



ÅRSBERÄTTELSE 2002



Vägförvaltningen erbjuder väg- och trafik tjänster som motsvarar samhällets behov

Vägförvaltningen

- ansvarar för de allmänna vägarna i Finland
- upprätthåller och utvecklar de allmänna vägarna som en del av trafiksystemet samt erbjuder tjänster inom trafikstyrning och trafikdata
- utvecklas till en aktiv samarbetspart inom olika nätverk och agerar för integration inom planeringen av trafiksystem
- främjar en balanserad utveckling av regionerna med hjälp av väghållningsåtgärder
- har ett centralt ansvar för forsknings- och utvecklingsverksamheten inom väg- och trafiksektorn
- upphandlar väghållningstjänster och -produkter på marknaden och utvecklas till en föregångare då det gäller upphandling inom infrastrukturen
- ansvarar för datatjänster som avser vägnät och trafik
- agerar kundrelaterat

VÄRDEN

Samhällsansvar:

Vi är som experter ansvariga för vägnätet och trafiken. Vi har som målsättning att utveckla hela trafiksystemet till gagn för medborgarnas och samhällets välbefinnande. Vi agerar ekonomiskt och effektivt för en hållbar utveckling av väg- och trafikförhållandena.

Kundanpassning:

Våra kunders behov och tillfredsställelse utgör grunden för vårt arbete. Vi agerar aktivt och i samverkan med våra kunder och intressentgrupper.

Kompetens och samarbete:

Vi uppskattar kompetens, erfarenhet och kreativitet. Vi tar itu med utmaningarna och betonar samarbete, ömsesidigt förtroende samt respekt för individen.

VISION

Vision 2007: Vägförvaltningen – en respekterad föregångare

Utgångspunkten är samhällets behov

Vi förstår trafikförhållandenas betydelse för medborgarnas välbefinnande och näringslivets konkurrenskraft samt det inbördes sambandet mellan dessa. Vi känner de samhälleliga konsekvenserna av vår verksamhet.

Vi kan beakta de kommande förändringarna i våra verksamhetsbetingelser. Vi informerar systematiskt och klart om motiveringar och prioriteringar som avser väghållningen.

Vi samarbetar för trafiksystemets bästa

Vi ansvarar tillsammans med sektorns övriga aktörer för att hela trafiksystemet fungerar på ett ekonomiskt sätt. Vi har fungerande nätverk på riksnivå, på regional och på lokal nivå. Vi erbjuder som jämbördig samarbetspart vår kompetens att nyttjas av andra. Inom våra starka kompetensområden tar vi initiativ och utvecklar samarbetet.

Vi har ett expertansvar för väghållningen

Vi är internationellt respekterade experter på väghållning och utvecklare av vägtrafiksystemet. Kundenpassning och jämlikhet utgör grunderna för vår verksamhet. Vi har tillgång till de mest utvecklade upphandlingsmetoderna på en utvecklad och fungerande marknad. Vi är en föregångare för den offentliga förvaltningen då det gäller datahantering.

Vi bygger upp en arbetsgemenskap med utmaningar

Vägförvaltningen är en omtyckt arbetsplats. Våra anställda är respekterade och har kompetens och motivation. Vår arbetsgemenskap är belönande och jämlik. Vi agerar öppet och systematiskt. Vi säkerställer att vårt kunnande vidareutvecklas. Vi uppmuntrar nyinlärning och innovationer. Vi förnyar aktivt våra process- och teambaserade verksamhetssätt.

SAMARBETE TILL GAGN FÖR TRAFIKANTERNA

Vägförvaltningen upphandlar på den fria marknaden en väghållning som motsvarar kundernas och samhällets behov. Detta gör Vägförvaltningen på basis av sin sakkunskap och i samarbete med sitt värdenätverk. I värdenätverket ingår serviceproducenterna, många samarbetsparter och uppdragsgivare.

Trafikanterna och de som behöver transporter utgör Vägförvaltningens två viktigaste kundgrupper. Enskilda personers trafikbehov kan gälla arbets-, skol-, service-, semester- eller fritidsresor. Näringslivet, från primärproduktion till vidareförädling är den viktigaste kundgruppen bland dem som behöver transporter. Till denna grupp hör också bl.a. kommunernas elevtransporter.

Informationsbehovet kännetecknar den tredje kundgruppen. Hit hör exempelvis kommunikationsministeriet, kommuner, olika ämbetsverk, enskilda riksdagsledamöter, universitet, högskolor, forskningsinstitut och konsultbyråer.

Den fjärde viktiga kundgruppen består av myndighetsverksamhetens kunder, exempelvis personer som ansöker om ersättningar eller har tillstånds- eller avtalsärenden att sköta. Reparation av en kabel inom vägområdet eller försäljning av jordgubbar på en rastplats kräver alltid sina speciella tillstånd. Till myndighetsverksamhetens kunder räknas också boende, som skall få bullerskydd eller grundvattensskydd.

För entreprenörer och konsulter och andra producenter och leverantörer av tjänster är Vägförvaltningen beställare av tjänsterna. Därvid fungerar Vägförvaltningen själv i kundens roll. Det krävs en betydande utbildning och attitydförändring för att garantera trafikanterna en högklassig service, d.v.s. god väghållningskvalitet genom hela den på marknaden konkurrensutsatta produktionskedjan, ända till den minsta underleverantören. På landsvägarna möter trafikanterna dagligen vägentreprenörerna, men inte Vägförvaltningen. Det är ändå Vägförvaltningen som i sista hand svarar för arbetsresultatet, d.v.s. för produktens kvalitet.

Vägförvaltningen har också ett stort antal samarbetsparter med liknande målsättningar då det gäller att förbättra samhällets välstånd genom att utveckla trafikförhållandena. Målsättningen för samarbetet är alltid att betjäna trafikanten. All samverkan bör inriktas på att skapa mervärde för kunden. Samarbetsparter utgör exempelvis kommuner, landskapsförbund, länsstyrelser, miljöcentraler, universitet, högskolor och forskningsinstitut.

Vägförvaltningens finansiella verksamhetsbetingelser fastslås årligen i statsbudgeten. Verksamheten styrs av resultatmål och arbetsdirektiv som kommunikationsministeriet har uppställt. Vägförvaltningen måste visa beslutsfattarna, vad som kan göras med väghållningens medel för att förbättra de enskilda människornas och näringslivets välstånd. Fastän utgångspunkten är kundernas behov, är det inte möjligt eller samhälls-ekonomiskt förnuftigt att beakta alla behov. Man måste ändå kunna motivera de genomförda lösningarna och åtgärderna för trafikanterna.

Vägförvaltningen verkar på en marknad för utvecklande av välståndet. Organisationen måste kunna se vilka tjänster som skall produceras, vems behov som skall tillgodoses och i vilken omfattning. Dessa produktionskedjor har sina egna samhälleliga verkningar. Att erbjuda underkvalitet leder till samhälleligt slöseri. Det är fråga om samma sak om någon producerad tjänst inte har någon efterfrågan. Ett fungerande och aktivt fält av växelverkan säkerställer att samhällets och kundens intressen betjänas på ett ändamålsenligt sätt.

INNEHÅLL

Verksamhetsidé	2
Värden och Vision	3
Samarbete till gagn för trafikanterna	4
INNEHÅLL	5
Vägförvaltningen anpassade sig till förändringen	6
Ett bra resultat	8
Bättre komfort och säkerhet i trafiken	9
Målbilden väcker diskussion	10
Försämringen av vägnätets skick avstannade	11
Fakta per tidpunkt och region	12
Vägförhållandena förbättrades ställvis	13
Kostnadseffektivare väghållning	14
Man är nöjd med huvudvägarnas skick	15
De här är vägar som duger att köra på	16
Trafikantundersökningar är ett viktigt verktyg	17
Trafiksäkerheten kommer först	18
Service för trafikanterna	20
Insatser på nära en miljard euro	21
Miljövänlig verksamhet	22
Viktiga stödfunktioner	24
Experter på vägtrafiksystemet	25
Nyckelfakta	26
Intäkts- och kostnadsöversikt	27
Balansräkning	28
Organisation	30
Kontaktuppgifter	31

VÄGFÖRVALTNINGEN ANPASSADE SIG TILL FÖRÄNDRINGEN



Generaldirektör Eero Karjaluoto

År 2002 var för Vägförvaltningen ett år av anpassning och förändring. Den nya expertorganisationen var i sin helhet i funktion det första året. Det finns lovande tecken på att förändringen har lyckats.

Under det gångna året säkerställde vi med hjälp av våra verksamhetsstrategier att vi har rätt kurs på vägen mot vår vision. Vi bör inse trafikförhållandenas betydelse för medborgarnas välbefinnande och näringslivets konkurrenskraft. Experterna bör likaså kunna förutse de förändringar som inträffar i verksamhetsbetingelserna. Det är viktigare än förr att arbeta i samverkan med andra parter i vårt land till gagn för hela trafiksystemet och inte bara för landsvägstrafiken.

För att uppfylla denna målsättning måste Vägförvaltningen vara en expertorganisation i första ledet inom vårt land och en internationellt respekterad väghållningsexpertis. Detta förutsätter hos de anställda ett starkt engagemang och en motivation inom arbetet samt en vilja att kontinuerligt utveckla sitt kunnande.

Under år 2002 utarbetades inom vår organisation en uppfattning om målbilden för väg- och trafikförhållandena i vårt land. Utredningen beskriver väg- och trafikförhållandenas inverkan på de enskilda personernas och näringslivets dagliga verksamhet. Väg- och trafikförhållandena har betydelse även för regionernas livskraft, för trafiksäkerheten och för miljön.

En av de viktigaste frågorna under år 2002 var ansträngningarna för att införa ett kundrelaterat arbetssätt. Förändringen från ett ingenjördominerat ämbetsverk till en service- och expertorganisation ruskade om gamla attityder och en ämbetsverkskultur som man hade tillägnat sig under decennier. Vägförvaltningen verkar i nära växelverkan med alla sina intressentgrupper. I främsta rummet kommer kunderna, d.v.s. trafikanterna och deras behov. Vägförvaltningen kan producera mervärde genom att samarbeta med olika samarbetsparter, exempelvis med övriga statliga verk, kommuner och landskapsförbund samt med serviceproducenter såsom högskolor, forskningsinstitut, konsultbyråer och entreprenörer. Grundförutsättningen för en framgångsrik verksamhet är att kanalerna till de viktigaste uppdragsgivarna kommunikationsministeriet, statsrådet och riksdagen är öppna och fungerande.

En mycket viktig sak var också förnyelsen av upphandlingsförfarandena. Vägförvaltningen har inte längre någon egen produktionsverksamhet. Alla tjänster upphandlas på marknaden genom konkurrensutsättning. Under år 2002 öppnades vägbyggande och -underhåll för fri konkurrens. Projektering och drift av vägarna öppnas för fri konkurrens före utgången av år 2004. Under övergångsperioden låter man Vägaffärsverket genomföra en del av väghållningen som förhandlingsentreprenader.

Upphandlingsverksamheten är inte bara konkurrensutsättning bland företagare och sökande efter de förmånligaste lösningarna. Det är samtidigt fråga om att utveckla hela branschen så att företagen agerar mer innovativt än förr och kan ta allt större servicehelheter på sitt ansvar. Detta innebär exempelvis sammanförande av vägprojektering och -byggande. Från olika entreprenad- och konsultavtal övergår man till serviceavtal. Det pågår ett dramatiskt inlärnings- och förändringsskede både hos Vägförvaltningen och hos serviceproducenterna. De framtida verkningarna kommer att synas i form av en förbättrad lönsamhet inom affärsverksamheten hos företagen som verkar inom branschen. Samtidigt innebär utvecklingen konkret nytta i form av bättre och förmånligare tjänster för trafikanterna.

Marknadsutvecklingen påskyndas också av det TEKES-finansierade programmet kring infrateknologi. Dess centrala utgångspunkt är att förnya upphandlingsförfarandena och att uppmuntra serviceproducenter och -leverantörer att öka sina innovationer och utvecklingsprojekt. Då det gäller sakkunskap inom väghållningen är Finland bland de främsta länderna i Europa.

Vägförvaltningen kunde under år 2002 uppfylla de målsättningar som statsmakten uppställt. Tyngdpunkten inom verksamheten förflyttades klart till vägnätets skick. Den sedan många år fortgående försämringen av vägnätet avstannade. Effektiveringen av verksamheten bidrog till att detta möjliggjordes. Vägförvaltningens finansiella resurser var i sin helhet fortfarande knappa.

Trafikanternas respons vittnade om att man var nöjd med huvudvägarnas skick. Vägnätet av lägre klass fick däremot inte beröm. Det finns i vårt land så mycket vägar av detta slag, att en betydande förbättring av vägarnas skick skull kräva stora tilläggsanslag. De förekommande bristerna har man försökt avlägsna genom vägdriftsåtgärder med precision. Dessa tillfälliga förbättringar av vägarna har berört bl.a. bussrutter samt rutter för trävaru- och mjölktransporter samt rutter vid stora publikevenemang.

Med tanke på att huvudvägarnas trafik skall löpa smidigt i framtiden är det av mycket stor betydelse att det under innevarande år inleds fem omfattande utvecklingsprojekt: Tammerfors västra omfartsväg, motorvägsavsnittet Lahtis-Heinola, vägavsnittet Jorois-Varkaus, den norra infartsvägen till Jyväskylä (Jyväskylä-Kirri) samt den planskilda anslutningen i Reso. Dessa projekt har planerats och förberetts inom Vägförvaltningen redan under flera år, eftersom de nämnda vägavsnitten hör till de mest problematiska på huvudvägarna.

I slutet av året färdigställdes inom kommunikationsministeriet en utredning, där ett centralt avsnitt berörde sammanförandet av de till kommunikationsministeriets förvaltningsområde hörande trafikledsverken till ett statligt trafikverk. Vägförvaltningen har förhållit sig positivt till utredningen. Då man utvecklar vägnätet måste man samtidigt kunna bedöma dess konsekvenser för landets hela trafiksystem och exempelvis för kollektivtrafiken. Målet bör vara att hela trafiksystemet fungerar väl.

För de anställda vid Vägförvaltningen innebar år 2002 anpassning till ett nytt arbetssätt. Ansvaret för väghållningen ges nu i större omfattning till serviceproducenterna. Uppgiften för de anställda vid Vägförvaltningen är att skapa goda funktionella betingelser för projekten. I stället för enbart tekniska frågor har de anställda blivit tvungna att allt mer beakta frågor i anslutning till de samhällliga konsekvenserna. I enlighet med Vägförvaltningens nya roll granskas vägdriften mer än förr ur samhällets och kundernas synvinkel. De anställda måste kunna bedöma den nytta för hela landet som alstras av de lösningar de har genomfört.

Trots organisationsförändringen och de nya arbetssätten var personaltillfredsställelsen under det gångna året god och rentav bättre än föregående år. Jag framför till Vägförvaltningens anställda mitt bästa tack för ett gott arbete mitt inne i de stora omvälvningarna.





ETT GOTT RESULTAT

Kommunikationsministeriet fastställde för Vägförvaltningen de 16 resultatmål som riksdagen uppställt. Av dessa uppnåddes 15 väl, delvis rentav utmärkt väl.

Av den största betydelsen för trafikanterna och därmed för hela samhället var det att målsättningarna för trafiksäkerheten och vägnätets skick uppnåddes. Detta möjliggjordes tack vare de anslag som via tilläggsbudgeten erhöles för trafiksäkerheten och för upprätthållandet av vägnätets skick och genom att tyngdpunkten i verksamheten överfördes till dessa frågor. De övriga målsättningarna gällde en välfungerande trafik samt miljöskyddet.

Som målsättning för basväghållningen uppställdes att förbättra trafiksäkerheten så, att olycksrisken kan minskas kalkylmässigt med 40 personskadeolyckor. Med hjälp av åtgärder inom basväghållningen erhöles en minskning omfattande 47 personskadeolyckor. På årsbasis innebär detta statistiskt att fem människoliv har kunnat sparas.

Under år 2002 kunde man förnya vägbeläggningarna på drygt 1 170 km mer än under föregående år. Detta innebär att omloppstiden för beläggningar har minskat till 14,5 år. Ett år tidigare var omloppstiden 20 år.

Väghållningen var under år 2002 i konstruktivt hänseende på hållbar grund, eftersom reparations-

investeringarna till sin omfattning motsvarade slitaget på vägnätet. Med tanke på de kommande åren vore det viktigt att hålla sig på denna nivå.

En målsättning med anknytning till en fungerande trafik var, att omfattningen av viktbegränsningar som måste införas på grusvägarna under tjälskadeperioden inte ökar. Under målsättningsperioden 2002-2005 infördes viktbegränsningar på högst 3 800 kilometer motsvarande 14 procent av de befintliga grusvägarna. Under år 2002 fanns det viktbegränsningar på vägavsnitt med total-längden ca 1 300 kilometer.

För att förbättra kollektivtrafiken genomfördes 52 olika projekt. Det byggdes sammanlagt 111 kilometer gång- och cykelvägar och i samband med dessa 29 broar eller tunnlar.

Grundvattensskydd byggdes på sex olika platser. Av dessa hörde fem till dem som behövde brådskande skyddsåtgärder. Användningen av salt för halkbekämpning minskade med sju procent i jämförelse med den genomsnittliga saltanvändningen under åren 1996-2000. Även inom bekämpningen av trafikbuller uppnåddes målsättningarna.

Målsättningen att bibehålla Vägförvaltningens egna verksamhetsutgifter reellt på samma nivå som år 2001 uppnåddes inte. Utgifterna ökade reellt med sex procent.

BÄTTRE KOMFORT OCH SÄKERHET I TRAFIKEN

Väghållningsverksamheten under de närmaste åren och utvecklingen av vägförvaltningen beskrivs i Vägförvaltningens verksamhets- och ekonomiplan för åren 2004-2007. Kommunikationsministeriet ger utgångspunkterna för verksamhets- och ekonomiplanen och använder dessa vid beredningen av verksamhets- och ekonomiplanen för förvaltningsområdet. Inom Vägförvaltningen utgör verksamhets- och ekonomiplanen utgångspunkt vid beredning och ekonomistyrning av budgetförslaget för år 2004.

Tyngdpunktsområdena inom väghållningen under de närmaste åren utgör säkerställandet av vägnätets dagliga trafikduglighet, förbättrandet av trafiksäkerheten och trygghandet av vägnätets skick.

Vägnätets dagliga trafikduglighet säkerställs i huvudsak genom väghållningsåtgärder. Inom vinterväghållningen förändras servicenivån inte i betydande grad under planperioden. På huvudvägarna är körförhållandena goda, på de regionala vägarna tillfredsställande och på förbindelsevägarna åtminstone tillräckliga.

Man har kunnat hejda försämringen av vägnätets skick genom att öka anslagen till underhåll och ersättande investeringar. Under planperioden bibehålls vägnätets och broarnas skick åtminstone på den nuvarande nivån. Detta innebär ökade satsningar på broarnas skick, eftersom ett allt större antal broar har uppnått en ålder som kräver genomgripande reparationer. Det ser inte ut att finnas möjligheter att på vägarna av lägre klass avlägsna de brister i servicenivån som förorsakas av att vägnätets skick är försämrat.

En förbättring av trafiksäkerheten är den främsta målsättningen inom väghållningen. Utgångspunkten för denna är statsrådets principbeslut av år 2001 för trygghet av vägtrafiken. Den från principbeslutet till väghållningen överförda skärpta trafiksäkerhetsmålsättningen är krävande och på lång sikt är genomförandet av den osäkert.

Inom uppfyllandet av trafiksäkerhetsmålsättningen har investeringarnas andel år för år sjunkit och andelen hastighetsbegränsningar ökat. Under de närmaste åren

kommer denna utveckling att fortsätta. Investeringarna inom basväghållningen inriktas i första hand på små åtgärder som effektivt förbättrar trafiksäkerheten, exempelvis mjukgörande av trafikomgivningen, åtgärder som understöder iakttagandet av hastighetsbegränsningar i tätorter samt trafikregleringar för gång- och cykelvägar. Hastighetsbegränsningarna justeras planmässigt på basis av konsekvensanalyser. Vägförvaltningen deltar i genomförandet av automatisk hastighetsövervakning.

I verksamhets- och ekonomiplanen ingår en korg för stora utvecklingsinvesteringar och denna överensstämmer med investeringsprogrammet som ingår i kommunikationsministeriets verksamhets- och ekonomiplan. I programmet ingår de stora utvecklingsinvesteringarna för alla trafikslag och härifrån väljs årligen de projekt som föreslås bli införda i statsbudgeten. Programmet är sammanställt i samråd med ministeriet. De stora utvecklingsinvesteringarna hänför sig till de livligast trafikerade förbindelselederna inom huvudvägnätet och till de största stadsregionerna. Under planperioden är det inte möjligt att uppfylla alla målsättningar som uppställts för väghållningen eller alla förväntningar från trafikanternas sida. Utmaningar för väghållningen under de närmaste åren utgör inom de största stadsregionerna och på de livligast trafikerade huvudvägsavsnitten den betydande trafiktillväxten, som är en följd av den sedan länge pågående flyttningsrörelsen, samt inom regionerna med minskande trafik ansvaret för att basservicen på vägnätet upprätthålls. På huvudvägarna inom de största stadsregionerna uppträder trafikstockningar och betingelserna för kollektivtrafiken försämrats. Inom största delen av vägnätet löper trafiken fortfarande smidigt.

Vägförvaltningen har utöver sina centrala prioriteringar otillräckliga möjligheter att finansiera uppfyllandet av övriga målsättningar. Vägförvaltningen har beräknat, att det vid en finansieringsnivå på 710 miljoner euro för basväghållningen skulle vara möjligt att i skälighets omfattning uppfylla de förväntningar på väghållningen, som man har framfört från samhällets sida.



MÅLBILDEN VÄCKER DISKUSSION

Vägförvaltningen sammanställde en utredning om den eftersträvade situationen då det gäller väg- och trafikförhållandena. Det är inte fråga om någon vanlig väghållningsplan, utan snarare om en expertuppfattning, som underlag för en samhällsdebatt kring väg- och trafikförhållandena.

Den för ett par år sedan som styrmedel för verksamheten sammanställda långsiktssplanen måste stöda sig på de uppställda begränsade ekonomiska ramarna. Långsiktssplanen kan inte heller klart framlägga de många behoven som hänför sig till väg- och trafikförhållandena och inte heller utvecklingsbehovet som helhet. Arbetet med långsiktssplanen kan också bidra till föreställningen att den servicenivå trafikanterna erbjuds är tillräcklig och att det inte behövs mer anslag till väghållningen. På lång sikt är det ändå inte så.

Målbilden för väg- och trafikförhållandena utgår från samhällets behov och de önskade konsekvenserna. Trafiknivån och vägförhållandenas nuläge ses ur både enskilda människors och näringslivets synvinkel. Man gör en bedömning av hur mycket som borde investeras för att vägförhållandena skulle motsvara behoven. Även olika samhälleliga kravnivåer beaktas. Väg- och trafikförhållandena har betydelse för hur regionernas

livskraft, människornas sociala jämlikhet, trafiksäkerheten och miljöfrågorna utvecklas.

I utredningen har målsättningsnivån beskrivits separat för den centrala delen av huvudvägnätet, d.v.s. för det s.k. stamnätet, för övriga huvudvägar, för basvägnätet på landsbygden, d.v.s. för regional- och förbindelsevägarna samt för huvudstadsregionen och för övriga stadsregioner. Granskningsperioden är 20 år.

Under denna period borde man investera sammanlagt 9,3 miljarder euro i vägnätet, för att de åtgärder målbilden förutsätter skall kunna genomföras. Beräknat som en genomsnittlig årskostnad skulle målbilden kräva en finansieringsnivå på ungefär en och en halv gång den senaste tidens årsbudgeter. De största satsningarna kräver utbyggnads- och nyinvesteringarna. Då det gäller drift och underhåll samt ersättande investeringar borde man inrikta sig på ett optimalt skick hos vägnätet. I fortsättningen skulle detta möjliggöra den vad livscykelkostnaderna beträffar mest förmånliga verksamheten. En servicenivå som svarar mot målbilden förutsätter att det för vägdrift och -underhåll samt för trafikledning används 485 miljoner euro per år. Det är ca 15 procent mer än den nuvarande anslagsnivån.

FÖRSÄMRINGEN AV VÄGNÄTETS SKICK AVSTANNADE

Vägnätet i vårt land omfattar allmänna vägar, kommunala gatunät och privatvägar. Längden av hela vägnätet är ca 386 000 kilometer, varav privatvägarnas och skogsbilvägarnas andel är ca 280 000 kilometer och de kommunala gatunätens 26 000 kilometer.

I slutet av år 2002 utgjorde den sammanlagda längden av de allmänna vägarna som Vägförvaltningen ansvarar för 78 137 kilometer. Riks- och stamvägarna (huvudvägarna) var 13 260 kilometer, varav motorvägarna utgjorde 603 kilometer. Den största delen av den totala väglängden, 64 877 kilometer, utgjordes av regional- och förbindelsevägar. Av trafiken representerar dessa bara en tredjedel. Gång- och cykelvägarnas totallängd var 4 508 kilometer.

Tyngdpunkten inom väghållningen ligger i drift och underhåll av det befintliga vägnätet. Försämringen av landsvägarnas skick hade fortgått länge, men hejdades genom att man satsade klart mer än under de föregående åren på drift, underhåll och ersättande investeringar (reparation och ombyggnad). År 2002 användes till drift, underhåll och ersättande investeringar sammanlagt 195 miljoner euro, medan motsvarande summa år 2001 var 134 miljoner euro.

På grusvägarna var omfattningen av vägar med begränsningar på grund av tjälskador sjunkande. År 2002 fanns det ca 465 kilometer tjälskadade vägar. Ett problem utgör fortfarande det genomgående dåliga konstruktiva skicket hos våra grusvägar.

I vårt land finns 13 979 broar. De flesta av dem är i gott skick. Antalet broar i dåligt skick håller emellertid på att växa snabbare än vad det är möjligt att reparera. Detta beror på att broarna från det intensiva brobyggarskedet i allt större omfattning håller på att uppnå en ålder som kräver genomgripande reparationer.

Den nuvarande nivån på väghållningen bibehålls. Inom vägdriftsentreprenaderna fästes mer vikt än

tidigare vid entreprenörernas kvalitetskrav och vid övervakningen av hur dessa beaktas vid genomförandet. På huvudvägarna i vårt land var körförhållandena bra. På regional- och förbindelsevägarna var körförhållandena åtminstone tillräckligt goda. Servicenivån på gång- och cykelvägarna var god.

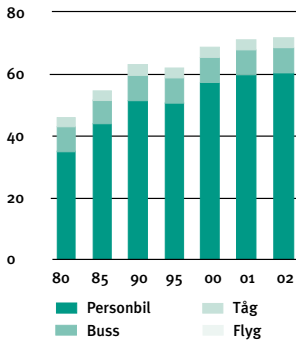
På landsorten var basvägnätets servicenivå särskilt under vintermånaderna däremot sådan, att den inte tillfredsställde trafikanterna. I synnerhet yrkestrafiken kände av bristerna inom halkbekämpningen på vägarna av lägre klass, särskilt de långa åtgärdstiderna (väntetiderna). Sandningen av långa lågtrafikerade vägar kan inte i praktiken genomföras i en handvändning. Man försökte förbättra situationen genom att inrikta vägdriften med precision så, att de vägar som hade speciella behov, sköttes bättre och snabbare än de övriga vägarna.

Inom det lågtrafikerade vägnätet hör till den lägsta vägdriftsklassen ca 41 000 kilometer väg, d.v.s. över hälften av hela det allmänna vägnätet. Det är inte möjligt att hålla alla dessa vägar i gott skick så att det inte emellanåt skulle förekomma problem på vägarna. Genom vägdrift med precision säkerställs på vissa delar av vägnätet vid vissa tidpunkter, att de viktiga transportererna löper smidigt.

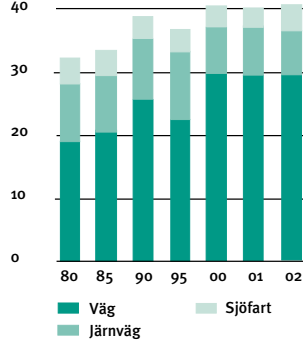
Inom bekämpningen av vinterhalkan har man för att begränsa grundvattenspåverkingarna minskat användningen av salt inom de ramar vinterförhållandena medger. Minskningen har inriktats speciellt på grundvattensområden. Sammanlagt har det i vårt land sedan 1960-talet spritts ut på landsvägarna 2,6 miljoner ton salt. På årsnivå har mängden varit 80-100 000 ton. Grundvattnets kvalitet har vintersaltningen av våra landsvägar ändå inte förstört.

FAKTA PER TIDPUNKT OCH REGION

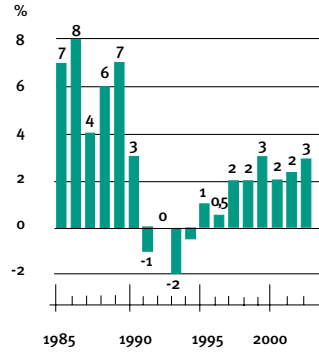
Inhemsk persontrafik
miljarder person-km



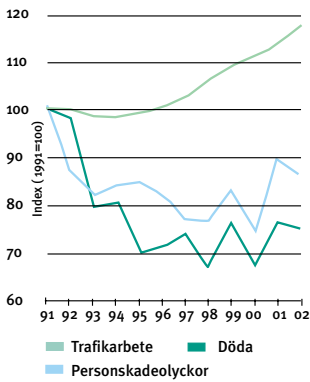
Inhemsk godstrafik
miljarder ton-km



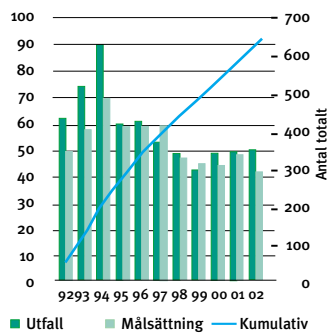
Årlig förändring av vägtrafikens volym



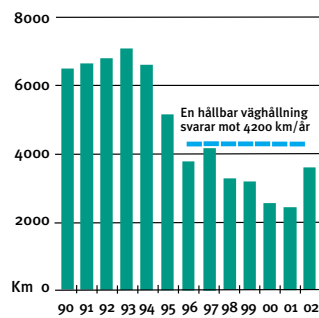
Trafiksäkerhet



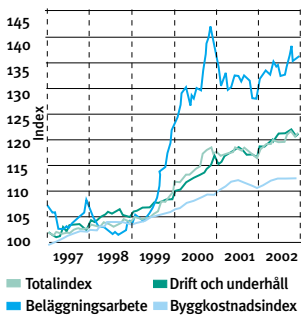
Genom Vägförvaltningens åtgärder uppnådda minskningar av de kalkylmässiga personskadeolyckorna



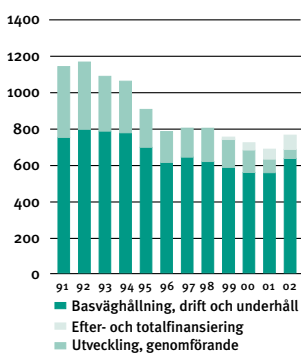
Mängden förnyade vägbeläggningar



Kostnadsnivåns utveckling
År 1995 = 100



Finansiering av väghållningen
Miljoner euro

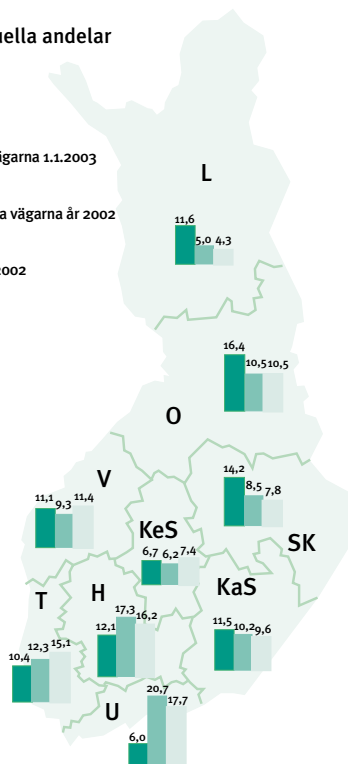


Vägdistriktens procentuella andelar

- Längden av de allmänna vägarna 1.1.2003
- Trafikarbete på de allmänna vägarna år 2002
- Personskadeolyckorna år 2002

Vägdistrikt

- U Nyland
- T Åbo
- KaS Sydöstra Finland
- H Tavastland
- SK Savolax-Karelen
- KeS Mellersta Finland
- V Vasa
- O Uleåborg
- L Lappland



VÄGFÖRHÅLLANDENA FÖRBÄTTRADES STÄLLVIS

Utbyggnads- och nyinvesteringarna inom basväghållningen inriktades i första hand på åtgärder som effektivt förbättrar trafiksäkerheten. Under året avslutades utbyggnaden av vägen Björneborg (Pori)–Ulfsby (Ulvila) till väg med fyra körfält. Av utvecklingsinvesteringarna pågick byggandet av motorvägsavsnitten Pemar (Paimio)–Muurla på riksväg 1 och Limingo–Uleåborg (Oulu) på riksväg 4 samt förbättrandet av vägsnittet Forsby (Koskenkylä)–Kouvola på riksväg 6 och Orivesi–Muurame på riksväg 9 i huvudsak på de nuvarande platserna samt slutligen byggandet av tilläggskörfält och planskilda anslutningar för Ringväg III mellan Flygstationsvägen och Dickursby. I slutet av året inleddes förberedelserna för byggandet av motorvägsavsnittet Lojo (Lohja)–Lojoåsen (Lohjanharju) av E18-vägen. Byggnadsarbetena kunde emellertid inte påbörjas, eftersom behandlingen av besvären mot vägplanen ännu pågick. Avslutande arbeten utfördes på vägsnittet Tavastehus (Hämeenlinna)–Kulju, Ringväg II mellan Västerleden och Åbovägen samt Kemi–Torneå. Kostnaderna för alla dessa nämnda åtgärder utgjorde under år 2002 sammanlagt 108 miljoner euro.

År 2003 inleds fem nya betydande utvecklingsprojekt. Tammerfors västra ringväg får en ny körbana invid den nuvarande på en 21 kilometers sträcka. Den planskilda anslutningen till den problematiska motorvägen i Nokia byggs om och fem andra planskilda anslutningar kompletteras. Ytterligare byggs fem helt nya planskilda anslutningar. Bullerskydd byggs på en sammanlagd sträcka av 12 kilometer.

Vägen Lahtis–Heinola med vägfält för omkörningar omändras till motorväg genom att man bygger en andra körbana på en 27 kilometers sträcka. Ramperna på vägens västra sida förbättras och vägkantstjänsterna utvecklas. På motorvägsavsnittet byggs 27 broar, av vilka en är en älgbro. Bullerbekämpning genomförs på en 11 kilometers sträcka. Likaså byggs grundvattensskydd.

Avsnittet Jorois–Varkaus av riksväg 5 förbättras och får en i huvudsak ny linjeföring. På avsnittet



Jorois–Kuvansi finns fyra omkörningskörfält, av vilka två är försedda med mitträcken. Avsnittet Kuvansi–Varkaus har två körbanor. Anslutningarna vid den nya väglinjen är planskilda. Den gamla vägen blir kvar som en parallellväg för att betjäna lokaltrafik samt specialtransporter och gång- och cykeltrafik.

Den norra infarten till Jyväskylä av riksväg 4 byggs ut på en fem kilometers sträcka Jyväskylä–Kirri till motorväg med smal mittremsa och smala vägrenar. På vägsnittet byggs tre planskilda anslutningar. Bullerproblemen bekämpas med hjälp av bullerväggar och -vallar. Grundvattentäkten i Kirri skyddas.

I Reso (Raisio) byggs riksväg 8 ut till en blandtrafikväg med fyra körfält på en 3,5 kilometers sträcka. Kustavintie flyttas till en ny plats på en sträcka av en kilometer och anslutningen till stamvägen görs planskild. Vägnätet för gång- och cykeltrafik samt de parallella väglösningarna kompletteras och vid Venhe bostadsområde byggs bullerskydd.

Kostnadskalkylen för de nämnda utvecklingsprojekten är sammanlagt 218 miljoner euro.



KOSTNADEFFEKTIVARE VÄGHÅLLNING

Väghållningen i vårt land öppnas för fri konkurrens under en fyra års övergångsperiod före utgången av år 2004. Under övergångsperioden upphandlas som förhandlingsentreprenader av Vägaffärsverket de delar av väghållningens områdesentreprenader och projekteringsuppdrag, som inte ännu är öppnade för fri konkurrens. Inom både vägbyggande, -underhåll, -projektering och -drift är det emellertid fri konkurrens som man inriktar sig på. Under år 2002 konkurrensutsattes den andra fjärdedelen av vägdriften på de allmänna vägarna, d.v.s 26 områdesentreprenader. Av dessa vann Vägaffärsverket 22 och privata entreprenörer fyra. År 2001 konkurrensutsattes 23 områdesentreprenader inom vägdriften och Vägaffärsverket vann 17 av dessa. Byggnads- och underhållsprojekten öppnades under år 2002 helt och hållet för fri konkurrens.

Konkurrensutsättningen av produkter och tjänster för de allmänna vägarna har lett till att prisnivån har sjunkit. Konkurrensen fungerade i detta hänseende väl även under år 2002. De konkurrensutsatta entreprenadavtalens prisnivå underskred klart Vägförvaltningens egna kostnadsberäkningar. Inom vägdriften var inbesparingen åtta procent, inom vägunderhållet 13 procent, inom byggandet 11 procent och inom projekteringen åtta procent.

På längre sikt är en sänkning av prisnivån emellertid möjlig endast genom förbättring av entreprenörernas produktivitet. På detta inriktar sig TEKES-infra-teknologiprogrammet samt Vägförvaltningens under år 2002 sammanställda nya upphandlingsstrategi som sträcker sig ända till år 2007. Grundtanken i dessa är att uppmuntra entreprenörer och projektörer att öka sina innovationer och sina utvecklingsprojekt och sålunda höja sin produktivitet. Då produktiviteten inom branschen växer, stiger entreprenörernas täckningsbidrag och konkurrenskraften förbättras.

Målsättningen är en äkta win-win-situation, som både företagen på marknaden och Vägförvaltningen har nytta av.

I upphandlingsstrategin fastslogs, hur upphandlingarna kommer att utvecklas under de närmaste åren, hurdana förfaringsätt man kommer att ta i bruk och hur dessa förs ut på marknaden. Upphandlingsförfarandena utvecklades i nära samarbete med entreprenörer och konsulter. Likaså pågick i samarbete med TEKES betydande utvecklingsprojekt som gällde upphandlingsförfaranden.

I enlighet med sina allmänna riktlinjer övergår Vägförvaltningen till att på marknaden upphandla heltäckande tjänster som kräver mer omfattande kunskaper. Det är möjligt att inom några projekt upphandla även långa tjänstekedjor, och då är även en finansiering av samma typ som för Lahtis-motorvägen med i bilden.

För företagarna inom branschen medför de närmaste åren utmaningar. I vårt land har det inte funnits särskilt många företag, som ensamma kan leverera stora tjänstehelheter inom väghållningen. Behövlig tilläggs-kompetens blir man tvungen att upphandla antingen genom att gå in i ett nätverk eller genom att bilda arbetskonserter. Nyckelfrågor inom de närmaste åren kommer att vara samarbetet inom nätverken samt olika modeller för kompanjonskap.

Förnyandet av upphandlingsförfarandet innebär även för Vägförvaltningen en utmaning då det gäller kompetensen. Entreprenader och konsultuppdrag måste kunna lösas på nya totalekonomiska grunder. Slutprodukten bör svara mot de funktionella krav som Vägförvaltningen uppställt. Utvärderingen inriktas på konsekvenserna för trafikantkunderna, för hur smidigt trafiken löper samt för trafiksäkerheten, eftersom Vägförvaltningen i sista hand svarar för slutprodukternas kvalitet.

MAN ÄR NÖJD MED HUVUDVÄGARNAS SKICK

Enligt de under vintern och sommaren förra året genomförda undersökningarna av trafikanttillfredsställelsen var trafikanterna, både privatbilister och yrkesbilförare, nöjda med våra huvudvägars, d.v.s. riks- och stamvägarnas skick och tillstånd. Däremot var man missnöjd med de andra vägarnas skötsel och med beläggningarnas och särskilt grusvägarnas skick. Allmänt ansåg man att trafiken på våra landsvägar löpte bra. Bilisterna ansåg inte trafiken vara otrygg. Nya vägar behövs enligt trafikanternas mening inte. Vägnätet i Finland är tillräckligt finmaskigt.

Privatpersonerna var mycket nöjda med vinterväghållningen och ansåg att situationen hade förbättrats sedan föregående vinter. Även yrkesförarna var nöjda med snöplogningen på huvudvägarna, med vägytans jämnhet och med halkbekämpningen. Även tillfredsställelsen med huvudvägarnas beläggningars skick hade ytterligare stigit. Skötseln av vägarna hade en jämn kvalitet i de olika vägdistrikten. Några betydande skillnader mellan vägdistriktet framkom varken på sommaren eller på vintern.

Skillnaderna i bilisternas tillfredsställelse med huvudvägarna och med de övriga vägarna var däremot tydliga. Med de övriga vägarnas skick var både privatpersonerna och särskilt yrkesförarna missnöjda. Under vintern var bilisterna på dessa vägar irriterade på tidpunkterna för snöplogningen och halkbekämpningen och under sommaren på vägbeläggningarnas skick. Privatpersonerna ansåg att det borde byggas mer gång- och cykelvägar. Man var inte nöjd med skötseln av gång- och cykelvägarna.

Bilisterna satte mycket värde på att trafiken löpte smidigt. Enligt privatpersonernas mening löpte trafiken under vintern ganska bra i tätorter och stadsregioner och bra på huvudvägarna utanför tätorterna. Under sommaren ansåg privatpersonerna att trafiken löpte ännu bättre. Yrkesförarna ansåg inte att trafikens smidighet var problematisk under någon årstid.

Enligt bilisterna borde Vägförvaltningen satsa särskilt på vinterväghållning på andra vägar än huvudvägarna samt på sommaren på grusvägarnas och andra belagda



vägars skick. På huvudvägarna skulle bibehållandet av det nuvarande skicket vara tillräckligt. Nätet av rast- och parkeringsplatser och busshållplatser ansåg man vara tillräckligt täckande. Däremot var man inte nöjd med servicenivån och trivseln på dessa.

Sänkning av hastighetsgränserna för att förbättra trafiksäkerheten skulle inom tätorterna accepteras av ungefär varannan privatbilist och var fjärde yrkesförare. Sänkning av hastighetsgränserna utanför tätorterna skulle understödjas av 30 procent av privatbilisterna och 10 procent av yrkesförarna. Det var knappt 10 procent av finländarna som dagligen använde buss. På sommaren var det 31 procent och på vintern åtta procent som regelbundet åkte cykel.

Vägförvaltningens Väginformationskiosker var klart mer allmänt kända än Vägtrafikantlinjen, tel. 0200 2100, som man kan anmäla trafikstörningar till. Det var ca hälften av privatpersonerna och 75 procent av yrkesförarna som kände Väginformationskioskerna. Av privatpersonerna hade 17 procent och av yrkesförarna 31 procent använt dem. Man var mycket nöjd med denna nya serviceform. Av privatpersonerna var det ca 10 procent och av yrkesförarna drygt 50 procent som kände Vägtrafikantlinjen. De som hade använt linjen uppskattade servicen.

DET HÄR ÄR VÄGAR SOM DUGER ATT KÖRA PÅ



VD Seppo Sainio, Finlands Lastbilsförbund rf.

”Våra huvudvägar är i ett rimligt, körbart och vad säkerheten beträffar helt bra skick, om man bara följer trafikreglerna”, sammanfattar Finlands Lastbilsförbunds verkställande direktör Seppo Sainio.

”Det har inte kommit fram några behov av nya vägar. Vårt vägnät är mycket täckande. När det gäller den tunga trafiken är våra vägförbindelser fungerande. Visserligen önskar lastbilsförarna fler omfartsvägar vid städerna, omkörningsfält i uppførsbackar och större rondeller så att man inte behöver köra över rondellens mittparti. Och naturligtvis skulle det behövas mer motorvägar. Då skulle passerandet och mötandet av tunga fordon ske problemfritt för personbilarna. Omkörningarna är riskfyllda. Trafikflödets hastighet borde hållas så jämn som möjlig. Då skulle det inte uppkomma onödiga omkörningsbehov. Då man följer samma trafikström, är ingen tvungen att köra om.”

”Mest oroar oss nivån på den skötsel som vägarna av lägre klass erhåller särskilt under vintern. Väntetiderna

för vinterväghållningen på vägarna av lägre klass är enligt vår mening alltför långa. Man blir tvungen att vänta flera timmar på snöploggen eller halkbekämpningen. Vi utgör en del av näringslivets hektiska kedja, där det är viktigt att allt löper enligt tidtabellerna.”

”En stor del av de för näringslivet viktiga transportererna startar faktiskt långt utanför tätorterna och en del av dem slutar också där.”

”Livsmedelskedjorna och företagen behöver varu-transporterna både under vardagar och under veckoslut. I vissa länder i Mellaneuropa har man infört begränsningar för den tunga trafiken under veckosluten. Hos oss går detta inte för sig. Godstrafikens transportarbete på våra landsvägar är per invånare två- eller trefaldigt i jämförelse med länderna i Mellaneuropa. Hos oss leder redan de långa avstånden till att lagren är i rörelse ute på landsvägarna. Ett förbud mot veckoslutstrafiken skulle föranleda oskäligen kostnader för näringslivet och för hela vårt samhälle”, betonar Seppo Sainio.

Därför bör man inte heller sänka fartbegränsningarna inom trafiken till udda tal. Då EU:s stadganden om körtider och vilotider är i kraft, skulle en sänkning av fartbegränsningarna innebära avsevärda kostnadsökningar inom företagsverksamheten. Fordonen inom den tunga trafiken i vårt land är byggda för att fungera tryggt och effektivt inom ramen för de nuvarande fartbegränsningarna. Däremot borde det i närheten av tätorterna finnas mer områden, där släpvagnar kunde parkeras. Även byggandet av högklassiga rast- och parkeringsplatser skulle vara viktigt. Alla bilförare måste veta var dessa goda faciliteter står till buds och vilka rastplatser exempelvis i norra Finland som hålls plogade vintertid.”

TRAFIKANTUNDERSÖKNINGAR ÄR ETT VIKTIGT VERKTYG



"Inom Savolax-Karelen vägdistrikt, liksom säkerligen även inom andra vägdistrikt, fäster vi större vikt än förr vid nyttiggörandet av de fakta undersökningarna av trafikanttillfredsställelsen erbjuder. Undersökningarna är ett viktigt verktyg för oss och ger också ett underlag för egna fortsatta utredningar inom vägdistriktet", konstaterar utvecklingschef Timo Hulkko från Savolax-Karelen vägdistrikt.

"Vinterundersökningen gav oss besked bl.a. om att trafikanternas bedömningar inom norra Karelen genomgående var mer kritiska än i norra Savolax. Fastän skillnaden i statistiskt hänseende inte är betydande, anser vi saken vara så viktig, att vi har inlett en omfattande utredning för att få fram varifrån dessa skillnader härrör sig. Vi utreder också, om man på basis av undersökningsresultaten kan finna för upphandlingsförfarandena lämpliga utvärderingsmetoder, så att en entreprenör i framtiden kan belönas med bonus, om vägtrafikanternas tillfredsställelse är exceptionellt hög."

"Vi har använt årliga undersökningar av tillfredsställelsen även som uppföljningsverktyg. Sedan vintern 1999 har våra åtgärder inriktats noggrannare än förr enligt vägtrafikanternas behov. Detta har säkerställt bl.a., att längs bussrutterna en plogbil på morgnarna

kör genom hela rutten före bussen. Vägskötsel med precision genomförs också då det inom något område pågår exempelvis torvtransporter. Man har också tagit i bruk en superkvalitet, d.v.s. vid de stora helgerna såsom vid jul och påsk har vi en speciell beredskap på våra vägar. Likaså sköter vi under den livligaste säsongen särskilt väl om exempelvis Tahkovoori turistcentrums vägar. Nu håller vi på med utvecklingsarbetet för sommarens vägunderhålls- och driftåtgärder med precision", berättar Timo Hulkko.

"De riksomfattande undersökningarna utgör ett bra basmaterial för oss. Förutom dem genomför vi mer detaljerade regionala undersökningar. Vi har experimenterat med en ny metod, nämligen gruppintervjuer med 10-15 personer. Trafikanterna intervjuades om de problem de upplevt och man försökte få fram speciella objekt för inriktningen av vägskötseln. Man nämnde bl.a. de kommunala sommarfestligheterna. Härvid kunde man planera grönområdesarbetena så, att skötseln av grönområdena kom att stöda festligheterna genom att förbättra miljön synbarhet i den berörda kommunen. Även sådana frågor utgör en del av vägdistriktens kundrelaterade verksamhet."



TRAFIKSÄKERHETEN KOMMER FÖRST

Vägförvaltningen har förbundit sig att förbättra trafik-säkerheten på våra vägar med hjälp av de bästa tillbudsstående medlen. Enligt förhandsuppgifter dog år 2002 i vägtrafikolyckor sammanlagt 413 personer, av vilka 319 på de allmänna vägarna. Motsvarande siffror under år 2001 var 441 och 331 personer. I trafiken på de allmänna vägarna inträffade 3 540 personskadeolyckor under år 2002.

Trafiksäkerheten utgör en bestående del av Vägförvaltningens verksamhet. Då man gjorde upp riktlinjerna för utvecklandet av huvudvägarna var den viktigaste målsättningen för år 2002 ökande av trafik-säkerheten. Av dödsfallen i trafikolyckor inträffar nära 60 procent på huvudvägarna. Stor vikt lades även vid åtgärder för förbättrande av säkerheten på tätortsvägar och på trafikleder i städerna. I slutet av år 2002 hade redan en tredjedel av de allmänna vägarna inom tätorterna fartbegränsningen 30 eller 40 km i timmen.

Förra hösten grundades en arbetsgrupp för trafik-säkerhetsfrågor i syfte att effektivisera förmedlingen av trafik-säkerhetskunnskap inom organisationen. Arbetsgruppen består av representanter för enheter inom vägdistriktet och centralförvaltningen.

Även de interna kontakterna mellan trafik-säkerhetsingenjörer och ansvariga experter inom vägdistriktet var täta.

Vägförvaltningen agerade i nära samarbete med övriga trafik-säkerhetsfrämjande organ och inom den av kommunikationsministeriet tillsatta delegationen för trafik-säkerhetsfrågor. På den regionala nivån sköttes frågorna i samarbete med länen, landskapsförbunden och kommunerna. Såsom under tidigare år fortsatte man att sammanställa och följa upp kommunernas trafik-säkerhetsplaner i samarbete med kommunernas experter, Trafikskyddet rf. och polisen. Under året utarbetades tillsammans med inrikesministeriets polisavdelning ett samarbetsavtal, där viktiga gemensamma frågor infördes, exempelvis informationsutbyte till bägges nytta samt utvidgandet av den automatiska trafikövervakningen.

Den automatiska trafikövervakningen utökades i samarbete med polisen med 70 kilometer under år 2002. De automatiskt övervakade vägarna utgör nu sammanlagt 322 kilometer. Målsättningen för det treårsprogram som håller på att uppgöras är att få 800 kilometer automatiskt övervakade vägar på vägtrafikens nu otryggaste huvudvägsavsnitt.

Under det gångna året inleddes även det s.k. LINTU-projektet, d.v.s. det långsiktiga forsknings- och undersökningsprogrammet för trafiksäkerheten. Programmet löper till år 2005 och har en trafiksäkerhetsvision som bärande tanke. Enligt denna behöver ingen dö eller skadas allvarligt i trafiken. Projektet finansieras av kommunikationsministeriet, Fordonsförvaltningscentralen och Vägförvaltningen. I styrningen av de enskilda projekten deltar ytterligare experter från bl.a. Trafikskyddet, inrikesministeriet och miljöministeriet. Inom Vägförvaltningens egen forsknings- och utvecklingsverksamhet har man fortsatt utvecklandet av lösningsmodeller för att förbättra särskilt huvudvägarnas trafiksäkerhet.

Vägförvaltningens möjligheter att inverka på trafiksäkerheten begränsar sig till närmast de fysiska verksamhetsbetingelserna. Styrmedlen för att ändra trafikanternas attityder och dessas trafikbeteende är begränsade. Realtidsfakta om vägnätets och trafikens tillstånd har utvecklats och förmedlats till trafikanterna via olika kanaler.

Kommunikationsministeriet uppsatte som ett resultatmål för Vägförvaltningen att minska de kalkylmässiga personskadeolyckorna med 42. Målsättningen uppnåddes. Åtgärderna inriktades i främsta hand på sådant som ur trafiksäkerhetssynvinkel var effektivt. Vid huvudvägarnas knutpunkter byggdes fler körfält och i uppforsbackarna nya omkörningsmöjligheter. Viltstängsel byggdes i enlighet med möjligheterna. Det byggdes 111 kilometer gång- och cykelvägar samt 29 broar eller tunnlar för gång- och cykeltrafik.

Under det gångna året inleddes också en utredning om det eventuella behovet att justera det nuvarande systemet för fartbegränsningar. Under vintersäsongen 2002-2003 förekom vinterfartbegränsningar på sammanlagt 10 120 vägkilometer. Härav var motorvägarnas andel 410 kilometer och övriga vägars andel 9 710 kilometer. Varierbara fartbegränsningar förekom på sammanlagt 240 vägkilometer.

De nuförtiden i bruk varande vinterfartbegränsningarna minskar personskadorna, fastän trafikens medelhastigheter inte sjunker mer än 3-10 kilometer i timmen. Med denna åtgärd minskar personskadornas antal 15-20 procent. För trafikanterna är en liten sänkning av medelhastigheten ingen väsentlig olägenhet. Trafiken flyter inte mindre smidigt och

restiderna blir inte nämnvärt längre. Trafikflödet blir jämnare och omkörningsbehovet minskar. Trafikanternas möjlighet att förutse kommande situationer är också bättre, då så många som möjligt agerar enligt vad reglerna och situationen kräver.

Det största problemet för bilföraren är att bedöma den lämpliga farten i trafiksituationer som förändras. En snabb förändring av väglaget är alltid en överraskande situation. En alltför hög körhastighet och bilförarens felbedömning av den aktuella situationen på landsvägen ökar alltid olycksrisken både sommartid och vintertid. Enligt utredningar minskar en sänkning av medelhastigheten med exempelvis en kilometer i timmen personskaderisken med tre procent och risken för dödsfall i trafiken mer än så.

Minskningen av den kalkylmässiga personskaderisken ("heva")

Minskningen av den kalkylmässiga personskaderisken ("heva") beräknas med hjälp av utvärderingsprogrammet TARVA för väghållningens säkerhetskonskvenser. Programmet beräknar för varje enskild åtgärd den genomsnittliga årliga konsekvensen för trafiksäkerheten.

Beräkningen baserar sig på den tidigare olyckshistoriken för varje enskilt ställe på vägen, men också den genomsnittliga olyckshistoriken för andra vägvagnsnitt av liknande typ beaktas. Ytterligare har under decenniernas lopp fått kunskaper om vad en väghållningsåtgärd av viss typ har för konsekvenser för trafiksäkerheten, d.v.s. hur stor minskning av trafikolyckorna respektive åtgärder i genomsnitt leder till. Då alla genomförda åtgärder sammanräknas för hela vägnätet, får man den sammanlagda sannolika minskningen av de riksomfattande personskade- och trafikdödsfallsantalen. Den kalkylmässiga minskningen av 50 "heva" per år motsvarar samtidigt att fem människoliv sparas årligen.



SERVICE FÖR TRAFIKANTERNA

Service för trafikanterna erbjöds av nio trafikcentraler. Av dem fanns det en inom varje vägdistrikt, från Helsingfors till Rovaniemi. Trafikcentralerna skötte förutom trafikinformationen och styrningen också myndighetsuppgifter och väghållningsärenden.

Genom myndighetssamarbete tryggas vägtrafiken så, att resan går så bra som möjligt. Om det inträffade en trafikolycka, skötte trafikcentralen om att informera trafikanterna. Polisen och räddningsverket kunde således effektivare än förr koncentrera sig på att hjälpa dem som drabbats av olyckan.

Trafikcentralen larmade om så behövdes till platsen röjningsentreprenörer, sopmaskiner, sandspridare och andra parter som svarar för att vägen blir körbar. Trafikcentralen höll även hela tiden bilisterna informerade om situationen, varnade för emotsedda faror, gav råd om omvägar och meddelade när man tryggt kunde fortsätta resan på den ifrågasvarande vägen.

Trafikcentralernas normala basinformation berörde väglagsförhållanden, vägtrafikens rusningstoppar samt stora publika evenemang. Information om dessa var

viktig, för att bilisterna skulle kunna välja en rusningsfri tidpunkt och rutt för sin resa. Förutom informationen har trafikstyrning i realtid med hjälp av variabla fartbegränsningar utgjort ett steg mot en bättre trafiksäkerhet än förr. Det finns i vårt land 250 kilometer vägar som sköts på detta "intelligenta" sätt.

Trafikantservicen kompletterades av bilisternas favorit, vägarbetskartan med stor upplaga samt Vägförvaltningens egna Väginfo-kiosker på de högklassiga rastställena.

Beträffande väghållningsfrågor hade trafikanterna en möjlighet att dygnet runt ringa till Vägtrafikantens linje, telefon 0200 2100, och berätta om fel i vägens skick samt om problem som hindrade trafiken att flyta smidigt. Under år 2002 kom det till trafikcentralerna sammanlagt över 30 000 sådana samtal. De flesta av dem berörde vägens skick. Med tanke på vägsäkerheten var det viktigt, att man tack vare dessa samtal snabbt fick vägen i skick. Men lika viktigt var det, att Vägförvaltningen genom den under året samlade informationen fick ett betydelsefullt kunskapsunderlag för väghållningen och dess framtid.

INSATSER PÅ NÄRA EN MILJARD EURO

År 2002 utgjorde anslagen för väghållning 931,5 miljoner euro. Summan var 9,7 procent större än under föregående år, men fortfarande en fjärdedel mindre än under åren i början av 1990-talet. Under det gångna och det nya decenniet har både trafiken och de från trafiken inlöpta skatteinkomsterna emellertid vuxit 2-3 procent årligen. Trots detta har Vägförvaltningen haft mindre anslag till sin disposition för skötsel, drift och underhåll samt utveckling än under det förra decenniet.

De senaste åren har präglats också av en stark urbanisering och flyttning från landsbygden. Som en följd härav har trafiken på riks- och stamvägarna vuxit och på övriga vägar i motsvarande grad minskat. I den nuvarande finansieringssituationen har det inte varit möjligt att samtidigt dels investera mer i huvudvägnätet och i tillväxtcentra och dels hålla vägnätet av lägre klass i det skick det har haft. Vägförvaltningen blev under det gångna året tvungen att tydligare än förr prioritera väghållningsåtgärderna.

I första rummet sattes vägnätets dagliga trafikerbarhet och skötsel samt förbättring och utvecklande av vägnätet. För dessa investeringar fanns det under år 2002 till disposition 240,4 miljoner euro.

Ett år tidigare var motsvarande summa 240,2 miljoner euro. Största delen av dessa investeringsprojekt var inriktade på förbättring av trafiksäkerheten. Dessutom satsades också på en smidigt flytande trafik på huvudvägnätet. Då trafikefterfrågan ökar i takt med samhällets övriga utveckling borde väginvesteringarna vara ca 400 miljoner euro årligen, för att vägnätets servicenivå skall kunna bevaras och utvecklas.

Finansieringen av väghållningen ledde under år 2002 till en situation, där totalvärdet av vårt lands vägkapital sjönk ca 120 miljoner euro trots att försämringen av vårt vägnät kunde hejdas. Sedan år 1995 har man varit tvungen att tära på vägkapitalet totalt ca 450 miljoner euro, eftersom den årliga finansieringen inte har räckt exempelvis till behövligt förnyande av vägbeläggningar eller till genomförande av ombyggnad. Den förra året införda prioriteringen av åtgärder garanterade ändå, att klyftan mellan den eftersträfvade och den befintliga nivån på vägarnas skick inte längre växte. Om vägnätet i fortsättningen hålls i sämre skick än det nuvarande och befintliga skicket, kommer detta att hela tiden kosta samhället mer och mer.

I slutet av år 2002 utgjorde värdet av vägkapitalet 15,05 miljarder euro. Vägkapitalets värde är ungefär en fjärdedel av slutsumman i statens balansräkning. Vägkapitalets värde bestod av vägkonstruktioner (14,1 miljarder euro) såsom vägarnas underbyggnader och beläggningar, broar, trafikmärken och skyltar, markområden där vägarna byggts (524,3 miljoner euro) samt oavslutade vägprojekt (433,6 miljoner euro), där investeringsanslag har bundits.

Vägnätets skick och dess beteende bedöms och förutspås med hjälp av kontrollsystemen för väghållningen. Med dessas hjälp känner man till exempelvis i vilket skick alla de belagda vägarna med totallängden 50 000 kilometer befinner sig jämte spårdjup, jämnhet och skador med hundra meters noggrannhet.



MILJÖVÄNLIG VERKSAMHET

Vägförvaltningen har ansvar för väghållningens och trafikens miljöpåverkningar, det må vara fråga om miljöskonande investeringslösningar eller om beaktande av miljön inom vägdrift och -underhåll. Sitt miljöansvar bär Vägförvaltningen vid förebyggandet av miljöproblem och genom att lindra konsekvenserna för människor och natur av de skador som redan uppkommit.

Av de olägenheter som drabbar människorna väcker trafikbullret från år till år mest känslor bland medborgarna. Antalet medborgare som drar nytta av bullerbekämpningen har årligen varit 5 000–6 000 invånare. År 2002 genomfördes bullerbekämpning i samband med sju olika objekt. Förutom de traditionella bullerskydden utfördes experiment inom vägnätet för att se hur långt en speciell vägbeläggning sammansättning dämpar buller och hur snabbt den slits. Under det gångna året lyckades man dämpa trafikbuller inom ca 2 200 människors bostadsmiljö. Inom bullerområden med mer än 55 decibel kring de allmänna vägarna bor ca 320 000 människor.

Skyddandet av grundvattnet var däremot den viktigaste av åtgärderna inriktade på naturen. Skyddandet av grundvattnet främjades genom att man begränsade användningen av salt för halkbekämpning samt

genom att man byggde mer grundvattenskydd.

I Finland har vägarna sedan gammalt byggts på åsområden, där jorden är väl genomsläpplig för vatten. Då vägen befinner sig inom ett grundvattenområde, kommer en del av saltet att sjunka in i marken med regn- och smältvattnet och hamna i grundvattnet. Kloridjonerna från de vid halkbekämpningen använda salterna natriumklorid och kalciumklorid kommer att som sådana hamna i grundvattnet. Uppsugningen av skadliga ämnen i jorden förhindras genom att man på grundvattenområden bygger skyddsskikt. Sådana skydds konstruktioner har man redan byggt på en sammanlagd vägsträcka av över 120 kilometer.

Under det gångna året fortsatte man att genomföra programmet för att skydda grundvattnet. Programmet för skydd av grundvatten omfattar 15 objekt som på riksnivå är de mest brådskande i landet. Avsikten är att skyddandet av dessa genomförs under åren 2002-2006. De första av dessa projekt har inletts i Nylands, Åbo, sydöstra Finlands och Vasa vägdistrikt.

Man försöker minska användningen av salt vid halkbekämpning särskilt inom grundvattensområdena. Under vintersäsongen 2001-2002 användes sammanlagt 93 000 ton salt för halkbekämpning, vilket är ett

gott resultat med beaktande av den svåra vintern. Förra året hade kommunikationsministeriet som målsättning för Vägförvaltningen uppställt 90 000 ton som vägledande maximigräns för saltanvändningen under en normal vinter.

Salter som sönderbryts biologiskt i naturen utgör en möjlighet att utveckla miljövänliga lösningar inom väghållningen. Sådana specialsalter är industriellt framställda 10-15 gånger dyrare än sina motsvarigheter som bryts ur jorden. Med deras hjälp kan man alltså inte fylla hela behovet av saltning inom vårt vägnät. En användning som inriktas enbart på grundvattensområdena är däremot möjlig, när man får tillgång till resultaten av den undersökning som har inletts i samarbete med Finlands miljöcentral. I det första fältförsöket i Suomenniemi försökte man i praktiken utreda, hur grundvattnet påverkas av dessa specialsalter, som sönderfaller biologiskt i jorden. Finland hör till föregångarna i Europa då det gäller grundvattensundersökningar.

Vägförvaltningen har också ett stort antal vägstations- och depåområden. En del av dessa försöker man lämna. Dessförinnan måste man ändå försäkra sig om att dessa objekt tryggt kan överlåtas till de nya ägarna. Kartläggningarna av vägstationsområdenas tillstånd utgör en del av Vägförvaltningens miljöansvarsbaserade verksamhet. Eventuella föroreningar och nedsmutsningar av jorden klarläggs. På basis av utredningarna kan man utarbeta ett effektivt rengöringsprogram.

Det genomfördes 10 projekt för förbättrandet av trafiksäkerheten och den allmänna trivselen i tätorterna. Med hjälp av olika medel försökte man under år 2002 minska trafikens konsekvenser för naturen. Man genomförde 17 projekt inriktade på förbättringar av natur och landskap.



Längden av programmet för beläggning av landsvägar utgjorde under det gångna året sammanlagt 3 450 kilometer. Av denna sträcka belades med återvinningsmetoden 37 procent, d.v.s. 1 309 vägkilometer. Målsättningen för en miljövänligare materialanvändning är i första hand att minimera resursanvändningen och i andra hand att återvinna material.

För att hejda klimatförändringen måste man göra insatser också inom trafiksektorn. År 2002 uppnådde man de målsättningar som uppställts för utvecklande av ett hållbart trafiksystem.

VIKTIGA STÖDFUNKTIONER

Informationshanteringen

Informationshanteringsens uppgift är att stöda Vägförvaltningens egen verksamhet och utveckling av servicen samt att producera data för alla dem som i växelverkan med Vägförvaltningen producerar tjänster för de allmänna vägarna och trafikanterna där. Hos Vägförvaltningen har lagrats data bl.a. om vägnätet och dess tillstånd i vårt land, om faktorerna inom trafikefterfrågan, om samhällets förväntningar och framtidsutsikter och om olika prognoser. Alla dessa data står till disposition också för andra än Vägförvaltningen.

Under det gångna året fastslogs för informationshanteringen en målbild, där man för utvecklandet av informationshanteringen har angett tre tyngdpunktsområden. Det viktigaste av dessa är basfakta om vårt lands väg- och trafiksystem samt hanteringen av dem. Vägförvaltningen måste inom hela riket ha tillräckligt täckande och högklassiga informationssystem, som producerar jämförbar information. Med hjälp av en effektiv informationshantering måste man kunna utveckla även organisationens verksamhet exempelvis inom effektivisering av upphandlingsmetoderna och bedömning av kostnadsanbud. Det tredje utvecklingsområdet är realtidsdata inom Vägförvaltningens verksamhet. Härvid skulle aktuella data bl.a. om olika planer, om projektens färdigställningsgrad och finansieringssituation finnas lätt tillgängliga.

Vägförvaltningen har en aktiv strävan att utvecklas till en dataserviceorganisation som betjänar sin kundrets så, att även alla basregister skulle kunna disponeras av utomstående aktörer såsom entreprenörer och konsultbyråer.

Forskning och utveckling

Under år 2002 sammanställdes en strategi för forsknings- och utvecklingsarbetet. Forsknings- och utvecklingsstrategin för åren 2002-2007 godkändes i februari. Målsättningen är att skapa ny kunskap och nytt kunnande, för att hela vägsystemet i vårt land skall fungera bättre, tryggare och med bättre konkurrenskraft.

För forsknings- och utvecklingsarbetet fastslogs sex olika tyngdpunktsområden. Dessa är kundgruppernas behov, väghållningens och trafikens konsekvenser, förvaltning av vägkapitalet, väghållningsmarknaden, trafikstyrning samt informationshantering. Förutom på dessa områden inriktades verksamheten även på den trafik-, väg- och brotekniska kompetensen samt på utvecklandet av trafiksäkerheten.

Under året färdigställdes projekten kring utvecklande av vägkonstruktioner samt förbättringslösningar för huvudvägarna. Nystartade projekt utgör Konsekvenshantering och Drift och underhåll av vägar av lägre klass. Det förstnämnda projektet inriktas på samhälleliga konsekvenser och aspekter, medan det senare försöker utröna, vad som med de nuvarande resurserna är det effektivaste sättet att sköta vägnätet av lägre klass. Programmeringen och organiseringen av forskningsverksamheten gjordes så sent under året, att projekten kunde genomföras först under slutet av året. Projekten fördes emellertid vidare i den avsedda omfattningen.

EXPERTER PÅ VÄGTRAFIKSYSTEMET

År 2002 var ett år av utmaningar för personalförvaltningen. Vägförvaltningens omvandling till en kundcentrerad service- och expertorganisation innebar nya prioriteringar i riktlinjerna för personalpolitiken. Vägförvaltningen fungerar tydligare än förr som expertis inom hela vägtrafiksystemet och inte bara som en teknisk expert på väghållning.

Utvecklandet av kompetensen blev ett nyckelområde. För att Vägförvaltningen skall kunna klara de kommande utmaningarna bör man ha en personal med rätt yrkeskompetens och struktur. Därför definierades, hurdan kompetens organisationen bör ha nu och under de närmaste åren. Likaså inleddes preciseringen av vilken kompetens Vägförvaltningen behåller hos sig och i vilka fall man förlitar sig på samarbete med ett externt nätverk. Ytterligare började man kartlägga, hur kompetensen kan lokaliseras till vägdistrikten och resultatenheter för att bäst betjäna trafikanterna.

Hantering av större faktahelheter än förr förutsätter utöver husets egen kompetens ytterligare sådan specialkompetens, som det inte är möjligt eller ändamålsenligt för Vägförvaltningen att erbjuda enbart med egna krafter. Därför vill man intensifiera expert-samarbetet med andra samarbetsparter och företag inom branschen. Som en del av Tekes-infraprogrammet uppstod branschens gemensamma kompetensklubb, vars uppgift är att handha branschens gemensamma kompetensutvecklingsärenden samt att få till stånd gemensamma projekt.

Personalens genomsnittsålder inom Vägförvaltningen är 50 år. En nyckelfråga är, hur man skall kunna bevara inom verket de erfarna experternas kunskaper och hur man skall göra Vägförvaltningen till en lockande arbetsplats för framtida vägexperter. Ett betydande antal arbetsplatser blir lediga i samma takt som anställda går i pension. Dessutom behövs experter inom de nya kompetensområdena.

Vägförvaltningen har agerat aktivt på rekryteringsmarknaden för arbetskraft, eftersom konkurrensen om yrkeskunnig personal skärps ytterligare då de stora årskullarnas representanter försvinner från



arbetsmarknaden. Vägförvaltningen vill förbli en attraktiv arbetsplats och säkerställa att toppkompetensen stannar kvar i huset. På samma mål inriktas även de inledda åtgärderna för att trygga att det inom branschen kommer ut tillräckligt många nya utbildade från läroinrättningar och högskolor.

Vägförvaltningen har en erfaren och välutbildad personal. Teamarbete och ledarskap har stötts genom omfattande fortbildning. Ett nytt avlöningssystem med större motivationstillägg än förr togs i bruk. Fastän Vägförvaltningens nya roll innebär en för de anställda psykiskt påfrestande omvälvning, visade den årligen genomförda undersökningen av personaltillfredsställelsen, att arbetstillfredsställelsen inom Vägförvaltningen i jämförelse med övriga organisationer bland företag och statsförvaltning är på en god medelnivå. Hos de anställda i huset är grundkonditionen god och arbetsmotivationen stark.

VÄGFÖRVALTNINGENS ANSTÄLLDA

	2000	2001	2002
Alla anställda 31.12.	1 060	1 044	1 030
Rekryterade	20	36	36
Genomsnittsålder (år)	49	50	50
Utbildningstjänster e/årsverke	506	616	700
Lönekostnader e/årsverke	39 860	42 047	42 900
Sjukfrånvaro dagar/årsverke	6,9	6,2	7,2

NYCKELTAL

Åren 1980-2002 (vid årsslutet)	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001	2002
Bilbeståndet i Finland (1000 bilar)	1 393	1 747	2 233	2 181	2 403	2 466	2 499	2 515
personbilar	1 226	1 546	1 939	1 901	2 083	2 135	2 161	2 173
övriga bilar	167	201	294	280	320	331	338	342
Trafikarbete på allmänna vägar (mrd bil-km)	18,1	21,6	27,9	27,2	30,0	30,5	31,3	32,2
person- och paketbilar	15,9	19,2	25,1	24,4	27,3	27,8	28,6	29,4
tungta fordon	2,2	2,4	2,8	2,6	2,7	2,7	2,7	2,8
Personskadeolyckor på allmänna vägar	4 128	4 252	4 333	3 492	3 439	3 083	3 694	3 540 ¹⁾
Allmänna vägar, km (ej ramper och färjsträckor)	75 387	76 386	77 080	77 722	77 900	77 993	78 059	78 137
riksvägar	7 430	7 420	7 458	8 417	8 587	8 575	8 574	8 574
stamvägar	3 690	3 790	4 032	4 343	4 687	4 687	4 688	4 686
övriga landsvägar	29 782	30 018	30 072	29 016	28 633	28 529	28 447	28 437
lokalvägar	34 486	35 158	35 517	35 947	35 993	36 201	36 350	36 441
Vägbeläggningsläget, km (ej ramper)								
permanentbeläggning	13 467	14 558	15 756	17 211	17 790	17 917	18 050	18 108
lättbeläggning (oljegrus mmd.)	22 264	27 318	30 663	32 131	32 459	32 384	32 251	32 247
grus	39 656	34 510	30 661	28 380	27 651	27 692	27 758	27 783
Gång- och cykelvägar, km	1 139	1 945	2 598	3 634	4 206	4 302	4 382	4 508
Broar, st. (även rörbroar)	-	10 954	12 234	13 098	13 676	13 803	13 880	13 979
därav med viktbegränsning	867	437	478	265	216	210	208	195
Färjställen, st	93	77	65	62	52	47	46	45
Vägförvaltningens fast anställda	1 188	1 060	1 044	1 030
Vägförvaltningens (Vägverkets) utgifter, miljoner e								
löpande kostnadsnivå	465	709	965	856 ²⁾	728 ²⁾	727 ²⁾	709 ²⁾	803 ²⁾
kostnadsnivå 2002	1 111	1 129	1 194	1 034 ²⁾	835 ²⁾	772 ²⁾	723 ²⁾	803 ²⁾

1) preliminära uppgifter

2) betald moms ingår ej

INTÄKTS- OCH KOSTNADSÖVERSIKT

	1.1.2002 - 31.12.2002		1.1.2001 - 31.12.2001	
Intäkter från verksamheten				
Intäkter från avgiftsbelagd verksamhet	1 342 189,68		1 318 865,96	
Hyror och bruksavgifter	3 130 468,71		3 062 172,92	
Övriga intäkter från verksamheten	39 663 427,59	44 136 085,98	22 375 146,91	26 756 185,79
Kostnader för verksamheten				
Material, förnödenheter och varor				
Inköp under räkenskapsperioden	-8 976 998,91		-9 146 908,52	
Lagerökning/minskning	-84 179,87		-137 511,53	
Personalkostnader	-44 787 799,71		-44 051 362,33	
Hyror	-6 858 676,23		-6 107 453,78	
Inköp av tjänster	-726 775 972,67		-634 408 944,68	
Övriga kostnader	-4 851 581,69		-5 538 922,61	
Ökning av färdiglagret			-54 997,45	
Tillverkning för eget bruk	437 311 834,01		264 725 584,80	
Avskrivningar	-495 230 251,75		-465 260 916,05	
Interna kostnader		-850 253 626,82	-25 228,19	-900 006 660,34
Överskott I		-806 117 540,84		-873 250 474,55
Finansiella intäkter och kostnader				
Finansiella intäkter	96 911,45		21 765,55	
Finansiella kostnader	-1 246 017,76	-1 149 106,31	-1 176 586,28	
Extraordinära intäkter och kostnader				
Extraordinära intäkter	64 033 979,23		549 276,60	
Extraordinära kostnader	-609 001,86	63 424 977,37	-410 921,19	138 355,41
Överskott II		-743 841 669,78		-874 266 939,87
Överförda intäkter och kostnader				
Överförda intäkter				
Övriga överförda intäkter från utlandet	10 000,00	10 000,00		
Överförda kostnader				
Överförda kostnader till kommuner	-1 678 507,88		-1 788 584,72	
Överförda kostnader till näringslivet	-771 856,66			
Överförda kostnader till finans.inst.	-236,32			
Överförda kostnader till samfund	-5 619 292,29		-5 501 879,85	
Överförda kostnader till hushållen	-32 088,24			
Övriga överförda kostnader	-2 080 729,37	-10 182 710,76	-1 988 447,29	-9 278 911,86
Överskott III		-754 014 380,54		-883 545 851,73
Intäkter fr. skatter o. obligatoriska avgifter				
Indrivna mervärdesskatter	650 312,86		283 280,45	
Erlagda mervärdesskatter	-164 089 723,85	-163 439 410,99	-142 585 301,07	-142 302 020,62
Räkenskapsperiodens kostnadsöverskott		-917 453 791,53		-1 025 847 872,35

BALANSRÄKNING

Aktiva

	31.12.2002	31.12.2001	Förändring	%
Anläggningstillgångar och övriga långfristiga investeringar				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter	2 151 688,13	949 115,31	202 572,82	126,7
Övriga flerperiodiska utgifter	3 363 254,25	2 993 805,64	369 448,61	12,3
Förskottsbetalningar o. oavslutade anskaffn.	3 399 824,27	1 289 526,67	2 110 297,60	163,6
	8 914 766,65	5 232 447,62	3 682 319,03	70,4
Materiella tillgångar				
Jord- och vattenområden	6 717 953,15	6 922 163,94	-204 210,79	-3,0
Byggnadsmarks- och vattenområden	528 050 200,71	509 111 853,79	18 938 346,92	3,7
Byggnader	21 380 062,14	22 371 821,47	-991 759,33	-4,4
Anläggningar	2 472 958,88	2 458 264,04	14 694,84	0,6
Konstruktioner	14 089 455 744,62	14 137 933 055,21	-48 477 310,59	-0,3
- underbyggnader	10 027 398 320,49	10 085 991 996,27	-58 593 675,78	-0,6
- beläggningar	1 057 684 410,63	1 086 313 004,46	-28 628 593,83	-2,6
- broar	2 782 740 478,08	2 750 823 598,95	31 916 879,13	1,2
- övriga vägkonstruktioner	221 579 706,86	214 748 693,83	6 831 013,03	3,2
- övriga konstruktioner	52 828,56	55 761,70	-2 933,14	-5,3
Maskiner och anläggningar	9 819 935,39	11 390 226,16	-1 570 290,77	-13,8
Inventarier	795 551,76	755 075,29	40 476,47	5,4
Övriga materiella tillgångar	96 972,43	70 538,52	26 433,91	37,5
Förskottsbetalningar o. oavslutade anskaffn.	433 571 457,54	300 928 122,66	132 643 334,88	44,1
	15 092 360 836,62	14 991 941 121,08	100 419 715,54	0,7
Anläggningstillgångar i värdepapper och övriga långfristiga placeringar				
Värdepapper tillhörande anläggningstillgångar	490 099,52	496 271,95	-6 172,43	-1,2
	490 099,52	496 271,95	-6 172,43	-1,2
Anläggningstillgångar och övriga långfristiga placeringar	15 101 765 702,79	14 997 669 840,65	104 095 862,14	0,7
Omsättnings- och finansieringstillgångar				
Omsättningstillgångar				
Material och förnödenheter	1 486 350,50	1 570 530,37	-84 179,87	-5,4
	1 468 350,50	1 570 530,37	-84 179,87	-5,4
Kortfristiga fordringar				
Försäljningsfordringar	10 324 344,73	4 848 910,04	5 475 434,69	112,9
Resultatregleringsfordringar	9 654 245,51	20 184 480,42	-10 530 234,91	-52,2
Övriga kortfristiga fordringar	123 879,57	119 053,62	4 825,95	4,1
Förskottsbetalningar	37 700,85	44 282,12	-6 581,27	-14,9
	20 140 170,66	25 196 726,20	-5 056 555,54	-20,1
Pengar, banktillgodoh. o. övr. finans.tillg.				
Kassakonton	2 106,60	502,92	1 603,68	318,9
	2 106,60	502,92	1 603,68	318,9
Omsättnings- o. finansieringstillg. totalt	21 628 627,76	26 767 759,49	-5 139 131,73	-19,2
Aktiva totalt	15 123 394 330,55	15 024 437 600,14	98 956 730,41	0,7

BALANSRÄKNING

Passiva				
Eget kapital	31.12.2002	31.12.2001	Förändring	%
Statens kapital				
Statens kapital 1.1.1998	15 447 576 079,51	15 447 576 079,51	0,00	0,0
De föreg.räkenskapsper. kapitalförändr.	-483 839 150,28	-221 031 203,30	-262 807 946,98	-118,9
Kapitalöverföringar	923 349 161,77	763 039 925,39	160 309 236,38	21,0
Räkenskapsperiodens kostnadsöversk.	-917 453 791,53	-1 025 847 872,35	-108 394 080,82	-10,6
	14 969 632 299,47	14 963 736 929,25	5 895 370,22	0,0
Främmande kapital				
Långfristigt				
Övriga långfristiga skulder	61 562 102,58		61 562 102,58	
	61 562 102,58			
Kortfristigt				
Amorteringar under följande räk.period	7 103 319,53		7 103 319,53	
Erhållna förskott	29 904,54	17 048,68	12 855,86	75,4
Leverantörsskulder	70 158 494,41	47 927 459,10	22 231 035,31	46,4
Verkens interna avräkningar	1 027 091,46	945 751,38	81 340,08	8,6
Poster för vidare avräkning	1 791 001,52	2 079 293,22	-288 291,70	-13,9
Resultatregleringsskulder	11 630 997,55	9 729 155,76	1 901 841,79	19,5
Övriga kortfristiga skulder	459 119,49	1 962,75	457 156,74	23 291,6
	92 199 928,50	60 700 670,89	31 499 257,61	51,9
Främmande kapital totalt	153 762 031,08	60 700 670,89	93 061 360,19	153,3
Passiva totalt	15 123 394 330,55	15 024 437 600,14	98 956 730,41	0,7

ORGANISATION

Vägförvaltningens direktion 1.1.2003

Ordförande

Styrelseordförande
Matti Vuoria
Fortum Abp

Viceordförande

Överingenjör
Mikko Ojajärvi
Kommunikationsministeriet

Medlemmar

Verkställande direktör
Kaarina Aho
Liikenneyhtiö Olavi Aho Oy, Ahotrans Oy

Kanslichef

Sirkka Hautojärvi
Miljöministeriet

Stadsdirektör

Marketta Kokkonen
Esbo stad

Personalrepresentanter

Marknadsexpert
Seppo Toivonen
Vägförvaltningen
Vägmästare
Hilkka Tsupari (från 1.4.03)
Vägförvaltningen

Permanent sakkunniga

Generaldirektör
Eero Karjaluo
Vägförvaltningen

Sekreterare, direktör

Jani Saarinen
Vägförvaltningen

Vägförvaltningens strategiska ledning 1.1.2003

Generaldirektör Eero Karjaluo

Centralförvaltningen

Direktör Aulis Nironen
Direktör Jani Saarinen

Processer

Ledning, generaldirektör Eero Karjaluo
Kundrelationer, kundrelationsdirektör Outi Ryyppö
Planering, planeringsdirektör Eeva Linkama
Upphandling, upphandlingsdirektör Markku Teppo
Trafikantservice, trafikantservedirektör Lea Virtanen
Ekonomi, direktör Jani Saarinen
Teknologi, forskningsdirektör Jukka Isotalo
Dataadministration, dataadministrationsdirektör Seppo Oinonen
Personal, personaldirektör Matti Hermunen

Vägdistrikt:

Nyland, vägdirektör Rita Piirainen
Åbo, vägdirektör Matti Vehviläinen (till 30.4.03)
vägdirektör Pekka Jokela (från 1.5.03)
Sydöstra Finland, vägdirektör Antti Rinta-Porkkunen
Tavastland, vägdirektör Mauri Pukkila
Savolax-Karelen, vägdirektör Matti Tuiremo
Mellersta Finland, vägdirektör Seppo Kosonen
Vasa, vägdirektör Juhani Salonen
Uleåborg, vägdirektör Erkki Myllylä
Lappland, vägdirektör Tapani Pöyry

KONTAKTUPPGIFTER

Centralförvaltningen

Semaförbron 12 A, PB 33,
00521 Helsingfors
Kundservice 0204 22 160
Fax 0204 22 2202

Savolax-Karelens vägdistrikt

Kirkkokatu 1, PB 1117,
70101 Kuopio
Kundservice 0204 22 165
Fax 0204 22 5199

Nylands vägdistrikt

Semaförbron 12 A, PB 70,
00521 Helsingfors
Kundservice 0204 22 161
Fax 0204 22 2717

Mellersta Finlands vägdistrikt

Cygnaeuksenkatu 1, PB 58,
40101 Jyväskylä
Kundservice 0204 22 166
Fax 0204 22 5833

Åbo vägdistrikt

Universitetsgatan 34, PB 636,
20101 Åbo
Växel 0204 22 162
Fax 0204 22 4998

Vasa vägdistrikt

Korsholmsesplanaden 44, PB 93,
65101 Vasa
Växel 0204 22 1657
Fax 0204 22 7717

Sydöstra Finlands vägdistrikt

Kauppamiehentie 4
45100 Kouvola
Växel 0204 22 163
Fax 0204 22 6215

Uleåborgs vägdistrikt

Veteraanikatu 5, PB 261
90101 Uleåborg (Oulu)
Växel 0204 22 11
Fax 0204 22 6884

Tavastlands vägdistrikt

Åkerlundinkatu 5 B, PB 376,
33101 Tammerfors
Kundservice 0204 22 164
Fax 0204 22 4002

Laplands vägdistrikt

Hallituskatu 1-3, PB 194,
96101 Rovaniemi
Växel 0204 22 11
Fax 0204 22 3540

Internet: www.tiehallinto.fi

Riksomfattande företagsnummer:
0204 22 11

Vägtrafikantlinjen: 0200-2100

e-mail:
fornamn.efternamn@tiehallinto.fi

Respons, förfrågningar: info@tiehallinto.fi

Officiella ärenden:
kirjaamo@tiehallinto.fi

Formgivning: Vägförvaltningens information och
Mainos- ja viestintätoimisto Adek

Foto: Heikki Heiniö, Pertti Nisonen,
Olli Penttinen och Seppo Sarjamo

Översättning: Bengt-Vilhelm Levón

Tryckeri: Forssan Kirjapaino Oy

Vi tackar: Finlands lastbilsförbund rf (SKAL)
för intervjun

