

Saimaan ammattikorkeakoulu
Liiketalous, Lappeenranta
Liiketalouden koulutusohjelma
Oikeustradenomi

Raija Kajastila

MUUTOS MERENKULKULAITOKSESSA
Selvitys asiakkaiden toiveista uudessa 1.1.2010
perustettavassa liikennevirastossa
Case: MKL, Järvi-Suomen väyläyksikkö

Opinnäytetyö 2009

TIIVISTELMÄ

Raija Kajastila

Muutos Merenkululaitoksessa

Selvitys asiakkaiden toiveista uudessa 1.1.2010

perustettavassa liikennevirastossa

Case: MKL, Järvi-Suomen väyläyksikkö 43 sivua 4 liitettä

Saimaan ammattikorkeakoulu, Lappeenranta

Liiketalouden koulutusohjelma

Oikeustradenomi

Ohjaajat: lehtori Raili Toikka, DI Tero Sikiö

Suomessa on tällä hetkellä menossa merkittävä virastouudistus. Liikenne- ja viestintäministeriön liikennehallinto organisoidaan kahdeksi uudeksi virastoksi, Liikenteen turvallisuusvirastoksi ja Liikennevirastoksi. Tässä yhteydessä Merenkululaitos lakkautetaan vuoden 2009 loppuun mennessä. Tilalle tulee Merenkululaitoksen ja Tie- ja Ratahallinnon kanssa yhteinen Liikennevirasto 1.1.2010 lukien.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tarkastella Merenkululaitoksen muutosta, historiaa unohtamatta ja selvittää, minkälaisia ajatuksia menossa oleva muutos herättää Merenkululaitoksen asiakkaissa ja yhteistyökumppaneissa. Lisäksi haluttiin selvittää heidän mielipiteitään nykyisestä organisaatiosta.

Tutkimuksen aineisto kerättiin Merenkululaitoksen Järvi-Suomen väyläyksikön asiakkaille ja yhteistyökumppaneille suunnatulla kyselylomakkeella. Tutkimusmenetelmänä käytettiin sähköpostitse lähetettyä kyselytutkimusta, joka toteutettiin yhteistyössä Järvi-Suomen väyläyksikön kanssa. Kyselytutkimus lähetettiin kaiken kaikkiaan 14:lle, joilta palautui 9 vastausta.

Teoriaosassa selvitettiin Merenkululaitoksen historiaa ja nykyhetkeä sekä vaiheet tämänhetkiseen muutokseen saakka. Empiirisessä osassa selvitettiin kyselytutkimuksen tuloksia. Vastaajat olivat tyytyväisiä nykyisiin toimijoihin, mutta pelkäsivät eniten sitä, miten Merenkululaitoksen käy muuttuvassa tilanteessa. Kyselytutkimuksen vastauksista saatuja tuloksia Merenkululaitos voi hyödyntää parantaakseen ja kehittääkseen yhteistyötä uudessa liikennevirastossa Merenkululaitoksen entisten ja uusien asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden hyödyksi.

Asiasanat: virastouudistus, turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Sisäinen tuotanto.

ABSTRACT

Raija Kajastila

Transition in the Finnish Maritime Administration

Report on customer Expectations towards the new Traffic Bureau of 1. January 2010

Case: FMA, Inland waterways division 43 pages 4 appendices

Saimaa University of Applied Sciences, Lappeenranta

Degree Programme in Business Administration

Specialisation of Public Administration and Business Law

Bachelor's Thesis 2009

Instructors: Raili Toikka, lecturer, Tero Sikiö, DI

There is currently an ongoing reformation of bureaus in Finland. The Ministry of Transport and Communications' Traffic Administration is going to be organized into two different bureaus: Transportation Safety Bureau and the Traffic Bureau. At the same time, The Finnish Maritime Administration will be abrogated by the end of 2009, and it will be combined with the Road and Railway Administrations. Together they form the new Traffic Bureau.

The purpose of this thesis is to study the transition of the Finnish Maritime Administration (FMA) into the transport administration, without forgetting the history, and to examine the thoughts of the FMA's customers and partners about the on-going change. In addition, the general opinion about the current organization is also determined.

The material was gathered through a questionnaire distributed via email to the customers and partners of FMA's Inland Waterways division. The questionnaire was sent to a total of fourteen participants, each being an expert in their field of expertise. Nine answers out of fourteen were returned.

The theory portion clarifies the history of FMA, its present state, and the stages leading to the current state of transition. The empiric portion examines the results of the questionnaire. The respondents were satisfied with the current administration, but were most afraid of what might happen to the FMA during these shifting times. The results of the questionnaires can be utilized by the FMA in the development of co-operation in the new transportation administration for the benefit of the old and new customers and partners

Key words: bureau reformation, traffic security bureau, the Traffic bureau, the internal production



Saimaa navigare necesse est

Pompeiusta mukailten

SISÄLTÖ

| | |
|--|----|
| 1 JOHDANTO | 7 |
| 2 MERENKULKULAITOKSEN HISTORIA | 9 |
| 2.1 Suomen ”Vanha” luotsilaitos..... | 9 |
| 2.2 Venäläistämisen aika | 9 |
| 2.3 Venäjän vallankumous..... | 10 |
| 2.4 Merenkulkuhallituksen synty..... | 11 |
| 2.5 Merenkulkuhallitus ja Saimaan kanava | 15 |
| 2.5.1 Ensimmäinen rakentaminen | 16 |
| 2.5.2 Toinen rakentaminen | 17 |
| 2.5.3 Kolmas rakentaminen | 20 |
| 3 MUUTOKSEN TUULET ALKAVAT PUHALTAA | 20 |
| 3.1 Ensimmäinen muutos | 21 |
| 3.2 Toinen muutos..... | 22 |
| 3.3 Kolmas muutos..... | 22 |
| 4 NYKYTILA..... | 23 |
| 4.1 Väyläyksiköt | 24 |
| 4.2 Väylänpito..... | 24 |
| 5 MERENKULKULAITOKSEN VIIMEINEN MUUTOS | 25 |
| 5.1 Selvitysmiehet | 27 |
| 5.2 Virastouudistus ja lakiuudistukset..... | 27 |
| 5.3 Väylävirastojen kehitysvaiheet | 28 |
| 5.4. Pohdintaa työntekijän näkökulmasta Merenkululaitoksessa | 29 |
| 5.5. Väylävirastosta Liikennevirastoksi | 30 |
| 6 ALUEELLISTAMINEN..... | 31 |
| 7 TUTKIMUKSEN TAVOITE JA TUTKIMUSONGELMAT | 32 |
| 8 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TUTKIMUSMENETELMÄ | 32 |
| 8.1 Asiakkaille ja yhteistyökumppaneille tehdyn kyselyn laadinta ja sisältö .. | 33 |
| 8.2 Kyselyn luotettavuus | 34 |
| 8.3 Kyselyn analysointi | 34 |
| 9 TULOKSET | 34 |
| 10 YHTEENVETO..... | 41 |
| LÄHTEET | 42 |

LIITTEET

Liite 1 kirje 1 lähetetty 21.9.2009 haastattelututkimus

Liite 2 kirje 2 lähetetty 11.10.2009 haastattelututkimus

Liite 3 Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennevirastosta ja turvallisuusvirastosta

Liite 4 Lakiehdotukset 1. laki liikennevirastosta

TUTKIMUKSEN KESKEISET KÄSITTEET

Virastouudistus

Pääministeri Matti Vanhasen II hallituskauden hallitusohjelmaan on kirjattu esitys väylävirastojen yhdistämisestä perustettavaan uuteen Liikennevirastoon ja turvallisuusvirastojen yhdistäminen perustettavaan uuteen Liikenne- ja turvallisuusvirastoon. Ratahallinnon, Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen toiminnot (ei koske Liikenteen turvallisuusvirastoon ja ELY:hin = Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, tai Merenkulun tuotantoyksikköön siirtyviä Merenkululaitoksen toimintoja) yhdistetään Liikennevirastoon. (HE142/2009.)

Turvallisuusvirasto Audrey Marie Anderson Audrey Marie Anderson

Turvallisuusvirasto on ensimmäinen perustettavista uusista virastoista, johon yhdistetään Merenkululaitoksesta meriturvallisuustoiminto, alusliikenteen ohjaus ja luotsauksen viranomaistoiminnat. Lisäksi mukaan tulevat Ajoneuvohallintokeskus, Ilmailuhallinto ja Rautatievirasto.

Liikennevirasto

Liikennevirasto on toinen perustettavista uusista virastoista. Siihen liitetään osa Merenkululaitoksesta, Tiehallinnon Keskushallinto ja Ratahallintokeskus.

Sisäinen tuotanto

Merenkululaitoksen tuotantotoiminta on järjestetty omaksi Sisäiseksi tuotannoksi, joka harjoittaa väyliin liittyvää tilaajatoimintaa ja palvelujen tarjoamista myös talon sisällä. Sen toiminta-alueeseen kuuluvat mm. entiset aluetoimistot Lappeenrannassa, Joensuussa, Kuopiossa ja Tampereella ja lisäksi alueilla olevat operatiiviset kohteet. Vuoden 2010 alusta Merenkululaitoksen Sisäinen tuotanto eriytetään valtion osakeyhtiöksi.

ELY:t (1.10.2008 vielä ELLU:t)

ELY on lyhenne sanoista Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskus, joissa toimii alueviranomaisia. Niitä tulee ympäri maata, suurimpiin kaupunkeihin. Kouvolassa aloittaa toimintansa 1.1.2010 meitä lähin keskus. Merenkululaitoksesta ELY:hin siirtyy yhteysalustoiminnat. Muiltakin virastoilta on siirtymässä toimintoja ELY:hin mm. Tiehallinnolta tiepiirit.

ALKU- hanke

ALKU-hanke on aluehallinnon uudistushanke, joka on Suomen itsenäisyyden ajan ensimmäinen aluehallinnon kokonaisuudistus. Siinä valtion aluehallinnon tehtävät tullaan järjestämään kahdelle uudelle viranomaisyksikölle, joihin kootaan ja uudelleen organisoidaan nykyisin toimivien kuuden valtion viranomaisyksikön (lääninhallitukset, TE-keskukset, alueelliset ympäristökeskukset, ympäristölupavirastot, työsuojelupiirit ja tiepiirit) tehtävät.

1 JOHDANTO

Suomessa on menossa tällä hetkellä merkittävä virastouudistus. Harjoiteltu on, hallitus toteutti vuosi sitten historiallisen mittavan ministeriörakenteen uudistuksen, jossa Valtiovarainministeriöön koottiin kunta- ja hallintoministeriö ja Sisäministeriöön maahanmuutto- ja kotoutusasiat. Uudistuksista suurin oli kuitenkin Työ- ja elinkeinoministeriön perustaminen, joka koostui entisistä kauppaja teollisuusministeriöstä, työministeriöstä ja sisäasiainministeriön alueiden kehittämissä tehtävien yksiköistä. ”Se oli Suomen historian suurin keskushallintouudistus” näin kommentoi Päivi Tommila TEM:stä (=Työ- ja elinkeinoministeriö), jonka luento olin kuuntelemassa Säätytalolla 10.11.2008 pidetyssä tilaisuudessa. Kaikki tuo piti toteuttaa kahdeksassa kuukaudessa.

Nyt on sitten Liikenne- ja viestintäministeriön vuoro uudistua. Liikenne- ja viestintäministeriön liikennehallinto organisoidaan kahdeksi uudeksi virastoksi, Liikenteen turvallisuusvirastoksi ja Liikennevirastoksi. Tässä yhteydessä Merenkululaitos lakkautetaan vuoden 2009 loppuun mennessä. Tilalle tulee Merenkululaitoksen ja Tie- ja Ratahallinnon kanssa yhteinen Liikennevirasto 1.1.2010 lukien.

Lakkautettavassa Merenkululaitoksessa muutoksen tuulet ovat puhaltaneet välillä lempeämmin, välillä vähän kovemmin. Muutosprosessi on kestänyt eriasteinen vuosia ja nyt ollaan lähellä jonkinlaista huipentumaa – enää kuukausi ja sitten ollaan Liikennevirastossa. Merenkululaitoksen väkeä on pyöritetty viime vuosina ja kuukausina jos johonkin suuntaan, minkä vuoksi olo on varmaan jokaisella hieman hämmäntynyt ja tiedon tarve valtava.

Olen itse tullut Merenkululaitoksen palvelukseen tammikuussa 1991. Vuotta aikaisemmin oli tehty ensimmäinen iso muutos, kun Tie- ja vesirakennuslaitoksen vesitieosasto oli liitetty Merenkululaitokseen. Ajattelin, että olisi hyödyllistä selvittää nyt, mitä meidän sisävesiliikenteen asiakkaamme ja yhteistyökump-

panimme tietävät tulevasta virastouudistuksesta ja mikä heitä siinä huolestuttaa. Aina nämä muutokuviot eivät ole olleet henkilökunnallekaan aivan selvät. Muutosvauhti on häkellyttävän kova ja kiihtyy loppua kohti edelleen. Tässä vaiheessa, kun muutos ei vielä ole tapahtunut, on ensiarvoisen tärkeää ja arvokasta kuulla asiakkaiden ja yhteistyökumppaneiden mielipiteitä nykyisestä Merenkululaitoksen toiminnasta, ja mitä ajatuksia muutos heissä herättää. Voidaan myös ajatella, että tämä on viimeinen tilaisuus lausua mielipiteitä Merenkululaitoksesta, jos niitä on. Ensimmäinen tammikuuta 2010 se on jo myöhäistä.

Tutkimus rajattiin koskemaan vain sisävesiliikenteen asiakkaita ja yhteistyökumppaneita. Myös Merenkululaitoksen henkilökunnan asemaa käsitellään vain minun omien pohdintojeni kautta. Se olisi ollut toisen tutkimustyön arvoinen asia. Haastattelututkimus lähetettiin 14 henkilölle ja mukana on myös yksi ”Jokeri”. Vastauksia saatiin 9 kappaletta. Vastajaat olivat tyytyväisiä nykyisiin toimiin Merenkululaitoksessa, mutta he pelkäsivät sitä, miten Merenkululaitoksen käy muuttuvassa tilanteessa. Säilyykö yhteydenpito yhtä vaivattomana kuin nyt? Lisäksi toivottiin tarkempaa tietoa tulevasta Liikennevirastosta ja sen organisaatiosta ja henkilöiden toimenkuvista. Tämänhetkinen toimintamme sai kiitosta, vaikka aivan viime aikoina onkin ollut epäselvyyttä vastuuhenkilöistä, kun toimintoja ja henkilöiden toimenkuvia on muutettu moneen kertaan. Aika näyttää, selkiytyvätkö kuviot ja mihin suuntaan.

Julkaisen yhden vastauksen vastaajan luvalla lähes sellaisenaan tässä opinnäytetyössä. Tämän entisen vaikuttajan pohdinnasta välittyä meille nykyisessä Merenkululaitoksessa työskenteleville sellaista arvokasta sanomaa, mitä ei pidä unohtaa, kun olemme uudessa virastossa. Hänen visionsa ovat pelottavan oikeita jo nyt. On tärkeää, että historian lisäksi tähän opinnäytetyöhön on saatu katsaus elettyä Merenkululaitoksen lähistoriaa, jossa vastaaja on saanut olla näköalapaikalla.

Opinnäytetyöni on myös kunnianosoitus niille sukupolville, jotka ovat olleet aikanaan luomassa Merenkululaitosta. Meidän aikamme päättäjien vastuulle tulee lakkauttaa Merenkululaitos, eikä sekään tehtävä ole helppo. Olen toi-

veikas, että tutkimuksen tulokset voisivat hyödyntää tulevan Liikenneviraston merenkulun ammattilaisten entisiä ja uusia asiakkaita saamaan parempaa ja informatiivisempaa palvelua.

2 MERENKULKULAITOKSEN HISTORIA

Meri- ja Suomen sisävesiväylät ovat olleet kansakuntamme aamussa, ei pelkääntään kulttuurisen, vaan myös taloudellisen kanssakäymisen välttämätön edellytys. Ilman näitä vesiteitä Suomi tuskin olisi kehittynyt sellaiseksi maaksi, mitä me nyt näemme ympärillämme. Ensimmäiset merkinnät maamme vesiväylistä löytyvät 1200-luvulta peräisin olevasta purjehdusohjeesta nimeltä *Navigatio ex Damia per Mare Balticum ad Estonia*. Itämeren rannikkokaupungit ovat varmasti jouduttaneet kaupankäynnillään myös Suomeen tapahtuvaa kauppaa ja näin väylien syntyä. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, IX - X.)

2.1 Suomen ”Vanha” luotsilaitos

Myös luotseja on ollut vesillämme kauan ennen Merenkulkuhallituksen syntyä. Muistettakoon, että Ruotsi-Suomen aikaisen luotsilaitoksen perustaminenkin ajoittuu varsin kauas vuoteen 1696. Luotsi- ja majakkalaitos ovat Merenkulkuhallituksen edelläkävijöitä. Historia kantaa pitkälle Ruotsinvallan aikaan. Suomen luotsi- ja majakkalaitos määräytyi vasta Suomen sodan (1808–1809) jälkeen. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, X, 4.)

2.2 Venäläistämisen aika

Vaikka Suomen suuriruhtinaskunnan luotsitoimi sai oman päällikön, luotsimajurin 1810, niin silti luotsitoimi alistettiin Venäjän valvonnan alle. 1850-luvulla perustettiin luotsiylihallitus (*asetukset 30.1.1850 ja 30.3.1857*). Sotilaallisuus lisääntyi, kun koko luotsilaitos alistettiin *suuriruhtinaskunnan ylipäällikölle, kenraalikuvernöörille*. Mitä lähemmäs vuosisadan vaihdetta tultiin, sitä röyhkeäm-

mäksi venäläisten valvonta kävi. Venäjä vaati yhä tiukempaan valvontaan mm. uudet majakkasuunnitelmat, ja uudet väylät piti etukäteen käyttää lausunnolla Venäjän meriministeriössä. Venäjä pakotti Suomen suuriruhtinaskunnan luotsilaitoksen yhteistyöhön myös venäläisten merenmittausretkikuntien kanssa. Suomalaisilla ei ollut paljon vaihtoehtoja, koska venäläiset hallitsivat jo Suomenlahden ja Saaristomeren kartoitustyöt kokonaan. Suomalaisten retkikuntien tehtäväksi jäi ainoastaan Pohjanlahden ja sisävesien mittaukset. 1860-luvulta lähtien sekin oli jo venäläisen upseerin hoidossa. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 4.)

1. *Sortokausi v:n 1899 helmikuun manifestista suurlakkoon 1905 ja*

2. *sortokausi 1908 joka päättyi Venäjän vallankumoukseen 1917.*

(Suuri suomalainen tietosanakirja lir - ö 1988, 930.)

Toisen sortokauden aikana luotsilaitos venäläistettiin lopullisesti. Venäjä halusi, että luotsilaitos oli muutettava venäläiseksi virastoksi ja siirsi sen v.1912 keisarikunnan meriministeriön alaisuuteen. Venäläiset eivät enää luottaneet suomalaiseseen luotsilaitokseen. Tekosyynä käytettiin mm. keisarillisen huvijahdin Standardin karilleajoa Hangon vesillä 1908. Tämä johti erottamisiin ja joukkoeroamiisiin luotsilaitoksesta. Suomalaisten luotsien ja virkamiesten tilalle Venäjä nimitti venäläisiä ja niitä suomalaisia, jotka olivat heidän mielestään uskollisia venäläisille. Tämä koettiin Suomessa *valtio-oikeudellisena loukkauksena*, mutta myös irtisanottujen ja irtisanoutuneiden luotsien keskuudessa väärytenä. Se tulehdutti useiksi vuosiksi välejä *luotsiylihallituksen* palvelukseen jääneiden tai palkattujen suomalaisten ja niiden – yleensä ruotsinkielisten tai aatelistaustaisten suomalaisten välillä, jotka olivat laitokseen jättäneet. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 2, 4, 6.)

2.3 Venäjän vallankumous

Venäjän vallankumous sotki pahasti suunnitelmat Merenkulkuhallituksen synnystä. Suomalaisten vihaama *amiraalisenaatti* eli Keisarillisen Suomen Senaatti oli jo vuonna 1916 päättänyt keskusviraston perustamisesta. Vallankumouksen

pyörteet hautasivat kuitenkin tämän suunnitelman, eikä Venäjän tsaari Nikolai II ehtinyt vahvistamaan lakia, ennen kuin oli jo liian myöhäistä. Uskotaan, että hän olisi sen tehnyt. Venäjän väliaikainen hallitus kumosi II sortokauden aikana Suomen autonomiaa rajoittaneet lait kaikilta muilta osin, mutta venäläistämiseen Suomen luotsilaitoksessa ei puututtu, se jäi ennalleen. On nähty, että Venäjä tarvitsi luotsilaitosta sen Itämeren laivaston tarpeisiin, eikä se tulisi luotsilaitosta muuttamaan suomalaiseksi. Tämän johdosta ainoa mahdollisuus suomalaisia luotsilaitos oli perustaa oma Merenkulkuhallitus. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 2 - 3,14.)

2.4 Merenkulkuhallituksen synty

P.E. Svinhufvudin johtama itsenäisyysenaatti antoi Suomen itsenäisyysjulistuksen 6.12.1917 ja vain yhdeksän päivää myöhemmin 15.12.1917 saman miehen johtama Suomen senaatti perusti asetuksella Merenkulkuhallituksen. Jos hyvät suunnitelmat olivat olleet jo 1916 valmiina, mikään ei estänyt toimimasta. Tämän asetuksen mukaisena Merenkulkuhallituksen tehtävät säilyivät muuttumattomina aina 1990-luvulle asti. Sen tehtäväksi määritettiin luotsi- ja majakkalaitoksen hoito, merenkulun, laivanrakentamisen, laivan mittauksen ja laivan tarkastuksen valvonta ja laivarekisterin pito. Lisäksi Merenkulkuhallitus määrättiin huolehtimaan jäänmurrosta, merenkulkuoppilaitosten, satamien ja merimieshuoneiden valvonnasta ja pitämään merenkulkuutilastoja. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, IX, 1 - 3,19.)

Merenkulkuhallitus sijaitsi perustamisestaan asti yhdessä Helsingin kauneimmista kiinteistöistä Vuorimiehenkatu 1:ssä – aivan Eteläsataman tuntumassa (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 23). Sen oli suunnitellut arkkitehti Selim Lindqvist (1867–1939). Asuinrakennukseksi suunniteltu rakennus valmistui *Ankeriaan kortteliin* vuonna 1897. (YIT 2009.)



Kuva 1 Julkisivu Vuorimiehenkatu 1 (Asuntoesite 2009)

YIT:n asuntoesitteessä kerrotaan, että Vuorimiehenkatu 1 on toiminut myös kenraalikuvernöörin residenssi, kanslia ja santarmin esikunta. (Olen itse saanut mahdollisuuden vieraila juuri siinä huoneessa, missä oletetaan residenssin sijainneen, se oli vaikuttavaa.)



Kuva 2 on Merenkulkuhallituksen pääkonttorina olleen rakennuksen portaikko. (Asuntoesite 2009.)

Voin uneksia ja sieluni silmin kuvitella univormupukuisten Merenkulkuhallituksen upseerien kopisuttavan saapasrasvalla kiillotettuja upseerinsaappaitaan Vuorimiehenkatu 1:n portaikoissa. Näen viiksivahan jäykistämien ilmeiden sulavan hymyyn, kun he ovat vilkaisseet merelle ja nähneet upeita purjelaivoja lipumassa Suomenlahdella. Tai miltä onkaan näyttänyt, kun itse kenraalikuvernööri on karauttanut paikalle mustissa hevosvaunuissaan, kun kantapäitä on lyöty yhteen ja kättä on nostettu tiukkaan tervehdykseen – huikaisevaa tuomennyt aika, niin kaukana ja kuitenkin niin lähellä.

Entinen loiston aika on palaamassa Vuorimiehenkatu1:n kortteliin, antakoon se uskoa meillekin Merenkululaitoksen muutoksessa, että tulevaisuus voi aina tuoda tullessaan myös paljon hyvää ja kaunista – yllätyksiä kenties. Yksi tärkeä asia olisi mielestäni Merenkululaitoksen historian vaaliminen. Vaikka meidät sulautetaankin yhteen virastoon, emme saisi unohtaa menneitä sukupolvia ja heidän työtään nyt, eikä tulevaisuudessa.



Kuva 3 on Vuorimiehenkatu 1 portaikosta, missä voi aistia menneiden sukupolvien aikaa.(Asuntoesite 2009.)

Pääkonttorista käytettiin nimitystä Merenkulkuhallitus aina vuoteen 1997 saakka. Käytännössä sen lisäksi käytettiin myös nimiä Merenkululaitos tai Keskushallinto. Nämä käsitteet menivät uudella työntekijällä 1990-luvun alussa aina välillä sekaisin. Ei oikein tiennyt, mikä on oikea nimitys pääkonttorille. Sain vasta äskettäin (17.11.2009) kuulla entiseltä piiripäälliköltä, että Merenkulkuhallitus nimen säilyttämisestä käytiin aikanaan ankara taistelu. Ilmeisesti tästä syystä nimi poistui lopullisesti käytöstä vasta 1997, vaikka olimmekin jo olleet Merenkululaitos vuodesta 1990. Merenkulkuhallitus muutti Vuorimiehenkadulta Porkkalankadulle Ruoholahteen marraskuussa 2006, missä Merenkululaitoksen pääkonttori tänäkin päivänä vielä sijaitsee.

Uuden Merenkulkuhallituksen järjestäytymiskokous pidettiin 2.1.1918. Luotsipiirien lailla maa jaettiin merenkulupiireihin. Venäläistämiskaudella Irtisanottuja palkattiin takaisin ja uudeksi ylitirehtööriksi valittiin merenkuluntarkastaja Gustaf Wrede. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 21–22.) Tilanteet muuttuivat kuitenkin nopeasti, niin kuin nyt menossa olevassa virastouudistuksessa ikään. Kaukiainen ja Leino-Kaukiainen (1992, 26–28) ovat todenneet, että kuukauden kuluttua tuosta järjestäytymiskokouksesta 5.2.1918 kansalaissodan melskeissä Punaiset jo lakkauttivat Merenkulkuhallituksen ja 20.2.1918 takavarikoivat Vuorimiehenkatu 1:n tilat. Kansalaissota ajoi vastaperustetun Merenkulkuhallituksen tilapäisesti Vaasaan ja paikalliset viranomaiset *maan alle*. *Punaisen Merenkulkuhallituksen* päälliköksi kohosi Villiam Puttonen. Vanha luotsi- ja majakkalaitos jatkoi toimintaansa punaisten rinnalla.

Luotsi- ja majakkalaitoksen luovutuksesta ei tullut helppo. Venäläiset eivät suostuneetkaan lopettamaan luotsilaitosta. Vasta molempien maiden yhdessä perustama selvityskomissio pystyi vahdittamaan asioita. Vaikeimmaksi asiaksi näyttävät muodostuneen henkilöstökysymykset, mutta lopulta nekin saatiin ratkaistua. Laitos luovutettiin henkilökuntineen, kiinteistöineen ja irtaimistoineen uudelle omistajalle. Halukkaat saivat kuitenkin erota palveluksesta, jos siltä tuntui. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 28–29.)Tuntuu kuin historia toistaisi itseään nyt menossa olevassa muutoksessa.

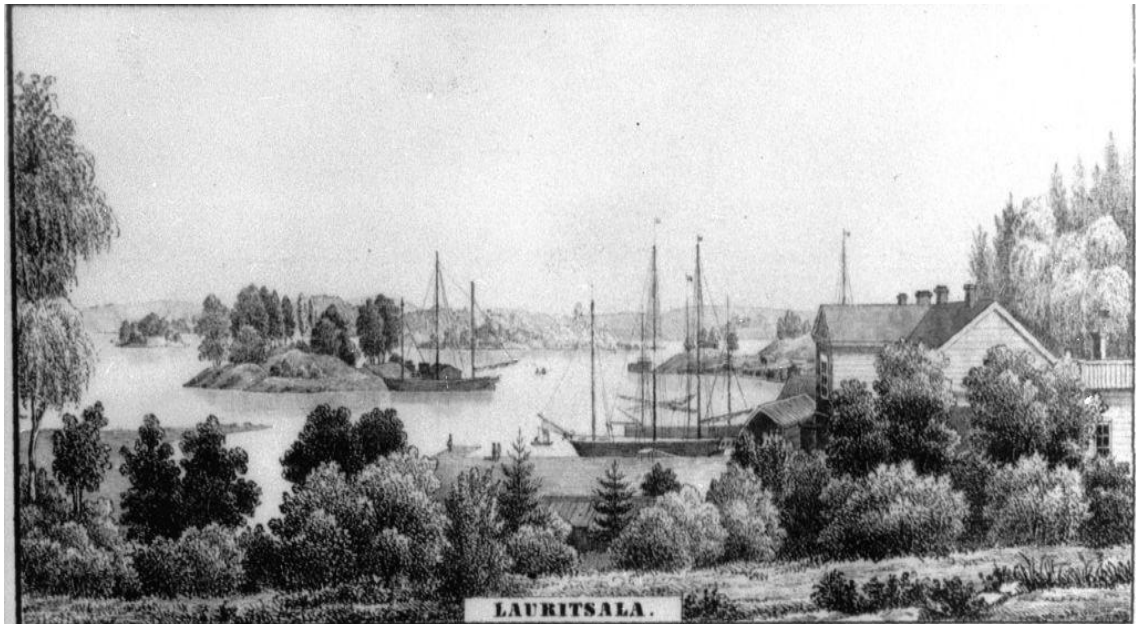
Venäläisten omistukseen jäivät vielä jäänmurtajat ja majakkalaivat. Merimerkit ja viimeisimmät merenmittaustulokset venäläiset myivät Suomen valtiolle. Sodassa tuhoutunutta omaisuutta venäläiset eivät suostuneet korvaamaan. Sopimus kaikista luovutuksista allekirjoitettiin 3. huhtikuuta 1918. Tämän allekirjoitustilaisuuden jälkeen Tsaari Nikolai II:n upseerina uransa luotsilaitoksessa luonut kenraali Konstantin Samsonov, josta oli tullut bolshevistisen Neuvosto-Venäjän alainen, luovutti *vanhan* luotsilaitoksen kalustoineen ja henkilökuntiineen *sosialistisen* Suomen edustajalle K.N. Holmilmille. Punaisten aika alkoi kuitenkin olla väijäämättä lopussa, ja vain viikko tämän jälkeen saksalaisten joukot valtasivat Helsingin. (Kaukiainen & Leino-Kaukiainen 1992, 28–29.)

2.5 Merenkulkuhallitus ja Saimaan kanava

On kuljettu pitkä matka Merenkulkuhallituksen syntyhetkistä sen viimeisiin vuosikymmeniin, viimeiseen vuoteen. Iso joukko ihmisiä on ajan saatossa palvellut Merenkulkuhallitusta ja nähnyt Suomen nousu- ja laskukaudet. Erityisosaaminen on ollut Merenkulkuhallituksen kantava voima. Henkilökuntaa on koulutettu säännöllisesti viimeisimpien metodien mukaan ja henkilökunta on ollut sitoutunut tehtäviinsä, vaihtuvuus on ollut vähäistä.

On juhlistettu ja pidetty maljapuheita, välillä on ollut vähän huonompiakin aikoja. Vuosiin mahtuu tiukkoja urakkaneuvotteluja ja aikatauluja, mutta kaikesta on selvitty rautaisella ammattitaidolla kovasti töitä tehden, huumoria unohtamatta.

Kanavia ja väyliä on rakennettu satoja kilometrejä. Merenkululaitoksen hallinnassa oleva alue ulottuu Suomenlahdelta Inariin ja siihen väliin mahtuu hyvin laaja kirjo eri alojen ammattilaisia ja erityisosaajia. Täällä Lappeenrannassa keskeisellä sijalla on ollut Saimaan kanavan rakentaminen ja sen kiistaton merkitys alueen kehitykselle vuosien saatossa.



Kuva 4 Purjealuksia Lauritsalassa 1852 (MKL).

2.5.1 Ensimmäinen rakentaminen

Ensimmäinen rakennusvaihe aloitettiin vuonna 1845 ja kanava vihittiin käyttöön 7. syyskuuta 1856. Kanavayhteys Saimaalta merelle oli ollut hankkeissa jo paljon aikaisemmin mm. 1500- ja 1600-luvulla, mutta ne eivät johtaneet tulokseen, ennen kuin taloudelliset edellytykset olivat suotuisat. (Saimaan kanavan historia). Lappeenrannassa sijaitseva Pontuksen kaivanto on jäänyt jälkipolville muistoksi yrityksestä avata vesitie Saimaalta merelle. Onneksi se ei onnistunut, maisemat voisivat olla tänä päivänä aivan erinäköiset. Olisiko Saimaata enää edes olemassa, mene ja tiedä.

Saimaan kanavan rakentaminen on Suomen suurin vesirakennushanke. Kanavan kustannusarvio meni reilusti yli senaikaisen valtion vuosibudjetin. Valmistuttuaan kanavan käyttö ylitti kaikki odotukset, ja siitä tuli merkittävä talouden elvyttäjä täällä Itä-Suomessa asuville ihmisille. Kanava tuotti niin hyvin, että se maksoi itsensä takaisin 25 vuodessa.

Tavaraa kuljetettiin vuosittain 200 000 tonnia, ja ennätysvuosi oli 1923, jolloin

kanavassa kulki tavaraa 1 041 000 tonnia ja aluksia peräti 13 000 kappaletta. (Saimaan kanavan historia). Senaikaisilla välineillä ja laivoilla se on ollut huikea saavutus.



Kuva 5 Lotjat hinauksessa vanhassa Saimaan kanavassa (MKL).

2.5.2 Toinen rakentaminen

Toinen rakennusvaihe tuli ajankohtaiseksi, kun kanavan oli käynyt liian pieneksi, vaikka sitä oli jo levennetty kaksiväyläiseksi. Haluttiin kanava, jossa pystyisivät kulkemaan 1000 tonnin vetoiset alukset ja työt käynnistyivät vuonna 1926. Talvisota vuonna 1939 keskeytti kanavatyöt. Jatkosodan aikana vuodesta 1942 kesään 1944 kanava oli käytössä tauotta. (Saimaan kanavan historia).

Historiasta tiedämme, että menetimme puolet Saimaan kanavasta Neuvostoliitolle sodan seurauksena. Aluetta kutsutaan nykyisin Saimaan kanavan vuokra-alueeksi. Merenkululaitoksen työntekijöillä on ns. kulkuluvat, joiden avulla he

voivat mennä vuokra-alueelle hoitamaan siellä olevia sulkurakenteita tai kiinteistöjä. Myös muilla suomalaisilla viranomaisilla, joiden on päästävä vuokra-alueelle, on oltava kulkuluvat. Tällaisia viranomaisia ovat esimerkiksi pelastusviranomaiset. Venäjän viranomaiset myöntävät näitä kulkulupia joko ns. kertalu-pana tai määräajaksi.

Kuten kuvasta 6 voimme huomata, on vanha kanava ollut kapea, se on mahdollistanut vain peräkkäin kulkemisen kanavassa.



Kuva 6 Tervahöyryt Mälkiällä (MKL).

Uusi kanava mahdollistaa jo mittavien alusten käynnin Saimalla ja ohituksetkin sujuvat turvallisesti.



Kuvat 7 ja 8 Kaksi rahtilaivaa Nona ja Elise Soskuan sululla (Piironen).

2.5.3 Kolmas rakentaminen

Saimaan kanavan kauttakulku Suomenlahdelle oli Suomelle tärkeä vesitie. Heti sodan jälkeen aloitetut tiiviit neuvottelut Saimaan kanavan uudelleen avaamisesta eivät tuottaneet tulosta ennen kuin 1960-luvulla presidentti Kekkonen valtiovierailun jälkeen. Uudelleenrakentaminen aloitettiin 1963. (Saimaan kanavan historia.) Minulla on omakohtainen kokemus Saimaan kanavan rakennustyömaasta joskus vuodelta 1965 kun olimme kouluni kanssa luokkaretkellä Lappeenrannassa. Päällimmäiseksi muistikuvaksi on jäänyt valtava kuilu täynnä isoja kivenlohkareita. Oletan sen olleen Mälkiän sululta.

Tarkoituksena oli viedä loppuun 2. vaiheen kesken jäänyt urakka, mutta uusien tutkimusten mukaan laivakokoa oli jälleen suurennettava. Tästä seurasi, että jouduttiin 3. rakennusvaiheeseen. Rakentaminen kesti peräti viisi vuotta ja uusittu Saimaan kanava vihittiin käyttöön 5. elokuuta 1968, tapahtumat henkilöityvät vahvasti presidentti Urho Kekkoeseen. (Saimaan kanavan historia).

Venäjän läheisyys on Lappeenrannassa asuville arkipäivää. Se tietää kanssakäymisiä venäläisten kanssa lähes päivittäin. Tämä on tuttu asia myös Merenkululaitoksen työntekijöille. Olemme vuokralaisina ennen sotia omistamillamme mailla. Nykyinen entisen Neuvostoliiton kanssa solmittu Saimaan kanavan vuokrasopimus päättyi vuonna 2013. On ollut kiire sopia uudesta vuokrasopimuksesta Venäjän uusien johtajien kanssa. Prosessi on ollut hidas, mutta onneksi olemme jo loppusuoralla.

3 MUUTOKSEN TUULET ALKAVAT PUHALTAA

Tulin Merenkululaitoksen palvelukseen Lappeenrantaan 1991. Vuotta aikaisemmin oli kanavien ja sisävesiväylien hoito siirtynyt Tie- ja vesirakennuslaitoksen Vesitieosastolta Merenkululaitokselle. Mustolassa ja muualla sisävesialu-

eilla toimineet Tie- ja Vesirakennuslaitoksen toimitilat ja henkilökunta olivat 1990 jälkeen Merenkululaitoksen hallinnassa. Myllykylä (1991) toteaa, että vuonna 1799 Kuninkaallisena Suomen Koskenperkausjohtokuntana aloittaneen Tie- ja vesirakennuslaitoksen viimeisenä toimintavuonna 1990 alulle pantu Keitele- Päijänne-kanavan rakentaminen siirtyi myös Merenkululaitokselle tuona samana päivänä.

3.1 Ensimmäinen muutos

Järvi-Suomen merenkulupiirin alue käsitti 1990-luvulla lähes puoli Suomea. Aluetoimistoja, joissa oli melko itsenäisesti toimivat aluepäälliköt, oli Järvi-Suomen merenkulupiirin alueella Joensuussa, Kuopiossa, Tampereella ja tietenkin täällä Lappeenrannassa. Muut piirit olivat Suomenlahden merenkulupiiri Helsingissä, Saaristomeren merenkulupiiri Turussa ja Pohjanlahden merenkulupiiri Vaasassa. Merenkululaitoksen vanha 1917 syntynyt organisaatio oli tullut tiensä päähän, ja piirihallinto uudistettiin ja yhdistettiin siis neljäksi merenkulupiiriksi ja sitä myöden myös Merenkululaitoksen tehtäväkenttä laajentui. (Kaukinen & Leino-Kaukiainen 1992, IX.) Järvi-Suomen merenkulupiiri oli maantieteellisesti kaikkein suurin, se ulottui lähes puoleen väliin Suomea, ja sitä johti piiripäällikkö Lappeenrannasta käsin. Merenkululaitoksen pääkonttori sijaitsi vielä silloin Helsingissä siinä vanhassa Vuorimiehenkatu 1:n kiinteistössä, missä se oli ollut syntymästään saakka.

Keitele- Päijänne-kanavointi oli suuri haaste Merenkululaitokselle ja Järvi-Suomen merenkulupiirille, mutta se oli myös suomalaisten ja venäläisten yhteistyötä parhaimmillaan. Tällä työmaalla tehdyllä työllä Neuvostoliitto kuittasi velkaansa (bilateraalisisessa kaupassa) Suomelle. Kokonaishinnaksi urakalle tuli noin 175 miljoonaa markkaa. (Keiteleen kanava.)

Venäläiset rakennusmiehet tekivät pitkiä ja raskaita työpäiviä tällä 45 kilometrin ja korkeuseroltaan 21- metrisellä kanavalla. Se koostuu viidestä sulusta: Vaajakoski, Kuhankoski, Kuusa, Kapeekoski ja Paatela. Kanavareitille mahtuu vielä kuusi järveä: Keitele, Kuhnamojärvi, Vatianjärvi, Saraavesi, Leppävesi ja Päi-

jänne. Venäläisten rakennusmiesten koti-ikävään toi lohtua kanavatyömaalle otettu suomalainen kissa, joka sai nimekseen Miska, myöhemmin siitä puhuttiin *Kanavakolli Miskana*.

Lappeenrannan aluetoimisto oli Järvi-Suomen merenkulkupiirin piirikonttorin naapurissa, Mustolan tukikohtarakennuksessa. Järvi-Suomen merenkulkupiirin keskeisenä toiminta-ajatuksena oli kehittää ja ylläpitää vesitieteyhteysien kehittämismahdollisuuksia ja varustamoiden ja veneilyn toimintaedellytyksiä ja vesiliikennepalveluja. Näin mainitsee Tampereen silloinen aluepäällikkö Sarkola 1992 toteutetun asiakaskyselyn esipuheessa.

3.2 Toinen muutos

Seuraava isompi jako Merenkululaitoksessa tapahtui vuonna 2004 kun Merenkululaitos jaettiin valtion Varustamoliikelaitokseen (Finstaship) ja Luotsausliikelaitokseen (Finnpilot) ja nykyiseen Merenkululaitokseen. (HE38/2003)(Laki Varustamoliikelaitoksesta 21.11.2003/937 ja Laki Luotsausliikelaitoksesta 21.11.2003/938) Merenkululaitoksen silloisena pääjohtajana toimi Jukka Hirvelä, joka toimii tällä hetkellä virastouudistuksen johtoryhmässä. Hänen jälkeensä pääjohtajaksi valittiin Markku Mylly, joka on edelleen pääjohtajana. Merenkululaitos menetti tuossa hajautuksessa mm. kaikki jäänmurtajansa perustettavaan uuteen Varustamoliikelaitokseen.

3.3 Kolmas muutos

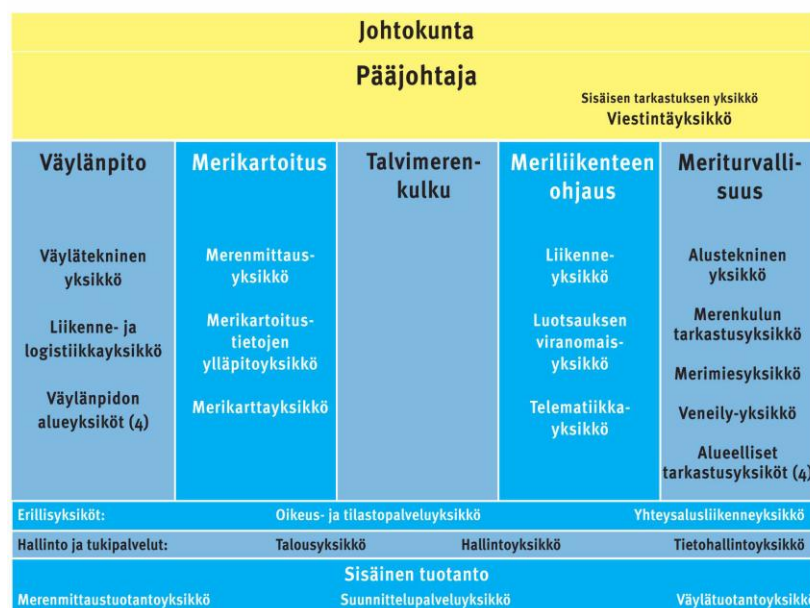
Eipä se vielä riittänyt, vaan vuonna 2006 Merenkululaitoksen jako keskushallintoon ja aluehallintoon poistettiin, ja tilalle tulivat alueelliset toimipisteet. Merenkulkupiirit hallinnollisina yksiköinä lakkautettiin. Laki tuli voimaan 1.7.2006. Lyhyesti tämän voisi kuitata sillä, että taas muutettiin logoja ja kylttejä. Henkilökunta alkoi varmasti jo turhautua jatkuvaan muutokseen ja epä tietoisuuteen tulevasta. Hallinto muuttui entistä Helsinki-keskeisemmäksi jo senkin takia, että pääkonttori oli Helsingissä ja uuden muutoksen myötä hallinnointi oli keskitetty

Helsinkiin. Siitä seurasi kummallisia asioita. Lappeenrannassa työskentelevän henkilön lähin esimies saattoikin istua nyt Helsingissä ym. Hauskinta minusta kuitenkin on se, että Lappeenrannassa ihmiset saattavat kysyä ”Ai, sinä olet siellä Kanavakonttorilla töissä”, kun pitäisi sanoa ”Merenkululaitoksen Lappeenrannan toimipisteessä”. Työskentelemme nykyään siis Pisteessä. Kanavakonttori lienee ollut talon alkuperäinen nimi kauan, kauan sitten. Se on niin kuvaava, että en ole edes halunnut oikaista heitä. Kanavan laidallahan Lappeenrannan nykyinen toimipiste sijaitsee.

Merenkululaitoksen sisällä toiminnot jaettiin viranomaistehtäviin ja ns. Sisäisen tuotannon tehtäviin. Alkoi kokeilu tilaaja-tuottajamallista. Tuotanto vastaa nyt alueilla olevista piirin aikaisista toiminnoista ja Mustolassa sijaitsevan entisen Lappeenrannan aluetoimiston toiminnoista. Merenkulkupiirien nimet muutettiin väyläyksiköiksi. Järvi-Suomen merenkulkupiiristä tuli siten Järvi-Suomen väyläyksikkö.

4 NYKYTILA

Alla olevasta kaaviosta selviää tämän hetkinen Merenkululaitoksen rakenne.



Kaavio 1 Nykyinen Merenkululaitos (Liikenneviraston yleisesittely).

Ylimmäisenä on johtokunta ja seuraavana laitoksen pääjohtaja, joka tällä hetkellä on Markku Mylly. Hän jää historiaan Merenkululaitoksen viimeisenä pääjohtajana. Kaikki johtajanpaikat uudessa virastossa tulevat hakuun aivan lähipäivinä, ja Liikenneviraston pääjohtajan tulisi olla selvillä vuoden vaihtuessa.

(Liikennehallinnon uusien pääjohtajien virat hakuun.)

4.1 Väyläyksiköt

Kuten kaaviosta voi edelleen todeta, Merenkululaitoksen tehtävät ovat moninaiset. Mustolassa sijaitseva Järvi-Suomen väyläyksikkö kuuluu siis Väylänpidon alueyksiköihin, joita on neljä. Muut yksiköt ovat Lounais-Suomen väyläyksikkö Turussa, Länsi-Suomen väyläyksikkö Vaasassa ja Suomenlahden väyläyksikkö Helsingissä. Väyläyksiköitä johtaa alueella väyläpäällikkö. Lappeenrannassa hän on DI Tero Sikiö, joka on myös esimieheni.

4.2 Väylänpito

Väylänpitoa johtaa Helsingissä väylänpidon johtaja, jonka alaisuuteen kaikki väyläyksiköt kuuluvat, niin myös Lappeenrannan yksikkö. Väylänpidon viimeisenä johtajana on tällä hetkellä DI Keijo Kostiainen. Vuosittain pidetään muutama isompi yhteinen tapaaminen, missä kaikki Väylänpitoon kuuluvat henkilöt tapaavat toisiaan ja keskustellaan yhteisistä asioista. Sellainen toiminta luo yhteenkuuluvaisuutta muuten niin hajallaan olevien yksiköiden ja johdon välille.

Väylänpito ja sen eri yksiköt:

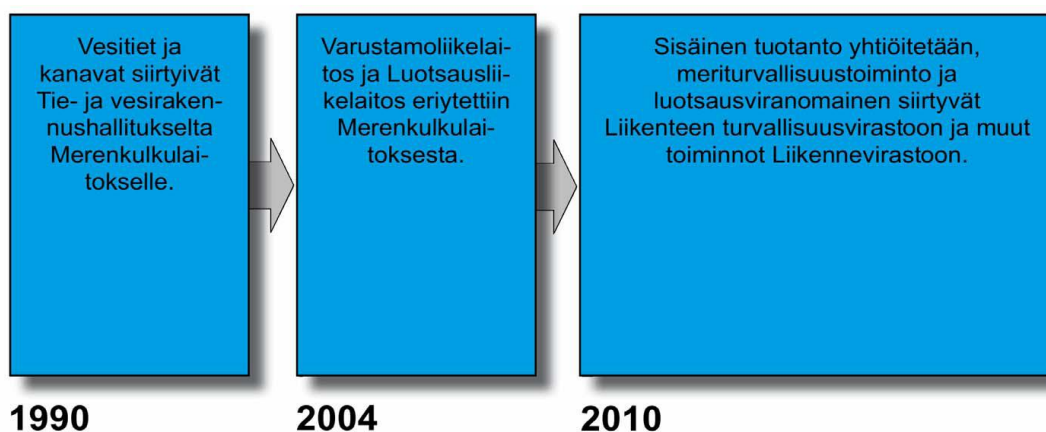
1. Liikenne- ja logistiikkayksikkö, Helsinki
2. Väylätekniikka yksikkö, Helsinki
3. Väylänpidon alueyksiköt
 - Suomenlahden väyläyksikkö, Helsinki
 - Länsi-Suomen väyläyksikkö, Vaasa
 - Lounais-Suomen väyläyksikkö, Turku
 - Järvi-Suomen väyläyksikkö, Lappeenranta

Luettelo 1 Väylänpidon yksiköistä kaavion 1 mukaan purettuna

Väylänpidon tehtäviin kuuluu huolehtia Suomen vesiteiden kehittämisestä ja niiden ylläpidosta. Lappeenrannassa se tarkoittaa meidän toimialueellamme olevien vesiteiden ylläpidosta ja kehittämisestä huolehtimista. Suomessa on kaiken kaikkiaan väyliä noin 19 500 km, joista sisävesiväyliä noin 8000 km ja rannikkoväyliä noin 8200 km. Kauppamerenkulun väyliä näistä on noin 3900 km. Väylänpidon toiminta on siis hyvin tärkeää niin yksittäiselle kuluttajalle, jolla on vapaa-ajan alus vaikkapa Saimaalla kuin isolle teollisuusyrityksellekin, että tavara kulkee häiriöttä (Väylät ja kanavat). Vaikka Saimaan kanavasta osa onkin vuokra-alueen sisäpuolella, meillä on vielä jäljellä 33 sulkukanavaa ja lisäksi on huolehdittavana noin 25 000 merenkulun turvalaitetta, majakoita, poijuja, viittoja, linjatauluja ym. ympäri Suomen vesialueita. (Väylät ja kanavat.)

5 MERENKULKULAITOKSEN VIIMEINEN MUUTOS

Oheisessa kaaviokuvassa 2 on esitettynä aikajanalla Merenkululaitoksen suurimmat muutokset aikavälillä 1990 aina tähän viimeiseen menossa olevaan vuoteen 2009 asti.



Kaavio 2 Aikajana vuodesta 1990 – 2010 (Liikenneviraston yleisesittely).

Tähän on tultu. Onkin sitten hämärän peitossa, mitä 1.1.2010 tapahtuu ja sen jälkeisinä vuosina, ja kuinka kivuttomasti kaikki menee. Merenkululaitoksen vuosisatainen historia itsenäisenä viranomaisyksikkönä siis lakkaa 1.1.2010 perustettavan uuden liikenneviraston myötä. Vauhti on kova ja kaikki muutokset toteutetaan tiukan aikataulun mukaisesti. Jos oikein pysähdyn miettimään, mitä ajattelin kun kuulin, että Merenkululaitos lakkautetaan. Ensimmäiseksi tuli epäusko, voiko noin tehdä. Monikaan ei ole ehtinyt sitä syvällisemmin miettiä, kun suurimmaksi huolenaiheeksi on noussut oma paikka uudessa Liikennevirastossa, säilyykö se, vai mitä tapahtuu, kaikista vakuutteluista huolimatta.

Ihan yllätyksenä tämä ei tullut, olihan meille aikaa sitten jo jaettu käsittämätön raportti *Tie auki taivasta myöden*, jonka tekijät ylijohtaja Samuli Haapasalo ja yli-insinööri Tiina Korte olivat huhtikuussa 2002 saaneet silloiselta Liikenne- ja viestintäministeriltä Kimmo Sasilta käskyn selvittää *maamme seuraavaa väyläkokonaisuuden uudistusvaihetta ja valmistamaan siitä ehdotuksia*, näin kirjoittavat Haapasalo ja Korte 13. marraskuuta 2002 päivätyn raporttinsa esipuheessa. Nimi oli jo niin mieletön, että jotenkin sitä piti vitsinä, että tämä nyt on taas näitä selvityksiä. Aika pian kuitenkin alkoi tuntua siltä, että jossain tehdään vimmatusti töitä tämän asian eteen, mutta aikajänne oli kuitenkin niin pitkä, että asia unohtui, kunnes se taas vuonna 2008 pulpahti puheenaiheeksi. Kaikki oli jo loppusuoralla, mitään ei ollut enää tehtävissä Merenkululaitoksen pelastamiseksi.

Uskon henkilökohtaisesti vahvasti siihen, että kaiken takana on EU:n vaatimukset vähentää julkisen sektorin kustannuksia, tähän ei olisi muuten lähdetty. Mietityttää vain, onko Suomella kohta enää mitään päätösvaltaa omista asioistaan. Oli iso juttu lopettaa Merenkululaitos, siinä menee paljon muutakin, ehkä meidän itsemääräämisoikeutemme, mene ja tiedä. Tähän sain uskonvahvistusta luettuani Eduskunnan täysistunnon pöytäkirjan PKT 97/2009, jossa käsiteltiin *Hallituksen esitystä laiksi Merenkululaitoksen tuotantotoiminnan muuttamisesta osakeyhtiöksi*. Lauri Oinonen /kesk. toteaa mm: ”*Tottakai me nyt näin tehdään kun on EU:n käsky käynyt, mutta pelottaa...*” lause jatkuu, jokainen lukekoon lopun itse.

5.1 Selvitysmiehet

Keväällä 2008 uudistusta nimettiin selvittämään Mikko Ojajärvi väyläviraston osalta ja Reino Lampinen liikenteen turvallisuusviraston osalta. Virastouudistuksen johtoryhmälle esitetty selvitysmiesten väliraportti hyväksyttiin 13.10.2008, ja siinä ehdotettiin Merenkululaitoksen väylätoimintojen sekä Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen yhdistämistä uudeksi Väylävirastoksi (nyt se on jo muuttanut Liikennevirastoksi). Lisäksi esitettiin, että Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnot, Ilmailuhallinto, Rautatievirasto ja Ajoneuvohallintokeskus yhdistetään uudeksi Liikenteen turvallisuusvirastoksi. Selvitystyö saatiin keväällä päätökseen ja Ojajärvi ja Lampinen luovuttivat loppuraportin liikenneministeri Anu Vehviläiselle 27.3.2009. (Liikennehallinnon virastouudistus).

5.2 Virastouudistus ja lakiuudistukset

Ministeriön edustajan Hannu Pennasen mukaan virastouudistus aiheuttaa kymmenien lakien ja asetusten uusimisen. Jotta urakasta selvittiin kunnialla, perustettiin erityinen säädösjaosto, missä Pennanen toimii sen vetäjänä. Työtä tehtiin kuumeisesti syksystä 2008 alkaen. Kiirettä piti, sillä uusien hallintolakiehdotuksien hallituksen esityksen muodossa uusista virastoista piti olla helmikuun loppuun 2009 valmiit. Hallintolait koskevat uusien virastojen hallintoa, niin kuin nimikin sen jo osoittaa.

Yksi keskeinen on pääjohtajan nimitys. Se tulee ajankohtaiseksi aivan loppuvuodesta 2009. Hallintolakien lisäksi muuttuu paljon muitakin lakeja. Tässä säädösjaosto tekee mittavan työ selvittäessään muutostarpeet ja sen lisäksi vielä valmistele muutosehdotukset. Työläin osa tulee olemaan erityislainsäädännön muuttaminen. On esitetty arvio, jonka mukaan virastouudistus aiheuttaa noin 70–80 lain muuttamisen, joista osa kuuluu muille ministeriöille. Sellaiset lait, joissa on perustuslain vaatimia osia, muokataan myös sisällöllisesti, toteaa Hannu Pennanen. Muuten lait pyritään muuttamaan joustavasti niin, että muute-

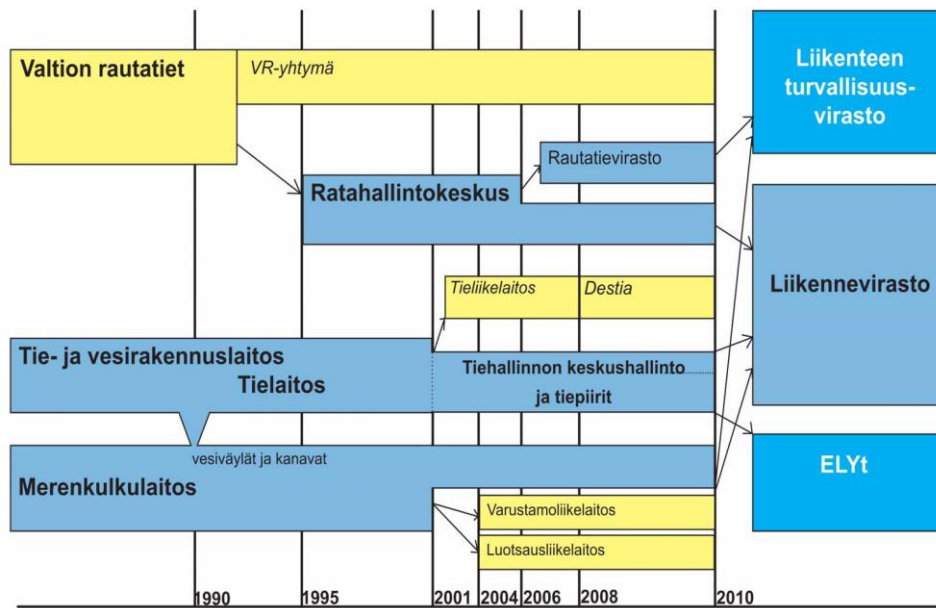
taan vain ne säännökset, joissa on maininta nykyisten virastojen tehtävistä tai toimivallasta. Osa liikennealan lainsäädäntöä on niin tuoretta, että muutokset ovat hyvin vähäisiä. (Liikennehallinnon virastouudistus).

HE1 (Hallintolakiehdotus) annetaan Eduskunnalle budjettiesityksen yhteydessä 15. syyskuuta 2009. Eduskunnan käsittelyyn ehdotus tulee syys- lokakuussa ja lakiehdotuksen hyväksyminen ja lakien vahvistaminen tapahtuu loka- marras- kuussa. Aikaa on vähän, vuodenvaihte lähestyy, joten välittömästi kun lakien vahvistaminen on tapahtunut, niin pääjohtajien paikat tulevat hakuun. HE (liite- lakipaketti) annetaan Eduskunnalle 16.10.2009 mennessä. Nyt jo tiedetään, että Valtioneuvosto esitti hallintolakien valmistamista 12.11.2009. Samoin tiedetään, että Tasavallan presidentti on vahvistanut lait perjantaina 13.11.2009. Merenkululaitoksen nettisivuilta saatoinkin lukea, että pääjohtajien paikat ovat haussa ja haku-aika päättyy 30.11.2009. Elämme jännittäviä aikoja, kuka on ensimmäinen pääjohtaja uudessa Liikennevirastossa. (Liikennehallinnon uusien pääjohtajien virat hakuun).

Maaliskuussa 2009 virastouudistuksen johtoryhmä jätti loppumietintönsä ja jo huhtikuussa oli budjettiesitys vuodeksi 2010 valmis. Kesä rauhoitettiin kokoon. Meille kerrottiin, että jokainen voi viettää kesälomansa rentoutuen, virastouudistuksesta ei puhuta ennen kuin elokuussa lomien jälkeen. Elokuussa käynnistyivät sitten uusien virastojen tulostavoitteiden ja sopimusvalmistelujen teko. Jo syyskuussa oltiin, kuten edellä todettiin, niin pitkällä, että uudistukseen liittyvät esitykset hallintolaeiksi annettiin budjettilakeina eduskunnalle ja ryhdyttiin valmistelemaan hallintoasetuksia. 1.1.2010 kaiken pitäisi olla valmiina, että uudet virastot voivat aloittaa toimintansa. Aikaa on tasan kuukausi h-hetkeen.

5.3 Väylävirastojen kehitysvaiheet

Kaaviokuvasta 3 voi tarkastella kaikkien kolmen väyläviraston muutoskehitystä. Valtion rautatiet, Tie- ja vesirakennuslaitos ja Merenkululaitos.



Kaavio 3 (Liikenneviraston yleisesittely)

Kaikissa kolmessa väylävirastossa on nähtävissä, että muutos on ollut pitkäkestoisista. Merenkulkulaitos on viime vuosina joutunut radikaaleihin muutoksiin, kun siitä on erotettu jäänmurtotoiminta ja perustettu Varustamoliikelaitos. Samoin luotsit ovat lähteneet Merenkulkulaitoksesta, ja heille on perustettu Luotsausliikelaitos. Merenkulkulaitoksen kokoisessa virastossa muutokset ovat olleet tuntevia.

5.4. Pohdintaa työntekijän näkökulmasta Merenkulkulaitoksessa

Merenkulkulaitos on ollut muutoksessa pian 20 vuotta. 1990-luvulta alkaneen muutosprosessin ajan henkilökunta on kuitenkin tehnyt epävarmuudesta huolimatta päivittäiset työnsä niin hyvin kuin on pystynyt. Se on pitkä aika epävarmuutta. Muutosajatukset on ollut pakko välillä painaa taka-alalle, että on voinut keskittyä olennaiseen, työntekoon. Nyt se ei ehkä enää onnistu yhtä hyvin kuin ennen. Kahvitauoilla, ruokahetkissä, missä vaan tavataan, vain muutos puhuttaa ihmisiä.

Vuosien varrella on ollut jos jonkin näköistä työryhmää ja tiimiä, mitkä ovat ajoittain syöneet aikaa normaalista työnteosta. Työrauhaa ei ole ollut enää vuosiin, mahtaako nuorempi polvi edes tietää, mitä se merkitsee. Useat heistä ovat tul-

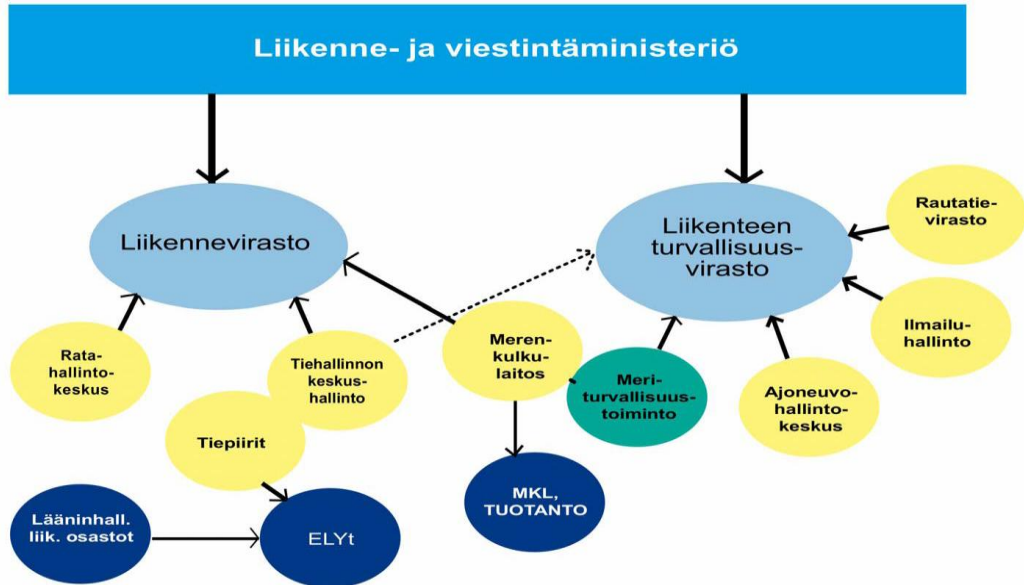
leet töihin tässä muutosvaiheessa, jonka he ovat voineet kokea normaaliksi työhön liittyväksi asiaksi, mitä se ei ole. Tilanteet muuttuvat niin nopeasti päivittäin ja ihmisiä katoaa ympäriltä, tai kuulet, että osa on lähdössä ELY:hin, kokonaan pois tulevast Liikennevirastosta, eikä ehkä koskaan enää tavata. Sellaisia ihmisiä on paljon, joiden kanssa on tullut vuosien kuluessa enemmän kuin tutuiksi, heistä on tullut ystäviä. Nyt on myös henkilökohtaisesti eron aika käsillä, kaikki eivät seuraakaan Liikennevirastoon.

Tänä kesänä Lappeenrannassa jouduimme tällaisen eron jo kokemaan. Vanhan piirikonttorin nykyisen Lappeenrannan toimipisteen tiloista Mustolasta on muuttanut koko jäljellä oleva Tuotannon väki 200 m:n päässä sijaitsevaan ”omaan taloon”. Vanhat työkaverit on nyt hyvästely. Olemme eri leirissä, jos näin voi sanoa. Nämä olivat minun omakohtaisia tuntemuksia ja ajatuksia vuosien varrelta. Tietoisesti en haastatellut henkilökuntaa tähän opinnäytetyöhöni, mutta halusin kuitenkin jollain tasolla tuoda esiin sen epävarmuuden, eikä ole varmasti liioiteltua sanoa jopa hädän, mikä nyt on vallalla, kun ei siitä omasta työpaikastaan voi kuitenkaan olla täysin varma. Elyt kummittelevat täällä Lappeenrannassakin. Päätökset, joita tehdään, koskettavat oikeasti ihmisiä. Joitain vähemmän, toisia enemmän, sen me olemme jo menneinä vuosina tulleet huomaamaan. Toivottavasti kaikilla on voimia ja omat tukijoukot auttamassa, jos muutos ei olekaan ihan mieleinen.

5.5. Väylävirastosta Liikennevirastoksi

Kesäkuussa 2009 nimi muutettiin Väylävirastosta Liikennevirastoksi, onko se enne, sen saamme aikanaan nähdä. Tuntuu vain siltä, kuin Merenkululaitoksen roolia oltaisiin koko ajan vain kaventamassa tulevassa virastossa.

Kaaviossa 4 on esitettyä uuden Liikenne- ja viestintäministeriön suunniteltu jako eri toimintoihin.



Kaavio 4 (Liikenneviraston yleisesittely)

6 ALUEELLISTAMINEN

Kaiken myllerryksen keskelle on noussut hyvin näkyväksi osaksi virastouudistuksen lisäksi alueellistaminen, joka koskettaa myös Merenkululaitosta. Alueellistamista selvittävä työryhmä aloitti toimintansa tänä vuonna 25.3.2009. Ryhmän haasteelliseksi tehtäväksi jäi selvittää, miten 200 - 400 henkilöä alueellistetaan tulevista uusista virastoista vuoteen 2015 mennessä. Liikenneministeri Vehviläinen teki juhannuksen alla 2. kesäkuuta 2009 päätöksen, että Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusviraston päätoimipaikat jäävät Helsinkiin, hänen mielestään niiden toimintaedellytykset ovat parhaat siellä. Tämän tiedon saaminen oli monelle varmasti helpotus, koska kaavailuja oli muuallekin. Alueellistamispaikkakunniksi selvisivät Rovaniemi ja Lappeenranta, jonne tulevat erilaiset tukitoiminnot vuoteen 2015 mennessä. (Alueellistamista selvittävän työryhmän esitys 2009.)

Väylävirastosta Helsingistä on kaavailtu lähteväksi 130 henkilötyövuotta (htv) Lappeenrantaan. Tänne ollaan perustamassa liikenteen ja väylänpidon tietopalvelukeskusta ja asiakirjahallintoa, arkistopalveluja ja tilastointia. Turvallisuusvirastosta on lähdössä 95 htv Rovaniemelle. Rovaniemelle siirrettäisiin asiakirjahallinto, tietopalvelu ja kansalaisneuvonta. Myös ajoneuvoverotus, ajoneuvojen, alusten ja ilma-alusten kiinnitystehtävät tulisivat Rovaniemelle. Tällaiset päätökset eivät varmasti kaikkia ilahduta, jos perhe ja koti on pääkaupunkiseudulla. Lisäksi Turvallisuusvirastosta on siirtymässä 20 htv Lappeenrantaan, ja se olisi Itäliikenteen yksikkö. Uusien virastojen pääjohtajat on veloitettu vastaamaan alueellistamisen onnistumisesta. (Liikenneviraston yleisesittely.)

7 TUTKIMUKSEN TAVOITE JA TUTKIMUSONGELMAT

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, minkälaisia ajatuksia Merenkululaitoksen asiakkaisissa ja yhteistyökumppaneissa uusi virastouudistus herättää ja minkälaisia toiveita heillä oli Liikennevirastolle. Lisäksi selvitettiin, mitä mieltä he ovat nykyisestä toiminnastamme.

Tutkimusongelma:

- Mitä asiakkaat ja yhteistyökumppanit tietävät menossa olevasta virastouudistuksesta ja minkälaisia ajatuksia se heissä herättää?
- Millaisena asiakkaat ja yhteistyökumppanit näkevät nykyisen toimintamallin ja mitä kehitystarpeita heillä on?

8 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS JA TUTKIMUSMENETELMÄ

Tutkimus on kvantitatiivinen eli määrällinen. Merenkululaitoksen asiakkaille ja yhteistyökumppaneille lähetetty kyselylomake ei sisältänyt lainkaan strukturoituja kysymyksiä, vaan pelkästään avoimia kysymyksiä. Tällä toimenpiteellä saimme asiakkaamme miettimään vastauksiaan ja kertomaan niistä omin sanoin, mikä helpottaa vastausten analysointia. Tutkimus suoritettiin sähköpostit-

se, näin haluttiin antaa jokaiselle vastaajalle miettimisrauha ja he saivat itse päättää vastausajankohdan. Huomionarvoista on myös se, että kohderyhmä oli hyvin hajallaan ympäri Suomea, siksi heidän henkilökohtainen haastattelemisensa ei olisi ollut mahdollista.

8.1 Asiakkaille ja yhteistyökumppaneille tehdyn kyselyn laadinta ja sisältö

Tutkimuspyyntö lähetettiin sähköpostitse 15.5.2009 Merenkululaitoksen pääkonttoriin Helsinkiin. Pääjohtaja Markku Mylly vastasi vielä samana iltapäivänä ja antoi asialle suostumuksensa.

Kysymykset räätälöitiin Merenkululaitoksen Järvi-Suomen väyläyksikön tarpeita ajatellen, unohtamatta kuitenkaan koko Merenkululaitosta. Siitä rajattiin tietoisesti merenpuoli pois ja suuret teollisuus ja laivayhtiöt, joita on jo aiemmissa kyselyissä haastateltu. Halusin, että myös sisävesien asiakkaat ja yhteistyökumppanit saavat äänensä kuuluville. Kysymysten laadintaan sain korvaamattonta apua väyläpäällikkö DI Tero Sikiöltä, joka samalla on työnantajan edustaja tässä projektissa.

Ensimmäinen sähköpostitse lähetetty kysely lähti 21.9.2009 kuudelle henkilölle, joista vain yksi vastasi. Seuraava kysely lähetettiin 10.10.2009, ja siinä korostin luottamuksellisuutta ja jokaisen vastauksen tärkeyttä, se tuottikin jo paremman tuloksen. Viidestä aiemmin kyselyyn vastaamatta jättäneistä vastasi vielä kolme henkilöä. Otos jäi edelleen liian pieneksi, joten laajensimme kyselyä vielä yrityksiin, jotka tekevät rakentamiseen liittyvää yhteistyötä Merenkululaitoksen kanssa. Tähän kyselyyn valitsimme seitsemän yritystä ja vastauksia sain neljä kappaletta. Yksi ylimääräinen kysely lähetettiin pelkällä asiakas/asiantuntija-ajatuksella ja tähänkin sain vastauksen. Saldoksi tuli siis 14 kyselystä 9 vastausta. Jokaiselta vastaajalta kysyttiin, haluaako hän nimeään tai yritystään mainittavan tässä työssä, eikä kukaan vastannut kieltävästi.

8.2 Kyselyn luotettavuus

Mietin kysymykset tarkkaan, ajatellen tulevaa yhteistyötä Liikennevirastosta käsin. Kysymyksiä hiottiin useampaan otteeseen. Kysymykset oli niin tarkkaan mietitty, että oletan niiden olleen selkeät ja ymmärrettävät. Työn huolellisuus tulee esiin siinä, että lähes joka kohtaan oli vastattu juuri sitä, mitä kysyttiin. Myös negatiivista palautetta saatiin, minkä katson myönteiseksi, että on uskallettu sanoa mitä ajatellaan, kaunistelematta. Näillä muutamilla asioilla katson luotettavuuden toteutuneen. Kyselyyn vastanneiden määrä antaa myös luotettavan tuloksen, koska aihe on sellainen, että se ei vaadi laajoja kyselykartoituksia, vastanneiden mielipiteet ratkaisevat ja näyttävät suunnan, ei vastaajien määrä.

8.3 Kyselyn analysointi

Vastausten käsittelyn aloitin heti, kun viimeisetkin vastaukset olivat saapuneet, koska aikataulu on tiukka. Viimeisen vastauksen sain 6.11. Vastausten määrä on niin pieni, että se helpottaa ja nopeuttaa analysointia. Purin vastaukset taulukkomuotoon ja tein loppuanalyysin sen pohjalta.

9 TULOKSET

Kaikki vastaajat edustavat tässä otoksessa yhteistyökumppaneita, mutta heidän vastauksiaan voidaan ajatella myös asiakkaan näkökulmasta. Rajanveto tässä yhteydessä on hankalaa. Vastaajista puolet on tekemisissä väyläasioiden kanssa ja toinen puoli edustaa rakentamista ja suunnitteluyhteistyötä. Kaikki vastaajat ovat Merenkululaitoksen pitkäaikaisia yhteistyökumppaneita. Luottamuksellisuus sitoo vastausten avaamisessa, joten yhtään suoraa lainaa vastauksista ei tähän voida ottaa. Ainoastaan kysymykset ja niihin saatujen vastausten yhteenvedo on nähtävissä loppuraportissa.

Yhden vastaajan kohdalla voitiin tehdä poikkeus. Pyysin häneltä luvan saada esittää hänen pohdintansa lähes sellaisenaan. Kirjeessä ei suoraan vastata lähettämiini kysymyksiin, vaan pohditaan mennyttä peilaten sitä tulevaan. Kirjeen muokkaus ei antaisi sille sitä arvoa, jonka se tässä yhteydessä ansaitsee. Olen poistanut vain kohdat, jotka oli osoitettu minulle henkilökohtaisesti. Tässä entisen Järvi-Suomen merenkulkupiirin piiripäällikön (Koivupuro 2009) kirje:

Tyydyn eräänlaiseen yleispohdintaan, joka tietenkkin sekin kumpuaa menneiltä ajoilta. Silloin monet lähtökohdat ja olosuhteet olivat erilaisia kuin nykyisin, joten en osaa arvioida mitä hyötyä näistä pohdinnoista on uudelle suunnittelulle. Ehkä kuitenkin jokin vertailukohta siihen, miltä asiat näyttivät entisaikaan, voisi olla paikallaan.

Rakentamisen suhteenhan vallitsee käsitys, että siinä mukana olevien kolmen osapuolen, jotka ovat rakennuttaja, suunnittelija ja rakentaja, tulisi olla eri toimijoita, siis toisistaan riippumattomia eri organisaatioita. Tämä ei toteutunut esim. entisessä TVL:ssä, johon vesitieasiatkin kuuluivat vuoteen 1990 saakka. Toteutuihan se sen verran, että suuret työt teetettiin urakalla (usein pienemmätkin), ja samoin suuremmat suunnittelutyöt annettiin yksityisille toimistoille. Yleissuunnittelu oli tavallisesti omissa käsissä, samoin kunnossapitotyöt, joihin tuo yllä mainitsemani periaate muutoinkin soveltuu hieman huonommin.

Vesitie- ja väyläasiat olivat TVL:ssä ikään kuin tieasioiden kylkiäisiä, koska niiden volyymi oli vähäinen tieasioihin verrattuna. Vesitieosasto oli TVH:ssa pieni osasto muihin verrattuna. TVL:n piireissä vesiasiat oli organisoitu omiksi vesitie-toimialoikseen, joiden toiminta oli pientä, ainakin tieasioita hoitaviin yksikköihin verrattuna. Jotta toiminta olisi tapahtunut jotenkin järkevissä puitteissa, vesitie-toimialoja ei ollut jokaisessa piirissä, vaan ainoastaan osassa TVL:n piireistä. Silti monet noista yksiköistä olivat turhan pieniä tehokasta ja ammattitaitoista toimintaa ajatellen.

Kyllähän toiminta silti sujui, ja tuloksiakin tuli, mutta koko ajan oli sellainen tunne, että ollaan pieni nappula ison tieorganisaation kyljessä. Sisävesiasiat olivat sitten vielä vain osa kaikista vesitie- ja väyläasioista, siis pieni osanne pienessä. Saimaan kanava ja Saimaan toiminnot ylipäänsä tuossa suhteessa kuitenkin auttoivat, sillä niitä pidettiin tärkeinä ja kehittyvinä, ja kanava syväväylyneen oli tuolloin vielä varsin uusi, joten siihen satsattiin. Ilman niitä sisävesiasiat olisivat jääneet pahasti muiden toimintojen jalkoihin. Vesiasioita auttoivat myös ”valistuneet” pääjohtajat, Martti Niskala ja Jouko Loikkanen, jotka pitivät niitä kohtuullisesti esillä. Toisenlainen johto olisi voinut nujia ne pieninä vielä huonompaan asemaan jo pelkästään sillä, että eivät olisi olleet niistä kiinnostuneita.

Toiminta siis sujui, mutta oli siinä tehottomuutta ja yliorganisaatiota, ja koko toiminnan volyymi oli TVL:n loppuaikoina pikemminkin laskussa kuin pysymässä edes entisellään. V. 1990 toteutunut vesitieasioiden siirto uudistettuun MKL:een oli tervetullut ja oikeansuuntainen teko. Tielaitos pääsi painolastina olleesta kylkiäisestään ja väylä – ym. vesiliikenne asiat saatiin yhden katon alle niiden

osasten kanssa, jotka olivat aikaisemmin olleet ”vanhassa” MKH:ssa. Piirihallinnossa onnistuttiin oikomaan monia mutkia, etenkin sisävesitoiminnoissa. Perustettuun Järvi – Suomen merenkulkupiiriin koottiin kaikki tärkeimmät sisävesiliikennettä koskeneet asiat, niin maantieteellisesti kuin asiakokonaisuuksittain. Toiminta tehostui, henkilökunnan kokonaismäärä väheni ja kustannuksissa saatiin selviä säästöjä. Organisaationa Järvi – Suomen piiri oli melko ”sopivan” kokoinen, ei liian suuri, mutta kuitenkin sen verran kookas, että rutiinit pystyttiin hoitamaan ja että jonkinasteiselle kehittämistoimelle ja uutisrakentamisellekin riitti resursseja. Lamavuosina 1990 – luvulla olikin tärkeää, että oli resursseja polkaista käyntiin aina jokin uusi rakentamis – tai muu kehittämisprojekti, koska valtio tarvitsi työllistämiskohteita. Samalla hoitui sisävesiliikenteen edunvalvonta siltä osin.

Tietenkin sisävesiasiat olivat MKL:ssakin hieman pienehkö osanen – nimenomaan liikenteen volyymin kannalta – koko laitosta ja sen meritoimintoja ajatellen. Mutta koko toiminnan volyymi oli Järvi – Suomessa suuri ja toiminta oli monipuolisempaa kuin rannikoilla, joten piirin asema koko laitoksessa oli kohtalaisen hyvä. Sisävesiliikennettä voitiin kehittää.

Tuo alussa mainitsemani kolminapaisuus, rakennuttaminen, suunnittelu ja rakentaminen, ei tosin toteutunut kuin osittain: varsinaiset rakennustyöt urakoitiin ja suurimmat suunnittelukohteet annettiin ”ulos”, mutta esim. kunnossapito ja pienet kunnossapitotyöt tehtiin lähes poikkeuksetta omalla väellä. Tästä on etujakin:

- prosessit pysyvät ”kasassa” tiedetään missä mennään; väylä – ja kanavaprojektit ovat yllättävän moninaisia, niissä on otettava huomioon monia seikkoja, ja niiden suunnittelu lupakäytäntöineen yms. kestää usein pitkään vaikka projekti olisi pienehkö;
- oman väen ammattitaito säilyy, kun työt ovat monipuolisia ja niitä esiintyy sen verran usein, että taidot säilyvät
- töistä vastaavat henkilöryhmät, organisaation ”palaset,” ovat - etenkin sisävesiasioissa - tavallisesti niin pieniä, että niitä ei voida jakaa esim. tilaaja – tuottaja – periaatteella.

Kun olin vielä töissä 1990 - luvulla, tielaitoksessa jo aloiteltiin jakoa tilaajiin – tuottajiin, ja kehityshän on sitten jatkunut tuohon suuntaan. Muistan silloin tuumineeni, että tuo meininki ei oikein hyvin sovi meidän työsaralle juuri tuon takia mitä edellä kirjoitin: projektit pieniä, usein varsin ”erikoisia”, vaativat erikoisammattitaitoja, joita opitaan vain tekemällä, sekä että työporukat ovat liian pieniä jaeltaviksi.

Kehittämishommat jäivät minulta ”kesken” (ainahan ne ovat kesken) 1990 – luvun jälkipuolella

Sen jälkeen on siellä sitten tehty suuria muutoksia, juuri tuohon suuntaan jota epäilin. En tunne niistä saatuja kokemuksia. Itselleni jäi kuitenkin sellainen tunne, että Järvi – Suomen piiri olisi ollut kehityskelpoinen yksikkö ja että sen poh-

jalta olisi sisävesiliikennettä saatu kehitetyksi parhaiten. Se olisi ollut riittävän vahva ”edunvalvoja”, sillä muuten sisävesiliikennettä voi uhata näivettyminen. Pirin lakkautuminen hieman surettaa, kun sen perustamisen eteen tuli tehtyä rutosti töitä ja samoin seitsemän vuotta sen kehittämiseen.

Uusien organisaatiojärjestelmien etuja en lähde arvailemaan, kun en tunne viimeisiä vaiheita kunnolla, mutta voisinkin heittää joitakin uhkatekijöitä – tai sellaisiksi kuvittelemiani asiaryhmiä:

- Tulevatko vesiliikenteen edut valvotuksi ja huomioon otetuiksi uusissa kuvioissa? Kysymyksessä on pieni toiminnan haara, jonka tarve ei ole mitenkään itsestään selvyys, ja joka voi helposti alkaa pahoinkin näivettyä, kun se pilkotaan ja osaset joutuvat pieniksi osiksi suurissa organisaatioissa.*
- Tässä tavallaan palataan siihen tilanteeseen, joka oli vallalla ennen vuoden 1990 suurta organisaation muutosta. Nyt tilanne vaan saattaa olla lopulta paljon vaikeampi vesitieasioiden kannalta kuin silloin. Suurempia hankkeita ei juuri ole vireillä, ja pienetkin voivat kärsiä ja jäädä jalkoihin. Paljon jää riippumaan johtohenkilöiden asenteista ja vesitieasioita hoitavien aktiivisuudesta.*
- Kustannuspaineissa sisävesityöt jäänevät tulevana vuosina vähäisiksi. Siitä saattaa seurata henkilöstön väheneminen aivan minimiin ja lisäksi ammattitaidon katoaminen syistä, joita edellä olen kosketellut.*
- Järvi – Suomen piirin aikana meillä oli vielä pieniä aluetoimistoja eri puolilla Järvi - Suomea. Siitä oli se hyöty, että paikalliset toiveet ja aloitteet tulivat esille ja ainakin alustavasti tutkituiksi ja edes ”rekisteröidyiksi”. Tätä pidin aikoinaan varsin tarpeellisena ja koetin pitää huolta siitä, että ainakin pieniä alueyksiköitä tarpeellisimmissa paikoissa säilyisi. Nythän niitä ei enää ole, ja on olemassa vaara, että kun Järvi – Suomen nykyinenkin yksikkö jakaantuu osiin, niin edunvalvonnalle ei jää sijaa eikä resursseja edes koko entisen piirin alueella, ei siis ainoastaan entisillä aluetoimistojen paikoilla. Kehitystoiminta näivettyy ensin, sen seurauksena muu toiminta. Alkaa näyttää ehkä siltä, että mitään kummoisia toimintoja vesitiealalla täällä ei tarvitakaan, ja kustannuspaineissa kaikki supistuu vain entisestään.”*

En kuitenkaan halua lietsoa pessimismää, voihan käydä niin, että kaikki sujuu hyvin ja kehitystäkin tapahtuu. Uusissa organisaatioissa ainakin tuo alussa mainitsemani kolmijako - rakennuttaminen, suunnittelu ja rakentaminen – toteutuvat, ja siihen kait muutoksilla pyritään. Toivotan sisävesiasioille onnea uusissa organisaatioissa ja henkilöstölle menestystä toimissaan uusissa puitteissa.

Seuraavana ovat kyselyn tulokset:

1. Ensimmäisenä kysymyksenä kysyttiin, mitkä hyväksi katsomansa toimintatavat Merenkululaitoksessa vastaajat haluaisivat säilyttää tulevassa uudessa liikennevirastossa?

Vastauksissa korostui lähes poikkeuksetta halu säilyttää nykyiset helpoiksi koetut yhteydenotot myös tulevassa virastossa, turha byrokratia pois. Haluttiin myös, että alueilla nykyisin olevat toiminnot ja palveluiden saatavuus säilyvät ja niitä vahvistetaan. Toivottiin aktiivista vesiliikenteen kansallista kehittämistä ja koordinointia. Kansainvälisen yhteistyön kehittäminen nähtiin myös tärkeäksi tulevaisuudessa. Hankintojen kilpailutus sai kiitosta ja valvonta koettiin asiantuntevaksi myös laadun suhteen. Asiantuntemus koettiin tärkeäksi säilyttää.

2. Toisena kysymyksenä kysyttiin, mitkä olisivat vastaajien kannaltaan keskeisimmät parannusehdotukset nykyisiin käytäntöihin?

Muutamalla vastaajalla ei ollut tarvetta parannuksiin, mutta huolestuttavana pidän sellaista ilmiötä, tai kehitystä, että tämä meidän muutos näyttää heijastuneen asiakkaisiin epäselvänä johtamis-toimimiskulttuurina. Todettiin, että toimintatavat ja päämäärät ovat saattaneet jäädä henkilökunnalle epäselviksi riittämättömän tiedottamisen johdosta. Tätä voisi pohtia laajemminkin Merenkululaitoksessa. Vastaajat pitivät tärkeänä myös sitä, että Merenkululaitoksessa enemmän paneuduttaisiin alan elinkeinojen ongelmiin, yhteistyötä lisäämällä. Kuten 1. vastauksessa korostettiin helppoa yhteydenottomahdollisuutta, niin näissäkin vastauksissa tuli esiin toivomus, ettei asiakasta pompoteltaisi luukulta toiselle, vaan kaikki asiat voisi hoitaa yhdessä paikassa. Hankinnoissa toivottiin, ettei tuijotettaisi pelkkää hintaa, vaan myös laatu ja kokemus tulisi ottaa huomioon. Toivottiin myös, että alkanut yhteistyö olisi pitkäjänteisempää, ilmeisesti näin ei nyt ole.

Merenkululaitos on vuosien saatossa osallistunut useisiin merkittäviin ja pienempiin tapahtumiin eri puolella Järvi-Suomen merenkulkupiirin toiminta-alueita, mutta ilmeisesti se ei ole ollut riittävää. Todettakoon, että henkilökuntaa on vähennetty tai jäänyt eläkkeelle juuri alueilla voimakkaimmin viime vuosina. Tapahtumiin lähtijöitä on entistä vaikeampi löytää ja jos tapahtumat ajoittuvat viikonlopuksi, niin kuin useasti kesäisin on ollut, ei se kiinnosta enää kovinkaan monta.

3. Kolmanneksi kysyttiin, onko tehty turhaa työtä toimintatavoissa / menettelyissä, joista vastaajat toivoisivat pääsevänsä eroon uudessa virastossa?

Vastaajat ovat tunteneet, että heitä ei ole riittävästi kuultu muutoksen valmistelussa. Korjausta haluttiin myös palvelujen myyntiin, niihin ei vastaajien mielestä ole riittävästi panostettu. Epäselvyyttä herättää myös se, mitä resurssien puitteissa meiltä on ostettavissa. Eräs vastaaja kritisoi sitä, että teemme päällekkäistä työtä eri liikennemuotojen kanssa. Tähän hän toivoi korjausta. Tuotannon uudet kuviot suhteessa viranomaisiin kiinnostavat kovasti, samoin kuin heidän henkilökuntansa paikkajako.

4. Neljänneksi kysyttiin, mikä kaikkein eniten huolestuttaa tulevassa virastouudistuksessa?

Vastauksissa korostui voimakkaimpana huoli Merenkululaitoksen asemasta muiden virastojen puristuksissa. Pelätään, muiden liikennemuotojen vahvaa asemaa ja vesiliikenteen etujen kaventumista. Alueilla olevien palveluiden heikkeneminen huolestuttaa myös monia. Pelätään myös, että byrokratia menee entistä sekavammaksi. Oma tulevaisuuskin mietityttää, mitä hankintojen kilpailuttaminen merkitsee uudessa tilanteessa, onko tulevaisuudessa niitä riittävästi. Vastaajat halusivat kuitenkin korostaa erikoisosaamisen merkitystä nyt ja tulevaisuudessa ja kysyivätkin huolestuneina, häviääkö ammattitaito.

5. Viidenneksi kysyttiin, minkälaisen arvosanan vastaajat antaisivat nykyiselle Merenkululaitokselle, kun he miettivät sitä viranomaisena ja yhteistyökumppanina?

Tähän kysymykseen vastattiin suoraan numerolla tai pienellä selostuksella. Kun laskin numerot yhteen ja jaoin osallistujien kesken sain Merenkululaitoksen Järvi-Suomen väyläyksikön arvosanaksi 8,3 – erittäin hyvä, sanoisin. Edelleen vastauksissa kuitenkin korostettiin aikaa ennen muutosta, jolloin asiointi koettiin vaivattommaksi kuin nyt. Turvallisuusosaston toimintaa haluttiin parannettavan.

6. Kuudenneksi kysyttiin, minkälaista tietoa vastaajat kaipaisivat menossa olevasta virastouudistuksesta?

Kaikki vastaajat kaipaavat organisaatiokaaviota uudesta virastosta ja henkilökunnan laajaa vastuunjakokaaviota ja tietoa siitä, jos henkilökunnan toimipaikka vaihtuu. Oltiin myös kiinnostuneita, mikä on Merenkululaitoksen rooli kun puhutaan sen kiinteistöistä. Säilyykö Merenkululaitoksen asema rakentajana myös uudessa virastossa? Kuka valvoo merimerkkien laatuvaatimusten toteutumista? Kuka toimii hankkijana tulevaisuudessa, voivatko hankintamenettely ja hankkijat muuttua? Paljon huolestuneita kysymyksiä, jotka on hyvä selvittää asiakkaille jo toiminnan alkuvaiheessa.

7. Seitsemänneksi pyydettiin vastaajilta avointa palautetta Merenkululaitoksen nykytoiminnasta.

Ajatus oli vapaa tässä viimeisessä kysymyksessä ja voidaan todeta, että kaikki vastaajat käyttivät tämän mahdollisuuden. Vastauksissa korostui taas se, että Merenkululaitoksen pitää seistä selkä suorana, pystypäin tulevaisuudessakin. Tilaaja-tuottaja malli on jäänyt asiakkaille sekavaksi, olisiko sitä syytä hiukan avata. Osa pitkäaikaisista yhteistyökumppaneistamme ei nähnyt mitään hyötyä yhdistymisessä. Yhteistyö on sujunut erinomaisesti, vaikka väylävirastot ovat olleet erillään.

Vastaajat ymmärtävät muutoksen olevan tätä päivää, sille ei voi mitään. Toiset eivät ole pitäneet sitä rasitteena, kun taas toisille se on ollut selvä huononnuksasiakaspalveluun. Lopuksi toivomus, että Merenkululaitoksen toiminta jatkossakin säilyisi luotettavana, asiantuntevana, asiakaslähtöisenä ja vesiteiden etuja ajavana viranomaisena.

Tämän tutkimuksen kyselyyn vastasivat seuraavat henkilöt:

Vastaajaluettelo on poistettu internetissä julkaistavasta versiosta.

10 YHTEENVETO

Tutkimukseni tarkoitus oli selvittää, mitä asiakkaat ja yhteistyökumppanit tietävät menossa olevasta virastouudistuksesta ja minkälaisia ajatuksia se heissä herättää. Lisäksi selvitin, millaisena asiakkaat ja yhteistyökumppanit näkevät nykyiset toimintamallimme ja mitä kehitystarpeita heillä on. Sain tutkimukseni avulla vastaukset tutkimusongelmiini. Tutkimuksessani selvisi, että vastaajat olivat hyvin huolissaan Merenkululaitoksen tulevaisuudesta. Nykyiseen toimintaan oltiin tyytyväisiä, vaikka muutos onkin osaltaan heijastunut myös asiakkaisiin. Merenkululaitoksen henkilökuntaa ei ehkä ole osattu sittenkään riittävästi tukea ja kouluttaa muutokseen, ja se on näkynyt asiakkaille sekavana tilana, jossa kukaan ei oikein ota vastuuta, vaan asioita pallotellaan henkilöltä toiselle. Tiedottamisella on myös merkittävä osa tämän epävarmuuden aiheuttajana. Siihen on jatkossa panostettava aivan eri tasolta, kuin mitä nyt on tehty.

Positiivista on se, että asiakkailla on silti vankka usko Merenkululaitokseen. Siihen meidän pitää itsekkin uskoa, että me menestymme kyllä, kaikesta huolimatta.

LÄHTEET

Alueellistamista selvittävän työryhmän esitys. LVM:n julkaisuja 27:2009.
<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/910507> (Luettu 5.11.2009)

Asuntoesite 2009. Asunto Oy Helsingin Vuorimiehenkatu 1 Oikotie.fi.
<http://www2.oikotie.fi/s/apartments/propertydevelopment?id=29250> (Luettu 25.10.2009)

HE 142/2009. Hallituksen esitykset Merenkululaitos.
<http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2009/20090142> (Luettu 5.11.2009)

Kanavien historia.
http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/merenkulun_palvelut/vaylat_kanavat/kanava_t/kanavahistoria (Luettu 18.9.2009)

Kaukiainen, Y. ja Leino-Kaukiainen, P. 1992. Navigare necesse Merenkululaitos 1917 -1992. Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy

Keiteleen kanava.
http://fi.wikipedia.org/wiki/Keiteleen_kanava (Luettu 29.11.2009)

Koivupuro, S. 2009. Vastauskirje kyselyyni.

Liikennehallinnon uusien virastojen pääjohtajien virat hakuun.
http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi (Luettu 13.11.2009)

Liikennehallinnon virastouudistus.
<http://www.lvm.fi/web/fi/virastouudistus> (Luettu 5.11.)

Liikenneviraston yleisesittely 24.9.2009.
<http://www.lvm.fi/web/fi/192> (Luettu 5.11.2009)

Merenkululaitos lyhyesti. Merenkululaitoksen www-sivut.
http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/merenkululaitos/mkl_esittely/ (Luettu 5.11.2009)

MKL. Piironen, S. Valokuvia Saimaan kanavalta.

Myllykylä, T. 1991. Suomen kanavien historia. Keuruu: Kustannusosakeyhtiö Otava

Piironen, S. Merenkululaitoksen kokoelma.

Saimaan kanavan historia. Merenkululaitoksen www-sivut.

http://portal.fma.fi/portal/page/portal/fma_fi/merenkulun_palvelut/vaylat_kanavat/kanavat/saimaankanava/saimaankanavanhistori (Luettu 18.9.2009)

Suuri suomalainen tietosanakirja Iir – ö. 1988. Keuruu: KustannusOy Otava

Väylät ja kanavat.

http://portal.fma.fi/sivu/www/fma_fi/merenkulun_palvelut/vaylat_kanavat (Luettu 5.11.2009)

YIT 2009. Vuorimiehenkatu 1 asuntoesite.

<http://yitkohteet.yit.fi/vuorimiehenkatu1/index.php?k=12309> (Luettu 25.10.2009)

Kirje 1 lähetetty 21.9.2009

HAASTATTELUTUTKIMUS MERENKULKULAITOKSEN ASIAKKAILLE

TAUSTAA

Suomessa on tällä hetkellä menossa yksi merkittävin virastouudistus. Liikenne – ja viestintäministeriön liikennehallinto organisoidaan kahdeksi uudeksi virastoksi, liikenteen turvallisuusvirastoksi ja väylävirastoksi. Tässä mylläkässä Merenkululaitos tullaan lakkauttamaan 1.1.2010.

Merenkululaitoksen palvelut eivät häviä, mutta Merenkululaitos itsenäisenä virastona lakkaa.

Tilalle tulee Merenkululaitoksen ja Tie- ja Ratahallinnon kanssa yhteinen Väylävirasto 1.1.2010 lukien.

Merenkululaitoksen Sisäinen tuotanto eriytetään omaksi liikelaitokseksi ja Merenkululaitoksen Meriturvallisuusyksikkö, Rautatievirasto, Ilmailuhallinto ja AKE (autorekisterikeskus) muodostavat yhteisen Turvallisuusviraston niin ikään vuoden 2010 alusta.

Tämä ei vielä riitä, vaan kaiken tämän rinnalla kulkee ns. alueellistamishanke, jossa pyritään pääkaupunkiseudulla olevia virastoja siirtämään maakuntiin. Vuoteen 2015 mennessä Väylävirastosta ja turvallisuusvirastosta lähtee joitakin yksiköitä tänne Lappeenrantaan ja joitakin yksiköitä Rovaniemelle.

Lisäksi osa Merenkululaitoksen ja muiden virastojen väestä on siirtymässä vuoden 2010 alusta perustettaviin ELY:hin (=elinkeino- ja ympäristökeskus)

TUTKIMUS

Olen valmistumassa loppuvuodesta 2009 oikeustradenomiksi, aikuispuolen linjalta Saimaan ammattikorkeakoulusta ent. Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulu.

Opinnäytetyön teen omasta työpaikastani Merenkululaitoksesta, jossa toimin tällä hetkellä Järvi-Suomen väyläyksikön sihteerinä Lappeenrannassa.

Tämä haastattelututkimus on tärkeä osa opinnäytetyökokonaisuutta.

Olen pyytänyt luvan Merenkululaitoksen pääjohtajalta Markku Myllyltä tähän haastattelututkimukseen ja hyväksyttänyt kysymykset omalla esimiehelläni DI Tero Siikiöllä, jolta olen saanut korvaamatonta apua kysymysten laadintaan ja asiakkaiden valintaan.

Toivon teidän vastaavan näihin muutamiin huolella mietittyihin kysymyksiin, joita voidaan oikeasti myös hyödyntää Merenkululaitoksen omassa asiakastyössä, niin että tulevaisuudessakin voisimme palvella teitä entistä tehokkaammin.

Nyt on hyvä tilaisuus vielä omalta osaltanne vaikuttaa uuden väyläviraston toimintaan.

Vastauksen käsittelen luottamuksellisesti ja mikäli ette halua nimeänne tai yritystänne mainittavan tässä työssä, voidaan se hoitaa yleisellä maininnalla ilman nimiä, mutta pyydän, että mainitsette sen erikseen vastauksenne lopussa.

Tässä nämä muutamat kysymykset:

1. Mitkä hyväksi katsomanne toimintatavat Merenkululaitoksesta haluaisitte säilyttää tulevassa uudessa väylävirastossa?
2. Mitkä olisivat teidän kannalta keskeisimmät parannusehdotukset nykyisiin käytäntöihin?
3. Onko tehty turhaa työtä toimintatavoissa / menettelyissä, joista toivoisitte päästävän eroon uudessa virastossa?
4. Mikä teitä kaikkein eniten huolestuttaa tulevassa virastouudistuksessa?
5. Minkälaisen arvosanan antaisitte nykyiselle Merenkululaitokselle kun mietitte sitä viranomaisena ja yhteistyökumppanina?
6. Minkälaista tietoa kaipaatte menossa olevasta virastouudistuksesta?
7. Lopuksi pyydän avointa palautetta nykytoiminnasta tai tulevasta toiminnasta.

Toivon, että saisin vastauksenne **jo 25. syyskuuta 2009 mennessä** sähköpostilla osoitteeseen: raija.kajastila@fma.fi

Kiitän Teitä vaivannäöstä ja toivotan Teille Hyvää alkanutta syksyä

Raija Kajastila

Kirje 2 lähetetty 11.10.2009

HAASTATTELUTUTKIMUS MERENKULKULAITOKSEN ASIAKKAILLE JA YHTEISTYÖKUMPPANEILLE

TAUSTAA

Suomessa on tällä hetkellä menossa merkittävä virastouudistus. Liikenne – ja viestintäministeriön liikennehallinto organisoidaan kahdeksi uudeksi virastoksi, liikenteen turvallisuusvirastoksi ja liikennevirastoksi. Tässä mylläkässä **Merenkululaitos tullaan lakkauttamaan 1.1.2010.**

Merenkululaitoksen palvelut eivät häviä, mutta Merenkululaitos itsenäisenä virastona lakkaa.

Tilalle tulee Merenkululaitoksen ja Tie- ja Ratahallinnon kanssa yhteinen Liikennevirasto 1.1.2010 lukien.

Merenkululaitoksen Sisäinen tuotanto eriytetään omaksi liikelaitokseksi ja Merenkululaitoksen Meriturvallisuusyksikkö, Rautatievirasto, Ilmailuhallinto ja AKE (autorekisterikeskus) muodostavat yhteisen Turvallisuusviraston niin ikään vuoden 2010 alusta.

Tämä ei vielä riitä, vaan kaiken tämän rinnalla kulkee **ns. alueellistamishanke**, jossa pyritään pääkaupunkiseudulla olevia virastoja siirtämään maakuntiin. Vuoteen 2015 mennessä Liikennevirastosta ja turvallisuusvirastosta lähtee joitakin yksiköitä tänne Lappeenrantaan ja joitakin yksiköitä Rovaniemelle.

Lisäksi osa Merenkululaitoksen ja muiden virastojen henkilökunnasta on siirtymässä vuoden 2010 alusta perustettaviin ELY:hin (=elinkeino- ja ympäristökeskus).

TUTKIMUS

Olen valmistumassa marras-joulukuussa 2009 oikeustradenomiksi, aikuispuolen linjalta Saimaan ammattikorkeakoulusta ent. Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulu.

Opinnäytetyön teen omasta työpaikastani Merenkululaitoksesta, jossa toimin tällä hetkellä Järvi-Suomen väyläyksikön sihteerinä Lappeenrannassa.

Tämä haastattelututkimus on tärkeä osa minun opinnäytetyökokonaisuutta.

Sain tutustua yrittäjiin ja yritystoimintaan koulutusohjelmissani ja tiedän, että Teillä ei välttämättä olisi aikaa tällaiseen, mutta pyydän kuitenkin hetkeä ajastanne.

Jokainen vastaus on tärkeä.

Olen pyytänyt luvan Merenkululaitoksen pääjohtajalta Markku Myllyltä tähän haastattelututkimukseen ja hyväksyttänyt kysymykset omalla esimiehelläni DI Tero Sikiöllä, jolta olen saanut korvaamatonta apua kysymysten laadintaan ja asiakkaiden valintaan ja ins. Tarmo Nuutiselta yhteistyökumppaneiden valintaan.

Toivon Teidän vastaavan näihin muutamiin huolella mietittyihin kysymyksiin, joita voidaan oikeasti myös hyödyntää Merenkululaitoksen omassa asiakastyössä ja yhteyksissä yhteistyö-kumppaneihin, niin että tulevaisuudessakin voisimme palvella Teitä entistä tehokkaammin.

Nyt on hyvä tilaisuus vielä omalta osaltanne vaikuttaa uuden liikenneviraston toimintaan.

Vastauksenne käsittelen luottamuksellisesti ja mikäli ette halua nimeänne tai yritystänne mainittavan tässä työssä, voidaan se hoitaa yleisellä maininnalla ilman nimiä, mutta pyydän, että mainitsette sen erikseen vastauksenne lopussa.

Haluan vielä korostaa, että vastauksenne jäävät kokonaan minun ja Teidän väliseksi. Kokoan kaikista vastauksista yhteenvedon, jossa yksittäisen vastaajan vastaus ei tule sellaisenaan julki. Vain raportti ja osallistujat(jos niin haluavat) on sitten aikanaan luettavissa opinnäytetyössäni.

Tässä nämä muutamat kysymykset:

1. Mitkä hyväksi katsomanne toimintatavat Merenkululaitoksesta haluaisitte säilyttää tulevassa uudessa liikennevirastossa?
2. Mitkä olisivat teidän kannalta keskeisimmät parannusehdotukset nykyisiin käytäntöihin?
4. Onko tehty turhaa työtä toimintatavoissa / menettelyissä, joista toivoisitte päästävän eroon uudessa virastossa?
4. Mikä teitä kaikkein eniten huolestuttaa tulevassa virastouudistuksessa?
5. Minkälaisen arvosanan antaisitte nykyiselle Merenkululaitokselle kun mietitte sitä viranomaisena ja yhteistyökumppanina?
6. Minkälaista tietoa kaipaatte menossa olevasta virastouudistuksesta?
2. Lopuksi pyydän avointa palautetta Merenkululaitoksen nykytoiminnasta.

Toivon, että saisin vastauksenne kuluvan viikon aikana, mutta kuitenkin viimeistään **19. lokakuuta 2009 mennessä** sähköpostilla osoitteeseen: raija.kajastila@fma.fi

Kiitän Teitä vaivannäöstä ja toivotan Teille Hyvää syksyä

Raija Kajastila

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi lait Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta. Esitykseen liittyy myös toinen hallituksen esitys noin 60 sellaisen lain muuttamiseksi, joissa virastojen toimivallan selkeyttämiseksi muutetaan nykyisten liikennehallinnon väylä- tai turvallisuusvirastojen nimet vastaamaan joko perustettavia uusia virastoja tai aluehallinnon uudistushankkeen mukaisia uusia viranomaisia.

Esityksen tavoitteena on tehostaa kokonaisvaltaista liikennepolitiikan valmistelua ja korostaa liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaa väylä- tai liikennemuotokohtaisten tarkastelujen sijasta. Tavoitteena on myös parantaa hallinnon, väylätoiminnan ja turvallisuustyön tuottavuutta, tehokkuutta ja vaikuttavuutta, saada synergiaetuja ja ottaa paremmin huomioon liikenteen käyttäjien matka- ja kuljetusketjujen tarpeet.

Ratahallintokeskus, Tiehallinnon keskushallinnon toiminnot ja Merenkululaitoksen muut kuin Liikenteen turvallisuusvirastoon, elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukseen tai perustettavaan merenkulun tuotantoyhtiöön siirrettävät toiminnot yhdistettäisiin Liikennevirastoksi. Vastaavasti yhdistettäisiin Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto, alusliikenteen ohjauksen ja luotsauksen viranomaistoiminnot ja alusrekisterin pitäminen, Ilmailuhallinto, Rautatievirasto ja Ajoneuvohallintokeskus Liikenteen turvallisuusvirastoksi.

Ehdotetut uudistukset vahvistaisivat kokonaisvaltaista otetta liikennejärjestelmään, vähentäisivät arvion mukaan elinkeinojen ja kotitalouksien liikennemenoja, parantaisivat turvallisuutta ja vähentäisivät liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Väylänpitöön sekä joukkoliikenteen ostoihin, tukemiseen ja kehittämiseen käytettävä rahoitus samoin kuin liikenteen turvallisuustoiminnan resurssit voitaisiin kohdentaa aikaisempaa vaikuttavammin. Eri liikennemuotoja edustavilla virkamiehillä olisi mahdollisuus oppia toisten parhaista käytännöistä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2010 talousarvioesitykseen.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2010 alussa samanaikaisesti aluehallinnon uudistamista koskevan ehdotuksen kanssa.

Lakiehdotukset

1.

Laki

Liikennevirastosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Toimiala

Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä.

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;*
- 2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;*
- 3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;*
- 4) vastata elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa;*
- 5) osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen;*
- 6) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;*
- 7) turvata talvimerenkulun edellytykset;*
- 8) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;*

9) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;

10) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarkoitettuja avustuksia;

11) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;

12) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

3 §

Pääjohtaja

Viraston päällikkönä on pääjohtaja, jonka valtioneuvosto nimittää.

4 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään viraston johtamisesta ja sen tehtävien hoitamisesta, asioiden käsittelemisestä ja ratkaisemisesta virastossa, henkilöstöä koskevista asioista sekä viraston edustamisesta muissa viranomaisissa ja toimituksissa.

Pääjohtaja antaa viraston työjärjestyksen. Siinä määrätään:

1) organisaatiosta;

2) ratkaisuvallan käyttämisestä;

3) sisäisestä johtamisesta;

4) muista sijaisuuksista kuin pääjohtajan sijaisuudesta;

5) muista sisäiseen hallintoon kuuluvista asioista.

5 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tällä lailla kumotaan seuraavat lait, 1 ja 2 kohdassa mainitut lait niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen:

1) Tiehallinnosta 16 päivänä kesäkuuta 2000 annettu laki (568/2000);

2) *Merenkulkulaitoksesta 21 päivänä marraskuuta 2003 annettu laki (939/2003);*

3) *Ratahallintokeskuksesta 22 päivänä joulukuuta 2005 annettu laki (1095/2005).*

Muussa laissa tai asetuksessa taikka valtioneuvoston tai ministeriön päätöksessä oleva viittaus Ratahallintokeskukseen tai Tiehallinnon keskushallinnon tehtäviin sekä viittaus Merenkulkulaitoksen vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviin, alusliikennepalveluun sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamista, merikartoitusta ja meriliikenteen tilastoja koskeviin tehtäviin tarkoittaa tämän lain tultua voimaan Liikennevirastoa ja sen tehtäviä.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

6 §

Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Ratahallintokeskuksessa ja Tiehallinnon keskushallinnossa vireillä olevat asiat, jotka tämän tai muun lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle.

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Merenkulkulaitoksessa vireillä olevat tämän tai muun lain nojalla Liikennevirastolle kuuluvat asiat, jotka koskevat vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviä, alusliikennepalvelua sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamista, merikartoitusta ja meriliikenteen tilastoja koskevia tehtäviä.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainittuihin asioihin liittyvät sopimukset ja muut sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvoitteet siirtyvät Liikennevirastolle.

Ratahallintokeskuksen, Tiehallinnon ja Merenkulkulaitoksen hallinnassa tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitoa varten oleva valtion kiinteistövarallisuus siirtyy tämän lain tullessa voimaan Liikenneviraston hallintaan.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkulkulaitoksen antamat luvat ja päätökset jäävät voimaan niissä mainituilla ehdoilla.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkulkulaitoksen antamat määräykset jäävät voimaan, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään.

7 §

Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 6 §:ssä tarkoitettuja Liikennevirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työsuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat ja työsuhteiset tehtävät siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikennevirastoon. Määräaikaisia tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyy virastoon määräaikaisen palvelusuhteensa keston ajaksi. Viran tai tehtävän siirtymi-

nen samalla työssäkäyntialueella ei edellytä virkamiehen suostumusta. Siirtyvä henkilöstö säilyttää siirtymähetkellä palvelusuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet sekä euromääräisen palkkansa. Jos viran tehtävät muuttuvat ja sen tilalle perustetaan uusi virka, se voidaan sitä ensi kertaa täytettäessä täyttää haettavaksi julistamatta.

Liikennevirastoon perustetaan liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä 1 päivästä tammikuuta 2010 lukien pääjohtajan virka, johon sovelletaan sen perustamisen jälkeen valtion virkamieslain (750/1994) säännöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö voi ennen tämän lain voimaantuloa perustaa pääjohtajan välittöminä alaisina toimivien viraston johtoon kuuluvien virkamiesten virat 1 päivästä tammikuuta 2010 lukien. Pääjohtajan välittöminä alaisina toimivien viraston johtoon kuuluvien virkamiesten virat voidaan niitä ensi kertaa täytettäessä täyttää haettavaksi julistamatta. Lain voimaan tullessa lakkaavat Merenkululaitoksen ja Tiehallinnon pääjohtajien sekä Ratahallintokeskuksen ylijohdajan virat. Virkojen lakatessa niihin perustuneet virkasuhteet päättyvät ilman irtisanomista.

Helsingissä 15 päivänä syyskuuta 2009

Tasavallan Presidentti
TARJA HALONEN

Liikenneministeri
Anu Vehviläinen