

Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä: pj. ministeri Anu Vehviläinen, sihteerit ylijohdaja Juhani Tervala ja neuvotteleva virkamies Juha Parantainen		Selonteko	
		Toimeksiantaja	
		Valtioneuvosto (hallitusohjelma)	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi			
Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle			
Tiivistelmä			
<p>Hallitus antoi 27.3.2008 eduskunnalle ensimmäisen liikennepoliittisen selonteon. Hallituksen liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä liikenneministeri Anu Vehviläisen johdolla on ohjannut selonteon valmistelua. Vaalikausien alussa laadittavista liikennepoliittisista selonteista on tarkoitus tehdä pysyvä käytäntö.</p> <p>Selonteon laadinnan keskeinen päämäärä on liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden lisääminen. Nyt laaditussa liikennepoliittisessa selonteossa on samalla kertaa päätetty nelivuotisen vaalikauden liikenneinvestoinneista ja niiden rahoittamisesta. Tämä antaa aiempaa paremmat mahdollisuudet suunnitella ja toteuttaa hankkeita pitkäjänteisesti niin, että myös maarakennusmarkkinoiden suhdannetilanne voidaan ottaa huomioon.</p> <p>Selonteossa tarkastellaan muun muassa elinkeino- ja ilmastopolitiikkaa, joukko- ja kevytliikennettä, liikenneturvallisuutta, kuljetusmarkkinoita sekä liikenneverkkoa ja sen rahoitusta. Selonteko sisältää myös vaalikauden investointiohjelman ja listan myöhemmistä hankkeista, joiden suunnittelua on tarpeen viedä eteenpäin. Vuoteen 2011 ulottuvalla vaalikaudella alkaa kaikkiaan 17 liikenneinvestointia arvoltaan noin 1,9 miljardia euroa. Tämän lisäksi hallitus varautuu enintään 200 miljoonan euron valtionapuun Länsimetron rakentamiselle. Budjettirahoitusta täydentäviä, liikenneinvestointien uusia rahoitusmuotoja otetaan käyttöön ja selvitetään. Vaalikaudella aloitetaan kaksi uutta elinkaarihanketta. Paikannustekniikkaan perustuvien tienkäyttömaksujen mahdolliselle käyttöönotolle ensi vuosikymmenellä luodaan valmiudet. Ruuhkamaksun käyttöönottoa Helsingin seudulla selvitetään.</p> <p>Ilmastonmuutoksen hillintä on liikennepolitiikan keskeisin haaste tulevina vuosikymmeninä. Liikennepoliittisessa selonteossa esitetään liikenteen ilmastopolitiikan yleiset suuntaviivat ja keskeisimmät liikennepoliittiset keinot ilmaston muutoksen hillinnässä.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
liikennepolitiikka, liikenne, logistiikka, elinkeinopolitiikka, ilmastonmuutos			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM Juhani Tervala			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkajulkaisu)	978-952-201-729-1 (painotuote) 978-952-201-730-7 (verkkajulkaisu)
Kokonaissivumäärä (painotuote)	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
74	suomi		julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Liikenne- ja viestintäministeriö		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen: ordf. minister Anu Vehviläinen, sekreterare överdirektör Juhani Tervala och konsultativ tjänsteman Juha Parantainen		Typ av publikation Redogörelse	
		Uppdragsgivare Statsrådet (regeringsprogrammet)	
		Datum då organet tillsattes	
Publikation Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020. Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen.			
Referat Regeringen överlämnade den 27 mars 2008 den första trafikpolitiska redogörelsen till riksdagen. Regeringens trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgrupp under ledning av trafikminister Anu Vehviläinen har lett beredningen av redogörelsen. Meningen är att trafikpolitiska redogörelserna som utarbetas i början av valperioderna blir en bestående praxis. I utarbetandet av redogörelsen är det centrala målet en långsiktigare trafikpolitik. I denna trafikpolitiska redogörelse har det samtidigt beslutats om trafikinvesteringarna och finansieringen av dem under den fyra år långa valperioden. Detta ger bättre möjligheter än förr att planera och genomföra projekt på en lång sikt så att även konjunkturläget inom mark- och anläggningsbyggandet kan beaktas. I redogörelsen betraktas bl.a. närings- och klimatpolitiken, kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, trafiksäkerheten, transportmarknaden och trafiknätet och finansieringen av det. Redogörelsen innehåller också ett investeringsprogram för valperioden och en lista över senare projekt där det är viktigt att deras planering förs framåt. Under valperioden som sträcker sig till 2011 börjar sammanlagt 17 trafikinvesteringar vars värde är ca 1,9 miljarder euro. Dessutom kommer regeringen att förbereda sig att bevilja statsbidrag på högst 200 miljoner euro till byggandet av västmetron. Nya finansieringsformer som kompletterar budgetfinansieringen av trafikinvesteringar kommer att tas i bruk och utredas. Under valperioden inleds två nya livscykelprojekt. Det ska skapas beredskap för ett eventuellt ibruktagande av vägavgifter som införs på nästa årtionde och som baserar sig på positioneringsteknik. Införande av trängselavgift på Helsingforsregionen ska utredas. Dämpningen av klimatförändringen är den mest centrala utmaningen i trafikpolitiken under de kommande årtiondena. I den trafikpolitiska redogörelsen presenteras de allmänna riktlinjerna för klimatpolitiken i trafiken och de viktigaste trafikpolitiska sätten att dämpa klimatförändringen.			
Nyckelord trafikpolitik, transport, logistik, näringspolitik, klimatförändring			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Juhani Tervala.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 17/2008		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-729-1 (trycksak) 978-952-201-730-7 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 74	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body)		Type of publication	
Ministerial working group on transport and communications, chair: Minister Anu Vehviläinen, secretaries: Director-General Juhani Tervala and Ministerial Adviser Juha Parantainen		Report	
		Assigned by	
		Government (government programme)	
Date when body appointed			
Name of the publication			
Transport policy guidelines and transport network investment and financing programme until 2020. Government transport policy report to Parliament			
Abstract			
<p>On 27 March 2008 the Finnish Government submitted its first report on transport policy to Parliament. The report was prepared under the leadership of the ministerial working group on transport and communications chaired by Ms Anu Vehviläinen, Minister of Transport. In future a Government transport policy report will become a standard practice and a report will be issued to Parliament in the beginning of every parliamentary term.</p> <p>A key aim of the report is to improve long-term sustainability in transport policy. The report also includes decisions on transport investments and their financing for the current four-year parliamentary term. This will provide better opportunities for planning and implementing long-term projects and taking the economic fluctuations in the civil engineering market into consideration.</p> <p>The report discusses such issues as economic, industrial and climate policies, public transport, walking and cycling, traffic safety, transport markets, transport network and its financing. The report also includes an investment programme for this parliamentary term and a list of projects that should be addressed. In the parliamentary term until 2011 a total of 17 transport projects worth around 1.9 billion euros will be launched. In addition, the Government prepares to provide state aid of 200 million euros, at the most, for an extension of the metro line in Helsinki. New financing tools for transport investments that complement budget funding will be examined and introduced. Two new PPP projects will be launched in this parliamentary term. Resources and conditions for introducing positioning-based road user charges in the next decade will be secured. Possibilities to introduce a congestion charge in the Helsinki metropolitan area will be examined.</p> <p>In the next decades controlling climate change will be a key priority in transport policy. The transport policy report presents the general guidelines for climate policy in the transport sector and the most important transport policy means to control the change.</p>			
Keywords			
transport policy, transport, logistics, industrial policy, climate change			
Miscellaneous			
Contact person at the Ministry: Juhani Tervala			
Serial name and number		ISSN	ISBN
Publications of the Ministry of Transport and Communications 17/2008		1457-7488 (printed version)	978-952-201-729-1 (printed version)
		1795-4045 (electronic version)	978-952-201-730-7 (electronic version)
Pages, total (printed version)	Language	Price	Confidence status
74	Finnish		Public
Distributed and published by			
Ministry of Transport and Communications			

Sisältö

JOHDANTO	4
1 LIIKENNEPOLITIIKAN SISÄLTÖ JA KESKEISET TAVOITTEET	5
2 TOIMIVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ TUKEE ELINKEINOELÄMÄÄ JA TALOUDEN KASVUA	7
TEOLLISUUS, KAIVOSTOIMINTA JA KAUPPA.....	8
METSÄTEOLLISUUS JA PUUHUOLLON TURVAAMINEN.....	9
KAUTTAKULKULIIKENNE VENÄJÄLLE.....	9
MATKAILUSSA SUURI MAHDOLLISUUS	10
3 LIIKENNEPOLITIikka JA ILMASTONMUUTOS	11
VALTIONEUVOSTON TYÖNJAKO LIIKENTEEN ILMASTOPOLITIIKAN MÄÄRITTELYSSÄ	11
LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖT SUOMESSA	11
KANSAINVÄLISET SOPIMUKSET PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISEKSI	12
PÄÄSTÖKAUPPAJÄRJESTELMÄ.....	12
EU:N LINJAUKSET	13
LIIKENTEEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN	13
LIIKENNE JA YHDYSKUNTARAKENNE	15
PÄÄKAUPUNKISEUDUN JA ISOJEN KAUPUNKIEN ERITYISKYSYMYKSIÄ	15
ILMASTONMUUTOKSEN VAIKUTUKSET LIIKENNEVÄYLIIN	15
4 JOUKKO- JA KEVYTLLIENNE HOUKUTTELEVIKSI VAIHTOEHDOIKSI	17
JOUKKOLIIKENTEEN MARKKINAOSUUDEN KEHITYS	17
JOUKKOLIIKENTEEN KILPAILUKYVYN PARANTAMINEN.....	18
PITKÄT JOUKKOLIIKENNEMATKAT	18
KAUPUNKISEUTUJEN JOUKKOLIIKENNE	21
HAJA-ASUTUSALUEIDEN LIIKENNE.....	21
KEVYT LIIKENNE.....	22
MATKAKETJUIJEN ESTEETTÖMYYS	22
5 LIIKENNETURVALLISUUS KESKIÖÖN	23
TIELIIKENTEEN TURVALLISUUS.....	23
TASORISTEYSONNETTOMUUDET	25
6 SUJUVAT YHTEYDET RAJOJEN YLI	26
SUOMEN LIIKENTEELLISET ERITYSPIIRTEET	26
EU:N LIIKENNEVERKOT	28
MERENKULUN TURVALLISUUS ERITYISESTI ITÄMEREN ALUEELLA	30
7 KULJETUSMARKKINAT TOIMIVIKSI	32
MERENKULKUELINKEINO.....	32
TIEKULJETUSTEN MARKKINAT	34
LINJA-AUTOLIIKENNE	35
TAKSILIIKENNE	35
KULJETTAJIEN JA MUUN LOGISTISEN ALAN TYÖVOIMAN RIITTÄVYYS	35
RAUTATIELIIKENNE	36
LENTOLIIKENNE.....	36

8	LIIKENNEVERKKO SITOO VALTAKUNNAN YHTEEN	37
	LÄHTÖKOHDAT	38
	LIIKENNEVERKON KUNTO	38
	MAANTIEVERKON LAAJUUS	39
	RATAVERKON LAAJUUS	39
	YKSITYISTIET	39
	SAARISTON YHTEYSALUSLIKENNE	40
	SUOMEN LENTOASEMAVERKKO	40
	PÄÄKAUPUNKISEUDUN LENTOKENTTÄKAPASITEETTI	41
	LIIKENNEINFRASTRUKTUURIN KAPASITEETTI TÄYSKÄYTTÖÖN ÄLYKKÄILLÄ LIIKENNEJÄRJESTELMILLÄ	41
9	TÄYDENTÄVIÄ RAHOITUSMUOTOJA LIIKENNEVÄYLILLE.....	42
	PITKÄJÄNTEISYYTTÄ VÄYLIENPITOON	42
	BUDJETTI- JA VALTUUSMENETTELYN KEHITTÄMISTARPEET	43
	LIIKENNEINVESTOINTIEN RAHOITUSMALLEJA	44
	LIIKENTEEN MAKSUT JA HINNOITTELU	46
	KANSAINVÄLISIÄ KOKEMUKSIA	47
10	LIIKENNEVERKON KUNNOSSAPITO- JA KEHITTÄMISOHJELMA	48
	LIIKENNEVÄYLIEN KUNNOSSAPITO	48
	RAHOITUS PERUSVÄYLÄNPITOON JA YKSITYISTEIHIN	49
	INVESTOINTIOHJELMAN LÄHTÖKOHDAT	50
	INVESTOINTIOHJELMAN LAADINTAPROSESSI JA HANKKEIDEN VALINTAKRITEERIT	51
	VAALIKAUDEN 2007–11 INVESTOINTIOHJELMA	51
	HANKKEET VUODEN 2011 JÄLKEEN	52
	TILAVARAUKSET MAANKÄYTTÖSUUNNITELMIA VARTEN	54
	TEEMAHANKKEET	54
	VAALIKAUDEN INVESTOINTIOHJELMAN RAHOITUS	54
11	LIIKENNEPOLITIIKAN LINJAUKSIA VUOTEEN 2020	55
	A. RAHOITUKSEN PERIAATTEET JA PITKÄJÄNTEISYYS.....	56
	B. ALUEIDEN JA ELINKEINOJEN MENESTYMISEN TUKEMINEN.....	57
	C. ILMASTONMUUTOS JA JOUKKOLIKENNE	58
	D. LIIKENNETURVALLISUUS.....	59

LIITTEET Vaalikauden 2007–11 investointiohjelman hankkeiden kuvaukset

JOHDANTO

Liikenne- ja viestintäministeriö alkoi keväällä 2007 valmistella hallitusohjelman mukaista liikennepoliittista selontekoa. Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelman mukaan ”Hallitus linjaa vaalikauden alussa eduskunnalle annettavalla selonteolla liikennepoliittikan pitkän aikavälin suuntaviivat. Selonteko pitää sisällään vaalikauden 2007–2011 väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaan perustuvan pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelman. Samassa yhteydessä selvitetään budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönotto väyläinvestointeihin.”

Selonteon valmistelua on johtanut liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä. Työryhmään ovat kuuluneet liikenneministeri Anu Vehviläinen (puheenjohtaja), ulkomaankauppa- ja kehitysministeri Paavo Väyrynen, viestintäministeri Suvi Lindén, puolustusministeri Jyri Häkämies, oikeusministeri Tuija Brax ja maahanmuutto- ja eurooppaministeri Astrid Thors.

Selonteon keskeiseksi tavoitteeksi otettiin liikennepoliittikan pitkäjänteisyyden lisääminen. Pitkäjänteisyydellä tarkoitetaan tässä yhteydessä 10–15 vuoden aikajännettä. Selonteon näkökulma kattaa koko liikennejärjestelmän; keskittymistä vain liikenneväyliin on pyritty välttämään. Koska selonteko ulottuu yli vaalikauden, eduskunnan asemaa liikennepoliittikan pitkän aikavälin linjausten määrittelyssä on haluttu korostaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi kesäkuussa 2007 noin 200 liikennealan sidosryhmältä näkemyksiä selonteossa käsiteltävistä asioista. Saatua noin 130 lausuntoa on käytetty lähtöaineistona. Myös ministeriön perustamilta liikennealan foorumeilta ja neuvottelukunnilta (muun muassa pääkaupunkiseudun liikenneneuvottelukunta, liikenneturvallisuusasian neuvottelukunta, infrafoorumi, logistiikkafoorumi, joukkoliikennefoorumi ja lentoliikenteen neuvottelukunta) on saatu näkökohtia selontekoon. Elo-syyskuussa 2007 järjestettiin alueelliset keskustelu- ja kuulemistilaisuudet Oulussa, Joensuussa, Porissa, Riihimäellä ja Kotkassa. Kansanedustajille järjestettiin keskustelutilaisuus lokakuussa 2007.

Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä on käsitellyt selontekoa yksitoista kertaa. Lisäksi työryhmä piti erillisen rahoitusseminaarin. Työryhmä on kuullut asiantuntijoina Rakennusinsinöörien Liitto ry:n puheenjohtajaa Jorma Haapamäkeä ja valtiovarainministeriön valtiosihteeri Raimo Sailasta. Myös SITRA:n yliasiamies Esko Ahon johdolla toimivan metsäteollisuuden ja metsäsektorin toimintaedellytyksiä selvitelleen työryhmän väliraporttia on käytetty tausta-aineistona selontekoa valmisteltaessa.

1 LIIKENNEPOLITIIKAN SISÄLTÖ JA KESKEISET TAVOITTEET

Liikennejärjestelmä koostuu liikenneinfrastruktuurista, liikennevälineistä, liikenteessä olevista ihmisistä ja kuljetettavista tavaroista sekä näihin liittyvistä säädöksistä ja organisaatioista. Liikennepolitiikalla tarkoitetaan kaikkia edellä mainittuihin liikennejärjestelmän osatekijöihin kohdistuvia toimia, joilla edistetään maan kilpailukykyä ja elinkeinoelämän menestymistä sekä ylläpidetään kansalaisten hyvinvointia. Liikennepolitiikka ja liikennejärjestelmä kytkeytyvät tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, erityisesti alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.



Hyvä liikenneinfrastruktuuri ja liikennejärjestelmän toimivuus ovat tärkeitä väestön arkielämän kannalta. Lähes kaikki kansalaiset tekevät päivittäin työ-, koulu-, asiointi- tai vapaa-ajan matkoja – keskimäärin kolme matkaa päivässä. Harvaan asutuilla seuduilla matkojen sujuvuuteen ja turvallisuuteen vaikuttaa eniten tie- ja liikenneolojen laatu. Kaupunkiseuduilla matkojen ja matkaketjujen toimivuutta parantavat etenkin liikenneväylien laatu, laadukkaat joukko-liikenteen ratkaisut ja liikenteen hallinta.

Liikenne kytkee yhteiskunnan toiminnot yhteen ja siksi liikennejärjestelmän laatu vaikuttaa suoraan hyvinvointiin ja talouteen. Talouden kasvu ja elintason nousu ovat tähän asti lisänneet liikennettä ja tarvetta liikenneinvestointeihin. Suomelle liikennejärjestelmä on tärkeä kilpailutekijä, koska maa on laaja ja kuljetusetäisyydet pitkiä. Teollisuus ja asutus ovat sijoittuneet koko maahan ja paljon raskasta tavaraa kuljettavien metsä- ja metalliteollisuuden yritysten osuus tuotannon määrästä on suuri. Pääliikenneyhteyksien riittävä palvelutaso on koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maan kilpailukykyyn kannalta olennaista.

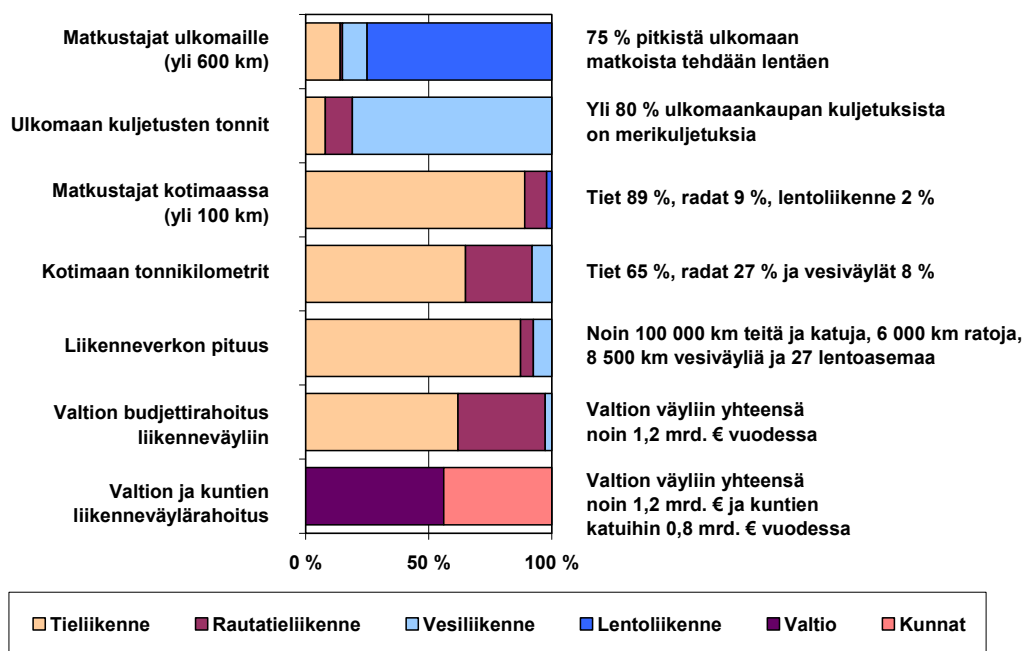
Hyvät liikenneyhteydet ovat alueiden kehittymisen keskeinen edellytys. Liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten haluun sijoittua alueelle ja pysyä siellä. Henkilöliikenteessä matka-ajan lyheneminen tehostaa liikematkoja ja helpottaa myös alueiden ja kuntien verkottumista palvelujen tuottamiseksi yhteistyössä.

Liikenteestä on myös vakavaa haittaa ympäristölle ja ihmisten terveydelle. Haittoja ovat ilmastomuutosta aiheuttavien hiilidioksidipäästöjen lisäksi muut päästöt, melu, yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja väylien estevaikutus. Teiden ja katujen melualueilla asuu noin 750 000, rautatieliikenteen melualueilla noin 50 000 ja ilmailun melualueilla noin 30 000 ihmistä. Melu heikentää elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä ja huonontaa ihmisten terveyttä, hyvinvointia ja toimintakykyä.

Valtaosa – noin 85 prosenttia kaikesta liikennesuoritteesta – kertyy henkilöautoliikenteestä. Henkilöautoilun määrään ja ajoittumiseen sekä autokantaan vaikuttavilla toimilla voidaan merkittävästi parantaa kansalaisten elämän laatua, elinympäristöä ja liikenteen turvallisuutta.

Liikennemuodoilla on omat vahvuutensa. Olennaista on koko matka- tai kuljetusketjun sujuvuus. Tieliikenne on liikennemuodoista joustavin ja varsinkin lyhyet matkat kuljetaan teitse. Rautatieliikenne on kilpailukyisimmillään suurten keskusten välisessä henkilöliikenteessä ja niiden lähiliikenteessä sekä pitkämatkaisissa raskaissa kuljetuksissa esimerkiksi teollisuuslaitoksista satamiin. Meri- ja vesikuljetukset ovat edullisimpia pitkissä kuljetuksissa. Lentoliikenne sopii pitkille matkoille sekä kevyiden ja arvokkaiden tuotteiden kaukokuljetuksiin.

Suomen liikennejärjestelmän tunnuslukuja



Valtio käyttää budjettivaltaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiviin virastoihin. Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitos sekä turvallisuusviranomaiset Ajoneuvohallintokeskus, Ilmailuhallinto ja Rautatievirasto ovat virastomuotoisia ja eduskunta päättää niiden määrärahoista hallituksen esityksen pohjalta.

Finnair Oyj on valtioenemmistöinen pörssiyhtiö. VR-Yhtymä Oy:n valtio omistaa yksin. Näiden ja muiden valtion markkinaehtoisesti toimivien yhtiöiden omistajaohjaus keskitettiin keuhalla 2007 valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolle. Kumpaankin edellä mainituista yhtiöistä valtiolla on niin sanottu strateginen intressi. Tällaisten yhtiöiden omistajaohjaukses-

sa tarvitaan säännöllistä yhteistyötä valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston ja strategisen intressin kannalta keskeisen ministeriön – tässä tapauksessa liikenne- ja viestintäministeriön – välillä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on myös kolme liikelaitosta: lentoasemaverkostoa hallinnoiva Ilmailulaitos sekä Luotsausliikelaitos ja Varustamoliikelaitos. Omistajaohjauksen keinoin valtio huolehtii siitä, että liikelaitokset suoriutuvat julkisesta palvelutehtävästään kustannustehokkaasti ja hallituksen poliittisia linjauksia noudattaen. Liikelaitoksissa ja osakeyhtiöissä valtaa käyttää hallitus, jolla tulee olla omistajien luottamus. Liikelaitosmallin tulevaisuutta selvitetään parhaillaan.

2 TOIMIVA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ TUKEE ELINKEINOELÄMÄÄ JA TALOUDEN KASVUA

Hallituksen talous-, työllisyys- ja elinkeinopolitiikan tavoitteena on lisätä suomalaisten hyvinvointia parantamalla edellytyksiä työllisyyden kohenemiselle ja tuottavuuden paranemiselle. Vahvan talouskasvun ja tuottavuuden aikaansaaminen on välttämätöntä, kun väestö ikäännyy ja julkisten palveluiden tarve lisääntyy. Hallitus ryhtyy tarvittaessa nopeasti elinkeinojen kilpailukyvn turvaaviin toimiin.

Toimiva liikennejärjestelmä ja pitkäjänteinen liikennepolitiikka tukevat elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia ja kilpailukykyä sekä sitä kautta talouskasvua. Elintason nousu tuo liikennepolitiikallamme myös uusia haasteita. Taloudellinen aktiviteetti lisää liikennettä ja kuljetuksia. Liikenteen kasvu edellyttää, että hallitus vastaa ilmastonmuutoksen haasteeseen kestäväillä liikennepoliittisilla toimilla vaarantamatta elinkeinoelämän toimintaa ja kuljetuksia.

Liikennepolitiikan tulee vahvistaa Suomea suotuisana ja kilpailukykyisenä maana yrityksille. Eriyksen tärkeää on luoda edellytykset sujuvalle ja kustannustehokkaalle logistiikalle. Elinkeinoelämälle keskeistä ovat häiriöttömät ja täsmälliset kansainväliset kuljetukset sekä kaupan, elintarviketeollisuuden ja rakennustoiminnan kuljetukset kotimaassa.

Raskaan tehdasteollisuuden osuus bruttokansantuotteesta on Suomessa OECD-maiden korkeimpia. Teollisuuden rakenne yhdessä maamme pitkien etäisyyksien kanssa aiheuttaa sen, että tonnikipometrejä kertyy suhteessa bruttokansantuotteeseen paljon keskeisiin kilpailijamaihin verrattuna. Logistiikkakustannusten hallinta on Suomessa merkittävä kilpailukykytekijä. Logistinen osaaminen ja toimiva liikennejärjestelmä ovat tulevaisuudessa entistä merkittävämpiä kilpailutekijöitä globaalissa taloudessa.

Logistisen tehokkuutensa parantamiseksi Suomen on kyettävä alentamaan kuljetuskustannuksia kilpailijamaihin nähden. Myös huippuosaamista, uutta teknologiaa, innovaatioita sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaa on kyettävä hyödyntämään. Kuljetusmarkkinoiden toimivuus ja avoin kilpailu ovat edellytyksiä kehittyvälle ja kilpailukykyiselle kuljetusjärjestelmälle.

Liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten sijoittumispäätöksiin. Hallituksen on tarvittaessa kyettävä reagoimaan nopeastikin, kun syntyy uutta elinkeinotoimintaa, jolla on liikenneväylätarpeita. Muun muassa kaivannaisteollisuuden uusi nousu edellyttäne valmiuksia infrastruktuuri-investointeihin.

Työvoimapula on logistiikka-alan akuutti ongelma, joka vaatii oikein kohdennettuja koulutus- ja elinkeinopoliittisia toimia lähivuosina. Ala tulee tehdä houkuttelevaksi nuorille. Työperusteista maahanmuuttoakin tarvitaan.

Teollisuus, kaivostoiminta ja kauppa

Yli 80 prosenttia kotimaan tavarakuljetuksista on teollisuuden kuljetuksia. Teollisuus- ja tuotantolaitokset sijaitsevat Suomessa eri puolilla maata ja hyviä liikenneyhteyksiä tarvitaan siksi maan kaikkiin osiin. Teollisuudenalojen ja tuoteryhmien kuljetustarpeet ovat erilaisia ja siksi ne käyttävät eri kuljetusmuotoja. Kotimaan tavaraliikenteessä tiekuljetusta käytetään lähes kaikissa lyhyissä kuljetuksissa sekä elintarvikkeiden, pitkälle jalostettujen tuotteiden ja pienten tavaraerien kuljetuksissa myös pitkällä matkoilla. Rautateitse kuljetetaan varsinkin perusteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita.

Kustannustehokkuus on tärkeää kaikkien teollisuudenalojen kuljetuksille. Täsmällisyys ja nopeus ovat tulleet aiempaa tärkeämmiksi kuljetusten laatutekijöiksi. Kustannustehokkaat kuljetukset edellyttävät, että teiden ja ratojen rakenteen kunto mahdollistaa suuret kuormakoot ja kuljetukset voidaan näin hoitaa mahdollisimman vähällä kalustolla. Kustannustehokkuuden parantamiseksi ratojen perusparannusohjelma on vietävä päätökseen ja tärkeimmät tavaraliikenteen käyttämät ratayhteydet on parannettava 25 tonnin akselipainon kestäviksi.

Täsmälliset kuljetukset ovat mahdollisia, jos liikenneverkolla ei ole merkittäviä välityskykyongelmia. Päätieverkolla ei enää ole merkittäviä kuljetusten täsmällisyyttä haittaavia ”pullonkauloja”, mutta monet raskaan liikenteen kuormittavat yhteysvälit eivät kapeina ja mäkisinä enää täytä nykyisten kuljetusten ja ajoneuvokaluston vaatimuksia. Rautateillä välityskykyongelmia on muun muassa Etelä-Suomen rataverkolla sekä yhteysväleillä Seinäjoki–Oulu ja Oulu–Vartiuksen raja-asema.

Kaivostoiminnan käynnistäminen on Pohjois- ja Itä-Suomessa tutkittavana tai valmisteilla useilla paikkakunnilla. Jos hankkeet toteutuvat, niillä on merkittävä työllisyysvaikutus niemenomaan alueilla, joilla uusien työpaikkojen luominen on haasteellista. Vireillä ovat muun muassa Talvivaaran, Suhangon, Kolarin, Kevitsan, Suurkuusikon, Soklin, Pampalon ja Kynlynlahden kaivoshankkeet. Toteutuessaan kaivoshankkeet muuttavat laajasti tavaravirtoja ja rataverkon investointitarpeita on tässä tapauksessa arvioitava uudelleen. Käynnistyvä kaivostoiminta tuo lisäliikennettä myös pohjoisen satamille. Rautatiekuljetusten kilpailukyvyn varmistamiseksi rataverkkoa on kehitettävä suunnitelmallisesti ja kokonaisvaltaisesti.

Vähittäis- ja tukkukauppa työllistää Suomessa noin 13 prosenttia työvoimasta ja tuottaa 11 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta. Valtaosa kaupan yrityksistä on pieniä, mutta liikevaihdolla ja henkilöstön lukumäärällä mitaten kauppa on keskittynyt suuriin yrityksiin. Kaupan kuljetukset ovat tarkkaan aikataulutettuja ja suurin osa niistä ajetaan yöllä. Runkokuljetukset painottuvat päätieverkolle; kaupunkiseutujen tie- ja katuverkoilla on jakelukuljetuksia. Varaosia ja herkästi pilaantuvia elintarvikkeita kuljetetaan myös lentorahtina. Tavaroiden ympärivuorokautinen toimitusvarmuus on kaupan toimialalle tärkeää. Esimerkiksi teiden hyvätasoinen talvihoito on kaupan kuljetusten täsmällisyyden kannalta tärkeää.

Metsäteollisuus ja puuhuollon turvaaminen

Kustannustehokas logistiikka ja toimiva liikenneinfrastruktuuri ovat tärkeä kilpailutekijä Suomen metsäteollisuudelle. Logistiikan toimintaedellytykset heijastuvat suoraan metsäteollisuuden tuotannon kehittymiseen, työllisyyteen ja investointeihin. Metsäteollisuuden logistiikkajärjestelmät ovat suurten volyymien vuoksi vaativia ja monitahoisia kokonaisuuksia, joiden kehittämistä ja tarvittavien muutosten toteutusta helpottaa toimintaympäristön ennakoitavuus.

Venäjän asettamat raakapuun vientitullit ovat akuutti uhka metsäteollisuuden raaka-ainehuollolle. Kaikki toimet korvaavan kotimaisen raaka-aineen saannin turvaamiseksi ovat siksi kiireellisiä. Hallitusohjelmassa asetetun tavoitteen mukaisesti kotimaisen puun hakkuita tulee lisätä kestävästi 10–15 miljoonalla kuutiometrillä vuodessa. Kotimaisen puun hankinnan lisääminen edellyttää toimia liikenneverkon eri osissa: yksityis- ja metsäteiden kuntoa on parannettava, alemmanasteista tiestöä kohennettava ja eräitä vähäliikenteisiä ratoja on peruskorjattava. Metsäteollisuudelle tärkeitä liikenneverkon kehittämistoimia ovat myös vanhentuneiden ja onnettomuusalttiiden päätiejaksojen uusiminen ja pääratojen kantavuuden nosto.

Metsistä saatavan uusiutuvan energian käytön lisääminen edellyttää metsähakkeen (hakkutähteiden, kantojen ja pienpuun) nykyistä suurempaa hyödyntämistä. Metsähakkeen korjuu on taloudellisinta, kun se integroidaan teollisuuden puuraaka-aineen hankintaan. Metsähakkeen korjuu ei kuitenkaan roudan tai runsaan lumen vuoksi ole talviaikaan mahdollista. Hakkeen korjuun ajoittuminen pääosin sulan maan kauteen tarjoaa mahdollisuuden tasata talvipainotteista teollisuuspuun hankinnan kausivaihtelua.

Korjuukaluston siirrot ja metsähakkeen kuljetukset käyttövarastoihin lisäävät alemman tieverkon rasitusta. Teiden ympärivuotinen käytettävyys tulee entistä tärkeämmäksi. Sekä alemman maantieverkon että metsäteiden ja muiden yksityisteiden kuntoa on parannettava kestävästi raskaita kuljetuksia myös syys- ja kevätkelirikon aikana. Metsähakkeen hankinnan lisääminen kasvattaa kuljetusetäisyyksiä, mikä parantaa rautatiekuljetusten kilpailuasemaa.

Kauttakulkuliikenne Venäjälle

Hyvät liikenneyhteydet itään ovat Suomen vahvuus. Kauttakulkuliikenne (transitoliikenne) Suomen kautta Venäjälle kasvaa nopeasti. Venäjä on Suomen neljänneksi tärkein vientimaa. Kauttakulkuliikenne Suomen kautta Venäjälle on arvoltaan kuitenkin jo lähes nelinkertainen Suomen Venäjän-viennin arvoon verrattuna. Sitran tekemän selvityksen mukaan kauttakulkuliikenne työllistää Suomessa noin 4 000 henkilöä mm. lastinkäsittelyyn, varastoinnin, huollin ja kuljetusten parissa. Suomen logistiikkapalveluyritykset saavat transitosta myyntituloja yli 300 miljoonaa euroa vuodessa.

Kuljetusajat on kyettävä ennakoimaan entistä paremmin, koska kuljetuksilta edellytetään yhä parempaa täsmällisyyttä. Rajamuodollisuudet Venäjän rajalla vaikeuttavat erityisesti tieliikenteen kansainvälisten kuljetusten matka-aikojen ennakoitua. EU:n ja Venäjän välisessä liikenteessä on tarkoitus vuoden 2009 alusta siirtyä sähköisiin tullausasiakirjoihin. Tämä tehostaisi tullausta, nopeuttaisi rajanylityksiä ja lyhentäisi jonoja Kaakkois-Suomen raja-asemilla noin 20 kilometrillä.

Matkailussa suuri mahdollisuus

Matkailu on Suomessa tärkeää kansantalouden ja työllisyyden kannalta ja sillä on suuret kasvun mahdollisuudet. Matkailun osuus bruttokansantuotteesta on noin 2,4 prosenttia. Matkailun parissa työskentelee noin 60 000 henkilöä.

Toimivat liikenneyhteydet ja matkailukeskusten hyvä saavutettavuus edistävät matkailua. Pitkien välimatkojen vuoksi hyvät yhteydet ovat erityisen tärkeitä Lapin ja Itä-Suomen matkailulle. Matkailu on yksi Lapin kärkitoimialoista ja työvoimavaltaisena alana sillä on suuri aluetaloudellinen merkitys. Matkailu työllistää Lapissa noin 5 000 henkilöä. Lentokentän läheisyys on matkailukeskuksille merkittävä kilpailutekijä. Lapissa on viisi kenttää: Enontekiö, Kittilä, Ivalo, Kemi ja Rovaniemi. Sesonkia ovat joulun aika, hiihtolomakuukaudet ja kesäkuukaudet. Kansainvälisten chartermatkailijoiden määrä on lähes viisinkertaistunut vuosikymmenessä. Joulukuussa 2007 Lapissa kävi 150 000–200 000 ulkomaista matkailijaa.

Vajaa puolet kaikista ulkomaalaisten hotelliyöpymisistä on Helsingin seudulla ja Helsingissä sijaitsevat myös maan suosituimmat matkailukohteet. Kansainvälinen lyhyitä kaupunkilomia suosiva matkustustrendi näkyy myös Helsingissä.

Venäläiset ovat nousseet saksalaisten ja ruotsalaisten ohi Suomen suurimmaksi ulkomaiseksi matkailijaryhmäksi. Kasvu on ollut jopa 30 prosenttia vuodessa. Tammikuussa 2008 Suomessa kävi noin 100 000 venäläistä matkailijaa. Venäläisten keskeisiä matkakohteita ovat rajan lähialueiden kaupungit ja Helsinki, Järvi-Suomi sekä Lapin, Kainuun, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan hiihtokeskukset ja kylpylät. Pääosa venäläisistä matkailijoista tulee Suomeen henkilöautoilla Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta. Ruuhkat sesonkiaikoina aiheuttavat vaaratilanteita. Liikenteen tiedotusta on kehitettävä ottaen huomioon Suomen ja Venäjän erilaiset liikennekulttuurit.

Tilannearvio

- *Toimiva liikennejärjestelmä ja pitkäjänteinen liikennepolitiikka mahdollistavat elinkeinoelämän suotuisan kehityksen ja talouskasvun.*
- *Suomen logistisia kustannuksia on kyettävä alentamaan kilpailijamaihimme nähden.*
- *Toimivat liikenneyhteydet ja -palvelut edistävät alueiden myönteistä kehitystä.*
- *Hallitusohjelman mukaisesti laadittava logistiikkastrategia tulee kytkeä osaksi laajempaa elinkeinopolitiikan kehittämistä.*

3 LIIKENNEPOLITIikka JA ILMASTONMUUTOS

Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset

- *Hallitus katsoo, että Suomen on osaltaan ja yhdessä muun Euroopan unionin kanssa kannettava vahva vastuu ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.*
- *Energian käytön kasvua hillitään määrätietoisin toimin ja pyritään taittamaan energian kulutuksen kasvu.*
- *Liikenteellä on merkittävä osavastuu ilmastonmuutoksesta. Liikenteelle asetetut energiansäästö- ja ilmastotavoitteet saavutetaan vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja sekä edistämällä joukkoliikennettä, ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja ja siirtymällä biopohjaisiin polttoaineisiin liikenteessä. Liikenteen ympäristövaikutuksia hallitaan kannustamalla kuljetuselinkeinoja vapaaehtoisin energiasäästötoimiin, logistiikkaa tehostamalla, joukkoliikennettä edistämällä ja yksityisautoilun hiilidioksidipäästöjä vähentämällä.*
- *Edistetään ehyiden yhdyskuntarakenteiden muodostumista ja täydennysrakentamista.*

Valtioneuvoston työnjako liikenteen ilmastopolitiikan määrittelyssä

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin voidaan valtionhallinnossa vaikuttaa usean ministeriön toimin. Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla ovat muun muassa liikenteen hallinta, uudet liikennehankkeet ja ajoneuvotekniikka sekä liikennettä koskeva lainsäädäntö verotusta lukuun ottamatta. Valtiovarainministeriö vastaa liikenteen veropolitiikasta, ympäristöministeriö liikennetarpeisiin vaikuttavasta alue- ja yhdyskuntarakenteesta ja työ- ja elinkeinoministeriö esimerkiksi biopolttoaineiden kehittämisestä. Valtionhallinnon toimien lisäksi kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavat kuntien maankäyttöpolitiikka sekä elinkeinoelämän ja yksittäisten ihmisten toimet.

Liikenteen ilmastopolitiikkaa käsitellään kolmessa valtioneuvostossa parhaillaan valmisteilla olevassa hankkeessa. Näistä ensimmäiseksi valmistuu liikennepoliittinen selonteko. Kaikki sektorit kattava ilmasto- ja energiastrategia valmistuu kesällä 2008 ja ilmasto- ja energiapoliittinen tulevaisuusselonteko keväällä 2009. Liikennepoliittisessa selonteossa tarkastelu ulotetaan vuoteen 2020 asti. Ilmasto- ja energiapoliittisessa tulevaisuusselonteossa linjataan vuoden 2020 jälkeistä liikenteen ilmastopolitiikkaa.

Tässä selonteossa selvitetään liikenteen ilmastopolitiikan yleiset suuntaviivat ja keskeisimpien liikennepoliittisten keinojen tehokkuus ilmaston muutoksen hillinnässä. Laadittua aineistoa käytetään kaikki sektorit kattavien ilmasto- ja energiastrategian ja ilmasto- ja energiapoliittisen tulevaisuusselonteon valmistelussa. Liikenteen suomalaista ilmastopolitiikkaa on mahdollista linjata tarkemmin sen jälkeen, kun asiassa on EU-tasolla päästy yhteisymmärrykseen. Tämä tapahtunee aikaisintaan Ranskan puheenjohtajuuskaudella vuoden 2008 lopulla.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt Suomessa

Hiilidioksidi on merkittävin ilmastonmuutosta aiheuttavista kasvihuonekaasuista (noin 80 prosenttia kasvihuonekaasupäästöistä). Suomen liikenteessä syntyy vuosittain noin 13 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä. Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin neljännes ja kaikista kasvihuonekaasupäästöistä noin viidennes. Noin 90 prosenttia liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä puolestaan 60

prosenttia tulee henkilöautoliikenteestä ja 23 prosenttia kuorma-autoista. Rautatieliikenteen osuus päästöistä on noin 2 prosenttia. Hiilidioksidipäästöjen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 96 prosenttia ja siksi jatkossa on mahdollista keskittyä niihin.

Kansainväliset sopimukset päästöjen vähentämiseksi

Tutkimusten mukaan ilmastonmuutoksen haitat alkavat kasvaa merkittävästi, jos ilmasto lämpenee enemmän kuin kaksi astetta esiteollisen aikakauden lämpötilasta. Selvitysten mukaan nykykehityksellä ylitetään parin vuosikymmenen aikana raja, jonka jälkeen ilmaston kahden asteen lämpenemistä ei voida enää estää. Kahden asteen raja ilmaston lämpenemiselle ei todennäköisesti sen sijaan ylity, jos kasvihuonekaasupäästöt kyetään vuoteen 2050 mennessä vähintään puolittamaan.

Ilmastonmuutosta pyritään hillitsemään kansainvälisin sopimuksin. Suomi on sopimusosapuolena sekä vuonna 1992 tehdystä ilmastonmuutoksen yleissopimuksesta (YK:n ilmastopuolustus) että sitä täydentävässä Kioton pöytäkirjassa vuodelta 1997. Kioton pöytäkirjan voimassaolo päättyy vuonna 2012. Sen mukaan EU vähentää hiilidioksidipäästöjä 8 prosenttia vuodesta 1990 vuoteen 2012. Suomen tavoitteena vuodesta 1990 vuoteen 2012 (Kioton pöytäkirja) on ollut pitää hiilidioksidipäästöt vuoden 1990 tasolla.

Keskustelut uudesta sopimuksesta ovat käynnissä. YK:n ilmastokonferenssissa Baliin joulukuussa 2007 saatiin aikaan päätös avata neuvottelut kansainvälisestä sopimuksesta, joka koskee vuoden 2012 jälkeistä aikaa. Kokouksessa linjattiin, että teollisuusmaiden tulisi vuoteen 2020 mennessä vähentää päästöjä 25–40 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Neuvottelut päättyvässä, Kööpenhaminassa vuonna 2009 pidettävässä konferenssissa on määrä sopia siitä, mitkä ovat maailmanlaajuiset kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteet vuoden 2012 jälkeen.

Päästökauppajärjestelmä

Merkittävä osa kasvihuonekaasupäästöjen lähteistä, muun muassa energiantuotanto ja osa teollisuudesta, on EU:ssa vuonna 2005 käyttöön otetun ns. päästökauppajärjestelmän piirissä. Siinä päästöjen kokonaismäärää rajataan myöntämällä teollisuuslaitoksille ja muille päästöjen synnyttäjille päästöoikeuksia. Päästöoikeuksien ylityksistä on maksettava.

Lentoliikenne tulee EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin aikaisintaan vuoden 2012 alusta. Lentoliikenteen erityisongelmia ovat päästöjen nopea lisääntyminen ja niiden moninkertainen ilmastovaikutus esimerkiksi autoliikenteen vastaavansuuruisiin hiilidioksidipäästöihin verrattuna. Meriliikenteen ilmastopolitiikan laadinta EU:ssa alkaa komission vuonna 2008 julkistetavan vaihtoehtotarkastelun pohjalta. Muun liikennesektorin hiilidioksidipäästöjä vähennetään muun muassa liikenteen hallinnan ja sääntelyn keinoin sekä edistämällä ympäristöystävällisen ajoneuvo- ja polttoaineteknologian käyttöä veropolitiikalla ja määräyksillä.

EU:n linjaukset

EU:n huippukokouksessa päätettiin maaliskuussa 2007, että vuoteen 2020 mennessä hiilidioksidipäästöjä vähennetään 20 prosenttia vuoden 1990 tasosta. EU on valmis tiukentamaan vuoden 2020 tavoitettaan 30 prosenttiin, jos muu maailma sitoutuu vastaavansuuruiseen päästövähennykseen. Komissio julkisti tammikuussa 2008 ilmasto- ja energiapaketin, joka sisältää

- esityksen maaliskuussa 2007 hyväksytyin 20 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteen jakamisesta jäsenvaltioiden kesken. Suomelle komissio esittää 16 prosentin päästövähennostavoitetta päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla (liikenne, maatalous, rakentaminen, asuminen).
- uusiutuvien energialähteiden käytön lisäämistavoitteen ja esityksen lisäyksen jakamiseksi jäsenvaltioiden kesken. EU:n huippukokous sitoutui maaliskuussa 2007 lisäämään uusiutuvien energialähteiden osuutta 20 prosenttiin, mikä edellyttää huomattavaa uusiutuvien energialähteiden osuuden lisäystä kaikissa maissa. Suomen uudeksi tavoiteosuudeksi vuonna 2020 komissio esittää 38 prosenttia.
- päästökauppadirektiivin uudistamisen niin, että huutokaupasta tulee keskeinen päästöoikeuksien jakomenetelmä kaikilla päästökaupan toimialoilla.

Pitkän aikavälin tavoitteeksi komissio esittää, että hiilidioksidipäästöt vähintään puoliintuvat vuoteen 2050 mennessä. Komissio esittää myös, että huippukokouksessa aiemmin tehdyn linjauksen mukaisesti EU ilmoittaa olevansa valmis 30 prosentin päästöjen vähennystavoitteeseen vuonna 2020, jos muu maailma sitoutuu vastaavansuuruiseen vähennykseen. Ilmasto- ja energiapaketin käsittely on alkanut neuvoston työryhmissä ja Euroopan parlamentissa. Poliittinen yhteisymmärrys energia- ja ilmastopaketista saavutettaneen aikaisintaan Ranskan puheenjohtajuuskaudella vuoden 2008 lopulla.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

EU:n energia- ja ilmastopaketin taakanjakoehdotuksen mukaan Suomen on päästökaupan ulkopuolisilla toimialoilla vähennettävä hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 16 prosenttia vuosina 2005–2020. Liikennealalle tavoite olisi erittäin haasteellinen: hiilidioksidipäästöjen määrä saisi vuonna 2020 olla enintään 10,9 miljoonaa tonnia. Nyt vuotuiset päästöt ovat noin 13 miljoonaa tonnia ja niiden arvioidaan ilman uusia toimia kasvavan vuoteen 2020 mennessä 13,9 miljoonaa tonniin. Vähentämistarve on vuonna 2020 teknologian kehityksestä ja biopolttoaineiden osuudesta riippuen 2,5–3 miljoonaa tonnia.

VTT on selvittänyt hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinojen tehokkuutta. Esimerkkejä keinoista liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi on seuraavassa taulukossa. Tehokkaimmin hiilidioksidipäästöjä vähentävät keinot, jotka vaikuttavat laaja-alaisesti liikennejärjestelmään ja henkilöautokantaan. Arviot keinojen tehokkuudesta ovat suuntaa antavia, sillä esimerkiksi päästölaskelmien oletukset, toimintaympäristön kehitys, tarkastelun aikajänne ja muut samaan aikaan käytettävät keinot vaikuttavat merkittävästi lopputulokseen. Joka tapauksessa on selvää, että taulukossa esitettyjä tai vastaavia keinoja on otettava käyttöön.

Esimerkkejä keinoista liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi

Keino	Hiilidioksidipäästöjen vähenemä
Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen	Vuosittain noin 0,2 miljoonaa tonnia vuoteen 2020 mennessä ja 1,1 miljoonaa tonnia vuoteen 2050 mennessä liikennetarpeen vähentyessä
Joukkoliikenteen edistäminen muun muassa suosimalla raideliikenteen investointeja	Välitön vaikutus on noin 0,2 miljoonaa tonnia vuodessa henkilöautoliikenteen vähenemisen seurauksena. Välillinen, pitkällä aikavälillä esiin tuleva vaikutus on paljon isompi ja seurausta siitä, että investoinnit joukkoliikenteeseen ohjaavat maankäyttöä.
Uusiutuvien energialähteiden käytön lisääminen	Biopolttoaineiden käyttöä lisäämällä 0,5–1,5 miljoonaa tonnia vuodessa riippuen biopolttoaineen elinkaaren aikaisten päästöjen määrästä
Ajoneuvoteknologian täysimääräinen hyödyntäminen	Noin 2 miljoonan tonnin vuotuinen vähennys vuoteen 2050 mennessä, jos komission esittämät EU-säännökset tulevat voimaan ja autokanta uusiutuessaan tulee vähäpäästöisemmäksi.
Liikenteen hinnoittelu	0–1,4 miljoonaa tonnia vuodessa riippuen siitä, miten paljon liikenteen maksut vähentävät ajettuja kilometrejä.
Vaikuttaminen asenteisiin	Yhteensä jopa 2 miljoonaa tonnia vuoteen 2050 mennessä, jos ihmiset saadaan muuttamaan liikkumiseen liittyviä valintojaan ympäristöystävällisemmiksi.

Päästöjen vähentämistoimet koskevat kaikkia liikennemuotoja. Henkilöautoliikenteen päästöt ovat nykyisin suurimmat ja niitä on mahdollista myös vähentää eniten. Tekniikan kehittyminen ja autokannan uudistuminen vähentävät henkilöautojen päästöjä, mutta niin hitaasti että myös muita toimia tarvitaan. Päätöksissä on otettava huomioon se, että henkilöautoilulle ei käytännössä ole vaihtoehtoa alueilla, joilla ei ole riittävää joukkoliikenteen tarjontaa. Kuorma-autoliikenteeseen kohdistuvia toimia harkittaessa on otettava huomioon vaikutukset elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Tammikuussa 2008 allekirjoitettiin tavarankuljetus- ja logistiikka-alan energiatehokkuussopimus, jossa tavoitellaan yhdeksän prosentin energiansäästöä vuoteen 2016 mennessä. Vastaavaa joukkoliikenteen sopimusta ollaan uudistamassa. Kuorma- ja pakettiautoliikenteen energiankulutus on kasvanut tällä vuosituhannella yli seitsemällä prosentilla. Pääsyy kasvuun on kuljettaminen aiempaa pienemmissä erissä. Yksi keino hillitä kulutusta on tehostaa kuljetuksia ja varastointia. Vähintään 60 prosenttia tavaraliikenteen yrityksistä tai rekisteröidyistä ajoneuvoista pyritään saamaan vapaaehtoisen energiatehokkuussopimuksen piiriin. Sopimus koskee myös rautatiekuljetuksia.

Myös asennemuutoksin voidaan pitkällä aikavälillä merkittävästi vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Tavoitteena on, että ihmiset valitsevat pienempiä autoja ja vähemmän kuluttavia malleja, vähentävät henkilöauton käyttöä lyhyillä matkoilla ja noudattavat taloudellista ajotapaa. Asenteiden muuttamiseksi tarvitaan pitkäjänteistä valistustyötä ja kampanjointia.

Vuoden 2008 alussa voimaan tulleet lait ajoneuvoverolain ja autoverolain muuttamisista ympäristöperusteisiksi mahdollistavat kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen jatkossa myös verotuksen keinoin, vaikka nyt sovelletut verotavat eivät vielä päästöjä vähentäisikään.

Liikenne ja yhdyskuntarakenne

Lähes puolet suomalaisista asuu kymmenellä suurimmalla kaupunkiseudulla. Kaupunkiseuduilla väki lisääntyy eniten reuna-alueilla ja kehyskunnissa. Näin yhdyskuntarakenne hajaantuu ja liikenne lisääntyy. Syynä kehitykseen on asuntojen kalleus keskustassa ja se, että etenkin lapsiperheiden arvostamaa väljää ja luonnonläheistä asumista on kaupunkikeskustojen lähellä vain vähän tarjolla. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn vahvistamiseksi maankäyttöä ja liikennejärjestelmää on kehitettävä niin, että yhdyskuntarakenne tiivistyy. Uudet alueet on sijoitettava niin, että niille kyetään järjestämään toimivat ja henkilöautoilun kanssa kilpailemaan pystyvät joukkoliikennepalvelut.

Raideliikennehankkeet ovat ilmastonmuutoksen kannalta edullisia erityisesti välillisesti, sillä ne mahdollistavat ilmastonmuutoksen kannalta kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämisen. Raideliikennehankkeiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus suhteessa tiehankkeisiin paranee, jos ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi toteutettavat toimet hidastavat tieliikenteen kasvua ja vastaavasti nopeuttavat raideliikenteen kasvua. Tämä on jatkossa otettava huomioon liikenneinvestointien kannattavuuslaskelmissa. Raideinvestoinnit on kyettävä ennakoimaan riittävän varhain niin, että maankäyttö voidaan suunnitella tehokkaaksi.

Kunnat ja maakuntien liitot vastaavat maankäytön suunnittelusta. Toimijoiden suuren määrän vuoksi myös valtiolla on tärkeä tehtävä yhdyskuntarakenteen kehittämistoimien yhteen sovittajana. Maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan selkeät, kaikkia toimijoita koskevat linjaukset. Valtioneuvoston on tarkoitus keväällä 2008 päättää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta.

Pääkaupunkiseudun ja isojen kaupunkien erityiskysymyksiä

Hallitusohjelman mukaisesti laadittu asuntopoliittinen toimenpideohjelma, pääkaupunkiseutua käsittelevät metropolipolitiikan linjaukset sekä valtion ja pääkaupunkiseudun kuntien välinen aiesopimus asunto- ja tonttitarjonnan lisäämiseksi linjaavat kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen kehittämistä ilmastopolitiikan kannalta kestäväen suuntaan. Keskeisiä keinoja asunto- ja liikennepolitiikan yhteen sovittamiseksi ovat

- Uusien alueiden kaavoittaminen hyviin joukkoliikenneyhteyksiin ja etenkin raideliikenneyhteyksiin tukeutuviksi
- Asuntoalueiden ja liikenneväylien toteuttaminen kuntien ja valtion yhteistyönä yhtenä saumattomana kokonaisuutena niin, että liikenneverkon kehittämisen tarjoamat mahdollisuudet tulevat yhdyskuntarakennetta eheyttäessä mahdollisimman tarkkaan hyödynnettyiksi.
- Pääkaupunkiseudulla asuntoalueita kaavoitettaessa nykyiset ratayhteydet hyödynnetään ja varaudutaan Kehäradan ja Länsimetron tuomiin mahdollisuuksiin. Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnittelun alue laajennetaan 14 kuntaa kattavaksi ja suunnitelma sekä sitä koskeva aiesopimus uudistetaan.

Ilmastonmuutoksen vaikutukset liikenneväyliin

Ilmastonmuutos vaikuttaa liikenneympäristöön ja liikenneväylien kunnossapitoon. Lento- ja meriliikennettä lisääntyvä tuulisuus ja myrskyt hankaloittavat. Merien avovesiaika pitenee, mutta ahtojäiden lisääntymisen vuoksi jääolot vaikeutuvat. Lämpimät talvet säävaihteluineen

lisäävät tarvetta torjua liikkautta tieverkolla ja lentokentillä erityisesti rannikon tuntumassa. Tehostettua talvihoitoa vaativa alue laajenee ilmaston lämmitessä sisämaahan päin. Talvi-kuukausien vuorottelevat vesisateet ja pakkasjaksot lisäävät myös raideliikenteen ohjauslaitteiden häiriöalttiutta.

Liikenneväylien nykyiset suunnittelunormit eivät välttämättä enää päde ilmastonmuutoksen edetessä. Esimerkiksi tien tai rautatien routiminen saattaa muuttua. Tämä on otettava huomioon suunnittelunormeissa. Ilmastonmuutokseen varautumiseksi tarvitaan tutkimustietoa muutoksen vaikutuksista.

Tilannearvio

- *EU:n komission energia- ja ilmastopakettia koskevan esityksen mukaan Suomen pitää vähentää liikenteen päästöjä 16 prosenttia vuosina 2005–2020. Tavoite on erittäin haasteellinen. Poliittinen yhteisymmärrys EU:n energia- ja ilmastopaketista saavutetaan aikaisintaan Ranskan puheenjohtajuuskaudella vuoden 2008 lopulla.*
- *Henkilöautojen päästöt vähenevät tekniikan kehittymisen ja autokannan uudistumisen myötä, mutta asetettavat päästöjen vähentämistavoitteet edellyttävät myös muita toimia. Näistä päätettäessä on otettava huomioon henkilöautoilun välttämättömyys alueilla, joilla ei ole riittävää joukkoliikenteen tarjontaa. Kuorma-autoliikenteeseen kohdistuvia toimia harkittaessa on otettava huomioon vaikutukset elinkeinoelämän kilpailukykyyn.*
- *Keskeinen liikennepolitiikan keino hillitä ilmastonmuutosta pitkällä aikavälillä on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen. Sen myötä liikennemäärät vähenevät ja liikkumisen painopiste siirtyy ympäristöä vähemmän kuormittaviin kulkumuotoihin.*
- *Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen on tehokas mutta hidaskaikuteinen keino vähentää liikennettä ja päästöjä. Tarvittavat toimet on syytä aloittaa nopeasti, sillä vaikutukset alkavat tulla esiin 10–20 vuoden viiveellä. Alueiden ja maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan selkeät, kaikkia toimijoita koskevat linjaukset. Valtioneuvoston on tarkoitus keväällä 2008 päättää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta.*
- *Maankäyttöä ja liikennejärjestelmää on kehitettävä yhtenä saumattomana kokonaisuutena niin, että liikenneverkon kehittämisen tarjoamat mahdollisuudet tulevat yhdyskuntarakennetta eheyttäessä mahdollisimman tarkkaan hyödynnetyiksi.*
- *Raide- ja joukkoliikenteen edistäminen on edellytys ilmastonmuutoksen kannalta kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Väylähankkeita koskevassa päätöksenteossa raideliikenteen painoarvo kasvaa.*
- *Ilmastonmuutos vaikuttaa muun muassa teiden ja ratojen talvihoidon tarpeeseen. Myös maaperän routiminen ja tulviminen saattavat muuttua, mikä on otettava huomioon suunnittelunormeissa.*

4 JOUKKO- JA KEVYTЛИIKENNE HOUKUTTELEVIKSI VAIHTOEHDOKSI

Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset

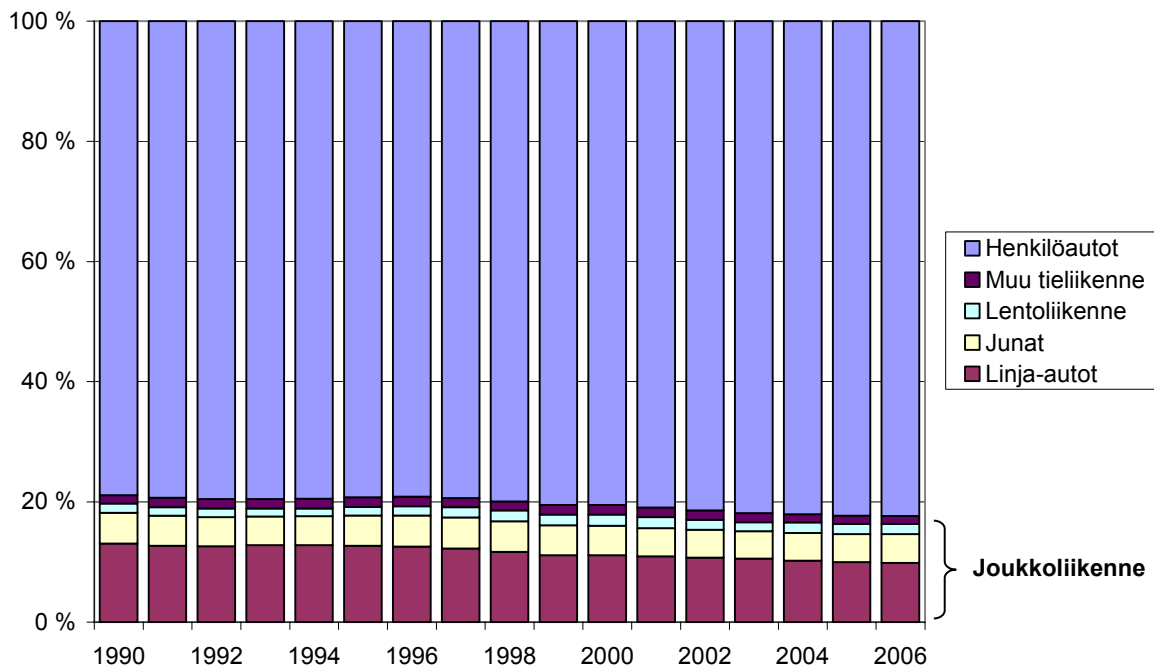
- *Valtio osallistuu suurten kaupunkien joukkoliikenteen rahoitukseen edellyttäen, että rahoitus lisää joukkoliikenteen käyttöä, parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja että kaupungit lisäävät omaa panostustaan joukkoliikenteeseen.*
- *Henkilöliikennelakia uudistetaan EU:n säädösten mukaisesti tavoitteena säilyttää Suomen erityisolosuhteet.*
- *Hallitus lisää esteetöntä joukkoliikennettä ja parantaa kevyen liikenteen olosuhteita.*
- *Kehitetään joukkoliikenteen sujuvuutta sekä työsuhdematkalippujärjestelmän ehtoja ja seudullista suunnittelua ja ostoperiaatteita.*
- *Junien ostoliikennettä kehitetään vastaamaan paremmin alueellisia matkustustarpeita.*

Joukkoliikenteen markkinaosuuden kehitys

Joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia. Joukkoliikenteen markkinaosuus on vuosi vuodelta laskenut samalla kun henkilöautoliikenne on lisännyt osuuttaan. Linja-autoliikenteen henkilökilometrit ovat vuoden 1990 jälkeen vähentyneet noin 10 prosenttia. Juna- ja lentoliikenne ovat hieman parantaneet asemiaan. Henkilöliikenteen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä.

Joukkoliikenteen ja yksityisautoilun väliseen kilpailutilanteeseen vaikuttavat monet tekijät, kuten yhdyskuntarakenne, ihmisten arvostukset ja mieltymykset, vaihtoehtoisten kulkutapojen kustannukset, julkisen liikenteen tuet sekä liikenteen verot ja maksut. Tiivis yhdyskuntarakenne suosii julkista liikennettä, hajanainen rakenne sen sijaan henkilöautoilua.

Kotimaan henkilöliikennesuorite vuosina 1990–2006



Joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantaminen

Seuraavassa esitetään toimia joukkoliikenteen suosion lisäämiseksi. Nopeasti vaikuttavat esimerkiksi muutokset hinnoissa ja verotuksessa. Yhdyskuntarakenteen eheytyminen parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä hitaammin.

Lainsäädäntöä on uudistettava niin, että **joukkoliikenteen palvelut on mahdollista suunnitella kuntarajat ylittävinä seudullisina kokonaisuuksina**. Nykyinen hajautunut ja monitasoinen joukkoliikenteen hallintomalli estää ihmisten liikkumistarpeiden mukaisten joukkoliikennepalvelujen kehittämistä. Kun samanaikaisesti jatketaan joukkoliikenteen markkinoiden avaamista kilpailulle, luodaan edellytyksiä toiminnan jatkuvalla kehittämiselle ja tehostamiselle.

Yhdyskuntarakennetta on eheyttävä huolehtimalla siitä, että uusille asuntoalueille sekä työpaikka- ja palvelukeskittymiin on järjestettävissä laadukkaat joukkoliikennenyhteydet. Rakennuslainsäädäntöä on tarkistettava niin, että paljon henkilöautoliikennettä synnyttävät palvelut ja suuret työpaikkakeskittymät tulee isoilla kaupunkiseuduilla sijoittaa raideliikenteen asemien tai bussiliikenteen käytävien läheisyyteen. Kulkumuodon vaihto henkilöautosta joukkoliikenteeseen on tehtävä sujuvaksi järjestämällä riittävät mahdollisuudet liityntäpysäköintiin. Samoin on edistettävä henkilöautojen yhteiskäyttöä.

Työsuhdematkalipusta tulee tehdä houkutteleva ja autoetuun nähden kilpailukykyinen vaihtoehto. Työsuhdelipun käyttöä voidaan lisätä esimerkiksi sen verotusarvoa laskemalla tai asettamalla verottomalle osuudelle euromääräinen raja. Verotuskäytäntöä voidaan tarkistaa niin, että matkakulut voi vähentää myös lipun verottomalta osalta. Työsuhdelippu on lounassetelin tai autoedun tapaan määriteltävissä haltijakohtaiseksi eduksi. Satunnaisesti matkustaville soveltuvien lipputyyppeiden kehittäminen edistää työsuhdelipun käyttöä. Myös työsuhdepyöräilyä on edistettävä.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetukea kohdentamisesta päätettäessä on otettava huomioon tarve vähentää kehyskunnista keskuskuntiin suuntautuvaa henkilöautoliikennettä. Bussi- ja raideliikenteen kilpailukyky paranee, kun lippujärjestelmä työssäkäyntialueella yhtenäistyy ja lippujen hinnat alenevat. Joukkoliikenteen palvelutasoa on parannettava etenkin työmatkaliikenteessä, missä potentiaalisia käyttäjiä on eniten. Matkakeskusten viihtyisyyttä ja palvelutarjontaa mukaan lukien matkustajainformaatio ja liityntäpysäköinti on kehitettävä.

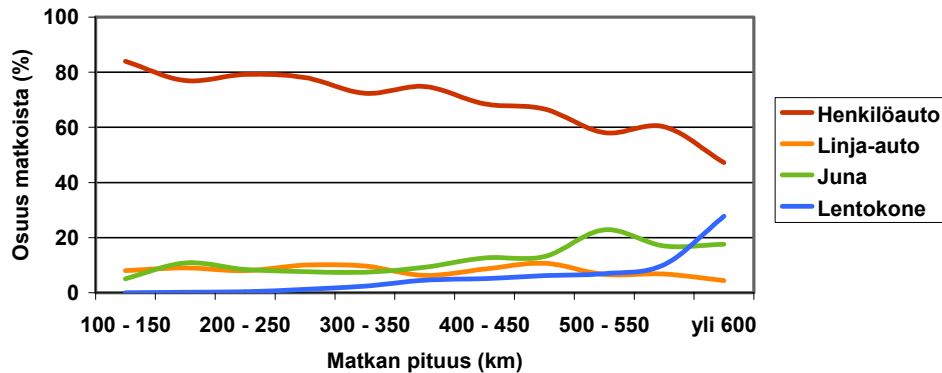
Muita keinoja joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi ovat muun muassa bussien seutulinjoiden palvelutason parantaminen, joukkoliikenteen markkinointi sekä raideliikennejärjestelmän aktiivinen ja määrätietoinen kehittäminen.

Pitkät joukkoliikennematkat

Noin 85 prosenttia 100–150 kilometrin matkoista kuljetaan henkilöautolla. Kun matka pitee, henkilöauton osuus laskee. Junaa ja linja-autoa käytetään suunnilleen saman verran 150–400 kilometrin matkoilla, mutta tätä lyhyemmillä matkoilla linja-auto on tavallisempi

valinta kulkuvälineeksi. Junaa puolestaan käytetään enemmän pitemmillä matkoilla. Myös lentoliikenteen markkinaosuus nousee matkapituuden kasvaessa.

Kulkumuoto-osuudet eripituisilla matkoilla



Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelut tuotetaan ensisijaisesti markkinaehtoisesti. Valtio ostaa vuosittain noin 100 miljoonalla eurolla juna-, linja-auto- ja lentoliikennettä yhteysväleille, joille ei synny lipputuloilla rahoitettavaa joukkoliikennetarjontaa. Valtion talousarvion määrärahoilla ostetaan myös Merenkurkun liikennettä ja saariston yhteysalusliikennettä.

Valtio turvaa kaukoliikenteen peruspalvelutason ostamalla joukkoliikennepalveluja silloin kun yhteydet eivät synny markkinaehtoisesti. Peruspalvelun on toteuduttava liikennejärjestelmätasolla – riittää, että tavoitteeseen päästään yhtäkin liikennemuotoa käyttäen. Laadultaan peruspalvelutason ylittävistä kaukojoukkoliikennepalveluista vastaavat pääsääntöisesti alueet. Valtio voi tapauskohtaisen harkinnan perusteella avustaa tällaista liikennettä esimerkiksi aluekehitysmäärärahoilla.

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen peruspalvelutaso ja erityispalvelutaso

Peruspalvelutaso (valtio turvaa joukkoliikenteen ostoin)	
Maakuntakeskuksista tulee saman päivän aikana voida tehdä edestakainen matka ilman vaihtoja pääkaupunkiseudulle <i>tai päinvastoin</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Arkisin perillä aamulla ennen klo 9 ja lähtö paluumatkalle aikaisintaan klo 15. - Viikonloppuisin on oltava yhteyksiä perjantai- ja sunnuntai-iltais.
Muista aluekeskuksista tulee saman päivän aikana voida tehdä suora tai vaihdollinen edestakainen matka pääkaupunkiseudulle	<ul style="list-style-type: none"> - Arkisin on oltava perillä Helsingissä viimeistään klo 10 ja paluuyhteys iltapäivällä. - Viikonloppuyhteyksiä on oltava perjantai- ja sunnuntai-iltais molempiin suuntiin.
Suurimpien maakuntakeskusten välillä tulee olla asiointiyhteys saman päivän aikana	<ul style="list-style-type: none"> - Perillä oloa on virka-aikaan oltava vähintään kolme tuntia.
Kaikista maakuntakeskuksista on oltava saman päivän aikana yhteys naapurimaakunnan keskukseen.	<ul style="list-style-type: none"> - Yhteys on oltava ainakin pienemmästä suurempaan keskukseen. - Arkisin on oltava perillä viimeistään klo 10 ja paluuyhteys iltapäivällä.

Erityispalvelutaso (alueet voivat halutessaan järjestää; valtion aluekehitysmäärärahojen käyttö mahdollista tapauskohtaisen harkinnan perusteella)	
Suurimmista maakuntakeskuksista syöttöyhteys ulkomaan lennolle ilman yöpymistarvetta Helsingissä	- Yhteys Helsinki-Vantaan-lentoasemalle arkisin ennen klo 7 ja paluuyhteys klo 22 jälkeen.
Muista maakuntakeskuksista syöttöyhteys ulkomaan lennolle niin, että Helsingissä on tarve yöpyä enintään yksi yö.	

Lentoliikenteen ostojen edellytyksenä on, että matka-aika nopeaa junaliikennettä käyttäen ylittää kolme tuntia. Esimerkiksi Lappeenranta, Mikkeli, Jyväskylä ja Seinäjoki eivät täytä tätä kriteeriä, mutta Savonlinna, Varkaus ja Pori täyttävät.

Junamatka-aika Helsingistä



Kaupunkiseutujen joukkoliikenne

Suurissa kaupungeissa eli pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen ja Turun seuduilla asukkaat käyttävät säännöllisesti useita eri kulkutapoja. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen vakiokäyttäjii on eniten ja kevyen liikenteen käyttäjiä vastaavasti vähemmän kuin muualla. Pääkaupunkiseudun kaupungit sekä Tampere ja Turku ovat vuosittain käyttäneet joukkoliikenteen rahoitukseen yhteensä noin 180 miljoonaa euroa. Hallitus on päättänyt, että valtio osallistuu suurten kaupunkien joukkoliikenteen rahoitukseen vuodesta 2009 alkaen.

Kaupunkien joukkoliikenne on tavallisesti joko lipputuloilla rahoitettavaa linjaliikennettä tai ensisijaisesti taajaman sisäistä liikennetarvetta palvelevaa ostoliikennettä. Ostoliikenne hankitaan nettointaperiaatteella. Liikennöitsijä suunnittelee palvelutarjonnan ja kantaa riskin lipputulojen riittävydestä. Joukkoliikenteen asema on heikentynyt eniten pienehköissä kaupungeissa, joissa matkustajat ovat kymmenessä vuodessa vähentyneet 10 prosenttia.

Pääkaupunkiseudulla sekä Tampereen ja Turun seuduilla joukkoliikenteen on matka-ajaltaan ja hinnaltaan oltava kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautoilulle. Liikkumisen on oltava helppoa ilman henkilöautoa. Myös muun muassa Oulun, Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seuduilla joukkoliikenteen hyvä palvelutaso on tärkeää etenkin työmatka- ja runkoyhteyksillä. Muilla kaupunkiseuduilla päätavoitteena on turvata liikkumismahdollisuudet perustasoisilla joukkoliikennepalveluilla. Työmatka- ja runkoyhteyksillä voidaan harkita myös parempaa palvelutasoa.

Haja-asutusalueiden liikenne

Haja-asutusalueilla on vaikea ylläpitää säännöllisiin vuoroihin perustuvaa reittiliikennettä, koska asutus on harvaa ja väestö iäkstä. Pääosa arjen matkoista tehdään tulevaisuudessakin henkilöautolla. Autottomat taloudet ovat näin ollen haaste. Kun joukkoliikenteen edellytykset heikkenevät, ulkopuolisten tarjoamista henkilöautokuljetuksista tullaan aiempaa riippuvaisemmiksi. Samalla on tärkeää parantaa taksipalveluita.

Nykyinen käytäntö, jossa linjaliikennettä täydennetään lääninhallitusten ostamalla liikenteellä, kuntien ostoliikenteellä ja lähinnä koulukuljetuksissa vielä tilausliikenteellä, on aiheuttanut sen, että joukkoliikenne on huonosti yhteen sovitettua. Haja-asutusalueilla on vaikeaa tyydyttää kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen tarpeita. Valtion ja kuntien rahoitusta on kyettävä tarkastelemaan kuntaa suurempana, mahdollisimman yhtenäisenä ja selkeänä kokonaisuutena. Esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen, kimppakyydin ja ”naapuriavun” mahdollisuudet tyydyttää kansalaisten liikkumistarpeita arvioidaan liikenne- ja viestintäministeriön asettaman selvitysmiehen raportissa, joka valmistuu syyskuussa 2008.

Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä julkisessa liikenteessä tulee turvata työ-, opiskelu- ja liityntämatkoja palvelevat yhteydet sekä mahdollisuudet käydä hoitamassa asioita alueen kaupungissa tai muussa seudullisesti tärkeässä palvelukeskuksessa. Tavoitteena on, että jokainen voi asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kahdesti viikossa. Julkisen liikenteen tarjonnan tulee olla alueellisesti mahdollisimman kattavaa. Lain-säädännössä valtiolle tai kunnille ei ole asetettu suoranaisia velvoitteita järjestää edellä kuvattun palvelutason mukaista liikennettä. Sen sijaan erityislainsäädännössä, kuten esimerkiksi perusopetuslaissa ja vammaispalvelulaissa, annetaan kuntien kuljetusten järjestämiseen liittyviä velvoitteita.

Kevyt liikenne

Noin kolmannes päivittäisistä matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen. Jalan ja pyörällä liikuminen vaikuttaa myönteisesti fyysiseen, psyykkiseen ja sosiaaliseen hyvinvointiin. Kevytliikenteen asema on vahvin pienissä kaupungeissa. Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen edistää myös joukkoliikennettä, koska joukkoliikenteen käyttöön liittyy lähes aina jalankulkua tai pyöräilyä. Myös lyhytmatkaista autoliikennettä voidaan korvata kevytliikenteellä.

Kunnat vastaavat suurimmasta osasta kevytliikenteen väyliä. Tiehallinto vastaa yleisten teiden varrella sijaitsevista kevytliikenteen väylistä sekä yleistä tietä risteävien kevytliikenteen väylien järjestelyistä. Yleisiä teitä risteäviä kevytliikenteen väyliä tarvitaan useimmiten kuntien maankäytön kehittymisestä. Nykyisin tällaisia kuntien tarvitsemia kevytliikenteen investointeja kyetään toteuttamaan erittäin vähän, koska perustienpidon rahoitus kohdennetaan ensisijaisesti välttämättömiin hoito- ja ylläpitotoimiin. Kevytliikenteen väylien tekninen taso tulee nykyistä joustavammin sovittaa kulloisiinkin liikkumistarpeisiin sen sijaan, että väylät olosuhteista riippumatta toteutetaan samojen, liian kaavamaisen standardien mukaisesti.

Maankäytöllä ja kaavoituksella voidaan ratkaisevasti parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Tiiviissä keskustoissa kevyellä liikenteellä on yleensä huonommat edellytykset kuin niin sanotuissa metsälähiöissä tai kaupunginosien välisillä reiteillä, mutta toisaalta matkat ovat lyhyitä. Viihtyisä ympäristö kannustaa kävelemään ja pyöräilemään.

Käyttäjien tarpeet on otettava nykyistä paremmin huomioon. Esimerkiksi mahdollisuuksia lasten omaehtoiseen liikkumiseen tulee lisätä yhdyskuntasuunnittelun keinoin. Näin siitäkkin syystä, että nuoruudessa omaksutut liikkumistottumukset säilyvät usein aikuisiässä. Iäkkäitä jalankulkijoita haittaavat muun muassa autojen paljous sekä huonosti valaistut väylät.

Matkaketjujen esteettömyys

Liikuntarajoitteisten tarpeet on otettava liikenteessä huomioon. Myönteisestä kehityksestä huolimatta liikenneympäristö ja liikennepalvelut palvelevat edelleen vain vajavaisesti liikenteen heikompia ryhmiä. Esimerkiksi esteettömiä matkaketjuja tai yhteysvälejä ei vielä ole. Matkaketjujen esteettömyys tulee yhä tärkeämmäksi, kun iäkkäiden osuus väestöstä kasvaa. Kaikkia matkakeskuksia ei kustannussyistä saada esteettömiksi, joten osa matkustustarpeista on jatkossakin hoidettava erityisjärjestelyin. Liikuntarajoitteisille tarkoitettujen erillisratkaisujen sijaan on ensisijaisesti pyrittävä kaikille soveltuvaan laadukkaaseen ja turvalliseen liikenneympäristöön sekä palveluihin. Liikenneympäristön esteettömyydestä hyötyvät kaikki väestöryhmät.

Liityntäpysäköintialueiden tulee olla oikein mitoitettuja ja lähellä matkakeskuksia. Matkakeskusten toteutusta tulee edistää kaavoituksen keinoin.

Tilannearvio

- *Joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä, jotta sen markkinaosuus kasvaa. Jos riittävät joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso on turvattava palveluostoin.*
- *Vahva joukkoliikennejärjestelmä hillitsee suurten kaupunkiseutujen ruuhkautumista ja vähentää väyläinvestointien tarvetta. Koulu-, sosiaali- ja terveystoimessa tarvitaan vähemmän erillisiä kuljetuksia ja näin säästetään julkisia varoja.*
- *Maankäyttöä on kehitettävä joukkoliikennettä tukevaksi. Erityisesti on tarpeen eheyttää yhdyskuntarakennetta ja keskittää uudisrakentaminen vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen.*
- *Kaupunkiseuduilla asukkaiden elämä ja liikkuminen ylittävät kuntarajat ja joukkoliikenne tulee järjestää tämän mukaisesti. Sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla julkisen liikenteen palvelut on suunniteltava ja tuotettava laajempina kokonaisuuksina.*
- *Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen palveluita. Esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen, kimppekyydin ja ”naapurivun” mahdollisuudet tyydyttää kansalaisten liikkumistarpeita selvitetään.*

5 LIKENNETURVALLISUUS KESKIÖÖN**Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset**

- *Hallituksen tavoitteena on osoittaa vaalikauden aikana liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus*
- *Liikenneturvallisuustyössä hyödynnetään kehittyneen tieto- ja viestintäteknologian antamia mahdollisuuksia.*
- *Hallitus laatii ohjelman meriturvallisuuden parantamiseksi Itämerellä.*
- *Itämeren alusliikenteen turvallisuutta edistetään kehittämällä kansainvälisessä yhteistyössä liikenteen valvontajärjestelmiä, jääluokitusjärjestelmän luotettavuutta ja turvallista navigointia.*

Tieliikenteen turvallisuus

Tieliikenteen turvallisuus on parantunut hitaasti kymmenen viime vuoden aikana. Sitä ennen oli erittäin myönteinen kausi. Tällä vuosikymmenellä liikenneonnettomuuksissa on vuosittain kuollut 350–400 ihmistä. Edellisen hallituksen keväällä 2006 tekemässä liikenneturvallisuutta koskevassa periaatepäätöksessä asetettiin tavoitteeksi, että vuonna 2010 enintään 250 ihmistä kuolee liikenneonnettomuuksissa. Pitemmän ajan tavoitteeksi asetettiin, että liikenneturvallisuus paranee tämän jälkeen tasaisesti ja vuoteen 2025 mennessä päästään alle 100 vuotuisen liikennekuolemaan.

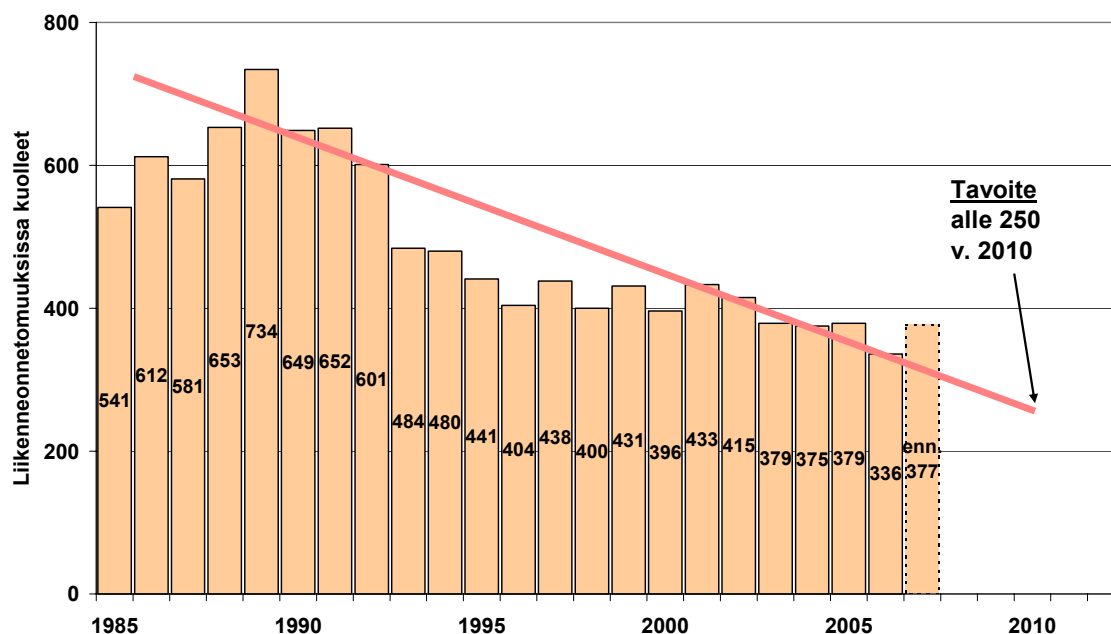
Periaatepäätökseen sisältyvät tärkeimmät toimet ovat:

- pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen
- jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa
- nopeuksien hallinnan kehittäminen
- päihdeonnettomuuksien vähentäminen
- ammattikuljettajien onnettomuuksien vähentäminen
- kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen
- uuden teknologian tehokas hyödyntäminen

Nykyinen hallitus on sitoutunut periaatepäätökseen ja sen toimenpideohjelmaan. Suunnitellut toimenpiteet koskevat kaikkia liikenneturvallisuuden ongelma-alueita. Periaatepäätöstä on ryhdytty aktiivisesti toteuttamaan ja osa toimista on jo toteutunut. Näyttää kuitenkin siltä, ettei liikennekuolemien vähentämistavoitetta saavuteta ilman toimenpiteiden tehostamista, toteuttamisen vauhdittamista ja lisätoimia.

Neljän ministerin työryhmä teki lokakuussa 2007 esityksen toimenpiteistä, joilla liikenneturvallisuuskehitys käännetään nykyisellä hallituskaudella takaisin myönteiseksi. Ministerit sopivat alustavasti muun muassa automaattisen liikennevalvonnan lisäämisestä, kuntien osallistumisesta liikennevalvontaan, varhaisemmasta puuttumisesta päihdeongelmiin, alkoholikon käytön lisäämisestä ja entistä yhdenmukaisemmasta käytännöstä koskien auton menetystä rattijuopumuksen seurauksena. Näiden toimien valmistelu ja toteutus ovat käynnissä.

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 1985–2007



Kohtaamisonnettomuudet ovat pääteiden vakavin turvallisuusongelma. On perusteltua aloittaa pääteiden vaarallisten tieosuuskeskikaideohjelman toteutus. Ohjelmassa yksiajorataisia päätteitä varustetaan keskikaitein ja ohituskaistoin. Taajamien ja niiden lähialueiden liikkumisen turvallisuutta voidaan parantaa rauhoittamalla liikennettä rakenteellisilla ratkaisulla ja nopeusrajoituksilla. Lasten liikkumisen ja koulumatkojen turvallisuus on varmistettava. Samalla parannetaan myös iäkkäiden mahdollisuuksia liikkua.

Viime vuosina on vuosittain sattunut vajaat 5 000 hirvieläinonnettomuutta, joista hirvi- ja peuraonnettomuuksia suunnilleen yhtä paljon. Onnettomuuksissa on kuollut 3–10 ihmistä vuodessa. Hirvieläinonnettomuuksia pyritään vähentämään ja niiden seurauksia lieventämään varoittamalla hirvien käyttämistä reiteistä liikennemerkkeillä, raivaamalla tienvarsia eläinten havaitsemisen helpottamiseksi ja rakentamalla riista-aitoja. Hirvieläinkannan kohtuullisena pitäminen on kuitenkin tehokkain keino. Hirvionnettomuuksien vuotuinen määrä seuraa varsin tarkkaan hirvikannan vaihteluita. Liikenneturvallisuusnäkökulma on otettava riistanhoidossa huomioon.

Tienkäyttäjien asenteet ja tiedot ovat tärkeitä turvallisuustekijöitä. Tarvitaan elinikäistä liikennekasvatusta ja tehokasta tiedottamista. Kuljettajakoulutusta on uudistettava ja kuljettajien ajokyvyn arviointia kehitettävä. Erityisesti riskikuljettajiin on kyettävä vaikuttamaan tehokkaammin.

Eri tason päätöksentekijöiden on ratkaisuisaan otettava huomioon vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuusnäkökulma on niin julkisella kuin yksityisellä sektorilla kytkettävä kiinteäksi osaksi suunnittelua ja päätöksentekoa. Se tulee liittää myös organisaatioiden laatu- ja johtamisjärjestelmiin.

Liikenteen valvonta on tehokasta liikenneturvallisuustyötä. Valvontaa voidaan tehostaa automaattista liikennevalvontaa lisäämällä ja ottamalla nopeusvalvonnan periaatteeksi nollatoleranssi. Kuntien osallistuminen valvontatyöhön on tehtävä mahdolliseksi. Älykkäät liikenne-ratkaisut antavat uusia keinoja parantaa liikenneturvallisuutta. Teknologian keinoin kuljettajalle voidaan tuoda tärkeää informaatiota liikenteestä sekä tukea ja helpottaa ajoneuvon turvallista kuljettamista.

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää muun muassa liikenne- ja viestintäministeriön, sisäasiainministeriön, oikeusministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön ja opetusministeriön hallinnonalojen entistä parempaa yhteistyötä. Yhteistyöllä on oltava selkeät tavoitteet, toimenpideohjelma, jaetut vastuut ja riittävät resurssit. Liikenne- ja viestintäministeriö on lokakuussa 2007 asettanut selvityshenkilön evaluoimaan valtionhallinnon liikenneturvallisuustyötä.

Tasoristeysonnettomuudet

Vaikka rautatieliikenteen turvallisuus on kehittynyt myönteisesti, tasoristeysonnettomuudet eivät ole vähentyneet pitkään aikaan. Tasoristeysonnettomuudet ovat rautatieliikenteen suurin turvallisuusriski. Vuonna 2007 tasoristeyksissä sattui kaikkiaan noin 50 onnettomuutta ja niissä menehtyi yhdeksän henkilöä. Kansainvälisesti vertaillen Suomi on tasoristeysturvallisuudessa enintään keskitasoa. Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomessa sattuu suhteellisesti neljä kertaa enemmän tasoristeysonnettomuuksia. Huomattava osa onnettomuuksista sattuu rataosilla, joilla junaliikenne on vähäistä tai junien nopeus pieni.

Tasoristeysonnettomuuksia vähennetään korvaamalla tasoristeyskäsitteitä eritasojärjestelyillä, asentamalla risteyskäsitteisiin varoituslaitteita ja poistamalla näköesteitä radan varresta. Valtion rataverkolla on yhteensä yli 3 700 tasoristeystä, joista noin 750 on varustettu varoituslaittein. Kymmenen viime vuoden aikana yhteensä noin 950 tasoristeystä on poistettu ensisijaisesti keskeisiltä henkilöliikennetiedoilta ja vaarallisten aineiden kuljetuksia välittäviltä rataosilta. Työ jatkuu keskimäärin 50 tasoristeyskäsitteiden vuositahtia niin, että painopiste on edelleen nopean lii-

kenteen radoilla. Vaarallisiksi todetut tasoristeykset pyritään poistamaan myös muulta rata-verkolta. Rataosilla, joilla junien nopeudet ovat yli 140 km/t, tasoristeyksiä ei sallita lainkaan.

Tilannearvio

- *Liikenneturvallisuuden viime vuosikymmenien myönteinen kehitys on tällä vuositu-
hannella hidastunut, eikä edellisen hallituksen liikenneturvallisuutta koskevassa pe-
riaatepäätöksessä vahvistettua tavoitetta ilman lisätoimia saavuteta.*
- *Turvallisuuden parantamiseksi tarvitaan lisätoimia kohtaamisonnettomuuksien tor-
jumiseksi, liikennevalvonnan tehostamiseksi, teknologian hyödyntämiseksi ja turvalli-
semman autokannan käyttöön saamiseksi.*
- *Liikenneturvallisuustyö on luonteeltaan poikkihallinnollista. Onnettomuuksien vä-
hentäminen edellyttää laajaa, eri organisaatioiden välistä yhteistyötä, jolla pitää olla
selvät tavoitteet, toimenpideohjelma, jaetut vastuut ja riittävät resurssit.*
- *Rautatieliikenteen turvallisuus on kehittynyt myönteisesti 1990-luvun lopulta asti.
Tasoristeysonnettomuudet eivät kuitenkaan ole vähentyneet pitkään aikaan.*

6 SUJUVAT YHTEYDET RAJOJEN YLI

Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset

- *Hallitus korostaa toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyyn ja saavutetta-
vuuden keskeisenä tekijänä. Osallistutaan vahvasti Euroopan unionin logistiikkapoli-
tiikan kehittämiseen siten, että se palvelee nykyistä paremmin myös Suomen ja sen syr-
jäisten alueiden tarpeita.*
- *Parannetaan Suomen logistista kilpailukykyä tavoitteena elinkeinoelämän logistiikka-
kustannusten alentaminen koko maassa. Merenkulun väylämaksujen ylikatteellisuus
poistetaan, lisätään maksujen läpinäkyvyyttä ja varmistetaan jäänmurtopalvelut nykyta-
solla osoittamalla niille riittävä budjettirahoitus.*
- *Laaditaan logistiikkastrategia ja kaikki kuljetusmuodot kattavan kuljetusklusterin pit-
kän aikavälin elinkeinopoliittinen ohjelma edistämään suomalaisen liikenneklusterin
kilpailukykyä. Hallitus toimii aktiivisesti Venäjän rajaliikenteen ongelmien ratkaisemi-
seksi.*
- *Hallitus pyrkii turvaamaan matkustaja- ja tavaraliikenteen jatkuvuuden Merenkurkus-
sa. Hallitus lisää panostaan liikennesektorin tutkimus- ja kehitystoimintaan. Logistiika-
kan tutkimuksen ohella panostetaan erityisesti liikenteen telematiikkaa hyödyntävien
ohjaus- ja tietopalveluiden kehittämiseen.*
- *Hallitus laatii ohjelman meriturvallisuuden parantamiseksi Itämerellä. Itämeren alus-
liikenteen turvallisuutta edistetään kehittämällä kansainvälisessä yhteistyössä liikenteen
valvontajärjestelmiä, jääluokitusjärjestelmän luotettavuutta ja turvallista navigointia.*

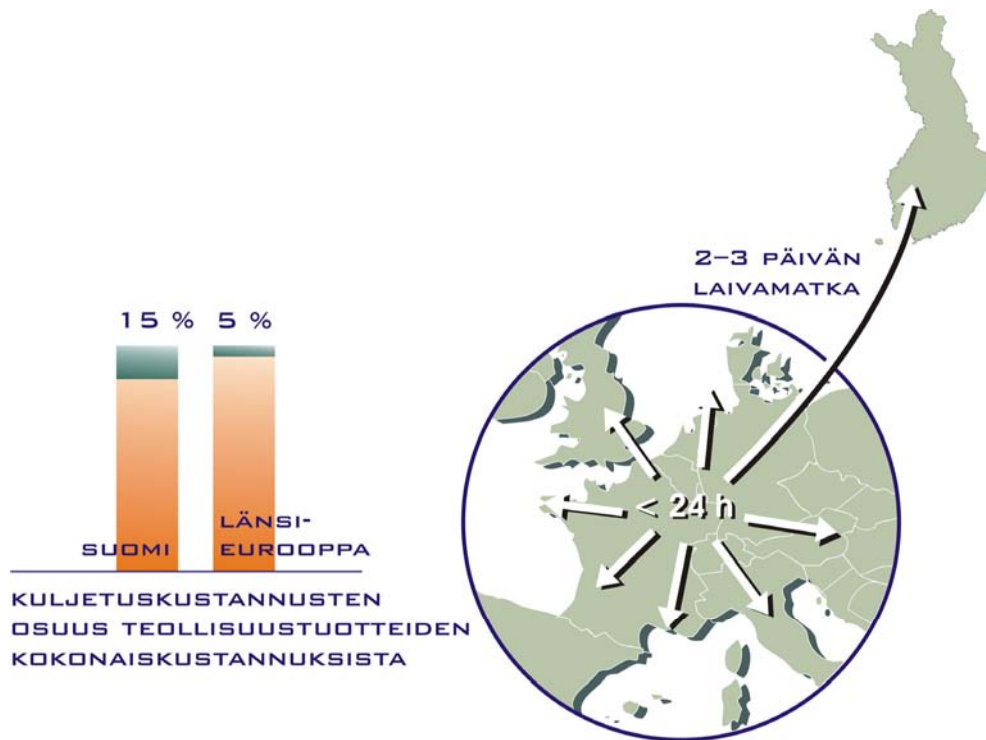
Suomen liikenteelliset erityispiirteet

Yli 80 prosenttia Suomen ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee meritse. Tehokkailla meri-
kuljetuksilla onkin huomattava merkitys suomalaisen teollisuuden kilpailukyvyille. Suomen
etäisyys päämarkkina-alueista, vaikeakulkuiset saaristoväylät, karikkoinen rannikko ja talven

jääolosuhteet edellyttävät laadukkaita merikuljetuksia ja tehokasta logistista järjestelmää. EU-maista vain Suomessa koko rannikko on osan talvesta jään peitossa. Talvella jäänmurtaajat avustavat suomalaisiin satamiin pyrkiviä aluksia.

Liikenneyhteyksien laatu on Suomelle tärkeä kilpailutekijä. Pitkät etäisyydet tärkeimmille markkina-alueille ja ankara ilmasto lisäävät suomalaisten yritysten logistisia kustannuksia. Ne ovat noin 2–3-kertaiset EU:n ydinalueiden yrityksiin verrattuna. Suomen on globaalissa taloudessa selvitäkseen kyettävä kompensoimaan maantieteellisiä heikkouksiaan muita maita tehokkaammalla logistisella järjestelmällä. Tämän vuoksi nopeiden, toimintavarmojen ja kohtuuhintaisten liikenneyhteyksien kehittäminen on välttämätöntä.

EU:n liikennepolitiikassa korostuu ruuhkien ja etenkin tieliikenteen ruuhkien lievittäminen. Suomen haasteena ovat ruuhkien sijasta kustannustehokkaat ja täsmälliset kuljetusyhteydet manner-Eurooppaan. Suomi onkin aktiivisesti tuonut logistiikkaa EU:n käsiteltäväksi ja pitkälti Suomen aloitteesta komissio julkisti lokakuussa 2007 laajan logistiikkapaketin. Komissio tulee myös tekemään ehdotuksen Itämeri-strategiaksi viimeistään kesäkuussa 2009.



Suomen tulee hyödyntää edullinen gateway- asemansa lento- ja rautatieliikenteessä. Helsinki–Vantaan lentoasemalta on viikoittain jopa 50 suoraa lentoa noin kymmeneen kohteeseen Aasiassa. Kaukoidän liikennettä syöttää noin 40 suoraa ja tiheästi liikennöityä Euroopan yhteyttä. Suomella on tämän ansiosta naapurimaitaan paremmat yhteydet myös eurooppalaisiin kohteisiin. Suomen ja Venäjän rautateillä on sama raideleveys ja Suomesta on Siperian rataa pitkin hyvä yhteys Kaukoitään. Rautatieyhteyden vahvuus on sen nopeudessa. Rautateitse kokonaiskuljetusaika on keskimäärin 16 vuorokautta, kun aikaa meritse kuluu kaksi kertaa niin paljon.

Saimaan kanava yhdistää Saimaan vesistön syväväylyineen Suomenlahteen. Kanavan kuljetusmäärät ovat pitkään pysyneet vuosittain noin kahdessa miljoonassa tonnissa. Venäjän puutullien vuoksi vähenevien raakapuukuljetusten tilalle on jo tullut muita kuljetuksia. Saimaan kanavan vuokrasopimus päättyy vuonna 2013 ja neuvottelut uudesta sopimuksesta ovat käynnissä. Neuvottelut saataneen päätökseen vuoden 2008 aikana.

EU:n liikenneverkot

EU:n nykyisestä runkoliikenneverkosta eli niin sanotusta TEN-verkosta (trans-European networks) on päätetty vuonna 2004. Päätöksessä on esitetty verkkoon kuuluvat liikenneyhteydet (TEN-kartat) sekä lista 30 TEN-verkon prioriteettihankkeesta. TEN-päätös tarkistetaan seuraavan kerran vuosikymmenen vaihteessa. Komissio on aloittanut tarkistuksen valmistelun. Keskustelun pohjaksi komission on tarkoitus syksyllä 2008 julkistaa näkemyksensä tarkistuksen lähtökohdista ja tavoitteista. Hallitus valmistautuu käytävään keskusteluun määrittelemällä neuvottelujen pohjaksi Suomen omat tavoitteet TEN-verkon täydentämiseksi.

TEN-liikenneverkko (pätetty vuonna 2004)



EU:n prioriteettihankkeisiin kuuluu Pohjoismaiden pääkaupungit yhdistävä Pohjolan kolmio. Suomessa Pohjolan kolmio sisältää tie- ja ratayhteyden Turusta Helsingin kautta Venäjän rajalle (Vaalimaa/Vainikkala). TEN-päätöksessä kunkin prioriteettihankkeen valmistumiselle on asetettu määräaika. Pohjolan kolmion Suomen osuuden tulee valmistua ennen vuotta 2015. Myös niin sanottu Itämeren moottoritie kuuluu TEN-verkon prioriteettihankkeisiin.

EU:n liikenneverkkoihin kuuluvat TEN-verkon lisäksi pääyhteydet EU:sta sen naapurimaihin. Näistä yhteyksistä on sovittu EU:n, sen jäsenmaiden ja naapurimaiden kesken korkean tason työryhmässä loppuvuodesta 2006. EU:n ja sen naapurimaiden tärkeimpien yhteyksien verkkoon kuuluu muun muassa Helsinki–Pietari–Moskova-liikennekäytävä Venäjän puoleiselta osuudeltaan sekä yhteys Norjan Narvikista Ruotsin ja Suomen halki Venäjälle ja edelleen Kaukoitään. Komission on tarkoitus kesällä 2008 julkistaa ehdotuksensa näiden liikennekäytävien kehittämistavasta.

Merikuljetus on lähes aina osa Suomesta länteen suuntautuvaa kuljetusketjua. Kuljetukset Suomesta manner-EU:hun kulkevat tavallisesti Itämeren pitkin Saksan, Puolan, Belgian ja Hollannin satamiin, mistä ne jatkavat määränpäähensä rautatie- tai tiekuljetuksena. Itämeren reitin arvioidaan säilyttävän asemansa tulevaisuudessakin. Suomen ja Pohjoismaiden välisestä liikenteestä suurin osa kulkee Pohjolan kolmiota noudattelevaa reittiä Helsingin tai Turun kautta Tukholmaan ja muualle Pohjoismaiden eteläosiin. Pohjoisempien alueiden liikennetarpeita tyydyttävät meriyhteys Pohjanlahden yli ja Perämeren pohjoisrannan suuntainen ”Perämeren kaari”. Ruotsin puolella Perämeren kaaren jatkeena olevaa Haaparannan ja Uumajan välistä rataosaa parannetaan parhaillaan. Kun hanke 2010-luvulla valmistuu, se parantaa myös Pohjois-Suomen yhteyksiä Ruotsiin.

Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja ympäristöhankkeiden toteutus tulevat lisäämään Euroopan pohjoisimpien alueiden merkitystä. Kauttakulkuliikenteen reittien kehittäminen etenkin Barentsin alueelta ja Luoteis-Venäjältä esimerkiksi Perämeren satamiin luo mahdollisuuksia pohjoisten alueiden elinkeinojen kehittämiseksi myös Suomessa.

Murmansk–Pietari-radalla kuljetetaan vuosittain noin 10 miljoonaa tonnia tavaraa. Rata palvelee etenkin raskasta teollisuutta, mutta myös öljykuljetuksia on paljon. Uusi Lietmajärvi–Kotshkoma-ratayhteys lyhentää yli 500 kilometrillä matkaa Murmanskin ja Arkangelin alueilta Perämeren satamiin ja tarjoaa Suomen puolella uusia mahdollisuuksia kauttakulkuliikenteen hyödyntämiseksi. Rata ei vielä ole kaupallisessa käytössä. Suomen ja Venäjän rajaliikenneyhteyksien kehittämistä Itä- ja Pohjois-Suomessa selvitetään liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä, jonka raportti valmistuu keväällä 2008. Tässä yhteydessä selvitetään myös, kuinka Suomen ja Venäjän rataverkkojen yhdistäminen nykyistä pohjoisempaan Sallan–Alakurtin kohdalla vaikuttaisi kuljetusvirtoihin ja alueiden kehitykseen.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Suomen tärkeimmät kansainväliset maa- ja meriliikenneyhteydet. Pohjolan kolmio, Itämeren moottoritie ja rautatieyhteys Baltian maiden halki Varsovaan ovat vuonna 2004 tehdyn niin sanotun TEN-suuntaviivapäätöksen mukaisia EU:n prioriteettihankkeita. Helsinki–Moskova-yhteys sekä Norjan Narvikista Ruotsin ja Suomen halki Venäjälle suuntautuva yhteys ovat reittejä EU:sta sen naapurimaihin. Näistä yhteyksistä päätettiin vuonna 2006 entisen liikennekomissaarin Loyola de Palacion johtaman työryhmän esitysten pohjalta. Muiden karttaan merkittyjen yhteysvälien kehittäminen perustuu Pohjois-Euroopan valtioiden keskinäiseen yhteistyöhön.

Suomen tärkeimmät kansainväliset maa- ja meriliikenneyhteydet



Merenkulun turvallisuus erityisesti Itämeren alueella

Itämerellä ja Suomenlahdella alusliikenne on viime vuosina lisääntynyt nopeasti. Suomen lähialueilla liikenne on eniten kasvanut Suomenlahdella. Suurin syy tähän on ollut Venäjän öljysatamien vientikuljetusten lisääntyminen. Suomenlahdella öljykuljetukset ovat enemmän kuin kolminkertaistuneet tällä vuosituhannella. Kuljetusten arvioidaan lisääntyvän edelleen nykyisestä noin 140 miljoonasta tonnista yli 250 miljoonaan tonniin vuoteen 2015 mennessä. Lisäksi Tallinnan ja Helsingin välillä on vilkasta matkustaja-alusliikennettä, noin kuusi miljoonaa matkustajaa vuosittain. Liikennemäärien lisääntyessä kasvaa myös onnettomuusriski. Karilleajo tai yhteentörmäys voi aiheuttaa ihmishenkien menetyksiä tai vakavia ympäristövahinkoja. Esimerkiksi yhden öljytankkerin lastin joutuminen mereen pilaisi Suomenlahden vedet pitkäksi aikaa.

Merenkulun turvallisuuteen liittyvää työtä tehdään kansainvälisellä tasolla muun muassa kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), Itämeren suojelukomissiossa (HELCOM) ja EU:ssa. Suomi ylläpitää yhteistyössä Venäjän ja Viron kanssa Itämeren kansainvälisellä vesialueella pakollista alusliikenteen ilmoittautumisjärjestelmää (GOFREP). Järjestelmä on toiminut hyvin ja sen edelleen kehittämiseksi ollaan laatimassa suunnitelmaa.

Hallitusohjelman mukaisesti vastuulliset ministeriöt laativat yhteistyössä Itämeren meriturvallisuusohjelman. Siinä määritellään keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet onnettomuuksien eh-

käisemiseksi ja alusturvallisuuden parantamiseksi. Itämeren alusliikenteen turvallisuutta voidaan parantaa esimerkiksi kehittämällä liikenteen valvontajärjestelmiä ja navigointia. Ihmisen toiminta on osasy noin 80 prosenttiin merionnettomuuksista. Sen vuoksi myös aluksen komentosillalla työskentelevän henkilökunnan ammatilliseen osaamiseen ja asenteisiin on kiinnitettävä huomiota. Itämeren pohjoisosissa jääolosuhteet tekevät liikennöinnistä erityisen vaativaa.

Itämerellä liikkuvien alusten turvallisuutta voidaan edistää lippuvaltioiden ja satamavaltioiden toimenpitein. Suomen lipun alla kulkevien alusten meriturvallisuutta voidaan parantaa valvomalla, että suomalaiset alukset laitteineen ovat kunnossa ja että aluksilla on riittävä ja pätevä miehistö. Kaikki turvallisuutta lisäävät toimet vähentävät myös alusten ympäristövahinkojen riskiä, sillä hyväkuntoiset ja asianmukaisesti miehitetyt alukset ovat ympäristönkin kannalta turvallisia.

Satamavaltion toimilla valvotaan satamissa käyvien ulkomaisten alusten kuntoa ja miehitystä. Alusten tarkastukset perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin ja EU-lainsäädäntöön. Tarvittaessa huonokuntoinen alus voidaan pysäyttää satamaan korjauksen ajaksi. Itämeren rantavaltio voi myös kokonaan kieltää aluksen liikennöinnin satamiinsa. Tiiviimpi Itämeren alueella aluksia tarkastavien viranomaisten yhteistyö ja tietojen vaihto tehostaisi toimintaa. Merenkulun turvallisuutta parannetaan myös alusliikenteen valvonnalla sekä luotsauksella.

Tilannearvio

- *Itämeri erottaa Suomen EU:n keskeisistä markkina-alueista. Maa-meri-maa -kuljetusketjujen kehittäminen on siksi tärkeää Suomen ulkomaankaupan kuljetusten sujuvuuden parantamiseksi.*
- *EU:n TEN-liikenneverkkoa tarkistetaan seuraavan kerran 2010-luvun alussa. Suomelle on tärkeää, että EU:n keskeiset markkina-alueet ovat kustannustehokkaasti saavutettavissa maan kaikista osista.*
- *Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja ympäristöhankkeiden toteutus lisäävät Euroopan pohjoisimpien alueiden merkitystä. Pohjois-Suomen liikenneverkon kehittämistarpeita arvioitaessa on otettava huomioon myös Barentsin alueen kehityksen tuomat mahdollisuudet Suomen puolella.*
- *Suomen kannattaa hyödyntää edullinen gateway- asemansa lento- ja rautatieliikenteessä. Helsinki–Vantaan lentoasema sijaitsee edullisesti Manner-Euroopan ja Aasian välisen kauttakululiikenteen kannalta. Suomen ja Venäjän rautateillä on sama raideleveys ja Suomesta on Siperian rataa pitkin myös hyvä tavarakuljetusyhteys Kaukoitään.*
- *Suomenlahden öljykuljetusten arvioidaan lisääntyvän yli 250 miljoonaan tonniin vuoteen 2015 mennessä. Tallinnan ja Helsingin välillä on vilkasta matkustajalusliikennettä. Liikenteen lisääntyessä onnettomuusriski kasvaa. Karilleajo tai yhteentörmäys voi aiheuttaa ihmishenkien menetyksiä tai vakavia ympäristövahinkoja.*
- *Toimista merenkulun turvallisuuden parantamiseksi päätetään kansainvälisellä tasolla. Hallitusohjelman mukaisessa Itämeren meriturvallisuusohjelmassa on asetettava keskeiset tavoitteet ja määritettävä toimet, joita Suomi kansainvälisessä yhteistyössä muun muassa EU:n Itämeristrategiaa laadittaessa edistää ja joita se kansallisella tasolla toteuttaa.*

7 KULJETUSMARKKINAT TOIMIVIKSI

Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset

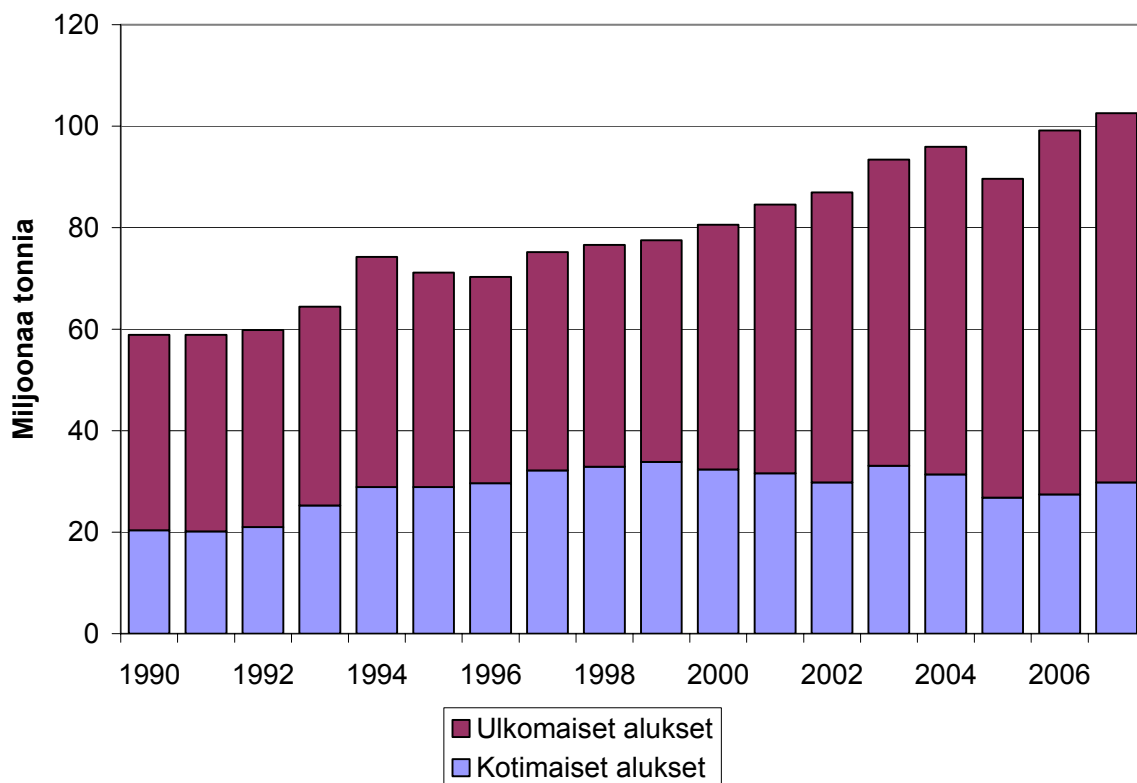
- *Suomalaisen merenkulun kilpailukykyä parannetaan tärkeimpien kilpailijamaiden tasolle EU:n sallimilla tukimuodoilla ja varustamoverotusta uudistamalla.*
- *Tonnistoverolainsäädäntö uudistetaan kilpailukykyiseksi. Alushankintavarauksen käyttöönotto selvitetään.*
- *Meripolitiikan tavoitteena on turvata Suomen kauppalaivaston myönteinen kehitys, suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja huoltovarmuus.*
- *Turvataan yhteiskunnan kuljetusten kotimainen omavaraisuus kaikissa tilanteissa.*
- *Henkilöliikenteen kilpailuun rautateillä varaudutaan yhteisöläinsäädännön edellyttämällä tavalla ja aikataululla.*
- *Selvitetään mahdollisuudet kilpailuttaa rautateiden henkilöliikennettä erityisesti pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella.*
- *Kuljetusmarkkinoiden sääntelyllä varmistetaan, että liikenteenharjoittajat tarjoavat turvallisia ja sujuvia liikennepalveluja.*
- *Hallitus edistää liikennealan sisämarkkinoita Euroopan unionissa. Tuetaan avointen ja syrjimättömien liikennemarkkinoiden kehittymistä sekä toimia, joilla rajoitetaan liikenteen ympäristöhaittoja, parannetaan ympäristöturvallisuutta ja kehitetään terrorismin vastaisia toimia.*

Merenkulkuelinkeino

Merikuljetukset ovat maantieteellisistä syistä elintärkeitä Suomen ulkomaankaupalle. Noin 80 prosenttia ulkomaankaupan kuljetuksista – viennistä jopa 90 prosenttia – kulkee meriteitse. Merikuljetukset ovat vuosi vuodelta lisääntyneet. Varustamoelinkeino on telakkateollisuuden ja satamien ohella keskeinen osa suomalaista meriklusteria, joka työllistää yhteensä noin 50 000 henkilöä. Suomalaisten alusten tulot ulkomaanliikenteestä ovat vuosittain noin 1,1 miljardia euroa.

Merenkulku on globaali elinkeino. Alaa kehitetään kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa. Rahdin hinta määräytyy kansainvälisen tarjouskilpailun mukaan. Pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimiva Suomen kauppalaivasto on pienentynyt ja kotimaisen tonniston osuus merikuljetuksista on samalla pienentynyt. Vuonna 2007 kotimaisen tonniston osuus tuonnista oli noin 38 prosenttia ja viennistä noin 18 prosenttia.

Suomalaisten alusten osuus ulkomaan merikuljetuksista



Riittävän suuruinen oma kauppalaivasto on tärkeä, koska näin voidaan turvata luotettavat, tehokkaat ja turvalliset ulkomaankaupan kuljetukset eri olosuhteissa, myös talven poikkeusoloissa. Varovasti arvioiden Suomen lipun alla olevan tonniston määrä on huoltovarmuuden näkökulmasta jo vähintään riskirajalla. Toisaalta kotimaisen tonniston osuus on energian tuonnissa (öljy ja kivihiili) edelleen verraten suuri: 50–60 prosenttia. EU:lla ei ole huoltovarmuusjärjestelyjä merikuljetusten turvaamiseksi poikkeusoloissa. Yksi mahdollisuus olisi sopia muiden valtioiden kanssa kahdenkeskisistä järjestelyistä liikenteen turvaamiseksi.

Myös Suomen kauppalaivaston keski-ikä on kasvanut. Suomalaisten ulkomaanliikenteessä olevien alusten keski-ikä on noin 19 vuotta, kun se EU:ssa on noin 12 vuotta ja koko maailmassa noin 13 vuotta. Suomalaiset varustamot ovat pääosin verotuksellisista syistä tilanneet vain vähän uusia aluksia.

Estääkseen alan kuihtumisen Euroopassa ja vahvistaakseen merenkulkuelinkeino kansainvälistä kilpailukykyä EU on hyväksynyt valtiontuen käytöstä suuntaviivat, joiden puitteissa jäsenvaltioilla on mahdollisuus kansallisin toimenpitein vaikuttaa elinkeinon kansainväliseen kilpailukykyyn. Lähes kaikki korkean kustannustason maat tukevat taloudellisesti kansallista tonnistoja. Yleisimmät tukitoimet ovat varustamoiden yhtiöverojen huojentaminen eri tavoin sekä miehistön tuloverojen ja työnantajan maksamien sosiaalikulujen alentaminen.

Keskeiseksi kilpailukykyvälineeksi on muodostunut tonnistoverotus, jonka avulla elinkeinon kasvu on ollut useissa kilpailijamaissa erittäin voimakasta. Tonnistovero otettiin Suomessa käyttöön vuonna 2002, mutta vain yksi pieni varustamo liittyi sen piiriin. Suomessa varustamoille miehityskustannusten alentamiseksi maksettavat tuet ovat nykyisin lähellä EU:n sään-

nösten ylärajaa. Tukia maksetaan 60–70 miljoonaa euroa vuodessa. Merenkulun tukia koskeva lainsäädäntö uudistetaan.

Suomalaisilla aluksilla ei käytetä niin sanottua sekamiehistöä toisin kuin useimpien kilpailijamaiden laivoilla. EU-maissa on tavallista, että lastialuksen päällystö on EU:sta ja miehistö tai osa siitä halvemmista maista. Suomessa on toistaiseksi työntekijän kansallisuudesta riippumatta sovellettu suomalaisia työ- ja palkkaehtoja.

Merikuljetukset ja varustamoelinkeino kasvavat edelleen voimakkaasti niin Itämeren alueella kuin maailmanlaajuisestikin. Korkean osaamisen merkitys elinkeinon toiminnassa tulee yhä tärkeämmäksi. Lisääntyvät kuljetukset ovat mahdollisuus myös suomalaisille varustamoille ja merenkulkijoille, jos ne ovat kilpailukykyisiä ja voivat toimia samoin taloudellisin ehdoin kuin kilpailijamaiden alukset.

Tiekuljetusten markkinat

Kotimaan kuljetuksia tuottavat ammattimaisesti tuhannet kuorma-autoyritykset. Tiekuljetusten haasteina ovat kovasta kilpailusta johtuva alhainen hintataso, kuljettajien ja kuljetusyrittäjien eläkkeelle siirtyminen ja siitä seuraava kuljettajapula, kaupunkiseutujen ruuhkautuminen sekä ajo- ja lepoaikasäädösten edellyttämien sopivien taukopaikkojen puute.

Valtaosa Suomen vajaasta 11 000 kuorma-autoyrityksestä on yhden auton yrityksiä. Useimmat niistä ajavat isomman yrityksen hallitseman kuljetustenohjausjärjestelmän toimeksiantaja. Yksin yrittäjillä ei yleensä ole resursseja oman liiketoimintansa kehittämiseen. Kuorma-autoyrityksistä kolmasosa tuottaakin tappiota.

Kuljetusyrittäjien määrä vähenee, kun nykyiset yrittäjät siirtyvät eläkkeelle. Yrityskoko kasvaa vähitellen, mutta liiketoimintaosaamisen kehittymisen kannalta nopeampi kasvu olisi eduksi. Kuljettajapula pahenee, elleivät nuoret hakeudu logistiikka-alalle nykyistä innokkaammin.

Suomi ja Venäjä ovat vuonna 1995 solmineet maiden välisiä ja niiden kautta kolmansiin maihin suuntautuvia kuljetuksia koskevan tieliikennesopimuksen. Sen keskeisenä periaatteena on kuljetuslupajärjestelmä maiden välisissä linja-auto- ja kuorma-autokuljetuksissa. Lupajärjestelmä ei käytännössä rajoita liikennettä, joten liikenne on käytännössä lähes vapaata. Vuonna 2006 Suomi myönsi venäläisille kuljetusyrityksille 315 000 ja vuonna 2007 noin 400 000 lupaa. Maanteiden transitokuljetuksista arviolta 95 prosenttia suorittavat venäläiset kuljetusyritykset. Venäläisten kilpailukyvyyn taustalla ovat muun muassa halvemmat työvoimakustannukset sekä venäläisen toimintaympäristön osaaminen.

Kuljetuksiin muihin maihin vaikuttaa merkittävästi EU-lainsäädäntö. Yhteisössä on vireillä kansainvälisen tieliikenteen tavarakuljetusten markkinoille pääsyn uudistaminen. Ulkomainen liikennöitsijä saisi suorittaa toisen maan sisäisiä eli niin sanottuja kabotaasikuljetuksia enintään kolmen viikon ajan ajoneuvon maahan saapumisesta. Sen jälkeen olisi poistuttava maasta ennen kuin uusi oikeus kabotaasikuljetuksiin alkaa.

Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenne on hallitseva joukkoliikennemuoto ja sillä on tiheä ja kattava reittiverkosto. Yli kahden miljoonan ajokortittoman suomalaisen liikkuminen on pitkälti linja-auton varassa. Suomessa on runsaat 400 linja-autoyritystä. Helsingissä, Turussa ja Tampereella toimii kunnallinen liikennelaitos. Busseilla harjoitettavaan tilaus- ja ostoliikenteeseen oikeuttava joukkoliikennelupa on noin 500 yrityksellä tai henkilöllä. Yritysten markkinoille tulo on linjaliikennettä lukuun ottamatta vapaata.

Linja-autoliikenteen taloudellinen kannattavuus on heikentynyt. Maaseutuliikenteessä suurin ongelma on asiakastulojen riittämättömyys ja kysynnän väheneminen. Kaupunkiseuduilla linja-autoliikenne on väestön kasvusta huolimatta menettänyt markkinaosuuttaan. Aiempaa useampi kulkee säännölliset matkansa henkilöautolla.

Markkinaehtoisesti tuotetut palvelut eivät aina riitä takaamaan riittävää joukkoliikenteen palvelutasoa. Lääninhallitukset ja kunnat ostavat täydentäviä palveluja. Vuoden 2009 lopulla voimaan tuleva EU:n palvelusopimusasetus antaa viranomaisille oikeuden puuttua markkinoiden toimintaan, jos palvelutaso ei ole tyydyttävä. Linja-autoliikenteen kilpailuttaminen tulee lisääntymään etenkin kaupunkiseuduilla, kun palvelusopimusasetus on tullut voimaan.

Taksiliikenne

Taksiliikenteessä yritysten alalle tulo ja hinnat ovat säänneltyjä. Pääkaupunkiseudulla ongelmina ovat olleet suuret kysyntähuiput ja tilauskeskusten toiminta. Tarjonnan lisääntyessä tilanteen arvioidaan paranevan. Yhteiskunnan kustantamien kuljetusten, kuten koululaiskuljetusten markkinat eivät näytä toimivan hyvin ainakaan pienillä paikkakunnilla. Taksimarkkinoiden kehittämisen pääpaino on taksipalvelujen monipuolistamisessa, laadun parantamisessa ja kilpailun lisäämisessä. Myös haja-asutusalueiden taksipalveluja on kehitettävä.

Kuljettajien ja muun logistisen alan työvoiman riittävyys

Suomessa on noin 80 000–90 000 ammattimaista raskaan ajoneuvon kuljettajaa. Heistä suurin osa toimii kuorma-autojen kuljettajina ja runsaat 10 000 linja-autoliikenteessä. Valtaosa kuljettajista harjoittaa nykyisin ammattiaan pelkän ajokortin turvin. EU:n direktiivi on yhtenäistänyt maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason. Ammattiajooon vaaditaan jatkossa alan peruskoulutus. Direktiivi velvoittaa ammattikuljettajat osallistumaan myös säännölliseen ammattitaitoa ylläpitävään koulutukseen. Vaatimus linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä tulee voimaan syksyllä 2008, kuorma-auton kuljettajien vuotta myöhemmin.

Kuljettajista on jo nykyisin pulaa EU-maissa ja ammattipätevyysvaatimus pahentanee tilannetta. Suomessa työmarkkinoilta poistuvien kuljettajien tilalle arvioidaan kuorma-autoliikenteessä tarvittavan vuosittain 3 000 uutta kuljettajaa ja linja-autoliikenteessä 700 kuljettajaa. Kuljettajien perus- ja ammattitutkinnon suorittamisen vuosittain aloittavien määrä vastaa noin puolta vuotuisesta lisätarpeesta. Alalle saadaan kuljettajia myös Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen suorittaneista, mutta vain pieni osa heistä jää alalle.

Globalisaatio ja EU:n laajeneminen lisäävät kuljetusten ja kuljettajien kysyntää. Kotimaassa myös metsäteollisuuden puukuljetukset lisääntyvät. Kuljettajapulan odotetaan pahenevan, kun

suuret ikäluokat jäävät eläkkeelle. Ongelma koskettaa laajasti koko logistiikka-alaa ja yhteiskuntaa. Eri sektorit joutuvat kilpailemaan työvoimasta. Kun työvoiman kysyntä ylittää tarjonnan, palkat nousevat. Tämä lisää logistisia kustannuksia. Kuljettajapula uhkaa muodostua todelliseksi logistiikan pullonkaulaksi, joka vaikuttaa yritysten toimitusketjujen rakenteisiin.

Rautatieliikenne

Rautatieliikennettä on EU-alueella avattu vaiheittain kilpailulle. Suomessa kansallinen tavaraliikenne avattiin kilpailulle vuoden 2007 alussa EU:n vaatimusten mukaisesti.

Toistaiseksi markkinoille ei ole tullut uusia rautatieyrityksiä. Rautateiden tavaraliikenteeseen on kuitenkin tulossa toinen kotimainen operaattori ja Baltian maiden venäläisomisteiset rautatieoperaattorit ovat olleet kiinnostuneita Suomen tavaraliikenteen ja myöhemmin mahdollisesti myös kansainvälisen henkilöliikenteen kuljetuksista.

Rautatieliikennemarkkinoiden ja kuljetusasiakkaiden kannalta on toivottavaa, että tavaraliikenteeseen syntyy hallitusti kilpailua. Viranomaisten on toimenpiteillään luotava tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet rautatieliikennemarkkinoille ja poistettava tosiasialliset kilpailun esteet, jotta tavaraliikennemarkkinoille saadaan uusia rautatieyrityksiä.

Suomen ja Venäjän välisellä rautatieliikenteellä on tavaraliikenteessä keskeinen ja merkittävä asema. Se on määrältään noin 15–16 miljoonaa tonnia vuodesta, mikä on lähes 40 prosenttia VR Osakeyhtiön tavaraliikenteestä. Tämän liikenteen harjoittaminen on uudessa rautatielaissa säilytetty VR Osakeyhtiön yksinoikeutena.

Suomen ja Venäjän välinen rautateiden yhdysliikennesopimus on tarkoitus uudistaa lähivuosina EU-lainsäädännön mukaiseksi. Tämä lisää muiden EU-maiden rautatieyritysten kiinnostusta Suomen markkinoihin.

Rautateiden kansallista henkilöliikennettä ei ole toistaiseksi yhteisölainsäädännössä avattu kilpailulle tai määrätty kilpailutettavaksi. Kilpailuttamisen edellytysten selvittämistä pidetään tarpeellisena erityisesti pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää hallitusohjelman mukaisesti selvityksen siten, että kilpailuttaminen voidaan tarvittaessa käynnistää.

Lentoliikenne

Euroopan yhteisössä on kaikille yhteisön toimiluvan saaneille lentoyhtiöille avoimet lentoliikenteen sisämarkkinat. Myös Suomessa lentoyhtiöt toimivat kilpailluilla markkinoilla liiketaloudellisin periaattein. Jos liiketaloudellisesti kannattamatonta lentoreittiä halutaan edelleen liikennöidä, sille tulee asettaa yhteisölainsäädännön mukainen tarjouskilpailuun perustuva julkinen palveluvelvoite. Toisaalta nopeat junayhteydet tarjoavat maan sisäisillä keskipitkillä matkoilla vaihtoehdon lentoyhteyksille.

Suomen ja yhteisön ulkopuolisten valtioiden välistä lentoliikennettä säätelevät pääosin kahdenväliset lentoliikennesopimukset, joissa usein rajoitetaan molempien sopimuspuolten liikennöintioikeuksia. Tavoitteena on liberalisoida sopimuksia hallitusti siten, että lentoyhtiöiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja kilpailuolosuhteet turvataan. Myös EU pyrkii aktiivisesti tekemään yhteisötason lentoliikennesopimuksia ja siten lisäämään kilpailua yhteisön ja

kolmansien valtioiden välisillä lentoreiteillä. Tavoitteena ovat nykyisen palvelutason mukaiset laadukkaat, turvalliset ja toimivat lentoliikenteen kuljetuspalvelut, joiden kilpailuympäristö on vapaa.

Tilannearvio

- *Suomen kauppalaivasto on markkinoiden kasvusta huolimatta pienentynyt ja sen keski-ikä on noussut. Huoltovarmuuskeskuksen arvion mukaan se on huoltovarmuuden kannalta jo riskirajalla. Suomeen rekisteröidyn tonniston kilpailukyky on nostettava keskeisten kilpailijamaiden tasolle.*
- *Rautatieliikennettä on EU-alueella avattu vaiheittain kilpailulle. Toistaiseksi Suomessa ei rautatieliikennemarkkinoille ole tullut uusia rautatieyrityksiä. Rautatieliikennemarkkinoiden ja rautateiden tavaraliikenteen kuljetusasiakkaiden kannalta on toivottavaa, että tavaraliikenteeseen syntyy hallitusti kilpailua.*
- *Raskaan ajoneuvon kuljettajista on jo nykyisin pulaa EU-maissa ja ammattipätevyysvaatimus pahentanee tilannetta. Kuljettajien perus- ja ammattitutkinnon suorittamisen vuosittain Suomessa aloittavien määrä vastaa noin puolta vuotuisesta lisätarpeesta.*
- *Kuljettaminen on liiketoimintaa. Kuljetusyrityksissä tulee olla riittävästi liiketoimintaosaamista ja voimavaroja toiminnan pitkäjänteiseen kehittämiseen. Kuljetusalan houkuttelevuus on turvattava kuljettajien riittävän tarjonnan takaamiseksi.*
- *Liiketaloudellisesti kannattamatonta lentoreittiä koskevaa julkista palveluvelvoitetta harkittaessa on otettava huomioon nopean junaliikenteen tarjonta vastaavalla yhteysvälillä.*

8 LIIKENNEVERKKO SITOO VALTAKUNNAN YHTEEN

Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset

- *Hallituksen tavoitteena on osoittaa vaalikauden aikana liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus.*
- *Hallitus kiinnittää huomiota perusväylänpidon rahoituksen jälkeensä jääneisyyteen, alemmanasteisen tieverkoston yleiskuntoon ja ylläpitoon, kevyen liikenteen väyliin sekä yksityisteiden merkitykseen osana toimivaa väyläverkostoa.*
- *Saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut turvataan vähintään nykytasolla.*
- *Hallitus selvittää pääkaupunkiseudun lentokenttäkapasiteetin riittävyyden.*
- *Raideliikennettä edistetään parantamalla rataverkon tasoa ja kattavuutta, jatkamalla sähköistysohjelmaa sekä luomalla edellytyksiä kilpailulle rautateillä.*
- *Hallitus edistää informaatioteknologiaa hyödyntävien palvelujen käyttöönottoa liikenteessä.*
- *Pyritään turvaamaan lentoliikenteen saatavuutta.*

Lähtökohdat

Liikennettä on Suomessa eurooppalaisittain vähän, mutta liikennesuoritetta eli kuljettuja kilometrejä kertyy matkojen pituuden vuoksi paljon. Liikennemääristä riippumatta maan eri osien elinvoiman säilyminen edellyttää toimivia valtakunnallisia liikenneyhteyksiä ja joukkoliikennepalveluja. Kaikkia perusteltuja liikenneväylä- ja joukkoliikennetarpeita ei kyetä tyydyttämään käytettävissä olevilla määrärahoilla. Yhteiskunnalle tarjottavia väylä- ja joukkoliikennepalveluja on siksi priorisoitava

Liikenneverkon kunto

Tieverkko koostuu valtion ylläpitämistä yleisistä teistä (noin 80 000 km), kuntien kaduista (noin 25 000 km) ja yksityisteistä (noin 350 000 km). Seuraavassa yleisten ja yksityisten teiden tilaa kuvataan tarkemmin.

Tiestön kunto on monen tekijän summa. Näitä ovat muun muassa päällysteen tasaisuus, tierakenteen ja siltojen kestävyys, teiden leveys, mäkisyys ja mutkaisuus sekä sorateillä kelirikko. Nykyisistä teistä suuri osa on rakennettu 1950–70-luvuilla. Niiden taloudellinen käyttöikä on nyt kulumassa umpeen ja peruskorjauksen tarpeessa olevien teiden määrä lisääntyy vuosittain.

Noin 1 500 kilometriä päätteitä on korjauksen tarpeessa. Tiet ovat kapeita ja ohittaminen on niillä vaikeaa mutkaisuuden ja mäkisyyden vuoksi. Kohtaamisonnettomuudet ovat vakavin liikenneturvallisuuden ongelma. Maankäytön leviäminen päätieverkon varrelle on niin ikään ongelmallista. Pääteiden päällysteet ovat sen sijaan varsin hyvässä kunnossa.

Huonokuntoisimpia ovat seutu- ja yhdystiet. Viime vuosina niiden kunnan heikkeneminen on kyetty pysäyttämään ja paikoitellen kunto on jopa hieman parantunut. Yleistilanne ei silti edelleenkään ole tyydyttävä. Monet seutu- ja yhdystiet ovat myös mäkisiä ja mutkaisia ja nykyiselle kuljetuskalustolle kapeita. Myös noin yli 14 000 maantiesiltaa on peruskorjauksen tarpeessa.

Radan päällysrakenne on korvattava noin 30 vuoden välein. Ratarakenteen taloudellinen käyttöikä on tällöin kulunut loppuun. Liikennöinti ei enää ole turvallista ja tehostetusta kunnossapidosta huolimatta liikennerajoituksia joudutaan lisäämään. Rajoitukset hidastavat liikennettä, huonontavat täsmällisyyttä, lisäävät kuljetuskustannuksia ja katkovat jatkoyhteyksiä. Uusittu päällysrakenne on myös halvempi pitää kunnossa.

Rataverkko on edellisen kerran perusparannettu 1950- ja 1960-luvuilla. Liikennerajoituksen alaisten ratojen määrä ehti kasvaa 800 kilometriin ennen kuin nyt käynnissä oleva perusparannusohjelma aloitettiin 1990-luvulla. Rataverkon kunnosta aiheutuvat liikennerajoitukset vähenivät jo runsaaseen 300 ratakilometriin, mutta niitä on jälleen noin 600 ratakilometrillä. Myös monet ratapihat on korjattava.

Suomessa yli 90 prosenttia rataverkosta on yksiraiteista. Radat ovat niin sanottuja sekaliikennratoja eli henkilö- ja tavaraliikenne käyttävät samaa rataa. Esimerkiksi 60 km/h kulkeva säiliöjuna voi käyttää samaa rataa kuin yli 100 km/h sitä nopeammat henkilöjunat. Tämä syö radan välityskykyä ja aiheuttaa radoille pullonkaulakohtia. Merkittävin ongelma on eräiden päärataosuuksien riittämätön välityskyky. Välityskyky on riittämätön muun muassa rataosilla Helsinki–Riihimäki, Seinäjoki–Oulu, Luumäki–Imatra, Turku–Toijala ja Oulu–Vartius.

Vesitieverkolla useiden satamien tuloväyliä on tarpeen syventää. Tämä mahdollistaa isompien alusten käytön ja parantaa kuljetustaloutta. Eräät väylät ovat myös mataloituneet alkuperäisestä väyläsyvyydestä.

Maantieverkon laajuus

Liikenne valtion ylläpitämällä pientiestöllä vähenee, kun väestö keskittyy. Pientiet on liikenteen määrästä riippumatta pidettävä liikennöitävässä kunnossa kaikkina vuodenaikoina. Ne palvelevat pysyvää ja vapaa-ajan asumista ja ovat tärkeitä myös maaseudun palveluille, matkailulle, maataloudelle ja metsäteollisuudelle. Harvaan asutullakin alueella on taattava kohtuullinen liikkumisen palvelutaso.

Maan eri osissa olosuhteet ovat vuosikymmenien aikana muuttuneet niin, että jotkut nykyisistä yksityisteistä ovat liikenteellisesti merkittävämpiä kuin vähäliikenteisimmät maantiet. Maantieverkkoon puolestaan kuuluu teitä, joiden varrella ei enää ole pysyvää asutusta eikä muutakaan ympärivuotisesti liikennettä aiheuttavaa toimintaa. Jos maantiellä ei ole yleisen liikenteen tarvetta ja jos alueen muu maantieverkko on riittävä, maantie voidaan maantielain mukaan lakkauttaa ja muuttaa yksityistieksi. Vastaavasti yksityisteitä voidaan kriteerien täytyessä muuttaa yleisiksi teiksi.

Rataverkon laajuus

Yhteiskunnan muutosten vuoksi liikenne on monilla aikanaan tärkeillä rataosilla vähentynyt niin, että niitä ei enää kyetä taloudellisesti pitämään liikennöitävässä kunnossa.

Ratahallintokeskus esitti vuonna 2005 valmistuneessa selvityksessä, mitkä vähäliikenteiset radat parannetaan, mitkä toistaiseksi pidetään liikennöitävässä kunnossa hoitotoimin ja mitkä mahdollisesti lakkautetaan. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä päivitti toimintapolitiikan kesällä 2007 ottaen huomioon tarpeen lisätä kotimaisia puukuljetuksia. Työryhmän mukaan puukuljetuksille tärkeitä rataosia on perusteltua parantaa alkaen rataosista, joita sulkeminen huonon kunnan takia uhkaa ensimmäisinä. Kuluvalla hallituskaudella sulkemisuhan edessä ovat ratavälit Porokylä–Vuokatti (2009) ja Joensuu–Ilomantsi (2010) ja Äänekoski–Haapajärvi (2011–12). Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää mahdollisuudet pitää lakkautusuhan alaisia rataosia liikennöintikelpoisina tehostamalla kunnossapitoa mahdollisimman pitkään ennen kuin korvausinvestointi tulee välttämättömäksi.

Yksityistiet

Yksityistiet ovat tärkeä osa liikennejärjestelmää. Niiden riittävä kunto on tärkeää paitsi teiden varsilla asuville, myös esimerkiksi puunjalostusteollisuudelle. Raakapuun kuljetukset lähtevät pääsääntöisesti yksityisteiden varsilta. Tieosakkaat hallinnoivat tiekuntien ylläpitämiä yksityisteitä. Metsäautoteiden rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat metsien omistajat, suureksi osaksi metsäyhtiöt. Yksityisteiden avustukset turvataan jatkossakin.

Yksityisteitä on kaikkiaan noin 350 000 kilometriä, joista valtionapuun oikeutettuja on noin 55 000 kilometriä. Valtion avustuksia yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen vähennettiin huomattavasti 1990-luvun puolivälissä. Valtion ja kuntien yhteenlasketut avustukset

ovat lähes puoliintuneet tämän jälkeen siitä huolimatta, että kunnat ovat lisänneet yksityisteeden avustamista.

Saariston yhteysalusliikenne

Saariston yhteyksiä hoidetaan maantielautta- ja yhteysalusliikenteellä. Tiehallinto ostaa maantielauttaliikenteen valtaosin Destia Oy:ltä ja Merenkululaitos yhteysalusliikenteen valtion Varustamoliikelaitokselta. Maantielautta- ja yhteysalusliikennettä ollaan järjestämässä uudelleen. Liikenne on tarkoitus kilpailuttaa kokonaispalveluna. Tarvittaessa kilpailun avaaminen varmistetaan hankkimalla valtiolle omia aluksia ja kilpailuttamalla niiden liikennöinti. Maantielautta- ja yhteysalusliikenteen ongelmia ovat yli-ikäinen kalusto sekä se, että käyttäjien määrä vähenee muilla kuin matkailun kannalta tärkeillä reiteillä.

Suomen lentoasemaverkko

Ilmailulaitos on asiakasrahoitteinen liikelaitos, joka ylläpitää koko maan kattavaa 25 lentoaseman verkostoa. Lentoasemat ovat osa Suomen liikennejärjestelmää. Ilmailulaitos ylläpitää ja kehittää niitä yhtenä kokonaisuutena niin sanotun verkostoperiaatteen mukaisesti. Taloudellisesti kannattavin osa verkkoa on Helsinki–Vantaan lentoasema. Myös kuusi muuta lentoasemaa on liiketaloudellisesti ylijäämäisiä. Monien lentoasemien vuotuiset matkustajamäärät ovat pieniä, eivätkä sellaisenaan ole liiketaloudellisesti kannattavia. Ne kuitenkin syöttävät matkustajia Helsinki–Vantaan lentoasemalle ja tukevat sen toimintaa. Näin ne edistävät maan tasapainoista kehitystä ja kansainvälistä kilpailukykyä. Liiketaloudellisesti tappiollisten lentoasemien yhteenlaskettu alijäämä on noin 13 miljoonaa euroa vuodessa.

Lentoaseman ylläpitämisen ehtona on, että kentälle on säännöllistä liikennettä. Lentoasemaverkostoa kehitetään lentoliikenteen kysyntää ja tarpeita vastaavaksi ottaen huomioon vilkkaimpien lentoasemien kehittämistarpeet, lentoasemien merkitys alueiden kansainväliselle kilpailukyvyille ja EU:n linjaukset ja suositukset. Lentoyhtiöiden toimenpiteet, maaliikenneyhteyksien paraneminen, lentoliikenteen päästökauppa ja lentoasemamaksuja koskevat direktiiviehdotukset tulevat aiheuttamaan muutoksia lentoasemaverkoston kannattavuuteen.

Lentoasemaverkoston laajuutta on arvioitava sekä liikennepoliittinen että omistajapoliittinen näkökulma. Liikennepoliittikan kannalta olennaista on, että lentoliikenne täyttää tehtävänsä osana valtakunnallista liikennejärjestelmää, ylläpitää pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasoa ja takaa alueiden kehittämisen ja kilpailukyvyn. Omistajapoliittikan kannalta tärkeää on turvata Ilmailulaitoksen kyky pitää yllä taloudellista arvoaan niin, että se suoriutuu yhteiskunnallisesta tehtävästään tehokkaasti myös pitkällä aikavälillä, sekä panostaa lentoasemien kehittämiseen niiden toiminnallisen kilpailukyvyn varmistamiseksi ottaen huomioon kansainvälisen liikenteen kasvun mahdollisuudet.

Verkostoperiaate tukee Suomen alueellista kehitystä. Monet talousalueet ovat riippuvaisia tärkeimmästä kansainvälisestä yhteydestään, lentoliikenteestä. Hyvin toimiva lentoliikenne on alueellisen elinkeinoelämän ja koko maan kilpailukyvyn kannalta keskeinen palvelutekijä ja Suomen tasapainoisen kehityksen edellytys. Toimivat kansainväliset lentoyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä vientiin panostaville yrityksille ja matkailuelinkeinolle.

Pääkaupunkiseudun lentokenttäkapasiteetti

Ilmailulaitoksen liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta laatima selvitys lentokenttätoimintojen kehittämismahdollisuuksista Helsingin seudulla valmistui vuonna 2007. Selvityksen mukaan uudelle kentälle on tarkoituksenmukaista sijoittaa kaikki Malmin kentän nykyiset lentokone- ja helikopteritoiminnot. Liikenne- ja viestintäministeriö on saanut selvityksestä lausunnot viranomaisilta, alueen kunnilta, yrittäjäjärjestöiltä sekä Malmin lentokentällä toimivilta yrityksiltä.

Päätöksenteko edellyttää vielä vaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointia. Vuonna 2008 aloitettava YVA-prosessi kestää 2–3 vuotta. Kentän suunnittelu ja rakentaminen kestää vähintään 10–15 vuotta.

Liikenneinfrastruktuurin kapasiteetti täyskäyttöön älykkäillä liikennejärjestelmillä

Uuden tekniikan ratkaisuja ja liikenteen hallinnan keinoja käytetään eri liikennemuodoissa eri tavoin. Lento-, meri- ja raideliikenteessä liikenteen hallinta on välttämätöntä väyläkapasiteettia jaettaessa; liikennettä hallitaan useimmiten reaaliajassa. Matkustajille tarjottavat tietopalvelut ovat vasta kehitteillä. Tieliikenteessä liikenteen hallintaa sovelletaan tiedotuksessa, ohjauksessa ja häiriöiden hallinnassa. Joukkoliikenteessä uusia toimintamalleja on otettu käyttöön nopeimmin.

Liikenteen hallinnan yhteistyötä ja liikennepalvelujen hallittua hyödyntämistä on tärkeää kehittää etenkin kaupunkiseuduilla. Ruuhkautumista voidaan säädellä ohjaamalla liikenteen kynnän ajoittumista sekä kulkumuodon ja reitin valintaa.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa älykkäillä teknisillä ratkaisuilla. Joukkoliikennematkan sähköisissä maksujärjestelmissä Suomi on edelläkävijöitä maailmassa. Paperiset matkaliput on jo vuosia sitten korvattu älykorteilla. Käyttämättömiä mahdollisuuksia ovat muun muassa langattomien laajakaistayhteyksien kattava tarjonta joukkoliikennevälineissä, liikennevalotuuksien kehittäminen sekä tosiaikaisen tiedon tarjoaminen aikatauluista ja odotusajoista.

Tilannearvio

- *Suomen suuren pinta-alan ja suhteellisen tasaisesti jakaantuneen asutuksen vuoksi valtakunnallisten liikenneyhteyksien toimivuus on maan eri osien elinvoiman säilyttämiseksi tärkeää.*
- *Riittävän palvelutasoiset ja kohtuuhintaiset matkat ja kuljetukset harvaan asutuilla alueilla on varmistettava. Perustienpidon ja yksityisteiden riittävä rahoitus mahdollistaa tämän.*
- *Olosuhteet ovat maan eri osissa vuosikymmenien aikana muuttuneet niin, että osa vähäliikenteisistä teistä ei täytä yleisen liikenteen vaatimuksia. Toisaalta osa nykyisistä yksityisteistä on liikenteellisesti merkittävämpiä kuin vähäliikenteisimmät maantiet. Yksittäisten vähäliikenteisten teiden kuuluminen joko yleiseen tai yksityistieverkkoon tulee arvioida uudelleen ja tehdä tarpeelliset tarkistukset niin, että käytäntö maan eri osissa on oikeudenmukainen.*
- *Osalla vähäliikenteisistä radoista on erityistä merkitystä puun- ja bioenergian raaka-ainekuljetuksissa. Näiden rataosien tulevaisuudesta tulee päättää tapauskohtaisesti.*
- *Saariston yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen palvelutason turvaamiseksi on tarpeen välittömästi aloittaa kaluston ja laitureiden uusiminen.*
- *Helsingin seudulla on tarpeen 10–20 vuoden aikajänteellä varautua toiseen, Helsinki-Vantaan lentoasemaa täydentävään lentokenttään. Uuden kentän sijainnista tehdään YVA-selvitys.*

9 TÄYDENTÄVIÄ RAHOITUSMUOTOJA LIIKENNEVÄYLILLE**Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset**

- *Selonteko pitää sisällään vaalikauden 2007–2011 väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaan perustuvan pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelman. Samassa yhteydessä selvitetään budjetti-rahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönotto väyläinvestointeihin.*
- *Suomi on sitoutunut toteuttamaan Helsinki–Vaalimaa-moottoritien E18 vuoteen 2015 mennessä, jonka varmistamiseksi sen puuttuvista osista tehdään koko yhteysvälin kattava toteutus päätös. Osa hankkeesta voidaan toteuttaa PPP-rahoitusmallilla.*
- *Selvitetään käyttöperusteisten liikenteen hinnoittelumallien käyttöönottoa ja älykkäiden tiemaksujärjestelmien kokeilua.*

Pitkäjänteisyyttä väylienpitoon

Väyläpäätösten pitkäjänteistämiseksi liikennepoliittista päätöksentekojärjestelmää on uudistettava. On tärkeää, että väyläpäätökset tehdään nykyistä sitovammin yhtä vaalikautta pitemmäksi ajaksi. Liikenneväyliä koskevien linjausten aikajännettä tulee siksi pidentää 10–15 vuoteen. Eduskunnan roolia päätöksenteossa on vahvistettava. Vaalikausien alussa laadittavista liikennepoliittisista selonteoista tulee tehdä pysyvä käytäntö.

Liikennepoliittisen selonteon yhteydessä kukin hallitus laatii vaalikauden investointiohjelman. Hallitus tekee kerralla periaatepäätöksen tämän koko vaalikauden kattavan investointiohjel-

man toteuttamisesta ja rahoituksesta. Vaalikaudella aloitettavat hankkeet listataan valtionalouden kehyspäätökseen. Vaalikauden mittaisen investointiohjelman lisäksi laaditaan liikennehankkeiden suunnittelun aikataulutusta varten priorisoimaton investointisuunnitelma, jonka laajuus vastaa 3–4 vaalikauden investointivolyymia.

Tämä uudistus tuo merkittäviä säästöjä:

- Infrarakentamisen ja suunnittelun resurssit ovat paremmin tasattavissa
- Hankkeet kyetään suunnittelemaan ja toteuttamaan laajempina kokonaisuuksina, jolloin resurssien käyttö tehostuu ja innovaatioihin on paremmat mahdollisuudet
- Suunnitelmien tarve voidaan ennakoida ja suunnitelmatuotanto tehostuu

Vuonna 2007 tuli esiin useita tapauksia, joissa tiehankkeille valtion talousarviossa myönnettyjä rahoitusvaltuuksia jouduttiin tarkistamaan, koska urakkatarjoukset ylittivät Tiehallinnon alustavan kustannusarvion. Valtion lyhytjänteinen, hankekohtainen budjetointikäytäntö vaikeuttaa osaltaan hankkeiden tehokasta toteuttamista. Myös kehittämishankkeiden valmistelua ja toteutusta on kehitettävä Tiehallinnossa. Pitkjänteisyyden ensimmäinen askel on, että hankkeiden kustannusarviot saadaan pitämään.

Budjetti- ja valtuusmenettelyn kehittämistarpeet

Valtion nykyinen talousarviokäytäntö perustuu käyttömenobudjetointiin. Tällöin investointinkin käsitellään vain käyttömenoina.

Niin sanotussa pääomabudjetoinnissa investoinneille ja käyttömenoillemme on omat budjettinsa. Pääomatalouden ohjaus eriytetään siten käyttötalouden ohjauksesta ja investoinnit jaksetaan taloudelliselle pitoajalle. Budjettiin merkitään investointimenojen sijasta vuotuiset poistot. Pääomabudjetoinnin etuna on, että se mahdollistaa hallitun investointi- ja rahoitussuunnittelun. Pääomatalouden ohjaamisessa voidaan keskittyä määrittämään olemassa olevan infrastruktuurin palvelutasoa, kun taas käyttötalouden ohjauksessa keskitytään olemassa olevan infrastruktuurin hoitoon ja ylläpitoon sekä liikenteen palvelujen tuottamiseen. Pääomabudjetoinnin käyttöönotto edellyttäisi koko valtionalouden ohjausjärjestelmän uudistusta.

Liikennehankkeiden kehys- ja valtuusmenettely on uudistettava. Olennaista on, että hallitus tekee kerralla periaatepäätöksen vaalikauden investointiohjelman toteuttamisesta ja rahoituksesta. Vaalikaudella aloitettavat hankkeet kirjataan valtionalouden kehyspäätökseen. Eduskunta on vuoden 2007 talousarviota käsitellessään edellyttänyt, että määrärahakehys sisältää jo alusta lähtien riittävät määrärahat liikenneväylien pitkjänteiseen kehittämiseen ja kunnossapitoon sekä joukkoliikenteen parantamiseen.

Myös vuotuista budjetti- ja valtuuskäytäntöä on tarpeen virtaviivaistaa. Nykyisin poliittisesti merkityksellisiä asioita, kuten jo myönnettyjen sopimusvaltuuksien vuotuisen käyttösuunnitelman muutokset, viedään eduskunnan päätettäväksi. Tämä tuo investointien toteutukseen kitkaa ja hallintokoneistoon turhaa byrokratiaa. Valtionhallinnossa ongelma koskee lähinnä vain liikenneinvestointeja, koska suurin osa muiden hallinnonalojen merkittävistä investoinneista on vuosien kuluessa siirretty budjettitalouden ulkopuolelle.

Pääministeri Matti Vanhasen I hallituskaudella otettiin käyttöön niin sanottu teemahankekonsepti. Teemahanke sisältää useita samaan suuntaan vaikuttavia pieniä tai keskisuuria inves-

tointeja, joilla voidaan tehokkaasti pureutua liikennejärjestelmän ongelmakohtiin. Teemahankkeista on saatu hyviä kokemuksia. Niiden rahoittaminen perusväylänpidon momentilta on kuitenkin ongelmallista muun muassa päätöksenteon läpinäkyvyyden kannalta. Jatkossa teemahankkeet tulee rahoittaa liikenneverkon kehittämisen määrärahoista kuten muutkin valtakunnalliset investoinnit.

Liikenneinvestointien rahoitusmalleja

Budjettirahoitus on pääasiallinen liikenneinvestointien rahoitustapa kaikissa maissa. Yleinen suuntaus maailmalla on, että budjettirahoituksen rinnalle etsitään uusia rahoitusmalleja, joilla investointien toteutukseen saadaan joustoa. Budjettirahoitusta täydentäviä liikenneinvestointien rahoitusmalleja ovat muiden muassa:

Elinkaarimalli (PPP, Public-Private Partnership)

Mallissa investointi toteutetaan laajana palvelukokonaisuutena (suunnittelu, rakentaminen, ylläpito ja rahoitus). Sopimusaika on 25–30 vuotta. Mallin hyödyt perustuvat oikeaan riskin jakoon tilaajan ja tuottajan kesken. Malli kannustaa elinkaaritaloudellisten ratkaisujen käyttöön. Mallista on useita muotoja ja sen maksumekanismit ja muut ominaisuudet räätälöidään kullekin hankkeelle sopiviksi. Hankkeen soveltuminen elinkaarimallitoteutukseen tulee varmistaa niin sanotulla verrokkilaskelmalla, jossa elinkaarimallia verrataan parhaaseen mahdolliseen perinteiseen toteutustapaan. Soveltuakseen elinkaarimallitoteutukseen hankkeen tulee olla tarpeeksi suuri (100–150 miljoonaa euroa).

Palvelumaksut sitovat tulevien vuosien väylärahoitusta, minkä vuoksi samanaikaisesti käynnissä olevien elinkaarihankkeiden määrän tulee olla hallittua. Mallin käyttö edellyttää sekä tilaajalta että urakoitsijalta erityisosaamista, jonka säilyminen edellyttää jatkuvuutta elinkaarihankkeiden toteutuksessa. Optimitilanteissa hallituskausittain aloitetaan kahdesta kolmeen uutta elinkaarihanketta.

Kuntien osallistuminen rahoitukseen

Erityisesti pääkaupunkiseudulla on liikenneväylähankkeita, joista kunnat saavat merkittäviä maankäyttöllisiä ja muita hyötyjä. On kohtuullista, että osa tästä hyödystä käytetään investoinnin rahoittamiseen. Etenkin pääkaupunkiseudulla kunnat ovat kaavoitushyötyjen vastineeksi osallistuneet merkittäväällä rahoitusosuudella moniin hankkeisiin ja käytäntö jatkuu.

Ruotsissa hankkeiden ”aikaistamislainat” ovat olleet jo pitkään käytössä ja Suomessakin on muutamia näin toteutettuja kohteita. Mallia käytettäessä hankkeen kustannukset maksaa alkuvaiheessa kunta, jolla on intressi liikenneyhteyksien saamiseksi ja joka osaltaan hyötyy liikenneväylän aikaisemmasta avaamisesta. Valtio maksaa kunnan tilapäisrahoituksen takaisin, kun hankkeen investointiohjelman mukainen toteutus on ajankohtainen. Mallin käytön ehtona on kunnan myöntämän lainan korottomuus. Aikaistamislainan käyttö ei muuta hankkeiden priorisointia, mutta halutessaan kunta voi tällä menettelyllä aikaistaa itselleen tärkeän investointiohjelman hyväksytyin hankkeen aloitusvuoden.

Mallista on saatu hyviä kokemuksia ja sen käyttöä on syytä jatkaa. Hankkeen aikaistuesssa ja uuden väylän avautuessa liikenteelle suunniteltua nopeammin myös investoinnin yhteiskunnalliset hyödyt realisoituvat nopeammin.

Tienkäyttömaksut

Tienkäyttömaksut ja ruuhkamaksut yleistyvät ja Suomessakin osaaminen on syytä pitää ajan tasalla. Myös maksujen keruuteknologia (satelliittitekniikka) kehittyy ja parantaa mahdollisuuksia hyödyntää käyttäjäperusteisia tienkäyttömaksuja. Tienkäyttömaksut saattavat joissakin tapauksessa olla vaihtoehto tai välivaihe investoinneille, sillä niiden avulla voidaan tasata liikenneverkon kuormitusta. Maksuja voidaan käyttää myös liikenneinvestointien ja joukkoliikenteen rahoitukseen. Olennaista on, että tienkäyttömaksut tulkitaan nimenomaan maksuiksi eikä veroiksi, sillä näin tuotto voidaan budjetoida suoraan liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön selvitys raskaan liikenteen maksujen kokeilun järjestämisestä valmistuu toukokuussa 2008. Myös pääkaupunkiseudun ruuhkamaksua aletaan selvittää.

Jälkirahoitus

Tämä malli sopii käytettäväksi esimerkiksi, kun avataan uusi kaivos. Liikenneyhteyksien toteuttaminen kaivosalueille on pääosin valtion tehtävä. Tarpeisiin on kyettävä vastaamaan nopeastikin. Hyvä käytäntö on, että yritys rahoittaa liikenneyhteyden ja valtio maksaa kustannukset myöhemmin takaisin. Ehtona on, että kaivostoiminta on tietyn ajan kuluttua edelleen käynnissä. Menettely poistaa suurelta osin valtion hukkainvestoinnin riskin.

Tie- ja liikennerahastot

Tie- ja liikennerahastoja on erityyppisiä. Peruspääoma voidaan saada esimerkiksi budjettivaroista. Rahaston omaa pääomaa käytetään varainhankintaan, vaikkapa laskemalla liikkeelle joukkovelkakirjalainoja. Myös eläkelaitokset voivat sijoittaa liikenneinfrastruktuuriin rahaston kautta. Rahastoon kootaan varoja eri lähteistä ja kuhunkin hankkeeseen räätälöidään siihen parhaiten sopiva rahoitusratkaisu. Rahoitusmuotoja ovat mm. matalakorkoiset lainat, joustavat laina-ajat, luottotakuut ja luottovaraukset. Takaisin maksetut lainat kierrätetään edelleen uusiin investointeihin. Jos rahaston varoja käytetään myös tuloja tuottavia hankkeiden rahoittamiseen (esimerkiksi tullitiet), verovaroja vapautuu enemmän myös tavanomaisten tuloja tuottamattomien hankkeiden toteuttamiseen.

Valtionyhtiöiden myyntitulot

Valtionyhtiöiden osakemyyntituloja on useina vuosina käytetty liikenneinfrastruktuuriin. Osakemyyntitulojen käyttöä linjattiin kehyspäätöksessä toukokuussa 2007. Kun osakkeiden vuotuiset myyntitulot ylittävät 400 miljoonaa euroa, ylityksestä enintään 25 prosenttia (kuitenkin enintään 150 miljoonaa euroa) voidaan kehysten estämättä käyttää kertaluonteisiin osaamisiin, innovaatioita ja ta-

louden kasvua edistäviin investointeihin. Jos menojen taso lisätalousarvioiden jälkeen jää kehystason alle, voidaan erotus, kuitenkin enintään 100 miljoonaa euroa, käyttää seuraavana vuonna kertaluonteisiin menoihin kehyyksen estämättä. Osakemyyntitulojen käyttö liikenneinvestointeihin on perusteltua, kun investoinneista saatava hyöty ylittää valtionvelan takaisinmaksusta saatavan korkohyödyn. Investointiohjelmassa on lukuisia erittäin kannattavia hankkeita, jotka täyttävät tämän ehdon.

Rahoitus valtakunnan rajan ylittäviin hankkeisiin

Suomen ja Venäjän välinen EU-rahoitteinen, rajat ylittävä yhteistyö on vuonna 2007 alkaneella rahoituskaudella siirtynyt Euroopan naapuruus- ja kumppanuusinstrumentti ENPI:n piiriin. Ohjelman puitteissa on mahdollista toteuttaa myös pieniä liikenneinvestointeja. Suomen ja Ruotsin välisten, EU:n TEN-liikenneverkkoon kuuluvien yhteyksien kehittämiseen voidaan hakea TEN-rahoitustukea, joka voi EU:n jäsenmaiden rajan ylittävissä hankkeissa olla enintään 30 prosenttia kustannuksista. Kun TEN-verkon laajuutta vuosikymmenen vaihteessa arvioidaan uudelleen, mahdollisuudet TEN-tuen saamiseen on otettava huomioon Suomen neuvottelutaktiikkaa määriteltäessä.

Suomen alun perin ideoima hanke Pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuudeksi on kehittymässä niin, että EU, Norja, Islanti ja Venäjä voivat yhdessä kehittää ja toimeenpanna alueellisesti merkittäviä liikennepoliittisia ratkaisuja. Mahdollista on myös edistää rahoituspoolien syntymistä yhdessä määriteltujen kärkihankkeiden toteuttamiseksi. Kumppanuuden päätavoitteena on EU:n ja sen naapureiden välisten liikennehankkeiden vauhdittaminen Pohjois-Euroopassa. Myös EU-maiden väliset ja sisäiset hankkeet ovat mahdollisia. Kumppanuushankkeet on tarkoitettu rahoittamaan kansallisista budjeteista, EU:n ohjelmista taikka kansainvälisten rahoituslaitosten (esimerkiksi NIB, EBRD ja EIB) ja yksityisen sektorin avulla. Liikenne- ja logistiikkakumppanuuden sisältö täsmennytyy, kun asiaa pohtivan työryhmän esitys valmistuu syksyllä 2008.

Liikenteen maksut ja hinnoittelu

Liikenteen maksupolitiikka eli hinnoittelu on liikennepolitiikan väline, jolla voidaan tehostaa liikennejärjestelmän toimivuutta, rahoittaa sen ylläpitoa ja kehittämistä sekä vähentää liikenteen yhteiskunnallisia haittoja.

Vuoden 2008 alussa voimaan tulleet ajoneuvovero ja autovero koskevat lakimuutokset tekevät nämä verot ympäristöperusteisiksi. Muutoin tieliikenteen vero- ja maksupolitiikan lähtökohdaksi ovat olleet lähinnä valtion fiskaaliset tarpeet. Polttoaineveroa lukuun ottamatta tienverkon käyttämisestä ei Suomessa nykyisin peritä maksuja tai veroja.

Valtion rataverkon käytöstä peritään junaliikenteen harjoittajilta veroluonteista ratamaksua. Sen periaatteet on määritetty EU:n kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivissä. Ratamaksu on vuosittain ollut noin 60 miljoonaa euroa ja se on kattanut noin 15–20 prosenttia perusradanpidon kustannuksista. Kerava–Lahti-oikoradan käytöstä rautatieyrityksiltä peritään lisäksi investointiveroa, joka sekin perustuu EU:n ratamaksudirektiiviin.

Meriväylien ylläpito sekä jäänmurto- ja alusliikennepalvelut rahoitetaan rannikon kauppamerenkululta kerättävällä väylämaksulla, joka on myös vero. Väylämaksun suuruus määräytyy aluksen tekemän matkan, aluksen nettovetoisuuden sekä aluksen jääluokan perusteella. Maksu palautetaan väylänpitoon valtion talousarviossa.

Kansainvälisiä kokemuksia

Tienkäyttömaksut ovat maailmalla yleisiä; maksujärjestelmiä on käytössä kaikissa maanosissa. Useimmiten tavoitteena on rahoittaa moottoriteitä, siltoja tai pitkiä tunneleita. Kaupunkiseuduilla esiin on tullut myös tarve vähentää henkilöautoliikennettä ja lisätä joukkoliikennettä.

Liikenteen maksujärjestelmät yleistyvät edelleen. Alankomaissa on päätetty toteuttaa koko tieverkon ja kaikki ajoneuvot kattava hinnoittelujärjestelmä vuoteen 2016 mennessä. Ruotsissa tavoitteena on raskaan liikenteen kilometrimaksujen käyttöönotto koko tieverkolla 2010-luvun alkupuoliskolla. Kehittyneimmät järjestelmät ovat nykyisin Sveitsissä, Itävallassa ja Saksassa. Uusia maksujärjestelmiä ollaan ottamassa käyttöön muun muassa Sloveniassa, Slovakiassa ja Tšekin tasavallassa. Myös Ranskassa harkitaan koko maan kattavien raskaan liikenteen maksujen käyttöönottoa.

Tukholman keskustassa ruuhkamaksu vakinaistettiin vuonna 2007 puolen vuoden kokeilun jälkeen. Keskustan sisääntuloteilla on 18 automaattista maksupuomia, joiden ylittäminen on maksullista arkisin päiväaikaan. Järjestelmän toteutus maksoi noin 180 miljoonaa euroa ja sen vuotuisiksi käyttökustannuksiksi arvioidaan 25 miljoonaa euroa. Vuotuinen ylijäämä on noin 50 miljoonaa euroa. Maksun suuruus on 1–2 euroa autolta, kuitenkin enintään 6,50 euroa vuorokaudessa. Maksu on suurin aamu- ja iltaruuhkissa. Ympäristöystävällisiksi luokitellut autot on toistaiseksi vapautettu maksusta. Joukkoliikenteen palvelutasoa parannettiin samalla kun autoilijoilta alettiin periä maksuja. Tukholman keskustan henkilöautoliikenne on ruuhkamaksun käyttöönoton jälkeen vähentynyt selvästi. Teknisesti ruuhkamaksu on valtion vero.

EU:n tiemaksudirektiivi eli niin sanottu eurovinjettidirektiivi mahdollistaa raskaan liikenteen maksut TEN-liikenneverkolla. Myös direktiivi sähköisten maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta on voimassa. Komission on tarkoitus kesällä 2008 julkaista tiedonanto infrastruktuurimaksujen pohjaksi sopivista malleista. Myöhemmin komissio antanee infrastruktuurimaksujen perintää koskevia lainsäädäntöehdotuksia.

Kansainväliset kokemukset osoittavat, että liikenteen maksujärjestelmät on riskien minimoimiseksi perusteltua ottaa käyttöön vaiheittain. Kehitys on tavallisesti edennyt yhtä liikenteen osaa tai aluetta koskevista rajatuista ja manuaalisista järjestelmistä kohden laajempia ja teknisesti kehittyneempiä järjestelmiä. Yksinkertaisimpia maksujärjestelmiä ovat maksulliset moottoritiet, tunnelit ja sillat sekä raskaan liikenteen aikaperusteiset, jo käytöstä poistumassa olevat maksut eli vinjetit. Mikroaaltotekniikkaan perustuvat kaupunkiseutujen aluetullit ovat astetta kehittyneempi ratkaisu.

Kehittyneimpiä ovat satelliittipaikannukseen perustuvat järjestelmät. Tämä tekniikka on toistaiseksi käytössä vain Saksassa toteutetussa raskaan liikenteen maksujärjestelmässä. Tekniikka on vielä liian kehittymätöntä henkilöautoliikenteen järjestelmissä käytettäväksi.

Tilannearvio

- *Vaalikausien alussa laadittavista liikennepoliittisista selonteoista tulee tehdä pysyvä käytäntö.*
- *Budjettikäytäntöä on kehitettävä suuntaan, joka ottaa nykyistä paremmin huomioon väylähankkeiden luonteen ja pitkän keston. Pitkäjänteisyyden ensimmäinen askel on, että hankkeiden kustannusarviot saadaan pitämään.*
- *Elinkaarimallin käytöstä on saatu niin hyviä kokemuksia, että mallia kannattaa edelleen kehittää Suomen oloihin ja ylläpitää erillistä ohjelmaa mahdollisista elinkaari-hankkeista.*
- *Budjettirahoitusta täydentävien rahoituslähteiden käyttö on liikenneverkon riittävän palvelutason varmistamiseksi välttämätöntä. Uusia rahoitusmalleja tulee kokeilla ennakoluulottomasti.*
- *Liikenteen käyttömaksut ovat viime vuosina yleistyneet maailmalla ja niistä on pääosin saatu hyviä kokemuksia. Suomessa on luotava valmiudet paikannukseen perustuvien järjestelmien mahdolliselle käyttöön otolle tulevalla vuosikymmenellä.*

10 LIIKENNEVERKON KUNNOSSAPITO- JA KEHITTÄMISOHJELMA**Pääministeri Matti Vanhasen II hallitusohjelman linjaukset**

- *Hallituksen tavoitteena on osoittaa vaalikauden aikana liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus.*
- *Hallitus kiinnittää huomiota perusväylänpidon rahoituksen jälkeensä jääneisyyteen, alemmanasteisen tieverkoston yleiskuntoon ja ylläpitoon, kevyen liikenteen väyliin sekä yksityisteiden merkitykseen osana toimivaa väyläverkostoa.*
- *Suomi on sitoutunut toteuttamaan Helsinki–Vaalimaa-moottoritien E 18 vuoteen 2015 mennessä, jonka varmistamiseksi sen puuttuvista osista tehdään koko yhteysvälin kattava toteutus päätös. Osa hankkeesta voidaan toteuttaa PPP-rahoitusmallilla.*

Liikenneväylien kunnossapito

Olemassa olevat liikenneväylät pidetään kunnossa perusväylänpidon toimin. Perusväylänpito sisältää väylien päivittäisen hoidon ja ylläpidon, loppuun käytettyjen rakenteiden korvaamisen, liikenteen ohjauksen sekä pienet, tavallisesti enintään muutaman sadan tuhannen euron investoinnit. Perusväylänpidon rahoituksen käyttöä ohjataan väylävirastolle annettavilla, valtion talousarvioon kirjattavilla tulostavoitteilla. Väylävirastot eli Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitos kohdentavat rahoituksen niin, että esimerkiksi väylien kuntoon, liikenneturvallisuuteen, liikenteen ympäristöhaittoihin ja väylähallinnon tehokkuuteen liittyvät tavoitteet toteutuvat.

Pitkittynyt rataverkon peruskorjausohjelma ja joidenkin päärataosuuksien riittämätön välityskyky ovat radanpidon suurimpia ongelmia. Perustienpidon rahoituksesta valtaosa käytetään teiden ylläpitoon ja hoitoon.

Myös vuonna 2006 päättynyt ohjelma lossien korvaamiseksi silloilla rahoitettiin perustienpidon määrärahasta. Maassamme on nykyisin kymmenkunta lossipaikkaa, joiden korvaaminen kiinteällä yhteydellä maksaisi itsensä takaisin 5–20 vuodessa. Näiden lisäksi on muutama suurempi, yhteiskuntataloudellisesti kannattava hanke lauttayhteyden korvaamiseksi kiinteällä yhteydellä. Tällaisia ovat mahdollisesti esimerkiksi Hailuodon kiinteä yhteys (50 miljoonaa euroa, hyötykustannussuhde 2,1) ja Paraisten–Nauvon kiinteä yhteys (50 miljoonaa euroa, hyötykustannussuhde 1,5).

Pienehköjen, kohtuullisessa ajassa itsensä valtionaloudellisina säästöinä takaisin maksavien lossipaikkojen silta- tai tunnelihankkeiden toteuttamista elinkaarihankkeen tapaisella mallilla on selvitettävä. Tiehallinto maksaa nykyisin Destia Oy:lle lossiliikenteen harjoittamisesta vuotuista palvelumaksua. Lossin korvaavan kiinteän yhteyden toteuttaminen olisi mahdollista toteuttaa elinkaarihankkeena niin, että hankkeen toteuttavalle yritykselle maksettava palvelumaksu säilyisi samansuuruisena kuin lossin liikennöinnistä aiemmin maksettu palvelumaksu. Palvelumaksut maksettaisiin perustienpidon määrärahasta ja ne päättyisivät elinkaarihankkeen sopimuskauden päätyttyä. Palvelumaksu sisältäisi myös rahoituskustannukset.

Rahoitus perusväylänpitoon ja yksityisteihin

Yleisten teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpidon vuotuiset menot ovat nykyisin alle miljardi euroa vuodessa. Perustienpitoon käytetään noin 600 miljoonaa euroa, perusradanpitoon noin 330 miljoonaa euroa ja vesiväylien kunnossapitoon noin 25 miljoonaa euroa vuodessa.

Perusväylänpidon ja yksityisteiden rahoitusta lisätään alla olevan taulukon mukaisesti vaalikauden aikana yhteensä 165 miljoonan eurolla. Esko Ahon metsätyöryhmän tekemät perusväylänpitoa ja yksityisteiden avustuksia koskevat esitykset sisältyvät lukuihin. Lisäpanostus kohdennetaan erityisesti puuhuollon turvaamiseen. Edellä olevan lisäksi perusväylänpidon vaalikauden kehyksissä jo olevasta rahoituksesta 60 miljoonaa euroa kohdennetaan uudelleen puuhuollon turvaamistoimiin.

	Miljoonaa euroa vuodessa					
	2008	2009	2010	2011	2012	Yhteensä
Perustienpito	41		18	8	5	72
Perusradanpito ¹⁾	9	18	10	10	10	57
Vesiväylänpito ²⁾		2	2	2		6
Yksityistieavustukset		10	10	10		30
Yhteensä	50	30	40	30	15	165

¹⁾ Aloitetaan seuraavat rataverkon perusparannushankkeet: vuonna 2009 rataosa Porokylä–Vuokatti (27 milj. euroa), vuonna 2010 rataosa Joensuu–Ilomantsi (10 milj. euroa) ja vuonna 2011 rataosa Äänekoski–Haapajärvi (20 milj. euroa)

²⁾ Toteutetaan Pietarsaaren meriväylä (noin 8 milj. euroa)

Investointiohjelman lähtökohdat

Liikenneverkon kehittämisen haasteita 2010-luvulla ovat kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden parantaminen, arjen liikkumisen helpottaminen, alueiden tasapainoisen kehityksen edistäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen ja ympäristöhaittojen pienentäminen. Rataverkon kantavuuden ja välityskyvyn parantaminen, kapeiden ja mutkaisten päätejaksojen parantaminen ja kaupunkiseutujen liikenneyhteyksien kehittäminen ovat esimerkkejä tarvittavista toimita. Pääliikenneyhteyksien riittävä palvelutaso on koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maan kilpailukyvyn kannalta olennaista. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi raideliikenteen tarjoamat mahdollisuudet on jatkossa hyödynnettävä entistä tarkemmin.

Aiemmat hallitukset ovat aloittaneet tai päättäneet aloittaa noin 25 liikenneinvestointia, joiden yhteenlasketut kustannukset ovat noin 3,1 miljardia euroa. Näistä aiheutuu nykyisellä hallituskaudella noin 1,5 miljardin euron ja myöhemmin noin 1,1 miljardin euron kustannukset. Käynnissä olevien ja päätettyjen liikenneinvestointien menot tällä hallituskaudella ovat noin 400 miljoonaa euroa vuodessa.

Käynnissä olevat ja päätetyt hankkeet

	Milj. €	Valmistumisvuosi						
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vuosaaren sataman liikenneväylät	297	X						
E18 Muurla–Lohja	700	X						
Vt 2 Vihti–Pori	55	X						
Vt 3 Tampereen läntinen ohikulkutie, 2. vaihe	57	X						
Vt 20 Hintta–Korvenkylä, Oulu	26	X						
Vaalimaan rekkaparkki	24	X						
Raahen meriväylä	30		X					
Hakamäentie	100		X					
Rataosa Seinäjoki–Oulu, 1. vaihe	110		X					
Vt 4 Kemin kohta ja sillat	74		X					
Savonlinna–Huutokoski-rata	42		X					
Keski-Pasila	39			X				
Ilmalan ratapiha	100			X				
Rataosa Lahti–Luumäki	190			X				
Haminan meriväylä	10			X				
Talvivaaran kaivosrata	49			X				
Vt 4 Lusi–Vaajakoski	75			X				
Vt 6 Lappeenranta–Imatra	177				X			
Kehä I Turunväylä–Vallikallio	165				X			
Vt 5 Lusi–Mikkeli (alkaa v. 2009)	40					X		
Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti (alkaa v. 2010)	70						X	
Kehärata (alkaa v. 2009)	590							X
Vt 14 Savonlinnan keskusta (alkaa v. 2010)	130							X

Hallitusohjelmassa todetaan lisäksi, että E18 Helsinki–Vaalimaa-moottoritien (noin 750 miljoonaa euroa) toteuttamisesta yhtenä kokonaisuutena päätetään tällä hallituskaudella. Länsimetron valtionapuun varataan enintään 30 prosenttia hankkeen tarkistetusta kustannusarviosta

714 miljoonaa euroa. Suunniteluun on jo varattu 15 miljoonaa euroa ja rakentamiseen varataan enintään 200 miljoonaa euroa. Metron rakentaminen alkaa aikaisintaan vuonna 2010.

Investointiohjelman laadintaprosessi ja hankkeiden valintakriteerit

Liikenneverkon kehittämishankkeet ovat tavallisesti vähintään 20–30 miljoonan euron investointeja, joilla parannetaan liikenneoloja. Hankkeiden priorisointi on luonteeltaan prosessi eli hankkeita valitaan ja karsitaan monessa vaiheessa. Hanke-ehdotukset arvioidaan ensiksi niiden yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. Hankkeen yhteiskuntataloudellista tehokkuutta kuvaa hyötykustannussuhde, joka ilmaisee hankkeen rahamääräisten hyötyjen ja kustannusten suhteen. Hyödyt lasketaan hankkeen arvioidulta käyttöajalta, esimerkiksi 30 vuoden ajalta, ja diskontataan investointiajankohtaan. Vain yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita hankkeita on otettu jatkotarkasteluun (hyötykustannussuhde yli 1,5). Tämä koskee uusinvestointeja. Sen sijaan olemassa olevien ratojen ja teiden parannushankkeille hyötykustannussuhdetta ei aina voida yksiselitteisesti laskea. Eräissä tapauksissa hankkeen toteutus edellyttää kalliita teknisiä ratkaisuja, eikä sinänsä tärkeä hanke ole laskennallisesti kannattava (esimerkiksi Kallaveden ylittävien siltojen rakentaminen valtatie 5 Päiväranta–Vuorelahankkeessa).

Selonteon laadintaa varten pyydetyissä lausunnoissa esitettiin lähes 150 liikenneinvestointia. Näistä seuloutui jatkotarkasteluun noin 50 yhteiskuntataloudellisesti kannattavan liikenneinvestoinnin joukko arvoltaan noin 5 miljardia euroa.

Hankkeita vaalikauden investointiohjelmaan valittaessa on kiinnitetty huomiota maakuntien ja elinkeinoelämän prioriteetteihin, alueelliseen tasapainoon sekä kansainvälisiin sitoumuksiin (muun muassa Pohjolan kolmio). Lopulliseen ajoitukseen vaikuttavat hankkeen suunnitelma- ja valmius, hallinnolliset päätökset ja vaikutukset maarakennusalan markkinatilanteeseen.

Vaalikauden 2007–11 investointiohjelma

Edellinen hallitus on jo tehnyt periaatepäätöksen neljän liikenneinvestoinnin, arvoltaan 830 miljoonaa euroa, aloittamisesta tällä vaalikaudella.

Vaalikaudella 2007–11 alkaa 13 uutta liikenneverkon kehittämisinvestointia arvoltaan noin 1,1 miljardia euroa. Vaalikauden teemahankkeisiin varataan 50 miljoonaa euroa. E18 Koskenkylä–Kotka-moottoritien rakentaminen ja lisäraiteen rakentaminen Pohjanmaan radalle välille Kokkola–Ylivieska toteutetaan elinkaarihankkeina.

	Lukumäärä	Milj. €
Tiehankeita	7	450
Raideliikennehankeita	2	134
Vesiliikennehankeita	2	26
Elinkaarihankkeet (PPP)	2	475 (rak.kust.)
Teemahankkeet	-	50
Yhteensä	13	1 135

Seuraavassa on lista vaalikauden jo päätetyistä ja uusista investoinneista. Hankkeiden kustannusarviot on esitetty vuoden 2009 arvioidussa kustannustasossa. Varsinkin vaalikauden loppupuolen investointien kustannusarviot ovat tässä vaiheessa alustavia ja tarkentuvat suunnitelun edetessä ja urakkakilpailujen ratkettua.

Vaalikaudella 2007–11 alkavat hankkeet

Hanke	Rak. kust. (milj. €)	Hk-suhde
Päätetyt hankkeet		
Valtatie 5 Lusi–Mikkeli	40	1,7
Kehärata ¹⁾	590	1,5
Kantatie 51 Kirkkonummi–Kivenlahti	70	3,8
Valtatie 14 Savonlinnan keskustan järjestelyt	130	4,5
Länsimetron valtionapu ²⁾	714	-
Uudet hankkeet		
Valtatie 8 Sepänkylän ohikulkutie (Vaasa) (A)	50	2,6
E18 Haminan ohikulku ³⁾	130	1,9
E18 Kehä III:n 1. osa (A) ³⁾	50	
E18 Koskenkylä–Kotka (PPP) ³⁾	225	
Pohjanmaan rata: Seinäjoki–Oulu, 1. vaiheen jatko ⁴⁾	90	2,0
Pohjanmaan rata: lisäraide Kokkola–Ylivieska (PPP) ⁴⁾	250	
Rovaniemi–Kemijärvi ja Seinäjoki–Vaasa -rataosien sähköistyksen (A)	44	-
Yhteysalukset ja maantielautat ⁵⁾	15	-
Valtatie 5 Päiväranta–Vuorela, Kuopio (”Kallan sillat”) (A)	90	-
Valtatie 12 Tampereen rantaväylä (käytetään aikaistamisrahoitusta) ⁶⁾	(45)	1,8
Valtatie 6 Joensuun kohta (A)	35	2,6
Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohitus (A)	50	1,9
Uudenkaupungin meriväylä (A)	11	1,7
Vaalikauden akuutit elinkeinopoliittisesti tärkeät hankkeet (esim. kaivos- ja matkailuhankkeet)	hallitus sopii kehysten puitteissa erikseen	
Vaalikauden teemahankkeet (esim. pääteiden turvallisuuden parantaminen ja joukko- ja kevytliikenteen olojen edistäminen)	50	-

Hyötykustannussuhde on laskettu vain uusinvestoinneille

PPP = elinkaarihanke; A = aikaistamisrahoitus mahdollinen inframarkkinoiden kysynnän taasaamiseksi ja kustannuskehityksen hallitsemiseksi; aikaistamisrahoituksen käyttökohteista sovi-taan erikseen

¹⁾ valtion osuus kustannuksista 374 milj. euroa; Ilmailulaitos osallistuu lentoasematerminaalin rakentamiskustannuksiin 30 milj. eurolla

²⁾ valtionapu 30 %, enintään 200 milj. euroa

³⁾ E18 Helsinki–Vaalimaa-moottoritie yhteensä 750 milj. €

⁴⁾ Pohjanmaan rata yhteensä 800 milj. €

⁵⁾ Palveluhankinta

⁶⁾ Valtion maksut alkavat vuonna 2015

Hankkeet vuoden 2011 jälkeen

Noin 3–4 vaalikauden investointivolyymiä vastaavan hankejoukon valmistelua on tarpeen viedä pitkäjänteisesti eteenpäin niin, että suunnitelmat, kaavoitus ja hallinnollinen käsittely valmistuvat oikea-aikaisesti ja aikanaan tehtävät investointipäätökset voidaan perustaa luotet-taviin kustannus- ja muihin tietoihin. Ainakin alla lueteltujen hankkeiden toteutukseen vuoden 2011 jälkeen on perusteltua varautua. Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitos täydentävät ja päivittävät listaa ottaen huomioon toimintaympäristön muutokset. Erityisesti otetaan huomioon hankkeet, joilla on vahvat perusteet elinkeinopolitiikan ja Suomen kansain-välisen yhteyksien toimivuuden kannalta. Investointien kustannusarviot ovat suunnittelun tässä vaiheessa suuntaa antavia.

Periaatepäätös toteutuksesta yhtenä kokonaisuutena hallitusohjelmassa

- E18 Helsinki–Vaalimaa: PPP-hanke Hamina–Vaalimaa (rakentamiskustannukset noin 140 milj. €) ja E18 Kehä III:n toinen osa (205 milj. €)

Tieyhteyksien kehittäminen

- Valtatie 3 Tampere–Vaasa, 110 milj. €, hk-suhde 1,6
- Valtatie 4 Jyväskylä–Oulu, 1. vaihe, 85 milj. €, hk-suhde 2,2
- Valtatie 4 Oulu–Kemi, 85 milj. €
- Valtatie 4 Rovaniemen kohta, 50 milj. €, hk-suhde 1,5
- Valtatie 5 Mikkeli–Juva, 75 milj. €, hk-suhde 2,6
- Valtatie 8 Raisio–Nousiainen–Pori, 140 milj. €
- Valtatie 8 Vaasa–Oulu, 1. vaihe, 110 milj. €
- Valtatie 10 / 12 Hämeenlinna–Lahti, 60 milj. €
- Valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie, 145 milj. €, hk-suhde 2,1
- Valtatie 12 Lahti–Kouvola, 120 milj. €, hk-suhde 1,9
- Valtatie 15 Kotkan sisääntulo, 21 milj. €, hk-suhde 2,5
- Valtatie 15 Kotka–Kouvola, 60 milj. €, hk-suhde 1,6
- Valtatie 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi, 50 milj. €
- Valtatie 22 Kajaani–Oulu yhteysväli, 37 milj. € (1. vaihe)
- Valtatie 23 Varkaus–Viinijärvi, 20 milj. €
- Kantatie 40 Turun kehätie (Kausela–Kirismäki), 60 milj. €
- Kehä I pullonkaulat, 1. vaihe, 120 milj. €
- Pääkaupunkiseudun ulosmenoteiden parantaminen, 1. vaihe 65 milj. €

Rautatieyhteyksien kehittäminen

- Pohjanmaan rata: Seinäjoki–Oulu, 2. vaihe, 350 milj. €
- Helsinki–Riihimäki–radan välityskyvyn lisääminen, 235 milj. €
- Äkäsjoki–Kolari–Laurila–radan sähköistys, 59 milj. €
- Rataverkon jatkosähköistys (muut kohteet), 196 milj. €¹⁾
- Luumäki–Imatra-lisäraide ja nopeustason nosto, 265 milj. €
- Luumäki–Vainikkala-lisäraide, 140 milj. €
- Ylivieska–Vartius–radan välityskyvyn lisääminen, 390 milj. €
- Tampereen seudun lähiliikennejärjestelyt, 1. vaihe, 65 milj. €
- Espoon kaupunkirata, 190 milj. €

¹⁾Rataverkon sähköistysohjelmaan sisältyvät seuraavat hankkeet: Ylivieska–Iisalmi 42 milj. €, Hyvinkää–Hanko 45 milj. €, Niirala–Säkäniemi ja Joensuu–Uimaharju 27 milj. €, Joensuu–Viinijärvi–Siilinjärvi ja Joensuu–Viinijärvi–Varkaus–Pieksämäki 82 milj. €.

Meriyhteyksien kehittäminen

- Mäntyluodon meriväylä, Pori, 6 milj. €, hk-suhde 2,5
- Rauman meriväylä, 15 milj. €, hk-suhde 2,0
- Kaskisten meriväylä, 3 milj. €, hk-suhde 4,5
- Kemin meriväylä, 3 milj. €

Tilavaraukset maankäyttösuunnitelmia varten

Esimerkiksi seuraavien hankkeiden tilantarve voidaan ottaa huomioon seutukaavoituksessa ja muussa maankäytön suunnittelussa:

- Helsinki–Turku-oikorata (ELSA-rata)
- Helsinki–Pietari-oikorata (HELI-rata)
- Yhteys pääradalta Helsinki–Vantaan lentoasemalle
- Kehä II:n jatko
- Pääkaupunkiseudun uudet kaupunkiratahankkeet
- Tampereen ja Turun seudun raideliikennehankkeet
- Valtatie 22 Oulujärven maisematie

Teemahankkeet

Edellisellä vaalikaudella käyttöön otettu teemahankekonsepti on osoittautunut toimivaksi. Teemahankkeet koostuvat useista pienistä, samaan suuntaan vaikuttavista investoinneista, joilla voidaan tehokkaasti pureutua liikennejärjestelmän ongelmakohtiin.

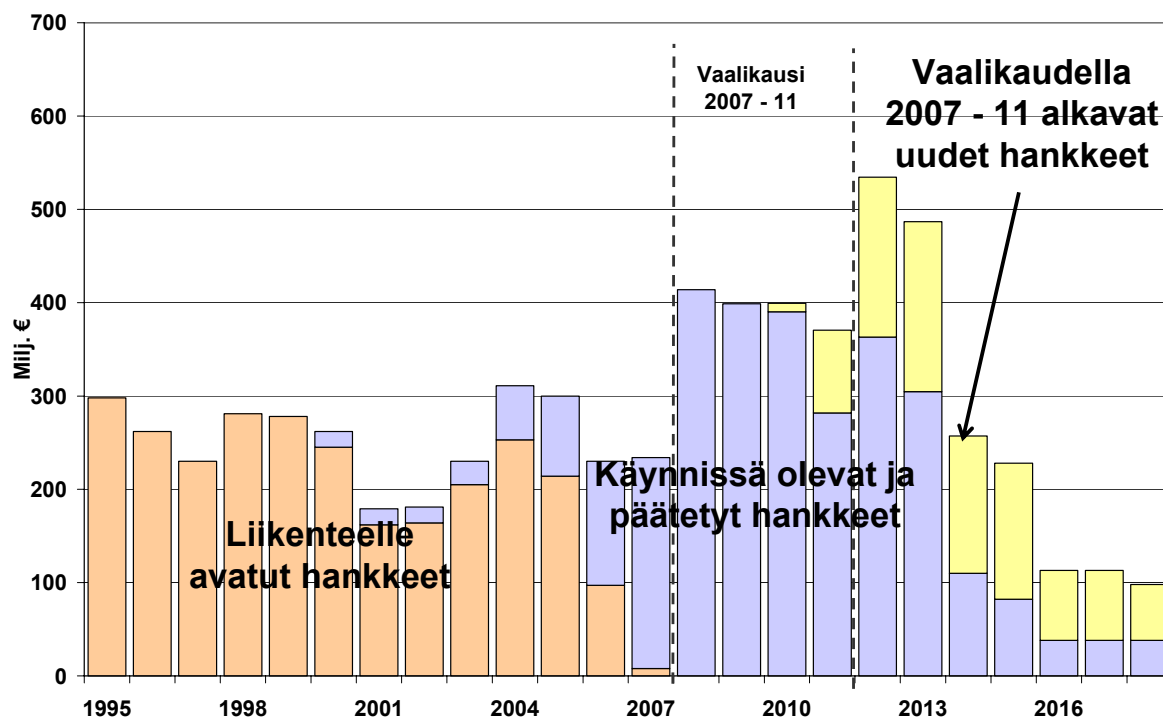
Teemahankkeet on tähän asti rahoitettu perusväylänpidon määrärahalla. Ongelmana on ollut, että ne ovat kilpailleet samoista määrärahoista liikenneverkon kunnossapidon kanssa. Jatkossa teemahankkeet on perusteltua rahoittaa liikenneverkon kehittämisen määrärahasta kuten muutkin valtakunnalliset investoinnit.

Teemahankkeisiin varataan tälle vaalikaudella 50 miljoonaa euroa. Teemahankkeiden aloittamisista päätetään erikseen. Eduskunta päättää viime kädessä teemahankkeiden sisällöstä kuten muistakin valtion talousarviossa nimetyistä hankkeista. Teemahankkeiden tilannetta ja rahoitusta arvioidaan uudelleen vaalikauden puolivälissä. Vaalikaudella teemahankerahoitusta kohdennetaan muun muassa pääteiden turvallisuuden parantamiseen (keskikaideohjelma) sekä joukko- ja kevytliikenteen olosuhteiden parantamiseen. Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä käsittelee erikseen teemahankkeiden sisältöä.

Vaalikauden investointiohjelman rahoitus

Uusien liikenneverkon kehittämisinvestointien menot ovat tällä vaalikaudella noin 110 miljoonaa euroa ja myöhemmin noin 1,5 miljardia euroa. Tämän vaalikauden menot rahoitetaan valtiontalouden kehyksissä jo olevalla 28,7 miljoonan euron varauksella sekä 80 miljoonan lisärahoituksella, joka saadaan valtionyhtiöiden osakemyyntituloista. Inframarkkinoiden kysyntää tasataan ja kustannuskehitystä hallitaan säätelemällä hankkeiden toteutusaikatauluja aikaistamisrahoituksen avulla. Aikaistamisrahoituksen käyttökohteista päätetään erikseen.

Menot liikenneinvestointeihin



Vaalikaudella aloitetaan elinkaarihankkeina (PPP, public-private partnership) E18 Koskenkylä–Kotka-moottoritien rakentaminen sekä Kokkola–Ylivieska-lisäraiteen rakentaminen Pohjanmaan radalle.

11 LIIKENNEPOLITIIKAN LINJAUKSIA VUOTEEN 2020

Matka- ja kuljetusketjujen ongelmia ei voida ratkaista yksinomaan väyläinvestoinnein tai yhden hallinnonalan toimin. Tarvitaan laaja-alainen liikennejärjestelmän kehittämisohjelma, jossa valtion, kuntien ja muiden toimijoiden parhaimmat keinot yhdistetään mahdollisimman tehokkaaksi ja vaikuttavaksi kokonaisuudeksi.

Liikennepoliittisten linjausten ympäristövaikutuksia on arvioitu niin laajalti ja tarkasti kuin se poliittisen selonteon valmistelussa on mahdollista. Suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun niin sanotun SOVA-lain (200/2005) vaatimukset on täytetty. Selontekoa on valmisteltu vuorovaikutteisesti. Valmistelua edelsi sidosryhmien lausunnonantomahdollisuus, jota käytti lähes 150 viranomaistahoa. Selonteon laadinta-aineistoa on valmistelun ajan ollut nähtävillä liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivulla ja tätä kautta on ollut mahdollista antaa myös palautetta.

Seuraavassa on esitetty liikennepoliittikan tavoitetila vuonna 2020 sekä keskeisimmät toimet, joilla tavoitetila saavutetaan.

A. Rahoituksen periaatteet ja pitkäjänteisyys

Tavoitetila vuonna 2020

- *Liikenteen rahoitus on pitkäjänteistä ja kestäväällä pohjalla.*
- *Käytettävissä on monipuolinen, budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien valikoima.*

Linjaukset

1. Vaalikausien alussa laadittavista liikennepoliittisista selonteoista tehdään pysyvä käytäntö.
2. Hallitus pitää välttämättömänä, että sitoudutaan pitkäjänteiseen liikenneväylien kunnan säilyttävään perusväylänpidon rahoitukseen.
3. Hallitus pitää välttämättömänä, että investointiohjelmaa toteutettaessa rakentamisen volyymi pysyy riittävänä ja tasaisena.
4. Valtion omaisuuden myyntituloja käytetään liikenneverkon kehittämisinvestointien ja teemahankkeiden rahoitukseen.
5. Elinkaarimallia käytetään hallitusti, tapauskohtaisiin vertailulaskelmiin perustuen liikenneinvestointien rahoitusmallina.
6. Valtiovarainministeriössä on meneillään talousarviolainsäädännön uudistustyö ja siinä yhteydessä arvioidaan talousarviorahoituksella toteutettavien investointien budjetointia. Seuraava hallitus päättää mahdollisen uuden budjetointitavan käyttöönotosta.
7. Valtio vastaa merkittävien kaivoshankkeiden liikenneyhteyksien rakentamisesta pääsääntöisesti korottoman jälkirahoituksen periaatteiden mukaisesti.
8. Hallitus pitää perusteltuna, että kunnat suurilla kaupunkiseuduilla osallistuvat liikenneinvestointien kustannuksiin vastineeksi saamistaan maankäyttöhyödyistä.
9. Hyväksytään periaate, että kunnat voivat saada liikkeelle tärkeän liikennehankkeen tapauskohtaisen arvion pohjalta korottoman jälkirahoituksen periaatteiden mukaisesti.
10. Luodaan valmiudet paikannukseen perustuvan tienkäyttömaksun käyttöönottoon tulevalla vuosikymmenellä. Hallituksella on valmiudet luoda lainsäädännölliset edellytykset mahdollisen alueellisen ruuhkamaksun käyttöönotolle.

B. Alueiden ja elinkeinojen menestymisen tukeminen

Tavoitetila vuonna 2020

- *Liikenneverkko tarjoaa maan eri osille mahdollisuudet kehittyä ja pysyä elinvoimaisina.*
- *Logistinen järjestelmä toimii Suomessa tehokkaasti ja tarjoaa yrityksille mahdollisuudet kilpailukykyiseen toimintaan huolimatta pitkien etäisyyksien ja ankaran ilmaston aiheuttamista ylimääräisistä kuljetuskustannuksista.*
- *Kuljetusmarkkinoilla on tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet ja merkittävät kilpailun esteet on poistettu. Suomalainen kuljetuselinkeino on kilpailukykyinen kansainvälistyvillä markkinoilla.*

Linjaukset

1. Hallitusohjelman mukaisesti koko E18 Helsinki–Vaalimaa-moottoritien toteuttamisesta tehdään kerralla päätös. Myös Pohjanmaan radan Seinäjoki–Oulu-välin toteutusta vietään eteenpäin pitkäjänteisesti yhtenä kokonaisuutena.
2. Huomioidaan perusväylänpidon, alempiasteisen tiestön ja yksityisteiden merkitys monipuolisen yritystoiminnan ja elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseksi koko maassa.
3. Rataverkon välityskyvyn kasvattamiseen tulee varautua ja verkon laajuutta arvioidaan liikenteen tarpeiden mukaan. Vähäliikenteisiä ratoja peruskorjataan painavien erityistarpeiden, muun muassa puuhuollon turvaamisen vuoksi.
4. Maantielautta- ja yhteysalusliikenteen järjestelyistä tehdään ratkaisu tällä hallituskaudella, jotta kaluston asteittainen uusiminen voidaan aloittaa.
5. Lentoasemia ylläpidetään ns. verkostoperiaatteen mukaisesti eli vähäliikenteisiä lentoasemia pidetään yllä liiketaloudellisesti kannattavien lentoasemien tuotoilla.
6. Pääkaupunkiseudun toista lentokenttää koskeva ratkaisu tehdään tällä hallituskaudella.
7. Hallitus laatii hallitusohjelman mukaisesti erillisen logistiikkastrategian ja kuljetusalan elinkeinopoliittisen ohjelman.
8. Hallitus huolehtii siitä, että suomalainen merenkulkuelinkeino on kansainvälisesti kilpailukykyinen EU:n hyväksymiä toimenpiteitä hyödyntäen.
9. Huolehditaan raideliikenteen kilpailuedellytyksistä suhteessa muihin liikennemuotoihin ja varmistetaan tasapuoliset kilpailuolosuhteet rautateiden tavaraliikenteessä. Luodaan edellytykset pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttamiselle 2010-luvulla.

C. Ilmastonmuutos ja joukkoliikenne

Tavoitetila vuonna 2020

- *Joukkoliikenteen matkamäärät ovat oleellisesti kasvaneet ja henkilöautomatkat eivät kasva.*
- *Liikennetarve on vähentynyt kaupunkirakenteen eheytyksen sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovituksen ansiosta.*
- *Joukkoliikenne on suurilla kaupunkiseuduilla houkutteleva vaihtoehto. Alueidenkäytön ratkaisut tukeutuvat joukkoliikenteeseen.*

Linjaukset

1. Hallitus esittää ilmasto- ja energiastrategiassaan ja ilmastopoliittisessa tulevaisuuslonteossaan konkreettiset päästöjen vähentämistavoitteet ja toimenpiteet kasvihuonekaasujen vähentämiseksi.
2. Myös kuntien on omalta osaltaan kannettava vastuuta liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä. Kuntien päätäntävallassa ovat esimerkiksi liikenteen hinnoittelu ja pysäköinnin sääntely kaupunkikeskustoissa.
3. On välttämätöntä, että kuntien maankäyttöratkaisut ovat ilmastopoliittikan kannalta kestäviä ja vähentävät henkilöautoliikennettä.
4. Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin arvioidaan jatkossa kaikkia merkittäviä liikennepoliittisia päätöksiä valmisteltaessa.
5. Hallitus pitää tärkeänä, että suuret kaupunkiseudut ja valtio laativat yhdessä pitkjänteiset, seutukohtaiset joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmat. Niiden toteuttamisesta ja rahoittamisesta laaditaan aiesopimukset.
6. Otetaan käyttöön suurten kaupunkien joukkoliikennetuki vuodesta 2009 alkaen.
7. Turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso haja-asutusalueilla ja pienemmillä kaupunkiseuduilla. Vähenevää reittiliikennettä täydentämään järjestetään liikennepalveluja kutsujoukkoliikenteenä. Kutsujoukkoliikenteen, kimpakyydin ja ”naapuriavun” tarjoamista mahdollisuuksista kansalaisten liikkumistarpeiden tyydyttämiseksi tehdään erillinen selvitys.
8. Tehdään työsuhdematkalippujärjestelmästä aidosti joukkoliikenteen käyttöön kannustava. Asetetaan työryhmä laatimaan malli toimivasta työsuhdematkalippujärjestelmästä.
9. Taataan kaukoliikenteen peruspalvelutaso ostamalla joukkoliikennettä niille yhteysväleille, joille tarjontaa ei synny markkinaehtoisesti. Lentoliikennettä voidaan ostaa paikakunnille, joiden matka-aika Helsingistä nopeinta junayhteyttä käyttäen on yli kolme tuntia.
10. Pyöräilyn ja jalankulun tarpeet otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Laaditaan toimintalinjat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.

D. Liikenneturvallisuus

Tavoitetila vuonna 2020

- *Liikenneonnettomuuksissa kuolee vuosittain alle 150 ihmistä.*
- *Turvallisuuden poikkihallinnollinen yhteistyö toimii hyvin.*

Linjaukset

1. Lisätään panostusta turvallisuustyöhön hallituksen kesällä 2006 tekemässä periaatepäätöksessä asetetun liikennekuolemien vähenemistavoitteen saavuttamiseksi. Tavoitteen mukaan vuonna 2010 liikenneonnettomuuksissa kuolee enintään 250 ihmistä ja tämän jälkeen liikenneturvallisuus paranee tasaisesti niin, että vuoteen 2025 mennessä päästään alle 100 vuotuisen liikennekuolemaan.
2. Jatketaan tehokkaiden toimenpiteiden toteuttamista keskeisten turvallisuusongelmien torjumiseksi, kuten rattijuopumus, sääntöjen noudattamattomuus, turvalaitteiden käyttämättömyys, ylinopeudet ja suojaamattoman liikenteen turvattomuus.
3. Liikenneturvallisuustyössä kiinnitetään erityishuomio ikäihmisten, lasten ja liikuntaesteisten liikkumiseen.
4. Vaalikaudella teemahankerahoitusta kohdennetaan muun muassa pääteiden turvallisuuden parantamiseen (keskikaideohjelma).
5. Uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti muun muassa lisäämällä liikennevalvontateknologian käyttöä ja mahdollistamalla kuntien osallistuminen valvontatyöhön sekä edistämällä liikenteen turvallisuusjärjestelmien käyttöönottamista.
6. Tie- ja liikenneympäristöä koskeviin hankkeisiin liitetään kattava turvallisuuden arviointi.
7. Ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan. Ensi vaiheessa vahvistetaan uudet vaatimukset mopon kuljettamiselle.
8. Alueellisille turvallisuutta parantaville hankkeille varmistetaan riittävät toteuttamismahdollisuudet ja resurssit.
9. Liikenneturvallisuusalan poikkihallinnollista yhteistyötä tiivistetään ja koordinointia parannetaan resurssien käytön tehostamiseksi.
10. Tällä vaalikaudella käynnistetään vuosille 2011–2015 suunnatun liikenneturvallisuus-suunnitelman laatiminen.

LIITE

Vaalikauden 2007–11 investointiohjelman hankkeiden kuvaukset

Aiemmin päätetyt hankkeet

Valtatie 5 Lusi–Mikkeli (40 milj. €, hyötykustannussuhde 1,7)

Valtatie 5 on Heinolan ja Mikkelin välillä parannettu lukuun ottamatta kolmea mäkiä, mutkaista ja kapeaa osuutta pituudeltaan noin 15 km. Näkemäolosuhteet näillä tieosilla ovat huonot ja ohittaminen vaikeaa. Tie parannetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Vihantasalmen sillan kohtaa lukuun ottamatta tien nopeustasoksi tulee 100 km/h.

Kehärata (590 milj. €, hyötykustannussuhde 1,5)

Kehärata on henkilöliikenteen rata, joka yhdistää Vantaankosken radan Helsinki–Vantaan-lentoaseman kautta päärautaan. Rata yhdistää seudun nykyisiä aluekeskuksia sekä asunto- ja työpaikka-alueita ja mahdollistaa uusien asuin- ja työpaikka-alueiden keskittämisen tehokkaan joukkoliikenneväylän varten. Radalle rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa viisi asemaa. Vantaan kaupunki osallistuu hankkeen rahoitukseen.

Kantatie 51 Kirkkonummi–Kivenlahti (70 milj. €, hyötykustannussuhde 3,8)

Vilkasliikenteinen ja onnettomuusaltis tieosa parannetaan moottoritieksi. Nykyistä moottoritietä (Länsiväylä) jatketaan Kirkkonummelle. Jakso ruuhkautuu nykyisin pahoin varsinkin työmatkaliikenteessä. Tie on pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity kaksikaistainen tieyhteys. Liikennemäärä on Kehä III:n länsipuolella yli 20 000 autoa/vrk ja itäpuolellakin noin 12 000 – 15 000 autoa/vrk. Tilanne on vuosi vuodelta heikentynyt maankäytön lisääntymisessä tien vaikutuspiirissä.

Valtatie 14 Savonlinnan keskusta (130 milj. €, hyötykustannussuhde 4,5)

Valtatie 14 kulkee nykyisin katuverkossa Savonlinnan keskustan läpi. Keskustan pohjoispuolitse rakennetaan uusi kaksikaistainen valtatie, jolle läpikulkuliikenne siirretään. Samalla Kyrönsalmen kautta kulkeva Saimaan syväväylä siirretään Savonlinnan kohdalla Laitaatsalmeen. Kaupungin katujen turvallisuus ja viihtyisyys paranevat merkittävästi. Liikenneturvallisuus paranee. Osuudella kuolee nykyisin liikenneonnettomuuksissa viisinkertainen määrä vilkkaimpien pääteiden keskiarvoon verrattuna.

Länsimetro (714 milj. €, valtionapu rakentamiseen enintään 200 milj. €)

Helsingin metron jatkaminen Espooseen välille Ruoholahti–Matinkylä eli Länsimetron rakentaminen parantaa Etelä-Espoon sisäisiä ja seudullisia joukkoliikenneyhteyksiä. Espoon kaupunkirakenne tiivistyy ja alueen autosidonnaisuus vähenee. Radan varren alueiden asema paranee ja maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat. Valtio osallistuu Helsingin ja Espoon metrohankkeen suunnittelu- ja rakentamiskustannuksiin.

Uudet hankkeet

Valtatie 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa (50 milj. €, hyötykustannussuhde 2,6)

Valtatie 8 palvelee Vaasan kaupunkiseudulla sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että kaupunkiseudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää ja toimii Vaasan pohjoisena sisääntulotienä. Sepänkylän taajaman kohdalle rakennetaan ohikulkutie. Hanke mahdollistaa Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan maankäytön kehittämisen. Hanke sisältyi edellisen hallituksen investointiohjelmaan, mutta sen toteutus lykkäytyi suunnitelmien vanhenemisen vuoksi.

E18 Helsinki–Vaalimaa (750 milj. €, josta tällä vaalikaudella 405 milj. €; hyötykustannussuhde 1,9)

E18 Turku–Helsinki–Vaalimaa on Suomen kansainvälinen tie ja osa EU:n priorisoimaa "Pohjan Kolmion" liikennejärjestelmää. Hallitusohjelman mukaan "Suomi on sitoutunut toteuttamaan Helsinki–Vaalimaa-moottoritien E 18 vuoteen 2015 mennessä, jonka varmistamiseksi sen puuttuvista osista tehdään koko yhteysvälin kattava toteutus päätös." Yhteysvälin toteuttaminen sisältää Kehä III:n parantamisen, Haminan ohikulkutien, Koskenkylä–Loviisa–Kotka-moottoritien ja Hamina–Vaalimaa-moottoritien.

Pohjanmaan rata Seinäjoki–Oulu (800 milj. €, josta tällä vaalikaudella 340 milj. €; hyötykustannussuhde 2,0)

Rataosa Seinäjoki–Oulu on vilkas henkilö- ja tavaraliikenteen yksiraiteinen rata, jota käyttää valtaosa Pohjois- ja Etelä-Suomen välisestä pitkämatkaisesta rautatieliikenteestä. Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja kehittäminen vaativat henkilöliikenteessä matka-aikojen lyhentämistä ja tavaraliikenteessä akselipainojen nostamista sekä riittävää välityskykyä. Rataa parantamalla henkilöjunaliikenteen nopeus voidaan nostaa junatyypistä riippuen 160–200 km:iin/h ja tavaraliikenteen sallittu akselipaino 25 tonniin. Hankkeeseen sisältyy lisäraiteen rakentaminen Kokkolan–Ylivieskan välille.

Rovaniemi–Kemijärvi-rataosan sähköistys (24 milj. €)

Radan sähköistyksestä hyötyy sekä tavara- että henkilöliikenne. Rovaniemi–Kemijärvi-rataosalla Soklin kaivoshankkeen arvioidaan toteutuessaan lisäävän kuljetuksia jopa kahdella miljoonalla tonnilla vuodessa. Kemijärven sellutehtaan sulkemisen vuoksi puukuljetukset rataosalla ovat kasvamassa noin miljoonalla tonnilla vuodessa. Radan sähköistyksellä on suuri merkitys myös matkailuelinkeinolle. Helmikuussa 2008 yöjunat alkoivat uudelleen liikennöidä Kemijärvelle. Ne kulkevat dieselvetureilla ja sähköistetyt makuuvaunut toimivat aggregaattivaunun voimin.

Seinäjoki–Vaasa-rataosan sähköistys (20 milj. €)

Rataosan Seinäjoki–Vaasa sähköistyksestä hyötyy sekä tavara- että henkilöliikenne. Henkilöliikenteessä matka-aika Helsingistä nopeutuu, kun veturinvaihto käy tarpeettomaksi. Matkan nopeutuminen lisää myös matkustajamääriä. Rataosalla on nykyisin noin kymmenen henkilöliikenteen junaparia vuorokaudessa.

Yhteysalukset ja maantielautat (15 milj. €)

Saariston yhteyksiä hoidetaan maantielautta- ja yhteysalusliikenteellä. Tiehallinto ostaa maantielauttaliikenteen valtaosin Destia Oy:ltä ja Merenkulkulaitos yhteysalusliikenteen valtion Varustamoliikelaitokselta. Yhteysalus- ja maantielauttaliikenteessä käytettävän kaluston keski-ikä on korkea. Maantielautta- ja yhteysalusliikennettä ollaan järjestämässä uudelleen. Liikenne on tarkoitus kilpailuttaa kokonaispalveluna. Kilpailutuksessa edellytetään uuden kaluston hankintaa.

Valtatie 5 Päiväranta—Vuorela, ”Kallan sillat”, Kuopio (90 milj. €)

Kuopion kohdalla valtatiellä 5 on kahden moottoritieosuuden välillä tiejakso, jossa etenkin Kallaveden ylittävän läppäsillan toimintahäiriöt aiheuttavat jopa useita tunteja kestäviä ruuhkia. Myös yleisen turvallisuus vaarantuu, koska pelastuskalustonkin liikkuminen saattaa estyä. Valtatie muutetaan moottoritieksi. Laivaväylä siirretään toiseen paikkaan ja sen kohdalle rakennetaan riittävän korkea kiinteä silta.

Valtatie 12 Tampereen rantaväylä (valtion osuus 45 milj. €, hyötykustannussuhde 1,8)

Valtatie 12 Tampereella eli Paasikiventie–Kekkosentie–Teiskontie on merkittävä sisääntuloväylä ja läpikulkutie. Tie palvelee lisäksi paikallista ja seudullista työmatka- ja asiointiliikennettä. Tie ruuhkautuu säännöllisesti arkaamuisin ja iltapäivisin. Valtatie siirretään osalla matkaa tunneliin ja loput parannettavasta tieosasta levennetään. Tampereen kaupunki maksaa pääosan hankkeen kustannuksista. Hanke toteutetaan ns. aikaistamislainalla. Kaupunki maksaa hankkeen ensi vaiheessa ja valtio maksaa lainan myöhemmin takaisin.

Valtatie 6 Joensuun kohta (35 milj. €, hyötykustannussuhde 2,6)

Joensuun kehätie muodostuu valtateista 6 ja 17. Se on nykyisin yksiajoratainen ja liittymät ovat pääosin tasoliittymiä. Tie on turvaton ja ruuhkainen. Maankäytön kehittyessä Joensuun ympäristössä ongelmat lisääntyvät. Kehätielle rakennetaan toinen ajorata ja Karjalankadun kohdalle rakennetaan eritasoliittymä.

Valtatie 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie (50 milj. €, hyötykustannussuhde 1,9)

Valtatie 19 kulkee Seinäjoen katuverkon kautta. Katuverkko on tällä osuudella ruuhkainen aiheuttaen ongelmia myös liikenneturvallisuudelle ja asumisviihtyisyydelle. Seinäjoen maankäytön laajenemisen painopiste on kuntaliitoksen jälkeen suuntautumassa kantakaupungin eteläpuolisille alueille, mikä lisää liikenteellisiä ongelmia. Valtatielle rakennetaan Seinäjoen itäpuolitse kiertävä ohikulkutie.

Uudenkaupungin meriväylä (11 milj. €, hyötykustannussuhde 1,7)

Uudenkaupungin satama jakautuu Kemira GrowHow Oyj:n ja Hepokarin satamiin. Kemira GrowHow Oyj:n lannoitekuljetuksissa kuljetuskustannukset ovat keskeinen kilpailukykytekijä. Satamiin johtavaa väylää syvennetään niin, että kuljetuksissa voidaan käyttää isompia aluksia.