisyyden seuraamiseksi. Vuoden 2001 tutkimuksissa yksityisautoilijoiden tyytyväisyys Tiehallinnon toimintaan on säilynyt hyvällä tasolla. Heistä 50 – 60 prosenttia on tyytyväisiä palveluun kokonaisuudessaan. Sen sijaan ammattiautoilijat ovat kriittisempiä. Heistä 40 – 50 prosenttia on tyytyväisiä kesätoimintaan ja vain 30 – 35 prosenttia talvitoimintaan.

Suurin tyytymättömyys kohdistui alempaan tieverkkoon, talvella sen liukkauteen, lumisuuteen ja uraisuuteen, kesällä päällysteiden kuntoon ja kelirikkoaikana sorateiden kuntoon. Haastattelujen mukaan olisi hyvin tärkeää lisätä panostusta myös jalankulku- ja pyöräteiden rakentamiseen sekä joukkoliikenteen järjestelyihin. Vähiten tingittävää on molempien ryhmien mielestä pääteiden parantamistoiminnassa.

Perusteluviestintää

Olemme lähteneet rohkeasti muokkaamaan uuden tehtäväkuvamme mukaisia toimintamalleja. Eräs tärkeimpiä tavoitteita uudelle toiminnalle on lisätä päättäjien ymmärrystä tienpidosta. Meillä Tiehallinnossa on paljon tietoa tiestön ja liikenteen tilasta, mikä tarjoaa hyvän perustan mm. rahoitusta koskevalle päätöksenteolle.

Tietenkin meidän on syytä mennä myös itseemme ja kysyä, olemmeko aina panostaneet tarpeeksi saadaksemme viestimme ja perustelumme ymmärretyiksi. Hyvä isännöitsijäkin puhuu eri tavalla yhtiökokoukselle kuin remonttiporukalle. Joka tapauksessa yhteiskuntasuhteiden merkitystä korostavalla tiellä on syytä jatkaa tulevinakin vuosina.

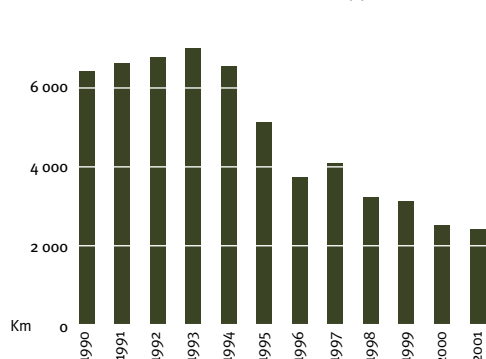


TIEISÄNNÖITSIJÄN SELONTEKO

Tiehallinnolla on isännöintivastuu Suomen yleisistä teistä, joiden arvo on noin 15 miljardia euroa. Tiehallinto vastaa turvallisten, sujuvien ja ympäristöystävällisten tieyhteyksien ylläpidosta ja kehityksestä osana koko liikennejärjestelmää. Toiminnan lähtökohtina ovat eri liikkujaryhmien, elinkeinoelämän ja koko yhteiskunnan tarpeet.

Tavallisen isännöitsijän rooliin kuuluu kertoa totuus kiinteistön tilasta ja tehdä ehdotuksia investoinneista, jotka optimoivat omistajien edut. Myös tieisännöitsijän tehtävä on tuottaa asiantuntijana luotettavaa tietoa yhteiskunnallisten liikennepäätösten pohjaksi.

PÄÄLLYSTEIDEN UUSIMISMÄÄRÄT V. 1990 – 2001



Päällysteiden kunto säilyisi 4 200 kilometrin uusimisvauhdilla vuodessa.

Yleinen tieverkko vuonna 2001

Vuoden 2001 lopussa yleisten teiden pituus oli 78 059 kilometriä, joista päällystettyjä 50 292 kilometriä. Pääteitä oli 13 262 kilometriä, moottoriteitä 591 kilometriä ja kevyen liikenteen väyliä 4 382 kilometriä. Yleisillä teillä on 13 880 siltaa, joiden yhteinen jälleenhankinta-arvo on noin 2,7 miljardia euroa.

Tieliikenne vastasi kahdesta kolmasosasta tavaraliikennettä ja yli 90 prosentista henkilöliikennettä. Vuonna 2001 yleisten teiden liikennesuorite oli 31,3 miljardia autokilometriä. Se on noin 65 prosenttia koko tieverkon liikennesuoritteesta, jonka tuottamiseen osallistuu noin kaksi ja puoli miljoonaa ajoneuvoa. Yleisillä teillä kulkevan liikenteen vuotuiset ajokustannukset olivat 10 miljardia euroa.

Ylläpito- ja korvausinvestoinnit

Tieverkon ylläpito- ja korvausinvestoinneilla uusitaan päällysteitä, säilytetään teiden ja siltojen rakenteiden kunto tai palautetaan niiden kunto alkuperäiselle tasolle.

Teiden ylläpitoon ja korjaukseen käytettiin vuonna 2001 noin 134 miljoonaa euroa. Päällystettyjen teiden osuus ylläpidosta oli 102 miljoonaa euroa, sorateiden 19 miljoonaa euroa ja siltojen 13 miljoonaa euroa.

Päällystystöitä tehtiin 2 370 kilometrin matkalle eli 4,7 prosentille päällysteiden pituudesta. Niistä korvausinvestointeja oli 395 kilometriä eli 0,8 prosenttia päällysteiden pituudesta. Edellisvuoden päällystysohjelman pituus oli noin 2 500 kilometriä.

Paluu 60- ja 50-luvuille

Päällystettyjen teiden ylläpito- ja korvausinvestointien toimenpiteiden määrä jäi vuonna 2001 alhaisimmalle tasolle sitten 60-luvun lopun. Tieverkon päällysteiden uusimisaste suhteessa päällystetyn tieverkon pituuteen jäi alhaisimmalle tasolle koko päällystystoiminnan historiassa.

Vuoden 2001 vauhdilla päällysteet pystytään uusimaan keskimäärin 21 vuoden välein. Rakenteet voidaan parantaa keskimäärin 127 vuoden välein. Jotta päällystetyn tieverkon rakenteellinen kestävyys säilyisi ja liikenteelle voitaisiin tarjota tyydyttävä palvelutaso, päällysteet tulisi uusua keskimäärin 12 – 13 vuoden välein ja rakenteita vahvistaa 50 – 60 vuoden välein.

KUNTOTAVOITTEET SAAVUTETTIIN

Liikenne- ja viestintäministeriön Tiehallinnolle asettamat tieverkon kuntoa koskevat tavoitteet saavutettiin vuonna 2001. Siitä huolimatta tieverkon kunto jatkoj viime vuosikymmenen puolivälissä alkanutta heikkenemistään. Huononema kohdistui lähinnä alemman luokan päällystettyyn tieverkkoon ja näkyi paitsi kasvavina pintakunto-ongelmina myös vaikeutena ylläpitää yhdysteiden liikennekelpoisuutta. Pääteiden ja sorateiden kunto säilyi lähes ennallaan, mutta siltojen kunto heikkeni.

Kuntotavoitteen alittavia päällystettyjä teitä oli vuoden lopulla yhteensä 6 527 kilometriä. Päällysteiden pintakunto heikkeni niin, että kuntotavoitteen alittavien teiden määrä kasvoi 70 kilometriä, kun tavoitteen mukaan heikkenemä olisi saanut olla 200 kilometriä. Sorateiden runkokelirikon liikenteelle aiheuttamaa haittaa vähennettiin 13 prosentilla vuoden alun tilanteesta, kun tavoite oli 12 prosenttia.

Säästäminen tulee vielä kalliiksi

Vaikka päällystetyn tieverkon pintakunto on heikentynyt yllättävän vähän, ei päällysteen alla olevien tierakenteiden parantamiseen ole moneen vuoteen kyetty panostamaan tarvetta vastaavasti. Ongelma kumuloituu vuosien kuluessa ja tekee pintakunnon ylläpidon tulevaisuudessa vaikeammaksi ja kalliimmaksi.

Päällystettyjen teiden muuttamista takaisin sorateiksi tehtiin jonkin verran. Vähäliikenteisiä ja huonokuntoisimpia päällystettyjä teitä, lähinnä sirotepinnattuja, purettiin sorateiksi noin 90 kilometriä. Päällysteiden palauttamista takaisin sorateiksi on tehty lähinnä kahden viime vuoden aikana. Vuonna 2000 päällysteitä purettiin 135 kilometriä.

Sorateiden runkokelirikon aiheuttamaa haittaa liikenteelle pystyttiin hieman vähentämään. Runkokelirikon vaimaamia kohtia korjattiin yhteensä 170 kilometrin matkalta (0,6 prosentilla soratiepituudesta). Edellisvuonna määrä oli 230 kilometriä. Tällaisten rikkiäisten tiekohtien kokonaismäärä oli 1 020 kilometriä vuoden 2001 keväällä.

Pääosin sotien jälkeen rakennetut siltamme ovat alkaneet tulla viime vuosina peruskorjausikänsä. Siltojen peruskorjaustarve on kasvanut viime vuosina voimakkaasti. Peruskorjausten määrä kasvoi hieman edellisvuoden tasosta. Vuonna 2001 perusparannettiin 182 siltaa (1,3 prosenttia silloista), kun vuotta aiemmin määrä oli 175.

Kuntovaje jo 800 miljoonaa euroa

Hallitusohjelmassa on asetettu tienpidon tavoitteeksi säilyttää tieverkon kunto ja pääoma-arvo. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut pitkän tähtäyksen tavoitteeksi tieverkon sellaisen kuntotilan, että liikennejärjestelmän hyödyt ovat mahdollisimman suuret ja haitat mahdollisimman pienet. Tätä optimitilaa kohti oltiinkin 90-luvun alkupuolella hyvää vauhtia menossa, mutta viimeiset 6 vuotta suunta on ollut optimikuntotilasta poispäin.

Kuntotilan vaje on nykyään sen suuruinen, että tieverkon saattaminen optimitilaan maksaisi 800 miljoonaa euroa. Kuntovajeen täyttäminen olisi järkevä investointi, sillä optimikuntotilassa olevaan tieverkkoon verrattuna yleisten teiden nykyinen huono kunto aiheuttaa vuosittain tiellä liikkuville 50 miljoonan euron lisäajokustannukset ja tienpitäjälle 30 miljoonan euron ylimääräiset ylläpitokustannukset.



ASIAKKUUS



Tiehallinnon asiakaspinta on tien pinta, mutta asiakas ei ole tie, vaan liikenneyhteyksiä tarvitseva ihminen, joko tienkäyttäjän tai yhteiskunnallisen päätöksentekijän roolissa. Asiakkuusprosessin tehtävä on selvittää asiakkuusryhmien yksilölliset tarpeet tienpidon lähtökohdiksi ja luoda kumppanuuteen perustuvat vuorovaikutussuhteet myös palveluiden tuottajien ja muiden sidosryhmien kanssa. Asiakkuusprosessi huolehtii myös Tiehallinnon ulkoisesta ja sisäisestä viestinnästä. Kuvassa vasemmalta asiakkuusjohtaja Outi Ryyppö, Leena Anttila, Arto Muukkonen, Jukka Hopeavuori, Jukka-Pekka Kakkuri ja Antti Rinta-Porkkunen.

TIENKÄYTTÄJIÄ PALVELTIIN

Vuonna 2001 liikenteelle avattiin useita tieliikenteen palvelutasoa parantavia uusia tieosuuksia. Suurimmat näistä olivat moottoritieosuudet väleillä Porvoo – Koskenkylä ja Kemi – Tornio.

Alemman luokan tieverkolla tiestön käyttöä joudutaan rajoittamaan kelirikon takia keväisin. Viime vuosina kelirikon takia on jouduttu asettamaan painorajoituksia 3 000 – 4 000 kilometrille. Asetettu rajoitus kestää yleensä noin kuukauden. Vuonna 2001 rajoituksia asetettiin 3 229 kilometrille. Valtaosa näistä rajoituksista kohdistui vähäliikenteelliselle yhdystieverkolle.

Siltojen yleiskunto on hitaasti heikentynyt. Siltojen ikäjakautuma edellyttää yhä suurempaa peruskorjausmäärää. Siltojen käyttöä rajoittavia painorajoituksia ei kuitenkaan ole ollut tarvetta lisätä. Rajoituksia oli viime vuonna kaikkiaan 210 sillalla. Valtaosa näistä oli alemmalla tieverkolla.

Kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä kehitettiin

Kevyen liikenteen väyliä rakennettiin vuonna 2001 yhteensä 115 kilometriä ja kevyen liikenteen eritasoja 35 kappaletta. Tiehallinto on myös osallistunut liikenne- ja viestintäministeriön kevyen liikenteen johtoryhmän työskentelyyn, jonka tuloksena ovat syntyneet valtakunnalliset kävely- ja pyöräilypoliittiset ohjelmat sekä kevyen liikenteen tutkimusohjelma.

Joukkoliikenteen edistämiseksi tiepiirit laativat joukkoliikenteen tarveselvitykset, joiden perusteella linjataan Tiehallinnon joukkoliikennetoimia. Joukkoliikenteen huomioi-

mista tiensuunnitteluprosessin eri vaiheissa sekä osana hankkeiden vaikutusarviointia kehitettiin. Tiehallinto jatkoi vakiintunutta yhteistyötä muiden joukkoliikennetoimijoiden kanssa. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamistoimet liittyvät vuonna 2000 laadittuun toimintalinjaan.

Turvallisuustyötä kuntien kanssa

Sekä liikenteen sujuvuuteen että liikenneturvallisuuteen vaikuttavat nopeusrajoitukset. Vuonna 2001 kevyen liikenteen turvallisuustason parantamista varten tehty taajamien nopeusrajoitusten tarkistaminen eteni hyvin. Taajamamerkin alueella olevalla yleisen tiestön osalla alhaisemmat kuin 50 km/h nopeusrajoitukset lisääntyivät vuoden aikana 251 kilometrillä ja olivat vuoden lopun tilanteessa noin 31 prosenttia vastaavan tiestön kokonaispituudesta. Vuoden 2002 aikana suhde on tarkoitus nostaa 40 prosenttiin. Nopeusrajoituksista päätettäessä on pääsääntöisesti oltu yhteydessä kuntiin. Rajoituksilla on ollutkin monessa tapauksessa selkeä heijastusvaikutus myös kuntien vastaaviin päätöksiin.

Yhteistyössä kuntien kanssa tehtävät liikenneturvallisuutta parantavat investoinnit perustuvat kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmiin ja ovat yleensä pienehköjä. Kaiken kaikkiaan yhteistyössä toteutettavien hankkeiden määrä oli aikaisempiin vuosiin verrattuna arviolta samantasoinen tai lievästi kasvava. Kuntakohtaisten ja alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimiseen ja tarkistamiseen kiinnitettiin vuoden aikana erityistä huomiota.

PALVELUJEN SUUNNITTELU



Suunnitteluprosessin tehtävänä on suunnitella tie- ja liikenne-oloja yleisillä teillä niin, että ne vastaavat mahdollisimman hyvin eri asiakkuusryhmien tarpeita ja odotuksia. Prosessi valmistelee tienpidon suunnitelmia ja ohjelmia sekä tuottaa toimintalinjoja, joilla varmistetaan tienpidon ja toimintatapojen yhtenäisyys kaikissa osissa maata. Suunnitteluprosessilla on paras käsitys tie- ja liikenneoloista samoin kuin tuotteista ja palveluista. Kuvassa vasemmalta Elisa Sanasvuori, Tuomas Toivonen, suunnittelujohtaja Eeva Linkama, Sini Puntanen ja Pekka Ovaska.

PALVELUITA SUUNNITELTIIN

Vuosien 2003 – 2006 toiminta- ja taloussuunnitelmassaan Tiehallinto painottaa olemassa olevan tieverkon päivittäisen liikennöitävyyden turvaamista, teiden kunnon ylläpitoa ja liikenneturvallisuuden parantamista. Tavoitteena on, että päätieverkon liikenteellinen palvelutaso säilyy ennallaan. Kasvavilla kaupunkiseuduilla ruuhkautuminen saattaa kuitenkin lisääntyä.

Päätieverkon kehittäminen

Tiehallinnossa valmistellaan parhaillaan pääteiden kehittämisen toimintalinjoja. Vuoden 2000 loppupuolella aloitetun projektin tavoitteena on muodostaa yhtenäinen käsitys pääteiden yhteysvälien kehittämisen periaatteista ja tavoiteltavasta laatutasosta.

Vuonna 2001 kaikista runkoverkon yhteysväleistä tehtiin erilliset yhteysvälikortit, joissa on kuvattu yhteysvälin ominaisuuksia, merkitystä, nykytilannetta ja ongelmia. Työn seuraavassa vaiheessa tiepiirit laativat kehittämisselvitykset pääteiden runkoverkon yhteysväleistä.

Kaupunkiväylien suunnittelu

Päätieverkon kehittämisen toimintalinjat -työn rinnalla laaditaan myös kaupunkiväylien kehittämisen toimintalinjoja. Projekti käynnistyi kertomusvuonna laajoilla sidosryhmätapaisilla kaikissa tiepiireissä. Tapaamisissa tarkennettiin mm. minkälaisia ovat erikokoisten kaupunkiseutujen liikenteelliset ongelmat.

Pääkaupunkiseudulla ja muutamilla suurimmilla kaupunkiseuduilla ongelmana ovat ajoittaiset ruuhkat. Kevyen liikenteen turvallisuus nousi suureksi ongelmaksi kaupungin koosta riippumatta, erityisesti sellaisissa kaupungeissa, joissa on läpikulkuliikennettä.

Tärkeimmiksi kehittämisalueiksi kaupunkiseuduilla nousivat yhteistyön lisääminen eri toimijoiden välillä, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutteisen suunnittelun lisääminen ja liikenneturvallisuus.

Teiden hallinnolliset luokitukset

Vuoden 2000 alussa voimaan tulleen maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaupunkien lisäksi myös muut kunnat laativat asemakaavoja. Lainmuutoksen seurauksena kunnat joutuvat kaavoittamaan asemakaava-alueella sijaitsevat, pää-

asiallisesti paikallista liikennettä palvelevat yleiset tiet kunnan ylläpidettäviksi kaduiksi. Siirtymäsäännöksen mukaan lakia ei tarvitse kuitenkaan pääsääntöisesti soveltaa kaavan muutoksiin ennen vuotta 2010.

Tiehallinto on laatinut lainkohdan soveltamisohteen perusteella tiepiirikohtaiset tieverkon luokittelukartat, joissa on havainnollistettu, mitkä tiet säilyisivät asemakaavoissa yleisinä teinä ja mitkä tulisi kaavoittaa kaduiksi. Luokittelua on esitelty kunnille ja kartat ovat olleet kunnissa lausunnolla vuoden 2001 lopulla. Valmistuttuaan kartat jaetaan kunnille tiedoksi Tiehallinnon ennakkokannanottona asemakaavoitusta varten.

Tienpidon vaikutusten arviointi

Suunnittelun ja hankkeiden rakentamisen vaikutustietoja on monessa eri lähteessä ja menetelmiä niiden arvioimiseksi on useita. Huonointen tunnetaan suunnittelun ja rakentamisen vaikutukset kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutasoon. Myös hoidon ja ylläpidon vaikutustiedon kuvaaminen on koettu ongelmalliseksi.

Kertomusvuonna aloitettiin hanke, jolla kehitetään vaikutusten selvittämisen ja arviointimenetelmiä sekä esittämistä. Projektin arvioitu kesto aika on vuoden 2004 loppuun.

Talvihoidon uudet toimintalinjat

Tiehallinto määrittelee yleisten teiden talvihoidon laadun ja eri teiden palvelutason. Alkaneen talvikauden alussa käynnistyneissä yleisen tieverkon alueurakoissa otettiin käyttöön Tiehallinnon uusitut talvihoidon toimintalinjat.

Vähäliikenteisten teiden talvihoidon tasoa on parannettu paikallisesti. Noin 2 000 kilometrin matkalla hoitoluokka on nostettu alemmasta hoitoluokasta seuraavaan. Liikennetilanteen mukaan muuttuvaa ns. täsmähoitoa on viime talvesta lisätty.



PALVELUJEN HANKINTA



Hankintaprosessin tehtävä on selkeä: enemmän vähemmällä. Prosessi kilpailuttaa hoidon urakoita, ylläpidon urakoita, investointiurakoita ja konsulttipalveluja. Suurin haaste on kehittää hankintamenettelyjä siten, että sillä luodaan edellytykset toimivien ja terveiden markkinoiden syntymiselle Suomessa, koska vain kannattavat yritykset pystyvät aidosti parantamaan työn tuottavuutta. Kuvassa vasemmalta hankintajohtaja Markku Teppo, Katri Eskola, Ari Huomo, Hannu Utti ja Tapani Angervuori.

HANKINTOJA KILPAILUTETTIIN

Vuonna 2001 merkittävin Tiehallinnon hankintakäytäntöihin vaikuttanut asia oli Tieliiketoimintojen liiketoimintatamien ja tienpidon avaaminen asteittain avoimeen kilpailuun. Kilpailun avaamisen aikataulu säädettiin sellaiseksi, että Tieliikelaitos ja markkinat ehtivät sopeutua uusiin käytäntöihin.

Rakentaminen ja ylläpito avataan kokonaisuudessaan kilpailuun vuoden 2002 loppuun mennessä ja hoito ja suunnittelu asteittain vuoden 2004 loppuun mennessä. Siirtymäkauden aikana kilpailun ulkopuolella oleva osa palveluista hankitaan neuvottelu-urakoina suoraan Tieliikelaitokselta. Kilpailuttamisella on laskettu saavutettavan noin 50 miljoonan euron säästöt vuoden 2004 loppuun mennessä.

Hoidossa kilpailutettavana urakkakokonaisuutena on käytetty 3-vuotista alueurakkaa, jossa hoidettavan tieverkon laajuus on 500 – 1 500 tiekilometriä. Tällaisen urakkakokonaisuuden katsotaan varmistavan riittävän urakoitsijakunnan kiinnostuksen ja sitä kautta toimivan kilpailun.

Urakoiden hintataso aleni

Vuoden aikana kilpailutettiin 23 hoidon alueurakkaa eli noin neljäsosa hoitotoimintojen kokonaisuudesta. Näistä urakoista Tieliikelaitos voitti 17 ja yksityiset urakoitsijat 6.

Kaikissa urakkakohteissa oli mukana useita tarjoajia ja kilpailu oli kireää. Voittaneiden tarjousten keskimääräinen hintataso oli 8,6 prosenttia alhaisempi kuin Tiehallinnon laskemien kustannusarvioiden kustannustaso.

Rakentamisen ja ylläpidon kohteita kilpailutettiin vuoden aikana 71 (yhteensä 200 miljoonaa euroa) ja voittaneiden tarjousten hinnat olivat keskimäärin 9 prosenttia alhaisemmat kuin Tiehallinnon alustavasti laskema kustannustaso. Näistä kilpailutetuista kohteista Tieliikelaitoksen voittama osuus oli 27 prosenttia kustannuksista laskettuna. Suunnittelukohteista kilpailutettiin 4 miljoonan euron osuus

(39 kpl) ja näistä Tieliikelaitos voitti 14 prosenttia kustannuksista laskettuna. Kilpailun avaamista ja sen vaikutuksia on seurattu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä.

Suurten investointihankkeiden toteutuksessa siirryttiin käyttämään kokonaisrahoitusta. Kokonaisrahoituksella on mahdollista käyttää aiempaa tehokkaampaa hankkeiden ajoitusta ja siten nopeuttaa hankkeen valmistumista ja säästää kustannussäästöjä.

Hankintakäytäntöjä kehitettiin

Tiehallinnon hankintojen kehittämisessä vallitsevana linjana on ollut asteittainen siirtyminen laajempaa osaamista vaativien palvelukokonaisuuksien hankintaan. Tiehallinto on kehittänyt hankintakäytäntöjä ja niiden vaatimia asiakirjoja omana työnään ja myös osallistamalla aktiivisesti infra-alan hankintakäytäntöjen kehittämiseen Tekesin ”INFRA- rakentaminen ja palvelut 2001 – 2005” -teknologiaohjelmassa. Teknologiaohjelman kiireellisimpänä painopistealueena on ollut infra-alan hankintakäytäntöjen kehittäminen sellaisiksi, että ne mahdollistavat aiempaa paremmin palvelutoimittajien innovatiivisuuden ja tuotekehityksen hyödyntämisen.

Teknologiaohjelman ensimmäisenä hankkeena oli vuoden aikana käynnissä hankintamenettelyjen kansainvälinen tietokartoitus, jota Tiehallinto oli myös rahoittamassa. Selvitys osoitti, että Tiehallinnon hankintamenettelyjen kehittämissuunta on yhdenmukainen kansainvälisten kehityssuuntien kanssa. Myös muita hankintakäytäntöjen kehittämissuuntia valmisteltiin vuoden aikana Tekesin teknologiaohjelman puitteissa yhteistyössä alan toimijoiden ja tutkimuslaitosten kanssa.



Liikenteen palvelut on prosessi, jossa Tiehallinto kohtaa asiakkaansa tien pinnan tasolla päivittäin. Liikenteen palvelut koostuvat liikennekeskustoiminnasta ja sen lisäksi viranomaispalveluista, kuten erikoiskuljetusten luvista. Prosessin tehtävä on kehittää liikenteen tiedottamista, ohjausta ja häiriönhallintaa niin, että tienkäyttäjät saa liikennekeskuksista samat tehokkaasti tuotetut palvelut kautta maan. Kuvassa vasemmalta Raimo Kaikkonen, Petteri Portaankorva, liikenteen palvelujohtaja Lea Virtanen, Timo Karhumäki, Laura Sundell ja Heikki Ikonen.

LIIKENTEEN PALVELUITA KEHITETTIIN

Tienkäyttäjille suunnatut peruspalvelut – liikenteelle tiedotus, liikenteen ohjaus ja tienvarsipalvelut – auttavat liikku- maan maanteillämme turvallisesti, sujuvasti ja mukavasti. Tiehallinnon uuden roolin mukaisesti tienkäyttäjiltä ja viran- omaisilta tuleva teiden kuntoa koskeva palaute ohjautuu liikennekeskusten kautta urakoitsijoille ja urakoiden valvo- jille.

Uusi toimintatapa on selkeyttänyt tehtävänjakoa ja luo- nut samalla kirjaamiskäytännön, jota voidaan hyödyntää tienpidon palveluita kehitettäessä. Tienkäyttäjien yhteyden- otto on samalla helpottunut, kun he voivat soittaa ympäri vuorokauden Tienkäyttäjän linjalle 0200 2100 ja olla sen jälkeen varmoja asian eteenpäinmenosta.

Asiakkaat tyytyväisiä

Asiakkaiden mukaan Tiehallinnon yhdeksän liikennekeskus- ta antavat entistä parempaa ja yhtenäisempää palvelua tiel- lä liikkujille. Tienkäyttäjät tuntevat palvelut entistä parem- min ja käyttävät niitä aikaisempaa enemmän. Ajantasaisilla Internet-sivuilla on 200 000 kävijää kuukausittain ja Tien- käyttäjän linjalle saatiin ennätyselliset 23 000 puhelua vuonna 2001. Osa tiedoista on nähtävissä myös Yleisradion tekstitelevisi- on sivuilla.

Autoilijoiden kestopuoliksi on ollut myös puolen mil- joonan painoksena leviävä tietyökartta. Erityisen tarpeelli- seksi omalle liikkumiselle autoilijat ovat kokeneet radiois- ta saamansa liikennetiedotteet onnettomuuksista ja muista liikenteen äkillisistä häiriöistä. Yhteistyössä poliisin ja hätä- keskusten kanssa tehtyjä liikennetiedotteita välitettiin radioille aikaisempia vuosia enemmän – runsaat 2000.

Ajantasaista palvelua täydentävät Tiehallinnon omat Tieinfo-kioskit korkeatasoisilla levähdysalueilla. Ensimmäi-

set kymmenen kioskia ovat jo toiminnassa ja lähivuosina joukko kasvaa vielä muutamalla kymmenellä. Osa kioskeis- ta toteutetaan yhdessä alueen kuntien kanssa.

Uusia tarpeita selvitettiin

Asiakkaiden tarpeita ja kokemuksia selvitettiin monin tavoin. Tienkäyttäjiltä kysyttiin esimerkiksi, kuinka he käyt- tävät saamaansa tietoa ja miten se vaikuttaa liikenteeseen. Myös nopeasti kehittyvä teknologia vaatii jatkuvaa tutki- musta, sillä mahdollisuudet liikenteen ajantasaiseen seu- rantaan ja ohjaukseen lisääntyvät koko ajan. Erityisen lupaavana mahdollisuutena selvitetään paikantavien mat- kaviestimien käyttämistä liikenteen sujuvuuden seuraami- seen.

Tulevaisuudessa Tiehallinnon tehtäväksi näyttää jäävän entistä enemmän sisällön tuottaminen palveluihin ja itse palveluiden tarjoajat löytyvät yritysmaailmasta. Tulevaisuu- den palveluiden selvittämiseksi on tutkittu erilaisia toimin- tamalleja, kustannusten jakautumista ja yksityisyyden suo- jan varmistamista.

Tien päällä näkyviä asioita, kuten tiemerkin- töjä, liikenne- merkkejä, viitoitusta ja tienvarsimainontaa, on tutkittu runsaasti ja myös ohjeistettu tavoitteena tienkäyttäjän parempi palvelu ja turvallisempi liikenne. Tietyömaiden ja tiellä työskentelevien turvallisuuteen on kiinnitetty aivan erityistä huomiota. Tätä varten on rakennettu oma Tieturva- koulutusohjelmansa, jonka Euroopan työterveys- ja työtur- vallisuusvirasto arvioi palkitsemisen arvoiseksi.



TALOUS



Talousprosessin tehtävä on ohjata budjetointia ja rahoitussuunnittelua osana toiminnan suunnittelua ja tulosohjausta sekä huolehtia ulkoisesta ja sisäisestä laskennasta. Tärkeä haaste talousprosessille on kehittää uudelle prosessiorganisaatiolle sopivimmat sisäisen laskennan periaatteet, jotta prosessit kykenisivät itse tarkastelemaan omaa taloudellisuuttaan ja tehokkuuttaan. Talousohjauksen lisäksi prosessi vastaa taloushallinnosta ja omaisuuden hallinnasta. Kuvassa vasemmalta Timo Blåberg, Erika Karjalainen, Arja Lundberg, johtaja Jani Saarinen, Pekka Korhonen ja Liisa Uusheimo.

TIEPÄÄOMAN ARVO LASKI

Tiehallinto käytti vuonna 2001 tienpitoon 709 miljoonaa euroa. Summa oli 2,4 prosenttia eli yli 17 miljoonaa euroa pienempi kuin vuonna 2000. Suomen tiepääoman syönti jatkui yleisellä tieverkolla siis edelleen.

Maarakentamisen kustannustason nousuvauhti taittui edellisvuoden 7,9 prosentista 2,5 prosenttiin ja päälylystystöiden 20 prosentin kustannusnousu leikkautui nollaan. Maltillisen kustannuskehityksen ja lisääntyneen kilpailun ansiosta hoidon, rakentamisen ja ylläpidon kustannukset pysyivät kohtalaisesti kurissa. Tiehallinnon kilpailuttamien urakoiden sopimushinnatkin jäivät keskimäärin 8 – 9 prosenttia alle kustannusarvioiden.

Perustienpito kallistui

Tienpidon kokonaiskustannuksista yli 75 prosenttia, lähes 540 miljoonaa euroa, kului perustienpitoon. Perustienpidon nettomenot lisääntyivät edellisvuodesta 2,2 prosenttia eli yli 10 miljoonaa euroa.

Perustienpidon rahoituksella turvattiin tieverkon liikennöitävyys ja pidettiin teiden rakenteet ja palvelutaso sovitun tasoisina. Suurimmat kustannuserät olivat hoito (206 miljoonaa euroa), ylläpito (134 miljoonaa euroa) ja pienehköt alueelliset investoinnit (123 miljoonaa euroa). Alueellisiin investointihankkeisiin käytettiin vähemmän rahaa kuin edellisvuonna, koska hoidon ja ylläpidon kustannukset lisääntyivät 3 prosenttia.

Perustienpidon menoiksi kirjattiin myös palveluprojekteinä hankitut tienpitopalvelut ja Tieliikelaitoksen henkilöstön sopeuttamiskulut (20 miljoonaa euroa) samoin kuin liikenteen hallinta (6 miljoonaa euroa). Tiehallinnon palkkayms. menot olivat 76 miljoonaa euroa.

Kunnat ja muut ulkopuoliset osallistuivat tieinvestointien rahoittamiseen noin 16,8 miljoonalla eurolla. Teiden pienehköihin peruskorjauksiin käytettiin työllisyysrahoitusta 3,36 miljoonaa euroa ja EU:n tavoiteohjelmien mukaista EU-rahoitusta 5,05 miljoonaa euroa.

Isoja aloituksia viivästyi

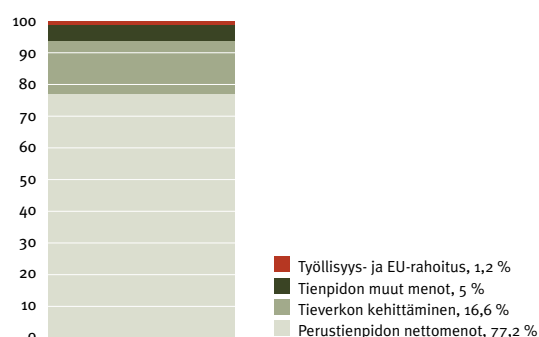
Tieverkon kehittämiseen eli isojen tieinvestointien toteuttamiseen käytettiin 119 miljoonaa euroa, noin 25 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2000. Vähennys johtui eduskunnan lisäbudjetissaan jo hyväksymien hankkeiden aloitusten

viivästyisestä. Nämä uudet kokonaisrahoitushankkeet saadaan täyteen rakentamisvauhtiin vuoden 2002 aikana. Maanlunastusmenot olivat selvästi budjetoitua pienemmät, mikä johtui lähinnä isojen kehittämishankkeiden käynnistymisen viivästyksistä. Maa-alueiden hankintaan ja korvauksiin kului 20 miljoonaa euroa.

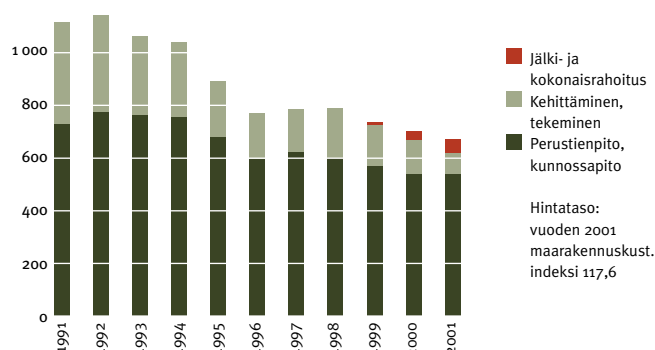
Järvenpää – Lahti moottoritien yksityisrahoitusopimuksen mukaisia korvauksia maksettiin liikennesuoritteen perusteella 15 miljoonaa euroa. Vuonna 2000 vastaavat menot olivat 9 milj. euroa.

Vuosaaren sataman tiejärjestelyjen suunnittelusta aiheutui valtiolle menoja noin 0,9 miljoonaa euroa. Helsingin kaupunki osallistui hankkeeseen vastaavalla summalla.

TIENPIDON RAHOITUS 2001 YHTEENSÄ 709 MILJ. €



TIENPIDON MÄÄRÄRAHAN KÄYTTÖ 1991 – 2001 MILJ. €



Kymmenen vuoden aikana tienpidon määrärahoja on vähennetty reaalisesti lähes 40 prosenttia.



TEKNISET PALVELUT



Tekniset palvelut -prosessi huolehtii tielain edellyttämästä teknisestä tuesta yleisten teiden tienpidossa. Prosessi vastaa tienpidon tarvitseman tie-, silta- ja liikenneteknisen sekä liikenneturvallisuus- ja ympäristötekniikan osaamisen kehittämisestä, muiden prosessien ja tiepiirien tarvitsemasta teknisestä tuesta sekä alansa valtakunnallisista ja kansainvälisistä asiantuntija- ja viranomaistehtävistä. Prosessi tukee myös kaupunkia ja kuntia. Kuvassa vasemmalta Pauli Velhonoja, tutkimusjohtaja Jukka Isotalo, Auli Forsberg ja Matti Piispanen.

LIKENNEKUOLEMAT KÄÄNTYIVÄT KASVUUN

Ennakkotiedon mukaan tieliikenteessä kuoli vuonna 2001 yhteensä 425 ja loukkaantui 8 311 henkilöä. Kuolleiden määrä, joka pienentyi voimakkaasti 90-luvulla, pysähtyi 400 uhrin tuntumaan 2000-luvulle tultaessa ja nousi lähes 10 prosenttia vuonna 2001. Näin siitä huolimatta, että Tiehallinnolle asetettu henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen vähenemistavoite saavutettiin.

Yleisten teiden onnettomuuslukujen vaihteluun ja kehitykseen vaikuttavat monet muutkin tekijät kuin Tiehallinnon toimenpiteet. Tiehallinnon turvallisuusrooli on kuitenkin tärkeä, sillä lähes kolme neljänestä tieliikenteen kuolemantapauksista ja lähes puolet loukkaantumisista tapahtuu yleisillä teillä. Yleisten teiden liikennekuolemista puolestaan runsas 60 prosenttia ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin 50 prosenttia sattuu pääteillä, joiden osuus yleisten teiden pituudesta on vain 17 prosenttia.

Henkilövahinko-onnettomuudet pääteillä ovat lisäksi seurauksiltaan vakavampia kuin muilla teillä. Pääteillä kuolee ihmisiä tiekilometriä kohden yli kahdeksan kertaa niin paljon kuin muulla yleisten teiden verkolla. Pääteillä sovellettava tienpidon toimintalinja on siten turvallisuuden kannalta avainasemassa.

Laskennalliset tavoitteet saavutettiin

Viime vuosikymmenen alussa Tielaitoksessa siirryttiin turvallisuustavoitteen osalta vuosittaisen onnettomuusmäärien kehittymisen seurannasta seuraamaan tienpidon toimenpiteistä laskettuja vaikutuksia. Tiehallinnolle asetettiin kullekin vuodelle henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen vähenemätavoite, jonka toteutuminen edellytti Tiehallinnolta tiettyjä toimenpiteitä tieverkossa. Toimenpiteiden vaikutukset voidaan laskea liikenneturvallisuustutkimusten perusteella.

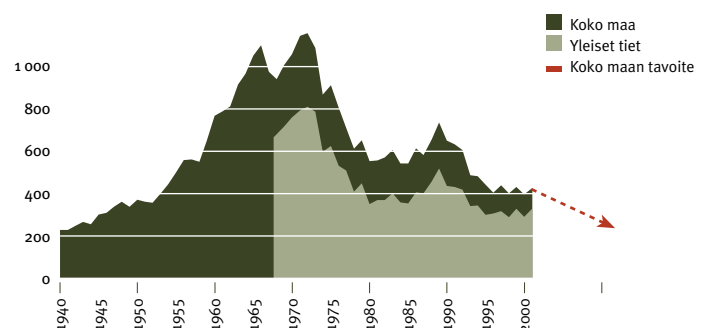
Viime vuoden laskennallisesta onnettomuusvähenemästä 80 prosenttia saavutettiin perustienpidon toimin ja 20 prosenttia kehittämistoimin. Perustienpidon toimista turvallisuuden parantamiseen vaikuttivat eniten nopeusrajoitusten tarkistamiset lähinnä taajamamerkin vaikutusalueella sekä pienet investoinnit mukaan lukien kevyen liikenteen investoinnit.

Oheisesta kertymäkäyrästä näkee, että Tielaitoksen/Tiehallinnon vuodesta 1992 lähtien tekemät yleisen tie-

verkon turvallisuutta parantavat toimenpiteet ovat tuottaneet vuoden 2001 lukuihin arviolta noin 600 henkilövahinko-onnettomuuden laskennallisen vähenemän. Ilman tehtyjä parannustoimenpiteitä onnettomuuksissa olisi saanut surmansa noin 60 tienkäyttäjää.

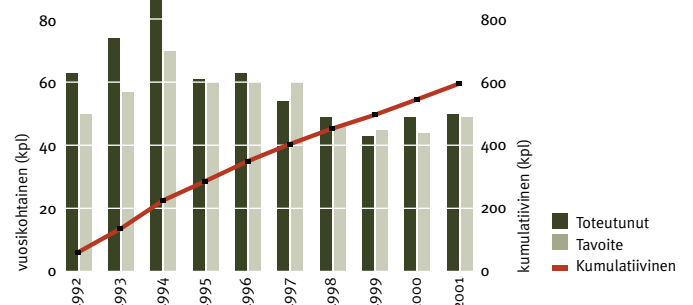
Vuonna 2001 Tiehallinto siis toteutti omalta osaltaan hyvin niitä toimenpiteitä, joita sille valtioneuvoston 18.1.2001 tekemän tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskevan periaatepäätöksen johdosta on asetettu. Yhtenä osana toimintaa oli tehokkaiden liikenneturvallisuustoimien ohjelman valmistelu lähivuosille.

**LIKENNEKUOLEMIEN TOTEUTUNUT KEHITYS JA
 LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITE VUOTEEN 2010**



Liikenneturvallisuus heikkeni, vaikka Tiehallinto saavutti omat turvallisuustavoitteensa.

**TIEHALLINNON TOIMIN SAAVUTETUT LASKENNALLISET
 HENKILÖVAHINKO-ONNETTOMUUSVÄHENEMÄT**



Liikennenympäristöjen kehittäminen turvallisemmaksi on säästänyt sadoilta henkilövahingoilta.



Tiehallinto on kokonaisuudessaan asiantuntijaorganisaatio, jonka kaikki prosessit keräävät, varastoivat, jalostavat ja jakavat tietoa. Erillistä tietoprosessia tarvitaan huolehtimaan siitä, että tieto liikkuu Tiehallinnon tietoverkossa yhtä sujuvasti ja ilman yhteensopivuus-ongelmia kuin liikenne yleisessä tieverkossa. Prosessin vastuulla on tiedon hallintaan liittyvät yhteiset asiat ja niihin liittyvien palvelujen hankkiminen. Kuvassa takarivissä vasemmalta Maija Tihinen, Mika Vahala ja tietajohtaja Seppo Oinonen. Edessä vasemmalta Matti Raekallio ja Ari Forstadius.

DIGIROAD – KANSALLINEN TIE- JA KATUTIETOJÄRJESTELMÄ

DIGIROAD on tietojärjestelmä, johon kootaan koko Suomen tie- ja katuverkon tarkka sijainti sekä tärkeimmät ominaisuustiedot. DIGIROAD tulee sisältämään Suomen kaikki yleiset tiet, kaupunkien kadut, yksityistiet ja metsäautotiet eli tiedot arviolta yli 500 000 kilometristä tietä.

Suunnittelun ja palvelujen perusta

Syksyllä 2003 valmistuvan DIGIROADin tuottaman tietopalvelun kautta jatkojalostajat saavat kattavaa ja ajantasaista tietoa sekä palvelujen että suunnittelun perustaksi. Yhtenäisen järjestelmä mahdollistaa erilaisten reitinsuunnittelu-, navigointi-, matkailu- ja liikennetelemaattisten palveluiden kehittämisen ja tuotteistamisen. Valtakunnallinen standardi, eli yhtenäisin ominaisuustiedoin määritelty tie- ja katutietoverkko, mahdollistaa myös verkon osien ja alueiden vertailun.

Kertomusvuonna järjestelmän toteutus edistyi yhtäaikaista useina projekteina.

Säädöstyö

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla käynnistettiin säädöstyö, jonka tavoitteena on saada DIGIROADin aseman turvaava lainsäädäntö voimaan ennen syksyä 2003. Lainsäädännön kautta määritellään mm. tietojärjestelmän status sekä eri tahojen vastuut ja velvollisuudet. Säädöstyöryhmä on kuullut syksyn aikana sidosryhmien edustajia.

Pääteiden kenttäinventoinnit

DIGIROADin tarpeet täyttävä teiden videoinventointilaitteisto suunniteltiin syksyllä ja vuoden loppuun mennessä noin 20 000 kilometriä valta-, seutu- ja kantateitä oli ajettu läpi inventointilaitteilla varustetuilla mittausajoneuvoilla. Tietojen jatkokäsittely on suunniteltu, mutta ei aloitettu.

Kulkurajoitustietojen keruu

Kulkurajoitustietojen keruu toteutettiin yhteistyössä Maanmittauslaitoksen kanssa ja tiedot on nyt kerätty noin 60 suu- rimmasta taajamasta. Tietojen tallennus on käynnistynyt.

Tietojärjestelmän määrittely

Tietojärjestelmän määrittely toteutettiin suunnittelun aikataulun mukaisesti ja päättyi marraskuussa. Määrittelyvaiheessa kuvattiin mm. järjestelmäarkkitehtuuri, tietomalli, tietolajit, rajapinnat sekä järjestelmän käyttäjät. Tarjouskilpailu suunnittelu- ja toteutusvaiheen osalta käynnistyi joulukuussa.



HENKILÖSTÖ



Henkilöstöprosessin tehtävä on tukea organisaatiota takaamalla tasalaatuiset ja tehokkaasti tuotetut henkilöstöpalvelut Tiehallinnossa. Henkilöstöprosessi kehittää esimiesten mahdollisuuksia arvioida, tukea ja palkita alaistensa työntekoa sellaisilla tavoilla, jotka edistävät Tiehallinnon vision toteutumista. Kuvassa vasemmalta Sirkka Kotisalmi, Marjaana Sunila-Kankare, henkilöstöjohtaja Matti Hermunen ja Kirsti Nieminen.

ASiantuntijoista huolehdittiin

Vuonna 2001 Tiehallinto muuttui kaiken itse tekevästä tienpitäjästä asiantuntijaorganisaatioksi, jonka kokenut ja korkeasti koulutettu henkilöstö selvittää ja analysoi liikenneverkoston tilaa, laatii sen perusteella vaihtoehtoisia toimenpidesuunnitelmia ja tilaa palvelut markkinoilta.

Tiehallinnossa työskenteli 1 044 vakinaista ja 36 määräaikaista asiantuntijaa. Talosta lähteneiden 53 henkilön tilalle rekrytoitiin 36 uutta. Vakinaisen henkilöstön määrä väheni 16 henkilöllä.

Henkilöstön keski-ikä oli 50 vuotta. Tiehallinnon ja erityisesti sen henkilöstöprosessin keskeisiin haasteisiin kuuluu, miten säilyttää talossa kokeneiden asiantuntijoiden osaaminen ja kuinka tehdä Tiehallinto houkuttelevaksi työpaikaksi monipuolisille asiantuntijoille.

Hyvä työpaikka tulevaisuudessakin

Ensimmäinen haaste on helpompi, sillä 82 prosenttia tiehallintolaisista uskoo, että Tiehallinto on heille hyvä työpaikka myös tulevaisuudessa. Yli 60 prosenttia henkilöstöstä uskoo saavansa uudesta visiosta ja toimintatavasta työelleen positiivisen haasteen ja uuden organisaation ja toimintatavan toteuttavan vision tavoitteita.

Valtaosa henkilöstöstä kokee päivittäisen työhön tulemisen erittäin tai kohtalaisen hyvältä tuntuvana. Muutenkin henkilöstön työtyytyväisyys on neljäntenä peräkkäisenä vuotena edelleen hyvällä tasolla.

Työstä saatua korvaukseen tyytymättömien osuus on aina poikennut muista työtyytyväisyyteen vaikuttavista tekijöistä. Ilmiön syitä tutkittiin nyt tarkemmin. Tulosten perusteella lisättiin esimiehille suunnattua henkilöstöjohtamisen koulutusta. Koulutus painottui tulos- ja kehityskeskusteluihin sekä esimiesten tehtäviin palkkausjärjestelmän soveltamisessa.

Osaamisen siirto nuoremmille

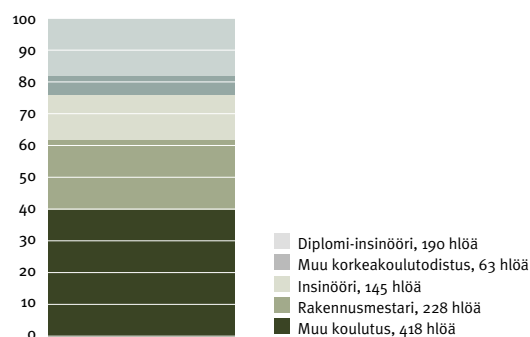
Tulevaisuudessa tarvittavan osaamisen siirtymisestä huolehdittiin mm. mentorointiprojekteilla, joilla Tiehallintoon muodostui kaksikymmentä sisäistä mentorointiparia. Palauttekeskustelujen perusteella sekä aktorit että mentorit ovat saaneet paljon eväitä omaan työskentelyynsä ja ajatuksia omaan kehittymiseensä.

Tiehallinto tarvitsee myös uusien osaamisalueiden asiantuntijoita. Osaamisstrategiatyö aloitettiin tulevaisuuden osaamistarpeiden määrittelyllä. Uutta osaamista hankittiin suuntaamalla rekrytoinnit painopistealueille.

Tiehallinto näkyi tulevaisuuden työllistäjänä erilaisissa rekrytointitapahtumissa. Tietoa talosta lisättiin palkkaamalla runsaasti opiskelijoita kesätöihin. Uusien työntekijöiden haluttiin perehtyvän Tiehallintoon laaja-alaisesti. Siihen kannustettiin ja siitä myös palkittiin.

Tiehallintolaisia kannustettiin pitämään huolta työku- nostaan ja käyttämään aktiivisesti työnantajan järjestämiä työterveys-, liikunta- ja virkistyspalveluita. Omaehtoista liik- kumista tuettiin paikkakuntakohtaisilla liikuntapalvelusopi- muksilla ja henkilökunta-alennuksilla.

TIEHALLINNON HENKILÖSTÖN KOULUTUSJAKAUMA





YMPÄRISTÖ

Tiehallinto uudisti ympäristöohjelmansa ja koko ympäristöpolitiikkansa vuosille 2001 – 2005. Ympäristön huomioon ottaminen tienpidon kaikilla osa-alueilla on istutettu kiinteäksi osaksi Tiehallinnon toimintaa. Tulosten seuranta tapahtuu ympäristön tulostavoitteiden seurannan sekä ympäristöraportoinnin avulla. Tämä johtaa tutkimuksen, kehityksen, suunnittelun ja toimenpiteiden kautta ympäristöä säästävämpiin ratkaisuihin. Haasteena on saada myös palvelujen tuottajat osoittamaan luotettavasti tuotteittensa ja palvelujensa ympäristölaatu.

Tieliikenteen melulle altistuvien kokonaismäärää ei ole seurattu jatkuvasti, mutta 90-luvun alussa tehdyn tutkimuksen mukaan yleisten teiden melualueella asui tuolloin noin 320 000 ihmistä. Tiehallinnon meluntorjuntatoimenpiteistä hyötyneiden asukkaiden määrä on ollut vuosittain noin 5 000 – 6 000. Vuonna 2001 liikenteen melua vaimennettiin 5 100 ihmisen ympäristöstä.

Viimeisten viiden vuoden aikana Tiehallinto on vähentänyt pohjavesien pilaantumisriskiä rakennuttamalla suojauskia yhteensä sadalle tiekilometrille. Vuonna 2001 tieympäristön pohjavesisuojauskia toteutettiin 15 kilometriä. Kiireellistä suojausta vaativia teitä on vielä 145 kilometriä.

Pohjavesiä suojataan ensisijaisesti maantiesuolalta, jonka käyttöä on seurattu ja pyritty vähentämään. Vuonna 2001 suolaa käytettiin 83 000 tonnia, joka on selvästi vähemmän kuin viiden edellisen vuoden keskiarvo 97 200 tonnia. Vähemmän oli osaksi suotuisien sääolosuhteiden ansiota.

Uusiomateriaalien käyttöä teiden rakentamisessa ja päällystämässä on lisätty. Uusiomassoilla tehtyjen päällysteiden osuus vuoden 2001 päällyspituudesta oli 45 prosenttia, kun vastaava osuus on viime vuosina ollut noin kolmannes. Ympäristöystävällisiä uusioratkaisuja kehitetään myös muihin käyttökohteisiin.

TUTKIMUS- JA KEHITYSTOIMINTA

Tiehallinnon T&K -toiminta vuonna 2001 on perustunut hyväksyttyyn T&K -ohjelmaan ja laadittuun strategiaan 2000 – 2003. Toimintaa on suunnattu strategian mukaisille painopistealueille, joita ovat tienpidon vaikutusten hallinta, tieliikennejärjestelmän kehittäminen, liikenne- ja tiestötietojen hallinta sekä tienpidon teettämisen kehittäminen.

Painopistealueille on koottu useita tutkimusteemoja, joissa on toteutettu suuri määrä projekteja. Tiehallinto on

osallistunut myös moniin yhteisprojekteihin. Näistä esimerkkinä pohjoismainen VIKING-ohjelma, joka käsittelee liikenteen hallintaa, liikenne- ja viestintäministeriön liikennetelematiikan rakenteiden ja palveluiden tutkimus- ja kehittämisohjelma 2001 – 2004 (FITS) ja henkilökohtainen navigointiohjelma (NAVI) sekä TEKESin Infra – rakentaminen ja palvelut -teknologiaohjelma.

Kotimaista yhteistyötä on harjoitettu liikenne- ja viestin-



täministeriön koordinoimana muiden virastojen kanssa ja lisäksi korkeakoulujen, kuntien ja tutkimuslaitosten kanssa. T&K -toimintaan liittyen on vaihdettu tietoja mm. Pohjoismaiden kesken ja muutamien EU-maiden ja Euroopan tielaboratorioiden järjestön FEHRL:n sekä USA:n kanssa. Internettissä on ylläpidetty T&K -sivuja, joilla on linkit tärkeimpiin yhteistyömaihin. Kaksi strategista projektia, Tierakenteiden tutkimusohjelma ja Pääteiden parantamisratkaisut, ovat jatkuneet. Ne päättyivät v. 2002 alkupuolella.

Tiehallinnon T&K- toiminta arvioitiin 2001 keväällä. Tulokset olivat varsin hyviä ja ne on julkaistu raporttina. Vuoden aikana käynnistettiin myös uuden T&K -strategian 2002 – 2007 laatiminen, koska toimintaympäristö on muuttunut siinä määrin, että vanha strategia ei enää kaikilta lähtökohdiltaan tue sitä.

Tiehallinnon T&K -projektien kokonaisbudjetti on ollut 6,73 miljoonaa euroa, jonka lisäksi EU-projekteja on ollut käynnissä noin 3,4 miljoonan euron edestä.

KANSAINVÄLINEN TOIMINTA

Kansainvälisessä yhteistyössä Tiehallinto on tuonut esille suomalaista tienpidon osaamista ja toisaalta saanut käyttöönsä alan uusinta tietämystä parempien palvelujen tuottamiseksi tienkäyttäjille. Kansainvälinen toiminta tukee suomalaisten tie- ja liikennealan asiantuntijoiden verkostoitumista, hyvien henkilösuhteiden rakentamista sekä osaltaan edistää myös alan kaupallista vientiä. Tiehallinto on keskitynyt yhteistyöhön ulkomaisten tieviranomaisten kanssa sekä tutkimus- ja kehittämisyhteistyöhön kansainvälisissä tie- ja liikennealan järjestöissä.

Yhteistyö jatkui erillisten sopimusten mukaisesti Venäjän, Baltian maiden, Kiinan ja Minnesotan tielaitosten kanssa. EU-maiden kanssa yhteistyö tapahtui Länsi-Euroopan tielaitosten pääjohtajien WERDin (Western European Road Directors) säännönmukaisissa tapaamisissa. Ns. lähialueyh-

teistyössä Venäjän ja Baltian maiden kanssa on pääpaino ollut asiantuntijavaihdossa ja koulutuksessa tienpidon eri osa-alueilla sekä Euroopan Unionin kehittämisohjelmien TACIS- ja PHARE- hankkeiden edistämiseksi. Kiinan liikenne- ministeriön tieosaston kanssa aloitettiin yhteistyö Jilin ja Qinghain provinseissa ympäristöasioita ja yhteiskunnallista kehitystä edistävissä tiehankkeissa.

Kansainvälisissä järjestöissä toteutui yhteistyö OECD:n RTR (Road Transport Research) ohjelmassa ja kansainvälisen tiealan järjestön PIARCin sekä pohjoismaisen tietekillisen liiton PTL:n työryhmissä.

AVAINTIETOJA

Vuodet 1980-2001 (vuoden lopussa)	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001
Suomen autokanta (1000 autoa)	1 393	1 747	2 233	2 181	2 403	2 466	2 499
henkilöautot	1 226	1 546	1 939	1 901	2 083	2 135	2 161
muut autot	167	201	294	280	320	331	338
Yleisten teiden liikennesuorite (mrd. autokm)	18,1	21,6	27,9	27,2	30,0	30,5	31,3
henkilö- ja pakettiautot	15,9	19,2	25,1	24,4	27,3	27,8	28,6
raskaat ajoneuvot	2,2	2,4	2,8	2,6	2,7	2,7	2,7
Henkilövahinko-onnettomuudet yleisillä teillä	4 128	4 252	4 333	3 492	3 439	3 083	3 694 ¹⁾
Yleiset tiet, km (ei sis. rampeja ja lauttavälejä)	75 387	76 386	77 080	77 722	77 900	77 993	78 059
valtatiet	7 430	7 420	7 458	8 417	8 587	8 575	8 574
kantatiet	3 690	3 790	4 032	4 343	4 687	4 687	4 688
muut maantiet	29 782	30 018	30 072	29 016	28 633	28 529	28 447
paikallistiet	34 486	35 158	35 517	35 947	35 993	36 201	36 350
Päällystetilanne, km (ei sis. rampeja)							
kestopäällyste	13 467	14 558	15 756	17 211	17 790	17 917	18 050
kevytpäällyste (öljysora yms.)	22 264	27 318	30 663	32 131	32 459	32 384	32 251
sora	39 656	34 510	30 661	28 380	27 651	27 692	27 758
Kevyen liikenteen väylät, km	1 139	1 945	2 598	3 634	4 206	4 302	4 382
Sillat, kpl (sis. putkisillat)	–	10 954	12 234	13 098	13 676	13 803	13 880
painorajoitetut	867	437	478	265	216	210	208
Lauttapaikat, kpl	93	77	65	62	52	47	46
Tiehallinnon vakinainen henkilöstö					1 133	1 060	1 044
Tiehallinnon (Tielaitoksen) menot, milj. €							
käyvin hinnoin	465	709	965	856 ²⁾	728 ²⁾	727 ²⁾	709 ²⁾
vuoden 2001 kustannustasossa	1 090	1 107	1 171	1 014 ²⁾	819 ²⁾	757 ²⁾	709 ²⁾

¹⁾ ennakkotieto

²⁾ ei sisällä maksettua arvonlisäveroa

TUOTTO- JA KULULASKELMA (€)

Toiminnan tuotot	1.1.2001-31.12.2001		1.1.2000-31.12.2000	
Maksullisen toiminnan tuotot	1 318 865,96		54 461 316,45	
Vuokrat ja käyttökorvaukset	3 062 172,92		1 687 186,45	
Muut toiminnan tuotot	22 375 146,91	26 756 185,79	23 285 297,43	79 433 800,33
Toiminnan kulut				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Ostot tilikauden aikana	- 9 146 908,52		- 110 870 782,91	
Varastojen lisäys/vähennys	- 137 511,53		1 392 641,77	
Henkilöstökulut	- 44 051 362,33		- 202 823 668,92	
Vuokrat	- 6 107 453,78		- 14 661 892,11	
Palvelujen ostot	- 634 408 944,68		- 400 402 325,20	
Muut kulut	- 5 538 922,61		- 23 027 929,69	
Valmisvarastojen lisäys	- 54 997,45		4 541,07	
Valmistus omaan käyttöön	264 725 584,80		303 839 832,67	
Poistot	- 465 260 916,05		- 435 559 878,69	
Sisäiset kulut	- 25 228,19	- 900 006 660,34	- 24 594,63	- 882 134 056,63
Jäämä I		- 873 250 474,55		- 802 700 256,31
Rahoitustuotot ja -kulut				
Rahoitustuotot	21 765,55		32 874,22	
Rahoituskulut	- 1 176 586,28	- 1 154 820,73	- 1 919 580,83	- 1 886 706,60
Satunnaiset tuotot ja kulut				
Satunnaiset tuotot	549 276,60		23 762 679,64	
Satunnaiset kulut	- 410 921,19	138 355,41	- 44 929 405,72	- 21 166 726,08
Jäämä II		- 874 266 939,87		- 825 753 689,00
Siirtotalouden tuotot ja kulut				
Siirtotalouden tuotot				
Siirtotalouden kulut				
Siirtotalouden kulut kunnille	- 1 788 584,72		- 1 497 697,00	
Siirtotalouden kulut yhteisöille	- 5 501 879,85		- 3 746 923,84	
Siirtotalouden kulut kotitalouksille	0,00		0,00	
Muut siirtotalouden kulut	- 1 988 447,29	- 9 278 911,86	- 2 026 260,87	- 7 270 881,71
Jäämä III		- 883 545 851,73		- 833 024 570,70
Tuotot veroista ja pakollisista maksuista				
Perityt arvonlisäverot	283 280,45		10 947 439,56	
Suoritetut arvonlisäverot	- 142 585 301,07	- 142 302 020,62	- 116 541 533,89	- 105 594 094,33
Tilikauden kulujäämä		- 1 025 847 872,36		- 938 618 665,04

TASE

Vastaavaa (€)	31.12.2001	31.12.2000	Muutos	%
Käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	949 115,31	3 361 400,36	- 2 412 285,05	- 71,8
Muut pitkävaikutteiset menot	2 993 805,64	3 197 589,21	- 203 783,58	- 6,4
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat *)	1 289 526,67	10 795,98	1 278 730,69	11 844,5
	5 232 447,62	6 569 785,55	- 1 337 337,93	- 20,4
Aineelliset hyödykkeet				
Maa- ja vesialueet	6 922 163,94	17 343 807,10	- 10 421 643,15	- 60,1
Rakennusmaa- ja vesialueet	509 111 853,79	493 911 504,13	15 200 349,66	3,1
Rakennukset	22 371 821,47	32 177 026,62	- 9 805 205,15	- 30,5
Rakennelmat	2 458 264,04	2 458 920,75	- 656,71	0,0
Rakenteet	14 137 933 055,21	14 356 672 325,37	- 218 739 270,16	- 1,5
- alusrakenteet	10 085 991 996,27	10 184 121 931,92	- 98 129 935,65	- 1,0
- päällysteet	1 086 313 004,46	1 212 783 284,62	- 126 470 280,16	- 10,4
- sillat	2 750 823 598,95	2 752 346 167,97	- 1 522 569,02	- 0,1
- muut tierakenteet	214 748 693,83	207 362 083,49	7 386 610,34	3,6
- muut rakenteet	55 761,70	58 857,36	- 3 095,67	- 5,3
Koneet ja laitteet	11 390 226,16	84 053 022,51	- 72 662 796,35	- 86,4
Kalusteet	755 075,29	1 498 241,17	- 743 165,89	- 49,6
Muut aineelliset hyödykkeet	70 538,52	4 565,46	65 973,06	1 445,0
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	300 928 122,66	275 836 635,10	25 091 487,56	9,1
	14 991 941 121,08	15 263 956 048,21	- 272 014 927,13	- 1,8
Käyttöomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Käyttöomaisuusarvopaperit	496 271,95	802 517,77	- 306 245,83	- 38,2
	496 271,95	802 517,77		
Vaihto- ja rahoitusomaisuus				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	1 570 530,37	26 274 531,64	- 24 704 001,27	- 94,0
Keskeneräiset tuotteet	0,00	54 997,45	- 54 997,45	- 100,0
	1 570 530,37	26 329 529,09	- 24 758 998,72	- 94,0
Lyhytaikaiset saamiset				
Myyntisaamiset	4 848 910,04	14 967 904,57	- 10 118 994,53	- 67,6
Siirtosaamiset	20 184 480,42	1 659 414,16	18 525 066,26	1 116,4
Muut lyhytaikaiset saamiset	119 053,62	78 296,09	40 757,53	52,1
Ennakkomaksut	44 282,12	1 228 276,30	- 1 183 994,18	- 96,4
	25 196 726,20	17 933 891,12	7 262 835,07	40,5
Rahat, pankkisaamiset ja muut rahoitusvarat				
Kassatilit	502,92	7 209,36	- 6 706,44	- 93,0
Maksuliikennemenotilit	0,00	- 500 728,93	- 500 728,93	100,0
	502,92	- 493 519,57	494 022,49	- 100,1
Vastaavaa yhteensä	15 024 437 600,13	15 315 098 252,18	- 290 660 652,05	- 1,9

*) Keskeneräisistä hankinnoista (keskeneräisistä tierakenteista) puuttuu aktivointikirjauksessa tapahtuneen virheen vuoksi 24,4 milj. euroa. Korjaus tehdään taseoikaisuna vuoden 2002 liikekirjanpitoon.

TASE

Vastattavaa (€)	31.12.2001	31.12.2000	Muutos	%
Oma pääoma				
Valtion pääoma				
Valtion pääoma 1.1.1998	15 447 576 079,51	15 447 576 079,51	0,00	0,0
Edellisten tilikausien pääoman muutos	- 221 031 203,32	- 101 351 093,37	119 680 109,95	- 118,1
Pääoman siirrot	763 039 925,39	818 938 555,09	- 55 898 629,70	- 6,8
Tilikauden kulujaäämä	- 1 025 847 872,36	- 938 618 665,04	87 229 207,32	- 9,3
	14 963 736 929,23	15 226 544 876,20	- 262 807 946,97	- 1,7
Vieras pääoma				
Lyhytaikainen				
Saadut ennakot	17 048,68	11 908,20	5 140,48	43,2
Ostovelat	47 927 459,10	43 995 858,36	3 931 600,74	8,9
Tilivirastojen väliset tilitykset	945 751,38	4 487 676,07	- 3 541 924,69	- 78,9
Edelleen tilitetävät erät	2 079 293,22	5 998 730,65	- 3 919 437,43	- 65,3
Siirtovelat	9 729 155,76	33 464 920,30	- 23 735 764,54	- 70,9
Muut lyhytaikaiset velat	1 962,75	594 282,40	- 592 319,64	- 99,7
	60 700 670,90	88 553 375,98	- 27 852 705,09	- 31,5
Vastattavaa yhteensä	15 024 437 600,13	15 315 098 252,18	- 290 660 652,05	- 1,9

TIEHALLINNON JOHTOKUNTA 1.1.2001 - 31.12.2002

Puheenjohtaja

Hallituksen puheenjohtaja
Matti Vuoria
Fortum Oyj

Kaupunginjohtaja

Marketta Kokkonen
Espoon kaupunki

Varapuheenjohtaja

Yli-insinööri
Mikko Ojajärvi
Liikenne- ja viestintäministeriö

Henkilöstön edustaja

Insinööri
Matti Halmela
Tiehallinto

Jäsenet

Toimitusjohtaja
Kaarina Aho
Liikenne- ja viestintäministeriö

Pysyvät asiantuntijat

Pääjohtaja
Eero Karjaluo
Tiehallinto

Kansliapäällikkö
Sirkka Hautojärvi
Ympäristöministeriö

Sihteeri, johtaja (1.4.2001 –)
Jani Saarinen
Tiehallinto

TIEHALLINNON STRATEGINEN JOHTO 1.1.2002

Pääjohtaja Eero Karjaluo

Keskushallinto

Johtaja Aulis Nironen
Johtaja Jukka Hirvelä (virkavapaalla)
Johtaja Jani Saarinen (vt)

Prosessit

Asiakkuus, asiakkuusjohtaja Outi Ryyppö
Palvelujen suunnittelu, suunnittelujohtaja Eeva Linkama
Palvelujen hankinta, hankintajohtaja Markku Teppo
Liikenteen palvelut, liikenteen palvelujohtaja Lea Virtanen
Talous, johtaja Jani Saarinen
Tekniset palvelut, tutkimusjohtaja Jukka Isotalo
Tieto, tietojohtaja Seppo Oinonen
Henkilöstö, henkilöstöjohtaja Matti Hermunen

Tiepiirit

Uusimaa, tiejohtaja Rita Piirainen
Turku, tiejohtaja Matti Vehviläinen
Kaakkois-Suomi, tiejohtaja Ville Mäkelä
Häme, tiejohtaja Mauri Pukkila
Savo-Karjala, tiejohtaja Matti Tuiremo
Keski-Suomi, tiejohtaja Seppo Kosonen
Vaasa, tiejohtaja Juhani Salonen
Oulu, tiejohtaja Erkki Myllylä
Lappi, tiejohtaja Tapani Pöyry

YHTEYSTIETOJA

Keskushallinto

Opastinsilta 12 A, PL 33,
00521 Helsinki
Asiakaspalvelu 0204 22 160
Faksi 0204 22 2202

Uudenmaan tiepiiri

Opastinsilta 12 A, PL 70,
00521 Helsinki
Asiakaspalvelu 0204 22 161
Faksi 0204 22 2717

Turun tiepiiri

Yliopistonkatu 34, PL 636,
20101 Turku
Asiakaspalvelu 0204 22 162
Faksi 0204 22 4998

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kauppamiehentie 4
45100 Kouvola
Asiakaspalvelu 0204 22 163
Faksi 0204 22 6215

Hämeen tiepiiri

Åkerlundinkatu 5 B, PL 376,
33101 Tampere
Asiakaspalvelu 0204 22 164
Faksi 0204 22 4002

Savo-Karjalan tiepiiri

Kirkkokatu 1, PL 1117,
70101 Kuopio
Asiakaspalvelu 0204 22 165
Faksi 0204 22 5199

Keski-Suomen tiepiiri

Cygnaeuskenkatu 1, PL 58,
40101 Jyväskylä
Asiakaspalvelu 0204 22 166
Faksi 0204 22 5833

Vaasan tiepiiri

Korsholmanpuistikko 44, PL 93,
65101 Vaasa
Asiakaspalvelu 0204 22 167
Faksi 0204 22 7717

Oulun tiepiiri

Veteraaninkatu 5, PL 261,
90101 Oulu
Asiakaspalvelu 0204 22 168
Faksi 0204 22 6884

Lapin tiepiiri

Hallituskatu 1-3, PL 194,
96101 Rovaniemi
Asiakaspalvelu 0204 22 169
Faksi 0204 22 3540

Internet: www.tiehallinto.fi
Valtakunnallinen yritysnumero:
0204 2211
Tienkäyttäjän linja: 0200 2100
e-mail:
etunimi.sukunimi@tiehallinto.fi

Palaute, asiointi: info@tiehallinto.fi
Virallinen asiointi:
kirjaamo@tiehallinto.fi

Suunnittelu: Incognito Design Oy.

Kuvat: Ove Tammela, Studio Ove Oy, Rismo Virpimaa ja Pentti M. Valmunen.

Kirjapaino: Edita Prima Oy.

Kiitämme Suomen Kaukokiito Oy:tä ja Autokeskus Oy:tä kuvauksiin liittyvästä yhteistyöstä.

