

Lindén: Postilain muutos näkyy kuluttajalle edullisempänä kirjahintana



Uusi postilaki täyttää EU:n postidirektiivin vaatimukset. Viestintäministeri Suvi Lindénin mukaan postitoiminnan kannalta direktiiviä merkittävämpi muutos on uusi toimintaympäristö. Perinteisen postin määrä vähenee, kun sähköinen asiointi lisääntyy.

Kansliapäällikön katsaus



Asiakas on aina oikeassa

Lamasta toipuvan maan kansantalous on yksinkertaista. Resurssit eivät kasva, mutta yhteiskunnan vaatimukset hallinnolle kasvavat. Entisellä panoksella pitää saada enemmän tulosta. Siksi tuottavuutta pitää parantaa tai jättää jotakin tekemättä. Edellinen on haasteellista, jälkimmäinen tekee kipeää.

Liikenne



Ajokorttiuudistuksen ensimmäiset muutokset voimaan kesällä

Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus on edennyt loppusuoralle. Jos asia etenee suunnitelmien mukaan, ensimmäiset muutokset tulevat voimaan kesäkuussa 2011. Ne koskisivat mopokoulutusta, autokoululupia ja ajokorttiseuraamuksia.

EU-asiat



Raskaan tavaraliikenteen hinnoittelusta sopu

EU:n liikenneministerit sopivat 15. lokakuuta yhteisistä periaatteista, joilla jäsenmaat voivat kerätä maksuja raskaalta tavaraliikenteeltä. Aikaisempaan verrattuna jäsenmailla on nyt oikeus kerätä maksuja myös meluhaitoista ja ilmansaasteista.

Viestintä



Kuluttajalle uutta suojaa EU:n telepaketista

EU:n telepaketin tuominen osaksi Suomen lainsäädäntöä parantaa telepalvelujen ostajan asemaa. Puhelimen maksullisten soittoäänien, pelien, testien tai kilpailujen kestotilauksiin pystytään vastaisuudessa puuttumaan aikaisempaa paremmin.

T&K



Sähköautojen eri puolet esiin selvityksessä

Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) tutkimusprofessori Niils-Olof Nylund on kesästä asti selvittänyt sähköautoilun kehittämistä Suomessa. Liikenneministeri Anu Vehviläisen toimeksiannosta tehtävä selvitys valmistuu tammikuun loppuun mennessä.

Henkilöstö



Asta Virtaniemi johtaa viestintäpalveluyksikköä

Viestintäpolitiikan osastolla on tapahtunut paljon henkilöstömuutoksia viimeisen puolen vuoden aikana. Osastoa johtaa Juhapekka Ristola. Viestintäverkkoyksikön päällikkö on Olli-Pekka Rantala.

Lindén: Postilain muutos näkyy kuluttajalle edullisempänä kirjahintana



Uusi postilaki täyttää EU:n postidirektiivin vaatimukset. Viestintäministeri Suvi Lindénin mukaan postitoiminnan kannalta direktiiviä merkittävämpi muutos on uusi toimintaympäristö.

– Perinteisen postin määrä vähenee, kun sähköinen asiointi lisääntyy. Valtiovalta pyrkii aktiivisesti kannustamaan kansalaisia siihen. Suomessa sähköiseen asiointiin on lähdetty muita Pohjoismaita hitaammin, mutta uskon muutosvauhdin olevan jatkossa nopea.

Nyt Suomessa lähetetään vuosittain noin 500 miljoonaa laskua, joista vain 10 miljoonaa on sähköisiä. Ministerin mukaan tilanne voi kääntyä nopeasti päinvastaiseksi.

Yleispalvelun tarjonta turvataan

Postipalveluja käyttävän suomalaisen arjessa postilain muutos ei juuri tunnu. Lindénin mukaan laki näkyy kuluttajalle oikeastaan vain siinä, että vakiokirjeen hinta tulee laskemaan nykyisestä.

Vakiokirje tarkoittaa tavallisia postimerkkikirjeitä, joista 95 prosenttia tulee olla perillä kahden yön yli. Kirjeen hinta on sama koko maassa, ja lain mukaan hinnan tulee olla kohtuullinen. Nopeampaa ykkösluokan kirjettä uusi laki ei edellytä, mutta postiyrietykset voivat tarjota ykkösluokan kirjepalvelua jatkossakin.

Viisipäiväinen postinjakelu säilyy, eli uudessa laissa ei esitetä muutoksia nykytilaan.

Laki turvaa peruspostipalvelut niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Tarvittaessa yleispalvelu varmistetaan taloudellisella tuella.

– Jos yleispalvelun tarjoamisesta tulee kohtuuton kustannus postiyrietykselle, kustannuksia korvataan valtion ja muiden postialan yrittäjien puolelta. Alalle tulevat mahdolliset uudet yritykset velvoitetaan yleispalvelun nettokustannusten kattamiseen. Jos muita yrittäjiä ei ole, korvausvastuu on valtiolla, Lindén sanoo.

Markkinoille tuloa helpotetaan

Uusi laki avaa kotimaisen postitoiminnan kilpailulle, mutta toimialalle tuskin on tunkua.

– Eri toimijat tulevat varmasti tutkimaan Suomen postimarkkinoita. Markkinoille tuleminen ja kannattava yritystoiminta on joka tapauksessa haastavaa, vaikka laki velvoittaa Itellan sallimaan jakeluverkkoonsa ja osoiterekisteriinsä pääsyn korvausta vastaan, Lindén arvioi.

Hänen mukaansa toimintaympäristön muutos joka tapauksessa patistaa Itellan miettimään, miten postipalvelut tuotetaan mahdollisimman tehokkaasti.

Faktaa

- Uuden postilain on tarkoitus tulla voimaan maaliskuussa 2011. Postilaki koskee vain fyysistä postia, ei sähköisiä lähetyksiä.
- Lain taustalla on EU:n postidirektiivi, joka määrää unionin jäsenmaat avaamaan postipalvelut kilpailulle. Postialan yritysten tuloa Suomen markkinoille ei voida estää.
- Laki koskee osoitteellista postijakelua. Lehtijakelu, osoitteettomat lähetykset ja kuriiripalvelut jäävät lain ulkopuolelle.
- Laki edellyttää, että postitoimipaikka on kohtuullisen matkan päässä asunnoista.
- Postitoimintaan tarvitaan jatkossakin ministeriön toimilupa.

Linkki:

- [Postilakiuudistus](#)

[Paluu etusivulle](#)

Asiakas on aina oikeassa



Lamasta toipuvan maan kansantalous on yksinkertaista. Resurssit eivät kasva, mutta yhteiskunnan vaatimukset hallinnolle kasvavat. Entisellä panoksella pitää saada enemmän tulosta. Siksi tuottavuutta pitää

parantaa tai jättää jotakin tekemättä. Edellinen on haasteellista, jälkimmäinen tekee kipeää.

OECD:n hieno maatutkimus vaati hallinnoltamme asiakasnäkökulmaa niin kuin moni muukin selvitys ja tutkimus. Hallinnon poteroista pitää nähdä asiakkaiden tarpeet. Ongelmien ratkaisut eivät aina ole niitä, joita varten hallintokoneisto on rakennettu. Tästä havainnosta ja innovaatioista syntyy aito tuottavuus.

Joskus tuntuu, että emme liikennepolitiikassakaan onnistu viemään päättäjille oikeita ongelmia. Jos liikenneyhteys on huono, päättäjän nenän alle työnnetään hankekortti, joka esittää valmiin teknisen ratkaisun ongelmaan. Liikennepolitiikkana pidetään hankekorttien järjestämistä pinoon. Haluavatko kansalaiset ja elinkeinoelämä todellakin juuri tiettyä tietä tai rataa?

Tuskinpa. Liikenteen asiakasta kiinnostavat matka-aika, sen hinta ja mukavuus, ehkäpä turvallisuuskin, ei niinkään se, millä väylällä matka taittuu. Ihmisten ja tavaroiden pitää päästä paikasta toiseen – se on asiakkaan lahjomaton näkökulma.

[Paluu etusivulle](#)

Asiakaslähtöisessä liikennepolitiikassa poliittinen päättäjä päättäisi tarjotun palvelun tasosta eikä tekniikasta, jolla siihen päästään. Päättäjä linjaisi, minkä tasoiset palvelut kansalainen saa tietyllä alueella tai yhteysvälillä. Päättäjä voisi päättää vaikkapa kahden kaupungin välisestä keskimääräisestä matka-ajasta, tuolla välillä siedettävien onnettomuuksien määrästä, päästömaksimista ja muista asiakkaalle tärkeistä asioista.

Palvelutasovaatimuksen täyttäminen käytännössä olisi tekninen ja kaupallinen kysymys. Monesti se olisi leveämpi väylä, mutta usein myös jokin muu ratkaisu. Parhaat kaupalliset ratkaisut eivät synny virastossa, vaan yritykset ovat erikoistuneet kehittämään niitä. Tuottavuuden kahleet vapautuisivat, jos yhteiskunta tilaisi vain tavoitetason eikä loppuun asti mietittyä teknistä ratkaisua.

Kilpailevat tuottajat käyttäisivät luovuuttaan innovatiivisten ratkaisujen löytämiseen. Tämä olisi iso muutos nykytilanteesta, jossa tuottajat toteuttavat hallinnon laatimat ja poliittisen päättäjän siunaamat yksityiskohtaiset suunnitelmat.

Harri Pursiainen
kansliapäällikkö

Ajokorttiuudistuksen ensimmäiset muutokset voimaan kesällä



Miksi uusi ajokorttilaki?

Uudistuksessa tuodaan EU:n ajokorttidirektiivin ja palveludirektiivin edellyttämät muutokset suomalaiseen ajokorttilainsäädäntöön ja autokoululupajärjestelmään. Direktiivin perimmäisenä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja saada EU:n alueelle yhtenäinen ajokorttikäytäntö.

Ajokorttilainsäädännön kokonaisuudistus on edennyt loppusuoralle. Jos asia etenee suunnitelmien mukaan, ensimmäiset muutokset tulevat voimaan kesäkuussa 2011. Ne koskivat mopokoulutusta, autokoululupia ja ajokorttiseuraamuksia.

Lakiesitys kokoaa nykyiset ajokorttisäännökset yhteen lakiin. Myöhemmin uusi laki muuttaisi muun muassa ajokorttien voimassaoloaikoja, ajokorttiluokkia ja kuljettajaopetusta. Samalla ajokieltojärjestelmää tehostettaisiin lisäämällä nykyistä useampia rikkomuksia ajokieltoharkintaan.

Mopokortti vaativammaksi

Ehdotuksen mukaan nykyinen "mopokortti" korvataan uudella ajokorttiluokalla. Tämä nk. AM-kortti sisältää mopot ja kevyet nelipyörät, eli mopoautot ja mopomönkijät. Kesäkuusta lähtien mopon ajokortti edellyttäisi kuljettajaopetuksen ja käsittelykokeen. Kevyen nelipyörän kuljettamiseen tulisi oma koulutuksensa ja ajokoe liikenteessä.

Autokoululupa muuttuisi siten, että autokoulun luvanhakijaan ei kohdistu kuljettajaopetuksen kokemus- tai koulutusvaatimuksia. Nämä vaatimukset koskevat vain opettajia.

Jatkossa autokoululuvat ovat myös valtakunnallisia ja toistaiseksi voimassa olevia. Luvat myönnetään joko kevyemmän ajoneuvoryhmän tai raskaan kaluston kuljettajaopetukseen tai molempiin. Poikkeuksena on mopo-opetus, jota voi antaa ns. mopokoulutusluvalla.

Kesäkuussa tulisivat ajankohtaiseksi myös ajokieltojärjestelmän muutokset. Jatkossa ajokieltoharkinnassa otettaisiin huomioon myös turvalaitteiden, kuten esimerkiksi handsfree-laitteen, lasten turvaistuinten ja turvavöiden, käytön laiminlyönti.

[Paluu etusivulle](#)

Faktaa

- Ajokorttilain kansalliset säännökset autokoululupia, mopo-opetusta ja ajokieltojärjestelmää koskien on tarkoitus tulla voimaan kesäkuussa 2011. Lakipaketti on eduskunnan käsiteltävänä.
- EU-direktiivin mukainen ajokorttilaki astuu voimaan tammikuussa 2013. Kaikki ajokortit on vaihdettava uusiin EU-ajokortteihin vuoteen 2033 mennessä.
- Nopeimmin kuljetukset lisääntyvät Venäjän satamiin.
- Vuoden 2009 lopussa Suomessa oli 3 541 352 voimassa olevaa ajokorttia (lähde: Trafi).
- Vuonna 2009 Suomessa hyväksyttiin 180 450 kuljettajantutkintoa, joista 71 140 henkilöauton tutkintoja (lähde: Trafi).

Linkit:

- [Ajokorttilakihanke LVM:n sivuilla](#)
- [Tiivistelmät EU:n lainsäädännöstä](#)

Raskaan tavaraliikenteen hinnoittelusta sopu



EU:n liikenneministerit sopivat 15. lokakuuta yhteisistä periaatteista, joilla jäsenmaat voivat kerätä maksuja raskaalta tavaraliikenteeltä. Aikaisempaan verrattuna jäsenmailla on nyt oikeus kerätä maksuja myös meluhaitoista ja ilmansaasteista.

Tämän ns. eurovinjettidirektiivin muuttamista ovat ajaneet erityisesti sellaiset jäsenmaat, jotka ovat raskaan liikenteen läpikulkumaita.

Ministerineuvosto päätti, että tiemaksuilla kerättyjä rahoja ei tarvitse korvamerkitä eli ohjata infrastruktuurin ylläpitoon. Seuraavaksi esitystä käsitellään EU:n parlamentissa.

Suomi ei ole vielä ottanut käyttöön

Jäsenvaltioilla ei edelleenkään ole velvoitetta ottaa tiemaksuja käyttöön. Suomessa ei erillisiä maksuja ole vielä otettu käyttöön. Suomi toi neuvostossa esille kannattavansa samoja hinnoittelusääntöjä kaikille tieverkoille.

Liikenneministeri Anu Vehviläisen mielestä ensi vaalikaudella on mietittävä, miten Suomessa suhtaudutaan tämänkaltaisiin liikenteen vaihtoehtoisin hinnoittelukeinoihin.

[Paluu etusivulle](#)

Faktaa

- voimassa oleva direktiivi sääntelee kiinteiden ajoneuvoverojen vähimmäistasot, käyttäjämaksujen enimmäistasot sekä tietullien määräytymisperusteet.
- ulkoisten kustannusten laskemissa käytetään apuna EU:n komission laatimaa erillistä käsikirjaa.
- jäsenmaat pääsivät sopuun mm. siitä, että ruuhka-ajan kesto voi olla maksimissaan 4 tuntia vuorokaudessa.

• [Tiedote neuvostosta >>](#)

• [EU-asiakirjat englanniksi >>](#)

Suomi hakee ITS Europe 2014 isännyyttä

Suomi on jättänyt 29. lokakuuta hakemuksensa vuoden 2014 pidettävän ITS Europe –konferenssin isännyydestä. Älyliikenteen kongressi pidettäisiin Helsingin Messukeskuksessa touko-kesäkuun aikana ja konferenssin osanottajamääräksi on arvioitu 1 000 – 1 200 alan asiantuntijaa.

Suomi on esittänyt konferenssin teemoiksi joukkoliikenteen ja merenkulun älyratkaisuja. Lisäksi erityisteemoina voisivat olla Venäjän rajanylityksen tehostaminen tietoteknisillä ratkaisuilla. Myös pohjoisten olosuhteiden ja mobiilien laitteiden hyödyntämiseen liikenteen sujuvoittamisessa tullaan panostamaan, jos Suomi konferenssia isännöi.

Niin yksityisen kuin julkisen sektorin toimijat ovat sitoutuneet ITS Europe 2014 -kongressin järjestämiseen. Päätös ITS Europe 2014 isännyydestä ratkeaa ensi vuoden huhtikuussa.

ITS Europe 2014:

- [Älyliikenteen strategia >>](#)

Kuluttajalle uutta suojaa EU:n telepaketista



Suomi sai näkemyksensä läpi

Suomen lainsäädännön uudistamisen taustalla on vuonna 2009 EU:ssa sovitut viiden direktiivin muutosta.

- Direktiivien hyväksyminen 2009 oli useita vuosia kestäneiden neuvottelujen lopputulos. Suomi onnistui kuitenkin ongelmakohtia koskeneissa neuvotteluissa hyvin. Paketin lainsäädännölliset vaikutukset ovat Suomessa vähäisempiä kuin mitä alun perin arvioitiin, viestintäneuvos Olli-Pekka Rantala sanoo.

EU:n telepaketin tuominen osaksi Suomen lainsäädäntöä parantaa telepalvelujen ostajan asemaa. Puhelimen maksullisten soittoäänien, pelien, testien tai kilpailujen kestotilauksiin pystytään vastaisuudessa puuttumaan aikaisempaa paremmin.

Kuluttaja-asiamies voi velvoittaa teleyrityksen sulkemaan palveluntarjoajan numeron, jos asiakasta on harhautettu tekemään kestotilaus tietämättään. Lisäksi teleyritys voidaan määrätä pidättämään puhelinlaskussa veloitetut maksut ja palauttamaan ne asiakkaalle.

Lakipaketti on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä. Uusien sääntöjen on tarkoitus tulla voimaan ensi vuoden huhtikuun alusta alkaen.

Määräaikaisia sopimuksia ei saa enää ketjuttaa. Teleyritykset eivät saa ketjuttaa määräaikaisia liittymäsopimuksia. Tämä tarkoittaa sitä, ettei teleyritys saa jatkaa sopimusta uudella määräaikaisella sopimuksella ilman kuluttajan kanssa tehtyä uutta kirjallista sopimusta.

Sopimusten enimmäiskesto on kaksi vuotta, mutta kuluttajalle olisi aina tarjottava myös 12 kuukauden sopimusmahdollisuutta.

Muutoksella helpotetaan kuluttajan mahdollisuuksia päästä irti viestintäpalvelusopimuksesta ja vaihtaa viestintäpalveluja tarjoavaa yritystä.

Numeron siirrettävyys ulotetaan koskemaan myös voimassa olevia määräaikaisia liittymäsopimuksia. Käyttäjä voi siirtää puhelinnumeronsa uudelle palveluntarjoajalle, mutta joutuisi vastaamaan vanhalle palveluntarjoajalleen määräaikaiseen sopimukseen liittyvistä velvoitteistaan määräajan loppuun asti.

[Paluu etusivulle](#)

Faktaa

- Viisi muuttunutta EU-direktiiviä siirretään Suomen lainsäädäntöön.
- Määräaikaista liittymäsopimusta saa jatkaa ainoastaan kirjallisella sopimuksella asiakkaan kanssa.
- Numeron siirrettävyys ulotetaan myös määräaikaisiin sopimuksiin.
- Kuluttaja-asiamies voi määrätä teleyrityksen sulkemaan sellaisen numeron, josta asiakas harhautetaan tekemään maksullisten palvelujen kestotilauksia.

Linkit:

- [EU:n sähköisiä viestintäverkkoja ja -palveluja koskevan sääntelyjärjestelmän uudistaminen](#)
- [Sähköisen viestinnän direktiivien kansallinen täytäntöönpano](#)

Sähköautojen eri puolet esiin selvityksessä



Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) tutkimusprofessori Niils-Olof Nylund on kesästä asti selvittänyt sähköautoilun kehittämistä Suomessa. Liikenneministeri Anu Vehviläisen toimeksiannosta tehtävä selvitys valmistuu tammikuun loppuun mennessä. Nylundin tavoitteena on koota sähköautoilun käsikirja, jossa ilmiön eri puolet tuodaan esiin.

– Sähköautoihin liittyy paljon odotuksia ja myös tyhjiä lupauksia. Esimerkiksi vuoden 2020 päästötavoitteisiin sähköautot eivät ehdi vaikuttaa, koska niiden osuus autokannasta ja liikennesuoritteesta on silloin vielä pieni, selvitysmies sanoo.

– Sähköautoilun kehittämistä kannattaa silti miettiä, koska esimerkiksi vuonna 2030 sen merkitys tulee olemaan huomattavasti suurempi.

Sähkön tuotantotapa ratkaisee ympäristöystävällisyyden

Sähköautojen käyttöönottoon liittyy useita kysymyksiä: Millainen ajoneuvojen tarjonta on, miten autojen latausverkostoa kehitetään, miten autoihin ladattava sähköenergia tuotetaan, millaisia kannustimia luodaan ja millaisia uusia liiketoimintamalleja sähköautot tuovat mukanaan?

Vuonna 2011 markkinoille on tulossa tavallisen perheauton mitat täyttäviä sähköautoja, joten tarjontaa alkaa pian olla. Suomessa on hyvät lähtökohdat autojen latausverkoston kehittämiseen, koska lohkolämmitynpistorasioita on valmiina melko paljon.

– Niillä päästään lataamisen suhteen alkuun. Sekä uudis- että korjausrakentamisen ohjeita tulee miettiä, jotta autoille saadaan latauspisteiden verkosto, Nylund sanoo.

Nykyisten sähköautojen toimintamatka on vain 100–150 kilometriä. Peruslatausverkoston lisäksi tarvitaan pikalatauspisteitä.

Sähköauto vähentää päästöjä merkittävästi vain siinä tapauksessa, että autoon ladattava sähköenergia on tuotettu ilmastoystävällisellä tavalla. Suomessa tilanne on sen suhteen hyvä, koska maassa on vesi-, bio- ja ydinvoimaloita.

Tarkkaa harkintaa kannustimiin

Nylundin mukaan sähköautojen kannustimet tulee miettiä tarkkaan. Epäonnistuneet kannustimet lisäävät henkilöautojen määrää ja lyövät joukkoliikennettä näpeille.

– Sähköautojen kautta tulee varmasti uusia liiketoimintamalleja. Kalliin akuston vuokraaminen on yksi mahdollisuus, Nylund sanoo.

– Jatkossa ihmiset voivat ehkä ostaa liikkuvuutta, eivät enää autoa perinteiseen tapaan. Se voisi esimerkiksi tarkoittaa sähkö- ja polttomoottoriauton käyttömahdollisuuksia tarpeen mukaan.

Faktaa

- Suomessa on menossa TransEco-hanke, jonka teemoina ovat liikenteen energiansäästö ja uusiutuva energia. Sähköautoselvitys on osa TransEcoa.
- Vuoteen 2013 jatkuvassa TransEco:ssa on mukana neljä ministeriötä, virastoja, tutkijoita ja liikennealan muita toimijoita. Ideana on koota alan kotimaiset asiantuntijat ja päättäjät saman pöydän ääreen.
- Sähköauto määritellään autoksi, johon ladataan energiaa sähköverkosta. Autossa voi olla sähkömoottorin lisäksi polttomoottori. Nykyiset hybridautot eivät täytä määritelmää, koska niihin ei voi ladata sähköenergiaa ulkopuolelta.

Linkit:

- [Tiedote sähköautoselvityksen asettamisesta](#)
- [Ministeri Vehviläisen puhe sähköautoseminaarissa 13.4.2010](#)
- [TransEco-hanke](#)

[Paluu etusivulle](#)

Asta Virtaniemi johtaa viestintäpalveluyksikköä

Viestintäpolitiikan osastolla on tapahtunut paljon henkilöstömuutoksia viimeisen puolen vuoden aikana. Osastopäällikkö on vaihtunut ja molempien yksiköt ovat saaneet uudet päälliköt. Osastoa johtaa Juhapekka Ristola. Viestintäverkkoyksikön päällikkö on Olli-Pekka Rantala.



Uusimpana päällikkönä on aloittanut viestintäneuvos Asta Virtaniemi, joka johtaa viestintäpalveluyksikköä toukokuun loppuun saakka. Viestintäpalveluyksikön vastuulla ovat muun muassa sähköisissä viestintäverkoissa tarjottujen palvelujen

lainsäädäntö ja viestinnän sääntely, radion ja television ohjelmistotoimiluvat ja postitoiminnan lainsäädäntö.

Virtaniemi on ollut töissä ministeriössä jo kymmenen vuotta, joten hänellä on vankka kokemus viestintäpolitiikan asioista. Viestintäpalveluyksikön päälliköksi hän siirtyi neuvottelevan virkamiehen tehtävistä. Virtaniemi on koulutukseltaan varatuomari ja filosofian maisteri.

Hänen ominta alaansa ovat postiasiat sekä televisio- ja radiotoiminta. Juristina Virtaniemi on myös paljon mukana lainvalmistelutyössä.

- Työ ministeriössä on antoisaa ja mielenkiintoista. Myös sidosryhmäyhteistyö on todella tärkeää, kertoo Virtaniemi.

Viestintäpalveluyksikössä postilaki on edelleen ajankohtainen. Lisäksi valmisteilla on tietoyhteiskuntastrategia ja -selonteko, jotka valmistuvat marraskuun loppuun mennessä. Myös muun muassa vihreä ICT, palveluiden esteettömyys ja toimilupa-asiat työllistävät yksikköä. Tällä hetkellä käsitellään sekä televisio- että radiotoiminnan toimilupahakemuksia.

Muutoksia ministeriön henkilöstössä

- Liikenneneuvos Anneli Tanttua on irtisanoutunut liikenneturvallisuus-yksikön päällikön tehtävistä. Irtisanoutuminen astuu voimaan 1.12. Diplomi-insinööri Tanttua työskenteli ministeriössä eri tehtävissä 16 vuotta.
- Neuvotteleva virkamies Leena Kostander on siirtynyt 18.10. lukien yleisen osaston liiketoimintayksiköstä liikennepolitiikan osaston liikennejärjestelmäyksikköön.
- Yli-insinööri Jari Gröhn logistiikka- ja Venäjä-yksiköstä on virkavapaalla toukokuun loppuun saakka.
- Filosofian maisteri Suvi Anttila on aloittanut lokakuun alussa ylitarkastajana liikennejärjestelmä-yksikössä. Hänen vastualueenaan on mm. liikenteen hinnoittelu ja ruuhkamaksut.
- Liikennepalveluyksikön hallitusneuvos Jaana Heikkinen on irtisanoutunut 1.10.2010 lukien.
- Lokakuun alussa virkavapaalta ovat palanneet: lainsäädäntöneuvos Kirsi Miettinen viestintäpalveluyksikköön ja hallitusneuvos Jorma Hörkkö logistiikka- ja Venäjä-yksikköön.
- Merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nymanin virkavapaus jatkuu 30.9.2011 asti.
- Oikeusnotaari Veera Kojo on aloittanut syyskuun alussa suunnittelijana liikennepalveluyksikössä.

Linkit:

- [LVM.fi: Henkilöhakemisto](#)
- [LVM.fi: Organisaatio](#)



Eteläesplanadi 16, Helsinki, PL 31, 00023 Valtioneuvosto.
Puh. (09) 160 02. Faksi (09) 160 28596.
info@lvm.fi, kirjaamo@lvm.fi, webmaster@lvm.fi
Osoitelähde: Uutiskirjeen jakelu -rekisteri
ISSN 1799-3628
[Tilaa/peruuta uutiskirje](#)