

Matti Turunen

PAREMPIA VÄYLIÄ JA NOPEAMPIA YHTEYKSIÄ



Liikenne- ja viestintäministeriön 120-vuotisjuhlakirja



Matti Turunen

BÄTTRE TRAFIKLEDER OCH SNABBARE FÖRBINDELSER

Kommunikationsministeriets 120-årsfestskrift

Festskriften *Bättre trafikleder och snabbare förbindelser* med anledning av Kommunikationsministeriets 120-årsfestskrift är en skildring av de förändringar som ministeriet och dess personal upplevt sedan början av 1990-talet. Festskriften fokuserar på sex centrala teman och den har kommit till så att de anställda själva berättar om olika skeden i ministeriets historia.

Ministeriet fick sin början år 1892 när Finland fortfarande var en del av Ryssland och det vid storfurstendömet Finlands senat inrättades en kommunikationsexpedition. Senare omvandlades expeditionen till ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena. År 1970 uppdelades ministeriet i trafikministeriet och arbetskraftsministeriet.

Under hela sin existens har kommunikationsministeriet främjat välfärden i samhället och skapat goda trafikleder och kommunikationer till nytta för näringslivet. Från att ha planerat och byggt kanaler och järnvägar har ministeriet under årtiondenas lopp gått över till att vara en strategisk vägvisare för hela trafiksystemet. Genom att samordna olika transportsätt med hänsyn till miljön arbetar ministeriet i dag för att säkerställa trygga och smidiga resor.

Till en början avsåg ordet kommunikation i första hand telegraf och post – i dag handlar det mer om megabitar, mobiler och digital teknik på en internationellt konkurrensutsatt marknad. Med tiden växte kommunikationspolitiken i betydelse och följaktligen ändrades trafikministeriets namn år 2000 till kommunikationsministeriet.

Matti Turunen

PAREMPIA VÄYLIÄ JA NOPEAMPIA YHTEYKSIÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön 120-vuotisjuhlakirja

Matti Turunen (FM)

on joensuulainen tietokirjailija. Liikenne- ja viestintäministeriön toimialaa hän on aiemmin tutkinut Tielaitoksen 200-vuotishistoriaprojektin yhteydessä. Tämän lisäksi hän on kirjoittanut useita kunta-, pankki- ja joukko-osastohistorioita. Turusen kirjoittama Panimo- ja virvoitusjuomateollisuusliiton 100-vuotishistoria julkaistiin vuonna 2002.



PAREMPIA VÄYLIÄ JA NOPEAMPIA YHTEYKSIÄ
Liikenne- ja viestintäministeriön 120-vuotisjuhlakirja

Kirjoittaja
Matti Turunen

Toimitus
Ministeriön viestintä

Graafinen suunnittelu
Workshop Pälvä Oy

Kannen ja kansliapäällikön kuvat
Tero Pajukallio

Paino
Erweko, Helsinki 2012

ISBN 978-952-243-308-4 (painotuote)
ISBN 978-952-243-309-1 (verkkójulkaisu)

Verkkójulkaisu osoitteessa
www.lvm.fi
Julkaistu 12.9.2012

Matti Turunen

PAREMPIA VÄYLIÄ JA NOPEAMPIA YHTEYKSIÄ

Liikenne- ja viestintäministeriön 120-vuotisjuhlakirja

ESIPUHE

TEHOKKUUDEN LIKENNEPOLITIikka

- 6 Liikelaitostamisella ja yhtiöittämisellä tehokkuutta virastojen toimintaan
- 9 Liikennejärjestelmäajattelu ja suuri virastouudistus
- 12 Infrastruktuurihankkeiden painopistealueet ja uudet rahoitusjärjestelyt
- 16 Älyliikenteen tulo ja liikennerevoluutio

KOHTI KESTÄVÄMPÄÄ KEHITYSTÄ

- 18 Kansainvälistä yhteistyötä ympäristöasioiden parissa
- 20 Ympäristöajattelu osaksi kansallista liikennepolitiikkaa

VIESTINNÄN MURROS

- 24 Kiinteistä lankapuhelimista laajakaistapolitiikkaan
- 30 Sonera Oyj:n värikkäät vaiheet
- 34 Yleisradion monopolista yltäkyläisyyden aikaan
- 38 Postin supistuvat markkinat

TEKNOLOGIAN KEHITYS

- 40 Suomi Euroopan kärkimaana
- 42 Uuden teknologian vaikutuksia ministeriön työtapoihin
- 44 Tietoyhteiskuntahankkeita ja tietoturvapolitiikkaa

EUROOPPALAISTUMINEN

- 46 Suomesta Euroopan unionin jäsen
- 49 Suomalainen edunvalvontajärjestelmä osana eurooppalaista päätöksentekoa

YHTEISTYÖTÄ VENÄJÄN KANSSA

- 52 Neuvotteluja ja yhteistyöohjelmia
- 56 Yhteistyön saavutuksia liikenteen ja viestinnän alalla

- 58 Liikennettä ja viestintää 1600-luvulta nykypäivään
- 60 Ministerit ja kansliapäälliköt liikenneministeriössä sekä liikenne- ja viestintäministeriössä vuodesta 1990 vuoteen 2012
- 62 Lähteet



ESIPUHE

Tämä julkaisu on liikenne- ja viestintäministeriön historiikki 1990-luvun alusta tähän päivään, jolloin ministeriö täyttää 120 vuotta. Se on erilainen jatko-osa liikenneministeriön vuonna 1990 julkaistulle 100-vuotishistoriikille (*Ilkka Seppinen: Valtaväylä Suomeen*).

Ministeriön 120-vuotisjuhlakirja on syntynyt tavanomaisesta poikkeavalla tavalla, sillä tarinan kertoo ministeriön henkilöstö. Nykyisten ja entisten virkamiesten haastatteluihin perustuva tarina ei ole tarkasti dokumentoitua tutkimusta. Se ei edes pyri kertomaan kaikkea, vaan se on luotu kuuden suuren kokoavan teeman ympärille. Mikään virallisesti vahvistettu historiallinen totuus se ei myöskään ole, vaan jokainen tarinan kertoja on kuvannut menneitä vuosia oman subjektiivisen kokemuksensa kautta.

Valinta on tietoinen ja harkittu. Siinä näkijä missä tekijä, sanotaan, ja se tällä juhlakirjalla halutaan osoittaa todeksi.

Suomalainen yhteiskunta on kokenut suuria muutoksia viimeksi kuluneiden kahden vuosikymmenen aikana. Siksi ministeriön tarinastakin syntyi kertomus suuresta muutoksesta, jonka läpi ministeriö ja sen henkilöstö ovat eläneet.

Suurta huomiota saa liikennepolitiikan hyvään vauhtiin päässyt muutos perinteisestä väylähallinnosta yhteiskuntapolitiikan raskaaksi työkaluksi. Tarinan kertojat kuvaavat myös, miten teknologian nopeasta kehityksestä voimansa ammentava viestintäpolitiikka on kasvanut puhe- ja viestintäministeriön hallinnon digitaalisen talouden lipunkantajaksi. Kirjassa eletään uudestaan myös kestävä kehityksen ja ympäristökysymysten nousu yhteiskuntapolitiikan pysyvälle asialistalle.

Kirjassa kerrotaan, miten markkinoiden sääntelyn ja valtion liiketoiminnan omistajaohjauksen rajaa käytiin joskus myrskysisästikin. Kertojat kuvailevat myös sitä, miten monia suomalaisen hallintohistorian suurimpiin kuuluvia hallinnon rakenneuudistuksia on viety läpi.

Ministeriön väki on yhdessä aikalaistensa kanssa elänyt vaiheet, joiden kuluessa Suomesta tuli Euroopan yhteisöjen jäsen. Moneen muuhun hallinnonalaan verraten liikenne- ja viestintäministeriöllä on erittäin tiiviit yhteistyösuhteet Venäjän kanssa. Kirja antaa lisävaloa moniin kansainvälisen yhteistyön vaiheisiin ja selittää myös nykypäivää.

Ministeriö kiittää lämpimästi juhlakirjan kirjoittajaa, tutkija *Matti Turusta* ja työtä ohjannutta ryhmää, johon ovat kuuluneet puheenjohtajana viestintäjohtaja *Taina Pieski* ja muina jäseninä viestintäneuvos *Ismo Kosonen*, liikenneneuvos *Martti Mäkelä*, hallitussihteeri *Kaisa Leena Välipirtti* ja viestintäpäällikkö *Johanna Stenholm* ministeriöstä sekä museonjohtaja *Kimmo Levä* ja konsultti *Martti Piltz* Mobilia säätiöstä.

Tehdyt haastattelut säilytetään kokonaisuudessaan, ja nyt tallennettu aineisto on myöhemminkin tutkimuksen ja historiankirjoittajien käytössä.

Helsingissä 13. päivänä syyskuuta 2012

Kansliapäällikkö Harri Pursiainen

TEHOKKUUDEN LIIKENNEPOLITIikka

LIIKELAITOSTAMISELLA JA YHTIÖITTÄMISELLÄ TEHOKKUUTTA VIRASTOJEN TOIMINTAAN

Liikenne- ja viestintäministeriön toimialalla on toteutettu valtionhallinnon viime vuosikymmenien suurin rakennemuutos. Vuonna 1985 hallinnonalalla oli runsaat 90 000 budjettivirkamiestä. Kaksikymmentä vuotta myöhemmin virkamiehiä oli enää noin 3 200. Virkamiesten suurta määrää selittivät hallinnonalalla toimineet isot keskusvirastot (Posti- ja telelaitos, Tielaitos, Valtionrautatiet), joissa liikenne- ja viestintäasiat suurelta osin valmisteltiin ja hoidettiin. Henkilömäärältään pienen ministeriön edustajien tehtävänä oli lähinnä käydä esittelemässä valmiit esitykset valtioneuvoston istunnoissa. Ministeriötä kutsuttiinkin tuohon aikaan hieman vähättelevään sävyyn postikonttoriksi.

Hallitusneuvos *Kaisa Leena Välipirtti* näkee liikelaitosuudistuksen olleen ratkaiseva käänne koko hallinnonalan toimintaideologian muutoksessa. Liikelaitostamisen ja lopulta yhtiöittämisen avulla kyettiin toteuttamaan huomattavia tehostamistoimenpiteitä virastotasolla. Prosessin aikana kirkastui myös ajatus ministeriön ydintehtävistä. Ministeriössä oli keskityttävä säädösvalmisteluun, kansainvälisiin asioihin ja hallinnonalan ohjaukseen.

Rakenteellisen muutoksen mahdollisti vuonna 1987 annettu liikelaitoslaki. Liikelaitostamisasioiden parissa työnsä aloittanut *Kalevi Alestalo* muistelee, kuinka valtiovarainministeriön budjettipäällikön

paikalta kansliapäälliköksi siirtynyt *Juhani Korpela* laittoi asioita reippaasti liikkeelle: ”Häneltä tuli paljon erilaisia toimeksiantoja ja keltaista lappua, mitä milloinkin pitää tehdä tai mieluummin olisi pitänyt jo tehdä.” Liikelaitostamisen perimmäisenä tavoitteena oli nykyaikaistaa hallinnonalan ohjausta, tehostaa virastojen toimintaa ja aikaansaada säästöjä valtion menoissa.

Liikelaitoksiksi muutettiin ensimmäisenä Posti- ja telelaitos sekä Valtionrautatiet vuonna 1990. Seuraavina olivat vuorossa Ilmailulaitos (1991), Autorekisterikeskus (1993) ja Valtion korjaamo (1994). Viranomaistoimintoja ryhtyivät hoitamaan Telehallintokeskus ja Ajoneuvohallinto. Liikelaitostamista jatkettiin vuosituhannen vaihteessa, kun Tielaitos jaettiin Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi (2001). Kolme vuotta myöhemmin Merenkululaitoksesta irrotettiin Varustamo- ja Luotsausliikelaitokset. Liikenneneuvos *Riitta Virénin* mukaan liikelaitostamisen yhteydessä toteutettu tilaaja- ja tuottajatoiminnan eriyttäminen on tärkeimpiä muutoksia koko hallinnonalalla. Maanteiden kunnossapidon ja rakentamisen kilpailuttamisella saavutettiin huomattavia säästöjä.

LIIKELAITOSUUDISTUS OLI RATKASEVA KÄÄNNE KOKO HALLINNONALAN TOIMINTAIDEOLOGIAN MUUTOKSESSA.



kuva: Antero Aaltonen

Liikennesektorin tilaaja- ja tuottajatoiminnan eriyttäminen on ollut tärkeimpiä muutoksia ministeriön hallinnonalalla.

Liikelaitokset olivat muodollisesti osa valtiota, mutta niiden taloutta hoidettiin osakeyhtiömäisesti. Tämä oli henkilöstölle tärkeä harjoitusvaihe ennen yhtiöittämistä, sillä virastomaailmaan liittyneen ajattelumallin siirtäminen suoraan liikemaailmaan olisi voinut aiheuttaa vaikeuksia. Toiminnan tehostumisesta esimerkkinä voidaan käyttää valtion korjaamotoimintaa. Valtion virastona toimineen Tielaitoksen aikana työllistat kirjoitettiin täyteen, jotta jokaiselle asentajalle riitti töitä. Todellinen tarve ei ohjannut toimintaa, joten konekalustoa huollettiin tavallaan liikaa. Kun Tieliikelaitoksessa korjaamopalveluita oli ostettava rahalla, varainkäyttöä alettiin harkita tarkemmin. Ensimmäisen toimintavuoden aikana korjaamokustannukset saatiin puolitettua. Näiltä osin tuottavuuden kasvu oli yli viisikymmentä prosenttia.

Vuonna 1992 ministeriössä ryhdyttiin pohtimaan liikelaitosmallin kehittämistä osakeyhtiömäiseen suuntaan. Tällä muutoksella pyrittiin mahdollistamaan kilpailun avaaminen muun muassa televiestinnässä. Posti- ja telelaitos yhtiöitettiin vuonna 1994 Suomen PT Oy:ksi, jonka alaisuudessa toimi kaksi yhtiötä: Suomen Posti Oy ja Telecom Finland Oy.

Myöhemmin samalla vuosikymmenellä valtionyhtiöinä aloittivat VR-Yhtymä Oy (1995), Suomen Autokatsastus Oy (1996) ja Raskone Oy (1999). Viranomaistoimintoja organisoitiin uudelleen perustamalla Ajoneuvohallinto- ja Ratahallintokeskukset.

”Kilpailu pelaa aina, kilpailun kautta saa oikean hinnan”, Liikenneviraston pääjohtaja *Juhani Tervala* perustelee yhtiöittämisestä saatavia etuja. Onnistuneena esimerkkinä Tervala mainitsee maanrakennusalan, jolla toimii useita tilaajia ja tuottajia. Kilpailutilanteen tervehdyttämiseksi Tieliikelaitos yhtiöitettiin Destia Oy:ksi (2008). Valtion liikelaitoksena sen asema muihin alan yrityksiin verrattuna olisi muodostunut liian vahvaksi, sillä liikelaitosten ei tarvitse maksaa yhtiöveroa ja valtion omistuksessa liikelaitos ei voi myöskään mennä konkurssiin.

Tilanne on hieman ongelmallinen, jos markkinoilla on vain yksi tilaaja ja yksi tuottaja. Esimerkiksi VR-Yhtymä Oy toimii monopolin tavoin. Rautatieliikenteeseen on vaikea saada kilpailutilannetta, kun yhtiössä hallinnoidaan muun muassa koulutustoimintaa, ratapihoja, varikoita ja asemien lipunmyyntiä. Myös jäänmurtopalveluissa

KILPAILUN AVAAMISESTA RAUTATIELIIKENTEESSÄ PÄÄTETTIIN SUOMEN PUHEENJOHTAJAKAUDELLA 1999.

Suomessa on vain yksi tuottaja (Arctia Shipping Oy). Jos markkinoille ei saada aitoa kilpailua, valtionyhtiöiden rakennetta voidaan joutua miettimään uudelleen.

Kilpailun avaamisesta rautatieliikenteessä EU:n alueella päätettiin Suomen puheenjohtajakaudella vuonna 1999. Kun edellisen puheenjohtajamaan, Saksan, edustajien esitys ei kelvannut kenellekään, rautatiepakettia ryhdyttiin kasaamaan suomalaisten johdolla. Säädos kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttamisesta tuli voimaan vuonna 2003. Neljä vuotta myöhemmin kansallinen tavaraliikenne ja kansainvälinen henkilöliikenne avattiin kilpailulle. Rautatiekilpailun avaamisesta EU:n alueella on saatu hyviä kokemuksia: suljettuja rataosuuksia on avattu uudelleen, vuorovälit ovat lyhentyneet, palvelu on parantunut ja lippujen hinnat ovat laskeneet. Suomessa kilpailun aloittamista vaikeuttaa muun muassa kalustopula – erilaisesta raidelevydestä johtuen käytettyä kalustoa ei ole myynnissä.

Vastoin kaikkia ennakko-odotuksia kilpailun avaaminen on saattanut johtaa myös hintojen nousuun. Näin tapahtui suurelta osin

ulkomaisten pääomasijoittajien käsiin joutuneessa katsastustoiminnassa. Tässä tapauksessa monopolin myyminen ei ehkä ollut onnistunein ratkaisu, sillä yksityistämisen myötä raha on kanavoitunut ulkomaille. Hintojen nousun kääntöpuolena yleinen palvelutaso on parantunut – välillä autoja katsastetaan öisin ja viikonloppuisin, tarjotaan kahvia ja ollaan muutenkin ystävällisiä. Myös katsastustoimintojen saavutettavuus on parantunut. Kilpailun vapauttamisen aikoihin Suomessa oli noin kahdeksankymmentä katsastusasemaa ja nyt asemia on kolmisisataa.

Kansallisen edun nimissä joitakin valtionyhtiöitä ei voida myydä yksityisomistukseen. Esimerkiksi lentokenttäverkostosta huolehtiva Finavia Oyj on pystynyt turvaamaan kaikilla lentoasemilla saman hintatason lentomääristä riippumatta. Yhtiöittämisellä on kuitenkin kyetty lisäämään toiminnan tehokkuutta ja asiat on hoidettu mallikkaasti valtion budjetin ulkopuolella toimien. Investointeja on tehty pitkälti sen mukaan, mitä Finnair Oyj:n Kaukoidän liikenteen strategia on edellyttänyt. Toisin sanoen Helsinki-Vantaan lentoasemaa on kehitetty Kaukoidän jatkoyhteyslentoja silmälläpitäen. Näin



Kuva: Lehtikuva/ Ivo Wennström

Hallitus päätti Suomen Autokatsastus Oy:n yksityistämisestä vuonna 2002. Kuva Suomen Autokatsastuksen Vallilan konttorista.

on kyetty turvaamaan poikkeuksellisen monipuoliset lentoyhteydet Helsingistä Eurooppaan.

Vuoteen 2012 tultaessa lähes kaikki hallinnonalan toiminnot viranomaistehtäviä lukuun ottamatta on yhtiöitetty. Vanhoista valtionvirastoista ainoastaan Ilmatieteen laitoksen asema on säilynyt lähes koskemattomana. Osastopäällikkö Pekka Plathan korostaa laitoksen yhteiskunnallista merkitystä yleisen turvallisuuden edistäjänä. Laitoksessa tuotetaan eri liikennemuotojen ja Puolustusvoimien tarvitsemat säätiedot. Ilmatieteen laitoksessa tehdään myös korkealaatuista tutkimusta muun muassa ilmastonmuutokseen liittyen.

Hallinnonalan valtionyhtiöiden omistajaohjaustehtävät on sittemmin siirretty ministeriöstä pääosin valtioneuvoston kansliaan. Liikenne- ja viestintäministeriössä vastataan enää Finavia Oyj:n, merialueiden luotsauspalveluita tarjoavan Finnipilot Pilotage Oy:n ja Yleisradio Oy:n omistajaohjaustehtävistä. Liikenneneuvos Mika Mäkilän mukaan ne ovat erityistehtäväyhtiöitä, joiden yhteiskunnallinen fokus on ensisijainen.



Kuva: Jyrki Komulainen

Elokuussa 2004 vietettiin Helsinki-Vantaan lentokentällä uuden terminaaliaajennuksen avajaisia.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄAJATTELU JA SUURI VIRASTOUUDISTUS

Rakennusneuvoksena ministeriössä työskennelleen Mikko Ojajärven mukaan liikennepoliittikkaan vaikuttaneista ilmiöistä tärkein on liikennejärjestelmäajattelu. Ministeriöön perustettiin 1990-luvun alussa erillinen liikenneväyläyksikkö. Tämä oli ensimmäinen askel siihen suuntaan, että Suomessa ryhdyttiin hakemaan vaihtoehtoja henkilöautojen ehdoilla tapahtuneelle tieliikennepainotteiselle suunnittelulle. Seuraava askel otettiin vuonna 2000, kun eri liikennemuotoja edustaneet yksiköt päätettiin keskittää yhteen liikennepoliittiseen osastoon. Liikennejärjestelmäajattelu vietiin koko hallinnonalan sisälle vuonna 2010 toteutetussa virastouudistuksessa. Tuolloin kuusi hallinnonalan virastoa sulautettiin ja niistä muodostettiin Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi).

Uusissa virastoissa on luovuttu liikennemuotokohtaisuudesta. Trafin tehtävänä on kootusti miettiä eri liikennemuotojen

LIIKENNEJÄRJESTELMÄAJATTELUA TUKEVASSA VIRASTOUUDISTUKSESSA KÄYTTÄJÄN NÄKÖKULMA ON KESKEINEN JA NÄIN PYRITÄÄN LUOMAAN ENTISTÄ PAREMPIA EDELITYKSIÄ PÄÄTÖKSENTEOLLE.

turvallisuusasioita. Liikennevirastossa liikennerevoluution ajatusta soveltaen tavoitteena on luoda liikenneväylien käyttäjille parempaa palvelua vähemmällä rahalla. Samalla mietitään, miten eri liikenne-
muotojen työnjakoa voitaisiin parhaiten kehittää – joka paikkaan ei tarvitse johtaa leveää moottoritietä, rautatietä ja yhteiskunnan varoilla tuettua lentoliikennettä. Matkat ovat kokonaisuuksia, jotka koostuvat eri liikennevälineillä tehdyistä osamatkoista ja nämä on saatava toimimaan yhteen. Ministeriön tukemana tätä ajattelua on edistetty laatimalla suurimpia kaupunkiseutuja tai maakunnan käsittäviä alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka yhdessä kattavat koko maan.



Merentutkimusalus Aranda oli Helsingin Etelärannassa yleisölle avoinna huhtikuussa 2005.

Virastouudistusta suunnittelemassa ollut apulaisosastopäällikkö *Reino Lampinen* muistaa, että valmisteluvaiheessa oli paljon ”merimies on erimies” -henkeä. Erityisesti merenkulun ja ilmailupuolen henkilöstön oli vaikea nähdä yhteyttä muihin liikennemuotoihin – ja monet ovat edelleen tätä mieltä. Esimerkiksi entinen kansliapäällikkö *Juhani Korpela* on seurannut kehitystä huolestuneena. Virastouudistuksen myötä hän pelkää liikennemuotokohtaisen osaamisen häviävän. Korpelan seuraaja *Harri Pursiainen* korostaa mahdollisuutta uudenlaisen liikennepoliittisen ajattelun syntyyn: ”Virastouudistuksen seurauksena erikoistumisen mahdollisuuksia on hävinnyt, mutta maailma tarvitsee generalisteja.”

Uudistuksiin sisältyy yleensä muutosvastarintaa. Tuoreessa muistissa oli Merentutkimuslaitoksen lakkauttaminen ja sen toimintojen hajauttaminen Suomen ympäristökeskukseen sekä Ilmatieteen laitokseen vuoden 2009 alussa. Tämän muutoksen tavoitteena oli merentutkimuksen järjestäminen uudelleen vastaamaan entistä paremmin ympäristö- ja ilmastohaasteisiin. Merentutkimuslaitoksen johdon edustajat ehdottivat erillisen Merikeskuksen perustamista ympäristöministeriön alaisuuteen. Näin Merikeskus pyrittiin säilyttämään erillisenä yksikkönä, jolla olisi oma budjettirahoitus. Myös monet riippumattomat asiantuntijat kuten Suomen Akatemia ja Suomen

luonnonsuojeluliitto varoittivat, että Merentutkimuslaitoksen jako saattaisi heikentää suomalaista merentutkimusta.

Osastopäällikkö *Pekka Plathanin* mukaan merentutkimuksen uudelleenorganisointi onnistui hyvin, kovasta vastustuksesta huolimatta. Keskeisenä syynä muutokseen oli ollut Merentutkimuslaitoksen pienuus. Kansainvälisiin hankkeisiin oli ollut vaikeaa osallistua pienten resurssien takia. Merentutkimusala Aranda vei valtaosan laitoksen budjetista ja ison osan laitoksen työpanoksesta. Muutoksen myötä tutkimusedellytykset paranivat Suomen ympäristökeskuksen ja Ilmatieteen laitoksen suurempien resurssien myötä. Myös tutkimustoiminnan yhteiskunnallinen vaikuttavuus on lisääntynyt, kun esimerkiksi jääpalvelut sijoitettiin Ilmatieteen laitoksen sääpäivystyksen yhteyteen.

Ennen suurta virastouudistusta eri liikennemuotojen edustajilla oli tapana laatia suunnitelmia ja hankelistoja itsekseen. Julkisuudessa tämä näkyi ikävimmillään kilpailuna kansalaisten, median ja kansanedustajien huomiosta, kun virastojen edustajat taistelivat valtion kehysbudjetin puitteissa olleesta määrärahapotista. Tässä valtapelissä käyttäjän näkökulma ei ollut ensimmäisenä mielessä. Liikennejärjestelmäajattelua tukevassa virastouudistuksessa käyttäjän näkökulma on keskeinen ja näin pyritään luomaan entistä parempia edellytyksiä päätöksenteolle. Liikenteen sujuvuutta voidaan toisinaan parantaa hyvinkin pienillä toimenpiteillä esimerkiksi ohjaamalla erilaista liikennettä omille kaistoilleen.

Virastouudistuksen laatijat ajattelivat, että virastoja yhdistämällä henkilöstöllä olisi mahdollisuus parhaiden käytäntöjen oppimiseen toinen toisiltaan esimerkiksi hankinnoissa, lupa-asioissa tai ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä. Samalla toimintoja voitaisiin rationalisoida yhdistämällä virastoille yhteisiä hallinto- ja tukitoimia. Uusien virastojen on vuoteen 2015 mennessä alueellistettava 245 henkilötyövuotta Lappeenrantaan ja Rovaniemelle. Eri paikkakunnille on pyritty muodostamaan toiminnallisesti järjeviä kokonaisuuksia. Esimerkiksi kansainväliset tehtävät on keskitetty Helsinkiin matkustamisen helpottamiseksi. Hallitusneuvos *Hannu Penmanen* on kuitenkin huolissaan alueellistamisen vaikutuksista: miten eri puolille Suomea hajautettu henkilöstö pystyy selviytymään töistään, kun EU:sta tulee koko ajan uusia tehtäviä.



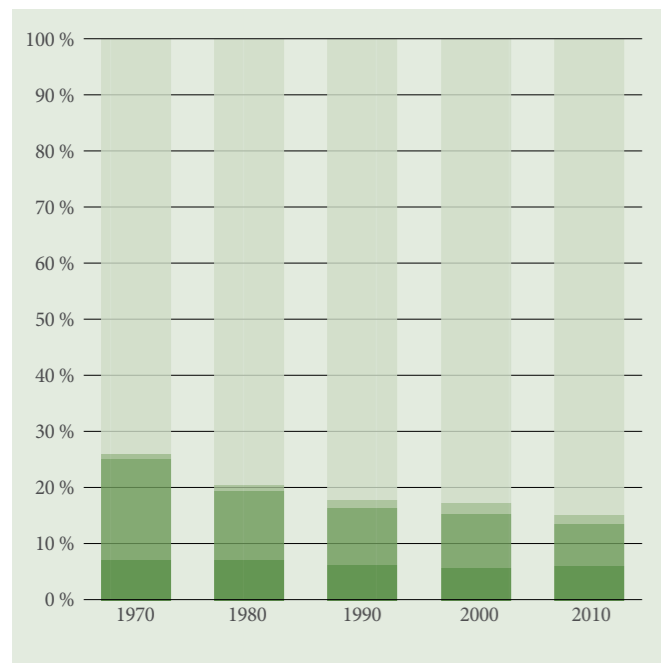
Kuva: Lehtikuva/Martti Kämmäläinen

Liikennemministeri Merja Kyllösen johdolla valmisteltiin liikennepoliittinen selonteko, joka annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2012.

Liikennepoliitikkaa on usein pidetty lyhytjänteisenä yksittäisiin väylähankkeisiin keskittyneenä toimintana. Näin ei kuitenkaan ole. Investointiohjelmien laadinta, liikennetaloudellinen koordinointi ja logistinen ajattelu aloitettiin jo 1980-luvulla. Pitkäjänteisen suunnittelun tärkeyteen kiinnitettiin huomiota muun muassa vuonna 1988 valmistuneessa hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa. Kaikki liikennemuodot kattavan liikennepoliittisen ajattelun tärkeyttä alettiin korostaa 2000-luvulla. Seuraava liikennepoliittinen selonteko valmistui vuonna 2008. Jotkut pitävät yhden hallinnonalan sisällä laadittuja selontekoja suppeina näkemyksiltään. Laajempi käytäntö, jossa huomioidaisiin kaikki liikennettä aiheuttavat tekijät, voisi heidän mukaansa luoda parempia ratkaisuja. Keväällä 2012 julkaistun liikennepoliittisen

selonteon valmisteluun osallistui viiden eri ministeriön edustajia. Selonteossa määriteltiin liikennepoliittiset linjaukset kymmeneksi vuodeksi eteenpäin ja liikennepoliittinen visio vuoteen 2030 saakka. Selonteossa korostetaan sitä, miten liikennepoliittikkaa tulee suunnitella osana koko yhteiskunnan kehittämistä. Tiivis yhteistyö eri hallinnonalojen kesken luo parhaat edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja yhdyskuntarakenteelle. Tarvitaan uudenlaista ajattelua, jotta yhteiskunnan toimintoja voidaan tehostaa ja käyttää yhteisiä voimavaroja järkevästi.

Kotimaan henkilöliikenteen jakautuminen eri liikennemuotojen kesken vuosina 1970–2010



- henkilöautoliikenne
- lentoliikenne
- linja-autoliikenne
- rautatieliikenne

Mikko Ojajärvi pitää ongelmallisena, että valtiovarainministeriössä tuottavuuden kasvua mitataan yksinomaan henkilöstön vähentämisen kautta. Tällöin ei mietitä, kuinka paljon henkilöstöä tarvitaan suunnittelemaan infrastruktuuria halvimalla mahdollisella tavalla. Pahimmassa tapauksessa huonon valmistelun takia rahaa kuluu enemmän kuin säästetään alentuneissa henkilöstömenoissa. Hankintamennetyissä olisi vielä paljon kehittämisen varaa kuten liikenneneuvos *Eeva Linkama* korostaa: ”Palveluntuottajien innovaatiot pitäisi saada osaksi hankintasopimuksia.” Esimerkiksi liikennepalveluiden tuottajilta voitaisiin edellyttää tiettyä palvelutasoa eikä tiettyä vuoromäärää. Maanteiden kunnossapidossakaan ei tilata kuutta aurasta päivässä, vaan lumettomat tiet.

INFRASTRUKTUURIHANKKEIDEN PAINOPISTE-ALUEET JA Uudet RAHOITUSJÄRJESTELYT

Liikenneinfrastruktuurihankkeissa yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden mittarina on viime vuosikymmeninä käytetty hyötykustannussuhdetta. Ministeriössä on vahvistettu noudatettavaksi ohjeet hyötykustannussuhteen laskennasta. Tätä laskentamallia on hyödynnetty erityisesti isoista hankkeista päätettäessä, kun niiden kiireellisyysjärjestyksestä ja julkisten investointien ohjaamisesta on haluttu päästä sopuun. Ongelmana on, että näin päätetyt rakennushankkeet ruokkivat yksityisautoilua. Autoilun kasvu luo liikenteeseen uusia pullonkauloja ja se lisää osaltaan rakennushankkeiden tarvetta. Päätöksiä tehtäessä on kuitenkin otettava huomioon isoista rakennushankkeista saatava yhteiskunnallinen hyöty muun muassa aikasäästöinä ja turvallisuuden paranemisena. Moottoritien rakentaminen vaikuttaa suuresti ympäristöön, mutta moottoritie on kuitenkin turvallisin tie ajaa.

Kansliapäällikkö *Juhani Korpela* korostaa, että hänen virka-aikanaan ei juurikaan toteutettu hyötykustannussuhteella mitatun täysin kannattamattomia väylähankkeita. Aikaisemmin paljon puhutusta



Liikenne- ja viestintäministeri Kimmo Sasi ja ylipormestari Eva-Riitta Siitonen allekirjoittivat valtion ja Helsingin kaupungin välisen sopimuksen Vuosaaren sataman liikenneyhteyksien rakentamisesta joulukuussa 2002. Kuvassa myös satamajohtaja Heikki Nissinen.

LIKENNEPOLITIikka EI OLE VAIN LIKENNEPOLITIikka. PÄÄTÖksiÄ TEHTÄESSÄ ON MYÖS OTETTAVA HUOMIOON ALUEPOLITIikka JA ELINKEINOELÄMÄN TOIVEET.

siltarumpupoliittikasta päästiin lähes eroon. Kuitenkin poliitikot saattoivat kiirehtiä joidenkin vähemmän kannattavien väylähankkeiden aloittamista eikä hankkeita ole aina toteutettu kannattavuuslukujen mukaisessa tärkeysjärjestyksessä.

Liikennepoliittikka ei ole vain liikennepoliittikkaa. Päätöksiä tehtäessä on myös otettava huomioon aluepolitiikka ja elinkeinoelämän toiveet. Ruuhkaisella pääkaupunkiseudulla on aina runsaasti hyvin kannattavia infrastruktuurihankkeita, mutta työkohteiden hajauttamista eri puolille maata on pidetty tarkoituksenmukaisena politiikkana. Merkittävin virheinvestointi on vuonna 1993 valmistunut Keitele–Päijänteen kanava, jota perusteltiin metsäteollisuuden uittotarpeilla. Uittot lakkasivat varsin pian kanavan valmistumisen jälkeen. Vuonna 2000 ministeriössä valmistuneen selvityksen perusteella kaikki uudet kanavahankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomia. Kanavia on perusteltu usein ympäristösyihin vedoten, mutta väitteet perustuvat enimmäkseen virheellisiin tietoihin. Laitoissa käytettävä polttoaine on huomattavasti saastuttavampaa kuin autoihin käytettävä.

Myös joidenkin junayhteyksien ylläpidosta voidaan olla monta mieltä. Esimerkiksi vuonna 2007 päätettiin Savonlinna–Huutokoskirataosan parannuksesta metsäteollisuuden kuljetusketjun turvaamiseksi. Liikenne rataosuudella on jäänyt vähäiseksi. Myös Pohjanlahden satamaverkkoa voidaan pitää liian tiheänä. Vuonna 2008 valmistuneen Vuosaaren sataman myötä tavaraliikenne on keskittynyt entisestään etelärannikon suurimpiin satamiin. Satamilla katsotaan kuitenkin olevan huomattavaa aluepoliittista merkitystä, joten niiden määrää ei ole lähdeTTY vähentämään.

Merenkulkupoliittikan yhtenä keskeisenä tavoitteena on ollut säilyttää edellytykset kauppalaivaston Suomen lipun alla säilymiseen. Näin voidaan parhaiten turvata huoltovarmuus myös poikkeusolojen aikana. Kotimaisen kauppalaivaston määrä saatiinkin 1990-luvulla nousuun miehityskustannuksia alentamalla sekä erityisellä valtion tukiohjelmalla. Vuonna 1999 suomalainen kauppalaivasto hoiti 44 prosenttia kaikista ulkomaankaupan merikuljetuksista. Merenkulun turvaaminen

LIIKENNEINVESTOINNEISSA PAINOTUS ON SIIRTYNUT ENTISTÄ ENEMMÄN MAANTEIDEN RAKENTAMISESTA RAUTATIELIIKENTEEN KEHITTÄMISEEN.

Suomen lipun alla on haasteellinen ja vaikea tehtävä. Suomessa on otettu täysimääräisesti käyttöön EU:ssa hyväksytyt tukitoimenpiteet laivojen miehityskustannusten alentamiseksi. Tästä huolimatta suomalaisten osuus ulkomaankaupan merikuljetuksista laski kolmeenkymmeneen prosenttiin vuoteen 2010 mennessä.

Logistisesti Suomi on kuin saari. Ennen EU:hun liittymistä meri-satamien edustajat saivat tullin järjestelmistä tiedon, jonka perusteella varustamoita laskutettiin. Tulliliiton syntymisen myötä menettelyltä putosi pohja pois. Satamien edustajilla oli tarve kehittää tietojärjestelmiä

ja pian myös tullin ja Merenkululaitoksen edustajat innostuivat asiasta toimintojensa rationalisoimiseksi. Neuvottelut tapahtuivat ministeriön johdolla. Ministeriötä pidettiin neutraalina osapuolena, jonka tehtävänä oli saada erilaisia intressejä edustaneet neuvottelijat sopimaan yksityiskohdista. Satamien alustietojärjestelmä (PortNet), johon muun muassa tullaus ja meriliikenteen ohjaustoiminta perustuvat, otettiin Suomessa käyttöön ensimmäisenä Euroopassa 1990-luvun puolivälissä.

Suomalaisyrityksille logistiset kustannukset pitkien etäisyyksien, hajanaisen yhdyskuntarakenteen ja talven takia ovat kaksin- kolminkertaisia EU:n ydinalueen yrityksiin verrattuna. Maantieteellisiä haasteita on pyritty kompensoimaan kilpailijamaita tehokkaammalla logistisella järjestelmällä. Kuljetusten reaaliaikaisella seurannalla säästetään esimerkiksi työvoima- ja varastokustannuksissa. Liikenneneuvos *Lassi Hilskan* mukaan ministeriössä asioita tarkastellaan laajasta näkökulmasta eli kuinka valtion toimenpitein voidaan edistää suomalaista teollisuutta ja kauppaa. Ministeriön roolina on puitteiden luominen, mutta muuten logistiikka on yritysten välistä kaupallista toimintaa.



Lahden oikorata valmistui vuonna 2006.

kuva: Liikennevirasto

Suomen ensimmäinen yksityisrahoitteinen moottoritie välillä Järvenpää–Lahti vihittiin käyttöön lokakuussa 1999. Tielaitoksen pääjohtaja Lasse Weckström (vas.), rakennusyhtiö Skanskan pääjohtaja Eero Makkonen, liikenneministeri Olli-Pekka Heinonen ja maaherra Tuula Linnainmaa.



kuva: Lehtikuva/Matti Björkman

Ministeriön vuonna 2006 julkaisemassa esityksessä hahmotettiin maaliikenteen runkoverkkoa. Esitystä pidettiin uhkana alueilla, joille verkko ei ylettynyt. Esityksen laatijat korostivat, että asiaa on tarkasteltava kokonaisuutena, sillä tieliikenteessä kuusikymmentä prosenttia kaikesta liikenteestä keskittyy viidelle prosentille koko tiestöstä. ”Jos liikennöidyin runkotieverkosto ei ole kunnossa, kuljetuskustannukset nousevat ja tästä kärsii koko Suomi”, osastopäällikkö *Harri Cavén* korostaa. Poliittisen keskustelun ajautuessa umpikujaan ministeriössä luovuttiin runkoverkon määrittelystä.

Liikenneinvestoinneissa painotus on siirtynyt entistä enemmän maanteiden rakentamisesta rautatieliikenteen kehittämiseen. Vuonna 1995 tärkeimmillä rataosuuksilla otettiin käyttöön nopeat henkilöjunat, Pendolinot. Ratahankkeista merkittävin on vuonna 2006 valmistunut Lahden oikorata. Se lisäsi raidekapasiteettia ja joukkoliikenteen kilpailukykyä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella. Oikoradan käyttöönoton yhteydessä lopetettiin sisämaan yöjunaliikenteen ostaminen. Vuoden 2008 liikennepoliittisessa selonteossa varattiin suunnilleen saman verran rahaa raide- ja tieliikenteen kehittämiseen. Ensimmäistä kertaa sotavuosien jälkeen raideliikenne oli päässyt samalle tasolle autoliikenteen kanssa. Vuoden 2012 kehysriihessä hallitus teki historiaa kun se myönsi ensimmäistä kertaa ratahankkeisiin enemmän rahaa kuin teihin.

Itsenäisyyden ajan syvimmän talouslaman seurauksena 1990-luvun alkupuolella mahdollisuudet uusien liikenneväylien rahoittamiseen budjettivaroin heikkenivät. Tämän takia ministeriössä alettiin selvittää mahdollisuutta muiden rahoitusmuotojen käyttöön väyläinvestoinneissa. Järvenpää–Lahti-moottoritie oli ensimmäinen yksityisrahoituksella toteutettu jälkirahoitushanke Suomessa. Valtio maksoi vuonna 1999 valmistuneen moottoritien vuosittaisina palvelumaksuina rakennusyhtiölle. Sopimuskauden päätyttyä elokuussa 2012 Lahdentie siirtyi valtion omistukseen.

**JÄLKIRAHOITUSMALLIA ALETTIIN
KEHITTÄÄ EDELLEEN ELINKAARI-
VASTUUMALLIKSI, JOSSA
PALVELUNTUOTTAJA HOITAA
TIEOSUUDEN SUUNNITTELUN,
RAKENTAMISEN JA KUNNOSSAPIDON
KOKONAISUUDESSAAN.**

Jälkirahoitusmallia alettiin kehittää edelleen elinkaarivastuumalliksi, jossa palveluntuottaja hoitaa tieosuuden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon kokonaisuudessaan. Tällainen kohde oli Turuntiellä vuonna 2009 valmistunut Muurla–Lohja-moottoritieosuus. Kunnossapito tilattiin tien rakentajalta kahdenkymmenen vuoden ajaksi. Palveluntuottajaa kannustettiin rakennusvaiheessa uusiin innovaatioihin. Kun sama urakoitsija toimii myöhemmin kohteen kunnossapitäjänä, rakennettaessa voidaan miettiä, miten kunnossapitäminen elinkaarimallina on halvinta hoitaa.

Yksityisrahoitusta voitiin käyttää apuvälineenä, jonka turvin Järvenpää–Lahti-moottoritie saatiin valmiiksi ainakin viittä vuotta aikaisemmin, mitä valtion rahoituskehyykset olisivat mahdollistaneet. Monessa yhteydessä on kuitenkin todettu, että budjettirahoituksella tieosuuden rakentaminen olisi tullut halvemmaksi. Laskelmien perusteista voidaan olla eri mieltä ja lopullisia kustannuksia on mahdollista laskea monella eri tavalla. Uuden moottoritien valmistumisen jälkeen esimerkiksi liikennekuolemat vähenivät tieosuudella merkittävästi. Toisaalta budjettirahoitteiset hankkeet ovat pahimmassa tapauksessa keskeneräisiä vuosien ajan kuten on käynyt esimerkiksi Seinäjoki–Oulu-ratahankkeelle.

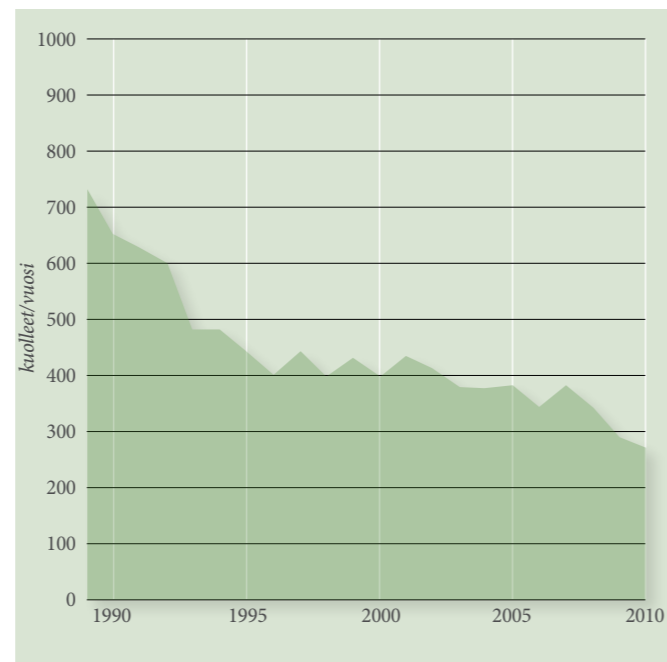
ÄLYLIIKENTEN TULO JA LIKENNEREVOLUUTIO

Vuosituhanen alussa lähdettiin kehittämään uudenlaista liikennepoliittista ajattelua, jonka ajurina on tehokkuus. Liikenneongelmia voidaan ratkaista muutenkin kuin rakentamalla. Suunnittelun neliporrasmallissa ongelma pyritään ratkaisemaan vähentämällä liikennetarvetta sekä tehostamalla olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä. Vasta viimeksi ongelmia lähdetään ratkaisemaan uusilla rakennuskohteilla. Uuden teknologian suomin mahdollisuuksin on alettu kehittää myös niin sanottua älyliikennettä. Kun navigaattoreihin saadaan reaaliaikaista tietoa ruuhkautuvista teistä, ihmiset voidaan ohjata käyttämään sujuvampia reittejä.

Lento- ja rautatieliikenteessä turvallisuus on aina ollut tärkein ykkösprioriteetti ja älyliikenteeksi laskettavat ohjausjärjestelmät ovat olleet käytössä pitkään. Tieliikenteessä älyliikenteen ensimmäisiä sovelluksia olivat joukkoliikenteen maksujärjestelmät. Älykortti otettiin Suomessa käyttöön ensimmäisenä maana maailmassa 1990-luvun lopulla.

Kansallinen älyliikennestrategia laadittiin ensimmäisenä Suomessa. Vuonna 2009 valmistuneessa strategiassa hahmoteltiin uudenlaista liikennepoliittikkaa: ensimmäisenä ei rynnätä rakentamaan moottoritietä vaan katsotaan, voisiko sujuvuus- tai turvallisuusongelman hoitaa edullisemmalla tavalla. Tieto- ja viestintäteknologian turvin joukkoliikennettä voitaisiin ohjata tehokkaasti ruuhkien läpi ja näin joukkoliikenteestä muodostuisi entistä houkuttelevampi vaihtoehto: ruuhkat vähenisivät, liikenneturvallisuus lisääntyisi ja ympäristöä suojeltaisiin kasvihuonekaasupäästöjä vähentämällä.

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 1989–2010



Matkahuolto esitteli maaliskuussa 1997 uutta bussiliikenteen älykorttia.

Uusien autojen hinnasta melkein kolmasosa muodostuu uudesta teknologiasta ja tietojärjestelmistä. Useimmissa autoissa alkaa olla esimerkiksi navigaattori tai gps. Tavoitteena on, että laitteet alkavat viestiä keskenään, jolloin saadaan reaaliaikaista tietoa liikenteestä. Liikenneneuvos *Seppo Öörni* hahmottaa älyliikenteen mahdollisuuksia seuraavasti: ”Autot viestivät toisilleen kalparven tapaan. Jos tiessä on liukas kohta, rengas tunnistaa sen ja siitä lähtee lähiautoille viesti. Tai kolarin sattuessa lähtee automaattisesti hätäpuhelu.” Maantieliikenteessä älyliikenne on seuraavan vuosikymmenen suurin juttu. Mahdollisuudet uusien sovellusten kehittämiseen ovat lähes rajattomat. Tietokoneelta voidaan välittää esimerkiksi sääoloihin liittyviä viestejä aura-auton kuljettajalle.

Liikennehallinnon virastouudistuksen ja älyliikenteen strategian myötä kylvettiin siemen myös liikennerevoluutioajattelulle,

LIKENNEREVOLUUTIOSSA INFRASTRUKTUURIA, LIKKUMISTA JA LOGISTIikkaa LÄHESTYTÄÄN PALVELUNA, JOKA TUOTTA KASVUA JA HYVINVOINTIA.

jonka tavoitteena on hakea liikennepoliittikkaan lisää tuottavuutta ja vaikuttavuutta uudistamalla liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun perinteiset ajattelu- ja toimintamallit. Liikennerevoluutiossa infrastruktuuria, liikkumista ja logistiikkaa lähestytään palveluna, joka tuottaa kasvua ja hyvinvointia. Keskeisiä näkökulmia ovat käyttäjälähtöisyys, hyvä palvelutaso ja innovaatiot. Liikenneneuvos *Eeva Linkaman* mukaan uuden ajatusmallin tavoitteena on saavuttaa ”parempaa vähemmällä tai ainakin samalla rahalla paljon enemmän”.

Laajalla toimijajoukolla laadittu Liikennerevoluution ajatuskartta valmistui huhtikuussa 2011. Vain vuotta myöhemmin uusi ajattelumalli konkretisoitui liikennepoliittisessa selonteossa uudenlaisina linjauksina ja toimenpiteinä. Selonteon valmisteluun kytkeytyi esimerkiksi kokeilu Lahden ja Kouvolan välisen valtatie 12:n käyttäjälähtöisestä kehittämisratkaisusta. Väylän käyttäjiä sekä kuntien ja asukkaiden edustajia kuulemalla todettiin, että liikenne- ja turvallisuustarpeet voidaan ratkaista suunniteltua huomattavasti kevyemmillä toimilla 20–30 vuodeksi ja kustannukset saadaan puolitettua. Toisessa kokeilussa todettiin, että yhdistelemällä liikennehallinnon tukemaa avointa joukkoliikennettä, koululaiskuljetuksia, Kelan korvaamia sekä sosiaali- ja terveystoimen kuljetuksia, voidaan parantaa palvelun saatavuutta ja lisätä kuljetusten kustannustehokkuutta. Kumpikin kokeiluista johti jatkotoimiin liikennepoliittikan tuottavuuden ja vaikuttavuuden parantamiseksi. ■

KOHTI KESTÄVÄMPÄÄ KEHITYSTÄ

KANSAINVÄLISTÄ YHTEISTYÖTÄ YMPÄRISTÖASIOIDEN PARISSA

Kestävän kehityksen periaate esiteltiin vuonna 1987 YK:n alaisuudessa toimineen Brundtlandin komitean raportissa. Seuraavana vuonna ympäristöministeriön aloitteesta Suomeen perustettiin kestävän kehityksen komitea, jossa myös liikenneministeriö oli edustettuna. Vuonna 1991 julkaistussa parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä liikennejärjestelmäsunnittelun lähtökohdaksi määriteltiin kestävä kehitys. Mietinnössä muun muassa todettiin, että verotuksen painopistettä olisi siirrettävä auton hankinnan verotuksesta auton käytön verotukseen. Käytännössä nämä ajatukset omaksuttiin osaksi suomalaista liikennepolitiikkaa vasta 2000-luvulla.

Ympäristöasiat tulivat myös OECD:n yhteydessä Pariisissa toimivan Euroopan liikenneministerikonferenssin (CEMT) asialistalle, kun järjestöön perustettiin erillinen ympäristöryhmä. Apulaisosastopäällikkö Reino Lampinen toimi ryhmän ensimmäisenä puheenjohtajana vuosina 1988–1998. Järjestön antamat päätöslauselmat eivät ole sitovia, vaan pikemminkin suosituksia jäsenmaiden hallituksille. Osin tästä johtuen monet päätöslauselmat ovat olleet melko edistyskellisiä. Euroopan komissiossa CEMT:in ja etenkin ympäristöryhmän itsenäiseen ja ennakkoluulottomaan toimintaan suhtauduttiin aluksi varauksellisesti, mutta myöhemmin CEMT:in pohjatyötä hyödynnettiin monissa direktiiveissä ja ohjelmissa.

Liikenneministerikonferenssissa suomalaiset kannattivat yhdessä muiden ympäristöasioissa edistyskellisten valtioiden kuten Ruotsin, Itävallan ja Sveitsin kanssa ajoneuvojen pakokaasujen päästöissä Yhdysvaltojen päästötasoa. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellytti käytännössä katalysaattoreiden käyttöä. Suomessa uusien henkilöautojen tiukemmat pakokaasumääräykset tulivat voimaan vuoden 1991 alussa ja EU:ssa vasta pari vuotta myöhemmin. Unionissa oltiin hitaammin liikkeellä, sillä päästöasioissa keskustelua käytiin pitkälti autonvalmistajamaiden ehdoilla.

YK:n kestävän kehityksen toimintaohjelma (Agenda 21) ja ilmastomuutoksen puitesopimus hyväksyttiin Rio de Janeirosa vuonna 1992. Näiden valmistelu alkoi aktiivisesti vuonna 1990. Kansainvälisten vaikutteiden innoittamana myös ministeriössä tehostettiin ja monipuolistettiin ympäristötyötä. Liikenteen ympäristövaikutuksista tehtiin laaja kartointus ja kaikki liikennemuodot kattavaa ympäristöohjelmaa valmisteltiin yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Liikenneministeriön ympäristöohjelma julkaistiin vuonna 1994. Konkreettisimmat toimenpiteet siinä kohdistettiin ilmanlaatuun ja meluun, jotka olivat tuolloin aktiivisen

KANSAINVÄLISTEN VAIKUTTEIDEN INNOITTAMANA MYÖS MINISTERIÖSSÄ TEHOSTETTIIN JA MONIPUOLISTETTIIN YMPÄRISTÖTYÖTÄ.



kuva: Antero Kallonen

Liikenneministeriön vuonna 1994 julkaiseman ympäristöohjelman keskeisimmät toimenpiteet kohdistuivat ilmanlaatuun ja meluun.

kehittämisen kohteina kansainvälisestikin. Tämä oli ensimmäinen ministeriötasolla valmistunut ympäristöohjelma Euroopassa. Tielaitoksen oma ympäristöohjelma oli laadittu kaksi vuotta aikaisemmin. Asetelmat ympäristöasioissa olivat vielä varsin mustavalkoisia ja monet ministeriön edustajat katsoivatkin, että nämä asiat kuuluisivat ympäristöministeriön toimialaan. Keskustelua käytiin suurelta osin yksittäisten asioiden kuten liito-oravien suojelun tai suolauksen vähentämisen ympärillä.

Rion ilmastopuolustusta tämentävä Kioton pöytäkirja allekirjoitettiin vuonna 1997. Pöytäkirjassa sitouduttiin kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiin. Kokonaisuutena prosessi oli pettymys, sillä maailman suurimmat päästöjen aiheuttajat Kiina ja Yhdysvallat eivät ole ratifioineet pöytäkirjaa.

Englannin EU-puheenjohtajakaudella alkoi niin sanottu Cardiff-prosessi, jonka tavoitteena oli laatia eri sektoreille (maatalous, energia, liikenne) ympäristöstrategiat. Huhtikuussa 1999 päätettiin, että valmistelu annetaan Suomen vastuulle. Liikennesektorilla tehtävään määrättiin liikenneneuvos *Raisa Valli*. Liikenteen ympäristöstrategia hyväksyttiin

lokakuussa yksimielisesti EU:n liikenneneuvoston kokouksessa. Jäsenvaltiot sitoutuivat toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena oli hiilidioksidin (CO₂) ja muiden päästöjen vähentäminen sekä liikenteen kasvun hillitseminen.

Euroopan komissiossa päästöasiaa ryhdyttiin viemään eteenpäin yhteistyössä liikenne-, ympäristö- ja talousalan asiantuntijoiden kesken. Muutaman vuoden valmistelun jälkeen valmistui selvitys liikenteen hiilidioksidiverotuksen ohjaavuudesta. Suomessa eri ministeriöiden ja sidosryhmien välisen pitkäaikaisen valmistelun jälkeen ajoneuvojen hankintaa päätettiin ryhtyä ohjaamaan verotuksen keinoin: henkilöautojen autovero muutettiin hiilidioksidipäästöperusteiseksi (CO₂) vuonna 2008. Myös ajoneuvovero muutettiin CO₂-perusteiseksi. Tämä muutos tuli voimaan kaksi vuotta myöhemmin. Muutos oli varsin edistyskellinen, sillä useimmat EU:n jäsenvaltiot eivät olleet toteuttaneet vastaavaa. Unionilla ei ole toimivaltaa jäsenvaltioiden verotuksessa, sillä verojen määräämisperusteita ei ole haluttu luovuttaa EU:lle.

YMPÄRISTÖAJATTELU OSAKSI KANSALLISTA LIKENNEPOLITIikkaa

Kansainvälisen yhteistyön rinnalla ympäristöajattelua vietiin eteenpäin myös kansallisella tasolla. Ministeriön johdolla toteutetussa Lyyli-tutkimusohjelmassa hahmotettiin ympäristövaikutuksiltaan edullista yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää. Vuonna 1999 valmistui ministeriön toinen ympäristöohjelma ja vuonna 2005 kolmas. Asian käsittelyä jatkettiin hallinnonalan ympäristövastaavien yhteistyöverkostossa (LIHAVA) ja hallinnonalan ympäristöjärjestelmien toimivuudesta tehtiin arvio. Näin ympäristöasiat saatiin kytkettyä tiiviimmin liikennepoliittiseen ajatteluun.

Ympäristöasioiden edistämisessä keskeistä on ylimmän johdon sitoutuminen. Ministeriöön perustettiin kansliapäällikkö *Harri Pursiainen* aloitteesta Ilmastopoliittinen toimikunta. Pursiainen ryhtyi itse vetämään toimikunnan työtä. Tämä oli poikkeuksellista, sillä yleensä kansliapäällikkö ei vedä substanssiryhmiä. Toimikunnan jäseniksi kutsuttiin kaikki ministeriön hallinnonalan virastojen, yhtiöiden ja laitosten pääjohtajat. Toimikunnan työn tuloksena valmistunut

ILMASTOPOLIITTISEN OHJELMAN KESKEISIMPÄNÄ TAVOITTEENA ON LIIKENTEEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN ALENTAMINEN 15 PROSENTILLA VUODEN 2005 TASOSTA VUOTEEN 2020 MENNESSÄ.

Ilmastopoliittinen ohjelma (ILPO) julkistettiin vuonna 2009. Muilla hallinnonaloilla vastaavaa ei ollut aikaisemmin tehty.

Neuvotteleva virkamies *Saara Jääskeläinen* kertoo, että tässä vaiheessa näkökulma muuttui ratkaisevasti ja ympäristöasiat nousivat keskeiseen asemaan koko hallinnonalalla. Myös mediassa asiaan kiinnitettiin entistä enemmän huomiota. Tietoisuuden heräämiseen vaikutti muun muassa Yhdysvaltain entisen varapresidentti *Al Gore*n toiminta ilmastonmuutosasioiden parissa. Tärkeä tietoisuuden herättäjä oli myös ilmastonmuutoksen talousvaikutuksista kertova Sternin raportti.

*Valtiovarainministeri
Jyrki Katainen ja pääministeri
Matti Vanhanen kertoivat
tiedotustilaisuudessa marraskuussa
2007, että henkilöautojen autovero
ja ajoneuvovero riippuvat vastedes
auton hiilidioksidipäästöistä.*



Ilmastopoliittisessa ohjelmassa asetettiin pitkälle mietittyjä määrällisiä tavoitteita. Keskeisimpänä tavoitteena on liikenteen hiilidioksidipäästöjen alentaminen 15 prosentilla vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Ajoneuvotekniikan osalta on menty koko ajan parempaan suuntaan. Perinteisten pakokaasupäästöjen osalta on päästy jopa 2–3 prosentin tasoon 1970-luvun tilanteeseen verrattuna. Hiilidioksidipäästöjen osalta uusien ajoneuvojen päästöt ovat alentuneet, mutta koko liikenteen osalta tilanne on mennyt huonompaan suuntaan. Autoliikenteen lisääntyminen on syönyt edut, joita tekniikan kehityksellä on saavutettu. Tehokainta, mutta hitainta ympäristötyötä on yhdyskuntarakenteen muuttaminen. Maankäytön suunnittelulla pitäisi pyrkiä siihen, että ihmisten liikkumistarve vähenisi. Näin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edut olisivat parhaiten hyödynnettävissä. Myös etätöiden suosimisella voitaisiin vähentää jokapäiväistä liikkumisen tarvetta.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on käytössään vain osa keinoista, joilla pystytään vähentämään liikenteen päästöjä. Ministeriössä voidaan vaikuttaa esimerkiksi joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen sekä tavaraliikenteen energiatehokkuuteen. Ministeriöiden välinen yhteistyö onkin ratkaisevassa roolissa tulosten saavuttamisessa. Esimerkiksi alue- ja yhdyskuntarakenteesta vastataan ympäristöministeriössä, verotuksesta valtiovarainministeriössä ja biopolttoaineista työ- ja elinkeinoministeriössä. Liikenne- ja viestintäministeriössä biopolttoaineisiin on suhtauduttu hieman varauksellisesti, sillä niiden valmistaminen saattaa tuottaa enemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin niiden käyttö polttoaineena vähentää. Biopolttoaineiden valmistukseen liittyy myös monia eettisiä kysymyksiä kuten sademetsien hakkuut ja ravinnoksi käytettävien kasvien käyttö biopolttoaineiden raaka-aineina.

Liikenne aiheuttaa noin viidesosan Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Tieliikenteen osuus kaikista liikenteen päästöistä on yhdeksänkymmentä prosenttia. Päästötavoitteisiin pääseminen edellyttää, että yhä useampi valitsee henkilöauton sijaan muun ajoneuvon. Kaupunkiseuduilla päästöjä voitaisiin hillitä parhaiten vahvalla joukkoliikennejärjestelmällä. Vuoden 2009 joukkoliikennelaissa kaupunkiseudut



Vuoden 2009 joukkoliikennelaissa kaupunkiseudut määrättiin ottamaan vastuu lähialueensa joukkoliikenteen kehittämisestä ja tilaamisesta.

määrättiin siirtymäajan kuluessa ottamaan vastuu lähialueensa joukkoliikenteen kehittämisestä ja tilaamisesta. Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymässä (HSL) näin on tehty jo pidemmän aikaa.

Suurimpien kaupunkien työmatkaliikenteen työsuhdematkalippujärjestelmää olisi mahdollista kehittää entistä houkuttelevammaksi. Joukkoliikennettä on mahdollista edistää myös liikkumisen ohjauksella, esimerkiksi internetistä löytyvien reittioppaiden ja muiden palvelujen kehittämisen kautta. Myös työpaikoilla voitaisiin järjestää henkilökohdasta räätälöintiä siitä, kuinka työntekijät voisivat hyödyntää joukkoliikennettä. Joukkoliikennettä kannattaa kehittää erityisesti isoissa asutus- ja taajamissa. Myös maaseudulla peruspalvelut on turvattava, mutta perinteinen joukkoliikenne on siihen usein liian raskas väline. Vähäliikenteisillä alueilla ratkaisuja voidaan hakea esimerkiksi kutsuliikenteestä.

Ympäristöasioiden parissa työskentelevät liikennealan asiantuntijat suhtautuvat hallinnonalan virastouudistukseen myönteisesti. Aiemmin tarkastelut olivat liikennemuotokohtaisia, mutta nyt asioita

**PARHAINA LIIKENTEEEN
ILMASTOPOLITIikkaA OVAT
SELLAISET TOIMET, JOTKA
HYÖDYTTÄVÄT IHMISIÄ
JOKAPÄIVÄISESSÄ ELÄMÄSSÄ
MUUN MUASSA LIIKENTEEEN
PALVELUTASON PARANEMISENA.**

tarkastellaan kokonaisuuksina ja huomio on kohdistunut enemmän matka- ja kuljetusketjujen tarkasteluihin. *Raisa Valli* korostaa, että liikennejärjestelmäajattelu mahdollistaa uusien ratkaisujen kehittämisen liikenteen solmukohdissa: miten voidaan esimerkiksi vaihtaa sujuvasti junasta bussiin tai pyörän käyttöön. Myös lainsäädäntöä on kehitetty liikennejärjestelmäajattelua ja maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista suosivaan suuntaan. Vuonna 2006 hyväksytyt maantie- ja ratalait alistettiin maankäyttö- ja rakennuslakien määräyksille.

Vaikka ilmastonmuutoksesta keskustellaan enemmän kuin koskaan aikaisemmin, asia kiinnostaa lopulta melko pientä joukkoa. Vähempää päästöisten autojen yleistymisenkin johtuu suurelta osin verojen porrastuksesta päästöjen perusteella. Parhainta liikenteen ilmastopolitiikkaa ovat sellaiset toimet, jotka hyödyttävät ihmisiä jokapäiväisessä elämässä muun muassa liikenteen palvelutason paranemisena. Esimerkiksi sujuvampi joukkoliikenne, paremmat pyöräily- ja kävelyreitit sekä vähemmän kuluttavat autot ovat konkreettisia etuja. Myös asenteisiin vaikuttaminen on tärkeää. Tätä edistetään jo autokouluissa, sillä säästävän ajotavan koulutus on otettu osaksi koulutusohjelmaa.

Liikenteen ilmastopolitiikassa tavoitteet ovat niin kovia, että taloudellisen ohjaamisen tehostamista on syytä harkita. Uusien autojen veroa voitaisiin alentaa, mutta auton käytöstä jouduttaisiin maksamaan nykyistä enemmän. Nykyiset kiinteät verot voitaisiin korvata kilometriperusteisella tiemaksulla. Tämän järjestelmän etuna on, että



kuva: Antero Aaltonen

Ministeriön tiemaksuselvityksissä on ollut esillä mm. kiinteiden autoverojen korvaaminen kilometriperusteisilla tiemaksuilla.

nykyisen teknologian (vihreä ICT) avulla tiemaksun suuruutta voitaisiin vaihdella alueen, liikennetilanteen ja muiden tekijöiden perusteella. Tienkäyttäjät saisivat hintasignaaleja, joiden avulla kukin voisi miettiä matkustamistaan: mihin aikaan, mitä reittiä ja millä kulkuneuvolla. Todennäköisesti tienkäyttömaksuilla voitaisiin vähentää liikennettä ja näin päästäisiin lähemmäksi Suomelle asetettuja päästötavoitteita. Samalla autokannan uudistuminen nopeutuisi, mikä edistäisi osaltaan liikenneturvallisuutta. Alueellisesti oikeudenmukaisen ja tehokkaan tienkäyttömaksujärjestelmän rakentamisella on kuitenkin monia haasteita edessään.

Euroopan unionissa edistetään rautatieliikennettä esimerkiksi investoimalla rautatieverkkoon, suosimalla kilpailua ja kehittämällä ohjausjärjestelmiä. Myös lentoliikenteen ja merenkulun ilmastoasioita



kuva: Antero Aaltonen

Lentoliikenteen päästökauppa aloitettiin vuonna 2012.

on ryhdytty tarkastelemaan. Lentoliikenteen päästökauppa päätettiin aloittaa EU:n sisäisillä sekä EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla vuoden 2012 alusta. Lentoliikenteenkin parissa joudutaan nyt toden teolla miettimään mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen tekniikkaa ja aerodynamiikkaa kehittämällä. Merenkulussa kansainvälisen ympäristöajattelun kehittyminen on ollut hitaampaa, koska mukana on paljon köyhiä kehitysmaita. Pitemmällä tähtäyksellä tuskin merenkulussakaan voidaan välttää taloudellisen ohjauksen kiristämistä.

Laivojen uudet polttoainemääräykset ovat puhuttaneet suomalaisia. Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymässä MARPOL-yleissopimuksen ilmansuojeluliitteessä kaikille maille määriteltiin rikkirajoitukset, joiden avulla pyritään vähentämään merien happamoitumista. Vuoden 2012 alussa laivoissa käytetyn polttoaineen korkein sallittu rikkipitoisuus laskettiin maailmanlaajuisesti 4,5 prosentista 3,5 prosenttiin. Vuonna 2020 rikkipitoisuusraja on tarkoitus pudottaa 0,5 prosenttiin. Herkille merialueille määriteltiin tiukemmat rajat.

**LIIKENTEEEN ILMASTOPOLITIIKASSA
TAVOITTEET OVAT NIIN KOVIA,
ETTÄ TALOUDELLISEN OHJAAMISEN
TEHOSTAMISTA ON SYYTÄ HARKITA.**

Esimerkiksi Itämerellä polttoaineen rikkipitoisuus lasketaan 0,1 prosenttiin vuoden 2015 alusta lukien.

Puhtaampiin polttoaineisiin siirtyminen nostaa polttoainekuluja huomattavasti. Varustamoilta ja Elinkeinoelämän keskusliitolta (EK) saatujen lausuntojen mukaan kustannukset siirtyvät kokonaan merirahteihin ja lopulta kuluttajahintoihin. Kaikista EU-maista rikkipäästösääntely koskettaa eniten Suomea. Merentakaisena valtione merenkulku on Suomelle elintärkeää ulkomaankaupan harjoittamista varten. Ulkomaankaupasta runsaat kahdeksankymmentä prosenttia tapahtuu meritse.

Päätöksen arvostelijat pitävät aikataulua liian nopeana ja julkisuudessa puhutaan ”miljardimokasta”. Päätöksen puoltajat katsovat, että merenkulussa on varaa laskea polttoaineen rikkipitoisuutta. Laivoissa käytetyn polttoaineen rikkipitoisuus on monisatakertainen tieliikenteen polttoaineisiin verrattuna. Kun henkilöautojen katalyysaattoripakko 1990-luvun alussa oli tulossa voimaan, auto- ja tieliikennealan eturyhmät esittivät hurjia laskelmia kaataakseen hankkeen. ”Kun laki tuli voimaan, mikään pahimmista ennusteista ei toteutunut”, *Reino Lampinen* muistuttaa. Tässäkin asiassa Suomen pitäisi kyetä profiloitumaan ympäristöystävällisenä maana. Uhkakuva pitäisi kääntää mahdollisuudeksi ja muun muassa markkinoida maailmalla Wärtsilän osaamista rikkipesureiden ja maakaasupolttomootoreiden rakentajana. ■

VIESTINNÄN MURROS

KIINTEISTÄ LANKAPUHELIMISTA LAAJAKAISTAPOLITIIKKAAN

Telemarkkinoilla Suomen tilanne Eurooppaan verrattuna oli 1980-luvulla poikkeuksellinen. Valtion omistaman Posti- ja telelaitoksen rinnalla toimi kymmeniä alueellisia puhelinlaitoksia, joissa hoidettiin paikallista puhelinliikennettä. Posti- ja telelaitos vastasi yksinään matka-, kauko- ja ulkomaanpuheluiden välittämisestä. Muissa maissa puhelintoiminta oli käytännössä kokonaan valtion monopolien hallussa. Kun Suomi liittyi EU:n jäseneksi, Suomessa oli puhelinlaitoksia enemmän kuin muissa jäsenmaissa yhteensä.

Vuonna 1987 voimaan tullut teletoimintalaki tervehdytti alan kilpailutilannetta. Aiemmin Posti- ja telelaitoksen tehtävänä oli ollut myöntää toimiluvat paikallisille kilpailijoilleen. Lain voimaantulon jälkeen sääntely (regulaatio) siirrettiin liikenneministeriöön. Näin puhelinlaitoksia ryhdyttiin kohtelemaan keskenään tasaveroisesti. Teletoimintalaki oli raamilaki, jonka nojalla muun muassa ministeriön päätöksiä valmisteltiin. Alaa kyettiin ohjailemaan nopeasti, sillä päätökset saatiin voimaan muutamassa viikossa. Uuden perustuslain vahvistamisen jälkeen vuonna 2002 tilanne muuttui. Päätökset on vietävä lain tasolle ja eduskunnan kautta lainsäätäminen kestää toista vuotta.

Ministeriön näkökulmasta tilanne 1980-luvun lopulla oli hieman ongelmallinen. Ministeriössä hoidettiin Posti- ja telelaitoksen

omistajuusasioita ja samaan aikaan vastattiin alan lainsäädännön kehittämisestä. Hankalasta tilanteesta päästiin vähitellen eroon Posti- ja telelaitoksen liikelaitostamisen (1990) ja yhtiöittämisen seurauksena. Vuoden 1994 alussa muodostettiin Suomen PT Oy, jonka alaisuudessa toimi kaksi erillistä yhtiötä: Suomen Posti Oy ja Telecom Finland Oy. Prosessi ei sujunut aivan kitkattomasti. Aluepoliittisten intressien takia monet vastustivat posti- ja teletoiminnan erottamista toisistaan. Teletoiminnan tuottoja haluttiin käyttää haja-asutusalueiden postikonttoreiden ylläpitoon.

Valtiolle kaukopuhelintoiminnan tuotot olivat merkittäviä ja pelko niiden menettämisestä oli liberalisoinnin suurin este. Alueellisen puhelinlaitosverkoston ansiosta valtion telelaitoksen tuotot eivät kuitenkaan olleet Suomessa yhtä merkittäviä moneen muuhun valtion verrattuna. Toisaalta kaukopuhelintoimintaa monopolina harjoittaneen Posti- ja telelaitoksen korkeita taksoja arvosteltiin julkisuudessa

KAUKOPUHELINTOIMINNAN KILPAILUN VAPAUTTAMINEN ALOITETTIIN VUONNA 1988 JA VUONNA 1990 KILPAILU ULOTETTIIN MATKAPUHELINTOIMINTAAN.

yhä useammin. Kilpailun vapauttaminen aloitettiin vuonna 1988, kun alueellisten puhelinlaitosten muodostamalle Datatie Oy:lle myönnettiin oma toimilupa dataliikenteen (tietokoneiden välisen tiedonsiirron) välittämiseen yritysten välillä. Tiedonsiirtopalveluiden hinnat laskivat vuoden aikana lähes puoleen Posti- ja telelaitoksen taksoihin verrattuna.

Vuonna 1990 kilpailu ulotettiin matkapuhelintoimintaan. Kilpailun avaamista edesauttoi Suomen puhelinmarkkinoiden jakautuminen kahteen suhteellisen tasavahvuiseen puhelinleiriin. Alueellisten puhelinlaitosten muodostama Radiolinja perustettiin vuonna 1988 ja se sai toimiluvan kaksi vuotta myöhemmin. Kaupallinen toiminta aloitettiin vuonna 1991. Posti- ja telelaitoksen perinteiset matkapuhelinjärjestelmät perustuvat analogiseen tekniikkaan, mutta digitaalisen GSM-tekniikan tullessa kaupalliseen käyttöön kilpailu avautui ja Suomeen alettiin rakentaa kahta GSM-verkkoa. Verkkojen rakentamiseen osallistuvat Radiolinja sekä Posti- ja telelaitos. Seuraavassa vaiheessa kilpailu ulotettiin kiinteän lankaverkon paikallis- ja kaukopuheluihin. Tämä tapahtui vuonna 1994. Vuoden loppuun mennessä alueellisten



kuva: Lehtikuvai/Sari Gustafsson

Suomen Pankin johtaja Harri Holkeri soitti ensimmäisen GSM-puhelun heinäkuussa 1991 Radiolinjan matkapuhelinverkossa.

puhelin-yhtiöiden Kauko- ja Ysi Oy sai haltuunsa puolet kaukopuhelun markkinoista. Viimeisenä teletoiminnan lohkona kilpailulle avattiin ulkomaanpuhelut heinäkuussa 1994.

Telemarkkinoilla pitää olla kilpailua, jotta kuluttajat saavat edullista palvelua. Tähän ajatukseen nojaten virkamiehet uudistivat lainsäädäntöä liberalisointia suosineiden ministereiden tukemana. Viestintäasioiden merkityksen kasvusta kertoo erillisen viestintähallinto-osaston perustaminen vuonna 1988. "Olimme nuoria ja innostuneita. Osaston virkamiehillä ei ollut poliittisia sidonnaisuuksia. Se oli tuohon aikaan poikkeuksellista", osastopäällikkö *Liisa Ero* muistelee osaston ilmapiiriä. Vuonna 2000 liikenneministeriön nimi muutettiin

Vuonna 1999 matkapuhelinliittymien määrä ylitti kiinteiden lankapuhelinliittymien määrän.



Kuva: LYVI

liikenne- ja viestintäministeriöksi. Tämäkin kertoo viestintäasioiden merkityksen kasvusta yhteiskunnassa.

Kun viestintäneuvos *Rainer Salonen* siirtyi ministeriön sisällä liikennepuolelta viestintäpuolelle, hallitusneuvos *Harri Pursiainen* kertoi Saloselle osaston virkamieshengestä näin: ”Meillä ajatellaan aina käyttäjän etua, teleyritysten etu ei tule koskaan ennen käyttäjän etua.” Tämä ajatus mielessä oli helppo sopeutua uusiin tehtäviin. Ministeriön harjoittaman regulaatiopolitiikan ydinajatuksena oli: ollaan suopeita teleyrityksille, kun ne vastapalvelukseksi palvelevat kaikkia suomalaisia hyvin ja edullisesti. Viestintähallinto-osaston operaattorimyönteisyydellä haettiin nimenomaan kuluttajien etua. Operaattorimyönteistä politiikkaa ilmensi muun muassa Suomen UMTS-taajuuksien luovuttaminen puhelinoperaattoreiden käyttöön ensimmäisenä maana maailmassa keväällä 1999. Toimiluvat myönnettiin ilman huutokauppoja, jotka muualla Euroopassa olivat yleistymässä.

Suomi oli edelläkävijä teletoiminnan liberalisoinnissa. Kilpailun edistämistä jatkettiin kesäkuussa 1997 voimaan tulleella telemarkkinalailla, joka korvasi kymmenen vuotta aikaisemmin säädetyn teletoimintalain. Alalle pääsyä helpotettiin, sillä kiinteän puhelinverkon rakentamiseen ei enää tarvittu toimilupaa. Toimilupa tarvittiin vain

matkaviestinverkkojen rakentamiseen. Uuden lain mukaan teleyritykset olivat velvollisia luovuttamaan tilaajayhteyksiä myös kilpailijoidensa käyttöön ja yhteydet oli hinnoiteltava samoin perustein kuin yrityksen omissa palvelutoiminnoissa. Kilpailua edistettiin myös pienempien teleyritysten toimintaedellytyksiä parantamalla. Markkinavoimaltaan huomattavalle teleyritykselle voitiin asettaa tiukempia velvoitteita pienempiin yrityksiin verrattuna.

Suomi oli maailmanlaajuisen kehityksen kärjessä myös uuden teknologian omaksumisessa. Kun vuonna 1990 Suomessa oli 260 000 matkapuhelinliittymää, vuonna 1997 liittymiä oli noin kaksi miljoonaa. Kyseisenä vuonna matkaviestinnän laskutuksen arvo oli ensimmäistä

SUOMI OLI EDELLÄKÄVIJÄ TELETOIMINNAN LIBERALISOINNISSA JA MAAILMANLAAJUISEN KEHITYKSEN KÄRJESSÄ MYÖS UUDEN TEKNOLOGIAN OMAKSUMISESSA.

kertaa lankaverkkopuhelinlaskutusta korkeampi. Kahdessa vuodessa liittymien määrä kasvoi 3,2 miljoonaan. Vuonna 1999 matkapuhelinliittymien määrä ylitti kiinteiden lankapuhelinliittymien määrän. Suomessa oli tuohon aikaan 65 matkapuhelinliittymää sataa asukasta kohden, millä tuloksella saavutettiin maailmanlaajuisesti ensimmäinen sija matkapuhelinten yleisyydessä.

Kilpailun avaamisen myötä vuonna 1992 ministeriöön perustettiin telemaksujen seurantaryhmä. Ryhmä toimi eräänlaisena välitystuomioistumena puhelinyritysten välillä. Mukana olivat Posti- ja telulaitoksen (Soneran), Helsingin Puhelinyhdistyksen, Telivon (Imatran Voiman sähköyhtiön) ja Kuluttajaviraston edustajat. Stasi-nimellä tunnetussa seurantaryhmässä käytiin läpi tapauksia, joita nykyisin käsitellään oikeusistuimissa. Kun markkinoille tuli lisää yrityksiä, riitoja ei enää kyetty ratkaisemaan yhteisneuvotteluiden avulla. Seurantaryhmä lakkautettiin vuonna 1998.

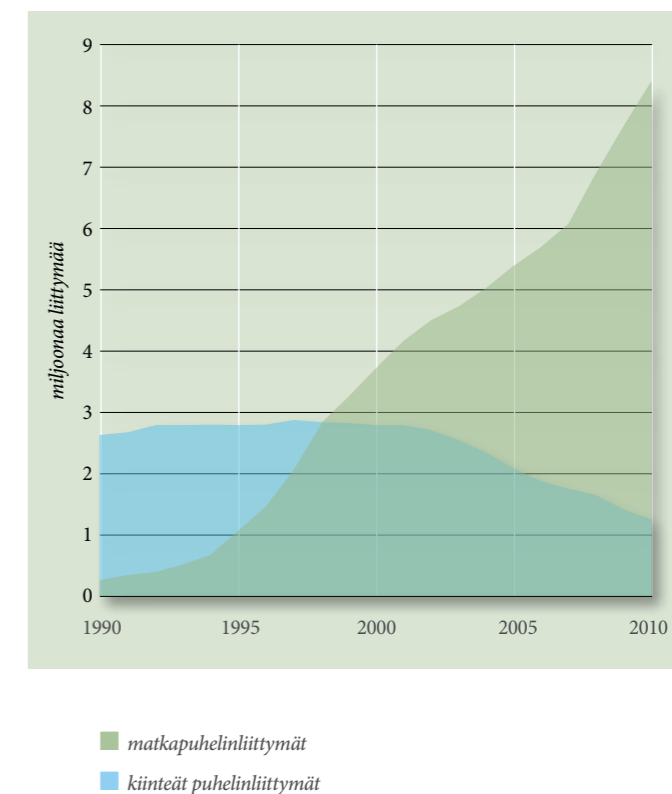
Suomessa matka- ja kaukopuheluiden hinnat laskivat 1990-luvulla puoleen entisestä hintatasosta. Puhelut olivat Euroopan edullisimpia, kun pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa hinnat olisivat voineet olla kalleimpien joukossa. Edistyksellisen lainsäädännön ansiosta Suomea kuunneltiin Euroopan unionissa tarkoin. Varsinkin jäsenyyden alkuaikoina Suomessa vieraili kuukausittain eri maiden delegaatioita tutustumassa suomalaiseen viestintäpolitiikkaan. EU:ssa oltiin vasta valmistelemassa monopolien murtamista, kun Suomessa ratkaisut oli jo tehty.

Euroopan unionissa telekilpailu avattiin vuonna 1998. Tämä ei heijastunut Suomeen millään tavoin. Markkinat ovat Suomessa rajallisia ja hinnat halpoja, joten tämä ei ole suurille kansainvälisille teleyrityksille kovin kiinnostava markkina-alue. EU-säännösten harmonisointi kilpailua suosivaan suuntaan oli elinkeinoelämän kannalta merkittävä asia. Jos puhelintoimintaa olisi edelleen jatkettu valtiollisten monopolien (muun muassa Deutsche Telekom ja France Telecom) johdolla, nämä olisivat ostaneet puhelimia vain oman maan toimittajilta (Siemens ja Alcatel). Kun telemarkkinoille saatiin kilpailevia operaattoreita, isot markkinat avautuivat Nokialle. Euroopan komission kanssa

käydyissä neuvotteluissa oli tärkeää saada hyväksyttyä sellaiset yleiseurooppalaiset standardit, joissa Nokialla oli osaamista.

Viestintäneuvos *Antti Kohtala* katsoo, että viestintäasioissa suomalaiset ovat Euroopan komission mukaan olleet ”sekä hyviä että hankalia”. Aina ei ole tarkkaan kuunneltu komission mielipiteitä, vaan asioita on tehty kuten parhaaksi on nähty. Esimerkiksi vuonna 2006 alun perin GSM-verkoille varattua 900-taajuutta sallittiin käyttää myös UMTS-verkkojen rakentamiseen. EU:sta saapuneessa kirjeessä todettiin, että näin ei voinut tehdä. Noin neljä vuotta kestäneiden neuvotteluiden jälkeen 900-taajuuksien käyttö UMTS-rakentamiseen sallittiin muissakin EU-maissa.

Puhelinliittymät Suomessa vuosina 1990–2010





Suomen miljoonas laajakaistaliittymä asennettiin Lapualla Katteluksen perheelle kesäkuussa 2005. Tapahtumaa juhlistettiin Valtioneuvoston linnassa liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtasen ja pääministeri Matti Vanhasen johdolla sekä Lapuan kaupungintalolla. Kuva Valtioneuvoston linnan monitoreista.

VUONNA 2003 VOIMAAN TULLUT NUMERONSIIRRETTÄVYYS ON OLLUT MERKITTÄVIN HINTOJEN LASKUUN VAIKUTTANUT SÄÄNTELYPÄÄTÖS.

Kilpailutilanne muuttui vuosituhaten alussa, kun Helsingin Puhelinyhdistyksestä muodostettu Elisa Oyj irtautui alueellisten puhelinlaitosten yhteenliittymästä (Finnet-ryhmä) ja osti suurimman osan Radiolinjan verkosta. Kolmas valtakunnallinen GSM-toimilupa myönnettiin vuonna 2000. Tuolloin Elisan ulkopuolelle jääneet puhelinyhtiöt alkoivat rakentaa maanlaajuisia GSM-verkkoja. Kolmen operaattorin (Sonera, Elisa, DNA) malli on toiminut Suomessa hyvin. Kolmas tasaveroinen kilpailija on luonut riittävää epävarmuuden tunnetta kahdelle muulle operaattorille ja näin on voitu välttyä hinnoittelu- tai markkinointikartelleilta. Vuonna 2003 voimaan tulleen lakiuudistuksen myötä kuluttajat saivat oikeuden säilyttää matkapuhelinnumeronsa operaattoria vaihdettaessa. Numeronsiirrettävyys on ollut merkittävien hintojen laskuun vaikuttanut sääntelypäätös.

Teleyhtiöiden yksityistämisen myötä yhtiöiden intressit asiakkaiden palvelemisesta ovat muuttuneet omistajien palvelemiseksi. Esimerkiksi vuonna 2008 TeliaSoneran edustajat ilmoittivat noin 50 000 asiakkaalleen, että yhtiö ryhtyy keräämään kalliisti ylläpidettäviä puhelinlinjojaan rullalle. Nyt ministeriöstä alkoi kuulua rutinaa, kun ilmaisten taajuuksien saajat eivät näyttäneet piittaavan kansalaisista. Suomessa oli opittu luottamaan, että yritykset huolehtivat markkinaehtoisesti kattavien ja edullisten viestintäpalvelujen tarjonnasta.

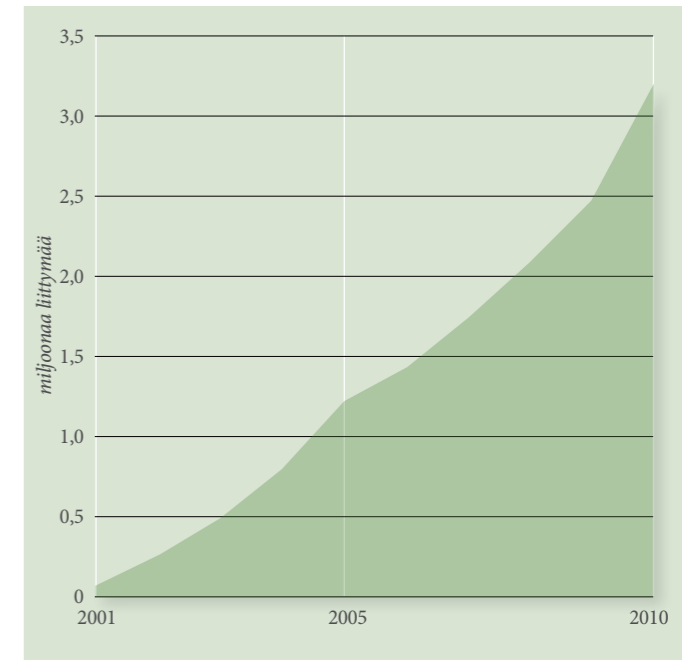
VUONNA 2010 YHDEN MEGAN LAAJAKAISTAYHTEYS MÄÄRITELTIIN YLEISPALVELUKSI, JOHON KAIKILLA OLI KOHTUULLISEEN HINTAAN OLTAVA OIKEUS HUOLIMATTA ASUINPAIKASTA.

”Siitä lähtien teleyritysten kanssa on ollut tarpeen neuvotella tiukemmin”, arvioi Antti Kohtala muuttunutta tilannetta.

Telepolitiikan markkinaliberalistinen henki korvattiin sääntöstellyn markkinatalouden opilla. Käytännössä tämä tarkoittaa, että julkisella sektorilla on ryhdytty toimenpiteisiin alueellisesti tasa-arvoisen viestintäinfrastruktuurin varmistamiseksi. Kun teleoperaattorit eivät ole suostuneet turvaamaan palveluita vapaaehtoisesti, palvelut on ryhdytty maksattamaan operaattoreilla. Rahaa on saatu järjestämällä taajuushuutokauppoja. ”Ministeriön pääasiakas on loppukäyttäjä ja operaattorit ovat renkejä”, osastopäällikkö Juhapekka Ristola kuvaa ministeriön toimintastrategiaa.

Suomessa laajakaistaliittymien hintataso moneen EU-maahan verrattuna oli korkea 2000-luvun alussa. Tämän takia ministeriössä ryhdyttiin valmistelemaan kansallista laajakaistastrategiaa. Vuonna 2003 hyväksytyyn strategiaan tavoitteena oli kilpailun edistäminen ja erityistoimien kohdentaminen alueille, joilla ei ollut tarpeeksi kysyntää kaupalliselle laajakaistatarjonnalle. Tavoitteet saavutettiin erinomaisesti: liittymien hinnat laskivat kahtena vuonna peräkkäin 45 prosenttia ja vastaavana aikana liittymien määrä lähes nelinkertaistui. Syksyllä 2005 Suomessa oli 1,1 miljoonaa laajakaistaliittymää. Suomen sijoitus liittymien suhteellisessa määrässä nousi EU-valtioiden keskuudessa sijalle kolme.

Laajakaistaliittymien määrä Suomessa vuosina 2001–2010



Vuonna 2010 yhden megan laajakaistayhteys määriteltiin yleispalveluksi, johon kaikilla oli kohtuulliseen hintaan oltava oikeus huolimatta asuinpaikasta. Monet pitivät kyseistä palvelua riittämättömänä, mutta vastaavaa järjestelmää ei ole käytössä muissa valtioissa. Maailmalla päätös uutisoitiin näyttävästi. Laajakaista 2015 -hankkeen tavoitteena on saada huippunopea sadan megan yhteys enintään kahden kilometrin etäisyydelle vakinaisesta asunnosta tai yrityksen toimipaikasta. Aivan lähivuosina palvelua ei kyetä tarjoamaan kaikille suomalaisille, ainakaan kohtuulliseen hintaan, sillä operaattoreita ei ole saatu mukaan rakentamaan yhteyksiä kattavasti. Vuoden 2011 lopussa Suomessa oli käytössä 3,8 miljoonaa laajakaistaliittymää, joista 2,2 miljoonaa oli mobiililaajakaistaliittymää.

SONERA OYJ:N VÄRIKKÄÄT VAIHEET

Vuonna 1998 valtion omistama Suomen PT Oy jaettiin posti- ja telekonserneiksi: Telecom Finland Yhtymä Oy:ksi (Sonera Oyj) ja Suomen Posti Yhtymä Oy:ksi. Ennen marraskuussa tapahtunutta Soneran pörssilistausta investointipankkiirit kehottivat korjaamaan yhtiön pääomarakennetta, sillä sijoittajat eivät olisi antaneet raskaasti pääomitetulle yhtiölle sille kuuluvaa arvoa. Pelkona on, että löysän rahan yhtiössä johtajat saattavat tehdä huonoja investointeja. Ennen pörssilistausta yhtiöstä irrotettiin valtiolle yli miljardin markan erikoisosinko.

Soneran pörssilistaus ja ensimmäinen osakemyynti toteutettiin marraskuussa 1998. Osakkeet menivät erittäin hyvin kaupaksi – yleisömyynti merkittiin peräti 18-kertaisesti ja myös instituutiomyynti moninkertaisesti. Myyntiä seurannut ”mediamylläkkä” johti Soneran pääjohtaja *Pekka Vennamon* erottamiseen ja silloisen liikenneministeri *Matti Auran* eroamiseen. Tapahtunutta voidaan selittää monen tekijän summana: ministeriön sisäisillä tietokatkoksilla, Vennamon valikoivalla tiedotustoiminnalla, asioiden tulolla julkisuuteen median välityksellä sekä lähestyvillä eduskuntavaaleilla.

JOHDON OMISTUS VALTIONYHTIÖISSÄ OLI UUTTA, EIKÄ TÄLLAISISTA JÄRJESTELYISTÄ OLLUT AIKAISEMPAA KOKEMUSTA.



Kuva: Lehtikuva/Kimmo Mäntylä

Pekka Vennamon osakekaupat nousivat esille Soneran pörssikaupan alettua ja johtivat lopulta Vennamon erottamiseen Soneran pääjohtajan paikalta.

Listautumisvalmistelujen yhteydessä ministeri Aura katsoi, että Soneran johdon omistus oli hankkeen onnistumisen kannalta tärkeää ja että heille allokoidaan (kohdennetaan) haluttu määrä osakkeita. Herasmiessopimukseen kuului, että johdon omistusta ei tarkoitettu pika-voittoihin, vaan omistuksen tuli olla pidempiaikaista. Johdon omistus valtionyhtiöissä oli uutta, eikä tällaisista järjestelyistä ollut aikaisempaa kokemusta. Neuvotteleva virkamies *Kalevi Alestalo* myönsi Taloussanomille, että Soneran johtoa suosittiin osakemyynnissä ja tavoitteena oli edistää johtajien sitoutumista yhtiöön. Vennamo kirjoittaa teoksessaan *Pekka, posti ja Sonera*, että Alestalon lausunto oli ”alkulaukaus vihamieliselle ja kateelliselle keskustelulle, joka Soneran osakkeen arvon nousun myötä alkaa velloa hermostuttaen poliitikot ja erityisesti ministeri Auran lopulta harkitsemattomiin tekoihin.” Marras-joulukuun aikana Soneran osakkeen arvo nousi yli viisikymmentä prosenttia.

Alestalo kiistää Vennamon esittämän syytöksen. Hänen mukaansa vyöry olisi lähtenyt liikkeelle ennemmin tai myöhemmin. Joulun alla Taloussanomissa tiedettiin kertoa, että Vennamo oli omiin nimiinsä ostamien osakkeiden lisäksi ostanut osakkeita myös sijoitus-



Kuva: Lehtikuva/Matti Björkman

Liikenneministeri Matti Aura, hallitusneuvos Samuli Haapasalo ja pääjohtaja Pekka Vennamo kertoivat Sonera-yhtymän osakemyynnistä lokakuussa 1998.

yhtiön (Oy Sijoitus) kautta. Taloussanomien toimittajan mukaan Vennamo joutui ikävään valoon, koska sijoitusyhtiö oli saanut merkittävästi pyytämänsä osakkeet ylimerkintätilanteessa. Vennamo puolestaan ei katsonut tarpeelliseksi tiedottaa omistuksistaan ”julkisuuden riepoteltavaksi”. Toisaalta tieto hänen Oy Sijoituksen kautta tekemisistään sijoituksista ei ollut ministeriön sisällä saavuttanut ministeri *Matti Auraa*. Lisäksi Auralle selvisi 2. tammikuuta 1999, että Vennamo oli

AURA EROSI 4. TAMMIKUUTA 1999, SILLÄ HÄN KATSOI JOUTUNEENSA KIUSSALLISEEN TILANTEESEEN.

myynyt osan osakkeistaan lapsilleen ja vaimolleen heti Soneran listautumisen jälkeen. Vennamolla ja hänen perheellään oli yli 50 000 osaketta. Tiedot eivät olleet päivittyneet julkiseen sisäpiirirekisteriin Merita-pankissa tapahtuneen inhimillisen virheen takia.

Seuraavana päivänä Soneran hallitus kokoontui käsittelemään pääjohtaja-asiaa. Myös Aura saapui paikalle ja kertoi menettäneensä luottamuksen Vennamoon, koska hän oli kertonut epätäydellisesti sisäpiiriomistuksistaan. Kun Vennamo ei nauttanut pääomistajan eli valtion luottamusta, hänet vapautettiin pääjohtajan paikalta. Aura itse erosi 4. tammikuuta 1999, sillä hän katsoi joutuneensa kiusalliseen tilanteeseen. Tiedotustilaisuudessaan Aura totesi muun muassa seuraavasti: ”Olen tehnyt väärän arvion pääjohtaja Vennamosta – Näin ollen katson, ettei minulla enää ole edellytyksiä liikenneministerin viran menestyksekkääseen hoitamiseen.” Myös eduskuntavaalien läheisyys lienee vaikuttanut tehtyyn päätökseen. Helsingin Sanomien pääkirjoitustoimittaja *Risto Uimonen* kirjoitti: ”Tämä on poliittisesti niin raju ratkaisu, ettei se ole voinut syntyä pelkästään Auran omassa päässä – Vaalien läheisyys on vaikuttanut Kokoomuksen valitsemaan strategiaan.”

**VUONNA 2000 SONERA
AJAUTUI VAIKEUKSIIN
KOLMANNEN SUKUPOLVEN
MATKAPUHELINLISENSSEIHIN
(UMTS) SAKSASSA JA ITALIASSA
TEHTYJEN INVESTOINTIEN
SEURAUKSENA.**

Kotimaan kohusta huolimatta Sonerasta tuli kansainvälisten sijoittajien suosikki, sillä yhtiötä pidettiin maailmanmarkkinoille tähtävänä kasvuyrityksenä. Tämä näkyi nopeana kurssinousuna. Kun maaliskuussa 2000 yhtiöstä myytiin kolme prosenttia, valtion kassaan kilahti kaksi miljardia euroa. Ennen Soneran listautumista pörssiin investointipankki Goldman Sachs'n edustajat olivat arvioineet konsernin telepuolen arvoksi kahdeksasta kymmeneen miljardia markkaa ja postipuolen arvoksi noin kaksi miljardia markkaa. Kaksi vuotta myöhemmin kolme prosenttia telepuolesta myymällä saatiin saman verran rahaa kuin koko konsernin arvoksi oli arvioitu.

Vuonna 2000 Sonera ajautui vaikeuksiin kolmannen sukupolven matkapuhelinlisenssiin (UMTS) Saksassa ja Italiassa tehtyjen investointien seurauksena. Sijoituspäätösten tekijäksi henkilöityi Soneran silloinen varatoimitusjohtaja *Kaj-Erik Relander*. Suomessa nämä lisenssit oli myönnetty hallintokuluja vastaan, mutta Euroopassa valtiovarainministeriöt tavoittelivat mahdollisimman suurta tuottoa järjestämällä huutokauppoja puhelintaajuuksista. Yleinen mielipide teleyhtiöiden ja analyytikoiden keskuudessa oli, että jokaisen itseään kunnioittavan yhtiön oli osallistuttava huutokauppoihin. Eurooppalaiset teleyhtiöt kilpailivat toisensa hengiltä ja yhtiöiden arvot sulivat



kuva: Lehtikuva/Matti Björkman

Lehdistö piiritti Soneran entistä toimitusjohtajaa, Kaj-Erik Relanderia, Sonera-oikeudenkäynnin aikana.

pörsseissä. Ruotsalainen Telia säästyi maksuilta, koska ei lähtenyt mukaan huutokauppoihin, mutta, myös Telian pörssikurssi putosi lähes yhtä paljon kuin huutokauppoihin osallistuneiden yhtiöiden kurssit.

Huutokauppoihin osallistumisen sijaan Sonerassa olisi voitu kääntää katseet itään ja ryhtyä ostamaan lupia Venäjältä. Soneran hallituksen jäsen ja valtion omistajuusasioita ministeriössä hoitanut *Kalevi Alestalo* katsoo, että Soneralla olisi 2000-luvun alkupuolella ollut mahdollisuus ostaa enemmistöosuus Venäjän ensimmäisestä koko maan laajuisesta GSM-operaattorista MegaFonista.

Epäonnistuneen huutokaupan jälkeen Sonerassa oli vuonna 2002 tehtävä alaskirjauksia 4,3 miljardin euron edestä. Luokituslaitokset olivat alkaneet painostaa valtiota ylimääräiseen osakeantiin jo edellisenä vuonna. Monet pelkäsivät, että Soneraan joudutaan sijoittamaan lisää rahaa. Poliitikkojen myötävaikutuksella Suomessa ryhdyttiin ajamaan Soneran ja Telian fuusiota. Julkisuudessa fuusiosta käytettiin termiä ”tasavertaisten yhdistyminen” (*merger of equals*). Tällainen järjestely on hyvin poikkeuksellinen. Tasavertaisten yhdistymisessä osapuolten pitäisi olla samankokoisia ja niiden kilpailuaseman, kannattavuuden ja markkina-aseman pitäisi olla toisiaan vastaavia. Epäselvää onkin,



kuva: Lehtikuva/Matti Björkman

Toimitusjohtajat Harri Koponen (vas.) ja Anders Igel kertoivat Soneran ja Telian fuusiosta lokakuussa 2002.

**POLIITIKKOJEN
MYÖTÄVAIKUTUKSELLA SUOMESSA
RYHDYTTIIN AJAMAAN SONERAN JA
TELIAN FUUSIOTA.**

luovuttaako kumpikaan osapuolista valtaa toiselle ja kumpi yhtiöistä tarjoaa fuusiossa suurempia synergiaetuja. Alestalon mukaan kyseessä ei ollut tasavertaisten yhdistyminen, vaan käytännössä Sonera siirtyi Telian omistukseen loppuvuodesta 2002. Suomalaisesta näkökulmasta katsottuna tämä osoittautui huonoksi päätökseksi. Suomalaisen osuuden johdossa ja hallituksessa on vähentynyt merkittävästi, yhtiön dynamiikka ja tuotekehitys on ajettu Suomessa alas ja osaaminen on siirtynyt ruotsalaisten hallinnoiman TeliaSonera Ab:n käyttöön.

Ministeriössä ylijohtajana työskennellyt *Samuli Haapasalo* korostaa *Hallintolakimiehet*-lehteen laatimassaan artikkelissa, että johdonmukaisesti tehtyjen osakemyyntien kautta valtio sai Sonerasta kassansa yli seitsemän miljardia euroa yhteiskunnan rahoituspuolelta vahvistamiseen. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että summa on samaa suuruusluokkaa hieman aiemmin maksettuihin pankkitukeen verrattuna. Suomen valtion onnistui saada omistamansa teleyhtiön yksityistämisen väkilukuun suhteutettuna eniten rahaa Euroopassa. Lisäksi on huomioitava, että listausvaiheessa yhtiön hallussa oli vain puolet Suomen telemarkkinoista. Muualla Euroopassa yksityistämisen kautta sijoittajille myytiin yleensä koko telemarkkinat.

YLEISRADION MONOPOLISTA YLTÄKYLLÄISYYDEN AIKAAN

Vielä 1980-luvun alkupuolella Yleisradiolla oli ainoa toimilupa televisio- ja radiotoimintaan. Toisin sanoen Yleisradiolla oli sähköisessä mediassa vastaavanlainen monopoliasema kuin Posti- ja telelaitoksella oli kauko- ja ulkomaanpuheluissa. Mainostelevisiion ohjelmia näytettiin Yleisradion kanavilla. Vuonna 1993 MTV3:lle myönnettiin oma toimilupa, joten nyt mainostelevisio saattoi eriytyä valtakunnalliseksi televisiokanavaksi. Samana vuonna säädettyä yleisradiolaissa Yleisradio Oy:n toiminta määriteltiin lakiperusteiseksi, eikä yhtiö enää tarvinnut erillistä toimilupaa. Suomessa kaupallisen television kanavalla näytettiin laadukkaita amerikkalaisia ja eurooppalaisia ohjelmia. Esimerkiksi Keski-Euroopan näkökulmasta katsottuna mainostelevisiota olisi voitu pitää julkisen palvelun kanavana. Vuonna 1997 toisena valtakunnallisena mainoskanavana aloitti Nelonen (Oy Ruutunelonen Ab). Pienessä maassa paikallistelesioista ei ole tullut kannattavaa liiketoimintaa.

Radiopuolella Yleisradion monopoli hävitettiin vuonna 1985, jolloin myönnettiin ensimmäiset toimiluvat paikallisradioille. Järjestelmä toimi sujuvasti niin kauan, kun kullakin paikkakunnalla toimi

korkeintaan yksi paikallinen radioasema. Vuonna 1997 tilanne muuttui, kun ensimmäinen mainosrahoitteinen valtakunnallinen radiokanava (Radio Nova) aloitti lähetyksensä. Paikallisen toiminnan elintila on kaventunut uusien kaupallisten kanavien myötä. Radio on säilyttänyt hyvin asemansa, sillä suomalaiset viettävät päivittäin radion ääressä pidempään kuin minkään muun tiedotusvälineen parissa.

Toimilupapolitiikka on herättänyt suuria intohimoja. Kun radiolupia vuonna 2006 ryhdyttiin myöntämään, käsiteltävänä oli 120 lupahakemusta. Pinoa lähdettiin purkamaan täysin puhtaalta pöydältä ja tässä vaiheessa toimiluvan myöntämistä valtakunnalliselle Sävelradiolle ei pidetty tarkoituksenmukaisena, sillä paikallisten radiokanavien katsottiin tarjoavan samantyyppistä ohjelmaa. Kansalaisvaikuttaminen sosiaalisen median kautta oli tuolloin yleistymässä. Toimilupapäätös aiheuttikin tavallista huomattavasti enemmän vahvoja ja osin aggressiivisiakin reaktioita ja yhteydenottoja ministeriöön – haukuista saivat osansa henkilöinä niin ministeri kuin valmistelevat virkamiehetkin. Sävelradion puolesta järjestettiin myös mielenosoitus.

Analogisen television aikana taajuuksia oli rajallisesti tarjolla, joten ohjelmistolupamenettely oli hoidettava keskitetysti. Lupamenettelyn tavoitteena oli tarjota mahdollisimman monipuolisia ja moni-

arvoisia sisältöjä televisiossa ja radiossa. Toisin kuin monessa muussa maassa Suomessa ei ole tiukkaa ohjelmistolupien valvontaperinnettä. Vahvan lehdistön kautta on korostettu sananvapausaspektia ja tämä ajatus mielessä ministeriössä ei ole ohjelmistolupiin laitettu kovin yksityiskohtaisia ehtoja, joita sitten sekuntikellolla laskettaisiin. ”Virkamiesten ei ole hyvä lähteä puuttumaan sisältöihin”, viestintäneuvos *Ismo Kosonen* toteaa.

Ministeriön suurimpia yksittäisiä hankkeita on ollut televisio-toiminnan digitalisointi. Periaatepäätös digitaaliseen televisioon siirtymisestä tehtiin toukokuussa 1996 hallituksen iltakoulussa. Ministeriön muistion mukaan digitalisointi oli välttämätöntä. Digitalisoinnilla voitaisiin kehittää katsojien palvelua, tehostaa taajuuksien käyttöä sekä parantaa kuvan ja äänen laatua. Digitaaliset lähetykset aloitettiin Suomessa elokuussa 2001. Tuolloin kansalaisille oli tarjolla neljä vapaasti vastaanotettavaa televisiokanavaa (YLE1, YLE2, MTV3 ja Nelonen).

Vuosi 2004 oli digitaalisen television läpimurtovuosi. Tuolloin noin 96 prosenttia kaikista kotitalouksista oli digitaalisen lähetyksen piirissä. Myös lähetyksen vastaanottamisessa tarvittavien laitteiden kauppavilkastui hintojen halventuessa. Vuoden lopulla joka neljännessä kotitaloudessa oli tarvittava laite. Maaliskuussa valtioneuvos-

MINISTERIÖN SUURIMPIA YKSITTÄISIÄ HANKKEITA ON OLLUT TELEVISIOTOIMINNAN DIGITALISOINTI.

tossa tehtiin periaatepäätös, jonka mukaan Suomessa siirrytään kokonaan digitaaliseen televisio-toimintaan elokuussa 2007.

Näihin aikoihin Yleisradio myi lähetysverkkotoimintansa ranskalaiselle TDF-konsernille. Nykyisin konsernin omistus on suurelta osin kansainvälisten pääomasijoitusyhtiöiden hallussa. Yleisradio sai jakelutekniikkansa myynnistä kohtuullisen hyvän hinnan ja tällä rahalla yhtiön onnistui suurelta osin rahoittaa toimintansa digitalisointi. Jakelutekniikan myynnin jälkeen kaupallisten televisioyhtiöiden ei ole enää tarvinnut asioida kilpailijansa (Yleisradio) kanssa, vaan kaikki televisio-toiminnan harjoittajat ovat voineet ostaa tarvitsemansa palvelut itsenäiseltä verkkoyhtiö Digita Oy:lta.

Digitalisointihankkeen edetessä suomalaisten televisioyhtiöiden edustajat vetosivat liikenne- ja viestintäministeriöön, että julkinen

Ensimmäinen mainosrahoitteinen radiokanava Radio Nova aloitti lähetyksensä toukokuussa 1997. Radioasemaa avaamassa toimitusjohtaja Petri Manninen, liikenneministeri Tuula Linnainmaa sekä hallituksen puheenjohtaja Jaakko Paavela.



Kuva: Lehtikova/Sari Gustafsson



Kuva: Lehtikova/Heikki Suikkomaa

Liikenne- ja viestintäministeriön digi-tv-toiminnan projektipäällikkö Tauno Äijälä (oik.), viestintäpolitiikan osaston ylijohtaja Liisa Ero ja kansanedustaja Mikko Alatalo osallistuivat tammikuussa 2007 eduskunnassa keskustelutilaisuuteen digitelevisioon siirtymisestä.

valta ottaisi vahvemman roolin digitaaliseen televisioimintaan siirtymisestä. Vetoomukseen vastattiin helmikuussa 2006 nimittämällä ministeriöön määräaikaiseksi digi-tv-projektipäälliköksi viestintäneuvos *Tauno Äijälä*. Äijälän tueksi perustettiin TV2007-ryhmä, jonka jäsenistö koostui muun muassa televisioyhtiöiden ja Digita Oy:n edustajista. Myös viestintätoimenpiteitä suunniteltiin ja toteutettiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla yhdessä toimialan edustajien kanssa.

Tauno Äijälän lukuisat televisio- ja radiohaastattelut sekä lehtiartikkelit edistivät hankkeen toteutumista. Digitalisointiprosessi näytti tarvitsevan tuekseen hahmon, johon hanke voitiin selkeästi henkilöidä. Tiedon levittämiseksi järjestettiin runsaasti yleisötapahtumia eri puolilla Suomea. Digitaalisesta televisiosta muistutettiin myös tv-kampanjassa, joka rakennettiin näyttelijä *Sulevi Peltolan* esittämän hahmon ympärille. Kampanjan tarkoituksena oli kiinnittää kansalaisten huomio tulossa olevaan uudistukseen ja vauhdittaa digisovittimien hankintaa.

Digitalisointihankkeella oli ”digjänkyröiksi” nimetyt vastustajansa, mutta kaiken kaikkiaan hanke eteni suunnitellussa aikataulussa. Maanpäälliset analogiset lähetykset suljettiin syyskuussa 2007. Kaapeliverkossa lähetykset lopetettiin puoli vuotta myöhemmin. Suo-

DIGITALISOINNIN MYÖTÄ VAPAUTUNEISTA TAAJUUKSISTA VALTAOSA SUUNNATTIIN TELEVISIOTOIMINTAAN MARKKINOIDEN MONIPUOLISTAMISEKSI JA PALVELUIDEN PARANTAMISEKSI.

messä koko maan kattava televisiolähetyverkko digitalisoitiin ensimmäisenä maailmassa. Alkuvaiheessa oli jonkin verran tekstitykseen ja kuvanlaatuun liittyneitä ongelmia, mutta tekniset viat saatiin korjattua nopeasti. Digitalisoinnin myönteisiä vaikutuksia olivat muun muassa maksutelevisioiminnan eteneminen ja ohjelmatarjonnan laajeneminen. Analogisten lähetysten loputtua television katselu lisääntyi edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna kolmisen prosenttia.

Digitekniikka mullisti televisio-ohjelmien siirron: yhdelle analogiselle kanavapaikalle mahtuu ainakin neljä digitaalista kanavaa.

Digitalisoinnin myötä vapautuneista taajuuksista valtaosa suunnattiin televisioimintaan markkinoiden monipuolistamiseksi ja palveluiden parantamiseksi. Perinteisten neljän kanavan sijasta tarjolla oli 12 vapaasti vastaanotettavaa valtakunnallista kanavaa. Kun taivaalle mahtuu nyt kaksisataa kanavaa, toimilupajärjestelmä on menettänyt merkitystään. ”Pitäisikö kanavien antaa syntyä ja kuolla kaupallisten ehtojen mukaisesti”, *Juhapekka Ristola* pohtii ministeriön tulevia linjauksia. Nykyiset toimiluvat ovat voimassa vuoden 2016 loppuun.

Radio ei ole merkittävä taajuussyöppö, joten radion digitalisointia ei ole Suomessa kiirehditty.

Viestintäala on siirtynyt niukkuudesta yltäkylläisyyden aikaan. Markkinoille on tullut paljon kansainvälisiä toimijoita, mikä on vahvistanut kotimaisten sisältöjen arvoa. Ylikansallistumisen seurauksena monet kaipaavatkin ministeriöltä tiukempaa mediapoliittista otetta. Monessa maassa kulttuuriministeriö hallinnoi televisioimintaa. Sähköisen viestinnän koko ajan lisääntyessä valtiolla ei kuitenkaan ole mahdollisuuksia säädellä kaikkea viestintää. Suomessa on katsottu, että sähköiseen viestintään liittyvät asiat sopivat parhaiten liikenne- ja viestintäministeriöön, osana teknologiainfrastruktuuria.

VIESTINTÄPOLITIIKAN TEHTÄVÄNÄ ON MAHDOLLISTAA KAUPALLISTEN TOIMIJOIDEN KANNATTAVA JA LAADUKAS TOIMINTA SEKÄ SÄILYTTÄÄ VAHVA JULKISEN PALVELUN YHTIÖ.

Viestintäpolitiikan keskeinen tehtävä on rakentaa toimintaolosuhteita, jotka mahdollistavat kaupallisten toimijoiden kannattavan ja laadukkaan toiminnan. Toisaalta tavoitteena on säilyttää vahva julkisen palvelun yhtiö, jonka tehtävänä on pitää huolta kansallisen identiteetin ja kulttuurin kehityksestä. Kun sähköinen joukkoviestintä on viihteellistynyt, Yleisradioon kohdistuvissa odotuksissa painottuvat uutisten sekä ajankohtais- ja asiaohjelmien merkitys. Yleisradion kaltaisilla toimijoilla on pienillä kieli- ja kulttuurialueilla suuri merkitys.

Kaupallisista intresseistä riippumattomalla Yleisradiolla on aina ollut Suomessa erityisasema. Esimerkiksi 1990-luvulla jokaisella vaalikaudella istui komiteoita tai muita toimielimiä pohtimassa Yleisradion asemaa ja yleensäkin julkisen palvelun roolia yhteiskunnassa. Vuosituhannen alussa asiaa pohdittiin kansanedustaja *Jouni Backmanin* ja pääsihteeri *Seppo Niemelän* johtamissa parlamentaarisisissa työryhmissä. Kaikissa selvityksissä todettiin, että julkisen palvelun tarjontaa arvostetaan ja Yleisradion sisältötarjonnalla on vahva rooli joukkoviestinnässä.

Televisioiminnan digitalisoinnin myötä alettiin pohtia Yleisradion rahoituksen järjestämistä uudelta pohjalta, sillä laiteperusteista lupamaksutyypistä rahoitusmallia pidettiin vanhanaikaisena. Vuonna 2009 mietintönsä jättäneessä kansanedustaja *Mika Lintilän* johdolla toimineessa työryhmässä katsottiin, että julkisen palvelun riippumattomuuden turvaamiseksi rahoituksen on jatkossakin koostuttava kansalaisten ja yhteisöjen maksamista maksuista. Työryhmässä päädyttiin ehdottamaan kaikilta asuntokunnilta perittävää samansuuruista julki-

*Digibussi kiersi ympäri
Suomea jakamassa tietoa
televisiouudistuksesta.
Kiertue käynnistyi Helsingin
Rautatien torilta kesäkuussa 2006.*



Kuva: LVM

*Analogiset verkot suljettiin aamuyöllä neljältä 1.9.2007
lähetykset Digitan tiloissa Helsingissä.*



Kuva: Lehtikuva/Seppo Samuli

YLEISRADION RAHOITUKSEN LÄHTÖKOHTANA PIDETTIIN NYKYISEN PALVELUTASON SÄILYTTÄMISTÄ JA YLEISRADION ASEMAN TURVAAMISTA JULKISEN PALVELUN YHTIÖNÄ.

sen palvelun mediamaksua. Maksu olisi kerätty automaattisesti kaikilta asuntokunnilta ja tietyin kokoisilta yrityksiltä. Ehdotettua mediamaksua ei kuitenkaan ryhdytty viemään eteenpäin hallituksessa.

Uuden hallituksen muodostamisen jälkeen kesällä 2011 Yleisradion rahoitusasiaan alettiin paneutua uudelleen. Eduskuntaryhmien sekä asunto- ja viestintäministeri *Krista Kiurun* kesken käydyissä neuvotteluissa saavutettiin yksimielisyys jouluun mennessä. Rahoituksen lähtökohdaksi pidettiin nykyisen palvelutason säilyttämistä ja Yleisradion aseman turvaamista julkisen palvelun yhtiönä. Neuvotteluiden tuloksena päädyttiin henkilöön kohdistuvaan yleisradioveroon. Näin Yleisradio vapautuu vuosittaisista budjettikeskusteluista. Yleisradiovero otetaan käyttöön vuonna 2013 ja sen suuruus vaihtelee henkilön tulojen perusteella 50–140 euron välillä. Aivan pienituloisimmat on vapautettu maksusta.



*Asunto- ja viestintäministeri
Krista Kiuru ja eduskuntaryhmien
puheenjohtajat pääsivät
yksimielisyyteen Yleisradion julkisen
palvelun rahoituksesta 16.12.2011.
Kuvassa Jouni Backman (vas.),
Jan Vapaavuori, ministeri Krista
Kiuru ja Kimmo Tiilikainen.*

POSTIN SUPISTUVAT MARKKINAT

Postalille saatiin kattava lainsäädäntö vuonna 1994 säädetyin postitoimintalain myötä. Laissa turvattiin palveluiden saatavuus harvaan asutuilla alueilla sekä tasapuolinen kohtelu postin kuljettamisessa: postilähetyksistä peritään samansuuruisia maksua asuinpaikasta riippumatta. Haja-asutusalueilla jakelukustannukset saattavat olla kolminkertaiset pääkaupunkiseutuun verrattuna.

Postitoimintalaissa kirjelähetysten (alle kahden kilon painoisten osoitteellisten lähetysten) jakelulta poistettiin monopoli. Tuolloin arvioitiin, että kilpailua syntyisi lähinnä suurimmissa kaupungeissa ja tämän takia alalle tuloa haluttiin vaikeuttaa. Rajoitetun toimiluvan saavilta yrityksiltä oli tarkoitus ryhtyä perimään veroluonteista postitoimintamaksua. Maksun perusteena pidettiin postikuljetusten turvaamista haja-asutusalueilla. Vuonna 1997 Oy Suoramainonta Ab:lle myönnettiin toimilupa pääkaupunkiseudulla tapahtuvaan kakkosluokan ja joukkokirjeiden jakeluun. Jakelua ei missään vaiheessa aloitettu, koska postitoimintamaksun katsottiin tekevän toiminnasta kannattamatonta.

Postin toimipaikkaverkosta on supistettu rajusti. Vuosina 1990–1995 toimipaikkojen määrää vähennettiin tuhannella. Jälkimmäisenä

POSTIN TOIMINTAYMPÄRISTÖ ON ERITTÄIN HAASTEELLINEN. ITELLA OYJ:N LIIKEVAIHDOSTA PERINTEINEN POSTITOIMINTA MUODOSTAA ENÄÄ NELJÄSOSAN.

vuonna Suomessa oli vajaat 1 800 postin toimipaikkaa. Toimipaikkojen vähentyminen aiheutui pitkälti Postipankissa (Leoniassa) tehdystä päätöksestä luopua pankkipalveluiden tarjoamisesta postitoimipaikoissa. Vuonna 2010 postilla oli jäljellä 1 100 toimipaikkaa, joista 145 oli postin myymälöitä. Yrittäjien hoidossa oli 955 myyntipistettä. Usein kaupan yhteydessä toimivat yrittäjävetoiset asiamiespostit ovat suosittuja kansalaisten keskuudessa pitkien aukioloaikojensa ansiosta. Myös Itella Oyj:stä on muokattu nykyaikainen palvelulaitos, esimerkiksi kaupungeissa konttorit ovat auki iltaisin ja viikonloppuisin.

Vuoden 2001 postipalvelulaissa alalle tulon esteitä pyrittiin madaltamaan, mutta tästä huolimatta uusia hakemuksia ei tullut. Postitoimialalla liiketoiminnan yleiset edellytykset ovat heikentyneet, sillä maaseutu autioituu ja ihmiset eivät enää lähetä kirjeitä. Sähköpostin



myötä kirjepostin määrä on supistunut jyrkästi. Myös laskujen määrä on vähentynyt e-laskujen yleistyttyä ja lehtiä tilataan aikaisempaa vähemmän. Tärkein syy lehtien levikin vähenemiseen on verkossa ilmaiseksi jaettavat lehtien sisällöt. Vuoden 2012 alussa voimaan tullut tilattujen sanoma- ja aikakauslehtien arvonlisäveron nosto yhdeksään prosenttiin saattaa osaltaan vähentää lehtien tilaamista.

Haja-asutusalueiden tukemiseen tarkoitettu verolaki on poistettu, mutta uudelle yrittäjälle alalle tulo on edelleen vaikeaa. Esimerkiksi jake-lutoiminnan hoito edellyttää laajaa toimipaikkaverkostoa. Kesäkuussa 2011 voimaan tullessa postilaissa alalle tulon esteitä madallettiin lisää. EU-direktiiviin sisältyvä velvollisuus postin jakeluun ja keräilyyn viitenä päivänä viikossa koskee enää vain Itella Oyj:n tapaisia yleispalveluyrityksiä. Uusimman lainsäädännön mukainen kirjelähetyksiä koskeva postitoimilupa myönnettiin helmikuussa 2012 Etelä-Suomen Sanomia kustantavalle lahtelaiselle Esan Kirjapaino Oy:lle. Yhtiön tavoitteena on saada sanomalehtien jakelun rinnalle myös muuta jaettavaa toimialueellaan, joka kattaa viisitoista Lahden seudulla sijaitsevaa kuntaa.

Postin toimintaympäristö on erittäin haasteellinen. Itella Oyj:n liikevaihdosta perinteinen postitoiminta muodostaa enää neljäsosan. Yrityksen edustajat ovat usein korostaneet, että haja-asutusalueiden postipalvelusta ei enää tule kaupallisesti kannattavaa. Yhtiö on kiinnostunut monesta muustakin toiminnasta kuin itse postinjakelusta. Itella Oyj:stä on muun muassa tullut Venäjän suurimpia logistiikkayrityksiä. Viestintäneuvos *Elina Normo* visioi, että postinjakelu tulisi ajatella osana yhteiskunnassa tapahtuvaa fyysisten hyödykkeiden jakelun kokonaisuutta. Eri-tisesti harvaan asutuilla alueilla kaivattaisiin uudenlaisia ratkaisuja, joilla näiden alueiden erilaiset jakelutarpeet voitaisiin ratkaista tehokkaasti. Näin saataisiin aikaan huomattavia yhteiskunnallisia säästöjä ja palvelu-taso voitaisiin ylläpitää käyttäjien tarpeita vastaavalla tasolla. ■

*Postikonttorit ovat siirtyneet entistä
enemmän asiamiesten hoitoon.
Itä-Pasilassa K-Market aloitti toimintansa
myös postina vuonna 2006.*

TEKNOLOGIAN KEHITYS

SUOMI EUROOPAN KÄRKIMAANA

”Suomi oli Euroopan laboratorio, kun Siemens ja Ericsson toivat tänne uutta tekniikkaa ihmisten kokeiltavaksi”, viestintäneuvos *Antti Koh-tala* muistelee 1980-luvun puhelinmarkkinoita. Tuohon aikaan Suomessa oli kymmeniä puhelinlaitoksia eivätkä ne halunneet olla riippuvaisia yhdestä laitetoimittajasta. Ehkä suurin hyötyjä oli Nokia, joka joutui kilpailemaan kotimarkkinoillaan.

Puhelintekniikan kehittyminen yhdessä lainsäädännön vapauttamisen kanssa loi mahdollisuuden kilpailun avaamiseen viestintäpuolella. Vuonna 1990 ensimmäinen digitaalinen GSM-toimilupa (yleiseurooppalainen matkapuhelinjärjestelmä) myönnettiin alueellisten puhelinlaitosten perustamalle Radiolinjalle. Aikaisemmin matkaviestintä oli hoidettu Posti- ja telelaitoksen monopolina analogisilla ARP- ja NMT-tekniikoilla. Radiolinja pääsi erinomaiseen markkinarakoon, sillä Telenokia Oy:n edustajat valmistelivat yhtiölle mahdollisuuden soittaa maailman ensimmäinen GSM-puhelu heinäkuussa 1991.

Uusien tekniikoiden käyttöönotossa Suomessa oltiin edelläkävijöitä. Matkapuhelinten käytössä asukaslukuun suhteutettuna oltiin pitkään ensimmäisellä sijalla. Vuoden 1997 alussa Suomessa oli yli 30 matkapuhelinliittymää sataa asukasta kohti. Myös internetyhteyksiä oli tuolloin suhteellisesti ottaen eniten maailmassa: 55 liittymää

tuhatta asukasta kohden. Vuosituhannen vaihtuessa omaksuttiin erittäin nopeasti mobiiliasioinnin luomat mahdollisuudet. Vuonna 2010 Suomessa oli 22 mobiililaajakaistaa sataa henkilöä kohden, kun toisena olleessa Itävallassa vastaava luku oli 16.

Vuosituhanen vaihteessa Suomi oli tietoyhteiskuntakehityksessä johtavia maita koko maailmassa. ”Telemarkkinamme kykenevät tarjoamaan asiakkailleen palvelutasoltaan maailman parhaimpiin kuuluvat palvelut maailman edullisimpiin kuuluvilla hinnoilla. Matkaviestinnän ja internetin käytön levinneisyydessä olemme kirkkaassa johdossa”, silloinen viestintäneuvos *Harri Pursiainen* tiivisti näkemyksensä tilanteesta. Kilpaillut kotimarkkinat loivat perustan elektroniikkateollisuuden nousulle Suomen nopeimmin kasvavaksi vientiteollisuuden

**UUSIEN TEKNIKOIDEN
KÄYTTÖÖNOTOSSA SUOMESSA OLTII
EDELLÄKÄVIJÖITÄ. MATKAPUHELINTEN
KÄYTÖSSÄ ASUKASLUKUUN
SUHTEUTETTUNA OLTII PITKÄÄN
ENSIMMÄISELLÄ SIJALLA.**

toimialaksi. Suomen telemarkkinoiden liikkeitä seurattiin tuohon aikaan tarkoin ympäri maailmaa. Viestintäneuvos *Rainer Salonen* muistelee, että tuohon aikaan Kauppalehden pääuutisessa käsiteltiin ”melkein päivittäin” telealan tapahtumia.

Viestintäpolitiikan tavoitteena on ollut, että edulliset viestintäyhteydet ovat suomalaisten käytössä ja uusinta teknologiaa sovelletaan ensimmäisten joukossa. Joiltain osin tilanne muuttui 2000-luvun alkupuolella. Esimerkiksi monet internetpalvelut kehittyivät hitaasti ja laajakaistan käytössä jäätin hieman kärkimaista jälkeen. Viestintäneuvos *Ismo Kosonen* kuitenkin korostaa, että objektiivisilla mittareilla (laajakaistojen suorituskyky, puhelujen hinnat, liittymien määrä) mitattuna Suomi on aina sijoittunut maailmanlaajuisesti tarkasteltuna vähintään sijoille 3–5. Esimerkiksi verohallinnon tarjoamat palvelut ovat huikeat. Joidenkin maiden edustajat saattavat ylpeillä tiedolla, että heillä veroilmoitukset täytetään sähköisesti. Suomessa prosessi on tietoteknologisin keinoin oikaistu kokonaan ja veroilmoitusta ei tarvitse täyttää.

Liikenne- ja viestintäministeriössä tehdyn linjauksen mukaan kaikki digitalisoitavissa oleva teknologia on digitalisoitava. Tällä luodaan toiminnallista tehokkuutta, sillä digitaalisesti liikuteltavan datan määrä lisääntyy maailmassa nopeasti. Esimerkiksi sähköisen tunnistamisen kautta kaupantekoprosessissa voidaan saavuttaa valtavia tehokkuusetuja. Euroopan komission esittämän arvion mukaan tieto-



Matkapuhelimet olivat vuoteen 2005 mennessä pienentyneet jo huomattavasti.

ja viestintäteknologian osuus unionin alueella tapahtuneesta tuottavuuden kasvusta on viimeisimmän kymmenen vuoden aikana ollut noin viisikymmentä prosenttia. Taloudellinen kasvu ja kestävä kehitys kulkevat rinnakkain tieto- ja viestintäteknologian uusien sovelluksien kehittämisen kanssa.

UUDEN TEKNOLOGIAN VAIKUTUKSIA MINISTERIÖN TYÖTAPOIHIN

Teknologian nopea kehittyminen on mullistanut myös liikenne- ja viestintäministeriön työtavat. Esimerkiksi liikennelupia (tavaraliikenne, joukkoliikenne, taksiliikenne) ministeriössä tehtiin 1980-luvulla vanhalla vahasytemillä. Jos asiakirjaan tuli virhe, kaikki oli aloitettava uudelleen alusta. Ministeriön silloisella tieliikenneosastolla oli tuohon aikaan viidestä kuuteen konekirjoittajaa, joiden työajasta suuri osa meni erilaisten lupapäätösten ja linja-autoliikenteen aikataulujen kirjoittamiseen. Tietotekniikka teki mahdolliseksi asiakirjojen tallentamisen eikä niitä tarvinnut enää kirjoittaa joka kerta uudelleen.

Kansliapäällikkö *Harri Pursiainen* muistaa istuneensa silloisen esimiehensä ylijohdaja *Vesa Palosen* kanssa Esplanadin puistossa kesällä 1985. Tuolloin heillä oli käytössään eräänlainen tekstinkäsittelylaite, jossa näkyi rivi kerrallaan. ”Olisi hiton hyvä, jos voisoin heittää oman kirjoitukseni sähköisesti sinulle”, he haaveilivat mahdottomalta kuulostaneesta ajatuksesta. Ei mennyt kymmentäkään vuotta, kun sähköposti toteutti haaveen. Nyt oli mahdollista luopua pitkistä puhelinneuvotteluista ja kirjepostin lähettämisestä.

Ensimmäisiä henkilökohtaisia tietokoneita ministeriöön saatiin 1980-luvun puolivälin tienoilla ja seuraavan vuosikymmenen alussa lähes jokaisella oli oma pöytäkone käytössään. ”Ensin tulivat sellaiset pikkumustat (Olivetit) ja sitten tuli iso vaalee (Mikromikko)”, sihteerinä työskennellyt *Kristina Sintero* muistelee. Ensimmäisten tietokoneiden kanssa piti olla tarkkana, sillä ”lerppujen” tallennustila oli hyvin rajallinen. Uusi teknologia on helpottanut työntekoa, mutta toisaalta muutos on edellyttänyt työntekijöiltä monipuolista teknisten laitteiden osaamista.

1990-luvun puoliväliin mennessä kaikilla virkamiehillä oli jo työasema käytössään.

Kuvassa Jouko Alaluusua työpöytänsä ääressä vuonna 2001.



Kuva: LVM

Olavi Koskinen oli ministeriön tietokoneasiantuntijoita, jonka tehtävänä oli laskea muun muassa rekkojen kääntösäteitä. Ennen pöytäkoneita Koskinen sai aina ministeriön isoimman huoneen käyttöönsä suurikokoisten tietokoneiden aiheuttaman kuumuuden takia. *Harri Pursiainen* muistaa Koskisen vierailun työhuoneessaan, kun hän oli saanut ensimmäisen pöytäkoneensa koekäyttöön. Pursiaisen mukaan Koskinen ihmetteli valmista tekstinkäsittelyohjelmaa tokaisten samalla: ”Sehän pitää tehdä itse.” Tietohallintopäällikkö *Pekka Sinkkilä* muistaa, että tietokoneeseen suhtauduttiin tuohon aikaan hirtittävän intohimoisesti ja melkein jokaisen piti olla alan asiantuntija. Sittemmin asia on arkipäiväistynyt ja useimpia ei kiinnosta lainkaan mitä ”laatikko” pitää sisällään.

Tietotekniikka on yksinkertaistanut myös päätöksentekoa. Hallitusneuvos *Hannu Pennanen* oli mukana valmistelemassa siirtymistä valtioneuvoston päätöksentekojärjestelmän (PTJ) käyttöön. Kun pöydän kokoiselle lakanalle laitettiin kaikki eri valmisteluvaiheet manuaalisessa järjestelmässä, päätöksenteossa todettiin olleen noin neljäsataa eri käsittelyvaihetta. Esimerkiksi kopiointiin ja vahtimestareiden juoksemiseen valtioneuvoston ja ministeriön välillä kului paljon aikaa. PTJ on ollut käytössä kahdenkymmenen vuoden ajan, mikä on pitkä aika tietojärjestelmälle. Järjestelmän toimintalogiikkaa ei ole juurikaan muutettu ja nykyajan näkökulmasta se on todellinen ”hirvitys”.

ENSIMMÄISIÄ HENKILÖKOHTAISIA TIETOKONEITA MINISTERIÖÖN SAATIIN 1980-LUVUN PUOLIVÄLIN TIENOILLA JA SEURAAVAN VUOSIKYMMENEN ALUSSA LÄHES JOKAISELLA OLI OMA PÖYTÄKONE KÄYTÖSSÄÄN.

EU-asiakirjojen laatimisessa käytetään apuna EUTORI-asianhallintajärjestelmää ja asiakirjoja arkistoidaan ministeriön Mahti-järjestelmässä. Näiden lisäksi käytössä on kymmenkunta erilaista tietojärjestelmää asioiden valmistelua varten. Järjestelmien käyttö on työlästä, sillä jokaisessa on erilaiset salasanat ja käyttäjätunnukset. Aikaisemmin tiedonhakutehtävissä saattoi pyytää apua informaatioilta, mutta nykyään heidän työaikansa menee erilaisten tietojärjestelmien ylläpitoon. Toisaalta haasteena on, että valtionhallinnon tietojärjestelmiä ei ole synkronoitu keskenään.

Myös viestinnän ja tiedottamisen käytännöt ovat muuttuneet vuosien aikana. Tiedotuksen tärkeimmät työvälineet ovat vaihtuneet paperitiedotteista ja faksista sähköpostiin ja verkkosivuihin. Viestinnän merkitys on kasvanut: enää ei tiedoteta yksipuolisesti vaan viestintä on



Kuva: LVM

osa jokaisen virkamiehen työtä ja keskeinen johtamisen väline. Sidoryhmien ja kansalaisten mahdollisuus osallistua valmisteluun ja antaa näkemyksiä on lisääntynyt merkittävästi verkkoviestinnän ja sosiaalisen median aikakaudella.

Uutiset leviävät nopeasti verkossa ja ministeriö on median seurannassa jatkuvasti myös virka-ajan ulkopuolella. Paperinen lehdistökatsaus jaettiin aiemmin päivittäin ministeriöläisten postilokeroihin, tänä päivänä tärkeimmät uutiset luetaan verkosta jo aamulla. Sisäistä viestintää ministeriössä hoidettiin pitkään joka viikko ilmestyneellä Liittymä-lehdellä. Pientä muutosvastarintaa oli kun ministeriön ensimmäinen intranet, Liiveri, avattiin vuonna 2002. Kymmenen vuoden kuluessa Liiveristä on kuitenkin muodostunut nopea ja tehokas viestintäväline.

Teknologian kehittymisen myötä virkamies on aina ja kaikkialla tavoitettavissa. Tämä muutos ei ole yksinomaan positiivinen, sillä ”jatkuva digitaalinen läsnäolo” rajoittaa esimerkiksi vapaa-aikaa. Alussa saattoi olla kiehtovaa ajatella, että sähköpostia pystyisi käymään läpi vaikkapa uimarannalla. Informaatiotulvan myötä ajatuksen viehätys karisi kuitenkin nopeasti. Monessa yhteydessä on suositeltu etätöön lisäämistä ja yhteydenpidon välineeksi on ehdotettu sähköisiä järjestelmiä. ”On tärkeää, että ihmiset täällä hengittävät samaa happea, juttelevat keskenään ja poikkelehtivat toistensa luona. Tämä on yhteisön kannalta paljon tehokkaampi työtapana kuin olla jossain nurkassa kotonaan”, *Juhapekka Ristola* toteaa.

Ministeriön Linkki-kokoushuoneeseen saatiin laitteet videoneuvottelua varten 1990-luvun loppupuolella. 2000-luvun alussa huone varusteltiin myös koulutusluonoksi.

TIETOYHTEISKUNTAHANKKEITA JA TIETOTURVAPOLITIIKKAA

Ministeriössä kehitettiin 1990-luvun lopulla eräänlainen viestintäpolitiikan missio eli oppi valtion kolmesta funktiosta. Ensinnäkin markkinoilla piti olla hyvä regulaattoriympäristö: paljon kilpailua ja reilut normit operaattoreille. Toisekseen valtion oli tehtävä satsauksia inhimilliseen pääomaan, koulutukseen ja tutkimukseen, jotta kansalaiset osaisivat käyttää uutta tekniikkaa. Kolmas funktio oli, että julkinen sektori on esimerkiksi tietoyhteiskunnan rakentaja. Mission tavoitteet ovat toteutuneet heikoimmin kolmannessa tavoitteessa. Esimerkiksi sähköistä reseptiä on rakennettu toistakymmentä vuotta. Myös potilastietojärjestelmät ovat edelleen puutteellisia.

Tietoyhteiskuntahankkeissa ministeriö oli 1980-luvun lopulla edelläkävijä. Tuolloin valmisteltiin muun muassa sähköistä tietoverkkoa. Lopulta verkon kehittämisestä voitiin luopua, sillä tekniseksi ratkaisuksi tuli internet. Kansliapäällikkö *Juhani Korpelan* mukaan ministeriössä olisi pitänyt jatkaa vahvaa roolia tietoyhteiskuntahankkeiden parissa. Ministeriössä haluttiin kuitenkin keskittyä viestintään, lähinnä teletoimintaan ja infrastruktuuriin. Valtionhallinnossa mikään osapuoli ei ole keskitetysti ryhtynyt miettimään tietotekniikan soveltamis-

Vuonna 2001 tietoturvaloukkausten havainnointi ja niistä tiedottaminen, ns. CERT-toiminta, annettiin Viestintäviraston tehtäväksi.



kuva: Lehtikava/Maria Airo

mahdollisuuksia julkishallinnossa. Asiaa on hoidettu lähinnä valtioneuvoston kansliassa tai valtiovarainministeriössä. Liikenneministeriön innovaatioista merkittävimpiä on viranomaisverkko Virve, jolla voitiin korvata kymmenet viranomaisia palveleet tietoliikenne- ja radioverkot. Virven hallinnointi (Suomen Erillisverkot Oy:n omistajaohjaus) on sittemmin siirretty valtioneuvoston kansliaan.

Liikenneministeriössä kehitetty ajatus tietoverkkopolitiikasta jäi kuitenkin henkiin. Myöhemmin tätä alettiin kutsua tietoyhteiskuntastrategiaksi. Koordinointivastuu on ollut eri ministeriöillä. Vuonna 2011 päättyneellä hallituskaudella Arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunnan työtä johdettiin liikenne- ja viestintäministeriöstä. Käytännössä tietoyhteiskunnan kehittäminen on jäänyt eri ministeriöissä tehtyjen projektien varaan ja varsin harvoin ne ovat johtaneet konkreettiseen toimintaan – tietoyhteiskuntahallinnon osalta valtiolla on peiliin katsomista.

Viestintäpalvelujen turvallisuus ja käyttäjien yksityisyyden suojaaminen ovat perusedellytyksiä tietoyhteiskuntakehitykselle. Suomessa on perinteisesti huolehdittu hyvin puhelinpalveluiden tietosuojasta, mutta 1990-luvulla oli ryhdyttävä miettimään televiestinnän uusia muotoja kuten internetin välityksellä tapahtuvaa viestintää. Televiestinnän tietosuojaa ja tietoturvaa parantava televiestinnän tietosuojalaki tuli voimaan heinäkuussa 1999. Laissa muun muassa korostettiin sähköpostin luottamuksellisuutta ja sen loukkaamisesta tehtiin rangaistava teko.

Vuosituhanen vaihteessa liikenne- ja viestintäministeriön johdolla selvitettiin eri viranomaisten rooleja tietoturvallisuuden vastuiden osalta. Tässä vaiheessa Viestintävirastosta alettiin kehittää keskeistä tietoturvaviranomaista. Vuonna 2001 Viestintäviraston tehtäväksi annettiin muun muassa tietoturvaloukkausten havainnointi ja niistä tiedottaminen (CERT-toiminta). Ministeriön esityksestä hallitus asetti erillisen

MINISTERIÖSSÄ HALUTTIIN KESKITTYÄ VIESTINTÄÄN, LÄHINNÄ TELETOIMINTAAN JA INFRASTRUKTUURIIN.

Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen ja EU:n tietoturvviraston ENISA:n pääjohtaja Andrea Pirotti seurasivat koululaisten työskentelyä Resson peruskoulussa Helsingissä Tietoturvapäivänä vuonna 2005.



kuva: Lehtikava/Martti Kämmäläinen

tietoturvallisuusasioiden neuvottelukunnan valmistelemaan kansallista tietoturvastrategiaa. Euroopan ensimmäinen tietoturvastrategia hyväksyttiin valtioneuvostossa syyskuussa 2003. Samana vuonna strategia paljastettiin kansainvälisen tietoturvallisuusalan RSA-konferenssissa parhaana eurooppalaisena turvallisuustoiminnan periaatteena. Sähköinen asiointi, liiketoiminta ja kommunikointi viestintäverkon välityksellä lisääntyivät koko ajan, joten tietoturvan ja yksityisyyden suojan varmistaminen on ehdoton perusedellytys suotuisan kehityksen jatkumiseksi.

Tietoturvallisuusasioiden neuvottelukunnan työ vakiintui nopeasti ja sen ansiosta tietoturvatyö saatiin käyntiin laajalla rintamalla. Esimerkiksi roskapostin määrä välitetystä liikenteestä saatiin kahdessa vuodessa pudotettua kahdeksastakymmenestä prosentista (2003) kolmannekseen (2005). Roskapostin vähentymiseen voitiin vaikuttaa lainsäädännöllisin keinoin sekä teknistä suodatusta kehittämällä. Jälkimmäisenä vuonna virustorjuntaohjelmat ja henkilökohtaiset palomuurit olivat jo varsin yleisesti kansalaisten käytössä. Viestintäviraston koordinoimaa Tietoturvapäivää vietettiin helmikuussa 2012 jo yhdeksättä kertaa. Tapahtuman tavoitteena on lisätä kansalaisten tietoisuutta internetin mahdollisuuksista ja vaaroista sekä kertoa keinoista, joilla tietoturvahilta suojaudutaan.

Televiestinnän tietosuojalain korvannut sähköisen viestinnän tietosuojalaki tuli voimaan vuonna 2004. Sen keskeisenä tavoitteena

oli parantaa sähköisen viestinnän luottamuksellisuutta. Viisi vuotta myöhemmin lakia muutettiin suuren kohun saattamana. Tietosuojalakiin tehty muutos tunnetaan myös nimillä Lex Nokia ja urkintalaki. Noihin aikoihin Nokiassa epäiltiin, että yhtiön liikesalaisuuksia olisi vuodettu sähköpostitse. Julkisuudessa muun muassa kirjoitettiin, että yhtiö uhkaa lähteä Suomesta, jos lakia ei muuteta. Nämä kirjoitukset lienevät olleet täysin perättömiä. Lakia muuttamalla internetin yhteisötilaajille kuten liikeyrityksille ja virastoille annettiin oikeus selvittää verkkonsa käyttäjien tunnistamistietoja tiettyjen ehtojen täytyessä. Toisaalta esimerkiksi liikesalaisuuksien vuotamiselle on olemassa parempiakin keinoja, joissa kiinnijäämisriski on huomattavasti pienempi. Tietosuojavaltuutetulle ei ole jätetty yhtään ilmoitusta sähköpostin käytön valvonnan aloittamisesta. Nyt onkin alettu pohtia Lex Nokian kumoamista tarpeettomana.

Toinen kansallinen tietoturvastrategia hyväksyttiin joulukuussa 2008. Strategian visiona on, että kansalaiset ja yritykset voivat luottaa tietojensa turvallisuuteen tieto- ja viestintäverkoissa ja niihin liittyvissä palveluissa. Yhteiskunnan palvelut siirtyvät yhä voimakkaammin verkkoon, joten palveluiden turvallinen käyttö on varmistettava. Vuosiksi 2009–2015 hyväksytyssä tietoturvastrategiassa keskitytään muun muassa perustaitoihin arjen tietoyhteiskunnassa, tietoihin liittyvien riskien hallintaan ja kansainväliseen verkostoyhteistyöhön. ■

EUROOPPALAISTUMINEN

SUOMESTA EUROOPAN UNIONIN JÄSEN

Hallitusneuvos *Hannu Pennanen* mukaan Suomen liittyminen Euroopan unioniin on ollut merkittävin muutos ministeriön historiassa kuluneiden kahdenkymmenen vuoden aikana. Liikennealalla jäsenyyteen voitiin sopeutua vaiheittain, sillä Euroopan liikenneministerikonferenssin (CEMT) jäsenenä Suomi saattoi osallistua maaliikenteestä käytävään yleiseurooppalaiseen keskusteluun jo 1970-luvun lopulta alkaen. Konferenssin päätöslauselmat pohjautuivat pääosin Euroopan yhteisön (EY) säännöstöön ja tähän suuntaan alettiin muuttaa myös Suomen lainsäädäntöä.

Merkittävin muutos tapahtui, kun Suomi liittyi Euroopan talousalueeseen (ETA) vuonna 1994. Kolme vuotta kestäneen neuvotteluvaiheen aikana jouduttiin käännettämään, hyväksymään ja

SUOMEN LIITTYMINEN EUROOPAN UNIONIIN ON OLLUT MERKITTÄVIN MUUTOS MINISTERIÖN HISTORIASSA KULUNEIDEN KAHDENKYMMENTEN VUODEN AIKANA.

saattamaan kansallisesti voimaan EY:ssä voimassa ollut säännöstö, jota oli tuhansia sivuja. Viestinnän osalta muutokseen oli helppo sopeutua, mutta liikennealalla tämä merkitsi lainsäädännön täysremonttia. Ennen ETA-vaihetta Suomessa oli ollut käytössä esimerkiksi maantien tavaraliikenteessä läänikohtaiset liikenneluvat. Elinkeinopoliittisesti ja henkisesti kyse oli suuresta muutoksesta ja toimialalla esiintyi myös muutostarintaa. Silloiset liikenneministerit ymmärsivät eurooppalaistumiskehityksen vääjäämättömyyden ja tukivat osaltaan virkamiehiä ulkoisissa paineissa. Neuvotteleva virkamies *Vesa Häyrinen* korostaa myös ministeriön kansliapäällikkönä toimineen *Juhani Korpelan* ansioita hankkeen läpiviennissä.

Ilmailua ja merenkulkua säädellään YK:n alaisissa kansainvälisissä järjestöissä, joten liikennealan EU-jäsenyysneuvottelut koskivat lähinnä maantie- ja rautatieliikennettä. Esimerkiksi maatalouteen verrattuna liikennealan neuvottelut olivat ”kevyttä kauraa”. ETA-sopimuksen hyväksymisen jälkeen Suomessa oli saatettu voimaan EY:n liikennealan lainsäädäntö, joten neuvottelemista ei enää ollut. Ministeriön edustajat ehtivät omalla vuorollaan tuskin istuutua Suomen pääneuvottelijoiden viereen, kun nuija jo kopahti pöytään. Suomesta tuli EU:n jäsen vuoden 1995 alussa.

EU-politiikka oli virkamiehille uutta: toimintatapoihin oli perehdyttävä, terminologia opittava ja jossain välissä oli ehdittävä myös kieli- ja EU-neuvottelutaidonkursseille. Eurooppalaista tapakulttuu-

riakin oli opeteltava, sillä nyt jokaisen virkamiehen oli osallistuttava oman alansa EU-säännösten valmisteluun Suomessa ja Brysselissä. Suomalaiseen lainsäädäntöön tottuneelle EU-säännöstö oli outoa. Esimerkiksi direktiivin alussa jokin asia saatettiin kieltää, mutta myöhemmissä pykälissä sitten jo poikkeuksin sallia. Kesti jonkin aikaa ennen kuin suomalaiset pääsivät jyvälle, miten tuli toimia, että sai Suomen haluamat asiat kirjatuiksi.

EU:n instituutiot olivat jäsenyyden alussa suomalaisille tuntemattomia. Vain Euroopan komissio oli tullut muutamille ministeriön edustajille jotenkin tutuksi. Suomen etujen ajaminen edellytti, että instituutiot tunnettiin myös sisältäpäin. Ministeriön ensimmäiseksi harjoittelijaksi Brysseliin Euroopan komissioon valittiin apulaisosastopäällikkö *Reino Lampinen*. Valintaan vaikutti hänen laaja-alainen asiantuntemuksensa liikenneasioissa.

Suomen jäsenyyden ensivaiheen kansallisesti merkittävin saavutus oli onnistunut kuorma-autojen massoja ja mittoja koskeva neuvottelutulos. Useamman vuoden kestäneet neuvottelut aloitettiin jo ETA-vaiheen aikana. Unionin alueella kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmien enimmäismitoiksi oli tarkoitus määrittellä 18,75 metriä ja 44 tonnia. Suomessa ja Ruotsissa käytettiin Euroopan suurimpia yhdistelmiä. Suomessa yhdistelmien enimmäismitta oli 22 metriä ja enimmäismassa 60 tonnia. Komission lähtökohtana oli, että massat ja mitat harmonisoidaan muiden EU-maiden kanssa. EU:n liikenne-



Kuva: Lehtikuva/Markku Ulander

Suomi oli ensimmäistä kertaa EU:n puheenjohtajamaana vuonna 1999.

ministerineuvostossa ratkaisuksi määriteltiin moduulirekat, joiden pituus on 25,25 metriä. Neuvottelukompromissi kelpasi suomalaisille, koska pahimman skenaarion mukaan suomalaiset liikennejärjestäjät olisivat joutuneet investoimaan uuteen kalustoon miljardeja markkoja.

Massoista ja mitoista saavutettu voitto oli tärkeä. Se osoitti, että EU:n tekemisiin päätöksiin osattiin ja myös pystyttiin vaikuttamaan. Neuvottelutulos nosti Suomen profilia muiden jäsenvaltioiden silmissä osaavana ja taitavana neuvottelijana. Yleinen mielipide on, että Suomella on jäsenyytensä aikana ollut kokoaan suurempi painoarvo.

SUOMEN MAINE EU:SSA ON HYVÄ.

Tätä selitetään suomalaisella toimintakulttuurilla: kokouksiin valmistaudutaan hyvin ja kantoja perustellaan huolellisesti. Suomen maine EU:ssa on hyvä. Suomalaisia pidetään pragmaattisina ja luotettavina kumppaneina, joiden kanssa voi aina neuvotella. Jos suomalaisilla neuvottelijoilla on ongelma, kyseessä on todellinen ongelma. Kaksi hyvin onnistunutta EU-puheenjohtajakautta ovat edelleen lisänneet Suomen hyvää mainetta.

EU-jäsenyyttä edeltävän perehdyttämisohjelman puitteissa unionin toimintaan kävi tutustumassa myös *Harri Pursiainen* viestintähallinto-osastolta: ”Opin, miten jumalattoman byrokraattinen paikka se on. Opin myös, että suomalaisen ei tarvitse hävetä näitä meidän aikaansaannoksia.” Viestintäalalla Suomessa oli Euroopan kehittynein lainsäädäntö. Muun muassa EU-komissaari *Martin Bangemann* nosti Suomen esimerkkivaltioksi siitä, kuinka telealan kilpailuttaminen olisi koko unionin keskuudessa hoidettava. Kokonaisuutena unionin vaikutus viestintäpolitiikkaan on ollut vähäinen. Esimerkiksi televisiodirektiiveillä on säännelty lähinnä mainonnan sijoittelua.

EU-jäsenyyden myötä Suomessa ei tarvinnut muuttaa viestintälainsäädäntöä. Osastopäällikkö *Liisa Ero* muistelee edistyksellisenä tuolloin pitämänsä unionin toimintaa: ”Siellä puuhasteltiin edelleen passé-asioiden, kuten puhelinkoppisääntelyn parissa.” Suomen näkökulmasta direktiivissä ei ollut mitään järkeä. Tuolloin oli nähtävissä, että lankapuhelimet korvautuvat nopeasti matkapuhelimilla. Teleasioissa Suomessa on oltu edistyksellisiä, mutta liikennepuolella profiili on ollut hieman heiluva. Esimerkiksi rautatieliikenteen kilpailun avaamisessa Suomessa on kuljettu jälkijunassa.

Varsinkin Suomen EU-jäsenyyden alkuaikana lainsäädännön tietynlainen keskieuropalaisuus oli yleinen ongelma: komission lainsäädäntöehdotukset tahtoivat olla kirjoitetut vanhojen jäsenvaltioiden tarpeisiin. Tämä ongelma on vähentynyt EU:n laajentumisen myötä, kun komissio ja vanhat jäsenvaltiot ovat joutuneet paneutumaan



kuva: LVM

Suomi toimi EU:n puheenjohtajana toisen kerran vuonna 2006. Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen ja EU:n tietoyhteiskunta- ja media-asioista vastaava komissaari Viviane Reding toimittajien haastateltavina Espoon Dipolissa pidetyssä i2010-seminaarissa.

SUOMESSA PYSTYTÄÄN NOPEASTI, YLEENSÄ PALJON ENNEN MUITA MAITA MUODOSTAMAAN MIELEKÄS NÄKEMYS.



kuva: Euroopan komissio

EU-komission merenkulkuasioista vastaavan osaston johtaja Fotis Karamitsos (vas.), ministeriön liikennepolitiikan osaston ylijohdaja Minna Kivimäki ja ilmastokomissaari Connie Hedegaard merenkulun ilmastokysymyksiä pohtineen korkean tason paneelin kokouksessa helmikuussa 2011.

Suomen kaltaisten EU:n reunamaiden asioihin. Toki jäsenyyden myötä kansallista lainsäädäntöä on joiltain osin saatu parannettua. Todennäköisesti kansallisen lainsäädännön kautta ei olisi nostettu esiin matkustajien oikeuksia, esimerkiksi korvauksen maksamista junan viivästyessä huomattavasti aikataulustaan.

Valtaosa myös viestintäalan direktiiveistä säädetään isoilla markkinoilla ilmenevien ongelmien ratkaisua varten. Moni direktiivi on annettu, että Saksasta saadaan poistettua jokin ongelma. Suomalaisille yrityksille tai viranomaisille tämä saattaa aiheuttaa täysin tarpeettomia raportointivelvollisuuksia. Osastopäällikkö *Juhapekka Ristola* katsoo, että Suomessa pystytään nopeasti, yleensä paljon ennen muita maita muodostamaan mielekäs näkemys. Pienessä maassa ihmiset tuntevat toisensa ja Suomessa on hyvin ymmärretty, että ”välttämättömyydestä on tehtävä hyve ennen kuin se on ihan pakko”. Omat tavoitteet saavutetaan parhaiten, kun jalkatyö on tehty hyvin. Tämän jälkeen voidaan ilmoittaa oma kanta ensimmäisten joukossa. Näin pystytään parhaiten vaikuttamaan siihen kulmaan, millä keskustelua käydään ja parhaassa tapauksessa muiden maiden edustajat liukuvat suomalaisten esittämän kannan taakse.

SUOMALAINEN EDUNVALVONTAJÄRJESTELMÄ OSANA EUROOPPALAISTA PÄÄTÖKSENTEKOJA

Ministeriön virkamiesten tärkein tehtävä on pyrkiä vaikuttamaan EU:ssa valmisteltavana olevaan lainsäädäntöön. Direktiivien valmistelu on tärkein vaihe, koska juuri tässä vaiheessa direktiiviin on saatava sisällytettyä Suomen tarvitsemat poikkeamat. Ministeriön edustajat toimivat Brysselissä Oy Suomi Ab:n lobbarina. Heidän tehtävänsä on varmistaa, että lopullinen EU-säädös on kaikin puolin Suomen hyväksyttävissä. Parhaiten tämä onnistuu luomalla toimivat kansalliset ja EU-tason yhteistoimintaverkostot.

Virkamiehet eivät enää kirjoita säädöksiä yksinään työhuoneissaan, vaan asioita valmistellaan vuorovaikutuksessa asiantuntijoiden, sidosryhmien, ulkomaalaisten kollegoiden ja eduskunnan kanssa. Näissä keskusteluissa saadaan muodostettua niin sanottu ”Suomen kanta”, jota kaikki toimijat vievät eteenpäin. Esimerkiksi pääministeri lobbauksella tarvittaessa EU:ssa asiaa, jonka eteen liikenne- ja viestintäministeriössä tehdään töitä. Myös sidosryhmien kanssa on sovittu, että eurooppalaisten verkostojen kautta asioita viedään eteenpäin isänmaan etu mielessä. Viranomaisten ja sidosryhmien yhteistyö sujui mallikkaasti muun muassa suomalaisille tärkeässä yrittäjäkuljettajien työaikalainsäädäntöasiassa. Suomessa on poikkeuksellisen paljon yhden henkilön omistamia kuljetusalan yrityksiä, joiden elinkeinon harjoittamista uhkaavat EU:ssa ehdotetut työajan rajoitukset. Suomi pystyi pitkään lykkäämään asian lopullista päätöstä, mutta nyt komissio on käynnistänyt asiassa rikkomusmenettelyn muun muassa Suomea vastaan. Ministeriössä on asetettu työryhmä panemaan työaikasääntely kuljetusryhtäjien osalta täytäntöön.

MINISTERIÖN VIRKAMIESTEN TEHTÄVÄNÄ ON PYRKIÄ VAIKUTTAMAAN EU:SSA VALMISTELTAVANA OLEVAAN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.

EUROOPAN UNIONISSA ASIOIDEN EDISTÄMINEN ON ERÄÄNLAISTA PELIÄ. HYVIN MUOTOILTU KANTA JA FAKTAT EIVÄT VÄLTTÄMÄTTÄ RIITÄ – ON OLTAVA MYÖS TAKTISTA PELISILMÄÄ.

Usein väitetään, että suomalaiset laittavat EU-säädöksiä liian tunnollisesti voimaan asettaen samalla kotimaisen elinkeinoelämän vaikeaan asemaan pahimpiin kilpailijamaihin verrattuna. Mutta olisiko muulla tavoin mahdollista edes toimia? ”Suomalaiseen luonteeseen kuuluu, että sovitusta asioista pidetään kiinni. Eihän kansalliseenkaan lainsäädäntöön suhtauduta välinpitämättömästi”, toteaa osastopäällikkö *Minna Kivimäki*. Kivimäki korostaakin ennakkovaikuttamisen merkitystä jo EU-säännösten valmisteluvaiheessa. Näin voidaan parhaiten välttää ikävien päätösten toimeenpano.

Voitaisiin olettaa, että EU:n myötä kansallisen lainsäädännön tekeminen on helpottunut, kun Brysselistä kerrotaan valmiit normit. Näin ei kuitenkaan ole. EU:hun liittyminen moninkertaisti työmäärän: ensin asioita hahmotellaan unionin toimielimien keskuudessa ja tämän jälkeen niitä käydään esittelemässä eduskunnassa. Suomessa parlamen-

tin asema on poikkeuksellisen vahva. Perustuslain mukaan valtioneuvosto päättää Suomen kannan, mutta eduskuntaa on kuultava ennen päätöstä. Tämä on varsin työläs järjestely, mutta ainakin lainsäätäjän kanta on tiedossa etukäteen. Muissa maissa hallitukset yleensä hoitavat neuvottelut suoraan Brysselin edustajien kanssa.

Unionin laajentuminen vuoden 1995 viidestätoista jäsenvaltiosta 27 valtion suuruiseksi yhteisöksi (2007) on tuonut toimintaan uusia haasteita. Aiemmin pienemmällä joukolla ministerineuvostossa pyrittiin käytännössä konsensuspäätöksiin. Neuvoston kokouksissa ministerit saattoivat neuvotella auki olevista pienistä asioista aina yön varhaisiin tunteihin. Näin ei voida enää toimia. Laajentumisen myötä kynnys jäsenmaiden äänestytämiseen on madaltunut. Puheenjohtajamaan edustajat alkavat jo työryhmävaiheessa laskea, milloin he ovat saaneet jäsenvaltioiden määräenemmistön oman kompromissiesityksensä taakse. Painopiste onkin siirtynyt ennakkovalmisteluun ja epäviralliseen vaikuttamiseen. Tämä koskee myös ministereitä. Myös heillä tulee olla toimivat suhteet omiin kollegoihinsa ja komissaareihin.

Ohuet liikennevirrat, ankara talvi ja pitkät etäisyydet erottavat Suomen useimmista EU-maista. Määräenemmistöpäätöksiin siirtyminen tarkoittaa, että Suomelle tärkeissä asioissa on kyettävä löytämään liittolaisia. Ystävät löytyvät usein kaukaa ja viholliset läheltä. Monesti yhteinen sävel on löydetty unionin reuna-alueilla sijaitsevien valtioiden kuten Kreikan, Portugalin ja Irlannin kanssa. Viestintäasioissa tilanne on erilainen. Kun asioita voidaan lähestyä pragmaattisista lähtökohdista,

yhteistyö on ollut helppoa saksalaisten, hollantilaisten ja itävaltalaisien kanssa. Pohjoismaisella yhteistyöllä ei ole käytännössä ollut kovin suurta merkitystä, koska Suomella ei ole ollut EU:ssa pysyvää viiteryhmää vaan on liittouduttu pragmaattisesti asiapohjalta.

Laajentumisen myötä mukaan tuli paljon maita, joissa infrastruktuuri ei ole yhtä kehittyntä kuin Suomessa tai muissa vanhoissa jäsenvaltioissa. Esimerkiksi liikennealalla köyhissä Itä-Euroopan maissa keskustellaan edelleen väylien rakentamisesta, kun vanhoissa jäsenmaissa rakentamisen sijaan pyritään löytämään keinoja liikenteen vähentämiseksi. Viestintäalalla tilanne on melko samanlainen. Laajentuminen on tuonut hitautta päätöksentekoprosessiin, mutta ehkä kuitenkin odotettua vähemmän. Ministeriön edunvalvonnan voitoksi voidaan laskea, ettei hallinnonalalla ole tullut voimaan sellaista säännöstöä, joka olisi pitänyt kovin vastahakoisesti laittaa voimaan.

Euroopan unionissa asioiden edistäminen on eräänlaista peliä. Hyvin muotoiltu kanta ja faktat eivät välttämättä riitä – on oltava myös taktista pelisilmää. Osastopäällikkö *Minna Kivimäki* tiivistää neuvotteluissa saamansa opin näin: ”Ei pidä koskaan paljastaa äänestävänsä vastaan niin kauan kuin puheenjohtajamaan edustajat uskovat, että voivat saada sinut määräenemmistön puolelle.” Puheenjohtajamaan edustajat tekevät töitä eri maiden edustajien kanssa täsmälleen niin kauan kuin se on heidän näkökulmastaan tarpeellista. Jos puheenjohtajamaalle ilmoittaa vastustavansa esitystä, peli on käytännössä menetetty, koska tällöin puheenjohtajamaalla ei ole enää mitään syytä pitää yllä neuvotteluyhteyttä.

Liikenneneuvos *Seppo Öörni* näkee, että EU:n ohjaustoiminta on 2000-luvulla tiukentunut. Vaikka unionin byrokratia on raskas, komission työ on tehokasta ja valmistelutyö pääosin hyvälaatuista ja järjestelmällistä. Unionin toiminnalle ominaista ”asteittain kiristyvää systeemiä” Öörni pitää hyvänä. Suomessa monet hyvätkin hankkeet tahtovat jäädä hyllylle pölyttymään. Toisaalta avoimet ja yhtenäiset normit ovat pienelle maalle erityisen tärkeitä. Tämä tuo mukanaan massaekonomiaa ja avaa esimerkiksi Suomen laite-, ohjelmisto- ja palveluyrittäjille EU:n laajuiset markkinat.



kuva: Lehtikuva/AFP

Ministeriön rautatie- ja ilmailuyksikön päällikkö Reino Lampinen valittiin vuonna 2004 Euroopan rautatieviraston johtoon.

Eurooppalaistuminen on merkinnyt suomalaisen hallinnon avautumista ja kansainvälistymistä. Virkamiesten mahdollisuudet tehdä kansainvälistä uraa esimerkiksi määräaikaisissa tehtävissä EU:ssa tai muissa kansainvälisissä järjestöissä ovat toista luokkaa kuin viisitoista vuotta sitten. Tämä uusi osaaminen on lisännyt myös ministeriön kansainvälisen työn vaikuttavuutta samoin kuin ministeriön kansainvälisen toimintaympäristön muutosten ennakointi-, seuranta- ja reagoitukykyä. Kun samaan aikaan ministeriön hallinnonalan yritysten ja sidosryhmien kansainvälinen osaaminen on vastaavalla tavalla kehittynyt, Suomen ”edunvalvontakoneisto” on nyt kaiken kaikkiaan hyvällä tolalla. ”Osin pakkona alkaneesta prosessista on matkan aikana tullut uutta luova voimavara”, *Vesa Häyrinen* tiivistää näkemyksensä Suomen EU-jäsenyyden vaikutuksista. ■



kuva: Euroopan komissio

Vuoden 2004 laajentumisen myötä EU kasvoi 25 valtion unioniksi.

YHTEISTYÖTÄ VENÄJÄN KANSSA

NEUVOTTELUJA JA YHTEISTYÖOHJELMIA

Liikenneyhteyksien kannalta Venäjä on Suomelle tärkeä yhteistyökumppani. Maanteiden tavara- ja matkustajaliikenteen kasvu, rautatieverkoston yhteen liittävä raideleveys, Siperian ylennykset sekä Suomenlahden ympäristöasiat ovat luoneet valtioiden välille monipuolisen yhteistoimintaverkoston. Esimerkiksi vuonna 2010 maiden välillä tilastoitiin kahdeksan miljoonaa rajanylitystä.

Neuvostoliiton aikana tilanne säilyi hyvin staattisena: maantiliikenne oli tiukasti säännöstyä ja kehittämishankkeita oli vähän. Tavara- ja matkustajaliikenteestä vastasivat lähinnä suomalaiset liikennöitsijät. Venäjän ensimmäisen presidentin *Boris Jeltsinin* kaudella maa avautui länteen. Tämän seurauksena ministeriön virkamiesjohtoa pyydettiin esitelmöimään venäläisille, miten liikennealan hallinto on Suomessa järjestetty ja miten liikennepolitiikkaa hoidetaan markkinataloudessa. Kiinnostus Suomea kohtaan kasvoi, kun Suomi liittyi EU:n jäseneksi. Monet virkamiehet muistavat edelleen kunnioittavan kohtelun, jonka he saivat osakseen Venäjällä vieraillessaan. Suomalaisilta oli mahdollista saada yhteistyön kehittämisen kannalta tärkeää tietoa Euroopan tilanteesta.

Venäjän valtion synty avasi kuljetusmarkkinat kansainväliselle liikenteelle. Esimerkiksi vuosina 1993–1996 rajan ylittävä kuorma-autoliikenne lisääntyi kolminkertaiseksi. Venäjällä vahvistunut pro-

tektionismi ja erilainen virkamieskulttuuri lisäsivät haasteita rajalla ja rajan takana. Ongelmat näkyivät muun muassa Kaakkois-Suomen rekkajonoina. Yhtenä ratkaisuna esitettiin rekkaparkkien rakentamista. Suomalaiset kuitenkin katsoivat, että venäläisten olisi itse rakennettava parkkipaikat rekoilleen. Venäläisten alhaisemmat palkka- ja polttoainekustannukset sekä paikallisen toimintaympäristön osaaminen ovat ohjanneet kuljetukset suurelta osin venäläisten käsiin. Suomalaiset kuljetusalan yrittäjät pyysivät ministeriötä puuttumaan tilanteeseen. Neuvotteluteitse kuljetusyrittäjien asemaa oli kuitenkin vaikea parantaa. Toisaalta suomalaiset teollisuuden ja liike-elämän edustajat vaativat edullisempien kuljetuskustannusten toivossa, että venäläisten kuljetuksia ei saa ryhtyä rajoittamaan.

Liikenteen ongelmia on vuosien varrella ratkottu Suomen ja Venäjän talouskomission alaisessa liikennetyöryhmässä. Lisäksi on käynnistetty erilaisia kehittämissuunnitelmia. Näistä merkittävimpiä ovat

YHTEISTYÖOHJELMIEN TAVOITTEENA ON OLLUT POISTAA LIKKUMISEN ESTEITÄ, TEHOSTAA LOGISTIikkaa JA EDISTÄÄ YRITYSTEN VERKOSTOITUMISTA.

olleet Itämeren maiden välinen TEDIM sekä suomalaisten ja venäläisten yhdessä kehittämä EuroRussia-ohjelma. Yhteistyöohjelmien tavoitteena on ollut poistaa liikkumisen esteitä, tehostaa logistiikkaa ja edistää yritysten verkostoitumista. Yhteistyöverkostoja saatiin luotua, mutta monet hankkeet jäivät toteutumatta. Esimerkiksi useat infrastruktuurihankkeet lykkääntyivät alkuvaiheessa Venäjällä rahoituksen puutteen vuoksi. Tavara- ja matkustajaliikenteen sujuvuuden kehittämiseksi kaavailtu tullausjärjestelmä on hieno saavutus. Sähköiseen asiakirjamenettelyyn ei ole toistaiseksi päästy edes EU:n sisämarkkinoilla.

Suomen ja Venäjän välille on laadittu valtiosopimukset kaikista liikennemuodoista. Sopimuksissa on sovittu säännöllisistä tapaamisista viranomaisten kesken. Käytännön tasolla Suomen ja Venäjän neuvottelut ovat usein olleet ongelmallisia. TEDIM-ohjelman sihteeristöä vetänyt liikenneneuvos *Matti Ylösjoki* muistuttaa, että esimerkiksi logistiikan alalla venäläiset eivät aina kertoneet kaikista ongelmistaan. Tämän takia neuvotteluissa ei päästy eteenpäin suomalaisten toivomassa tahdissa.

Suomalaisten keskuudessa ihmetystä aiheutti myös venäläinen johtamiskulttuuri. Venäjällä tieto kulki mainiosti ylhäältä alas ja alhaalta ylös, mutta poikkihallinnollisissa yhteistyössä oli vielä kehitettävää.



kuva: Lehtikuva/Matti Björkman

Vaalimaata vastapäätä Venäjän Torfjanovkan raja- asemalla avattiin syyskuussa 2003 vihreän linjan sähköinen toimintamalli.

Suomessa piirit ovat pieniä ja hierarkiatasot matalia. Ongelmatilanteissa liikenne- ja viestintäministeriön edustajat tietävät kehen ottaa yhteyttä esimerkiksi tullissa tai rajavartiostossa. Venäläisen päätöksenteon hitaus näyttää johtuvan enimmäkseen jäykästä ja tiukka hierarkiaan perustuvasta hallintojärjestelmästä.

Venäjän teknologinen jälkeijäänäisyys vaikeutti viranomais-ten yhteydenpitoa vielä 1990-luvulla. Venäjän vastaavaan ministeriöön asiakirjoja lähetettiin edelleen kaukokirjoittimella Telex-viesteinä

Suomen ja Venäjän välinen liikennetyöryhmä kokoontui Helsingissä huhtikuussa 2005. Kokouspöytäkirjan allekirjoittivat Venäjän varaliikenneministeri Sergei Aristov ja kansliapäällikkö Juhani Korpela. Avustamassa kansainvälisten asioiden yksikön päällikkö Silja Ruokola.



kuva: LVM

ja asiakirjoja monistettiin kalkkeripaperin lävitse. Kylmän sodan päätymisen seurauksena ja Venäjän vaurastuttua tässä tapahtui nopea muutos. Vuosituhannen vaihteessa Venäjällä hypättiin kerralla kaikkien teknologisten väliportaiden yli. Tämän jälkeen naapurimaan kollegat on saatu kännykällä nopeasti kiinni ja yhteydenpito onnistuu myös sähköpostilla. Myös internetistä löytyy runsaasti suomalaisille tarpeellista taustamateriaalia kuten Venäjän lainsäädäntöä.

Hallitusneuvos *Silja Ruokola* katsoo, että vuosituhannen alussa Venäjällä tapahtui suuri muutos: vuonna 2004 hallintoa muokattiin yhdistämällä rautatieministeriö liikenneministeriöön. Tässä vaiheessa ministeriön henkilökuntaa vaihdettiin, mutta tämän jälkeen ei ole tapahtunut suuria muutoksia.

Neuvottelukulttuurien erilaisuus on antanut oman värinsä kokouksille. ”Vanhoina hyvinä aikoina” kokousmatka saattoi kestää jopa viikon. Suunnitelmataloudesta nykyaikaan siirtyminen on muuttanut aikakäsitystä. Pitkistä kokousmatkoista on tullut päivän

HYVIEN HENKILÖSUHTEIDEN MERKITYSTÄ VENÄJÄN SUHTEISSA EI VOI KOSKAAN KOROSTAA LIKAA.

kestäviä tehokkaita reissuja. *Matti Ylösjöella* oli ensimmäisillä työmatkoillaan hämmästeltyä myös kokouskäytännöissä: ”Pöytäkirjalla ei ollut mitään tekemistä kokouksen kanssa.” Venäläiset pyrkivät näin varmistamaan etukäteen, että kokouksissa ei tule eteen ikäviä yllätyksiä. Nykyään tämäkin tapa on muuttunut ja pöytäkirjat kirjoitetaan kokouksen jälkeen vastaamaan neuvotteluiden todellista kulkua.

Suomen ja Venäjän välisissä kokouksissa venäläisten neuvottelukieli on yleensä venäjä. Kansainvälisillä aloilla kuten lentoliikenteessä tai merenkulussa keskustelua voidaan käydä englanniksi. Luottamuksellisen suhteen luominen naapurimaan kollegaan edellyttää säännöllisten tapaamisten ohella hyvää tulkkiä. ”Tulkki on virkamiehen työkalu” kuten ministeriön neuvotteleva virkamies *Ritva Riihimäki* asian tiivistää. Hyvien henkilösuhteiden merkitystä Venäjän suhteissa ei voi koskaan korostaa liikaa.

Vaikka kokousjärjestelyt ovat viime vuosina tehostuneet, tämä ei ole estänyt hauskaa yhdessäoloa. Venäläisten vieraanvaraisuus on monesti ylivuotavaa ja kokousten yhteydessä on tapana järjestää kulttuuritapahtumia: konsertteja, oopperaa, balettia. Osastopäällikkö *Harri Cavén* muistaa vaikean neuvottelutilanteen, jolloin asiassa ei päästy eteenpäin. Suomalaisneuvottelijat tiesivät, että venäläisen neuvotteluryhmän puheenjohtaja piti Sibeliuksen musiikista. Tauolla tulkit veivät puheenjohtajan tutustumaan Ainolaan ja antoivat hänelle cd-levyjä. Ainolassa käynnin jälkeen neuvottelut sujuivat mallikkaasti.



kuva: LVM

Venäläiset ovat hyviä seuraimisia. Työlläisillä keskustelut ovat värikkäitä ja suomalaiskollegat ovat omaksuneet tapakulttuuria: ”Meistä on tullut vuosien saatossa loistavia maljapuuhien pitäjiä.” Venäläiset kertovat paljon vitsejä ja he osaavat nauraa monessa tilanteessa myös itselleen. Venäjän suurista tragedioista kuten Stalinin terrorista ei juuri keskustella, vaikka avautumista tässäkin suhteessa on tapahtunut.

Monista eroavaisuuksista huolimatta suomalaisten ja venäläisten mentaliteetissa on paljon samaa ja henkinen yhteys löytyy yleensä nopeasti. Suomalaiset ovatkin halunneet hoitaa tärkeät neuvottelut venäläisten kanssa kahdenkeskisesti. Eräiden maantieliikenneneuvottelujen yhteydessä EU:lta pyydettiin tukea. Pian kuitenkin todettiin, että Brysselin virkamiehiltä ei löytynyt Venäjä-tuntemusta: ”Olivat niin kiireisiä ja muka tehokkaita, kun olisi pitänyt osata seurustella, syödä, juoda vodkaa ja ymmärtää vitsejä.” Henkinen välimatka Brysselistä Moskovaan on pitkä.

”Venäjään pitää olla intohimo, että sen kanssa jaksaa tehdä töitä”, tiivistää neuvotteleva virkamies *Marjukka Vihavainen-Pitkänen*

SUOMEN ASEMA VENÄJÄN JA EU:N VÄLISENÄ SILLANRAKENTAJANA ON EDELLEEN MERKITTÄVÄ HUOLIMATTA EU:N LAAJENTUMISESTA.

näkemyksensä venäläisten kanssa käymistään neuvotteluista. Suhteiden hoitaminen vaatii sinnikkyyttä, muistuttamista ja vastauksen pyytämistä. Lopulta kaikki onnistuu, kunhan muistaa, että venäläisten aikaperspektiivi on erilainen. Harvoin neuvotteluissa saadaan pikavoittoa, mutta puurtaminen kantaa pidemmän päälle hedelmää. Parhaiten asioiden hoito edistyy, jos neuvottelijat pystyvät löytämään yhteisen tahotilan. Molempien on koettava, että asiasta on hyötyä.

Suomen asema Venäjän ja EU:n välisenä sillanrakentajana on edelleen merkittävä huolimatta EU:n laajentumisesta. Suomessa ei ole niin paljon venäjän kieltä taitavia ja venäläistä järjestelmää tuntevia virkamiehiä kuin Baltiassa, mutta toisaalta Suomella ei ole Baltian maiden traumaattista lähistoriaa takanaan. Esimerkiksi Siperian ylilentomaksujen asteittaisesta poistamisesta saatiin sovittua Suomen EU-puheenjohtajakaudella marraskuussa 2006. Venäjällä sopimusta ei ole vielä ratifioitu, mutta Venäjän WTO-jäsenyyden (Maailman kauppajärjestö) toteutuessa on hyvin todennäköistä, että ylilentomaksut kumotaan. Finnairille päätös merkitsisi kymmenien miljoonien eurojen säästöä vuodessa.

EU-lainsäädäntö kattaa huomattavan osan Suomen liikennelainsäädännöstä. Suomalaisten kannalta on hyvin tärkeää, että Venäjän ja EU:n välillä on toimivat suhteet. Viimekädessä Suomen tärkein viiteryhmä on Euroopan unioni, joten neuvotteluita ei voida käydä puhtaasti bilateraalista tilanteesta. Toisaalta EU:n tasolla asioita ei voida valmistella niin valmiiksi, että venäläisiä näkemyksiä ei otettaisi huomioon. Venäläiset voivat aina vedota siihen, että EU ei heitä määräile.

YHTEISTYÖN SAAVUTUKSIA LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN ALALLA

Venäjä on Suomelle tärkeä kumppani muun muassa laajan transito-liikenteen takia. Esimerkiksi vuonna 2005 Suomen kautta kulkeneen maantietransiton arvo oli lähes nelinkertainen Suomen Venäjän vieni-tiin verrattuna. Suomen kanssa kuljetuksista kilpailevat erityisesti Baltian ja Venäjän satamat sekä suorat maantiekuljetukset Euroopasta Valko-Venäjän läpi. Suomen asemaa erityisesti arvoavaran läpikulkuksena vahvistavat logistiikan vahva osaaminen ja infrastruktuurin korkea laatu.

Suomalaiset voisivat hyötyä paljon nykyistä enemmän suur-kaupunki Pietarin läheisyydestä. Joulukuussa 2010 avattu nopea Allegro-junayhteys Helsingin ja Pietarin välillä voi luoda aivan uuden-laisia yhteistyömahdollisuuksia. Kun raja- ja tullitarkastukset tehdään liikkuvassa junassa, matka-aika on lyhentynyt kuudesta tunnista noin kolmeen ja puoleen tuntiin. Kun junayhteys saatiin presidenttien tapaa-misen hankelistalle vuonna 2001, asiassa päästiin eteenpäin. Älykästä Helsinki–Pietari -hankkeessa koetetaan parantaa liikenteen sujuvuutta kehittämällä rajan yli yhteen toimivia palveluita.

Öljykuljetukset ja matkustajaliikenne ovat lisääntyneet Suo-menlahden merialueella. Merenkulun turvallisuuden kehittämisessä otettiin tärkeä edistysaskel, kun Suomen, Venäjän ja Viron yhteinen ilmoitus- ja seurantajärjestelmä (GOFREP) otettiin käyttöön vuonna 2004. Alusvalvontajärjestelmä on osoittanut tarpeellisuutensa läheltä piti -tilanteiden vähentymisenä.

Suomen ja Neuvostoliiton välinen sopimus Saimaan kanava-alueen vuokraamisesta tuli voimaan vuonna 1962. Vuokrasopimus laadittiin viideksikymmeneksi vuodeksi. Vuodesta 1980 Suomen kanavavaltuutettuna on ollut liikenne- ja viestintäministeriön kans-liapäällikkö. Kanavavaltuutetut ovat tavanneet säännöllisesti ja näissä tapaamisissa on voitu käsitellä varsin sujuvasti myös muita liikenne-asioita. Vuodesta 2001 alkaen Venäjän valtuutettuna on toiminut vara-liikenneministeri.

Saimaan kanavan vuokrasopimusneuvotteluita varten tarvit-tava Suomen neuvotteluvaltuuskunta asetettiin vuonna 2002. Viral-lisesti neuvottelut käynnistettiin kolme vuotta myöhemmin, jolloin Venäjä oli valmis asettamaan oman neuvottelukuntansa. Perinteiseen tapaan neuvottelut kestivät pitkään. Lopulta saatiin aikaan maail-

SAIMAAN KANAVA ON ILMEISESTI AINOA ALUE, JOTA ITSENÄINEN VALTIO VUOKRAA TOISELLE VALTIOLE.

man mittakaavassakin ainutlaatuinen valtiosopimus. Kun Hongkon-gin, Macaon ja Panaman vuokrasopimukset ovat historiaa, Saimaan kanava on ilmeisesti ainoa alue, jota itsenäinen valtio vuokraa toiselle valtiolle. Neuvotteluissa oli otettava huomioon, että muiden EU-mai-den kansalaisia ei kohdella sopimuksessa eriarvoisesti suomalaisiin verrattuna. Vuokrasopimus tuli voimaan helmikuussa 2012 ja sen pituudeksi määriteltiin viisikymmentä vuotta.

Menestystarinoiden taustalla elää edelleen huoli liikennettä haittaavien rajanylitys-, byrokratia- ja protektionismiongelmien ole-massaolosta. Venäjän WTO-jäsenyyden uskotaan kuitenkin edistävän liikenne- ja viestintämarkkinoiden harmonisointia. Jäsenyys tulee voi-

maan kesäkuussa 2012, mikäli sopimus ratifioidaan duumassa (Venä-jän parlamentin alahuone). Viestinnässä yhteistyö Suomen ja Venäjän välillä on ollut vähäistä. Markkinapohjaisella sektorilla on vähemmän asioita, joiden ratkaisemiseksi tarvittaisiin valtiovallan väliintuloa. Lähinnä maiden välillä on käyty keskustelua matkaviestinhintojen (*roaming*) alentamisesta.

Liikennealan myönteisten kokemusten innoittamana Suo-messa otettiin tavoitteeksi korkean virkamiestason yhteistyön aloit-taminen myös viestintäalalla. Vuonna 2009 Suomen ja Venäjän talouskomission alaisuuteen perustettiin viestintäryhmä sekä erillinen taajuusryhmä. Hyviä tuloksia on saatu aikaan jo sillä, että on alettu tavata ja keskustella. Venäläiskollegoita on tuettu laskelmilla ja kertomalla matalien taajuuksien käyttämisestä matkaviestinnässä. Suurimmat onnistumiset on saavutettu taajuuspolitiikassa: raja-alu-eiden suojaetäisyyksiä on pienennetty ja Venäjän armeijan lennon-varmistukseen käyttämä radiotaajuus (800 megahertsiä) on päätetty vapauttaa neljännen sukupolven matkaviestinverkkojen käyttöön. Suomessa uudet taajuusluvut huutokaupataan suunnitelmien mukaan vuonna 2013. ■

Helsingin ja Pietarin välinen nopea junayhteys avattiin Helsingissä joulukuussa 2010. Presidentti Tarja Halonen leikkasi vihkinauhan Helsingin rautatieasemalla yhdessä Venäjän rautateiden pääjohtajan Vladimir Jakutinin kanssa.





























Kuva: Lehtikuva/Sari Caustafsson



Kuva: Lehtikuva/Markku Ulander

Pääministeri Matti Vanhanen ja Venäjän pääministeri Vladimir Putin allekirjoittivat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkosopimuksen Lappeenrannassa toukokuussa 2010.

LIKENNETTÄ JA VIESTINTÄÄ 1600-LUVULTA NYKYPÄIVÄÄN

1638	1799	1855	1856	1862	1877	1892	1900	
Suomen postilaitos aloitti toimintansa	Kuninkaallinen Suomen Koskenperkausjohtokunta perustettiin	Lennätinlinja valmistui Helsingin ja Pietarin välille	Saimaan kanava vihittiin käyttöön 	Rautatieliikenne aloitettiin Helsingin ja Hämeenlinnan välillä 	Ensimmäinen puhelinlinja rakennettiin Helsinkiin	Kululaitostoimituskunta perustettiin	Valtion rataverkon pituus oli 2 650 kilometriä	
1900	1909	1917	1918	1921	1922			
Ensimmäinen auto tuotiin Suomeen 	Rautatieverkosto ulottui Rovaniemelle saakka 	Kululaitostoimituskunnan nimi muutettiin Kululaitosten ja yleisten töiden toimituskunnaksi 	Toimituskunnan nimi muutettiin Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriöksi	Postilinja-autoliikenne aloitettiin Rovaniemen ja Sodankylän välillä 	Ensimmäinen puhelinkeskus automatisoitiin Helsingissä			
1923	1924	1925	1926	1927	1930	1935		
Finnair Oyj:n edeltäjä Aero Oy perustettiin	Reittiliikenne Helsingin ja Tallinnan välillä aloitettiin 	Suomessa oli noin 6 600 henkilöautoa 	Yleisradio Oy perustettiin	Postilaitos ja Suomen Lennätinlaitos yhdistettiin Posti- ja lennätinlaitokseksi 	Rataverkon pituus oli kasvanut lähes 5 400 kilometriin	Kaukopuhelintoiminta siirrettiin Posti- ja lennätinlaitoksen haltuun		
1935	1937	1937	1939	1940	1945	1950	1952	
Ensimmäinen siviili liikenteen maakenttä valmistui Turkuun	Auto-onnettomuuksissa kuoli 268 ihmistä	Kotimaan reittiliikenteessä oli 1 500 lentomatkustajaa 	Suomessa oli runsaat 30 000 henkilöautoa	Yleisen tieverkon pituus oli 65 000 kilometriä	Rautateillä tehtiin 61,3 miljoonaa matkaa	Rautateillä liikennöi 821 höyryveturia 	Helsinki-Vantaan lentoasema otettiin käyttöön 	
1952	1958	1959	1960	1962	1962	1967		
Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriössä työskenteli 50 henkilöä 	Säännölliset televisiolähetykset aloitettiin	Automaattinen kaukopuhelinyhteys Helsingin ja Tampereen välillä avattiin 	Koti- ja ulkomaan reittiliikenteessä ylitettiin puolen miljoonan lentomatkustajan raja	Henkilöautojen tuonti vapautettiin	Suomen ensimmäinen moottoritie, Tarvontie, valmistui	Saimaan kanava avattiin jälleen liikenteelle 		
1968	1969	1970	1970	1971	1972	1975		
Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriössä työskenteli 180 henkilöä	Sähköjunaliikenne aloitettiin Helsingin ja Kirkkonummen välillä 	Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö jaettiin liikenne- ja työvoimaministeriöiksi	Suomessa oli runsaat 4 700 postitoimipaikkaa 	Posti- ja lennätinlaitos avasi käsivälitteisen Autoradiopuhelinverkon (ARP)	Tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 1 156 ihmistä	Turvavyön käyttöpakko tuli voimaan 		
1975	1975	1976	1980	1980	1981	1982	1983	
Viimeiset höyryveturit poistettiin liikenteestä	Suomen ensimmäinen kaupunkirata, Martinlaakson rata, valmistui	Miljoonan henkilöauton raja ylitettiin 	Rataverkon pituus oli 6 075 kilometriä	Koko Suomen puhelinliikenne saatiin automatisoitua	Posti- ja lennätinlaitoksen nimi muutettiin Posti- ja telelaitokseksi	Automaattinen NMT450-matkapuhelinverkko otettiin kaupalliseen käyttöön	Välilaskuttomat Helsinki-Tokio-lennot aloitettiin	
1985	1987	1988	1988	1990	1990	1990	1990	
Ensimmäiset paikallisradiot aloittivat lähetystoiminnan	Teletointalaki tuli voimaan	Yritysten televiestintä ja data-siirto avattiin osittain kilpailulle	Laki valtion liikelaitoksista tuli voimaan	Yleisen maantieverkon pituus oli 76 400 km	Posti- ja telelaitos sekä Valtionrautatiet aloittivat valtion liikelaitoksina	Suomessa oli 2,7 miljoonaa kiinteää puhelinliittymää	Matkaviestintä avattiin kilpailulle	Suomessa lähetettiin 2,2 miljardia postilähetystä 
1991	1991	1993	1993	1994	1994	1994	1995	
Digitaalinen GSM-matkapuhelinverkko otettiin kaupalliseen käyttöön	Uusien autojen katalysaattori-pakko tuli voimaan	Laki Yleisradio Oy:stä tuli voimaan	MTV Oy:lle myönnettiin oma toimilupa 	Posti- ja telelaitos yhtiöitettiin Suomen PT Oy:ksi 	Paikallis-, kauko- ja ulkomaanpuhelut vapautettiin kilpailulle	Liikenneministeriön ensimmäinen ympäristöohjelma valmistui	Valtionrautatiet yhtiöitettiin VR-Yhtymä Oy:ksi	
1995	1996	1998	1998	1998	1998	1999	1999	
Nopeat henkilöjunat, Pendolinot, otettiin käyttöön 	Kaupunkirata Helsingistä Tikkurilaan valmistui	Suomen PT Oy yhtiöitettiin Sonera Oy:ksi ja Suomen Posti Oy:ksi	Rautateillä tehtiin 51,4 miljoonaa matkaa	Yleisiä teitä oli 77 800 kilometriä	Kahden miljoonan henkilöauton raja ylitettiin 	Ensimmäinen yksityisrahoitteinen tieosuus, Järvenpää-Lahti -moottoritie, valmistui	UMTS-toimiluvat myönnettiin ensimmäisenä maailmassa	
2000	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2004	
Liikenneministeriön nimi muutettiin liikenne- ja viestintäministeriöksi 	Suomessa oli vajaat 1 500 postitoimipaikkaa	Digitaaliset televisiolähetykset aloitettiin 	Soneran ja ruotsalaisen Telian fuusio toteutettiin	NMT-verkko suljettiin Suomessa	Kansallinen laajakaistastrategia hyväksyttiin	Tikkurilan ja Keravan välinen kaupunkirata valmistui	Suomenlahden alusvalvontajärjestelmä otettiin käyttöön 	
2005	2006	2007	2007	2008	2008	2009	2009	
Laajakaistaliittymien määrässä ylitettiin miljoonan raja	Kerava-Lahti-oikorata valmistui	Suomen Posti Oy:n nimi muutettiin Itella Oy:ksi 	Maanpäälliset analogiset televisiolähetysverkot suljettiin	Suomessa oli 2,7 miljoonaa rekisteröityä henkilöautoa	Suomessa oli 6,9 miljoonaa matkapuhelinliittymää	Liikenne- ja viestintäministeriön ilmastopoliittinen ohjelma valmistui 	Kansallinen älyliikenteen strategia julkistettiin	
2009	2010	2010	2010	2010	2011	2012		
Helsingin ja Pietarin välinen nopea junayhteys avattiin 	Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto aloittivat toimintansa	Suomessa oli 779 km moottoritieitä	Suomessa oli 1 100 postitoimipaikkaa	Yhden megan laajakaistayhteys määriteltiin yleispalveluoikeudeksi	Televisiolupamaksu muutettiin yleisradioveroksi vuoden 2013 alusta lähtien 	Euroopan unionissa aloitettiin lentoliikenteen päästökauppa 		

MINISTERIT LIKENNEMINISTERIÖSSÄ SEKÄ LIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖSSÄ VUODESTA 1990 VUOTEEN 2012

LIKENNEMINISTERIT

Raimo Vistbacka 20.9.1989–28.8.1990
SMP, nimismies, Alajärvi

Anna-Liisa Kasurinen (viestintäasiat) 28.8.1990–26.4.1991
SDP, sairaanhoitaja, Kotka

Ilkka Kanerva 28.8.1990–26.4.1991
KOK, valtiotieteen maisteri, Turku

Ole Norrback 26.4.1991–12.4.1995
RKP, opettaja, toiminnanjohtaja, Vaasa

Tuula Linnainmaa 13.4.1995–2.4.1997
KOK, valtiotieteen maisteri, Espoo

Matti Aura 2.4.1997–15.1.1999
KOK, oikeustieteen kandidaatti, Espoo

Kimmo Sasi 15.1.1999–14.4.1999
KOK, varatuomari, dipl.ekonomi, Tampere

Olli-Pekka Heinonen 15.4.1999–31.8.2000
KOK, oikeustieteen kandidaatti, Rauma

LIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIT

Olli-Pekka Heinonen 1.9.2000–4.1.2002
KOK, oikeustieteen kandidaatti, Rauma

Kimmo Sasi 4.1.2002–17.4.2003
KOK, varatuomari, dipl.ekonomi, Tampere

Leena Luhtanen 17.4.2003–22.9.2005
SDP, valtiotieteen maisteri, Espoo

Susanna Huovinen 23.9.2005–19.4.2007
SDP, yhteiskuntatieteiden maisteri, Jyväskylä

LIKENNEMINISTERI

Anu Vehviläinen 19.4.2007–22.6.2011
KESK, filosofian maisteri, Joensuu

VIESTINTÄMINISTERI

Suvi Lindén 19.4.2007–22.6.2011
KOK, filosofian maisteri, Oulu

LIKENNEMINISTERI

Merja Kyllönen 22.6.2011–
VAS, bioanalytikko, Suomussalmi

ASUNTO- JA VIESTINTÄMINISTERI

Krista Kiuru 22.6.2011–
SDP, valtiotieteiden maisteri, Pori

KANSLIAPÄÄLLIKÖT LIKENNEMINISTERIÖSSÄ SEKÄ LIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖSSÄ VUODESTA 1990 VUOTEEN 2012

Juhani Korpela,
valtiotieteen maisteri, 1985–2006

Harri Pursiainen,
oikeustieteen kandidaatti, 2006–

HENKILÖHAASTattelut

Alestalo, Kalevi, finanssineuvos.
Haastattelu 23.11.2011. Täydentävät
puhelinhaastattelut 23. ja 24.2.2012.

Cavén, Harri, osastopäällikkö.
Haastattelu 4.11.2011.

Ero, Liisa, osastopäällikkö.
Haastattelu 2.11.2011. Täydentävä
sähköpostihaastattelu 22.2.2012.

Kivimäki, Minna, osastopäällikkö, ylijohdaja.
Haastattelu 11.1.2012.

Korpela, Juhani, kansliapäällikkö.
Haastattelu 8.9.2011.

Lampinen, Reino, apulaisosastopäällikkö.
Haastattelu 22.11.2011.

Mäkilä, Mika, liikenneneuvos, yksikön
päällikkö. Haastattelu 22.11.2011.

Normo, Elina, viestintäneuvos.
Haastattelu 13.1.2012.

Pennanen, Hannu, hallitusneuvos.
Haastattelu 23.11.2011.

Plathan, Pekka, osastopäällikkö, ylijohdaja.
Haastattelu 13.1.2012. Täydentävä
sähköpostihaastattelu 23.2.2012.

Pursiainen, Harri, kansliapäällikkö.
Haastattelu 3.11.2011.

Ristola, Juhapekka, osastopäällikkö,
ylijohdaja. Haastattelu 21.11.2011.

Tervala, Juhani, pääjohtaja.
Haastattelu 9.12.2011.

Öörni, Seppo, liikenneneuvos.
Haastattelu 8.12.2011.

RYHMÄHAASTattelut

**Eurooppalaistuminen
14.6.2011**

Häyrinen, Vesa, neuvotteleva virkamies.
Täydentävä sähköpostihaastattelu 14.2.2012.

Kivimäki, Minna,
osastopäällikkö, ylijohdaja.

Kosonen, Ismo,
viestintäneuvos.

Lampinen, Reino,
apulaisosastopäällikkö.

Pennanen, Hannu,
hallitusneuvos.

**Kohti kestävämpää kehitystä
7.9.2011**

Jääskeläinen, Saara,
neuvotteleva virkamies.

Valli, Raisa,
tutkimus- ja kehitysjohtaja.

**Tehokkuuden liikennepolitiikka
19.5.2011**

Lampinen, Reino,
apulaisosastopäällikkö.

Linkama, Eeva, liikenneneuvos.
Täydentävä puhelinhaastattelu 2.4.2012.

Ojajärvi, Mikko,
toimitusjohtaja.

Pennanen, Hannu,
hallitusneuvos.

Virén, Riitta,
liikenneneuvos.

Välipirtti, Kaisa Leena,
hallitusneuvos.

**Teknologian kehitys
6.9.2011**

Hilska, Lassi, liikenneneuvos,
johtava asiantuntija.

Kohtala, Antti,
viestintäneuvos.

Kosonen, Ismo,
viestintäneuvos.

Pennanen, Hannu,
hallitusneuvos.

Sinkkilä, Pekka,
tietohallintopäällikkö.

Sintero, Kristina,
sihteeri.

**Viestinnän murros
20.5.2011**

Kohtala, Antti,
viestintäneuvos.

Kosonen, Ismo,
viestintäneuvos.

Salonen, Rainer,
viestintäneuvos.

**Yhteistyötä Venäjän kanssa
19.5.2011**

Riihimäki, Ritva,
neuvotteleva virkamies.

Ruokola, Silja,
hallitusneuvos, yksikön päällikkö.

Vihavainen-Pitkänen, Marjukka,
neuvotteleva virkamies.

Ylösjohti, Matti,
hallituksen puheenjohtaja.

**LVM 120 vuotta -internetkysely
10.6.–30.9.2011, Mobilia**

PAINETUT LÄHTEET

Hallituksen selonteko eduskunnalle
liikennepolitiikasta. Helsinki 1988.

Hallituksen toimenpidekertomukset
1990–2010.

Liikenne 2000: Toisen parlamentaarisen
liikennekomitean mietintö.
Komiteamietintö 1991:3. Helsinki 1991.

Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisut 2000–2011.

Liikenne- ja viestintäministeriön
ohjelmat ja strategiat 2002–2011.

Liikenne- ja viestintäministeriön
toimintakertomukset 2000–2010.

Liikenneministeriön julkaisut 1992–1999.

Liikenneministeriön toimintakertomukset
1993–1999.

Suomen tilastollinen vuosikirja 1926–2011.

KIRJALLISUUS JA ARTIKKELIT

Alho, Arja: Silent democracy, noisy media.
Helsinki 2004.

Haapasalo, Samuli: Yhtiöittäminen ja
yksityistäminen rakennemuutoksena
luomassa Suomelle kilpailukykyä.
Hallintolakimiehet 50. Juhlanumero 2012.

Haltsonen, Eeva: Merentutkimuslaitos
taistelee pilkkomista vastaan.
[http://w3.verkkouutiset.fi/arkisto/
kotimaa/132937.html] 29.2.2012.

Häikiö, Martti: Alkuräjähdytys. Radiolinja
ja Suomen GSM-matkapuhelintoiminta
1988–1998. Helsinki 1998.

Häikiö, Martti: Nokia Oyj:n historia 3.
Globalisaatio: Telekommunikaation
maailmanvalloitus 1992–2000. Helsinki 2001.

Häikiö, Martti: Reikäkorttimodeemista
tiedon valtatielle. Suomen datasiirron historia.
Tampere 1995.

Jokiranta, Leena: Liikennepolitiikka
paljon vartijana. Logistiikka 5/2010.

Kapanen, Ari: Aura eroaa
Vennamon osakekauppojen takia.
Taloussanomien 5.1.1999.

Karhu, Sami: Virasto-oloja suursiivoamaan.
Valtionhallinnon rationalisointi- ja
kehittämissuunnitelma 1940-luvulta 1990-luvulle.
Jyväskylä 2006.

Koivupuro, Seppo ja Korpela, Juhani:
Njet problem – mutta... yhteistoimintaa
venäläisten kanssa Saimaan kanavalla.
Lappeenranta 2011.

Korpela, Juhani ja Mäkitalo, Raili:
Julkishallinto murroksessa. Rohkeutta ja
vauhtia muutokseen. Helsinki 2008.

Laakso, Kimmo: Matkaviestinnän sääntely
ja sen vaikutukset Suomessa 1985–2015.
Tampereen teknillinen yliopisto.
Julkaisu 965. Tampere 2011.

Merentutkimusta ei pidä pilkkoa.
[http://www.hs.fi/paakirjoitus/artikkeli/
Merentutkimusta+ei+pid%C3%A4+pilkkoa/
HS20081205SI1MA012gg] 29.2.2012.

Oikarinen, Jukka: Ilmaliikenne. Teoksessa
Suomen Vuosisata. Toimittanut Kristiina
Andreasson ja Vesa Helin. Jyväskylä 1999.

Palvelun haasteet julkiselle hallinnolle.
Raportti Teijon seminaarista 16.–17.5.1989.
Helsinki 1989.

Parkko, Sinikka: Rautatieliikenne. Teoksessa
Suomen Vuosisata. Toimittanut Kristiina
Andreasson ja Vesa Helin. Jyväskylä 1999.

Parkko, Sinikka: Tieliikenne. Teoksessa
Suomen Vuosisata. Toimittanut Kristiina
Andreasson ja Vesa Helin. Jyväskylä 1999.

Pursiainen, Harri: Tietoliikenne. Teoksessa
Suomen Vuosisata. Toimittanut Kristiina
Andreasson ja Vesa Helin. Jyväskylä 1999.

Savolainen, Raimo: Keskusvirasto-
lennakkeista virastoarmeijaksi. Senaatin
ja valtioneuvoston alainen keskushallinto
Suomessa 1809–1995. Helsinki 1996.

Seppinen, Ilkka: Valtaväylä Suomeen.
Liikenneministeriö 100 vuotta. Helsinki 1992.

Sonera selätti Matti Auran.
[http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/
sonera_selatti_matti_auran_29701.
html#media=29706] 28.2.2012.

Tuomi, Ilkka: Suomalaisen tietoyhteiskunnan
epävirallinen historia. Teoksessa Ensin
meitä ei uskottu. Tositarinoita suomalaisesta
tietotekniikasta 1983–2003. Jyväskylä 2003.

Tutkimaton uudistus? Julkisen sektorin
uudistukset tutkimushaasteena.
Helsinki 1994.

Vennamo, Pekka: Pekka, posti ja Sonera
[kertomus tosielämästä]. Keuruu 1999.

Matti Turunen

PAREMPIA VÄYLIÄ JA NOPEAMPIA YHTEYKSIÄ Liikenne- ja viestintäministeriön 120-vuotisjuhlakirja

Liikenne- ja viestintäministeriön 120-vuotisjuhlakirja *Parempia väyliä ja nopeampia yhteyksiä* kertoo muutoksista, joiden läpi ministeriö ja sen henkilökunta ovat eläneet 1990-luvun alusta tähän päivään. Kirja on luotu kuuden kokoavan teeman ympärille ja se on syntynyt poikkeavalla tavalla: kirjan tarinan kertoo ministeriön oma henkilöstö.

Ministeriö sai alkunsa kun Venäjään kuuluneen Suomen suuriruhtinaskunnan senaattiin perustettiin kulkulaitostoimikunta vuonna 1892. Toimituskunta muutettiin myöhemmin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöksi, joka puolestaan jaettiin vuonna 1970 liikenneministeriöksi ja työvoimaministeriöksi.

Koko historiansa ajan liikenne- ja viestintäministeriössä on edistetty yhteiskunnan hyvinvointia ja luotu elinkeinoelämälle toimintaedellytyksiä hyvillä liikenne- ja viestintäyhteyksillä. Kanavien ja rautateiden rakentamiseen keskittyneestä ministeriöstä on vuosikymmenten aikana muotoutunut koko liikennejärjestelmän strateginen ohjaaja. Eri liikennemuotoja yhteen sovittamalla ja ympäristöstä huolehtien käyttäjille pyritään takaamaan sujuvia ja turvallisia matkoja.

Viestintää hoidettiin alkuajoina lennättimillä ja postilla – tänä päivänä bitit, mobiilit ja digitekniikka kohtaavat kansainvälisesti kilpailluilla viestintämarkkinoilla. Viestintäpolitiikan painoarvo kasvoi niin, että vuonna 2000 liikenneministeriön nimi muutettiin liikenne- ja viestintäministeriöksi.

