

Hyviä yhteyksiä alueille

Alueiden kehittämissuunnitelma 2006–2009



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Hyviä yhteyksiä alueille
Alueiden kehittämissuunnitelma 2006–2009
Liikenne- ja viestintäministeriön ohjelmia ja strategioita 3/2004

ISSN 1457-747X
ISBN 951-723-478-3

Graafinen suunnittelu
Workshop Pälvä

Paino
Kainuun Sanomat Oy / Arkkipaino

Kuvat
kannen kuva Timo Sartjärvi
muut kuvat Antero Aaltonen ja Fotovisio

Julkaisun sähköinen versio osoitteessa
www.mintc.fi

Hyviä yhteyksiä alueille

Alueiden kehittämissuunnitelma 2006–2009

Sisältö

Esipuhe	5
Tiivistelmä	6
Sammandrag	7
Summary	7
1. Johdanto	8
2. Liikennesektorin rooli alueiden kehittämisessä	10
2.1 Alueiden kehittäminen liikennesektorin toiminnassa	10
2.2 Hallinnonalan ohjauksen kehittäminen	11
3. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteet alueiden kehittämisessä	12
3.1 Viestintäpolitiikka	12
3.2 Liikennepolitiikka	12
4. Alueiden kehittämiseen vaikuttava toiminta	14
4.1 Viestintäpolitiikan toteuttaminen	14
4.2 Liikennepolitiikan toteuttaminen	18
5. Alueellisena yhteistyönä päätettävä liikennepoliittinen toiminta	24
5.1 Hallinnonalan alueellinen organisaatio ja tehtävät	25
5.2 Alueellinen suunnittelyyhteistyö	25
5.3 Alueellisena yhteistyönä päätettävät toimet ja rahoituksen kohdentuminen	28
6. Tutkimus- ja kehittämistoiminta	30
Liitteet	
Liite 1 Käynnissä olevat hankkeet	32
Liite 2 Ministerityöryhmän ehdottamat teemapaketit vuosina 2005–2007	33
Ministerityöryhmän ehdottamat isot investoinnit vuosina 2005–2007	34



Esipuhe

Alueiden kehittämislain mukaan eräiden ministeriöiden tulee määrittellä hallinnonalaansa varten alueiden kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet osana ministeriön hallinnonalan suunnittelua. Liikenne- ja viestintäministeriö on yksi niistä ministeriöistä, joita laki koskee.

Valtioneuvosto päätti 15.1.2004 alueiden kehittämislain mukaisesti määräajaksi valtakunnallisista alueiden kehittämisen tavoitteista. Alueiden kehittämislain mukaan valtion viranomaiset ottavat toiminnassaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet, edistävät niiden toteuttamista ja arvioivat toimenpiteidensä vaikutuksia alueiden kehittämisen kannalta. Valtioneuvoston asetuksessa alueiden kehittämistä todetaan, että laissa mainitut ministeriöt hyväksyvät alueiden kehittämistä koskevan suunnitelman seuraavan toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä, joka valmistuu valtioneuvoston tavoitepäätöksen jälkeen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut alueiden kehittämissuunnitelman alueiden kehittämislain ja valtioneuvoston päätöksen mukaisesti. Laatimisessa on ollut mukana väylälaitosten ja Tiehallinnon tiepiirien edustajia.

Suunnitelma kytketään keskeisiltä osiltaan parhailaan laadittavana olevaan liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Seuraavina vuosina alueiden kehittäminen on osa toiminta- ja taloussuunnittelua eikä siitä enää laadita erillistä julkaisua. Hallinnonalan virastojen ja laitosten tulee ottaa alueiden kehittämissuunnitelma huomioon omassa toiminta- ja taloussuunnittelussaan.

Suunnitelma osoittaa, että liikenne ja viestintä ovat tärkeässä roolissa alueita kehitettäessä. Erityisesti liikenneväylärahoituksella on suuri merkitys kaikilla alueilla. Valtakunnallinen päätöksenteko ja yhtenäiset linjaukset ovat kuitenkin jatkossakin välttämättömiä.

Helsingissä 30.9.2004



Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen



Kansliapäällikkö Juhani Korpela

Tiivistelmä

Alueiden kehittämissäädöksissä (602/2002) mainitut ministeriöt määrittelevät alueiden kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet osana hallinnonalansa suunnittelua.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnalla on suuri vaikutus alueiden kehitykselle. Korkeatasoiset liikenne- ja viestintäyhteydet ovat välttämättömiä mutta eivät yksinään riittäviä edellytyksiä alueiden elinvoiman ylläpidolle ja kehittymiselle. Suuresta osasta toimintaa päätetään kuitenkin valtakunnallisesti. Hallinnonalan toiminnan lähtökohtana ja määrärahojen käytön ensisijaisena tavoitteena on turvata tasapuolinen palvelujen saataavuus eri puolilla maata.

Viestintäpolitiikan käsittely on jaettu nopeisiin tiedonsiirtoyhteyksiin, televisio- ja radiotoimintaan ja postitoimintaan. Kaikkien politiikkalohkojen keskeisenä tavoitteena on palvelujen alueellisesti tasapuolinen tarjonta.

Liikenneväylien ja -palvelujen kehittämisen alueellinen tarkastelu on jaettu kansainvälisiin yhteyksiin, valtakunnallisiin ja alueiden välisiin yhteyksiin, kaupunkiseutuihin sekä maaseutuun. Toiminnan alueelliset vaikutukset pysyvät kehysrahoitustasolla lähes ennallaan. Mikäli liikenneväyläpolitiikan ministeriryöryhmän helmikuussa 2004 julkistetut esitykset toteutuvat, vaikutukset ovat alueiden kehittämisen kannalta erittäin myönteiset.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla voidaan alueellisesti päättää perustienpidon uus- ja laajennusinvestointien ja EU:n rakennerahastovarojen kohdentamisesta. Investoinneilla pyritään vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen ja alueiden kehittämiseen. Kohteet sisällytetään maakuntaohjelmien toteutussuunnitelmiin. Päätöksen kohteista tekee edelleen tiepiiri. Näihin investointeihin on käytettävissä noin 50 miljoonaa euroa koko maassa vuosittain.

EU:n rakennerahasto-ohjelmien rahoitus kohdennetaan elinkeinoelämän ja kuljetusten kannalta keskeisiin pienehköihin investointikohteisiin. Interreg IIIA-ohjelman rahoituksella parannetaan pääasiassa raja-asemayhteyksien kuntoa, sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Hankkeisiin on vuonna 2004 käytettävissä rahoitusta 6,7 miljoonaa euroa ja 10,8 miljoonaa euroa vuonna 2005. Suunnilleen vastaava määrä saadaan EU:n rahoitusta.

Alueiden kehittämissäädöksen mukainen suunnittelujärjestelmä edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön ja sen hallinnonalan virastojen aiempaa kiinteämpää yhteistyötä maakuntien liittojen kanssa. Lain hengen mukaisesti toimijoiden tulee olla tiiviissä vuorovaikutuksessa suunnitelluissa ja toteutetuissa yhdessä alueiden kehittämissäädöksiä ja -toimenpiteitä.

Sammandrag

De ministerier som nämns i regionutvecklingslagen (602/2002) definierar för sitt förvaltningsområde målen och åtgärderna för regionutvecklingen i samband med planeringen av förvaltningsområdet.

Verksamheten inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har en stor inverkan på regionernas utveckling. Högklassiga trafikförbindelser och kommunikationer skapar nödvändiga men i sig själva otillräckliga förutsättningar för att upprätthålla och utveckla regionernas livskraft. En stor del av besluten som gäller verksamheten fattas dock nationellt. Utgångspunkten för verksamheten inom förvaltningsområdet och det primära målet för anslagsanvändningen är att trygga en jämlik tillgång till tjänster i olika delar av landet.

Kommunikationspolitiken har behandlats utgående från en indelning i snabba dataförbindelser, televisions- och radioverksamhet samt postverksamhet. Det centrala målet inom samtliga politikområden är att säkra ett regionalt jämlikt serviceutbud.

Utvecklingen av trafikleder och -tjänster har granskats regionvis enligt en indelning i internationella, nationella och interregionala förbindelser samt stadsområden och landsbygden. I fråga om ramfinansiering förblir de regionala effekterna av verksamheten i det närmaste oförändrade. Om ministerarbetsgruppens förslag blir verklighet kommer effekterna för den regionala utvecklingen att vara mycket gynnsamma.

Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde kan beslut om basväghållning fattas regionalt i fråga om ny- och utvidgningsinvesteringar samt allokering av anslag ur EU:s strukturfonder. Avsikten med ny- och utvidgningsinvesteringarna är att påverka trafiksäkerheten och den regionala utvecklingen. Objekten tas in i genomförandeplanerna för landskapsprogrammen. Det är fortfarande vägdistriktet som fattar beslut om objekten. För dessa investeringar anvisas årligen ett anslag om 50 milj. € för hela landet.

Finansieringen ur EU:s strukturfondsprogram allokeras till småskaliga investeringsobjekt som är viktiga med tanke på näringslivet och transporter. Finansieringen ur Interreg IIIA-programmet används i huvudsak till att förbättra förbindelserna till gränsstationerna och att öka trafikens smidighet och trafiksäkerheten vid dem. Kommunikationsministeriets finansiering av projekten varierar årligen. År 2004 är anslaget 6,7 milj. € och för år 2005 har ett anslag om 10,8 milj. € reserverats. Projekten får ungefär lika mycket EU-finansiering.

Ett planeringssystem i enlighet med regionutvecklingslagen förutsätter att kommunikationsministeriet och ämbetsverken inom dess förvaltningsområde intensifierar sitt samarbete med landskapsförbunden. Aktörerna i planeringsprocessen skall i linje med lagens anda arbeta i nära samverkan och tillsammans planera och genomföra riktlinjerna och åtgärderna i avsikt att utveckla regionen.

Summary

Each Ministry referred to in the Regional Development Act (602/2002) specifies the aims and measures of regional development for its administrative sector as part of its planning for that sector.

Activities within the administrative sector of the Ministry of Transport and Communications greatly influence regional development. High-quality transport and communications connections are necessary but not adequate means to maintain and enhance the vitality of regions. Decisions on a large part of the activities are made on the national level. The basis for the sector's activities and the primary use of appropriations is to ensure that services are equally available throughout the country.

In this study, communications policy is dealt with under sections: fast data transfer connections, television and radio broadcasting, and postal services. The aim in all of these policy sections is to ensure equality between regions in the availability of services.

The development of transport infrastructure and services in regions is discussed in sections: international connections, national and inter-regional connections, urban areas, and rural areas. In terms of the spending limits, the regional impacts of the operations will remain nearly the same. If ministerial working group proposals will be implemented, the impacts for regional development will be very positive.

Within the administrative sector of the Ministry of Transport and Communications, decisions on new and expansion investments in basic road construction and maintenance as well as on the allocation of EU structural fund resources are made by the regions. The aim of the new and expansion investments, which are included in regional strategic programme implementation plans, is to influence traffic safety and regional development. Final decisions on the targets are still be made by the road districts. The annual investment budget in the entire country is around € 50 million.

Funds from the EU Structural Fund programmes will be allocated to targets that are central and fairly small in terms of trade, industry and transport; and funds from the Interreg IIIA programme will mainly be used to improve the condition, fluency and traffic safety of the connections to border crossing stations. The amount of Ministry funding reserved for the projects varies annually. In 2004, it is € 6.7 million, and in 2005, it will be € 10.8 million. The amount of project funding from the EU is approximately the same.

The planning system referred to in the Regional Development Act calls for closer cooperation between the Ministry, its administrative sector and Regional Councils. In spirit of the Act, there should be close interaction among the actors who plan and implement development guidelines and measures.

1. Johdanto



Alueiden kehittämissä (602/2002) mainitut ministeriöt määrittelevät hallinnonalaansa varten alueiden kehittämisen tavoitteet ja toimenpiteet osana ministeriön hallinnonalan suunnittelua. Mainitut ministeriöt ovat kauppa- ja teollisuusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, opetusministeriö, puolustusministeriö, sisäasiainministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työministeriö ja ympäristöministeriö. Valtioneuvosto päätti 15.1.2004 alueiden kehittämissä lain 9 §:n mukaisesti määrääjäksi valtakunnallisista alueiden kehittämisen tavoitteista. Alueiden kehittämissä lain mukaan valtion viranomaiset ottavat toiminnassaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet, edistävät niiden toteuttamista ja arvioivat toimenpiteidensä vaikutuksia alueiden kehittämisen kannalta.

Valtioneuvoston asetuksessa alueiden kehittämissä (1224/2002) todetaan, että laissa mainitut ministeriöt hyväksyvät alueiden kehittämistä koskevan suunnitelman seuraavan toiminta- ja taloussuunnitelman yhteydessä, joka valmistuu valtioneuvoston tavoitepäätöksen jälkeen. Suunnitelmassa tulee esittää alueiden kehittämisen nykytilanne hallinnonalalla, alueiden kehittämisen tavoitteet, toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi sekä selvitys toimenpiteiden rahoituksesta ja sen alueellisen kohdentumisen periaatteista. Myös selvitys vuosittaisesta rahoituksesta tulee esittää siltä osin kuin se on mahdollista.

Valtakunnallisissa alueiden kehittämisen tavoitteissa suotuisan alueellisen kehityksen painopisteiksi on määritetty

- **alueiden kilpailukykyyn vahvistaminen,**
- **palvelurakenteen turvaaminen koko maassa sekä**
- **tasapainoisen aluerakenteen kehittäminen.**

Alueellisesti tasapainoisen kehityksen tukemiseksi hallitus edistää tieto- ja viestintätekniiikan ja liikenteen infrastruktuurin mahdollisuuksien hyödyntämistä koko yhteiskunnassa laajasti siten, että sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo, kilpailukyky ja tuottavuus lisääntyvät. Liikenneyhteyksien tulee mahdollistaa tasapainoisen aluerakenne ja eri alueiden omaehtoisen kehittämisen tukeminen sekä kansainväliset yhteydet. Tietoyhteiskuntakehitystä edistetään pyrkimällä

varmistamaan kaikkien kansalaisten pääsy nopeiden ja kohtuuhintaisten tietoliikenneyhteyksien piiriin.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnalla on suuri vaikutus alueiden kehitykselle. Korkeatasoiset liikenne- ja viestintäyhteydet ovat välttämättömiä mutta eivät yksinään riittäviä edellytyksiä alueiden elinvoiman ylläpidolle ja kehittymiselle. Suuresta osasta toimintaa päätetään valtakunnallisesti, sillä hallinnonalan toiminnan lähtökohtana ja määrärahojen käytön ensisijaisena tavoitteena on turvata tasapuolinen palvelujen saatavuus eri puolilla maata. Esimerkiksi valtaosa perustienpidon määrärahojen käytöstä määräytyy valtakunnallisten toimintalinjojen mukaisesti (tieverkon hoito, ylläpito ja liikenteen hallinta sekä hallinto).

Luvussa 2 on kuvattu alueiden kehittämistä liikennesektorin toiminnassa. Luvussa 3 on esitetty liikenne- ja viestintäministeriön toiminnan valtakunnalliset tavoitteet, joita on tarkasteltu alueellisesta näkökulmasta. Luvussa 4 on kuvattu alueiden kehittämiseen vaikuttavia toimia. Sellaista toimintaa ja määrärahoja, joiden alueellisesta kohdentumisesta voitaisiin päättää yksinomaan alueellisin perustein, on varsin vähän. Luvussa 5 on kuvattu alueilla päätettäviä toimia ja niiden rahoitusta. Luvussa 6 on esitetty alueellisen tutkimus- ja kehittämistoiminnan suuntaamista lähivuosina.

2. Liikennesektorin rooli alueiden kehittämisessä



2.1 Alueiden kehittäminen liikennesektorin toiminnassa

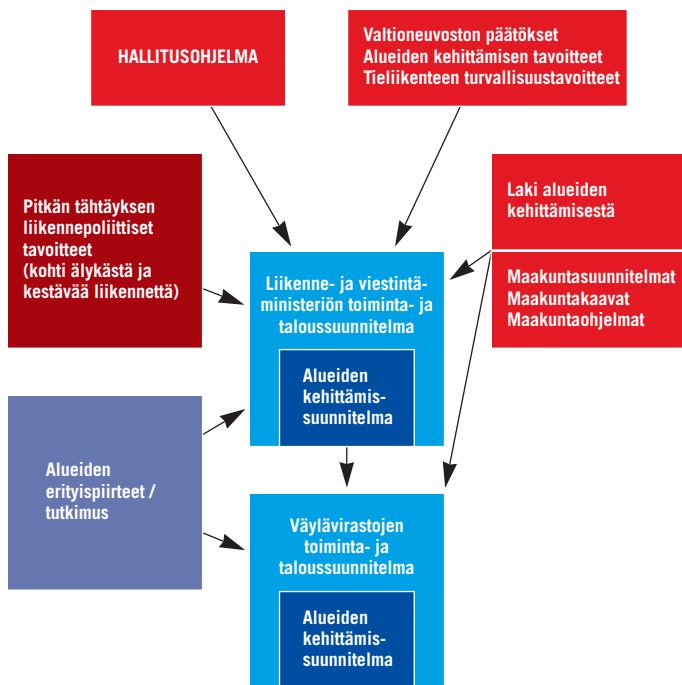
Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toimintaa ohjataan hallituskausittain hallitusohjelmalla, siihen liittyvällä strategia-asiakirjalla, valtioneuvoston tekemillä päätöksillä, valtionhallintoa koskevalla lainsäädännöllä sekä vuosittaisin talousarvioin. Lisäksi ministeriöllä on liikennepolitiikan kehittämistä koskevia strategia-asiakirjoja, kuten esimerkiksi liikenneturvallisuussuunnitelma ja ympäristöohjelma.

Vuoden 2003 alusta voimaan tullut laki alueiden kehittämisestä ja valtioneuvoston päätös 15.1.2004 alueiden kehittämisen tavoitteista velvoittavat liikennesektoria ottamaan huomioon asetetut tavoitteet toiminnassaan, edistämään niiden toteutumista ja arvioimaan toimenpiteiden vaikutuksia alueiden kehittämisen kannalta. Liikennesektorin toiminnassa otetaan jatkossa paremmin huomioon alueelliset näkökulmat, parannetaan alueellista yhteistyötä erityisesti maakuntien liittojen kanssa ja kehitetään vuorovaikutusta alueellisen ja valtakunnallisen liikennepolitiikan yhteen sovittamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on osallistua valtioneuvoston osana aluepoliittiseen päätöksentekoon. Ministeriö päättää liikennesektorin alueiden kehittämisen tavoitteista ja toimintalinjoista valtakunnallisten linjausten pohjalta. Se myös ohjaa väylävirastojen ja lääninhallitusten liikenneosastojen toimintaa alueiden kehittämisessä.

Väylävirastojen (Merenkulkulaitos, Ratahallintokeskus ja Tiehallinto) ja lääninhallitusten liikenneosastojen tehtävänä on tukea ministeriön linjauksia omassa toiminnassaan ja huolehtia käytännön yhteistyöstä aluetasolla erityisesti maakuntien liittojen kanssa. Tiepiireillä on lisäksi koordinaatiovastuu yhteistyöstä muiden virastojen kanssa.

Väylävirastojen on huolehdittava omalla toimialallaan siitä, että koko maata kyetään kehittämään kansainvälisesti kilpailukykyisenä kokonaisuutena. Tämä on pyrittävä toteuttamaan siten, että virastot ylläpitävät liikenneverkot yhteiskunnallisesti hyväksyttävällä tasolla ja toteuttavat niille väyläviranomaisina asetettuja tavoitteita.



Kuva 1. Alueiden kehittämissuunnitelman viitekehys

Maakuntien liitot ovat alueensa aluekehitysviranomaisia, joiden tehtävänä on toimia yhteistyössä valtion aluehallintoviranomaisten kanssa. Kukin maakunnan liitto laatii maakuntasuunnitelman maakunnan tavoitellun alueellisen kehityksen osoittamiseksi, ja maakuntaohjelman sekä nelivuotisen maakuntaohjelman, jossa esitetään maakunnan kehittämisen tavoitteet. Maakuntaohjelman toteutussuunnitelma laaditaan vuosittain. Se sisältää ehdotuksen maakuntaohjelman ja erityisohjelmien toteuttamisen kannalta keskeisiksi hankkeiksi ja muiksi toimenpiteiksi sekä arvion niiden rahoittamisesta.

Maakuntaohjelma ja toteutussuunnitelma valmistellaan yhteistyössä valtion viranomaisten, kuntien ja alueiden kehittämiseen osallistuvien yhteisöjen ja järjestöjen sekä muiden vastaavien tahojen kanssa. **Valtion viranomaiset** ottavat toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat, edistävät niiden toteuttamista ja arvioivat toimenpiteidensä vaikutuksia aluekehitykseen.

2.2 Hallinnonalan ohjauksen kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriössä ja virastoissa parannetaan hallinnonalan pitkän aikavälin liikennepoliittista suunnittelua ja sen viestintää aluehallintoviranomaisille.

Alueiden kehittämisnäkökulma otetaan jatkossa selkeämmin mukaan hallinnonalan suunnitelmiin ja strategioihin. Liikenne- ja viestintäministeriön strategioiden sekä toimintalinjojen ja -suunnitelmien valmistelun tueksi analysoidaan maakuntasuunnitelmat ja maakuntaohjelmat säännöllisesti neljän vuoden välein uusien suunnitelmien ja ohjelmien valmistuttua.

Hallinnonalalla tehostetaan alueita koskevaa tutkimus- ja kehittämistoimintaa, jotta alueiden erilaisuus ja kehityksen suunnat voitaisiin tunnistaa oman toiminnan suunnittelun ja painopisteiden perustaksi. Tutkimus- ja kehittämistoimintaa lisätään hallinnonalan toiminnan ja erityisesti väylänpidon taloudellisten vaikutusten selvittämisessä, jossa myös aluetason vaikutuksia voidaan arvioida. Väylänpidon ja alueiden kehityksen välistä kytkentää selvitetään mm. Tiehallinnossa jo käynnissä olevalla alueosaamisen kehittämisprojektilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja virastojen toiminta- ja taloussuunnitelmiin sisällytetään uuden lain mukaisesti alueiden kehittämisosiot, jotka sisältävät alueiden odotukset ja vaikutusarvioinnin alueiden tavoitteiden edistämiseksi. Toiminta- ja taloussuunnitteluprosesseja sekä lääninhallitusten tulossopimusprosessia kehitetään niin, että järjestelmä mahdollistaa alueiden odotusten ja tavoitteiden välittymisen kaikille tasoille.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja virastojen (myös lääninhallitusten liikenneosastojen) välistä ja virastojen sisäistä tulosohjausta ja rahoituksen jakoa kehitetään niin, että se mahdollistaa nykyistä paremman alueellisten tarpeiden huomioinnon ja eri toimijoiden toimenpiteiden paremman yhteensovittamisen. Maakuntaohjelmia hyödynnetään hallinnonalan ja virastojen ja niiden aluehallinnon sekä lääninhallitusten tavoitteiden valmistelussa. Ohjaukseen kehitetään mittareita ja tunnuslukuja.

3. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteet alueiden kehittämisessä



Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tavoitteet tukevat alueiden kilpailukykyä ja ylläpitävät tasapainoista aluerakennetta. Liikenne- ja viestintäministeriön alueiden kehittämistä koskevat tavoitteet nojaavat hallitusohjelmaan, jossa todetaan seuraavaa:

"Hallituksen liikenne- ja viestintäpolitiikalla parannetaan kansalaisten hyvinvointia sekä elinkeinoelämän ja julkishallinnon tuottavuutta ja kilpailukykyä edistämällä tietotekniikan ja tietoyhteiskunnan palvelujen käyttöä. Tavoitteena on edistää Suomen ja sen eri alueiden kilpailukykyä kehittämällä liikenteen infrastruktuuria ja palveluja. Hallitus sitoutuu hallinnonalan yrityksissä pitkäjänteiseen ja ennustettavaan omistajapolitiikkaan."

Hallitusohjelman toteutuksessa hallituksen kehyspäätoöksillä ja talousarvioesityksillä on keskeinen rooli.

3.1 Viestintäpolitiikka

Viestintäpolitiikalla edistetään Suomen taloudellista kilpailukykyä ja yhteiskunnan toimivuutta. Ennakoiva ja edistysellinen viestintäpolitiikka tukee suomalaisten yritysten ja kansalaisten mahdollisuuksia saada käyttöönsä kansainvälisesti huippulaatuisia viestintäpalveluita. Viestintäpolitiikalla luodaan edellytykset tehokkaasti toimiville viestintäverkoille ja -palveluille. Ne muodostavat infrastruktuurin, joka on keskeinen Suomen talouden kilpailukyvyyn kannalta.

Koko valtakunnan alueella toimiva ja kattava viestintäinfrastruktuuri on tärkeä alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon kannalta. Pääministeri Matti Vanhasen hallituksen ohjelman mukaan *"hallitus pyrkii teknologisesti neutraalein viestintäpoliittisin keinoin siihen, että nopeat, alueellisesti kattavat ja käyttäjilleen kohtuuhintaiset tietoliikenneyhteydet ovat kaikkien kansalaisten saatavilla vuoden 2005 loppuun mennessä"*.

3.2 Liikennepolitiikka

Hallitusohjelmassa liikennepolitiikan tavoitteiksi on todettu laadukkaat ja toimintavarmat liikenneväylät, jotka ovat perusedellytys yhteiskunnan tehokkaalle, alueellisesti ja sosiaalisesti tasavertaiselle ja kansainvälisesti kilpailukykyiselle toiminnalle. Tavoitteena on pitkäjänteinen liikenneväylien ylläpito ja kehittäminen. Lisäksi liikennepolitiikan tavoitteita ovat joukkoliikenteen toimintaedellytysten ja palvelujen parantaminen, liikenneturvallisuuden edistäminen, kauppamerenkulun palvelutason turvaaminen sekä pyrkimys alustonniston kilpailukyvyyn turvaamiseen suhteessa tärkeimpiin kilpailijamaihin.

Liikenneyhteyksiä koskevat tavoitteet on kuvattu seuraavassa yhteys- ja aluetyypeittäin. Ympäristö- ja terveysvaikutukset on tarkoitettu otettavaksi huomioon liikennejärjestelmän ja yksittäisten hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

Kansainväliset yhteydet

- **Ulkomaankuljetusten sujuvuus, toimintavarmuus ja kohtuuhintaisuus, satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen riittävä välityskyky sekä kansainvälisen matkustajaliikenteen palvelutaso turvataan.**
- **Logistisia kustannuksia alennetaan.**

Kansainväliset yhteydet suunnitellaan valtakunnallisella tasolla, jotta koko kuljetusketjun toimivuus voidaan turvata. Logistisen kilpailukyvn parantumisella on myös merkitystä alueiden yritysten ja kuntien kehitykselle sekä työllistämismahdollisuuksiin.

Valtakunnalliset ja alueiden väliset yhteydet

- **Liikenneverkot mahdollistavat nopeat ja turvalliset henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet keskusten välillä.**
- **Joukkoliikenteen osuus kasvaa keskusten välisessä liikenteessä.**

Valtakunnallisten ja alueiden välisten yhteyksien tavoitteena on turvata alueiden kehittymismahdollisuuksia. Ratkaisut tehdään koko maan liikennejärjestelmän näkökulmasta, jotta liikkuminen koko Suomessa olisi sujuvaa ja turvallista. Alueiden erityispiirteitä pyritään ottamaan huomioon.

Kaupunkiseudut

- **Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen osuus kasvaa.**
- **Suurten kaupunkien tieverkkoa ja kevyen liikenteen väyliä kehitetään siten, että ne mahdollistavat turvallisen kevyen liikenteen kehityksen, helposti saavutettavan, täsmällisen ja turvallisen joukkoliikenteen sekä kohtuullisesti sujuvan ja turvallisen henkilöautoliikenteen.**
- **Edistetään joukkoliikenteellä ja pääkaupunkiseudulla erityisesti raideliikenteellä tehtävää työmatkaliikennettä.**
- **Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen paranee.**

Kaupunkiseuduilla korostuvat kunkin alueen erityispiirteet ja -tarpeet, joiden pohjalta liikenteellisiä ratkaisuja suunnitellaan. Kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen on kaupunkiseuduilla keskeistä ja suurehkoilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen toimintaedellytykset erityisesti työ- ja koulumatkaliikenteessä nousevat tärkeälle sijalle. Monia ongelmia voidaan ennaltaehkäistä hyvällä maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelulla. Suurilla kaupunkiseuduilla korostuu liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen kuntien ja eri viranomaisten yhteistyönä toteuttaman liikenteenhallinnan avulla.

Maaseutu

- **Väyläpalvelut mahdollistavat elinkeinoelämän ja väestön perustoiminnot maan eri alueilla myös pitkällä aikavälillä.**
- **Ylläpidetään tarpeelliset julkisen liikenteen palvelut maaseudulla.**

Maaseudulla alueen erityispiirteitä on mahdollista ottaa huomioon palvelujen suunnittelussa. Vähäisen liikennekeskittämisen alueella palvelujen tarkka kohdentaminen ja palvelurakenteen uudistaminen tarpeiden mukaan onkin taloudellisen toiminnan perusta.

Koko maan kattava tavoite on liikenneturvallisuuden parantaminen. Alueiden näkökulmasta keskeinen on tieliikennettä koskeva valtioneuvoston asettama tavoite:

- **Tieliikenteessä kuolleiden määrän on valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi oltava alle 275 vuonna 2008 (vähennemä 150 vuodesta 2002).**

Liikenneturvallisuuden parantaminen on mukana kaikissa liikennepoliittisissa toimenpiteissä. Siihen pääseminen edellyttää lisätoimia ja laajaa yhteistyötä muiden ministeriöiden hallinnonalojen kanssa.

4. Alueiden kehittämiseen vaikuttava toiminta



4.1 Viestintäpolitiikan toteuttaminen

Nopeat tiedonsiirtoyhteydet

Ongelmat ja haasteet

Nopeat ja alueellisesti kattavat tietoliikenneyhteydet ovat välttämätön edellytys hallituksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Korkealaatuinen ja tehokas viestintäinfrastruktuuri parantaa tuottavuutta ja edistää talouden kasvua kaikilla sektoreilla. Se edistää myös uusien työ- ja liiketoimintamuotojen kehitystä ja siten yritysten kilpailukykyä. Hyvä tietoliikenneinfrastruktuuri tekee mahdolliseksi parantaa julkisten palveluiden laatua ja saatavuutta. Sitä voidaan käyttää hyväksi julkisten palvelujen parantamisessa erityisesti haja-asutusalueilla. Nopeiden tietoliikenneyhteyksien kattava tarjonta on alueellisen tasa-arvon toteutumiseksi välttämätöntä.

Laajakaistayhteyksien tarjonta on alkuvaiheessa. Markkinoita hallitsevat kiinteän puhelinverkon ja kaapelitelevioverkkojen kautta tarjotut laajakaistapalvelut. Uusia, entistä välityskykyisempiä, mutta toisinaan hankalasti yhteensopivia tekniikoita tulee markkinoille jatkuvasti. Alueellisia valokuituverkkoja on käytössä eri puolilla maata. Satelliittivälitteisten laajakaistapalvelujen tarjonta on alkanut Suomessa vuonna 2003. Kolmannen sukupolven laajakaistaisia matkaviestinpalveluja tarjotaan jo muutamissa Euroopan maissa, ja niiden odotetaan lähitulevaisuudessa tulevan Suomenkin markkinoille. Laajakaistapalveluita tarjotaan jo nyt myös sähköverkossa ja langattomissa lähiverkoissa.

Suomessa on erikoisosaamista langattomien viestintäpalvelujen kehittämisessä. Matkaviestimistä on kehittämässä tietoliikenneverkkoja tehokkaasti hyödyntämään kykeneviä välineitä. Hallituksen toimin edistetään tätä kehitystä. Myös digitaaliset televisioverkot tarjoavat vuorovaikutteisten palvelujen kehittyessä kilpailevan ja alueellisesti hyvin kattavan laajakaistaratkaisun. Hallitus pyrkii luomaan hyvän toimintaympäristön televisio toiminnalle, mikä osaltaan edistää laajakaistapalvelujen tarjontaa. Vaihtoehtojen lisääntyessäkin kiinteiden verkkojen merkitys tiedonsiirrossa on tärkeä. Hallituksen toimin varmistetaan, että kilpailu kiinteissä verkoissa toimii tehokkaasti. Langalliset ja langatto-

mat vaihtoehdot täydentävät toisiaan. Käyttäjät hyötyvät tästä, koska niin voidaan rakentaa erilaisia palvelukokonaisuuksia erilaisia tarpeita varten.

Laajakaistapalvelujen leviämiseen vaikuttavat ratkaisevasti palvelujen hinnat ja verkoissa tarjottavat palvelut ja sisällöt – ilman houkuttelevia palveluita ei ole kysyntääkään. Kilpailu eri verkoissa ja niiden välillä kiristyy, mikä nostaa palvelutasoa, alentaa hintoja ja lisää kysyntää. Hintoja alentaa ja palvelutasoa parantaa myös vuonna 2003 voimaan tulleen viestintämarkkinalainsäädännön täytäntöönpano, joka antaa sääntelyviranomaisille aikaisempaa paremmat mahdollisuudet puuttua verkkojen hinnoitteluun. Sama vaikutus on kilpailuviranomaisten toimilla, jotka kohdistuvat laajakaistatarjontaan. Tehokkaita viranomaistoimia jatketaan laajakaistakehityksen edistämiseksi. Hallituksen toimenpitein huolehditaan myös siitä, että lainsäädäntö tai hallinnolliset syyt eivät tarpeettomasti rajoita laajakaistatarjontaa eivätkä aiheuta viestintäyrityksille palvelujen hintaan vaikuttavia kustannuksia.

Hallitus on antanut esityksen viestintämarkkinalain muuttamisesta (HE 74/2004), jolla parannetaan mahdollisuuksia kilpailun avaamiseksi regulatiivisin keinoin sellaisilla alueilla, joilla kilpailu ei muutoin käynnisty.

Maakuntien liitot laativat syyskuun 2004 loppuun mennessä yhdessä kuntien kanssa oman alueensa laajakaistastrategian ja edistävät sen toteutusta. Strategia perustuu kuntakohtaisiin arvioihin kysynnän ja markkinatilanteen kehityksestä. Strategiat toimivat välineenä päätettäessä julkisesta rahoituksesta ja muista julkisen hallinnon toimenpiteistä edellyttävistä asioista. Lisäksi strategioissa kartoitetaan palvelujen tarjonnan kannalta oleellisia käyttäjäsegmenttejä.

Julkisten palvelujen tarjonta viestintäverkoissa on myös laajakaistapalvelujen leviämisen tärkeä kasvutekijä. Hallitus kehittää määrätietoisesti julkisten palvelujen tarjontaa rakentamalla Suomesta verkkoasioinnin johtavan maan vuoteen 2007 mennessä.

Kansalaisten ja yritysten motivaatio ja osaaminen uusien palvelujen käytössä vaihtelevat. Verkoissa tarjottujen palvelujen lisääntyminen ja tiedon leviäminen niistä parantavat motivaatiota ja kiihdyttävät kysyntää, mikä puolestaan laajentaa laajakaistapalvelujen alueellista kattavuutta. Kansa-

laisten ja yritysten osaamista parannetaan hallituksen toimenpitein. Kysyntään vaikuttaa vahvasti myös palvelujen turvallisuus ja se, että käyttäjät voivat luottaa yksityisyytensä säilymiseen palveluita käytettäessä. Toimivalla tietosuojalainsäädännöllä ja hallituksen tietoturvalitiikalla on siten tärkeä merkitys kysynnän edistämisessä.

Laajakaistatarjonnan tulee tapahtua pääasiassa kaupallisesti ja avoimilla markkinoilla, joilla eri palvelut kilpailevat keskenään. Haja-asutusalueella laajakaistapalvelujen tarjontaan vaikuttavat myös tekniset ja liiketoiminnalliset syyt. Useat laajakaistateknologiat edellyttävät nykyistä suurempaa kysyntää, jotta niitä olisi kaupallisesti mielekästä tarjota. Laajakaistapalvelujen kaupallinen tarjonta nykyisin yleisimpiä teknologioita käyttäen ei äärimmäisissä tapauksissa ole lainkaan mahdollista kaikissa maan osissa.

Toimenpiteet

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.6.2003 työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia ehdotus kansalliseksi laajakaistastrategiaksi. Siinä tuli esittää hallitusohjelmassa asetetun tavoitteen toteuttamiseksi tarvittavat viestintäpoliittiset toimenpiteet.

Hallitus teki periaatepäätöksen kansallisesta laajakaistastrategiasta työryhmän ehdotuksen pohjalta 29.1.2004.

Strategian mukaisesti yhteiskunnan erityistoimenpiteitä jatketaan ja kehitetään alueilla, joilla ei synny laajakaistapalveluiden kaupallisen tarjonnan edellyttämää riittävää kysyntää. Maakunnat ja kunnat ovat keskeisessä asemassa alueiden kehittämisessä. Laajakaistatarjonnan leviämistä maan kaikkiin osiin edistetään suunnitelmallisella ja hyvin koordinoitulla kehittämistyöllä. Suuntaamalla paremmin jo käytössä olevia yhteiskunnan rahoitusvälineitä voidaan edistää laajakaistatarjonnan leviämistä haja-asutusalueellekin. Alueiden kehittämisessä otetaan huomioon myös Euroopan unionin tarjoamat uudet mahdollisuudet yhteisön rakennerahastovarojen käyttöön. Julkisen tuen käytölle on luotu ehdot, jotka takaavat ettei tuki ehkäise tai hidasta kaupallisen laajakaistatarjonnan laajentumista tai vääristä kilpailua ja markkinaolosuhteita.

Hallituksen laajakaistastrategia on teknologianeutraali. Julkisen vallan toimenpitein ei suositeta mitään erityistä teknologiaa, vaan edistetään palvelujen keskinäistä kilpailua.

Hallitus tukee ja nopeuttaa nopeiden tietoliikenneyhteyksien käyttöä yrityksissä ja kotitalouksissa. Hallituksen laajakaistastrategiana on

- edistää kilpailua kaikissa viestintäverkoissa ja eri viestintäverkkojen välillä,
- edistää palvelujen ja sisältöjen tarjontaa verkoissa,
- edistää laajakaistan kysyntää sekä
- jatkaa erityistoimenpiteitä alueilla, joilla ei synny riittävää kysyntää kaupalliselle laajakaistatarjonnalle.

Laajakaistastrategian mukaiset toimenpiteet toteutetaan vuosina 2004–2007.

Strategian vaikuttavuustavoitteena on, että Suomessa on 1 000 000 laajakaistaliittymää vuonna 2005 ja että nopeat, alueellisesti kattavat ja käyttäjilleen kohtuuhintaiset tietoliikenneyhteydet ovat kaikkien kansalaisten saatavilla vuoden 2005 loppuun mennessä. Alueellisista tekijöistä ja kysynnästä riippuu, mitkä ovat kullakin alueella teknis-taloudellisesti sopivimpia vaihtoehtoja nopeiden tiedonsiirtoyhteyksien tarjontaan. Strategia pyrkii siihen, että yhteiskunnan toimenpiteet ovat teknologianeutraaleja. Tästä lähtökohdasta seuraa, että saatavilla olevien tietoliikenneyhteyksien nopeus, laatu ja hinta voivat vaihdella maan eri osissa. Teknologianeutraalisuus varmistaa erilaisten laajakaistateknologioiden rinnakkaisen kehittymisen ja keskinäisen kilpailun.

Televisio- ja radiotoiminta

Ongelmat ja haasteet

Televisio- ja radiotoiminnassa kanavien määrän lisääntyessä sekä määrällinen että laadullinen tarjonta ovat viime vuosina kasvaneet. Yleisradio Oy:llä on keskeinen rooli kansalaisten tasa-arvoisen tiedonsaannin kannalta. Yhtiön tulee tuoda täyden palvelun televisio- ja radio-ohjelmisto jokaisen saataville yhtäläisin ehdoin. Yleisradio Oy:n julkinen palvelu ja kaupallisten toimijoiden kilpaileva tarjonta muodostavat yhdessä monipuolisen peruskokonaisuuden, joka palvelee hyvin erilaisten kohderyhmien tarpeita. Digitaalinen lähetystoiminta lisää tarjontaa entisestään ja tekee mahdolliseksi ohjelmistojen kohdistamisen entistä tarkemmin tiettyille kohderyhmille. Kansainvälistyvissäkin viestintäympäristössä kotimaisella medialla on keskeinen rooli kansalaisten arkipäivässä ja kansallisen kulttuurin ja keskustelun säilyttäjänä.

Yleisradio Oy:n ja maassamme toimivien televisioyhteyksien keskeinen lähivuosien haaste on jakeluverkkojen nopea digitalisointi ja uudet jakelukanavat. Valtioneuvosto teki keväällä 2004 periaatepäätöksen, jonka mukaan kaikki televisiolähetykset on tarkoitus muuttaa digitaalisiksi 31.8.2007, jolloin analogiset lähetysverkot suljettaisiin. Lähtökohdiana on, että digitaalinen jakeluverkko kattaa koko maan vuoden 2005 lopussa. Elokuussa 2004 digitaalinen lähetysverkko kattoi 94 prosenttia väestöstä. Digitaalisten maanpäällisten tai kaapeliteitse välitettävien televisio-ohjelmistojen vastaanottoon tarkoitettu vastaanotin (digitaalinen televisio tai digisovitin) oli 15 prosentilla kotitalouksista. Siirtymäkauden keskeisiä kysymyksiä on, miten uusien innovatiivisten palvelujen syntymistä digitaaliseen televisioon ja digitaalisten vastaanottimien leviämistä edistetään.

Toimenpiteet

Vuonna 2003 asetettiin parlamentaarinen työryhmä, jonka tehtävänä oli selittää ja laatia ehdotuksia Yleisradio Oy:n julkiseen palveluun, rahoitukseen ja hallintoon sekä eräisiin muihin televisio toimintaan liittyvistä kysymyksistä. Loppuraporttinsa työryhmä antoi lokakuussa 2004. Työryhmän ehdotusten pohjalta arvioidaan televisio- ja radiotoiminnan kehittämistä kuluvalle vuosikymmenellä sekä toteutetaan arvioon vaatimat toimet.

Digitaalisen television edistämiseksi liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt ArviD-klusteriohjelman, jonka tarkoituksena on tukea helppokäyttöisten ja innovatiivisten palveluiden kehittymistä, käynnistää palvelutuotannon perusedellytyksiä parantavia toimia ja luoda klusterin toimijoiden laaja yhteistyöverkosto.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti keväällä 2004 työryhmän, jonka tehtävänä on muun muassa laatia selvitys kaupallisen radiotoiminnan kehittämisehdotuksista vuonna 2006 järjestettävää toimituslupakierrosta silmälläpitäen. Työryhmän tulee kiinnittää erityistä huomiota paikallisen ja alueellisen radiotoiminnan tarpeisiin. Yleisesti toimituslupapolitiikalla huolehditaan siitä, että paikallinen ja alueellinen televisio- ja radiotoiminta on edelleenkin mahdollista.

Postitoiminta

Ongelmat ja haasteet

Postipalvelut on perinteisesti mielletty osaksi yhteiskunnan perusrakennetta, jonka toiminnalla on vaikutuksia alueelliseen tasa-arvoon, talouskasvuun ja työllisyyteen. Sähköinen viestintä lisääntyy ja perinteisen kirjeliikenteen määrän voidaan arvioida vähentyvän tulevaisuudessa. Postipalveluilla on kuitenkin vahva asema myös tietoyhteiskunnassa, koska ne tarjoavat fyysisen jakelukanavan esimerkiksi verkkoliiketoiminnan tarpeisiin.

Postipalvelulain (313/2001) tavoitteena on turvata hyvälaatuisten postipalveluiden ja erityisesti yleispalvelun saatavuus tasapuolisin ehdoin koko maassa. Lailla huolehditaan siitä, että postipalveluverkko kattaa koko maan ja kaikilla kansalaisilla sekä yrityksillä ja muilla yhteisöillä on käytössään peruspostipalvelut tasapuolisin ehdoin asuinpaikasta riippumatta.

Suomalaisen postitoiminnan vahvuutena on palvelujen korkea laatu ja tuotannon tehokkuus. Postitoiminnassa tarvitaan tehokkaita toimintamalleja, jotta koko maan kattavalle palvelujen tarjonnalle turvataan taloudelliset edellytykset toimia. Tulevaisuuden keskeinen haaste postipalveluissa onkin, miten kirjeviestinnän vähentyessä ja muuttaessa muotoaan fyysisestä sähköiseksi turvataan tasa-arvoisen perinteinen postipalvelu tasapuolisin ehdoin koko maassa samalla luoden edellytyksiä tasapainoiselle kilpailulle sekä toimialan kehittymiselle ja kilpailukyvyille.

Toimenpiteet

Alueiden kehittämisessä avainasemassa on postin yleispalvelun toteutumisen varmistaminen koko maassa. Yleispalvelun tason säilyttäminen ja postiyriyten toimintaedellytysten parantaminen varmistetaan lainsäädäntöä kehittämällä.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti keväällä 2004 työryhmän selvittämään, missä määrin postipalvelulain yleispalvelun laatustandardia tai sen määrittelyä kehittämällä olisi mahdollista nykyistä paremmin vastata postipalvelujen asiakkaiden tarpeisiin tai parantaa yleispalvelun tarjoamisen edellytyksiä. Työryhmä luovutti ehdotuksensa ministeriölle syyskuussa 2004. Työryhmä ehdottaa, että yleispalvelun kotimaan laatustandardin tavoitetasoa alennetaan 95 prosentista kymmenellä prosenttiyksiköllä 85 prosenttiin. Ehdotuksen mukaan seuraavana päivänä jaettaviksi tarkoitettuis-

ta kotimaan kirjelähetyksistä vähintään 85 prosenttia tulee olla perillä seuraavana työpäivänä. Lisäksi tavoitetasoa täsmennetään siten, että seuraavana päivänä jaettaviksi tarkoitetuista kotimaan kirjelähetyksistä vähintään 97 prosenttia tulee olla perillä viimeistään toisena työpäivänä.

Muutos mahdollistaisi Suomen Posti Oyj:n yhdessä sanomalehtien kanssa suunnitteleman jakelu-uudistuksen, jossa tavoitteena on jakelun aikaistaminen osassa maata. Vaikutukset kohdistuisivat lähinnä harvaan asuttuihin maaseutumaisiin kuntiin, jossa jakelun järjestämisen kustannukset ovat tiheästi asuttujen alueiden kustannuksia korkeammat. Käytännössä alueilla, joissa jakelua lehtiyritysten tilauksesta varhennetaan, osa 1. Luokan kirjelähetyksiä toimitetaan perille päivää myöhemmin. Vastaavasti postin saajat saavat päivittäisen perusjakelunsa aikaisemmin. Varhainen jakelu myös harvaan asutuilla alueilla parantaisi kansalaisten tasa-arvoisuutta tiedonvälityksen suhteen. Näin ollen ehdotuksen tarkoitus on saada aikaan myönteinen vaikutus postipalveluiden tarjonnan tasoon kokonaisuudessaan.

Työryhmän ehdotus tukee valtioneuvoston 15. päivänä tammikuuta 2004 hyväksymiä, alueiden kehittämislain (602/2002) mukaisia, valtakunnallisia tavoitteita.

4.2 Liikennepolitiikan toteuttaminen

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminnalla on suuri vaikutus alueiden kehitykselle. Korkeatasoiset liikenne- ja viestintäyhteydet ovat välttämättömiä, mutta eivät yksinään riittäviä edellytyksiä alueiden elinvoiman ylläpidolle ja kehittymiselle. Suuresta osasta toimintaa päätetään kuitenkin valtakunnallisesti. Hallinnonalan toiminnan lähtökohtana ja määrärahojen käytön ensisijaisena tavoitteena on turvata tasapuolinen palvelujen saatavuus eri puolilla maata. Tässä luvussa on kuvattu alueiden kehittämiseen vaikuttavia toimia. Sellaista toimintaa ja määrärahoja, joiden alueelliset kohdentumisesta voitaisiin päättää lähinnä alueellisin perustein, on varsin vähän ja sitä on kuvattu luvussa 5.

Kansainväliset yhteydet

Ongelmat ja haasteet

Kansainvälisten yhteyksien kannalta ongelmallista on päämarkkina-alueiden etäisyys ja luonnonolosuhteet, jotka aiheuttavat suuret kuljetuskustannukset kilpailijamaihin verrattuna. Päämarkkina-alueiden sijainti korostaa merikuljetusten merkitystä kansainvälisissä kuljetuksissa.

Kansainvälisten kuljetusten kannalta haasteena on logistisen ketjun toimivuus ja kustannukset. Siihen vaikuttavat keskeisesti satamien, terminaalien ja rajanylityspaikkojen tie- ja rautatieyhteydet sekä rajamuodollisuuksien sujuvuus, väylämaksut ja tavaraliikenteen verotus.

Rautateillä suurin osa vienti- ja tuontikuljetuksista on Venäjän rajan ylittäviä. Suomen puolella ongelmat liittyvät ratapäätealueiden riittävyyteen ja siihen, ettei rataverkko kykene vastaanottamaan niin pitkiä ja raskaita junia kuin Venäjältä olisi tulossa. Henkilöliikenteen kilpailukyvyille keskeistä matka-aikaa pidentää erilaisten sähkö- ja turvalaittejärjestelmien vuoksi tehtävien veturien vaihdot.

Ruotsin ja Suomen väliseltä rautatieyhteydeltä Tornion kautta pyritään poistamaan erilaisista raidelevyisistä johtuvaa estettä. Yhteisprojektina on etsitty pohjoisiin olosuhteisiin soveltuvaa raidelevydenvaihtotekniikkaa. Kolmas suunta ovat junalauttayhteydet Ruotsiin ja Manner-Eurooppaan.

Toimenpiteet

Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä panostetaan tie- ja rautatieyhteyksien sekä tavaraliikenteen kehittämiseen ja

no- ja mittaongelmien ratkaisuun pyrkimyksenä liikenteen sujuvuus ja kuljetusten tasapuolinen jakautuminen.

Suomen ja ulkomaiden tavaraliikenteestä noin 80 prosenttia kulkee meritse. Merikuljetuksille ei ole maamme sijainnista johtuen realistista vaihtoehtoa. Ympärivuotisesti aukkipidettäviä talvisatamia on 23. Merikuljetusten ja logististen palvelujen tuottamisessa parannetaan Itämeren alueen maiden yhteistoimintaa mm. telematiikalla. Lisäksi kehitetään lyhyen matkan merenkulkua ja toteutetaan Itämeren moottoritiet -hanketta. Logistista tehokkuutta parannetaan kauppamerenkulun väylien syventämishankkeilla. Pohjois-Suomen teollisuuden toimintaedellytyksiä parannetaan väylätöin ja turvaamalla tehokkaat jäänmurtopalvelut.

Venäjän kanssa kehitetään nopeaa rautatieyhteyttä Pietariin siten, että 3,5 tunnin matka-aika olisi mahdollinen vuosikymmenen lopulla. Logistisen ketjun toimivuutta parannetaan kehittämällä lentokenttäyhteyksiä sekä satamien ja rajanylityspaikkojen tie- ja rautatieyhteyksiä.

Vaikutukset erityisesti alueiden kannalta toiminta- ja taloussuunnitelmakaudella (TTS):

Suomen kansainvälinen kilpailukyky on merkittävä myös alueiden kannalta. Kansainvälisiin yhteyksiin panostaminen lisää elinkeinotoiminnan mahdollisuuksia koko maassa. Meneillään olevat suuret tie- ja rautatiehankkeet (liite 1) sekä Vuosaaren sataman valmistuminen TTS-kaudella ovat merkittäviä pääkaupunkiseudun ja koko Suomen kannalta. Venäjän liikenneyhteyksien sujuvuudesta ja transitoliikenteestä hyötyvät eniten Suomen etelärannikon alueet ja Itä-Suomi. Merikuljetusten ja erityisesti kuljetusketjun sujuvuudesta hyötyvät varsinkin rannikkoalueet. Meriväylien syventämisestä hyötyvät TTS-kaudella Tornion seutu ja Raahan seutu.

Mikäli ministeriryöryhmän esitys (liite 2) toteutuu, myös satamien liikenneyhteydet kehittyvät seitsemässä satamassa ja Pietarin nopean junayhteyden toteuttaminen on mahdollista.

Valtakunnalliset ja alueiden väliset yhteydet

Ongelmat ja haasteet

Valtakunnallisten ja alueiden välisten yhteyksien laatu on eri alueiden kehittämisedellytysten kannalta merkittävä tekijä. Hyvät valtakunnalliset ja alueiden väliset yhteydet mahdollistavat kunkin alueen omien vahvuuksien tehokkaan hyödyntämisen ja kehittämisen. Liikenneyhteyksien laatu vaikuttaa suuresti yritysten sijoittumispäätöksiin, koska yritysten kilpailukyvyyn kannalta kuljetusten sujuvuus tuotteiden päämarkkina-alueille on keskeistä. Toisaalta erilaisten alueiden yhteistyö ja yhä verkostomaisempi toiminta edellyttävät hyviä alueiden ja keskusten välisiä yhteyksiä.

Nykyisin ongelmana on joidenkin alueiden heikko saavutettavuus nopeiden yhteyksien puuttumisen tai palvelutasoltaan muulla tavoin puutteellisten liikenneyhteyksien vuoksi. Keskeisellä päätiellä on noin 700 kilometriä kiireellisen saneerauksen tarpeessa olevia vilkasliikenteisiä tiejaksoja. Päätiät ovat nykyliikenteen tarpeisiin kapeita, mäkisiä ja mutkaisia, jolloin ohittaminen on vaikeaa ja liikenneturvallisuus heikko. Keskeisen päätieliikenteen liikenneturvallisuuden parantaminen onkin yksi tärkeimmistä haasteista. Mikäli päätieliikenteellä ei voida toteuttaa merkittäviä kehittämistoimenpiteitä kelin ja sään mukaan vaihtuvine nopeusrajoituksineen, nopeusrajoituksia on laskettava vilkkaimmilla päätiejaksoilla liikenneturvallisuussyistä.

Rautatieliikenteen avulla saavutettavuutta olisi mahdollista parantaa, jos verkon kunto sallisi nykyistä laajemmin 160–200 km/h:n ajonopeuden. Nyt tämä on mahdollista vain kymmenellä prosentilla henkilöliikenteen verkosta. Tavaraliikenteessä valtakunnan tasolla korostuvat vienti- ja raaka-ainekuljetukset. Monet teollisuuden kuljetukset tehostuisivat, jos ratarakenteet sallisivat nykyistä raskaampien kuormien lastaamisen vaunuihin. Tasoristeykset ovat merkittävä turvallisuushaaste. Ne ovat myös este nopeuksien nostolle. Erityisesti Seinäjoki–Oulu-radan kunto uhkaa heikentää alueellisia yhteyksiä.

Joukkoliikenteessä haasteena on pystyä turvaamaan alueiden kannalta tarpeelliset yhteydet ja että kyseiset asiakastuloperusteista liikennettä täydentävät palvelut pystytään turvaamaan yhteiskunnan kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti ja taloudellisesti. Lentoliikenteessä haasteena on säännöllisen, palvelutasoltaan riittävän reitti-liikenteen turvaaminen myös suhteellisen vähäliikenteisiin alueellisiin keskuksiin.

Yksittäisen liikenneyhteyden palvelutasoa tärkeämpää kuitenkin on, että koko kuljetus- tai matkaketju vastaa tarvetta. Ketjut muodostuvat usein eri liikennemuodoista ja niiden saumakohdissa olevista terminaaleista, jotka ovat usein muiden kuin valtion väyläviranomaisten omistuksessa. Tämä edellyttää yhteistyötä eri tahojen kesken.

Toimenpiteet

Valtakunnallisten ja alueiden välisten yhteyksien kehittämiseksi on parhaillaan käynnissä (liite 1) tai käynnistymässä merkittäviä kehittämistoimenpiteitä, joiden vaikutukset näkyvät jo lähivuosina. Lisäksi ministeriryhmän ehdottama, hallituskauden lopulla käynnistettäväksi suunniteltu kehittämistoimenpiteiden ohjelma (liite 2) koostuu suurelta osalta toimenpiteistä, jotka kohdistuvat valtakunnallisiin ja alueiden välisiin yhteyksiin ja joiden vaikutukset siten merkittävällä tavalla kohdistuvat alueiden kehittämiseen.

Tieliikenteessä on pitkän aikavälin tavoitteena, että keskeisillä yhteysväleillä on pääsääntöisesti ajonopeudelle 100 km/h suunniteltu turvallinen tie. Rautatieliikenteessä pitkän aikavälin tavoitteena on toteuttaa keskeisillä väleillä nopean henkilöliikenteen sallivat radat ja tavaraliikenteen 25 tonnin akselipainon sallivat radat.

Keskeisellä päätieliikenteellä lähinnä eteläisessä Suomessa on parhaillaan käynnissä yhdeksän suurta kehittämishanketta, lisäksi ollaan valmistelemaan Vt 1 välin Muurla–Lohja toteuttamista moottoritienä. Käynnissä olevista ratakanteista merkittävin on Kerava–Lahti-oikorata, minkä lisäksi merkittäviä parannustoimenpiteitä on käynnissä Oulun ja Rovaniemen sekä Oulun ja Iisalmen välisillä rataosilla. Vesiväyliä Naantalina ja Loviisaa parannetaan. Lisäksi on käynnissä eri liikennemuotojen merkittävä yhteishanke Vuosaaren sataman liikenneväylien kehittäminen, jonka vaikutukset heijastuvat elinkeinoelämän vienti- ja tuontikuljetuksiin joka puolelle maata.

Yksiajorataisen päätieliikenteen turvallisuutta parannetaan rakentamalla onnettomuusaltteimmille osuiksille keskikaitteita. Talvikunnossapitoa tehostetaan ja tieympäristöä pehmennetään suistumisonnettomuuksien seurausten lieventämiseksi. Tienkäyttäjälle pyritään päätieliikenteellä tarjoamaan ajantasaisista tiedoista säästä, kelistä ja liikenteen häiriöistä.

Eri alueiden liikenneyhteyksien kannalta tärkeää asiakastuloperusteista liikennettä täydentävää joukkoliikennettä osataan ja yhteistyössä alueiden kanssa turvataan erityisesti

elinkeinoelämän ja kansainvälisen vientiteollisuuden tarvitsemien vähäliikenteisten lentoreittien toimivuutta.

Useista liikennemuodoista koostuvia matkaketjuja sujuvoitetaan ja tehdään entistä houkuttelevammiksi vaihto-olosuhteita ja palvelutasoa parantamalla. Liikenne- ja viestintäministerön tavoitteena on, että vuosina 2006–2009 saadaan toteutettua viisi matkakeskusta yhteistyössä kaupunkien ja muiden toimijoiden kanssa.

Vaikutukset erityisesti alueiden kannalta TTS-kaudella:

Alueiden saavutettavuus säilyy suurimmalla osalla alueita ennallaan. Joillakin alueilla saavutettavuus heikkenee. Toimenpiteet luovat edellytyksiä talouden kasvulle ja edistävät valtakunnan osien tasapainoista kehitystä. Rakenteilla olevilla hankkeilla (E18 Lohja–Lohjanharju, Muurla–Lohja, valtatie 4 välillä Lahti–Heinola sekä Tampereen läntisen ohikulkutien 1. rakennusvaihe) parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten ja osin työmatkaliikenteen sujuvuutta. Kerava–Lahti-oikorata nopeuttaa valmistuttuaan itäisen Suomen yhteyksiä ja luo radanvarsikunnille kehittämismahdollisuuksia. Rataosan Seinäjoki–Oulu perusparantaminen parantaa henkilöliikenteen matka-aikoja ja mahdollistaisi tehokkaammat kuljetukset. Sähköistys luo edellytyksiä pohjoisessa Suomessa junaliikenteen kehittämiseksi. Tornion ja Raahen meriväylien syventäminen mahdollistaa suuremman aluskoon ja tehokkaammat kuljetukset ja parantaa siten pohjoisen Suomen kuljetusten edellytyksiä.

Kokonaisuutena esitettyjen toimenpiteiden ansiosta keskeisen päätieverkon ongelmallisimpia kohtia saadaan parannettua ja pääteiden liikenneturvallisuutta jonkin verran parannettua, muilta osin pääteiden liikennöitävyys säilyy nykytasolla. Rautatieliikenteessä matkat lyhenevät tärkeimmillä henkilöliikenteen yhteysväleillä ja tavarankuljetuksia pystytään tehostamaan.

Mikäli ministeriryhmän esitys (liite 2) toteutuu, vaikutukset ovat huomattavasti myönteisemmät. Hankkeiden rakennusaika on pitkä, joten vaikutukset realisoituisivat osin vasta TTS-kauden jälkeen. Lukuiset pääteiden parantamishankkeet parantaisivat yhteyksiä eri puolilla Suomea. Osin jo vuonna 2005 käynnistyvä teemapaketti Pääteiden turvallisuuden parantaminen parantaa turvallisuutta yksiajorataisilla pääteillä.

Kaupunkiseudut

Ongelmat ja haasteet

Suurimmilla kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, liikenteen kasvusta johtuva henkilö- ja tavaraliikenteen ruuhkautuminen ja siihen liittyvät ympäristöhaitat ja liikenneturvallisuuden heikkeneminen tulevat lisääntymään ilman erityistoimenpiteitä. Samalla uhkana on yhdyskuntarakenteen hajautuminen, mikä johtaa liikenteen kasvuun ja vaikeuttaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Ruuhkautuminen ja liikennehäiriöt haittaavat etenkin päivittäistä työmatkaliikennettä ja kaupan jakeluliikennettä sekä muodostavat suuren häiriöriskin ja epävarmuustekijän pitkämatkaisuun teollisuuden ja kaupan kuljetusketjuihin. Siten kaupunkiseutujen ongelmat välillisesti heijastuvat myös muille alueille.

Suurilla kaupunkiseuduilla keskeisiä haasteita ovat henkilöautoliikenteen kasvun hillitseminen, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistäminen ja niiden kulkumuoto-osuuden lisääminen, liikenteen häiriöiden hallinta sekä muiden tehokkaiden keinojen löytäminen näköpiirissä olevien ongelmien ratkaisemiseksi. Etenkin pääkaupunkiseudulla korostuvat eri liikennemuodoista koostuvat matkaketjut, joissa haasteena on liikennemuotojen hyvä yhteentoimivuus ja vaihtojen fyysinen ja ajallinen sujuvuus. Pienemmillä kaupunkiseuduilla kevyen liikenteen merkitys liikennejärjestelmässä korostuu.

Tasapainoisen ja taloudellisen liikennejärjestelmän toteuttamiseksi yhteistyötä maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa on kiinteystettävä. Innovatiivisia liikenteen kasvua hillitseviä ja liikennetilanteiden hallinnan, kuten telematiikan, ratkaisuja on kehitettävä ja otettava käyttöön. Lisäksi tarvitaan uusia investointeja sekä toimenpiteitä etenkin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestämi-

sessä sekä liikenteen haittojen vähentämiseksi. Tieliikenteessä kuolemat ja loukkaantumiset ovat merkittävä ongelma. Kaupunkiseuduilla erityishaasteena on suojattoman liikenteen, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, turvallisuus.

Kaupunkiseutujen haasteena on, että väyläviranomaisten ja kaupunkien toimet suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä sovituksessa aikataulussa.

Toimenpiteet

Käynnissä olevista kehittämishankkeista Kehä 3:n parantaminen pääkaupunkiseudulla, Vt 3 Tampereen läntisen ohikulkutien rakentaminen, Vt 4 Jyväskylän pohjoisen sisään-tulon kehittäminen sekä Vuosaaren satamayhteyksien kehittäminen parantavat jossain määrin näiden kaupunkiseutujen liikenteellistä toimivuutta.

Ministeriryhmän esittämät (liite 2) kaupunkiseutujen liikenteellistä toimivuutta parantavat kehittämistoimet kohdistuvat pääosin pääkaupunkiseudulle: Hakamäentien ja Kehä 1:n parantaminen sekä teemapaketti *Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä. Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen* -teemapaketin sisältämät toimet kohdistuvat pääkaupunkiseudun lisäksi myös muille kaupunkiseuduille. *Satamien ja terminaalien tieyhteyksien parantaminen* -teemapaketti parantaisi liikenneolosuhteita myös useilla kaupunkiseuduilla.

Lisäksi ministerityöryhmän esityksessä on ohjelmoitu vuosille 2008–2013 pääkaupunkiseudulle muun muassa Marja-radon ja Espoon raideliikenneyhteyden rakentaminen. Pääkaupunkiseudun kuntien ja valtion kesken solmitussa aiesopimuksessa raideliikennehankkeet ehdotetaan käynnistettäväksi ennen vuotta 2010. Liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii edistämään hankkeiden toteuttamista mainitussa aikataulussa. Pääkaupunkiseudulle on perustettu junakalustoyhtiö, joka hankkii pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen tarvittavan junakaluston. YTV tilaa 40 uutta lähijunaa vuodesta 2009 alkaen. Määrässä on otettu huomioon myös Marja-radon kalustotarpeet.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamista selvittänyt työryhmä on esittänyt 15 joukkoliikenteeseen vaikuttavaa toimenpidettä. Näistä työryhmä on erityisesti nostanut esiin työsuhdelipun, yhtenäisen työssäkäyntialueen lippujärjestelmän, tehokkaan raideverkon pääsuunnilla ja strategisina hankkeina sekä linja-autoliikenteen laatuikäytävät. Työryhmä on tarkastellut erityisesti

Helsingin työssäkäyntialuetta, mutta toimenpiteitä voidaan soveltuvin osin toteuttaa myös muilla kaupunkiseuduilla.

Eryteisesti kaupunkiseutujen liikenteellisen toimivuuden ja eri yhteiskunnallisten tavoitteiden (liikenneturvallisuuden edistäminen, liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo ja esteettömyys, ympäristön suojelu, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen) turvaamisen kannalta on eri toimijoiden yhteistyöllä ja sen kehittämällä suuri merkitys. Tämän tyyppisiä kehittämistoimia on käynnissä tai suunnitteilla seuraavasti:

- Kehitetään liikennejärjestelmäsuunnittelua kiinteässä yhteydessä maankäytön suunnittelun kanssa sekä niihin liittyviä vaikutusarviointeja (mukaan lukien ympäristövaikutusten arviointi) ja aiesopimuskäytäntöä.
- Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen markkinaosuuden lisäämiseksi kaupunkiseuduilla tiivistetään valtion ja kuntien yhteistyötä, edistetään seutukuntatasoista asioiden käsittelyä sekä lisätään ja syvennetään maankäytön suunnittelusta vastaavien ja liikenteestä vastaavien viranomaisten vuorovaikutusta ja yhteistyötä.
- Kehitetään liikenteen hallintaa ja ajantasaisen tiedon saatavuutta hyödyntämällä liikenteen telematiikan ratkaisuja ja otetaan huomioon kansallisen melustrategian linjaukset meluntorjunnassa yhteistyössä kuntien, liikenteen yrittäjien sekä muiden organisaatioiden kanssa. Edistetään ajoneuvojen uuden teknologian sovellusten hyödyntämistä.
- Parannetaan liikenneturvallisuutta rakentamalla kevyen liikenteen väyliä ja yksinkertaistetaan risteysjärjestelyjä. Taajamien nopeusrajoitusjärjestelmää kehitetään edelleen ja automatisoidaan ajonopeuksien valvontaa.

Vaikutukset erityisesti alueiden kannalta TTS-kaudella:

Liikenteen toimivuus, liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat ja liikenneturvallisuus säilyvät kaupunkiseuduilla ennallaan paitsi pääkaupunkiseudulla, jossa toimivuus ja liikenneturvallisuus hieman heikkenevät ja liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat kasvavat. Joukkoliikenteen houkuttelevuus ja kilpailukyky suurilla kaupunkiseuduilla kasvaa edellyttäen, että kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamista selvittäneen työryhmän esittämiä toimenpiteitä

pystytään toteuttamaan. Vuonna 2005 aloitettava uusi tiehanke, Hakamäentien parantaminen, parantaa työmatkaliikenteen ja jakelukuljetusten sujuvuutta, joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä liikenneturvallisuutta pääkaupunkiseudulla. Suurimmilla kaupunkiseuduilla liikenteen sujuvuutta ja häiriönhallintaa parantavat kaupunkien ja eri viranomaistoimijoiden yhteiset liikenteenhallintakeskukset.

Mikäli ministerityöryhmän esitys (liite 2) toteutuu, vaikutukset ovat TTS-kaudella ja osin sen jälkeen myönteisemmät. Teemapaketit parantaisivat liikenneolosuhteita lukuisilla kaupunkiseuduilla. Tiehankkeet loisivat edellytyksiä maankäytön eheyttämiselle, keskustojen kehittämiselle, elinkeinoelämän kasvulle ja työmatkaliikenteen sujuvuudelle pääkaupunkiseudun, Tampereen, Turun, Jyväskylän, Oulun ja Joensuun kaupunkiseuduilla. Osin jo vuonna 2005 käynnistytvä teemapaketti *Satamien ja terminaalien tieyhteyksien parantaminen* parantaisi liikenneolosuhteita useissa kaupungeissa eri puolilla maata. Kaupunkien liikenneolosuhteet parantuisivat myös ohikulkutien myötä Vaasassa ja Savonlinnassa.

Maaseutu

Ongelmat ja haasteet

Maaseudulla keskeiseksi haasteeksi on muodostumassa liikumisen ja kuljetusten peruspalvelutason turvaaminen. Harvaankin asutuilla alueilla ihmisten koulu-, työ- ja asiointimatkat ja niiden turvallisuus sekä yhteiskunnan tarjoamat hoiva- ja turvapalvelut on voitava turvata. Myös maa- ja metsätalous edellyttää toimivia kuljetuksia kaikkina vuodenaikoina. Maaseudulla liikkuminen ja kuljetukset hoidetaan pääosin tieverkolla, jonka päivittäisestä liikennöitävyydestä on pystyttävä huolehtimaan. Samalla on huolehdittava väyläverkko-omaisuuden taloudellisesta ylläpidosta.

Maaseudun perusverkkoa eli seutu- ja yhdysteitä on yhteensä noin 65 000 kilometriä. Näistä sorateitä on lähes 30 000 kilometriä. Päällistetyin tieverkon kunnan heikkeneminen on viime vuosina saatu pysäytettyä, mutta tilanne on edelleen huono. Sorateiden keskeiset ongelmat ovat huono rakenteellinen kunto sekä kelirikko. Painorajoitusten määrä kelirikkoiteilla on vuosittain 3 000–4 000 kilometriä. Huonokuntoiset tierakenteet haittaavat mm. metsäteollisuuden raaka-aineiden hankintaa ja maatalouden kuljetuksia. Tienkäyttäjät ovat antaneet teiden huonosta kunnosta kielteistä palautetta.

Maaseudun perusverkon ylläpito on välttämätön toiminto, jotta liikkuminen jatkossa ylipäättään voidaan turvata. Kelirikon rinnalla myös siltojen kunto ja siitä mahdollisesti syntyvät painorajoitukset ovat paikalliselle elinkeinoelämälle selkeä rajoite. Perusverkolla on vajaat 9 000 siltaa, yli 60 prosenttia yleisen tiestön kaikista silloista. Näiden keskimääräinen kunto on viime vuosina heikentynyt.

Valtionapuun oikeutettuja yksityisteitä on noin 60 000 kilometriä. Valtion tuki kohdistuu vain pieneen osaan yksityisteitä, yksittäisten kohtien (sillat, rakenteen korjaus) parantamiseen sekä lauttoihin. Yksitysteiden kunto on heikentynyt 1990-luvulla.

Haja-asutusalueilla perinteisen joukkoliikenteen toimintaedellytykset ovat huonontuneet matkustajien vähenemisen ja liikenteen hoidon kustannusten nousun takia. Eri-tyyppisistä haasteista on riittävien palvelujen ylläpitäminen ja liikumismahdollisuuksien turvaaminen ikääntyvälle väestölle.

Tavaraliikenteen kuljetusjärjestelmän haasteena ovat muutamien radat, joiden kautta kuljetetaan hyvin vähän tavaraa, jolloin niiden taloudellinen ylläpito ei ole mahdollista. Tällaisten ratojen tulevaisuus on ratkaistava viimeistään

silloin, kun ne ovat peruskorjauksen tarpeessa. Jos radoista luovutaan, on kuljetustarpeen kannalta toimivia ratkaisuja mahdollista saada aikaan liikennemuotojen yhteistyöllä ja turvaamalla rataa korvaavan tiestön riittävän hyvää liikennöitävyys.

Toimenpiteet

Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso maaseudulla on suoraan kytköksissä tieverkon kunnossapidon tasoon. Palvelutaso maaseudun tieverkolla säilytetään nykyisellään. Pienehköjä, lähinnä maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistarpeista johtuvia investointeja tehdään tarpeeseen nähden huomattavan vähän. Perustienpidon rahalla tehtävien uus- ja laajennusinvestointien volyymi on noin 50 miljoonaa euroa. Tästä merkittävä osa on liikenneturvallisuutta parantavia investointeja, joilla ei ole kovin suurta merkitystä alueiden kehittämisessä.

Talvihoidolla turvataan tien merkityksestä riippuen tyydyttävät tai vähintään riittävät olosuhteet kaikilla yleisillä teillä. Sorateiden kelirikosta aiheutuvia haittoja vähennetään. Yksityisille myönnettävillä valtionavustuksilla luodaan edellytyksiä peruspalvelutasolle myös yksityisteillä. Yksityisteiden kunto säilytetään nykytasolla.

Liikenteen kannalta tien kunnon on mahdollistettava riittävän sujuva ja ajamisen kannalta riittävän vaivaton tapa liikkua. Teiden ja siltojen tulee täyttää myös liikenteen painovaatimukset. Siltojen ikäjakaumasta johtuen liikennekelpoisuuden varmistaminen tulee jatkossa vaatimaan nykyistä enemmän panostusta.

Tieverkon nopeusrajoitusjärjestelmää kehitetään edelleen huomioiden erityisesti asutustaajamat ja -tihentymät.

Maaseudun liikkumisen ja kuljetusten palvelutason parantamiseksi ministeriryhmä esittää teemapaketteja koulumatkojen olosuhteiden parantamiseksi maaseututaajamissa, rautateiden tavaraliikenteen edistämiseksi itäisessä Suomessa sekä vesiväylien ja turvalaitteiden kehittämiseksi meri- ja sisävesiväylillä. Lisäksi ministeriryhmä ehdottaa yksityisteiden valtionapuun lisäystä viisi miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on määrittämässä valtakunnallisesti yhtenäistä julkisen liikenteen peruspalvelutasoa. Peruspalvelutasotarkastelun myötä eri alueiden palvelutasoa voidaan paremmin verrata keskenään ja toimenpiteitä voidaan suunnata tehokkaammin. Yhteiskunnan korvaamien matkojen järjestämisen hallinnoin-

tia ja rahoitusta selvittänyt työryhmä on suunnitellut matkojen yhdistelyä toteuttamista varten uuden organisointi- ja rahoitusmallin. Tarkoituksena on perustaa useita matkojen yhdistelykeskuksia ja siten vakinaistaa ja laajentaa toiminta koko maan kattavaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoituksena on asettaa työryhmä Suomenlahdella ja sisävesistöissä suoritettavan saaristoliikenteen kehittämiseksi. Työryhmän asettamisella toteutettaisiin saariston kehittämisestä vuosiksi 2004–2006 annettua valtioneuvoston periaatepäätöstä.

Vaikutukset erityisesti alueiden kannalta TTS-kaudella:

Eri alueiden vetovoimaisuus ja kilpailukyky säilyvät ennallaan. Myös eri väestöryhmien liikkumisen olosuhteet ja tasa-arvoisuus säilyvät ennallaan. Matkojen yhdistelykeskusten toteuttamisen sekä palvelulinjojen ja kutsujoukkoliikenteen järjestämisen myötä kaikille avoimen joukkoliikenteen palveluja voidaan paremmin säilyttää. Palveluja voidaan jopa ulottaa alueille, joissa perinteisellä toimintamallilla hoidetuilla joukkoliikennepalveluilla ei enää ole toimintaedellytyksiä.

Mikäli ministerityöryhmän esitys toteutuu, koulumatkojen turvallisuus parantuu 50–60 taajamassa eri puolilla Suomea. Maaseudulla asuvien ihmisten turvallisuus parantuisi myös ministerityöryhmän esittämien lukuisien pääteiden parantamishankkeiden toteutuessa. Ministerityöryhmä esittää myös yksityisteiden rahoitusta lisättäväksi viisi miljoonaa euroa vuodessa eli hallituskauden loppuvuosina 2005–2007 yhteensä 15 miljoonaa euroa.

5. Alueellisena yhteistyönä päätettävä liikennepoliittinen toiminta



5.1 Hallinnonalan alueellinen organisaatio ja tehtävät

Alueiden kehittämislain mukainen toiminta koskee liikenne- ja viestintäministeriötä sekä sen alaisia virastoja ja lääninhallitusten liikenneosastoja. Valtion virastojen tulee toiminnassaan huomioida valtakunnalliset alueiden kehittämisen tavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimintansa vaikutuksia alueiden kehittämisen kannalta. Kunkin viraston pää- tai ylijohtaja johtaa ja vastaa viraston toiminnasta liikenne- ja viestintäministeriön asettamien tavoitteiden ja toimeksiantojen sekä johtokunnan linjausten mukaisesti.

Virastoista toimipisteiltään kattavin aluehallinto on Tiehallinnolla, jolla on keskushallinnon lisäksi yhdeksän tiepiiriä. Tiepiirit vastaavat alueillaan tienpidosta ja palveluista Tiehallinnon toimintaperiaatteiden ja -linjojen sekä tiepiireille asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Tiepiirit voivat yhteistoiminnassa huolehtia tienpitotehtävistä toistensa alueella. Yhteistyön tarkoituksena on toiminnan asiakaslähtöisyyden, laadun ja tehokkuuden parantaminen.

Tiehallinto tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluja. Se vastaa Suomen yleistä teistä, ylläpitää ja kehittää yleisiä teitä osana liikennejärjestelmää, edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä sekä hankkii tienpidon palvelut ja tuotteet markkinoilta. Tiepiirit tekevät yksityisteiden parantamisen ja kunnossapidon valtionapupäätökset.

Merenkulkulaitoksella on keskushallinnon lisäksi neljä merenkulkupiiriä. Vanha Merenkululaitos jaettiin vuoden 2004 alussa Merenkululaitokseen, Varustamoliikelaitokseen ja Luotsausliikelaitokseen. Merenkululaitos vastaa viranomais- ja tilaajatoiminnoista sekä merenkulun turvallisuudesta ja valvonnasta sekä väylänpidon ja merikartoituksen osalta myös tuotannosta. Merenkulkupiirit huolehtivat toimialueellaan väylänpidon viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä meriliikenteen ohjauksen tehtävistä.

Ratahallintokeskuksella ei ole alueorganisaatiota. Alueellista toimintaa se hoitaa paitsi keskushallinnosta käsin myös ostamalla palveluja ja toimimalla yhteistyössä tiepiirien kanssa erityisesti maakuntaohjelmien toteutussuunni-

telmiin liittyen. Ratahallintokeskus edistää rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä tehokkaana, turvallisena ja ympäristöystävällisenä osana kotimaista ja kansainvälistä liikennejärjestelmää. Ratahallintokeskus vastaa rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä rautatieliikenteen turvallisuudesta ja tarjoaa kilpailukykyisen liikenneväylän rautatieyrittäjien käyttöön.

Ilmailulaitos on valtion liikelaitos, jonka vastuulla on 25 lentoaseman ja lennonvarmistusjärjestelmän palvelut. Alueellisesti Ilmailulaitos on jaettu viiteen yhteistoiminta-alueeseen (pääkaupunkiseutu, Pohjois-Suomi, Itä-Suomi, Keskinen Suomi ja Länsi-Suomi), joiden aluejohtajina ovat Helsingin, Rovaniemen, Kuopion, Jyväskylän ja Turun lentoasemien päälliköt.

Läänejä on Manner-Suomessa viisi ja niissä jokaisessa on liikenneosastot. Läänin pääkaupungissa on lääninhallituksen toimipaikka. Kolmella suurläänillä on lisäksi entisillä lääninhallituspaikkakunnilla alueelliset palveluyksiköt. Lääninhallitukset myöntävät joukkoliikenne-, linjaliikenne- sekä taksilupia ja ostavat itsekannattavaa liikennettä täydentäviä alueellisia liikennepalveluja. Lääninhallitukset myös myöntävät kunnille valtionapua kaupunkimaisen paikallisliikenteen ylläpitämiseen sekä kaupunkilippujen ja työssäkäyntialueiden seutu- ja työmatkalippujen hinnanalennuksiin. Liikenteen palvelujen turvaamisen ohella lääninhallitukset kehittävät alueellista ja paikallista joukkoliikennettä ja osallistuvat liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Henkilöliikenteen lisäksi lääninhallituksilla on liikenteen hallinnonalalla tehtäviä, jotka liittyvät tavaraliikenteeseen, liikenneturvallisuuteen sekä valmiustoimintaan.

5.2 Alueellinen suunnittelu yhteistyö

Yhteistyön haasteet

Uuden alueiden kehittämislain mukainen suunnittelujärjestelmä edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön ja sen hallinnonalan virastojen aiempaa kiinteämpää yhteistyötä maakuntien liittojen kanssa.

Uuden lain myötä alueiden suunnittelu perustuu yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen. Lain hengen mukaisesti toimijoiden tulisi olla suunnitteluprosessien sisällä tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen kehittämislinjauksia ja -toimenpiteitä suunnittelemassa ja toteuttamassa. Suunnittelun tulosten odotetaan olevan kokoavia, eri toimijoiden varojen käyttöön vaikuttavia ja konkreettisia.

Vuorovaikutus liittyy eri suunnitteluprosesseihin. Näitä ovat maakuntasuunnitelman, maakuntaohjelman, maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelman, maakuntakaavan sekä muiden aluekehitysasiakirjojen laadinta. Suomen liitetyä Euroopan unioniin on suuri osa yhteistyöstä kohdistunut rakennerahasto-ohjelmien laadintaan ja toteutukseen. Alueiden kehittämislainsäädännön mainittujen suunnittelu- ja ohjelmaprosessien vastuu on maakuntien liitoilla, joten ne vastaavat myös prosessien suunnittelusta niin, että ne ovat riittävän vuorovaikutteisia.

Maakuntien liittojen kanssa tehtävän yhteistyön lisäksi alueelliseen yhteistyöhön liittyy liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan yhteistyötä myös TE-keskusten ja ympäristökeskusten kanssa.

Yhteistyön kehittäminen

Maakuntaliittojen sekä liikenne ja -viestintäministeriön hallinnonalan välisessä yhteistoiminnassa keskeisiä teemoja ovat toisaalta maakuntien kehityksen tukeminen ja toisaalta valtakunnallisesti liikennejärjestelmän kehittäminen asetettujen valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti. Muiden liikennemuotojen kuin tieliikenteen osin puutteellinen käsittely alueellisissa suunnitteluprosesseissa tuo tarpeen selvittää, miten alueelliset kehittämistarpeet voidaan välittää valtakunnalliseen liikennepoliittiseen suunnitteluun ja strategiaan linjauksiin. Tällä puolestaan saattaa olla vaikutusta liikennehankkeiden resurssointiin sekä poikkihallinnolliseen yhteiskuntapoliittisten linjausten määrittelyyn.

Alueellisessa yhteistyössä painottuu luonnollisesti tieliikenne- ja tieverkkonäkökulma, joten se edellyttää Tiehallinnolta läheisempää ja tiiviimpää yhteistyötä kuin muilta väylävirastoilta. Toisaalta kaikkien liikennemuotojen vastuutohjojen on omien toimien priorisoimiseksi ja yhteensovittamiseksi tunnettava valtakunnalliset sekä alueelliset tarpeet ja odotukset.

Väylävirastojen ja lääninhallitusten liikenneosastojen osallistuminen maakuntien suunnitteluun on tärkeää maakuntasuunnitelma-, maakuntaohjelma- ja maakuntakaavatasoilla. Maakuntaohjelmien toteuttamissuunnitelmapirosessiin osallistuminen voi toteutua maakunnan yhteistyöryhmässä toimivien liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan edustajien kautta. Maakunnan yhteistyöryhmissä on useimmiten vain tiepiirien edustus.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla:

- **Liikenne- ja viestintäministeriö on velvoittanut maakuntien yhteistyöryhmissä olevat tiepiirien edustajat hallinnonalaan edustajina huolehtimaan koko hallinnonalan suunnittelun koordinoinnista maakuntatasolla. Tiepiirin edustaja huolehtii, että liikenne- ja viestintäministeriön näkökulmat sekä virastojen ja lääninhallitusten liikenneosastojen ohjelmat tulevat päätöksenteossa huomioitua. Yhteistyön tiivistämiseksi tiepiirit järjestävät hallinnonalan alueellisia tapaamisia, joissa käsitellään maakunnan alueen suunnittelu yhteistyötä sekä ohjelmien ja suunnitelmien yhteensovittamista.**
- **Kaikkiin väylävirastoihin ja lääninhallitusten liikenneosastoihin on nimetty maakunnittain maakuntayhdyskunnat, jotka toimivat kontaktipintoina maakuntien liittojen suuntaan.**
- **Hallinnonalan väylävirastojen ja lääninhallitusten liikenneosastojen osallistumista maakuntasuunnitelmien, maakuntaohjelmien ja maakuntakaavojen valmisteluun parannetaan.**
- **Liikenne- ja viestintäministeriön sekä väylävirastojen vetämissä valtakunnallisissa kehittämisprojekteissa ja työryhmissä hyödynnetään tehokkaasti myös maakuntien liittojen ja virastojen aluehallinnon edustajien asiantuntemusta.**
- **Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala tukee maakuntien liittoumien liikennejärjestelmäsuunnittelua ja kannustaa hankkeiden priorisointia maakuntien yhteistyönä.**

- Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa säännöllisin välein hallinnonalansa virastojen, lääninhallitusten liikenneosastojen ja maakuntien liittojen välisen yhteistyön toimivuutta.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen yhteistyön välineenä

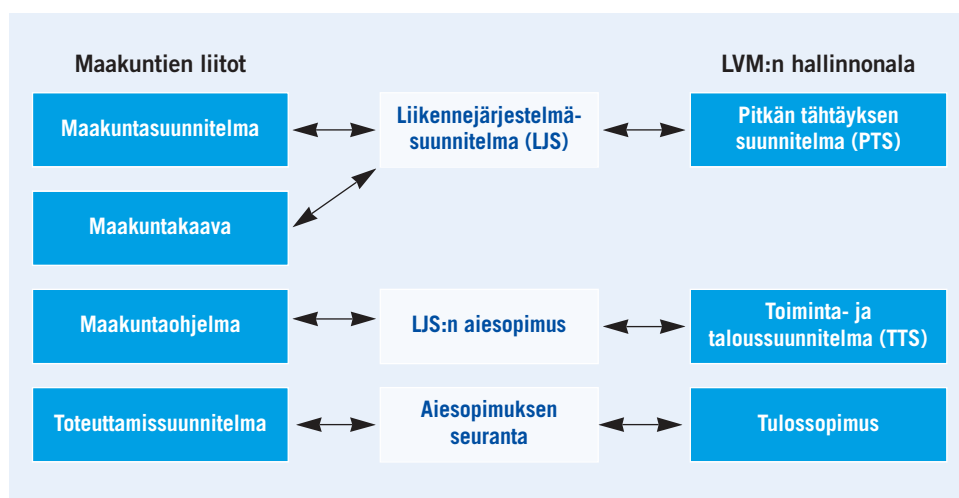
Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kannalta toimivien alueellisen suunnittelun yhteistyöfoorumi on maakunnallinen ja seudullinen liikennejärjestelmäsuunnittelu. Näihin suunnitteluprosesseihin on kattavasti osallistunut koko hallinnonala. Prosesseissa on päästy syvälliseen ja monipuoliseen vuorovaikutukseen myös liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maankäytön suunnittelun kesken. Suunnitelmat ja niistä laaditut aiesopimukset toimivat hyvin maakuntaohjelmien ja niiden toteuttamissuunnitelmien valmistelun pohjana ja luovat hyvän kokonaiskuvan seudun logistisesta järjestelmästä ja sen vaikutuksista elinkeinoelämän kuljetusolosuhteisiin ja kansalaisten liikkumiseen sekä vaihtoehtoista ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

Pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnittelua tulisi lisätä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Pitkäjänteisempi liikennepoliittinen visiointi helpottaisi myös maakunnallista kehittämistyötä (esimerkiksi maakuntasuunnitelmien painopisteiden määrittelyä) ja jopa parantaisi linjausten toteutumista niiden sisältyessä myös maakunnallisiin suunnitelmiin.

Maakuntien suunnittelujärjestelmässä ja hallinnonalan eri aikajänteisessä suunnittelussa sekä maakunnallisissa ja seudullisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa käsitellään samoja asioita. Eri prosessien yhteenkytkennän parantamisella on saavutettavissa merkittäviä etuja.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla:

- Parannetaan yhteistyössä maakuntien liittojen kanssa maakuntasuunnitelman ja maakuntakaavan sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteenkytkentää keskenään ja naapurimaakuntien vastaavien suunnitelmien kanssa. Parannetaan valtakunnallisen liikenteen käsittelyä suunnitelmissa.
- Tuetaan maakuntien liittoja ja keskeisiä kaupunkiseutuja, jotta kaikkiin maakuntiin laaditaan joko maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat tai seudullisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka yhteensä kattavat koko maakunnan.
- Kaikki hallinnonalan virastot ja lääninhallitusten liikenneosastot osallistuvat liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaan myös rahoituksellisesti liikenteellisen roolinsa ja kehittämistarpeiden mukaisesti kullakin suunnittelualueella. Lääninhallitusten liikenneosastojen rahoitusta uudistetaan niin, että se mahdollistaa suoran osallistumisen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.
- Edistetään yhteistyössä maakuntien liittojen kanssa liikennejärjestelmän aiesopimusten kytkentää osaksi maakuntaohjelmajärjestelmää ja sen seuranta.



Kuva 2. Maakuntien ja liikenne- ja viestintäministeriön virastojen suunnittelujärjestelmien sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteenkytkentä.

5.3 Alueellisena yhteistyönä päätettävät toimet ja rahoituksen kohdentuminen

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on lukuisia momentteja, joilla on aluekehitysvaikutusta. Sellaisia määrärahoja, joiden alueellisesta kohdentumisesta voitaisiin päättää lähinnä alueellisin perustein, on kuitenkin varsin vähän. Määrärahojen käytön ensisijainen tavoite on tasapuolinen palvelujen saatavuus eri puolilla maata. Esimerkiksi valtaosa perustienpidon määrärahojen käytöstä määräytyy valtakunnallisten toimintalinjojen mukaisesti (tieverkon hoito, ylläpito ja liikenteen hallinta sekä hallinto).

Määrärahat, joiden käytöstä voidaan päättää alueellisesti eri tahojen yhteistyönä, ovat

- perustienpidon uus- ja laajennusinvestoinnit (osa momentista 31.24.21) ja
- EU:n rakennerahastojen valtion rahoitusosuus (momentti 31.99.62).

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointeja lisäämällä voitaisiin tehokkaasti vaikuttaa hyvän elämän edellytyksiin ja alueiden kehittämiseen. Etusijalla ovat liikenneturvallisuuskohteet, joita ohjataan vaikuttavuustavoittein. Jos rahaa jää, alueellista kehitystä tuetaan investoinnein, jotka tukevat kuntien maankäyttöä, edistävät elinkeinoelämän kuljetuksia, parantavat liikenneturvallisuutta, edistävät joukko-liikennettä jne. Kohteet sisällytetään maakuntaohjelmien toteutussuunnitelmiin. Päätöksen kohteista tekee kuitenkin edelleen tiepiiri. Tällä hetkellä uus- ja laajennusinvestointeihin on käytettävissä noin 50 miljoonaa euroa koko maassa vuosittain.

Tiepiirien alue käsittää 1–3 maakuntaa. Tiepiirien sisällä voidaan ajatella, että perustienpidon uus- ja laajennusinvestointien rahoitus jakautuu maakunnille pitkällä aikavälillä liikennesuoritteiden mukaan. Lyhyellä aikavälillä investointien suuntautuminen aiheuttaa jako-osuuksien vaihtelua.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen edellyttämää liikenneturvallisuuden parantamistavoitetta ei käytettävissä olevalla rahoituksella saavuteta. Alueiden kehittämistä tukevien ja edistävien investointien toteuttaminen perustienpi-

don rahoituksella on nykyisin hyvin vähäistä. Kun etusijalla ovat hoito, ylläpito ja liikenneturvallisuusinvestoinnit, ei muuhun juuri ole mahdollisuutta. Toisaalta myös oikein kohdennetuilla hoidon ja ylläpidon toimilla on merkittävää aluekehitysvaikutusta. Ne pitävät olemassa olevan tiestön käytettävissä ja tukevat siten ihmisten hyvinvointia ja elinkeinoelämää alueille.

Laajennus- ja uusinvestointeihin on käytettävissä myös muita rahoituslähteitä, kuten työllisyysrahoitus ja kuntien rahoitus. Työllisyysrahoituksen käyttökohteet vaihtelevat alueittain. Lähtökohtana on yleensä työpaikkojen luominen tai säilyttäminen. Kunnat osallistuvat hankkeisiin normaaliin kustannusjakoperiaatteiden lisäksi lähinnä maankäytön kehityksen aiheuttamiin välttämättömiin investointeihin sekä normaalia laatutasoa tasokkaampien ratkaisujen rahoitukseen.

Alueen kehittämistä tukevat toimenpiteet rahoitetaan useista eri lähteistä. Talousarviossa osoitettu perustienpidon rahoitus on alueiden kehittämisen näkökulmasta riittämätön. Muiden rahoituslähteiden tehokkaan käytön edellytyksenä on hyvä alueellinen yhteistyö.

EU:n rakennerahasto-ohjelmat

EU:n rakennerahasto-ohjelmien rahoitus kohdennetaan elinkeinoelämän ja kuljetusten kannalta keskeisiin kohteisiin. Rahoituksella tehdään teollisuus- ja terminaalialueiden liittymäjärjestelyjä, kuljetusten kannalta tärkeän tieverkon parantamista ja kelirikkoheittojen vähentämistä sekä matkailuteiden parantamista.

Rautateillä rakennerahastojen avulla rahoitetuista hankkeista on vain vähän kokemusta. Etelä-Savon maakunta on kohdennanut rahoitusta junien ajonopeuksien nostoon Kouvolan ja Mikkelin välisellä rataosalla. Kokemusten mukaan on keskeistä, että yhteistyö osapuolten välillä alkaa mahdollisimman varhain, jotta käytetyistä rahoista saadaan tarkoitettu hyöty.

Ratahallintokeskus on esittänyt vuosien 2005–2006 maakuntaohjelmien toteuttamissuunnitelmiin rakennerahastokohteiksi Kainuun maakuntaliiton alueella Kontiomäen kuorma-alueen siirron Laajakankaalle sekä Pohjois-Karjalan maakuntaliiton alueella tasoristeysten poiston suunnittelun ja toteutuksen.

Rakennerahasto-ohjelman kohteista päätetään maakuntien yhteistyöryhmissä, joissa on mukana liikennesektorin

edustus. Merkittävin rooli päätöksenteossa on maakuntienliitoilla, jotka johtavat ohjelmien suunnittelua ja toteuttamista.

EU:n Interreg IIIA-ohjelman rahoituksella parannetaan raja-asemayhteyksien kuntoa, sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta sekä raja-asema-alueiden liikennejärjestelyjä. Rahoituksella parannetaan myös Suomenlahden kansainvälisten meriväylien turvallisuutta ja ympäristöhaittojen ehkäisyä. Toteutettavat kohteet päättää ylimaakunnallinen hallintokomitea, jossa ovat edustettuina asianomaiset maakuntaliitot ja myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala.

Hankkeisiin käytettävissä oleva liikenne- ja viestintäministeriön rahoitus vaihtelee vuosittain ja alueittain. Vuonna 2004 se on 6,7 miljoonaa euroa ja vuonna 2005 10,8 miljoonaa euroa. Hankkeisiin saadaan suunnilleen vastaava määrä EU-rahoitusta.

Myös muissa Interreg-ohjelmissa voi olla liikennehankkeita. Niitä ei kuitenkaan rahoiteta liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla.

EU:n rakennerahasto-ohjelmat täydennettynä kansallisella rahoituksella ovat merkittävä rahoituslähde erityisesti elinkeinoelämän kehittymistä ja työpaikkojen lisäämistä ja säilyttämistä edistävissä hankkeissa.

Erytyisesti elinkeinoelämän ja maankäyttösuunnitelmien toteutumisen edistämiseksi kunnat ja yritykset osallistuvat kustannuksiin hyötyjä maksaa periaatteella. TE-keskukset rahoittavat myös näitä yhteishankkeita.

Vaikutukset TTS-kaudella:

Alueiden kehittymisedellytykset säilyvät TTS-kaudella lähes ennallaan. Perustienpidolle asetettua liikenneturvallisuustavoitetta on vaikea saavuttaa. Käytettävissä olevalla rahoituksella ei pystytä riittävästi tukemaan alueiden kehittymistä eikä jo nykyäänkin puutteellisia yhteyksiä kasvavilla kaupunkiseuduilla. Interreg-hankkeilla on saatu parannettua raja-alueiden ja -väylien pieniä ongelmia.

Ministerityöryhmän mietinnössä esitettyjen hankkeiden ja teemapakettien toteuttaminen saisi aikaan liikenneturvallisuutta ja alueiden kehittymismahdollisuuksia parantavia vaikutuksia.

6. Tutkimus- ja kehittämistoiminta



Tiehallinnossa on valmistunut tutkimus *Tie- ja liikenneolojen alueelliset merkitykset*, jossa tienpidon alueellisia vaikutuksia on tarkasteltu yksilön hyvinvoinnin ja alueen hyvinvoinnin näkökulmasta. Yksilön hyvinvoinnin näkökulmasta on keskeistä saavuttaa hyvän elämän edellytysten kannalta välttämättömät toiminnot ja palvelut. Alueen hyvinvointi liittyy yritysten toimintaedellytyksiin ja alueellisiin vetovoimatekijöihin.

Tutkimuksen mukaan tienpidon alueellisten vaikutusten kannalta oleellisia, tie- ja liikenneoloihin liittyviä tekijöitä ovat työssäkäyntialueiden toimivuus, palvelujen saavutettavuus, alueiden väliset yhteydet, alueiden elinvoimaisuus sekä kuljetusten tehokkuus ja täsmällisyys. Työssä muodostettu tarkastelukehikko antaa karkean vastauksen siihen, miten alueelliset vaikutukset ilmenevät ja mihin liikkumistarpeisiin tai tieverkon osiin vaikutukset kohdistuvat. Sen sijaan se ei määrittele, mihin väestöryhmiin vaikutukset kohdistuvat ja miten vaikutukset paikantuvat. Tutkimuksessa otetaan kantaa myös liikennesektorin rooliin alueellisessa kehittämisessä, toimijoiden vaikutusmahdollisuuksiin sekä analysoidaan muutamien maakuntien alueellisia kehittämissuunnitelmia ja niiden liikenteellistä alueprofiilia.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on parhaillaan tekeillä tutkimus *Eriytyvä ja erikoistuva alueellinen kehittäminen*, jossa selvitetään,

- miten eri alueilla eri viranomaiset ajattelevat alueellista kehittämisestä ja siihen liittyvästä problematiikasta ja millaisia alueellisen kehittämisen lähtökohdat ovat, sekä
- millaiseen alueellista kehitystä ja kehittämistä koskevaan näkemykseen voidaan pohjata liikennepoliittisia toimenpiteitä ja millaista tietoa on käytettävissä selitettäessä liikennepoliittisten toimien ja aluekehityksen välistä suhdetta.

Tutkimuksen alustavien tuloksien mukaan liikennepoliittisia toimia suunniteltaessa on alueiden erityispiirteet huomiotava nykyistä paremmin. Samanlainen toimenpide voi vaikuttaa eri tavoin erilaisilla alueilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla jatketaan ja vahvistetaan alueellista tutkimusta, jotta alueiden erityispiirteitä voitaisiin ottaa toiminnan suunnittelussa entistä paremmin huomioon. Tutkimustoiminta ohjelmoidaan

yhdessä kaikkien väylävirastojen kanssa kattamaan liikenteen kaikki osa-alueet, jolloin se palvelee paremmin koko hallinnonalan toimintaa ja muun muassa liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt elokuussa 2004 kolmivuotisen joukkoliikenteen tutkimusohjelman. Ohjelman tavoitteena on kehittää joukkoliikennehankkeiden sekä -ohjelmien vaikutusarviointikehikkoa ja nykyistä parempia työkaluja joukkoliikennepoliitiikan sekä joukkoliikennehankkeiden vaikutusten arviointiin. Tutkimusohjelmassa analysoidaan joukkoliikenteen yhteiskunnallisia, taloudellisia, alueellisia sekä sosiaalisia vaikutuksia sekä kehitetään arviointimenetelmiä.

Tie- ja katuverkon sähköinen tietojärjestelmä on valmistunut Tiehallinnossa. Vuoden 2005 alusta kunnilla on mahdollisuus hyödyntää järjestelmää liikenteen sähköisten palvelujen kehittämisessä.

Liite 1 Käynnissä olevat hankkeet

	Avataan liikenteelle	Kustannukset (milj. €)
Tiehankeet		
E18 Kehä III Lentoasema–Tikkurila	2004	61
E18 Lohja–Lohjanharju	2005	59
Vt 3 Tampereen läntinen ohikulkutie, 1. vaihe	2005	57
Vt 4 Jyväskylä–Kirri	2005	21
Vt 4 Lahti–Heinola	2005	41
Vt 5 Joroinen–Varkaus	2005	27
Vt 6 Koskenkylä–Kouvola	2005	54
Vt 8 Raision kohta	2005	14
Vt 13 Nuijamaan raja-aseman tieyhteys	2005	15
yhteensä		349
Elinkaarimallilla:		
E18 Muurla–Lohja (rakentamiskust. noin 335 milj. euroa)	2009	700
yhteensä		1 049
Ratahankeet		
Oulu–Rovaniemi	2004	46
Oulu–Iisalmi/Vartius, sähköistys	2006	71
Kerava–Lahti, oikorata	2006	331
Radioverkon rakentaminen	2005	41
Rataverkon kulunvalvonta	2006	53
yhteensä		542
Vesiväylähankkeet		
Naantalın väylä	2004	7
Loviisan väylä	2004	3
yhteensä		10
Liikennemuotojen yhteinen hanke		
Vuosaaren sataman liikenneväylät	2008	207
käynnissä olevat yhteensä		1 808

Liite 2 Ministeriöryhmän ehdottamat teemapaketit vuosina 2005–2007 (kustannusarviot ministeriöryhmän mukaiset).

Tieteemat

- Koulumatkojen edellytysten parantaminen maaseututaajamissa 30 milj. euroa (63 kpl)
- Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen 30 milj. euroa (10 kpl)
- Pääteiden turvallisuuden parantaminen 40 milj. euroa (13 kpl)
- Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen 60 milj. euroa (8 kpl)
- Joukkoliikenteen edistäminen pääkupunkiseudulla 32 milj. euroa (4 kpl)

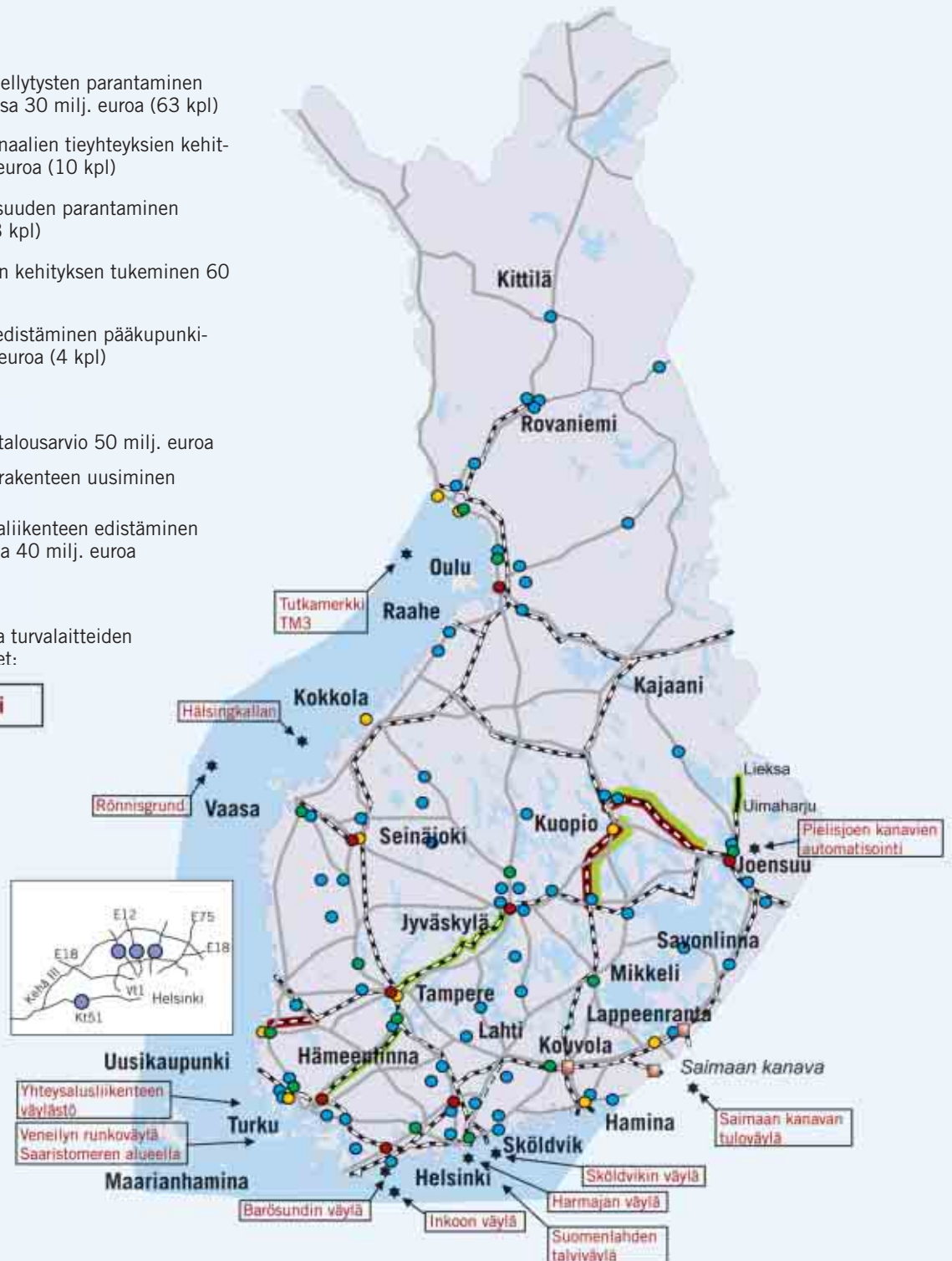
Ratateemat

- ▬ Vuoden 2004 lisätalousarvio 50 milj. euroa
- ▬ Yli-ikäisen päällysrakenteen uusiminen 100 milj. euroa
- ▬ Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen itäisessä Suomessa 40 milj. euroa

Vesiväylät

Pienet väylästön ja turvalaitteiden kehittämishankkeet:

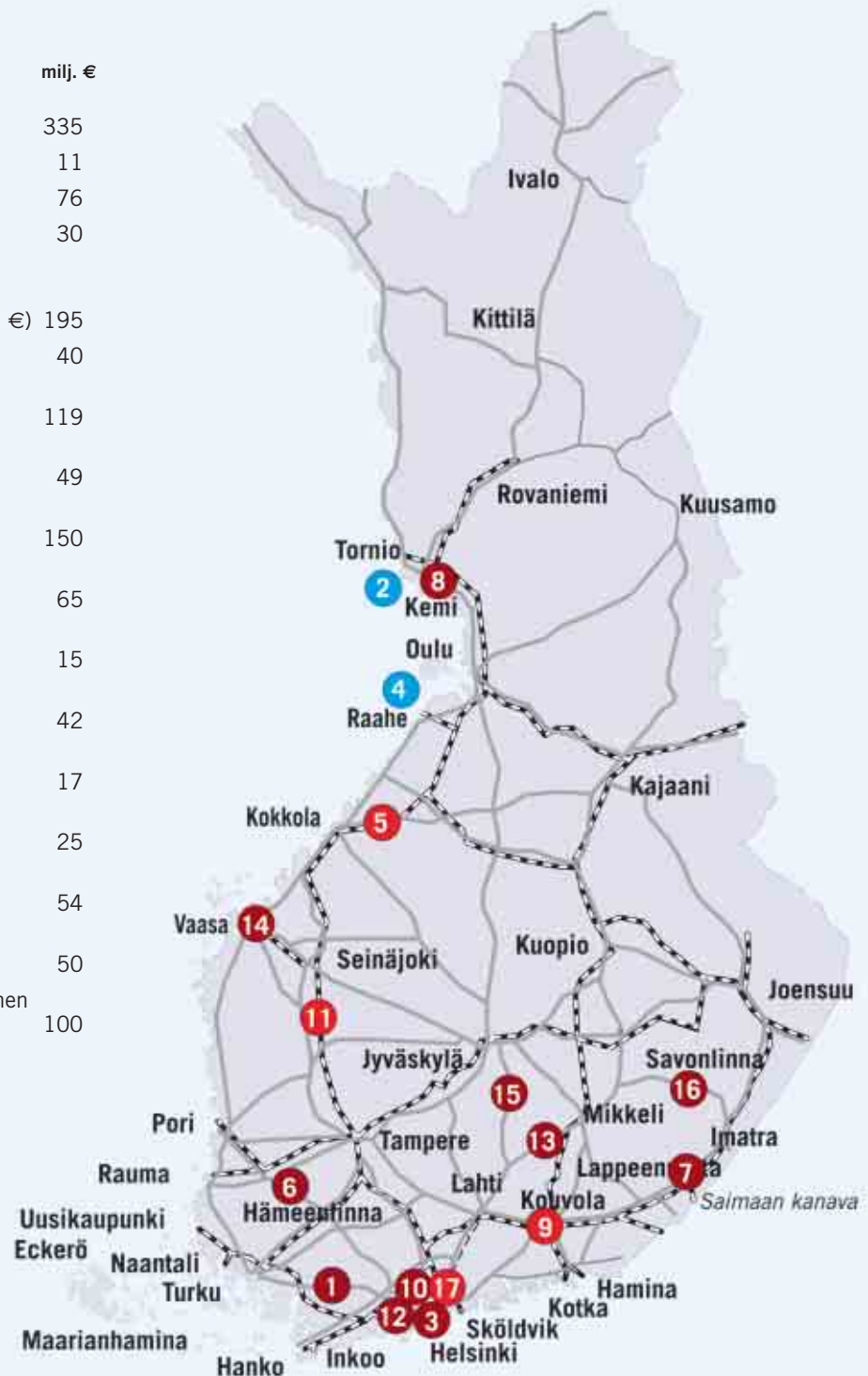
★ **Hankkeen nimi**



**Liite 2 Ministerityöryhmän ehdottamat isot investoinnit vuosina 2005–2007
(kustannusarviot ministerityöryhmän mukaiset).**

	milj. €
1 E 18 (valtatie 1) Muurla–Lohja	335
2 Tornion meriväylä	11
3 Hakamäentien parantaminen	76
4 Raahen meriväylä	30
5 Rataosuus Seinäjoki–Oulu palvelutason parantaminen vaihe 1 (koko hanke 400 milj. €)	195
6 Valtatie 2 Vihti–Pori	40
7 Valtatie 6 Lappeenranta–Imatra	119
8 Valtatie 4 Kemin kohta ja sillat	49
9 Rataosan Lahti–Luumäki palvelutason parantaminen	150
10 Kehä 1 Turunväylä–Vallikallio	65
11 Rataosan Tampere–Seinäjoki palvelutason parantaminen	15
12 Kantatie 51 Kirkkonummi–Kivenlahti	42
13 Valtatie 5, Lusi–Mikkeli puuttuvat parannustyöt	17
14 Valtatie 8, Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa	25
15 Valtatie 4 Lusi–Vaajakoski	54
16 Valtatie 14 Savonlinnan keskusta	50
17 Ilmalan ratapihan uudistaminen (edellyttää lisätarkastelua)	100

- Tiehankkeet
- Ratahankkeet
- Vesihankkeet



Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Puhelin (09) 16002

www.mintc.fi