

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
TEKNOLOGIA OSAAMISEN JOHTAMINEN

Tiina Venäläinen

LIIKENNEVIRASTOUUDISTUKSET MERENKULUN NÄKÖKUL-
MASTA LYHYELLÄ AIKAVÄLILLÄ

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Teknologiaosaamisen johtaminen

VENÄLÄINEN, TIINA Liikennevirastouudistukset merenkulun näkökulmasta lyhyellä aikavälillä

Opinnäytetyö 45 sivua + 10 liitesivua

Työn ohjaaja Yliopettaja Simo Ollila

Toimeksiantaja Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

Toukokuu 2010

Avainsanat merenkululaitos, liikennevirasto, liikenteen turvallisuusvirasto

Vuoden 2010 alusta toteutui Liikenne- ja viestintäministeriön alainen valtion virastouudistus, jossa entisen Merenkululaitoksen toiminnot siirtyivät kahden viraston alaisuuteen: liikenneviraston ja liikenteen turvallisuusviraston.

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia liikennevirastouudistusta merenkulun näkökulmasta, sen perusteita, lakeja sekä vertailla toimintoja uudessa ja vanhassa mallissa ja arvioida tulevaisuuden näkymiä. Tutkimusmateriaali koostuu lainsäädännöstä, liikenne- ja viestintäministeriön selvityksistä, virastojen omista tiedotteista ja materiaaleista sekä henkilökohtaisista haastatteluista.

Virastouudistusta alettiin suunnitella jo 2000-luvun alussa. Sen lähtökohtana oli valtionhallinnon tuottavuusohjelma lisättynä Merenkululaitoksen sisäisen tuotannon eriyttämisellä, jonka tavoitteena oli henkilötövuosien vähenemä. Samanaikaisesti valmisteltiin Merenkululaitoksen sisäisen tuotannon eriyttämistä viranomais-toiminnasta. Merenkululaitoksesta oli jo aikaisemmin eriytetty liikelaitoksiin jäänmurto, yhteysalusliikenne, väyläalusten palvelut ja luotsaus.

Virastouudistuksen toteutus lainmuutoksineen tuli voimaan vuoden alusta 2010. Käytännön toiminnassa uudistus näkyy maltillisesti – suurin muutos tapahtui kummakin viraston toimintojen eriytymisessä ja se on vaikuttanut lähinnä sisäisiin prosesseihin ja teknisiin asioihin sekä henkilöstön sijoittumiseen uusissa organisaatioissa. Uudistuksen tavoitteiden toteutumista ja synergiaetujen saavuttamista on ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen vaikeaa arvioida ja olisi suotavaa tehdä toinen arviointi pidemmältä aikaväliltä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Master of Engineering - Degree Programme in Technology Administration

VENÄLÄINEN, TIINA Renewal of the Navigation Administration

Bachelor's Thesis 45 pages + 10 pages of appendices

Supervisor Simo Ollila, principal lecturer

Commissioned by University of Turku, Centre for Maritime Studies

May 2010

Keywords navigation administration, Ministry of Transport and Communication

The aim of this thesis is to study the renewal of the Navigation Administration starting the year 2010. The two new organizations belong to the jurisdiction of the Ministry of Transport and Communications. Earlier the Navigation Administration handled all maritime matters as a unit of its own. The goal was to compare how the matters were handled earlier in the old system and in the new one and reflect the short time experiences at the point of the view of both of the Agencies. There is more than one way to look at the matter, in this case it is the maritime one.

The research work took place from December in 2009 to April in 2010. Material was collected and studied from the resources of the House of the Parliament, laws, articles issued in internet and magazine and papers as well by interweaving representatives from the navigation administration.

The main responsibilities of the Transport Safety Agency (Trafi) consist of regulating and supervising the traffic system, actively improving the safety of the traffic system and promoting environmentally friendly traffic. The Agency's goal is to raise the safety and environmental standards of the Finnish traffic system to the highest international level by the year 2015.

The Finnish Transport Agency is responsible for the maintenance and development of the transport system overseen by the government. The Finnish Transport Agency was formed as the waterways functions of the Finnish Maritime Administration, the Finnish Rail Administration and the central administration of the Finnish Road Administration merged.

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ.....	2
ABSTRACT	3
SISÄLTÖ	4
KÄSITELUETTELO	7
1 JOHDANTO.....	10
1.1 Virastouudistus.....	10
1.2 Työn tarkoitus ja tutkimusmateriaali.....	10
1.3 Työn taustaa	11
1.4 Työn rajaus.....	11
1.5 Virastouudistuksen pääperiaatteet.....	11
1.6 Uudistuksen lopputulos	12
2 MERENKULKULAITOKSEN HISTORIAA	12
3 MERENKULKULAITOS ENNEN UUDISTUSTA	14
3.1 Merenkulkulaitoksen ja meriturvallisuustoiminnon toiminta-ajatus ja tavoitteet ennen uudistusta.....	14
3.2 Säädöstausta ja tehtävät.....	14
3.3 Merenkulkulaitoksen organisaatiorakenne.....	16
3.3.1 Väylänpitotoiminto.....	16

3.3.2 Merikartoitustoiminto.....	17
3.3.3 Talvimerenkulkutoiminto.....	18
3.3.4 Meriliikenteen ohjaus.....	18
3.3.5 Meriturvallisuustoiminto.....	19
3.3.6 Sisäinen tuotanto	21
3.4 Erillisyksiköt	21
3.5 Meriturvallisuustoiminnon sidosryhmät	22
4 LIIKENNEVIRASTO	22
4.1 Toiminta-ajatus.....	22
4.2 Liikennevirastolle kuuluvat toimet.....	22
4.3 Toteutuminen käytännössä.....	24
4.4 Liikenneviraston meriosasto	25
4.5 Liikenneviraston alaiset osakeyhtiöt	27
5 LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO.....	29
5.1 Liikenteen turvallisuusviraston toiminta-ajatus	29
5.2 Liikenteen turvallisuusvirastoon kuuluvat toimet.....	30
5.3 Liikenteen turvallisuusvirastorakenne.....	30
5.4 Toteutuminen käytännössä.....	31
5.5 Liikenteen turvallisuusviraston Merenkulkutoimialan osastojen tehtävät	33

6 UUDISTUKSEN PROJEKTITOTEUTUS LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTON NÄKÖKULMASTA	34
7 LIIKENNEVIRASTOUUDISTUS RUOTSISSA	35
7.1 Ruotsin uusi liikennelaitos (Trafikverket).....	36
7.2 Ruotsin Liikennelaitoksen visio ja toimintaidea	37
8 ARVIOITA JA MIELIPITEITÄ VIRASTOUUDISTUKSEN ONNISTUMISESTA LYHYELLÄ AIKAVÄLILLÄ MERENKULUN NÄKÖKULMASTA	37
8. 1 Henkilökohtaisia pohdintoja ja mielipiteitä	40
9 MUUTOSPROSESSIN TOTEUTTAMINEN ORGANISAATIOSSA	40
9.1 Onnistumisen osatekijöitä	41
9.2 Kulmakiviä	41
9.3 Onnistumisen edellytyksiä	41
10 YHTEENVETO	42

LIITTEET Liite 1, Laki liikennevirastosta

 Liite 2, Liikenneviraston meriosaston organisaatiokaavio

 Liite 3, Laki liikenteen turvallisuusvirastosta

 Liite 4, Liikenteen turvallisuusviraston organisaatiokaavio

 Liite 5, Sjöfartsverket organisation

KÄSITELUETTELO

AIS (Automatic Identification System)

Alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä on järjestelmä, jonka avulla on mahdollista saada reaaliajassa ja laajalta alueelta tarkkaa tietoa aluksista ja niiden liikkeistä. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on määrännyt järjestelmän pakolliseksi kaikille aluksille, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

AIS järjestelmä perustuu VHF taajuudella toimivaan radiolaitteeseen, joka lähettää automaattisesti ja jatkuvasti alukseen ja sen liiketilaan liittyviä tietoja sekä vastaanottaa muiden alusten lähettämiä vastaavia tietoja. Lähetystoimintaa varten on varattu maailmanlaajuisesti kaksi VHF taajuutta, AIS1 ja AIS2.

Alusliikenteen ohjaus- ja informaatiopalvelut (VTMIS)

VTMIS on lyhenne sanoista Vessel Traffic Management and Information Systems, liikenteen ohjaus- ja informaatiopalvelut. VTMIS on palvelujen laajuutta kuvaava käsite. Se kattaa erilaisia palveluja ja toimenpiteitä joilla pyritään minimoimaan turvallisuus- ja ympäristöriskejä sekä maksimoimaan meriliikenteen ja kuljetusten tehokkuus.

Kaikkien VTMIS-alueella käytettävien palveluiden tulee olla kytkettyinä toisiinsa ja toimia yhteistyössä sovittujen toimintatapojen mukaisesti. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi VTS (Vessel Traffic Service) ja erilaiset yhdistyneet palvelut sekä informaatiopalvelut.

GOFREP

Suomenlahden alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä GOFREP on SOLAS-yleissopimuksen säännön V/11 mukainen alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä. Liikennekeskukset TALLINN TRAFFIC, HELSINKI TRAFFIC ja St. PETERSBURG TRAFFIC valvovat alusliikennettä ja antavat aluksille neuvoja ja tietoa merenkulun vaaroista ja sääolosuhteista Suomenlahdella.

VTs - Vessel Traffic Service

VTs eli Vessel Traffic Service tarkoittaa alusliikennepalvelua, jonka tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta, edistää alusliikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta sekä ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja niistä mahdollisesti syntyviä ympäristöhaittoja.

ADR	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
BC	Code of Safe Practice for Bulk Cargoes
BCH	Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
DGD	Dangerous Goods Declaration
DSC	Sub-Committee on Dangerous Goods Solid Cargoes and Containers (IMO: n alakomitea)
EmS	Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods
GESAMP	Group of Experts on the Scientific Aspects on Marine Pollution
GHS	Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals
IBC	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk
IGC	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk
IMBSC	International Maritime Solid Bulk Cargoes Code
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code

IMO	International Maritime Organization
INF	International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/1978
MEPC	Marine Environment Protection Committee (IMO:n komitea)
MFAG	Medical First Aid Guide
MP	Marine Pollutant
MSC	Maritime Safety Committee (IMO:n komitea)
RID	Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

1 JOHDANTO

Sain aiheen tämän opinnäytetyön tekemiseen professori Ulla Tapaniselta Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta. Valtion virastouudistuksessa entinen Merenkululaitos liitettiin liikenneministeriön virastouudistukseen ja sen toiminnot jaettiin liikenneviraston ja liikenteen turvallisuusviraston alaisuuteen toimialoittain. Merenkululaitoksella on pitkät perinteet suomalaisen merenkulkualan historiassa ja sillä on vaikutukset myös nykypäivän toimintoihin.

1.1 Virastouudistus

Virastouudistus kuului Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan ja siinä todettiin seuraavaa: ”*Hallitus selvittää väylävirastojen yhdistämisestä väylänpidon tuottavuudelle koituvia etuja ottaen huomioon merenkulun erityistarpeet.*” Hallinnon ja aluekehityksen ministerityöryhmä HALKE käynnisti 8.5.2008 väylävirasto- ja turvallisuusvirastoselvitykset, jotka sisällytettiin vuoden 2009 talousarvioon. Uudistukseen liittyvät projektisuunnitelmat saatettiin loppuun 2009 kevään aikana ja kokonaisuudistus toteutui vuoden 2010 alusta. Samalla Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto järjestettiin uudelleen.

1.2 Työn tarkoitus ja tutkimusmateriaali

Työn tarkoituksena oli perehtyä merenkululaitoksen historialliseen kehitykseen ja tutkia miten eri toiminnot oli organisoitu vanhassa mallissa, joka tuli voimaan 1990-luvun alussa, ennen vuoden 2010 uudistusta ja vastaavasti miten ne ovat jatkuneet uudessa mallissa. Työhön on käytetty saatavissa olevaa materiaalia eduskunnan päätöksistä ja laeista, Liikenne- ja Viestintäministeriön selvityksistä ja raporteista sekä Merenkululaitoksen omista lähteistä. Haastattelut on tehty henkilökohtaisesti ennakolta laadituin kysymyksin. Haastateltavat ovat merenkuluviranomaisia ja mukaan on haluttu ottaa henkilökohtaisia mielipiteitä ja arvioita uudistuksen käytännön toiminnoista ja onnistumisesta.

1.3 Työn taustaa

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 7.3.2008 kolme työryhmää selvittämään liikennehallinnon väylävirastojen yhdistämistä yhdeksi virastoksi sekä turvallisuusvirastojen yhdistämistä liikenteen turvallisuusvirastoksi. Liikennehallinto on perinteisesti profiloitunut voimakkaasti tehtävän mukaiseen infrastruktuuriin, liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden korostamiseen. On kuitenkin huomioitava, ettei nykyisen käsityksen mukaan mikään virastoista olisi yksin voinut kantaa vastuuta koko liikenteen palvelukyvyistä, turvallisuudesta tai ympäristöhaitoista. Toisaalta, eräät turvallisuusvirastot olivat pieniä ja sen vuoksi haavoittuvia. (Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmän Väliraportti 13.10.2008.)

1.4 Työn rajaus

Työ on rajattu koskemaan vain merenkulullisesta näkökulmasta lyhyellä aikavälillä käytännön toteutumista. Työn ulkopuolelle tarkoituksellisesti on jätetty myös taloudelliset ja aluepoliittiset näkökulmat lyhyehköjä toteamuksia lukuun ottamatta.

1.5 Virastouudistuksen pääperiaatteet

Virastouudistuksen taustalla oli korostaa ja parantaa liikennealan erikoisosaamista ja samalla yhdistää voimavarat suuremmiksi synergisiksi yksiköiksi. Samaan aikaan oli vireillä muitakin merkittäviä valtionhallinnon uudistushankkeita, joiden tarkoituksena oli lisätä valtionhallinnon tuottavuutta, aluehallinnon kehittämistä, valtionhallinnon virastojen tai niiden toimintojen alueellistamista ja liikelaitosten organisaatio-muutoksia. (Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmän Väli-
raportti 13.10.2008.)

Selvitystöiden lopputuloksena oli päädytty siihen, että entisten väylävirastojen yhdistämisestä suuremmaksi ja vaikuttavammaksi vesi- ja maaliikennemuodot kattavaksi liikennevirastoksi sekä entisten turvallisuusvirastojen yhdistämisestä kaikki liikennemuodot kattavaksi liikenteen turvallisuusvirastoksi saavutetaan merkittäviä hyötyjä. Niistä erityisesti voidaan ottaa esille liikennejärjestelmäajattelun vahvistuminen, virastojen samankaltaisten toimintojen parhaiden käytäntöjen hyödyntä-

minen, mistä seuraa vaikuttavuuden, toiminnan laadun, tehokkuuden ja tuottavuuden parantuminen. (Liikennehallinnon virastouudistuksen johtoryhmän Väliraportti 13.10.2008)

1.6 Uudistuksen lopputulos

Liikenne- ja viestintäministeriön liikennehallinnon kolme väylävirastoa yhdistyivät Liikennevirastoksi vuoden 2010 alussa. Liikennevirastoon yhdistettiin merenkulkulaitoksesta kaikki sellaiset tehtävät, joita ei eriytetty sisäisestä tuotannosta vastaavaan yhtiöön, siirretä elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukseen tai yhdistetty liikenteen turvallisuusvirastoon. Liikennevirastoon yhdistettiin myös ratahallintokeskus, tiehallinnon keskushallinnon toiminnot lukuun ottamatta turvallisuusvirastoon siirrettäviä toimintoja sekä liikennejärjestelmätason operatiivisia tehtäviä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010.)

2 MERENKULKULAITOKSEN HISTORIAA

Suomen senaatti antoi 15.12.1917 ”asetuksen, joka koskee merenkulkulaitoksen hallintoa”. Sillä perustettiin itsenäisen Suomen ensimmäinen merenkulkuhallitus, jonka virastona tai kenttäorganisaationa oli merenkulkulaitos. Perusasetuksen mukaan merenkulkuhallituksen tehtävänä oli oman kenttäorganisaationsa puitteissa huolehtia tietyistä merenkulun perustarpeista: väylistä, turvalaitteista, luotsauksesta ja merialueiden kartoituksesta. Lisäksi sen tuli valvoa kauppalaivastoa ja sen henkilökuntaa. Merenkulkulaitoksen toimenkuvaan kuului myös oman alansa asiantuntijajäsenenä toimiminen lakeja ja asetuksia säädettäessä. (Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. Navigare Necesse, Merenkulkulaitos 1917–1992. Helsinki: Merenkulkulaitos.)

Merenkulkuhallituksen päätehtäviksi määriteltiin luotsi- ja majakkalaitoksen hoito, merenkulun, laivanrakentamisen, -mittauksen ja – tarkastuksen valvonta ja laivarekisterinpito. Näiden lisäksi viraston tehtäviin kuului valtion jäänmurtaajien, merenkulkuoppilaitosten, satamien ja merimieshuoneiden valvonta ja merenkulkuilastojen ylläpitäminen. Ensimmäisen Merenkulkulaitoksen (1917-1920) organisaatio koostui neljästä osastosta: Luotsi- ja majakka-, Merenkulku-, Tekninen- ja Kans-

liaosasto, joista vastasi ylitirehtööri. Perustamisestaan lähtien merenkulkuhallitus oli kauppa- ja teollisuusministeriön alainen organisaatio. (Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. *Navigare Necesse, Merenkululaitos 1917–1992*. Helsinki: Merenkululaitos.)

Merenkululaitoksen organisaatioita on uudistettu sen historian aikana useita kertoja, mutta perustoimintoja käytännön tasolla ne eivät ole oleellisesti muuttaneet. Mainittavia uudistusajankohtia ovat olleet vuodet 1921, 1926, 1937, 1945, 1955, 1965. Kuten mainittiin edellä, muutokset olivat lähinnä hienosäätöä ja ilmeisin syy muuttumattomuuteen saattoi johtua siitä, että pääjohtajina oli ikärakenteeltaan varsin varttuneita henkilöitä, jotka eivät olleet luonteeltaan muutoshalukkaita. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että laitos olisi jäänyt kehityksestä jälkeen kansainvälisesti tai toiminnallisesti ajatellen. Kehitystrendi kohdistui pikemminkin teknisiin asioihin kuin organisaatiomuutoksiin. (Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. *Navigare Necesse, Merenkululaitos 1917–1992*. Helsinki: Merenkululaitos.)

Dynaamisempi kehitys alkoi kuusikymmenluvun puolella, jolloin tuli merenkulullisia uusia haasteita. Laivojen polttoaine vaihtui hiilestä öljyyn ja myös öljykuljetusten määrä oli kasvanut aivan uusiin lukemiin, mikä toi mukanaan myös Suomen liittymisen kansainvälisiin merellisen ympäristön suojelusopimuksiin. Aluskoon suureneminen toi uusia vaatimuksia, samoin laivojen tekninen kehitys. Kotimaaisesta näkökulmasta katsottuna haluttiin lisätä talvimerenkulkua Perämeren satamiin. – Näihin aikoihin perustettiin liikenneasioita hoitamaan liikenneministeriö ja samalla ajatus merenkululaitoksen liittämisestä siihen tuli esille. (Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. *Navigare Necesse, Merenkululaitos 1917–1992*. Helsinki: Merenkululaitos.)

Hallinnonalojen muutoksien läpivienti vei kuitenkin yllättävän pitkään – osin ehkä sen vuoksi, että oli olemassa periaate vanhoista tottumuksista kiinnipitämisestä pitkin perinteineen. Vuosina 1980 ja 1982 silloinen kansliapäällikkö Reino Auvinen palasi 1970-luvun siirtosuunnitelmiin, jossa korostettiin kuljetustaloudellisen kokonaissuunnittelun tärkeyttä ja sitä, että myös merenkulun elinkeinopoliittiset asiat voitaisiin vaihtaa kauppa- ja teollisuusministeriöstä liikenneministeriöön. Tahtotila

tähän löytyi vasta kahdeksankymmentäluvun lopulla ja merenkululaitos siirtyi liikenneministeriön alaisuuteen 1.9.1989. (Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. Navigare Necesse, Merenkululaitos 1917–1992. Helsinki: Merenkululaitos.)

Edellä mainittu hallinnonalan uudistus oli koko merenkululaitoksen historiassa suurin. Sen tuoma osastojako pysyi ennallaan aina seuraavaan, vuoden 1990 suureen organisaatiouudistukseen saakka. (Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. Navigare Necesse, Merenkululaitos 1917–1992. Helsinki: Merenkululaitos.)

3 MERENKULKULAITOS ENNEN UUDISTUSTA

3.1 Merenkululaitoksen ja meriturvallisuustoiminnon toiminta-ajatus ja tavoitteet ennen uudistusta

Säädösperustana oli Laki Merenkululaitoksesta (939/2003, muutos 429/2006) 5 § ja Valtioneuvoston asetus Merenkululaitoksesta (504/2006) 5 §

Merenkululaitos oli merenkulun turvallisuudesta, väylänpidosta, merikartoituksista ja talvimerenkulun avustamisesta ja yhteysaluspalveluista vastaava viranomainen. Sen lisäksi merenkululaitos vastasi meriliikenteen ohjauksesta ja luotsauksen viranomaistoiminnasta.

Meriturvallisuustoiminto toimi Merenkululaitoksen osana. Meriturvallisuustoiminto vastasi alusturvallisuudesta, alusten ja satamarakenteiden turvatoimista, veneilyn turvallisuudesta sekä niiden valvonnasta.

3.2 Säädestausta ja tehtävät

Päätehtävät perustuen Merenkululaitoksen tehtävistä säädettyyn lakiin 939/2003, 2§:n mukaisesti olivat:

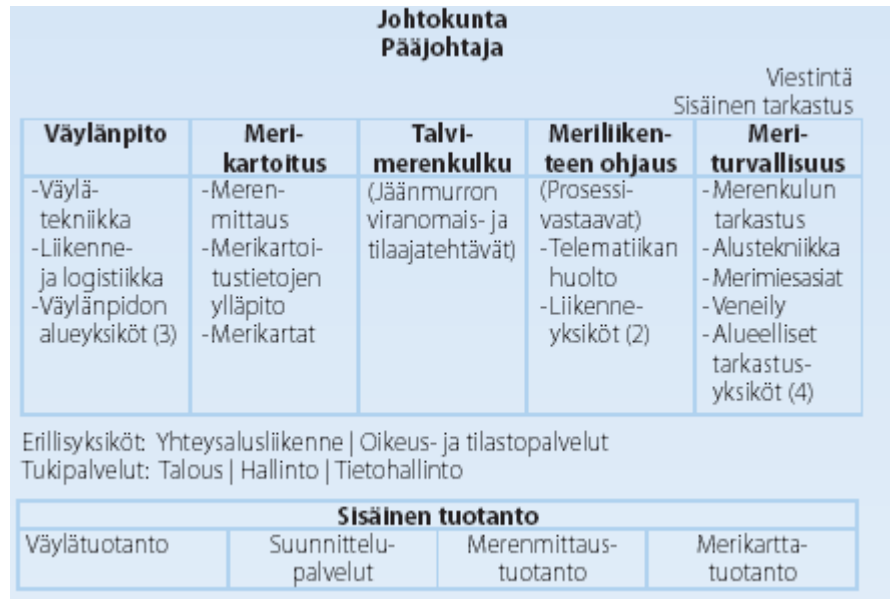
- 1) huolehtia hallinnoimiensa vesiväylien ylläpidosta ja kehittämisestä
- 2) ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa

- 3) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä
- 4) huolehtia alusliikennepalvelujen ylläpidosta ja kehittämisestä
- 5) huolehtia vesiliikenteen turvallisuudesta ja alusturvallisuudesta (Meriturvallisuustoiminto)
- 6) huolehtia vesiliikenteeseen liittyvistä turvatoimista (Meriturvallisuustoiminto)
- 7) huolehtia jäänmurtoon, väyläaluspalveluihin ja saariston yhteysalusliikenteeseen liittyvistä viranomais- ja tilaajatehtävistä
- 8) huolehtia niistä luotsaustoimintaan kuuluvista tehtävistä, jotka eivät muun lain mukaan kuulu Luotsausliikelaitokselle
- 9) huolehtia alan kansainvälisestä yhteistyöstä (Meriturvallisuustoiminto)
- 10) alusrekisteri ja aluskiinnitysasioiden hoitaminen
- 11) myöntää merenkulun ja muun vesiliikenteen edistämiseen kuuluvia alustuksia

Merenkulun ja veneilyn turvallisuutta säätelee mm merilaki (674/1994) ja vesiliikennelaki (463/1996). Niihin liittyviä säännöksiä on myös muissa laeissa ja alemmanasteisissa säännöksissä, joita ovat esimerkiksi:

- a) meripelastuslaki
- b) laki alusturvallisuuden valvonnasta
- c) laki alusten jääluokista ja jäänmurtaaja-avustuksesta
- d) laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta
- e) laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä
- f) laki eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista

3.3 Merenkulkulaitoksen organisaatiorakenne



Kuva 1. Merenkulkulaitoksen organisaatiokaavio ennen uudistusta (Meriväylä 3/2006)

Merenkulkulaitos muodostui toiminnoista, sisäisestä tuotannosta, erillisyksiköistä, tukipalveluista ja esikuntayksiköistä. Tulosyksiköitä olivat toiminnot ja sisäinen tuotanto. (Merenkulkulaitos 2009)

3.3.1 Väylänpitotoiminto

Väylänpito-toiminto koostui väyläteknisestä yksiköstä, liikenne- ja logistiikkayksiköstä ja väylänpidon alueyksiköistä. Niitä olivat Suomenlahden, Lounais-Suomen, Länsi-Suomen ja Järvi-Suomen yksiköt.

Väylänpito-toiminnon päätehtäviin kuului väyliä ja kanavien kehittäminen ja ylläpitäminen ja muiden väylänpitäjien valvonta. Sen lisäksi niitä olivat väyliin liittyvät viranomais- ja tilaajatehtävät, hankkeiden suunnitteleminen ja vahvistaminen sekä toteuttaminen. Merkittävä panos oli myös väylästrategian ja –ohjelmien laatimisessa, niihin liittyvien palvelu- ja laatuluokituksissa sekä säädösten valmistelussa. Väylänpidon toimialueeseen kuului myös kansainvälinen tutkimus ja yhteistyö. (Merenkulkulaitos 2009)

Väylätekkinen yksikkö vastasi väylätoiminnan ja siihen liittyvien säädösten kehittämisestä, väyläverkon esisuunnittelusta, varsinaisesta suunnittelusta ja kehittämisestä sekä turvalaitteiden rakenne- ja laitetekniikasta ja turvalaitejärjestelmistä. Yksikkö kehitti myös rakennuttamis- ja hankintamenettelymalleja. (Merenkulkulaitos 2009)

Liikenne- ja logistiikkayksikön tehtävät kattoivat väylänpitoon liittyvät yhteiskuntataloudelliset hankearvioinnit, niihin kuuluvat perusteiden kehitystehtävät ja vesiliikenteen vaikutusselvityksien laadinnat. Myös laitokselle kuuluvat kauppasatama-asiat ja EU:n ja TEN-liikenneverkon ja aluekehitysohjelmien koordinoititehtävät olivat yksikön alaisia toimintoja. (Merenkulkulaitos 2009)

Väylänpidon yksiköitä olivat Suomenlahden, Lounais-Suomen, Länsi-Suomen ja Järvi-Suomen alueyksiköt, jotka huolehtivat omalla alueellaan väylien, väylätietojen ja kanavien ylläpidosta ja kehittämisestä, kuin myös operatiivisten väylänpidon tehtävien tilaamisesta ja valvonnasta. Näille yksiköille kuuluivat lisäksi oman alueen kiinteistönhuoltoon liittyvät talonrakennus-, toimitila- ja kiinteistöasioiden hoito ja ylläpito sopimus- ja kiinteistörekistereineen. Järvi-Suomen yksikölle kuului edellisten lisäksi kanavamuseotoiminta ja Saimaan kanavan vuokra-aluetta koskevat kanavatoimintaan liittyvät asiat. (Merenkulkulaitos 2009)

3.3.2 Merikartoitustoiminto

Merikartoitus-toimintoon kuuluivat merenmittaus-, merikartta- ja merikartoitustietojen ylläpitoyksiköt. Sen tehtävät koostuivat merenmittauksen ja merikarttojen valmistus viranomais- ja tilaajatehtävissä, kartoitustietojen hallinnoinnista ja arkistoinnista, kartoitusohjelmien laadinnasta, merivaroitussjärjestelmän toiminnasta, kehittämisestä ja tiedottamisesta sekä niihin liittyvästä kansainvälisestä yhteistyöstä. (Merenkulkulaitos 2009)

Merenmittausyksikkö huolehti merikarttatuotannosta, maanpuolustusta ja muita yhteiskunnan tarpeita palvelevan merenmittauksen ja geodeettisten mittauksen hankinnasta, yleisestä ohjeistuksesta, kansainvälisestä yhteistyöstä ja standardoin-

nista. Lisäksi sillä oli asiantuntijatehtäviä, jotka liittyivät meri- ja meriväyhykerajoihin ja yleisiin kartastotöihin.(Merenkulkulaitos 2009)

Merikarttayksikkö suunnitteli, kehitti ja valmisti viralliset merikartat, julkaisut ja niihin liittyvät palvelut. Myös kansainvälinen yhteistyö, standardointi ja ohjeistus, merikarttojen ja julkaisujen jakelun järjestäminen ja merivaroitussjärjestelmän toiminnasta ja muutoksista tiedottaminen ja sotilasmerikarttatoiminto olivat päätehtäviä.(Merenkulkulaitos 2009)

Merikartoitustietojen ylläpitoyksikkö kokosi ja ylläpiti merikartoitustietoja, huolehti johdettujen aineistojen tuottamisesta ja ajantasaisti merikartoitustietojen luovuttamisen julkaisuja ja tuotteita varten. Sen tehtäviin kuului lisäksi merikartoituksen rekisterien ja tiedonhallinnan kehittäminen.(Merenkulkulaitos 2009)

3.3.3 Talvimerenkulkutoiminto

Talvimerenkulkutoiminto vastasi talvimerenkulun sujuvuudesta. Siihen kuuluivat jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtävät ja talvimerenkulun valtakunnallinen koordinointi, ohjaus ja kehittäminen sekä sen avustuskautta ja – rajoituksia koskevien päätösten ja niistä poikkeamisien tekeminen. Lisäksi talvimerenkulkutoimintoon liittyi toimialan tutkimus- ja kehitystehtävät ja kansainvälinen yhteistyö.(Merenkulkulaitos 2009)

3.3.4 Meriliikenteen ohjaus

Meriliikenteen ohjaus -toiminto koostui liikenne-, luotsauksen viranomais- ja telematiikkayksiköistä. Meriliikenteen ohjaus-toiminto vastasi useista erityyppisistä järjestelmistä ja toiminnoista, kuten VTS-viranomaisen tehtävät, alusliikennepalvelut, alusten reittijako- ja ilmoittautumisjärjestelmät, luotsauksen ja itämerenluotsauksen viranomaistehtävät, turvallisuus- ja rannikkoradiotehtävät. Näiden lisäksi meriliikenteenohjauksen merkittävimpiin tehtäviin kuului huolehtia laitoksen radionavigointi- ja liikennetelemaattisista järjestelmistä.(Merenkulkulaitos 2009)

Liikenneyksikköön kuului alueelliset VTS-keskukset: Archipelago-VTS, Bothnia-VTS, Helsinki-VTS, Saimaa-VTS, West Coast-VTS ja rannikko- ja turvallisuusradio Turku Radio. Liikenneyksikön alaisuuteen kuului huolehtia alusliikennepalveluista, turvallisuus- ja rannikkoradiopalveluista, alusten ilmoittautumis- ja reittijärjestelmistä ja niiden palveluiden tuottamisesta, suunnittelusta ja kehittämisestä. (Merenkulkulaitos 2009)

Luotsauksen viranomaisyksikön tehtävänä oli huolehtia luotsauksen ja itämerenluotsauksen viranomaistehtävistä ja luotsinkäyttövelvollisuuden valvonnasta. Sen lisäksi luotsauksen viranomaisyksikkö teki yhteistyötä jäänmurron tilaaja- ja viranomaistehtävissä Talvimerenkulku-yksikön kanssa. (Merenkulkulaitos 2009)

Telematiikkayksikön tehtävänä oli huolehtia radionavigointi- ja liikennetelemaattisten järjestelmien, operatiivisten telemaattisten järjestelmien, VTS-järjestelmien sekä turvallisuus- ja rannikkoradioverkon kehittämisestä, huollosta ja rakentamisesta. (Merenkulkulaitos 2009)

3.3.5 Meriturvallisuustoiminto

Meriturvallisuus oli Merenkulkulaitoksen toiminto, johon kuului merenkulun tarkastusyksikkö, alustekninen yksikkö, merimies- ja veneily-yksiköt sekä alueelliset Suomenlahden, Pohjanlahden, Saaristomeren ja Järvi-Suomen tarkastusyksiköt. Meriturvallisuusyksikön tehtäviä olivat alusten tarkastus- ja katsastustoiminta, miehityksen määrittäminen, laivaväen ja alusliikenneohjaajien pätevyyskirjojen ja pätevyystodistusten myöntäminen, joiden lisäksi meriturvallisuustoiminnon tutkimus- ja kehitystoiminta ja yhteistyö kansainvälisesti. Tärkeän osan toimintaa muodosti alusten, satamien ja satamarakenteiden turvatoimet, vaarallisten aineiden kappaletavarakuljetusketjun turvallisuuden varmistavat tehtävät ja veneilyyn liittyvien turvallisuusseikkojen valvonta. (Merenkulkulaitos 2009)

Merenkulun tarkastusyksikön toiminta ohjasi alusten tarkastus- ja katsastustoimintaa ja ulkomaisten alusten satama- ja isäntävaltiovalvontaa ja se huolehti yhteistyössä alusteknisen yksikön ja alueellisten tarkastusyksiköiden kanssa kansainväliseen liikenteeseen asetettavien alusten peruskatsastuksia. Yksikkö hyväksyi sen li-

säksi alusten operatiiviset ja tekniset järjestelyt ja laivaväen asunnot ja osallistui lastiturvallisuuden kehittämiseen.(Merenkulkulaitos 2009)

Alusteknisen yksikön merkittävimpiä tehtäviä oli meriympäristön suojeluun ja lastien kuljettamiseen liittyvien asioiden ja rakenteiden, varusteiden, järjestelyiden ja toimintojen hyväksyminen. Sen lisäksi se suoritti Merenkulkulaitokselle määrättyjen vaarallisten aineiden kappaletavarakuuljetusketjun turvallisuuden varmistavia tehtäviä. Aluksenmittauksesta ja alusten jääluokkiin liittyvät toiminnot kuuluivat alustekniselle yksikölle.(Merenkulkulaitos 2009)

Merimiesyksikkö päätti alusten miehityksestä, myönsi laivaväen ja alusliikenneohjaajien pätevyyskirjat ja – todistukset. Se myös valvoi edellä mainittujen pätevyyskseen kansainvälisestä laatuvaatavuudesta, piti merimiesrekisteriä, VTS-pätevyysrekisteriä ja huolehti merimieslääkärintodistuksiin liittyvistä asioista ja poikkeusluvista.(Merenkulkulaitos 2009)

Veneily-yksikkö huolehti huviveneiden viranomaisvalvonnasta, veneiden tuoteturvallisuudesta ja ympäristövaikutuksista. Kansainvälinen veneilyturvallisuussääntösten kehitystyö, veneilijöiden ja viranomaisten välisen yhteistyön edistäminen ja valistus kuuluivat veneily-yksikön ydintoimintaan.(Merenkulkulaitos 2009)

Alueelliset tarkastusyksiköt sijaitsivat Helsingissä, Turussa, Savonlinnassa ja Vaasassa, toimipisteet Kotkassa, Oulussa, Tampereella ja Maarianhaminassa. Tekniseen yksikköön sisältyi myös ympäristöjaos. Alueellisten tarkastusyksiköiden tehtävänä oli huolehtia lippu-, satamavaltio- ja isäntävaltiovalvontaan kuuluvista paikallisista tarkastuksista ja katsastuksista, kotimaan- ja ulkomaanliikenteen alusten ISM- ja ISPS-auditoinneista. Näkyvimpiä tehtäviä olivat myös teknisen aineiston ja suunnitelmien hyväksyminen, merioikeus- ja merionnettomuusasioista huolehtiminen ja katsastusrekisterin ylläpitäminen. Sen lisäksi yksiköt arvioivat ja tarkastivat yhteistyössä merenkulun tarkastusyksikön ja alusteknisen yksikön kanssa alusten ja satamarakenteiden turvajärjestelyitä.(Merenkulkulaitos 2009)

3.3.6 Sisäinen tuotanto

Sisäinen tuotanto koostui väylänpidon ja merenmittauksen tuotannosta. Toiminnot käsittivät toimeksiannosta tai sopimus pohjalta väylänpidon ja merenmittauksen tehtävät, sen koordinoinnin, kehittämisen ja ohjauksen sekä niihin liittyvän kansainvälisen yhteistyön. Olennainen osa oli kiinteistöhuollolliset talonrakennus-, toimitila- ja kiinteistöasioiden tehtävät. (Merenkulkulaitos 2009)

Merenmittauksen ja suunnittelun palvelutuotannon -yksikkö suoritti merikarttatuo-
tanta, väylänpitoa ja muita yhteiskunnan tarpeita palvelevaa mittausta ja tuotti
valtakunnallisesti väylien ja muun vesirakentamisen suunnittelu- ja asiantuntija-
palvelua sekä suunnittelujärjestelmiä. (Merenkulkulaitos 2009)

Rannikon palvelutuotantoyksikkö tuotti laitoksen toimintalinjojen mukaista ranni-
kon väylien ja turvalaitteiden hoitoon, ylläpitoon ja rakentamiseen liittyviä palve-
luita, huolehti kaluston käytöstä ja ylläpidosta.

Sisävesien palvelutuotantoyksikön tehtävät kattoivat samat palvelut kuin rannikon
palvelutuotantoyksikkö, mutta alueena olivat järvialueet. (Merenkulkulaitos 2009)

3.4 Erillisyksiköt

Erillisyksiköitä olivat oikeus- ja tilastopalveluyksiköt ja yhteysalusliikenneyksik-
kö.

Merenkulullisesta näkökulmasta katsottuna merkittävin tehtävä oli Oikeus- ja tilas-
topalveluyksikkö, joka vastasi alusrekisterin pitämisestä ja aluskiinnityksien vah-
vistamisesta, paitsi Ahvenanmaan aluksista. Sen lisäksi yksikkö vastasi kauppaa-
alustukiasioista, lästimaksuista suoritettavista avustuksista ja merenkulkuilastojen
laatimisesta. (Merenkulkulaitoksen työjärjestys 4.3.2009 Dno 384/02/2009)

Osa Meriturvallisuustoimintojen tehtävistä, esim. alusturvallisuuteen liittyvät toi-
menpiteet, oli ulkoistettu luokituslaitoksille – valvonta säilyi kuitenkin meriturval-
lisuustoiminnoilla.

3.5 Meriturvallisuustoiminnon sidosryhmät

Meriturvallisuustoiminnon sidosryhmiä olivat luokituslaitokset, varustamot, telakat, satamat, merenkulkijat, työmarkkinajärjestöt (merenkulun työntekijä- ja työnantajajärjestöt) sekä ulkomaiset vastaavat viranomaiset. (Merenkulkulaitos 2009)

Meriturvallisuustoimintaan oleellisesti kuului myös kansainvälinen yhteistyö ja siihen liittyvät organisaatiot. Tärkeimpinä voidaan mainita IMO (International Maritime Organisation), HELCOM, IMSO ja Paris MOU. Merkittäviä meriliikenteen ja ympäristön turvallisuutta sääteleviä IMO- yleissopimuksia ovat SOLAS, MARPOL, SAR, STCW ja Tonnage Convention. (Taustaselvitys liikenne- ja viestintäministeriölle, 2.6.2008)

4 LIIKENNEVIRASTO

4.1 Toiminta-ajatus

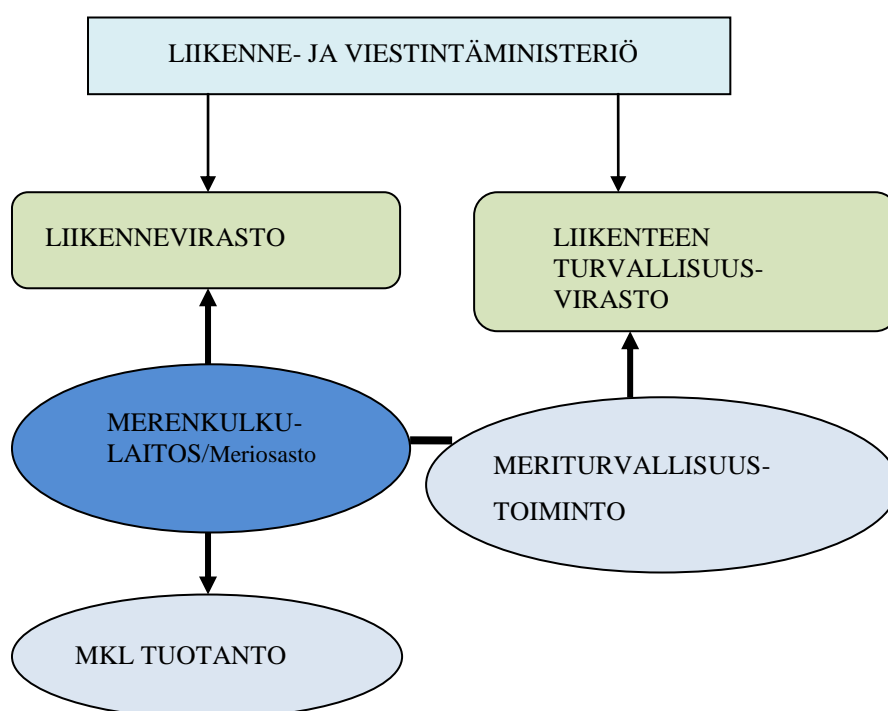
”Väylävirasto huolehtii yhteistyössä sidosryhmiensä kanssa, että Suomessa on kansalaisten ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeita palveleva, toimiva, energiatehokas, ympäristöystävällinen ja turvallinen liikennejärjestelmä, joka varmistaa Suomen ja sen eri alueiden kilpailukyyn.” (Liikennehallinnon virastouudistus, Väyläraportti: uudistuksen pääperiaatteet, LVM 13.10.2008).

4.2 Liikennevirastolle kuuluvat toimet

Viraston tärkein tehtävä on toteuttaa eduskunnan ja hallituksen linjaamaa liikennepolitiikkaa ministeriön ohjauksessa ja tukea ministeriötä kokonaisvaltaisen liikennepolitiikan valmistelussa, vastata (n. 19 miljardin euron) väyläomaisuudesta, ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää ennakoivasti, asiakaslähtöisesti ja tehokkaasti yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa, hyödyntäen monipuolista keinovälikkoimaa ottaen huomioon turvallisuuden ja ympäristövaatimukset. (Liite 1, laki liikennevirastosta)

Muita merkittäviä toimia ovat liikenneväylien turvallisuudesta, päivittäisestä liikennöitävyydestä, kunnosta ja kehittämisestä. Väylänpidon tuotteet hankitaan palveluntuottajilta ja niiden hankintaohjaus tapahtuu elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarakeskuksissa (ELLU). (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

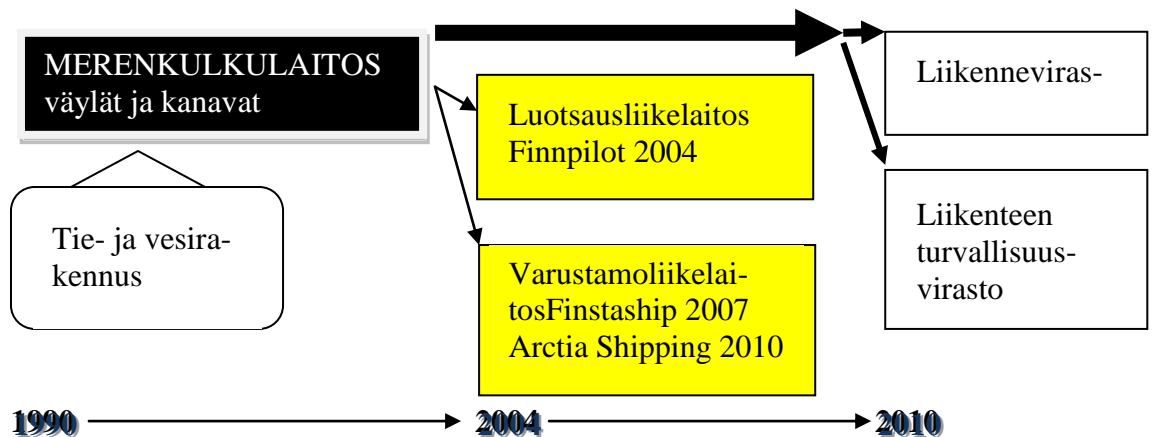
Sen lisäksi väylävirasto kantaa päävastuun toimialaansa liittyvästä tutkimuksesta, kehityksestä ja osaamisen kehittämisestä, antaa liikenteeseen ja väyliin liittyviä normeja ja lupia ja osallistuu toimialaansa liittyvään säädösvalmisteluun.



Kuva 2. Virastotekninen organisaatorakenne 2010

Merenkululaitos jakaantui virastouudistuksen yhteydessä kahteen osaan siten, että ns. väylätoiminnot siirrettiin osaksi väylävirastoa ja liikenteen ohjaustoiminnot osaksi liikenteen turvallisuusvirastoa. Merenkululaitoksesta siirtyivät liikennevirastoon kaikki sellaiset tehtävät, jotka eivät siirtyneet perustettavaan tuotantoyhtiöön tai joita ei yhdistetty liikenteen turvallisuusvirastoon. (Net Effect Oy, Väyläviraston sijoittamisselvitys 9.3.2009)

Merenkulkulaitoksen luotsausyksikkö ja jäänmurtopalvelut erkanivat jo vuoden 2004 alussa Merenkulkulaitoksesta ja ryhtyivät toimimaan itsenäisinä valtion liikelaitoksina: Luotsausliikelaitos (Finnpilot) ja Varustamoliikelaitoksena (Finstaship).



Kuva 3. Merenkulkulaitoksen kehitys

Vuonna 1990 vesitiet ja kanavat siirtyivät Tie- ja vesirakennushallitukselta Merenkulkulaitokselle. Edelleen 2004 Merenkulkulaitoksesta eriytettiin Varustamoliikelaitos ja Luotsausliikelaitos. Lopullinen uudistus vuoden 2010 alussa, jolloin sisäinen tuotanto yhtiöitettiin, meriturvallisuustoiminto ja luotsausviranomainen siirtyivät Liikenteen turvallisuusvirastoon ja muut toiminnot Liikennevirastoon.

4.3 Toteutuminen käytännössä

Vuoden 2010 alusta aloitti toimintansa uusi Liikennevirasto. Se muodostuu Merenkulkulaitoksen, Ratahallintokeskuksen ja Tiehallinnon toimintojen eli kolmen väyläviraston yhdistämisestä. Sen pääjohtajaksi nimitettiin Juhani Tervala. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Varustamoliikelaitoksen (Finstaship) toiminnoista perustettiin Arctia Shipping Oy. Sen tehtävänä on tuottaa jäänmurtopalveluja, monitoimialusten erikoispalveluja ja yhteysalusliikennepalveluja ja muuta vesiliikennettä palvelevaa toimintaa Suomes-

sa ja ulkomailla. Sen lisäksi Arctia Shipping Oy harjoittaa alusten hoitopalvelu- ja rahtaustoimintaa kotimaassa ja ulkomailla. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto yhtiöitettiin Meritaito Oy:ksi. Sen tehtävänä on vesiväylien hoito, kanavien käyttö ja kunnossapito. Sen lisäksi Meritaidon palveluihin kuuluvat ympäristövahinkojen ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvät tehtävät, vesirakentaminen, suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut, merenmittaus ja muut vesiväyliin ja – rakentamiseen läheisesti liittyvät tehtävät. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

4.4 Liikenneviraston meriosasto

Meriosaston toiminnot on jaettu viiteen osioon: kauppamerenkulun tuet, liikenteen ohjaus, merikartat, talvimerenkulku sekä väylät ja kanavat. (Liite 2, Liikenneviraston meriosaston organisaatiokaavio)

Kauppamerenkulun tukia säädetään laissa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta (1277/2007). Liikennevirasto myöntää valtion talousarvioon vuosittain varatuista määrärahoista tukea Suomen lipun alla meriliikenteessä olevien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi. Tuki liittyy nimenomaan miehistökustannuksiin. Tuen edellytykset ja määrä ovat säädetty lain 10–12 §:issä.

Meriliikenteen ohjaus tarjoaa kauppamerenkululle ja muulle vesiliikenteelle alusliikenne- ja radionavigaatiopalveluita. Alusliikennepalveluista merkittävimmät ovat VTS (Vessel Traffic Service) ja GOFREP. Tällä hetkellä on viisi VTS-keskusta: Helsingissä, Nauvossa, Porissa, Vaasassa ja Lappeenrannassa. Niiden valvonta-alueet kattavat kaikki rannikon kauppamerenkulun väylät sekä Saimaan syväväylän. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Suomenlahden alusliikenteen pakollinen ilmoittautumisjärjestelmä (GOFREP) kattaa kansainvälisen merialueen Suomenlahdella. Satelliittinavigointia (DGPS) tukee kansainvälisten standardien mukaisen DGNSS-palvelu. DGPS-järjestelmän tärkeimpiä sovelluksia tavallisen navigaation lisäksi on alusten automaattinen tunnis-

tusjärjestelmä AIS (Automatic Identification System).(Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Meripelastuslain mukaan Liikennevirasto vastaa merenkulun turvallisuusradioliikenteestä Suomessa ja hoitaa merenkulun hätäradioliikenteen Saimaan syväväylästä alueella. Turku Radion tehtävänä on huolehtia merenkulun turvallisuusradioliikenteestä, johon kuuluvat merenkulkuvaroitukset, sää- ja jäätiedotukset ja liikenneilmoitukset merenkulkijoille. Turku radio varmistaa merenkulun hätäradioliikenteen hoitoa Suomen merialueilla. Sen lisäksi se ylläpitää tietokantaa vaarallisista lasteista ympäristöonnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä tukee jäämurtajien työtä välittämällä alus- ja reittitietoja. Alusten turvallista navigointia Suomen vesiväylillä tuetaan riittävällä väylien visuaalisella merkinnällä ja kohdennetuilla radionavigointipalveluilla. Alusten tutkanavigoinnin tueksi on useisiin perinteisiin turvalaitteisiin asennettu tutkaheijastimia ja/tai tutkamajakoita. Satelliittinavigointia tukee kansainvälisten standardien mukainen DGNSS-palvelu. PortNet on meriosaston satamaliikenteen tietojärjestelmä, jota ylläpitää telematiikkayksikkö, joka myös vastaa sen kehittämisestä.(Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Merikarttaosasto tuottaa IMO:n SOLAS -säännösten alaisia ajantasaisia merikarttoja, kuten vektorimuotoisia ENC-karttoja (Electronic Navigational Chart). Karttatuotanto kattaa meri- ja järviolueet, osaston tehtäviin kuuluu myös merikarttojen päivityspalvelu ja se toimittaa Tiedonantoja merenkulkijoille – lehteä. Merikarttojen myynti on osa karttaosaston palvelutuotantoa.(Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

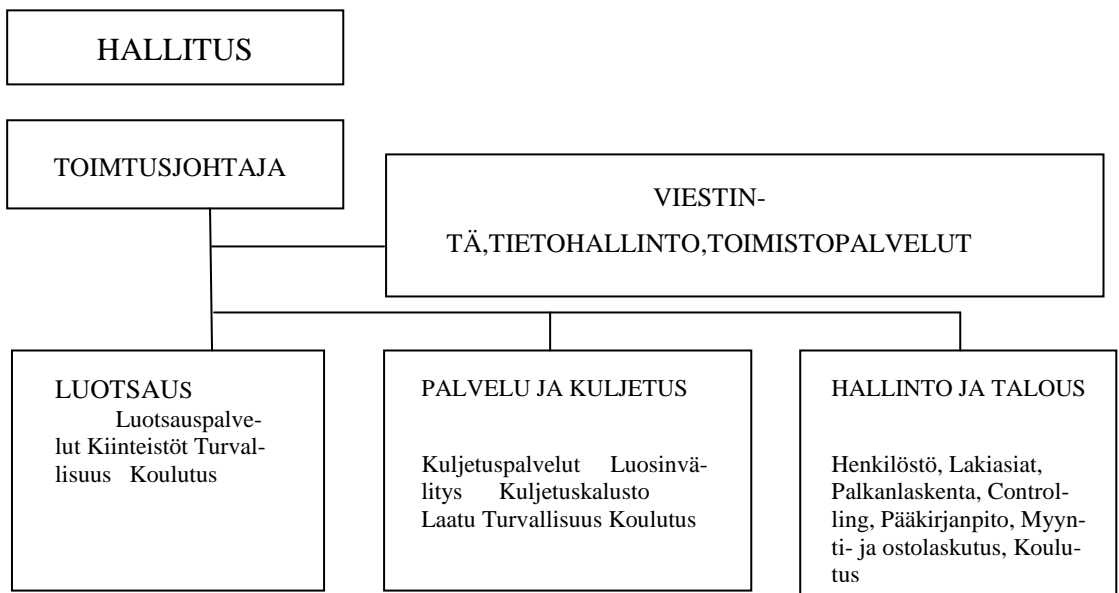
Talvimerenkulku vastaa meriliikenteen avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta. joka rakentaa kansallista jäänmurtopolitiikkaa ottaen huomioon asiakkaiden erilaiset tarpeet. Liikennevirasto on myös vahvasti mukana kansainvälisessä yhteistyössä. Osasto tekee talvimerenkulun avustuskautta, erivapauksia ja liikennerajoituksia koskevat päätökset. Merenkulun varmistamiseen tarvittavat jäänmurtopalvelut se hankkii Varustamoliikelaitokselta (Arctia Shipping) ja muilta yrityksiltä, joista voidaan mainita esimerkiksi Alfons Håkans Oy Ab. Talvimerenkulkuosasto valvoo

jäänmurtopalvelujen laatua sekä sitä koskevia sopimuksia. Sen tehtäviin kuuluu myös sidostyhmien tyytyväisyyden seuranta. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Väylät ja kanavat-osasto huolehtii valtaosasta Suomen vesitieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä. Rannikkoväylillä on merenkulun turvalaitteita yli 33 000 kpl, joita ovat majakat, poijut, viitat ja linjataulut. Noin 25 000 niistä on väylät ja kanavat-osaston ylläpidon alaisuudessa. Saimaan järviolueelta merelle johtavan Saimaan kanavan lisäksi väylästöön kuuluu 33 muuta sulkukanavaa, joiden huolto ja ylläpito kuuluu osaston tehtäviin. Koska toiminnassa huomioidaan kauppamerenkulun ja kattavasti myös muun liikenteen tarpeet, voidaan katsoa toiminnan pääpainon olevan väylien ylläpitämisessä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

4.5 Liikenneviraston alaiset osakeyhtiöt

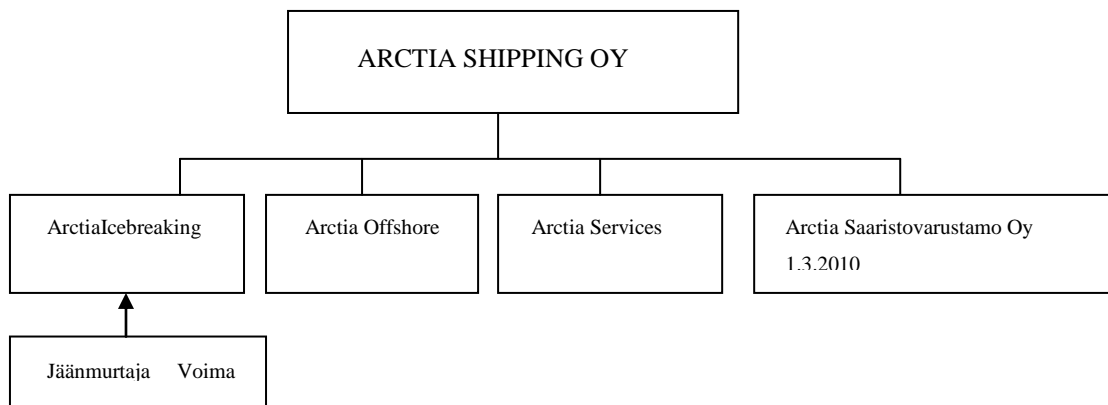
Finnpilot on valtion omistama luotsausliikelaitos, jonka tehtävänä on tukea ja edistää vesiliikenteen turvallisuutta ja toimintaedellytyksiä.



Kuva 4. Finnpiilot organisaatiokaavio

Toimitusjohtaja vastaa hallitukselle. Tukipalvelut kattavat sisäisen ja ulkoisen viestinnän, normaalit toimistopalvelut sekä tietohallinnon. Edelleen toiminta jakautuu kolmeen yksikköön: luotsaus, palvelu ja kuljetus sekä hallinto ja talous. Asiaksnäkökulmasta katsottuna merkittävin palvelu on luotsinvälitys sekä siihen liittyvä kuljetuskalusto ja hallinnon puolelta myyntilaskutus. Hallinto ja talous -yksikkö palvelee lähinnä yhtiön sisäistä asiakkuutta. (Finnpilot Oy)

Arctia Shipping Oy on erikoisvarustamo, joka tarjoaa jäänmurtopalveluja, monitoimimurtajien offshorepalveluja, lauttaliikenne-, merirakennus- sekä öljyntorjuntapalveluja. Arctia Shipping Oy:n laivastoon kuuluu monipuolisia aluksia pienistä yhteysaluksista monitoimialuksiin: 5 perinteistä jäänmurtajaa, 3 monitoimialusta ja 11 yhteysalusta.



Kuva 5. Arctia Shipping Oy organisaatiokaavio

Arctia Icebreaking Oy:n ydinsaamisalue on jäänmurto, jäänmurtajien aikarahtaus erikoistehtäviin, öljyntorjunta ja infrastruktuuripalvelut. Arctia Offshore Oy:n tarjoamia palveluita ovat esimerkiksi tukialuksina toimiminen erilaisissa vedenalaisissa rakennustehtävissä, kaapelin- ja putkenlaskutoiminnot ja erilaiset kuljetus-, nosto- ja hinaustehtävät. Arctian monitoimimurtajat tuottavat myös Ice Management -palvelua arktisille öljymarkkinoille. Arctia Saaristovarustamo Oy hoitaa matkustajaliikennettä saaristossa reitti- ja tilausliikennepohjalta ja tuottaa kuljetuspalveluita ja rahtausta. (Arctia Shipping Oy)

Meritaito Oy on Merenkululaitoksen tuotantotoiminnoista ja Varustamoliikelaitoksen väyläpalveluliiketoiminnoista 1.1.2010 perustettu yhtiö. Sen tehtävänä on vesiväylien hoito, kanavien käyttö ja kunnossapito, ympäristövahinkojen ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvät tehtävät, vesirakentaminen, suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut, merenmittaus sekä muut vesiväyliin ja vesirakentamiseen liittyvät tehtävät. (Meritaito Oy)

5 LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTO

5.1 Liikenteen turvallisuusviraston toiminta-ajatus

”Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta ja torjuu liikenteen ympäristöhaittoja.” (Liikennehallinnon virastouudistus, Väliraportti: uudistuksen pääperiaatteet, LVM 13.10.2008)

Liikenteen turvallisuusviraston strategiaperusta koostuu seuraavista substanssikohtaisista ja toimintatapamalleista:

1. Liikennejärjestelmä ei aiheuta kuolemia tai vakavia onnettomuuksia, johon pyritään liikenteen tehokkaalla valvonnalla ja epäkohtiin puuttumalla.
2. Liikenteen päästöt alittavat EU:n Suomelle asettamat päästötavoitteet, se saavutetaan puuttumalla tehokkaasti ympäristövaikutuksiin.
3. Luvatut palvelut toimitetaan kustannustehokkaasti ja tasapuolisesti, merkittävä osa palveluista tarjotaan sähköisin kanavin.
4. Liikenteen turvallisuusvirasto on haluttu yhteistyö- ja sopimuskumppani ja vahva kansainvälinen vaikuttaja, joka huomioi toiminnassaan Suomen erityispiirteet ja yhteiskunnan tarpeet.
5. Liikenteen turvallisuusvirasto yhdistää liikennemuotokohtaiset kulttuurit ja osaamisen eri liikennemuotojen erityispiirteitä kunnioittaen hyväksi ja halutuksi työyhteisöksi luoden ja kehittämällä toimintaansa parhaiden käytäntöjen pohjalta.

6. Palkkaus- ja palkitsemisjärjestelmä on kilpailukykyinen, henkilöstön osaamisen kehittämiseen ja tasapuolisen henkilöstöpolitiikkaan sitoudutaan ja hyvää johtamista ja tuloksellisuutta edellytetään. (Liikenteen turvallisuusvirasto, Pääraenne ja toimialakohtaiset organisaatiot 17.6.2009)

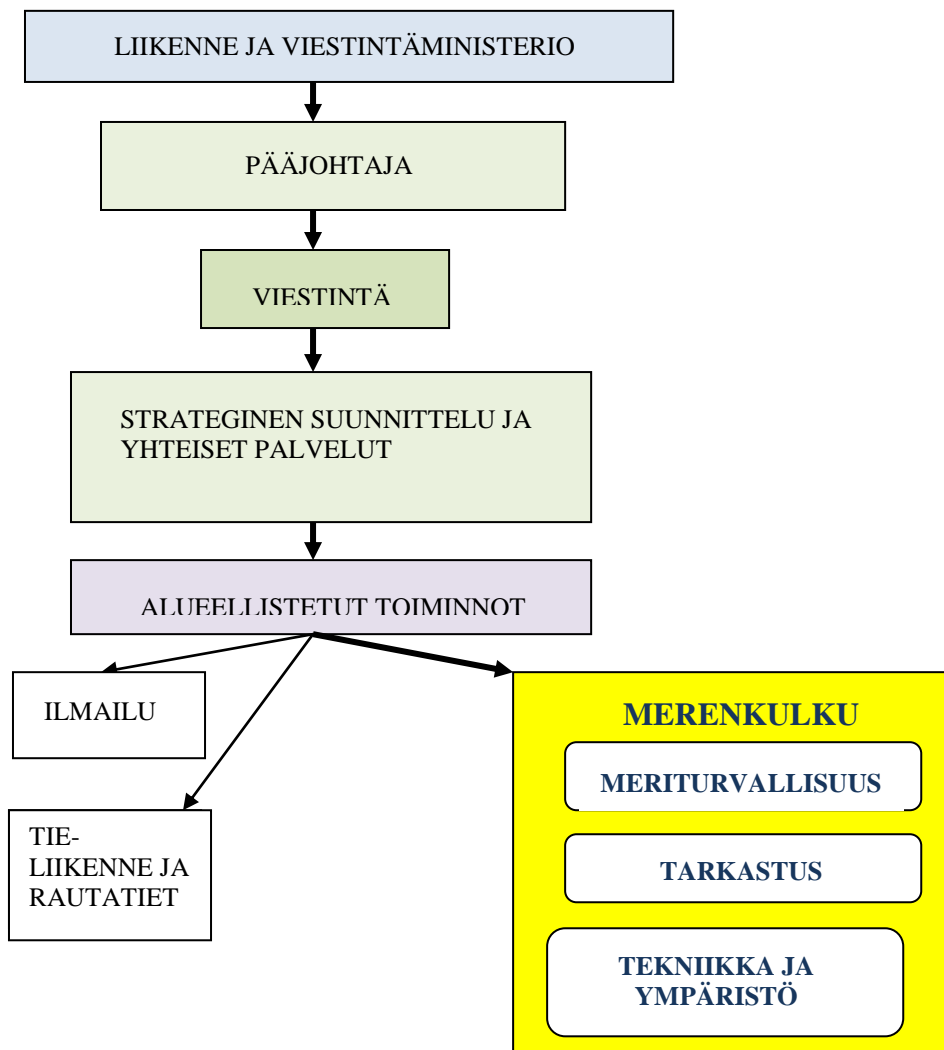
5.2 Liikenteen turvallisuusvirastoon kuuluvat toimet

Turvallisuusvirastojen päätehtävä on huolehtia liikenteen turvallisuudesta ja ympäristöhaittojen rajoittaminen. Merenkulkutoimialan meriturvallisuustoiminnon tehtäväkentässä korostuu turvallisuustehtävien lisäksi terrorismintorjunta. Voidaan todeta, että Merenkulkualan meriturvallisuustoiminto tehtäviensä osalta tosiasiallisesti vastaa turvallisuusvirastoa. (Liite 3, laki Liikenteen turvallisuusvirastosta)

Merenkulkutoimialan toimet ovat: meriturvallisuustoiminto, luotsauksen viranomaistehtävät, alusliikenteen ohjauksen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät sekä alusrekisterin pitäminen. Sen lisäksi turvallisuusviraston merkittäviä toimia ovat toimialalla edellytettävien lupien ja päätöksien antaminen, Suomen edustaminen toimialallaan EU:ssa ja muussa kansainvälisessä yhteistyössä ministeriön linjausten mukaisesti. (Liikennehallinnon virastouudistus, VäliRaportti: uudistuksen pääperiaatteet, LVM 13.10.2008)

5.3 Liikenteen turvallisuusvirastorakenne

Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimii pääjohtaja. Tukitoimintoihin kuuluvat viestintä, strateginen suunnittelu sekä yhteispalvelut ja alueellistetut toiminnot. Väylävirastot jakautuu toimialoittain ilmailuun, tieliikenteeseen, rautatie-liikenteeseen ja merenkulkuun. Niillä kaikilla on omat sisäiset organisaationsa.



Kuva 4. Liikenteen turvallisuusviraston organisaatiokaavio 2010

5.4 Toteutuminen käytännössä

Vuoden 2010 alusta aloitti toimintansa uusi Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikenteen turvallisuusvirasto muodostuu Merenkululaitoksen meriturvallisuustoimintojen, Ajoneuvohallintokeskuksen, Ilmailuhallinnon ja Rautatieviraston yhdistämisestä. Liikenteen turvallisuusviraston pääjohtajaksi nimitettiin Kari Wihlman. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010) (Liite 3, Liikenteen turvallisuusviraston organisaatiokaavio)

Kunkin toimialan tehtävänä on oman vastuualueensa puitteissa huolehtia ja vastata virastolaissa säädetystä tehtävistä. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät virastolain 2 §:n mukaan ovat:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin liittyvistä tehtävistä;
- 5) valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;
- 6) huolehtia kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja hoitaa toimialansa verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;
- 7) antaa toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä;
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;
- 9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;
- 10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;
- 11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Edellä mainittujen tehtävien lisäksi kukin toimialan tehtäviin kuuluu yhteistyö strategisen suunnittelun ja yhteisten palveluiden kanssa, talousarvioesityksen suunnittelu, tietojärjestelmien ylläpito ja kehittäminen sekä oman toimialansa riskien tunnistaminen, määrittäminen ja riskienhallintajärjestelmien ylläpito. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010)

Merenkulkutoimialan erityisiä tehtäviä ovat lisäksi:

- 1) yleisestä meriturvallisuudesta ja veneilyn turvallisuudesta huolehtiminen, meriturvallisuuden kehittäminen sekä meriturvallisuuden valvominen;
- 2) merenkulun turvatoimista huolehtiminen;
- 3) merenkulun rekisteröintitehtävien hoitaminen;

- 4) luotsauksen viranomaistehtävien hoitaminen;
- 5) matkustajan oikeuksiin liittyvistä tehtävistä huolehtiminen siltä osin kuin tehtävä virastolle erikseen säädetään tai määrätään;
- 6) aluskiinnitystehtävien hoitaminen. (Liikenteen turvallisuusviraston työjärjestys 31.12.2009)

5.5 Liikenteen turvallisuusviraston Merenkulkutoimialan osastojen tehtävät

Meriturvallisuusosaston erityisiä tehtäviä ovat alusten tarkastus- ja katsastustoimintojen ohjeistus. Siihen liittyy läheisesti ulkomaisten alusten satama- ja isäntävaltiovalvonnan ohjeistaminen. Satamarakenteiden ja alusten turvajärjestelyiden arviointi, tarkastaminen, hyväksyminen sekä valvonnan järjestäminen, edelleen satamiin sekä kotimaan ja ulkomaanliikenteen alusten ISPS- ja ISM-auditointien ohjeistaminen. Sen lisäksi laivahenkilökunnan pätevyyskirjojen ja pätevyystodistusten antaminen kansainvälisten laatuvaatimusten mukaisesti. Luotsauksen ja Itämerenluotsauksen viranomaistehtävät, samoin kuin luotsinkäyttövelvollisuuden valvonta kuuluvat meriturvallisuus osastolle myös nykyisessä organisaatiossa. Edellä mainittujen lisäksi Meriturvallisuusosasto on vastuussa kansainvälisten ja kansallisten säännösten kehittämisestä ja vaikuttaa EU, IMO ja ParisMou foorumeissa mitä tulee STW, NAV, FSI, COMSAR ja DE(pelastuslaitteet) komiteoiden alaisiin asioihin. Tärkeä tehtävä on myös Liikenteen turvallisuusviraston määräysten ajantasaisuuden ja oikeellisuuden ylläpitäminen toimialalla. (Liikenteen turvallisuusviraston Merenkulkutoimialan työjärjestys 12.3.2010)

Tekniikka- ja ympäristöosaston tärkeimpiä tehtäviä ovat meriympäristön suojeluun ja lastien kuljetuksiin liittyvät viranomaistehtävät, edellä mainittuihin liittyvien rakenteiden, varusteiden, järjestelyjen ja toimintojen hyväksyminen. Edelleen myös uudessa organisaatiossa tekniikkaosaston tehtävissä korostuu veneilyyn liittyvät koulutus ja valistustyö. Myös satama-alueiden vaarillisten aineiden kappaletavarakuljetusketjun turvallisuuteen kuuluvat viranomaistehtävät ovat edelleen tekniikka- ja ympäristöosaston tehtäviä. Edellä mainittujen lisäksi kuten Meriturvallisuusosaston kansainväliset tehtävät paitsi DE pelastuslaitteet. (Liikenteen turvallisuusviraston Merenkulkutoimialan työjärjestys 12.3.2010)

Tarkastusosaston erityistehtäviä ovat lippu-, satamavaltio- ja isäntävaltiovalvontaan kuuluvien paikalliset katsastukset ja tarkastukset, satamien, kotimaan ja ulkomaanliikenteen alusten ISM- ja ISPS auditoinnit. Tarkastusosasto hoitaa myös merioikeus- ja merioikeusasioita, pitää katsastusrekisteriä, ohjaa merenkulun turvallisuusvalvonnan sivutoimista henkilöstöä ja vastaanottaa luotsitutkintoja ja myöntää veneilyyn liittyvät alus- ja henkilötodistuksia. (Liikenteen turvallisuusviraston Merenkulkutoimialan työjärjestys 12.3.2010)

Nykyisen mallin aluejaot ovat entisen Merenkululaitoksen mukaiset:

- 1) Suomenlahden tarkastusyksikkö. Siihen kuuluvat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat sekä kymenlaakson maakunnasta Kotkan ja Haminan kaupungit sekä Pyhtään ja Virolahden kunnat;
- 2) Saaristomeren tarkastusyksikkö, johon kuuluvat Varsinais-Suomen, Satakunnan ja Ahvenanmaan maakunnat;
- 3) Pohjanlahden tarkastusyksikkö käsittää Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Lapin maakunnat;

Järvi-Suomen tarkastusyksikköön kuuluvat Kanta-Hämeen, Pirkanmaan, Päijät-Hämeen, Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Pohjois-Karjalan ja Keski-Suomen maakunnat ja Kymenlaakson maakunnasta ne kaupungit ja kunnat, jotka eivät kuulu Suomenlahden tarkastusyksikköön. (Liikenteen turvallisuusviraston Merenkulkutoimialan työjärjestys 12.3.2010)

6 UUDISTUKSEN PROJEKTITOTEUTUS LIIKENTEEN TURVALLISUUSVIRASTON NÄKÖKULMASTA

Turvaprojekti aikataulutettiin vuodelle 2009 siten, että uudistus oli valmiina ja virastojen toiminnot aloitettiin 1.1.2010. Projektitoteutus oli jaettu kahteen päälinjaan: organisaatioon ja toimintaedellytyksiin. Projektin päätavoitteet olivat saada liikenteen turvallisuusvirasto toimintakykyiseksi aiottuna ajankohtana ja siirtää henkilöstö ja virastojen tehtävät Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöksi ja tehtäviksi. Välitavoitteina oli suunnittelun valmistuminen ja tarvittavien työryhmien perustaminen. (Merenkululaitos, Turvaprojektin suunnitelma ja aikataulu)

Työryhmistä voidaan mainita Säädosjaosto ja liikenteen turvallisuusviraston selvitystyöryhmä, jonka tehtävänä oli hallintolain ja –asetuksen valmistuminen, substanssilakien muuttaminen ja työjärjestyksen laatiminen. Työryhmiä oli perustettu lisäksi valmistelemaan toimitilakysymystä, tulosohjausjärjestelmiä, taloushallinnon saattamista palvelukeskuksen hoidettavaksi, ICT-työryhmä varmistamaan tietojärjestelmien ja työasemien toiminnan varmistamiseksi sekä puhelinasioiden ja uusien sähköpostiosoitteiden hankkiminen. Henkilöstöhallinto jaoston tehtäviin kuului siirtymäajan henkilöstöhallinnon koordinointi ja palkkausjärjestelmien valmistelu. (Merenkulkulaitos, Turvaprojektin suunnitelma ja aikataulu)

Erikseen voidaan mainita Asiakirjahallinnon ja tietopalvelutyöryhmien tehtävä valmistella ja toteuttaa yhteinen tietodiaari, varmistaa uuden viraston postinkulku, henkilöstön koulutus ja arkistointi. Viestintätyöryhmän päätehtävä oli perustamisajasta tiedottaminen, uuden viraston internetsivujen ja intranetin ylläpidon koordinointi sekä uuden viraston logosta ja nimilyhenteestä päättäminen. Uusi logo ja graafinen ilme valmisteltiin yhteistyössä Taideteollisen korkeakoulun kanssa. Tavoitteena oli luoda ajan henkeen sopiva ilme käyttäen toimialoja kuvaavaa väritystä. (Merenkulkulaitos, Turvaprojektin suunnitelma ja aikataulu)

Toimintaedellytysten projektitoteutukseen oli käytössä aika vuoden alusta marraskuun loppuun asti. Siitä voidaan lisäksi erikseen mainita viestinnän osuus, joka periaatteessa jatkuu vuoden 2010 aikana, samoin toimitilamuutokset. ICT ja tietoliikenne jatkuvat pitkälti entisessä muodossa. Tiettyjä henkilöstöön liittyviä asioita täsmennetään vuoden 2010 aikana. (Merenkulkulaitos, Turvaprojektin suunnitelma ja aikataulu)

7 LIIKENNEVIRASTOUUDISTUS RUOTSISSA

Myös Ruosissa Liikennevirastoa (Trafikverket) ja Merenkulkulaitosta (Sjöfartsverk) on uudistettu vuosien saatossa. Vuonna 1969 tapahtui siellä suuri laitosten uudelleenorganisointi. Useita merenkulkuun liittyviä virastoja liitettiin yhteen ja sitten muodostui toiminto-osasto ja merenkuluntarkastus. Edelleen tiettyjä toimintoja liitettiin muihin viranomaisyksiköihin ja laitos sai yhteisen nimen Sjöfartsverk. Vuonna 1987 tapahtui seuraava uudistus, kun merenkulkulaitoksesta (Sjö-

fartsverk) tuli liikelaitos ja sai uusia tehtäviä. Vuoden 2000 alussa lopetettiin kaupalaivaston kulttuuri- ja vapaa-ajanneuvosto (”Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd” (HKF) ja sen toiminnot siirrettiin merenkululaitokseen (Sjöfartsverket). Seuraava merkittävä muutos tapahtui 1.1.2009, kun merenkuluntarkastusyksikkö (Sjöfartsinspektionen) siirrettiin uuteen viranomaisyksikköön Liikennehallitukseen (Transportstyrelsen). (Trafikverket 2010)

7.1 Ruotsin uusi liikennelaitos (Trafikverket)

1.4.2010 aloitti Ruotsissa uusi Liikennelaitos (Trafikverket) ja Liikenteen analysointilaitos (Trafikanalys). Silloin purettiin väylävirasto (Banverket), tielaitos (Vägverket) ja SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys). Uudet viranomaiset työskentelevät yhdessä ilmailulaitoksen (Luftfartsverket LFV), merenkululaitoksen (Sjöfartsverket) ja Liikennehallituksen (Transportstyrelsen) kanssa. (Liite 5, Ruotsin Liikenneviraston organisaatiokaavio).

Ruotsalainen liikenteenhallintomalli rakentuu siten, että ylintä valtaa käyttää hallitus (Styrelsen), jonka alaisuudessa on pääjohtaja (Generaldirektör) ja tukitoimintona on sisäinen tarkastus (Internrevision). Keskustoimintoihin (Centrala Funktioner) kuuluvat talous ja hallinto –yksikkö (Ekonomi och styrning), strateginen kehitys (Strategisk utveckling), henkilöstö (Personal) ja kommunikatio (Kommunikation). Näiden lisäksi keskustoimintoja (Centrala Funktioner) ovat strategiset ostot (Strategisk inköp och upphandling), laki (Juridik och planprövning), IT ja tukitoiminnot (Verksamhetsstöd). Toiminta-alueisiin (Verksamhetsområden) kuuluvat yhteiskunta (Samhälle), liikenne (Trafik), investoinnit (Investering), suurprojektit (Stora projekt) ja tulosityksköt (Resultat enheter).

Liikennetoiminta-alue (Trafik) koostuu kaikki liikennemuodot kattavasta yksiköstä. Tässä ruotsalainen malli eroaa Suomen uudesta organisaatiosta, koska Ruotsissa merenkululaitos vastaa keskitetysti kaikista siihen liittyvistä asioista, eikä toimintoja ole jaettu eri laitosten välille. Ydintoimintoja ovat luotsaus, väylät ja väylänpito, meriliikennetiedotus, jäänmurto, merikarttatuotanto, meri- ja lentopelastustoiminta sekä merimiesasiat. Merenkululaitos toimii liikelaitoksena, jonka rahoitus 90 % :sesti koostuu kauppamerenkulun maksuista. (Sjöfartverk 2010)

Ruotsalaisessa mallissa kuljetushallitus (Transportstyrelsen) laatii sääntöjä ja kontrolloi niiden noudattamista, myöntää lupia (ajokortit ja sertifikaatit), rekisteröi omistajamuutokset ja hoitaa ruuhkamaksut ja ajoneuvoverotuksen. (Trafikverket 2010)

Liikennelaitos (Trafikverket) vastaa pitkän aikavälin liikennejärjestelmien suunnittelusta tieliikenteelle, rautatieliikenteelle, merenkululle, ilmailulle sekä valtiolle kuuluvien teiden ja rautateiden rakentamisesta, huollosta ja ylläpidosta. Liikenteen analysointilaitos valvoo päätöksentekoa arvioi toimintaa ja vastaa tilastoinnista. (Trafikverket 2010)

7.2 Ruotsin Liikennelaitoksen visio ja toimintaidea

Ruotsalainen visio on olla maailmanluokan luova yhteiskunnan rakentaja, joka mahdollistaa hyvän matkustamisen ja kuljettamisen. Vastaavasti toimintaideana on Liikennelaitoksen aktiivinen osallistuminen yhteiskunnan rakentamiseen suunnitelmalla, hallitsemalla ja kehittämällä yhteiskuntataloudellisesti tehokkaan ja kestävä kuljetusjärjestelmän. (Trafikverket 2010)

Visioissa ja toimintaideoissa on paljon samaa kuin suomalaisissa vastaavissa. Voisi kuitenkin arvioida, että ruotsalaisessa mallissa ne on helpompi valuttaa uuteen organisaatioon eri tasoille, koska määritelmät ovat selvästi yksinkertaisemmat ja näsevämmät.

8 ARVIOITA JA MIELIPITEITÄ VIRASTOUUDISTUKSEN ONNISTUMISESTA LYHYELLÄ AIKAVÄLILLÄ MERENKULUN NÄKÖKULMASTA

Tutkimusmateriaali lähetettiin sähköpostitse Liikenneviraston ja Liikenteen Turvallisuusviraston yhteensä 12 henkilölle. Kysymyksiä oli viisi ja haastateltava sai valita vastaustavan joko kirjallisesti vastaamalla sähköpostitse, puhelinhaastatteluna tai henkilökohtaisessa haastattelutilanteessa. Kaksi vastasi sähköpostitse ja yksi puhelinhaastatteluna. Vastausprosentti oli 25. Naisten osuus otoksesta oli 42% , osallistumisprosentti 0. Lyhyt aikaväli tarkoittaa vuoden alusta huhtikuun loppuun 2010.

Virastojen perustamisen yhteydessä niiden henkilökunnasta päätettiin alueellistaa 245 henkilötyövuotta Lappeenrantaan ja Rovaniemelle vuoden 2015 mennessä, jolloin Liikenneviraston henkilöstöstä 47% ja 28% Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöstä työskentelee pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Esimerkiksi juuri alueellistamisen on jo nyt todettu olevan varsin kaukana alkuperäisestä tavoitteesta henkilöstön siirtymisen osalta.

Kysymys 1 Vaikutus toimintaan

Miten virastouudistus on vaikuttanut osastonne toimintaan käytännössä?

Vastaajien mielestä käytännön työ ei ole oleellisesti muuttunut. Alkuvaiheessa on ollut havaittavissa jonkin verran lisääntyntä työmäärää. Se johtuu lähinnä virastojen lomakkeistojen synkronoinnista ja osastojen muotoutumisesta. Joissakin osastoissa lisäkuormitusta on aiheuttanut myös samanaikaiset, sellaiset lakimuutokset, joilla on käytännön vaikutuksia päivittäiseen toimintaan. Työmäärän odotetaan taantuvan, kun edellä mainitut asiat on saatu päätökseen ja toiminta vakiintuu.

Alkuvaiheessa fyysinen sijoittuminen on aiheuttanut lievää epämukavuutta lähinnä postinkulussa ja yhteystietojen saatavuudessa asiakkaan näkökulmasta palautteen perusteella. Tilannetta on jo parannettu esimerkiksi internet-sivujen päivittämisellä ajantasalle.

Kysymys 2 Uudistuksen onnistuminen

Onko uudistus mielestänne onnistunut ja vastaako se niitä tavoitteita, joita sille annettiin lähtökohtaisesti?(Ydinosoamisen keskittäminen, päällekkäiset toiminnot, tietojärjestelmät jne.)

Ensimmäisen vuosikvartaalin perusteella haastateltujen mielestä on varsin aikaista arvioida esimerkiksi synergioiden toteutumista tai sitten ne mahdollisesti toimivat aivan ylimmällä tasolla organisaatioita. Mahdollisia synergioita katsottiin löytyvän lähinnä ilmailun kanssa.

Käytännön tasolla muutokset ovat olleet varsin pieniä ja päällekkäisten toimintojen karsiminen on tapahtunut enimmäkseen tukitoiminnoissa. Toisaalta on koettu jopa etääntymistä ja hankaloitumista tiettyjen toimintojen kohdalla, koska ne nykymuodossaan ovat eri virastojen alaisuudessa. IT-puolelta on otettu esimerkkejä, että järjestelmien toiminnassa on puutteita vielä tässä vaiheessa uudistuksen jälkeen, mutta odotusarvo on kuitenkin positiivisen puolella ajan myötä.

Uudistuksen myötä kontaktointi yli virastorajojen ja osittain myös sisäisesti tuntui olevan molemmissa virastoissa tässä vaiheessa vaikeahkolle, koska vastuuhenkilöiden nimeäminen tietyiltä osin ja siitä tiedottaminen on ilmeisesti vasta meneillään.

Haastateltavat selkeästi tunsivat huolta alueellistamisesta, koska kokivat mahdolliset pakkomuuttamiset haittaavana tekijänä asiakaspinnan suhteen. Suurin osa asiakkaista on rannikkoalueilla ja esimerkiksi kokoukset ja henkilökohtaiset tapaamiset tulevat oleellisesti hankaloitumaan, jos toimipaikka sijaitsee esimerkiksi Rovaniemellä. Mahdolliset pakkomuuttamiset koettiin myös uhkatekijäksi, joka voisi aiheuttaa ammattitaitoisen ja osaavan henkilöstön häviämistä virastoista.

Kysymys 3 Uudistukseen varattu aika

Oliko uudistuksen toteuttamiseen varattu aika mielestänne riittävä?

Toimialasta riippuen tähän kysymykseen tuli toisistaan poikkeavia vastauksia. Toisaalta oltiin sitä mieltä, että aika oli täysin riittämätön. Toisaalta taas katsottiin ajan olleen käytännön tasolla riittävä, mutta muutokset ja uudistukset kokonaisuudessaan tulevaisuuden kannalta ovat niin suuria, että mikään aika ei todellisuudessa olisi ollut riittävä.

Esille tuli myös aloitusvaiheessa esimerkiksi verkkosivujen ja toimitilojen valmiusaste, jossa olisi ollut toivomisen varaa. Samanaikaisesti oltiin sitä mieltä, että muutokset eivät välttämättä ole lopullisia, koska myös valtionhallinnossa on otettu samoja käytäntöjä kuin yksityisellä puolella – tilanteisiin reagoidaan nopeasti ja muutokset toteutetaan rivakasti.

Kysymys 4 Vertailu

Koetteko entisen mallin (Merenkululaitos) paremmaksi kuin nykyinen?

Haastateltavat kokivat tässä vaiheessa uudistusta entisen mallin paremmaksi, koska kaikki nimenomaan merenkulkuun liittyvä osaaminen ja tietotaito olivat yhden katon alla helposti saatavilla ja perinteisesti jokainen tiesi paikkansa. Samalla koettiin oman alan vaikutusvallan kapenemista. Toisaalta oltiin sitä mieltä, että uudistus mahdollisesti pitkällä aikavälillä tuo etua kokonaisuutta ajatellen. Selvästi oli kuitenkin havaittavissa odottava ilmapiiri.

Kysymys 5 Haastateltujen arviointeja

8. 1 Henkilökohtaisia pohdintoja ja mielipiteitä

Vastauksista saattoi päätellä, että ennen toteutunutta virastouudistusta tehdyt esituskimukset korreloivat nykytilanteen mielipiteisiin. Uudistuspaketti, joka sisältää niin tuottavuuden lisäämisen, alueellisen sijoittamisohjelman ja itse virastouudistuksen, sisältää todellisen uhkan siitä, että ydinosaaminen pitkällä aikavälillä katoaa, mahdollisesti yksityissektorin palvelukseen. Tällöin uudistus ei vastaa tarkoitustaan.

Toisaalta oltiin sitä mieltä, että toimialasta riippuen uudistus sinällään ei pitkälläkään aikavälillä tuo erityistä muutosta, jos kysymys on erityisosaamisesta, esimerkiksi merenkulun tietojärjestelmistä. Uhkana koettiin pikemminkin käytännön toimien ulkoistaminen tai yhtiöittäminen.

9 MUUTOSPROSESSIN TOTEUTTAMINEN ORGANISAATIOSSA

Muutosprosessissa taidokas visio palvelee vähintäinkin kolmea tarkoitusta. Lyhyesti määritelty päämäärä vastaa sisällöltään lukuisia yksityiskohtaisia päätöksiä siitä, missä halutaan olla tulevaisuudessa. Se motivoi ihmisiä ottamaan oikean suunnan kohti päämäärää, jopa siinäkin tapauksessa, että ensiaskeleet henkilökohtaisella tasolla olisivat tuskallisia. Sen lisäksi hyvä visio auttaa koordinoimaan erilaisten

yksilöiden toiminnan nopeasti ja tehokkaasti. (John P. Kotter, *Leading Change*, 1996. Harvard Business School Press, Boston)

9.1 Onnistumisen osatekijöitä

Mitä isommasta ja monimutkaisemmasta organisaatiouudistuksesta on kysymys, sitä vaikeampi tehtävä on saada uudistus onnistumaan halutulla tavalla, koska toimintaan erilaisten ihmisten, yrityskulttuurien ja toimintaympäristöjen rajapinnoilla. Sen vuoksi voidaan ottaa esille kolme ehdottomasti tärkeintä osatekijää: informaatio, luottamus ja kommunikaatio. Informaation tulee olla oikeaa ja oikeassa ajassa kaikille niille osapuolille jaettuna, jotka sitä tarvitsevat ja joita se koskee. Luottamus uuteen syntyy kanssakäymisellä ja tutustumisella vähentäen epäluuloja ja pelkoja oman aseman vaarantumisesta. Hyvä kommunikointi varmistaa luottamusta ja luo vähitellen uuden organisaation hengen. (John P. Kotter, *Leading Change*, 1996. Harvard Business School Press, Boston)

9.2 Kulmakiviä

Valtiollisen virastouudistuksen kulmakiviä lieneekin juuri yhteisen ”kielen” löytyminen ja luominen, koska eri liikennemuodoilla on omat toimialalleen kuuluvat terminologiansa. Voi olla jopa mahdollista, että sama sana tarkoittaa eri asiaa riippuen toimintaympäristöstä. Myös toiminnan kausiluonteisuudella voi olla merkitystä, kun mietitään yhteisiä toimintamalleja tavoitteisiin pääsemiseksi. Tällä voi olla erityinen syy ymmärtää yhteisten resurssien jakautumisesta – lähinnä tulee esille rahoituksen osuus. Toisaalta myös kansalliset ja kansainväliset hankkeet eri liikennemuotojen välillä vaativat panostusta mahdollisesti eri aikatauluissa.

9.3 Onnistumisen edellytyksiä

Onnistunut organisaatiouudistus vaatii yksilötasolla ja osastotasolla myös valmiutta ja tahtotilaa heittäytyä uuteen ympäristöön ja luopua omasta mukavuusalueesta. Muutokset ympäröivässä maailmassa nykypäivänä tapahtuvat nopeasti, epävarmuustilanteet lisääntyvät ja ovat vaikeasti ennustettavia. Myös riskialttius lisääntyy eri aloilla. Organisaatiouudistuksilla myös pyritään varautumaan näihin ja pysy-

mään kehityksessä mukana. Onkin hyvä kysymys miten yksilötasolla oma muutosvastarinta saadaan mahdollisimman joustavasti käännettyä muutoshalukkuuteen ja sitä kautta voimavaraksi kohti uutta suuntaa. Näiden tilanteiden käsittelemiseksi voisi olla merkityksellistä etsiä näkökulmia muiden maiden vastaavista muutoksista ja peilata niitä oman, uuden organisaation vaatimuksiin ja valmiuksiin. Mitä enemmän pystytään hyödyntämään muilta saatuja hyviä ja vähemmän onnistuneita malleja ja kokemuksia, sitä paremmat mahdollisuudet on onnistumiseen pidemmällä aikavälillä. Toisaalta voisi ajatella motivoinnin kannalta palkitsemista. Minkälaisia palkitsemisjärjestelmiä olisi mahdollista ottaa käyttöön virastomaailmassa yksilötasolle sovellettuna? Olisiko palkitseminen suunnattava tehtävän mukaan, taloudellisena etuutena vai esimerkiksi työn kierrätykseen liittyvänä muutoksena, joka irtioton muodossa voisi tuoda tarpeellista innostusta. Toisaalta palkitseminen voisi olla myös stipendimuotoisena, joka antaisi mahdollisuuden esimerkiksi vastaavassa organisaatiossa ulkomailla. - Todellisen muutoksen toteutumiseen on myös annettava aikaa.

10 YHTEENVETO

Voidaan todeta, että pitkään suunniteltu, lukuisiin selvityksiin ja tutkimuksiin perustuva virastouudistus lakimuutoksineen ja projektisuunnitelmineen toteutui aikataulussaan ja uudet virastot pääsivät aloittamaan toimintansa 1.1.2010.

Käytännössä virastouudistus ei aiheuttanut hankaluuksia tai toimintahäiriöitä sidosryhmien suhteen, eikä myöskään tieto- tai yhteyskatkoksia tapahtunut vuoden alussa. Jo virastouudistuksen alkumetreillä oli tehty tarkat viestintäsuunnitelmat, joissa korostettiin ulkoisen ja sisäisen viestinnän tarpeellisuutta ja toimivuutta. Voidaan sanoa, että nimenomaan tiedottamisen tehokkuuden ansiosta ainakin näennäisesti uudistus sujui suunnitellulla tavalla. Ulkoista ilmettä haluttiin myös nykyaikaistaa ja virtaviivaistaa ja luoda visuaalinen ulkoasu virastojen mukaiseen henkeen. Se oli toteutettu yhteistyössä Taideteollisen Korkeakoulun kanssa.

Organisaatiouudistus teknisellä tasolla eli organisaatiokaaviot antavat raamit kohti uudenlaista toimintaa ja osaevästyksen annettuihin tavoitteisiin. Mutta organisaatiouudistus tarvitsee myös muita elementtejä. Voidaan yleisesti todeta, että sinnikäs

ja suunniteltu yrittäminen lisätä organisaation tehokkuutta ja terveyttä työyhteisön sisäisen toimintamallin muutoksella, vaatii onnistuakseen myös käyttäytymistieteen oppeja ja niiden tehokasta hyödyntämistä. Onko organisaatioissa omasta takaa tällaista osaamista ja rohkeutta? Yleisin vastaus lienee, että ei. Sen vuoksi onkin usein tarpeen käyttää konsultteja ainakin muutoksen käynnistysvaiheessa.

Tässä vaiheessa on varhaista arvioida ovatko tarkoitetut hyödyt ja haitat toteutuksessa aiotulla laajuudella, se voidaan mitata vasta pidemmän aikavälin tuomalla kokemuksella ja käytettävissä olevilla mittareilla. Voisi olla tarkoituksen mukaista tehdä uusi tutkimus esimerkiksi kahden vuoden kuluttua, jolloin olisi jo todellisia vertailukohteita ja lukuja saatavana. Koska Ruotsissa toteutui Liikennevirastouudistus hyvin samankaltaisessa aikataulussa, voitaisiin ottaa mittareita esimerkiksi sieltä ja peilata omaan vastaavaan.

Suomessa on tehty organisaatiouudistus, laadittu visiot uusiin organisaatioihin ja toteutus saatettu voimaan aikataulussa. Ruotsalaiseen elinkeinoelämän tutkimiseen ja tulevaisuuden visioihin viitaten (Sjöfartsverkets Sektorsrapport: Sjöfarts utveckling 2009) Ruotsissa on alettu kiinnittää huomiota ammattitaitoisen ja motivoituneen henkilöstön säilymiseen merenkulkuelinkeinon palveluksessa pitkällä aikavälillä ja siihen miten sitä kehitetään edelleen houkuttelevaksi alaksi. Se voisi olla myös Suomessa varteenotettava näkökanta.

LÄHTEET

Arctia Shipping Oy, saatavissa: http://www.arctia.fi/yleista_arctia (viitattu 23.3.2010)

Aluehallinnon uudistamishanke (sisäasiainministeriön 29.6.2007 asettama ALKU-hanke).

Erkki Kotiranta, selvitystyö ”Alusliikennepalvelun kehittäminen” (LVM 2008).

Eurooppalaisten liikenneministeriöiden ja liikennevirastojen internetsivut: Ruotsi, Tanska, Hollanti.

Finnpilot Oy, saatavissa:

https://finntra.fi/finnpilot/organisaatio/fi_FI/org_kuvaus_ja_kaavio/ (viitattu 23.3.2010)

Haapasalo Samuli ja Korte Tiina, raportti ”Tie auki taivasta myöten. Ratkaisut liikennejärjestelmän rahoitukseksi, sen hallinnon ja tuotannon järjestämiseksi. Keskustelun avaus” (LVM 2002).

John P. Kotter, Leading Change, 1996. Harward Business School Press, Boston

Kansliapäällikkö Harri Pursiainen, raportti ”Väylävirasto. Muistio väylävirastojen yhdistämisen vaikutuksista ja edellytyksistä sekä ehdotus jatkotoimenpiteiksi” (LVM 2008).

Kymenlaakson liitto, ”Liikenteen turvallisuusviraston alueellistaminen Kymenlaaksoon”, selvitys (30.1.2009).

Lampinen Reino, Liikenteen turvallisuusvirastojen yhdistämisen hyödyt ja haitat, taustaselvitys Liikenne- ja viestintäministeriölle (2.6.2008).

Liikenne- ja viestintäministeriö 2010, saatavissa:

http://portal.fma.fi/sivu/fma_fi/merenkulun_palvalut/ (viitattu 24.3.2010)

Merenkulkulaitos 2009, saatavissa:

http://portal.fma.fi/portal/pls/portal/csf30.ppu_util_act.print_view (viitattu 7.11.2009)

Meritaito Oy 2010, saatavissa: <http://www.meritaito.fi/www/fi/palvelut/index.php> (viitattu 23.3.2010)

Net Effect Oy, ”Väyläviraston sijoittamisselvitys”, tarkastelun kohteena pääkaupunkiseutu, Lappeenranta ja Rovaniemi (9.2.2009).

Net Effect Oy, ”Liikenteen turvallisuusviraston sijoittamisselvitys”, tarkastelun kohteena pääkaupunkiseutu, Kouvola ja Kuopio sekä meriturvallisuuden osalta Kotka (9.3.2009).

SOU, ”Transportinspektionen. En myndighet för all trafik”, Delberäkande av transportstyrelseutredningen (2008:9).

Suomen laivameklariliitto ry – Finlands Skeppsmäklareförbund 2009, saatavissa: SMTP:SECR@SHIPBROKERS.FI (viitattu 27.11.2009)

Sjöfartsverkets Sektorsrapport: Sjöfarts utveckling 2009, saatavissa: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Nyheter/Sjofartens-utveckling-2009/> (viitattu 5.5.2010)

Trafikverket 2010, saatavilla: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/> (viitattu 4.5.2010)

Virastouudistuksen johtoryhmä, ”Liikennehallinnon virastouudistus”, Väliraportti: uudistuksen pääperiaatteet (13.10.2008).

Yrjö Kaukiainen, Pirkko Leino-Kaukiainen, 1992. Navigare Necesse, Merenkulkulaitos 1917-1992. Helsinki: Merenkulkulaitos.

Laki Liikennevirastosta 13.11.2009/862

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 kestävästä 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 vesiväyliä 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, pääjohtajan ja muiden virkojen kelpoisuusvaatimuksista, pääjohtajan sijaisen määräämisestä ja muun henkilöstön nimittämisestä ja ottamisesta sekä muista henkilöstöä koskevista asioista ja 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 1 päivänä tammikuuta 2010.

Tällä lailla kumotaan seuraavat lait:

- 1) Tiehallinnosta 16 päivänä kesäkuuta 2000 annettu laki ([568/2000](#)) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 2) Merenkululaitoksesta 21 päivänä marraskuuta 2003 annettu laki ([939/2003](#)) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 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 Merenkululaitoksen vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviin, alusliikennepalveluun sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn 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 Merenkululaitoksessa vireillä olevat, tämän tai muun lain nojalla Liikennevirastolle kuuluvat asiat, jotka koskevat vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviä, alusliikennepalvelua sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn 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 Merenkululaitoksen hallinnassa tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitoa varten oleva valtion kiinteistövarallisuus siirtyy tämän lain tullessa voimaan Liikenneviraston hallintaan.

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

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen 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 työsopimussuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat ja työsuhteiset tehtävät siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikennevirastoon. Määräaikaista tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyy virastoon määräaikaisten palvelusuhteensa keston ajaksi. Viran tai tehtävän siirtyminen 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.

[HE 142/2009](#), LiVM 19/2009, EV 147/2009



Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta 13.11.2009/863

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Toimiala

Liikenteen turvallisuusvirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää liikenteen turvallisuutta ja kestäväää kehitystä liikennejärjestelmässä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja.

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin liittyvistä tehtävistä;
- 5) valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;
- 6) huolehtia kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja hoitaa toimialansa verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;
- 7) antaa toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä;
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;
- 9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;
- 10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;
- 11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

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

3 §

Pääjohtaja

Viraston päällikkönä on pääjohtaja, jonka valtioneuvosto nimittää.

4 §

Maksut

Viraston suoritteista perittäviin maksuihin sovelletaan valtion maksuperustelakia ([150/1992](#)).

Sen lisäksi, mitä valtion maksuperustelain 6 §:n 3 momentissa säädetään, maksu voidaan määrätä perittäväksi yleisesti suoritteen omakustannusarvoa alempana tai määrätä jätettäväksi kokonaan perimättä, jos:

- 1) vastaavanlaisista suoritteista perittävien maksujen rakenne ja taso Euroopan unionin jäsenvaltioissa ja unionin toimielimissä poikkeaa oleellisesti valtion maksuperustelain mukaan määräytyvästä maksusta;
- 2) ilmailun edellytysten turvaaminen ja ilmailun turvallisuuden edistäminen sitä välttämättä edellyttävät; tai
- 3) kilpailun edistäminen lentoliikenteessä sitä välttämättä edellyttää.

5 §

Eräät palvelutehtävät

Virasto voi tehdä sopimuksen neuvontapalvelutehtävien, asiakaspalvelutehtävien, asiakirjapalvelutehtävien ja muiden vastaavien hallintopalvelutehtävien, joihin ei sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä, siirtämisestä muun kuin viranomaisen hoidettavaksi. Tehtäviä hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Tehtävän hoidossa on noudatettava, mitä hallintolaissa ([434/2003](#)), kielilaissa ([423/2003](#)) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ([621/1999](#)) säädetään.

6 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään viraston johtamisesta ja sen tehtävien hoitamisesta, asioiden käsittelemisestä ja ratkaisemisesta virastossa, pääjohtajan ja muiden virkojen kelpoisuusvaatimuksista, pääjohtajan sijaisen määrittämisestä ja muun henkilöstön nimittämisestä ja ottamisesta sekä muista henkilöstöä koskevista asioista ja 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.

7 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010.

Tällä lailla kumotaan seuraavat lait:

- 1) Ajoneuvohallintokeskuksesta 18 päivänä joulukuuta 1995 annettu laki ([1592/1995](#)) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 2) Rautatievirastosta 22 päivänä joulukuuta 2005 annettu laki ([1094/2005](#));
- 3) Ilmailuhallinnosta 29 päivänä joulukuuta 2005 annettu laki ([1247/2005](#)).

Muussa laissa tai asetuksessa taikka valtioneuvoston tai ministeriön päätöksessä oleva viittaus Ilmailuhallintoon, Rautatievirastoon tai Ajoneuvohallintokeskukseen tai niiden tehtäviin sekä viittaus sellaisiin tehtäviin, joita hoidetaan Merenkulkulaitoksen meriturvallisuustoiminnossa tai alusrekisteriä ja luotsauksen viranomaistehtäviä hoitavissa yksiköissä, tarkoittaa tämän lain tultua voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoa ja sen tehtäviä.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

8 §

Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset

Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Ilmailuhallinnossa, Rautatievirastossa, Ajoneuvohallintokeskuksessa, Tiehallinnon keskushallinnossa ja Merenkulkulaitoksessa vireillä olevat asiat, jotka tämän lain tai muun lain nojalla kuuluvat Liikenteen turvallisuusvirastolle. Vastaavasti siirtyvät tässä momentissa tarkoitettuihin tehtäviin liittyvät sopimukset ja muut sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvoitteet Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tämän lain voimaan tullessa Ajoneuvohallintokeskuksen ja Rautatieviraston antamat luvat, hyväksynnät, kiellot ja päätökset jäävät voimaan niissä mainituilla ehdoilla.

Tämän lain voimaan tullessa Rautatieviraston antamat määräykset sekä rautatielain ([555/2006](#)) 70 §:n 4 momentissa tarkoitettut määräykset jäävät voimaan, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään.

9 §

Henkilöstöä koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 8 §:ssä tarkoitettuja Liikenteen turvallisuusvirastolle siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työsopimussuhteinen henkilöstö sekä vastaavat virat ja työsuhteiset tehtävät siirtyvät tämän lain tullessa voimaan Liikenteen turvallisuusvirastoon. Määräaikaista tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyy virastoon määräaikaisen palvelusuhteensa keston ajaksi. Viran tai tehtävän siirtyminen 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.

Liikenteen turvallisuusvirastoon 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

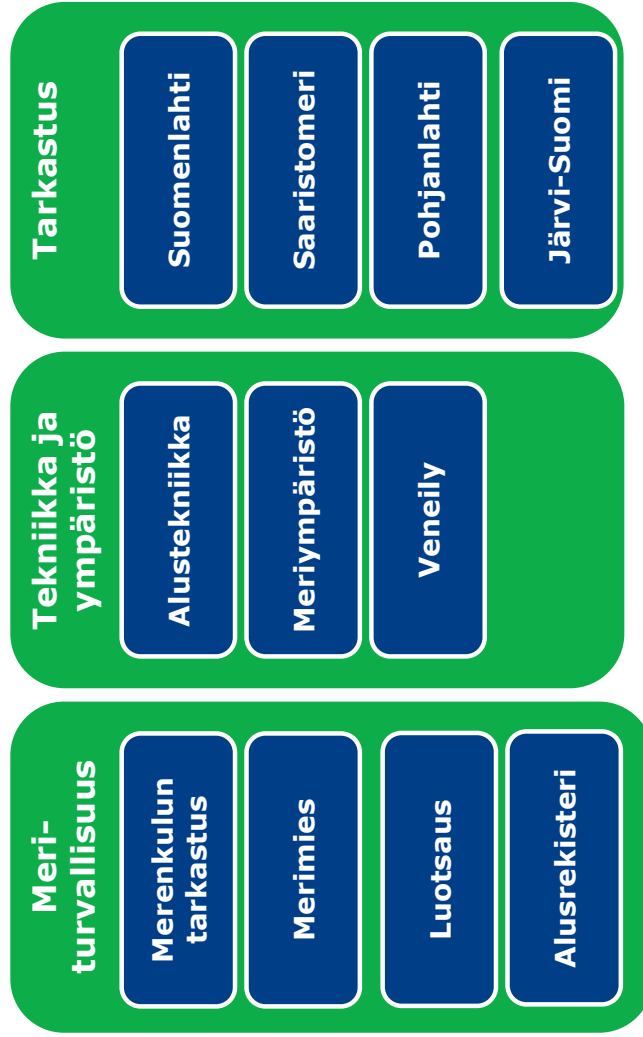
täyttää haettavaksi julistamatta. Lain voimaan tullessa lakkaavat Ajoneuvohallintokeskuksen, Ilmailuhallinnon sekä Rautatieviraston ylijohhtajan sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuusjohtajan virat. Virkojen lakatessa niihin perustuneet virkasuhteet päättyvät ilman irtisanomista.

[HE 142/2009](#), LiVM 19/2009, EV 147/2009

Merenkulkutoimialan organisointi



Ylijohtaja



28.4.2010

Henkilöstöä noin 110

6

