



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Liikenne ja viestintä 2015

Liikenne- ja viestintäministeriön
hallinnonalan toiminta- ja talous-
suunnitelma vuosille 2012–2015

Liikenne- ja viestintäministeriön

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää yhteiskunnan toimivuutta ja väestön hyvinvointia huolehtimalla siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne- ja viestintäyhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

visio

Suomi on eturivin maa liikenteen ja viestinnän laadussa, tehokkuudessa ja kansainvälisessä osaamisessa.

arvot

Rohkeus
Oikeudenmukaisuus
Yhteistyö



Julkaisun nimi

Liikenne ja viestintä 2015. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2012-2015

Tekijät

Liikenne- ja viestintäministeriö, Yleinen osasto, Taloushallintopalvelut

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Valtiovarainministeriö, 29.9.2010

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 2/2011**

ISSN (verkkójulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkójulkaisu) 978-952-243-209-4
URN URN:ISBN:978-952-243-209-4
HARE-numero

Asiasanat

digitaaliset sisällöt, henkilöstö, ilmastonmuutos, infrastruktuuri, joukkoliikenne, kuljetukset, liikelaite, liikenne, liikennejärjestelmä, liikennepolitiikka, liikenneverkko, liiketoiminta, maankäyttö, markkinat, matka- ja kuljetusketjut, media, määrärahat, ohjaus, omistajaohjaus, palvelut, palvelutaso, rahoitus, sisältötuotanto, taajuudet, tehokkuus, tietoturva, tietoyhteiskunta, toimintaympäristö, tuottavuus, turvallisuus, tutkimus, verkot, viestintä, viestintäpolitiikka, yhteydet, yhtiöt, älykäs teknologia

Yhteyshenkilö

Jaana Kuusisto, p. 09 160 28706
Sisko-Sinikka Kaskinen, p. 09 160 28481

Muut tiedot

Tiivistelmä

Ministeriöiden on suunniteltava toimialansa yhteiskunnallista vaikuttavuutta sekä hallinnon-alansa taloutta ja toiminnallista tuloksellisuutta usean vuoden aikavälillä. Ministeriöiden hallinnonalan vuosia 2012–2015 koskevia toiminta- ja taloussuunnitelmia ja kehysehdotuksia käytetään valtioneuvoston kehyspäättöksen taustamateriaalina.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoteen 2015 ulottuva *Liikenne ja viestintä 2015* -suunnitelma pohjautuu *Liikennepoliittiseen selontekoon*. Lisäksi valmistelussa on soveltuvin osin otettu huomioon valtioneuvoston eduskunnalle marraskuussa 2010 antama selonteko *Tuottava ja uudistuva Suomi – Digitaalinen agenda vuosille 2011–2020*, samoin kuin huhtikuussa 2010 annettu valtioneuvoston periaatepäätös *kansallisesta älyliikenteen strategiasta*. Tämän *Liikenne ja viestintä 2015*-suunnitelman linjauksia tarkistetaan myöhemmin vastaamaan keväällä 2011 laadittavaa uutta hallitusohjelmaa. Syksyllä 2010 virkamiestyönä laaditussa tulevaisuuskatsauksessa *Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka* on tarkemmin esitetty liikenne- ja viestintäpolitiikan kehittämisvaihtoehdot vuosille 2011–2015.



Publikation

Trafik och kommunikation 2015. Verksamhets- och ekonomiplan för Kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2012–2015

Författare

Kommunikationsministeriet, Allmänna avdelningen, Ekonomiförvaltningstjänster

Tillsatt av och datum

Finansministeriet, 29.9.2010

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriet
publikationer 2/2011**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-209-4
URN URN:ISBN:978-952-243-209-4
HARE-nummer

Ämnesord

digitala innehåll, personal, klimatförändring, infrastruktur, kollektivtrafik, transporter, affärsverk, trafik, trafiksystem, trafikpolitik, trafiknät, affärsverksamhet, markanvändning, marknad, rese- och transportkedjor, medier, anslag, styrning, ägarstyrning, tjänster, servicenivå, finansiering, innehållsproduktion, frekvenser, effektivitet, informations säkerhet, informations samhälle, verksamhetsmiljö, produktivitet, säkerhet, forskning, nät, kommunikation, kommunikationspolitik, förbindelser, bolag, intelligent teknik

Kontaktperson

Jaana Kuusisto, tfn 09 160 28706
Sisko-Sinikka Kaskinen, tfn 09 160 28481

Rapportens språk

Rapporten är skriven på finska.

Övriga uppgifter

Sammandrag

Ministerierna ska planera vilken genomslagskraft deras ansvarsområden har i samhället och ekonomin och resultatet av verksamheten inom sitt förvaltningsområde på flera års sikt. Ministeriernas verksamhets- och ekonomiplaner och ramförslag som gäller förvaltningsområdena för åren 2012–2015 används som bakgrundsmaterial för rambeslutet om statsfinanserna.

Verksamhetsplanen *Trafik och kommunikation 2015* gäller Kommunikationsministeriets förvaltningsområde fram till slutet av år 2015 och grundar sig på statsrådets *trafikpolitiska redogörelse*. Beredningen av planen bygger i tillämpliga delar också på redogörelsen *Ett produktivt och nyskapande Finland – Digital agenda för åren 2011–2020* som regeringen överlämnade till riksdagen i november 2010 samt statsrådets principbeslut om *en nationell strategi för intelligenta transportsystem* från april 2010. Riktlinjerna i planen *Trafik och kommunikation 2015* justeras i ett senare skede för att motsvara det nya regeringsprogram som görs upp på våren 2011. I framtidsöversikten *Det digitala Finland, en ny trafikpolitik* som utarbetades som tjänsteuppdrag vid Kommunikationsministeriet hösten 2010 presenteras trafik- och kommunikationspolitikens utvecklingsalternativ för åren 2011–2015 i större detalj.

Date
5 January 2011

Title of publication

Transport and Communications 2015. Operating and financial plan 2012-2015 - Ministry of Transport and Communications

Author(s)

Ministry of Transport and Communications, Administration Department, Financial Administration

Commissioned by, date

Ministry of Finance, 29 September 2010

Publication series and number

Publications by the Ministry of Transport and Communications 2/2011

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-209-4
URN URN:ISBN:978-952-243-209-4
Reference number

Keywords

digital contents, personnel, climate change, infrastructure, public transport, transport, unincorporated state enterprise, transport system, transport policy, transport network, business, land-use, markets, travel and transport chains, media, appropriations, guidance, corporate governance, services, service level, finance, content production, frequencies, efficiency, information security, information society, operating environment, productivity, safety, security, research, networks, communications, communications policy, contacts, companies, intelligent technology

Contact person

Ms Jaana Kuusisto, tel. +358 9 160 28706
Ms Sisko-Sinikka Kaskinen, tel. +358 9 160 28481

Language of the report

Finnish

Other information

Abstract

Government ministries have to draw up long-term plans in terms of social effectiveness of their branch, economy within their administrative sector, and efficiency of their operations. Operating and financial plans and proposals for spending limits for the ministries' administrative sectors for 2012-2015 will be used as tools in making decisions on the spending limits.

The plan for the administrative sector of the Ministry of Transport and Communications, entitled *Transport and communications 2015*, is based on the *Government Report on Transport Policy*. In addition, the *Digital Agenda for 2011-2020 – Promoting productivity and innovation-led growth in Finland*, submitted to Parliament by the Government in November 2010, was considered during the preparation where applicable, as was the Government Resolution on the *Strategy for Intelligent Transport*, issued in April 2010. The guidelines provided in the present *Transport and communications 2015* plan will be reviewed at a later date to ensure compliance with the new Government Programme to be drafted in spring 2011. The report on '*Digital Finland, new transport policy*', drafted by senior officials of the Ministry of Transport and Communications in autumn 2010, presents more detailed development scenarios for transport and communications policies for 2011-2015.

Sisällysluettelo

1.	ESIPUHE	2
2.	VIESTINTÄPOLITIikka	4
2.1	Toimintaympäristön muutokset	4
2.2	Arjen tietoyhteiskunnan edistäminen	5
2.3	Elinvoimainen ja kilpailukykyinen viestintäala	6
2.4	Viestinnän infrastruktuuri	7
2.4.1	<i>Nopeat, laadukkaat ja kohtuushintaiset tietoliikenneyhteydet</i>	7
2.4.2	<i>Tehokas taajuushallinto</i>	8
2.4.3	<i>Tietoturva ja käytettävyys</i>	9
2.5	Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut	10
2.5.1	<i>Monipuoliset ja innovatiiviset sisällöt ja palvelut</i>	10
2.5.2	<i>Omaleimasuus ja julkinen palvelu</i>	10
2.5.3	<i>Postitoiminta</i>	11
2.6	Osallisuutta edistävä tietoyhteiskuntapolitiikka	12
2.6.1	<i>Esteettömyys, luottamus ja perusoikeudet</i>	12
2.7	Rahoitus (sis. esitys kehysten tarkistamiseksi)	13
3.	LIIKENNEPOLITIikka	15
3.1	Toimintaympäristön muutokset	15
3.2	Uusi liikennepolitiikka	16
3.3	Liikennejärjestelmän palvelutaso	17
3.3.1	<i>Kansainväliset yhteydet</i>	18
3.3.2	<i>Seutujen väliset yhteydet</i>	20
3.3.3	<i>Kaupunkiseudut</i>	22
3.3.4	<i>Haja-asutusalueet</i>	23
3.3.5	<i>Liikenneverkkojen kunto</i>	24
3.4	Liikenneturvallisuus	26
3.4.1	<i>Tieliikenne</i>	26
3.4.2	<i>Rautatieliikenne, kauppamerenkulku ja lentoliikenne</i>	28
3.5	Ilmastomuutoksen hillintä ja muut ympäristöasiat	30
3.5.1	<i>Ilmastomuutoksen hillintä</i>	30
3.5.2	<i>Ilmastomuutokseen sopeutuminen</i>	32
3.5.3	<i>Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat</i>	33
3.6	Älykkään teknologian käyttöönotto	35
3.7	Toimialan markkinat ja tuottavuus	36
3.7.1	<i>Kuljetus- ja liikennemarkkinat</i>	36
3.7.2	<i>Väylänpidon markkinat</i>	39
3.8	Ehdotus budjettirakenteen muuttamiseksi	39
3.9	Rahoitus (sis. esitys kehysten tarkistamiseksi)	41
4.	HALLINNONALAN YHTEISTEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN	43
4.1	Säädösvalmistelu	43
4.2	Hallinnonalan ohjaus	43
4.3	Liiketoiminnan ohjaus	44
4.4	Tutkimus ja kehittäminen	46
4.5	Valtiokonsernin yhteiset kehittämishankkeet	47
4.5.1	<i>Tuottavuusohjelma</i>	47
4.5.2	<i>Alueellistaminen</i>	48
4.5.3	<i>Konsernipalvelujen käytön lisääminen</i>	49
4.5.4	<i>Julkisen tiedon saatavuus</i>	49
4.5.5	<i>Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaaminen</i>	50
4.6	Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö	50
4.7	Rahoitus (sis. esitys kehysten tarkistamiseksi)	51
5.	RESURSSIT	52
5.1	Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen	52
5.2	Rahoitus	52
5.3	Omaisuus	54
5.4	Toimitilat	54
6.	LIITTEET	56
	Liite 1: Hallinnonalan määrärahasot vuosina 2012–2015	56
	Liite 2: Liikenneverkon palvelutaso	58
	Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatio 1.1.2012	60

1. ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoteen 2015 ulottuva *Liikenne ja viestintä 2015* -suunnitelma pohjautuu *Liikennepoliittiseen selonteeseen*. Lisäksi valmistelussa on soveltuvin osin otettu huomioon valtioneuvoston eduskunnalle marraskuussa 2010 antama selonteko *Tuottava ja uudistuva Suomi – Digitaalinen agenda vuosille 2011–2020*, samoin kuin huhtikuussa 2010 annettu valtioneuvoston periaatepäätös *kansallisesta älyliikenteen strategiasta*. Tämän *Liikenne ja viestintä 2015* -suunnitelman linjauksia tarkistetaan myöhemmin vastaamaan keväällä 2011 laadittavaa uutta hallitusohjelmaa. Syksyllä 2010 virkamiestyönä laaditussa tulevaisuuskaitsauksessa *”Digitaalinen Suomi, uusi liikennepoliittikka”* on tarkemmin esitetty liikenne- ja viestintäpolitiikan kehittämismvaihtoehdot vuosille 2011–2015.

Liikenteen suurena haasteena 2010-luvulla on ilmastonmuutos, jonka hillitsemiseen myös liikenteen on osaltaan osallistuttava. Toinen muutosvoima on tieto- ja viestintäteknologian laajamittainen käyttöönotto, jolla edesautetaan ilmastotavoitteiden saavuttamista ja parannetaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Liikennejärjestelmän palvelutason ylläpitoon ja kehittämiseen voitaisiin vaikuttavasti ja tehokkaasti käyttää huomattavasti nykytasoa enemmän julkisia varoja. Ensisijaisesti on kuitenkin uudistettava toimintatapoja ja parannettava tuottavuutta jo julkisen talouden tiukkuuden vuoksi. Parhailtaan arvioidaankin, miten haasteisiin voidaan vastata uudistamalla liikennepoliittikkaa.

Uuden liikennepoliittikan mukaisten ajattelu- ja toimintatapojen ansiosta julkishallinnon resursseja hyödynnetään nykyistä tuottavammin ja vaikuttavammin. Kansalaisten matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten ongelmia voidaan ehkäistä ennakolta ja lieventää niitä nykyistä nopeammin. Alan yrityksille luodaan edellytyksiä innovaatioihin, liiketoiminnan kehittämiseen ja markkinoidensa laajentamiseen. Maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittaminen, hinnoittelun käyttö liikenteen kysynnän ohjauksena, älyliikenteen keinojen monipuolinen hyödyntäminen sekä alan yritysten kannustamisen innovaatioihin sisältävät merkittävästi potentiaalia tuottavuuden ja vaikuttavuuden parantamiseksi.

Liikenteen suunnittelun ajattelutavan on muututtava. Yhdyskuntasuunnittelua voidaan parantaa niin että liikenteen tarve vähenee. Joukkoliikenteen palveluja tulee parantaa niin, että kulkevat muuttuvat kestävämpään suuntaan ja liikennevirtoja voidaan ohjata älyliikenteen ratkaisuille. Isoja investointeja tarvitaan varmaankin edelleen, mutta niitä voidaan mahdollisesti myöhentää tai ne voivat jopa jäädä pois. Resursseja vapautuu älykkäille ratkaisuille.

Liikennepoliittikan vahvaksi välineeksi tulee ottaa innovaatiot, erityisesti tieto- ja viestintäteknikka. Suomi on nostettava 2010-luvulla älyliikenteen kärkijoukkoon. Ilmastotyön, liikenneturvallisuuden ja logistiikan tavoitteet voidaan toteuttaa vain älyliikennettä vahvasti hyväksi käyttäen.

Liikennepoliittikan uudistaminen ei kuitenkaan tapahdu hetkessä. Seuraavan neljän vuoden aikana uusia menettelytapoja ei ole mahdollista suuressa määrin ottaa käyttöön, mutta ajattelua ja toimintaa on siihen suuntaan kehitettävä. Koska määrärahat ovat myös pitkälti sidottuja mm. käynnissä oleviin investointeihin, painopisteiden laajamittaista siirtoa ei ole mahdollista tehdä. Siten liikennejärjestelmän palvelutason ylläpito nykytasolla edellyttäisi määrärahatason nostoa lähivuosina. Toiminta- ja taloussuunnitelmassa onkin arvioitu liikenneverkon ja joukkoliikenteen palvelutason nykytasolla ylläpidon edellyttämä rahoitustaso. Tärkeimpinä liikenne- ja viestintäministeriö pitää Seinäjoki–Oulu-rataosan peruskorjauksen tehokasta toteuttamista sekä junien kaukoliikenteen palvelutason ylläpitoa nykytasolla ja esittääkin näiden vaatiman rahoituksen lisäämistä kehystason.

Viestinnässä 2010-luvulla jatkuu tieto- ja viestintäteknologian käytön arkipäiväistyminen ja yhteiskuntamme rakentuminen vahvasti sähköisten verkkojen ja palveluiden käyttöön ja niiden toimivuuteen. Viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikalla luodaan hyvää ja turvallista toimintaympäristöä viestintäyhteyksien ja -palveluiden käytölle ja tarjonnalle arjen tietoyhteiskunnassa. Erityistä huomiota kiinnitetään siihen, että nopeat laajakaistayhteydet tulevat kaikkien ulottuville ja että erilaisten viestintäverkkojen ja -palveluiden haavoittuvuuksia ehkäistään ja torjutaan tehokkaasti. Tämän lisäksi sähköisen palvelutarjonnan kasvattaminen ja kotimaisen sisältötuotannon edistäminen vahvistavat jalansijaansa viestintäpolitiikassa.

Tieto- ja viestintäteknologian hyödyntäminen ilmastonmuutoksen ehkäisyssä on nousemassa entistä keskeisempään rooliin. Tieto- ja informaatioteknologian tehokkaalla ja innovatiivisella käytöllä voidaan useilla toimialoilla löytää keinoja ja toimintatapoja, joilla on vaikutusta ilmaston lämpenemiseen. Toisaalta on kiinnitettävä huomiota tietoyhteiskunnan kasvavaan energiantarpeeseen ja käytettäviin energialähteisiin.

Vallitsevassa tilanteessa erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että tieto- ja viestintäteknologian innovaatiopotentiaalia jatkossa hyödynnetään paremmin tuottavuuden parantamisessa ja talouskasvun generaattorina.

Viestintäpalveluita tarjotaan yhä kansainvälisemmässä toimintaympäristössä. Haasteena on säilyttää suomalaisen viestintäsektorin elinvoimaisuus ja palvelukyky muuttuvassa toimintaympäristössä. Vallitsevassa tilanteessa erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että tieto- ja viestintäteknologian innovaatiopotentiaalia jatkossa hyödynnetään paremmin hyvinvoinnin edistämässä, tuottavuuden parantamisessa ja talouskasvun generaattorina.

Helsingissä 15. päivänä joulukuuta vuonna 2010

Liikenneministeri Anu Vehviläinen

Viestintäministeri Suvi Lindén

Kansliapäällikkö Harri Pursiainen

2. VIESTINTÄPOLITIikka

VISIO: Reilu, kilpailtu ja jatkuvasti kehittyvä toimintaympäristö, jolla tarjotaan monipuolisia, edistyksellisiä, luotettavia ja käyttäjäystävällisiä viestintäpalveluja tasa-arvoisesti kaikkien käyttöön.

2.1 Toimintaympäristön muutokset

Tieto- ja viestintäteknologia ja sen käyttö linkittyy vahvasti kansalaisten ja yritysten arkipäivään. Teknologinen kehitys antaa mahdollisuuksia parantaa kansalaisten päivittäistä elämää ja työn tuottavuutta. Uudet palvelut ja teknologia tarjoavat lukuisia sovellusalueita elinkeinoelämälle ja julkiselle sektorille. Tieto- ja viestintäteknologian mahdollistamat uudet toimintatavat parantavat yritysten tuottavuutta ja kilpailukykyä ja avaavat uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Tieto- ja viestintäteknologian käyttöön otolla ja hyödyntämisellä voidaan lisätä ihmisten välistä tasa-arvoa, sosiaalisia kontakteja ja osallisuutta sekä helpottaa tiedon ja palveluiden saatavuutta. Entistä keskeisempään rooliin on myös nousemassa tieto- ja viestintäteknologian hyödyntäminen ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamisessa. Sen vuoksi niitä on syytä yhteiskunnallisina toimin edistää.

Nopea teknologinen kehitys tuo väistämättä tullessaan isoja muutoksia viestintämarkkinoille ja viestintäpolitiikkaan. Toimintaympäristöä muuttavat tekniikoiden konvergenssi, langattomat verkotekniikat, IP-pohjainen¹ verkkoarkkitehtuuri sekä itseohjautuvat päätelaitteet. Kehitys tulee huomioida viestintäpolitiikan valmistelussa. Erityisen haasteellista on taata kaikille kansalaisille riittävän nopeat tiedonsiirtoyhteydet kohtuuhintaan kaikkialla Suomessa sekä parantaa koko viestintäelinkeinojen kilpailukykyä. EU:ssa tapahtuvan sääntelyn ja kehityksen ohella globaalien markkinoiden merkitys korostuu.

Viestintäsektorilla on vahva taloudellinen merkitys. Suomessa toimivien teleyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2009 oli reilut 4,7 miljardia euroa. Teleyritykset investoivat vuonna 2009 yhteensä noin 580 milj. euroa, mikä on noin 12 prosenttia teleyritysten kokonaisliikevaihdosta. Kokonaisuudessaan televerkkoihin investoitiin noin 380 milj. euroa. Niiden ohella teleyritykset investoivat muun muassa televisioverkkoihin sekä lisä- ja oheispalvelujen tarjontaan. Suomen joukkoviestintämarkkinoiden (graafinen viestintä, sähköinen viestintä, tallenneviestintä) arvo vuonna 2009 puolestaan oli noin 4,1 miljardia euroa eli 300 miljoonaa edellisvuotista pienempi. Lasku oli merkittävä, mediamarkkinoiden arvosta katosi vuonna 2009 seitsemän prosenttia. Lasku kohdistui erityisesti graafiseen joukkoviestintään ja tallenteisiin. Sähköinen joukkoviestintä selvisi noin prosentin pudotuksella samalla, kun verkkomedia kasvoi. Joukkoviestinnän kokonaismarkkinoita hallitsee edelleen graafinen viestintä 65 prosentin osuudella, mutta sähköisen viestinnän osuus kasvaa koko ajan.

Kansalaisten eriarvoisuuden lisääntyminen sekä pelko tietoturvallisuuden ja yksityisyyden suojan heikkenemisestä ovat myös suuria viestintäpolitiikan haasteita. Kansalaisten toimintaympäristö teknistyy ja monimutkaistuu ja osalla kansalaisista on vaikeuksia sopeutua muutokseen ja omaksumaan uusia toimintatapoja. Kriittisimmillään tämä uhkaa yhteiskunnan ja talouden toimivuutta, koska nyky-yhteiskunta on erittäin riippuvainen tieto- ja viestintäteknikasta ja -järjestelmistä. Toisaalta yhä edistyskäsmpi ja häiriösielisempi teknologia lisää kansalaisten käytössä olevien sähköisten palveluiden käytettävyyttä ja saatavuutta sekä edistää monien toimialojen tuottavuutta ja kilpailukykyä.

Yhteiskunnan toimivuus perustuu laajalti sähköisten yhteyksien ja palvelujen häiriöttömään ja keskeytyksettömään toimintaan. Tästä syystä erityistä huomiota tulee suunnittelukaudella kiinnittää siihen, verkkojen ja palveluiden haavoittuvuuksia ehkäistään ja torjutaan tehokkaasti.

Mediatoimiala on digitalisoitunut. Televisiotoiminnan lähetysverkkojen digitalisointi on moninkertaistanut televisiokanavien määrän. Ohjelmistojen ja muiden sisältöpalveluiden tarjonta myös muissa verkoissa lisääntyy jatkuvasti. Uudet käyttäjien itsensä tuottamat sisällöt ja yhteisöllisyys yleistyvät erityisesti internetissä, mikä muuttaa käyttäjien viestintätottumuksia ja suhdetta mediaan. Sananvapauten ja muihin perusoikeuksiin liittyvät sääntelykysymykset korostuvat. Laaduk-

¹ IP, Internet Protocol

kaan sisällön merkitys kasvaa ja sisältöjen tekijänoikeuksiin liittyvät kysymykset tulevat entistä tärkeämmiksi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää kotimaisen sisältötuotannon toimintaedellytyksiin.

Tietoyhteiskuntapolitiikan on edistettävä osallisuutta ja sen avulla on lisättävä kansalaisten tasa-arvoisia valmiuksia elää tietoyhteiskunnassa. Niin lasten ja nuorten kuin ikääntyvänkin väestön sekä erilaisten erityisryhmien edellytykset ja valmiudet hyödyntää tieto- ja viestintäteknologiaa ovat kokonaisuus, johon on suunnittelukaudella kiinnitettävä paljon huomiota.

Suomella on edellytykset nousta ilmastonsuojelun edelläkävijäksi investoimalla tieto- ja viestintäteknologiaan. Tieto- ja viestintäteknologia aiheuttaa arvioiden mukaan tällä hetkellä noin kaksi prosenttia hiilidioksidipäästöistä ja kahdeksan prosenttia sähkönkulutuksesta, mutta kehityssuunta on nouseva. Toisaalta on arvioitu, että kokonaispäästöjä voidaan tieto- ja viestintäteknologian avulla vähentää jopa 15 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. Maaliskuussa 2007 Eurooppa-neuvosto asetti tavoitteeksi vähentää EU:n energiakulutusta 20 prosenttia vuoden 2020 kulutuksenusteiisiin verrattuna. Samalla Eurooppa-neuvosto vahvisti tavoitteen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. Kansainvälisten ja kansallisten päästötavoitteiden saavuttamiseksi tulee suunnittelukaudella käyttää määrätietoisesti taloudellisia ohjauskeinoja. Tämän lisäksi on pyrittävä löytämään bruttokansantuotteen rinnalle uusia hyvinvoinnin mittareita, joiden pohjalta voidaan arvioida alan niin sanottua nettohyötyä ympäristön ja ilmaston kannalta.

EU:lle ollaan valmistelemaan uutta tietoyhteiskuntaohjelmaa 2010-luvun ensimmäiselle puoliskolle. Uuden sääntelypolitiikan mukaisesti EU:lle hyväksyttäneen lisäksi uusi monivuotinen taajuuspolitiikkaohjelma. Globaaliin tietoyhteiskuntapolitiikkaan tähtäävät prosessit, kuten globaali internetin hallinto sekä kehitysmaiden tietoyhteiskuntakehityksen huomioiminen, painottuvat kansainvälisessä tietoyhteiskuntapolitiikassa.

2.2 Arjen tietoyhteiskunnan edistäminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Suomi on ihmisläheinen, uudistuva ja kilpailukykyinen tietoyhteiskunta.**

Suomi on siirtynyt yhteiskuntakehityksessä niin kutsuttuun ubiikkiaikaan². Ubiikkiyhteiskuntaa voidaan kutsua myös uudeksi arjen tietoyhteiskunnaksi, sillä siinä toimintatavat perustuvat aina ja kaikkialla käytettävissä oleviin tieto- ja viestintäpalveluihin. Arjen tietoyhteiskunnassa perinteiset televerkot korvautuvat internet-verkoilla ja nykyistä monipuolisempi, helppokäyttöisempi ja älykkäämpi tekniikka on yleisesti käytössä. Tieto- ja viestintäteknologian käyttäminen halpenee ja koneiden ja esineiden välinen viestintä yleistyy. Arjen tietoyhteiskunnassa palvelukehitys hyödyntää eri teknologioiden yhteentoimivuutta, viestintämuotojen erot hämärtyvät, elämyksellisyys lisääntyy ja virtuaaliset toimintatavat leviävät. Tietoyhteiskunta- ja viestintäpalveluiden hyödyntämisellä voidaan myös tukea ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Viestintäpalvelut ovat olennainen osa tietoyhteiskunnan kehittymistä, koska merkittävä osa tietoyhteiskunnan palveluista tuotetaan ja kulutetaan viestintäpalveluita hyödyntäen. Hallinnonalan toiminnassa keskeistä on hyvän toimintaympäristön luominen sekä palvelujen tuottajille että tietoyhteiskunnan palvelujen käyttäjille.

Tieto- ja viestintäteknologian helppokäyttöisyydelle ja esteettömyydelle asetetaan uusia vaatimuksia. Uusinta tietämystä ja innovaatioita hyödyntäen tulee voida tukea väestön vahvempaa osallistumista oman terveytensä ja hyvinvointinsa ylläpitämiseen. Siten voidaan myös helpottaa kansalaisten arkea sekä tuoda siihen elämyksiä ja uusia virikkeitä. Palvelutuotannossa erityisesti julkisella sektorilla tulee hyödyntää uutta teknologiaa nykyistä paremmin.

Vaalikaudella 2007–2011 liikenne- ja viestintäministeriö koordinoi tietoyhteiskuntapolitiikkaa. Hallituskauden alussa laadittua toimintaohjelmaa toteutetaan edellisen hallituksen aikana laajapohjaisesti valmistellun tietoyhteiskuntastrategian mukaisesti ja se etenee suunnitellulla aikataululla. Tavoitteena on luoda Suomesta kansainvälisesti vetovoimainen, ihmisläheinen ja kilpailukykyinen osaamis- ja palveluyhteiskunta. Toteutettavilla toimenpiteillä helpotetaan arjen palveluiden saatavuutta, lisätään kilpailukykyä ja tuottavuutta, edistetään alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa sekä turvataan julkisten palveluiden saatavuus ja laatu. Erityistä huomiota kiinnitetään julkisen sektorin

² Ubiquitous, kaikkialla läsnä oleva tieto- ja viestintäteknologia

palvelurakenteiden asiakaslähtöiseen uudistamiseen tieto- ja viestintätekniikkaa laajamittaisesti hyödyntämällä sekä toimintamalleja uudistamalla.

Suunnittelukaudella entistä tärkeämpää on, että tietoyhteiskuntapolitiikka vastaa toimintaympäristön muutokseen ennakoivasti. Tietoyhteiskuntapalveluiden kehitys ja niihin liittyvät innovaatiot ovat jatkossa entistä merkittävämmässä asemassa tuottavuuden lisäämisessä koko yhteiskunnassa. Kehityksessä uusia nousevia teemoja ovat esimerkiksi tieto- ja viestintätekniikan rooli ympäristökysymysten ratkaisijan sekä ns. pilvipalvelujen ja yhteisöllisten palvelujen kehitys.

Keskeiset toimenpiteet

- Toteutetaan arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunnan laatimaa Tuottava ja uudistuva Suomi – digitaalinen agenda vuosille 2010–2020 uuden hallitusohjelman edellyttämässä laajuudessa.
- Osallistutaan aktiivisesti EU:n digitaalistrategian toteuttamiseen.

2.3 Elinvoimainen ja kilpailukykyinen viestintäala

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Suomen viestintäala on elinvoimainen ja kilpailukykyinen ja viestintäpolitiikka palvelee sekä elinkeinoelämän että kansalaisten tarpeita.

Internetistä on tullut yhteiskunnan toiminnan perusinfrastruktuuri, joka tukee taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kehitystä aivan kuten tieverkosto, rautatiet tai vesiväylät viime vuosisadalla. Laajakaistaverkkojen, uusien päätelaitteiden ja uusien palvelumuotojen, esimerkiksi ns. pilvipalvelujen kehittyessä, internetin ja siihen perustuvien palvelujen kansataloudellinen merkitys ja tärkeys muun muassa terveydenhuollossa, ympäristön tilan seurannassa, liikenteen ohjauksessa, energian käytön vähentämisessä ja innovaatioiden edistämässä korostuu entisestään.

Digitaalisten jakeluväylien, uusien päätelaitteiden ja ennen muuta internetiin liittyvien toimintojen nopea kehitys on suuri haaste suomalaiselle viestintäjärjestelmälle ja suomalaisille toimijoille. Lisäksi viestintäpalvelujen ja sisältöjen kulutus on muuttamassa muotoaan. Uuden viestintätekniikan ja siihen perustuvien uusien palvelumallien kehitys ja kehitykseen varautuminen muuttavat viestintäpalvelujen takana olevia liiketoimintamalleja ja toimijakenttää nopeasti.

Viestinnän alan konsolidoitumiskehitys jatkuu edelleen. Viestintäverkkoyritysten omistus pohja on viime aikoina laajentunut ulkomaille ja tuottoja odottaville sijoittajille. Suomessa huolena on, että tieto- ja viestintäpalveluiden tutkimus- ja kehityspanostukset siirtyvät pois maasta esimerkiksi omistuksen uudelleenjärjestelyjen myötä. Myös kotimaan markkinoilla toimivat viestintäyritykset ovat tulleet yhä kustannustietoisemmiksi, mikä näkyy alan investoinneissa. Maailmanlaajuisen ja kansallisen kilpailun kiristyessä erityistä huomiota on kiinnitettävä viestintäyritysten investointi- ja innovointihalun ja -kyvyn säilymiseen, jotta varmistetaan tasokkaan verkkoinfrastruktuurin ja palvelujen säilyminen ja kehitys. Perinteinen viestintäpoliittinen pyrkimys on ollut varmistaa käyttäjän etu pitkällä tähtäyksellä.

Viestintämuotojen lähentyminen ja monikanavajakelu vaativat lainsäädännöltä sitä, että kaikkiin sähköisiin viestintäverkkoihin sovelletaan lähtökohtaisesti samoja sääntöjä. Tavoitteena on luoda eri verkkoja ja palveluita tarjoaville yrityksille teknologianeutraalit, tasapuoliset kilpailuolosuhteet sekä investointeihin kannustava toimintaympäristö. Tavoitteena on myös vähentää erityissääntöksiä alan kehityksen ja Euroopan unionin lainsäädännön sallimissa rajoissa. Lainsäädännön kehittämisessä otetaan huomioon uusien, innovatiivisten palveluiden syntyminen, esimerkiksi internet-puheluiden edistäminen, televisio-ohjelmistojen välittäminen matkaviestimiin sekä ubiikkipalveluiden kehittyminen. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää palvelujen kehitystä tukevaa näkökulmaa vahvasti esillä myös Euroopan unionissa.

Viestintäalan yritysten investointikykyä ja elinkeinopolitiikka pohtinut työryhmä jätti raporttinsa lokakuussa 2009. Ryhmä esitti valikoiman keinoja, joilla voidaan edistää sähköisen viestinnän yritysten ja koko Suomen tuottavuutta ja kilpailukykyä mm. käyttämällä paremmin hyväksi tieto- ja viestintätekniikan tarjoamia mahdollisuuksia.

Viestintäalan toimintaedellytyksiin vaikuttavat suuresti lähivuosina tehdyt ja tehtävät toimiluparatkaisut. Merkittävä osa digitaalisen television verkkotoimiluvista päättyy vuonna 2016. Tähän on valmistauduttava suunnittelukauden aikana. Lainsäädäntö edellyttää toimilupaa radiotaajuuksien

käyttöön perustuvien verkkojen ja niissä tarjottavien sisältöjen välittämiseen. Viestintäpalveluiden sekä televisio- ja radioverkkojen palvelutarjonta on monipuolistunut ja uusia ansaintamalleja, kuten maksutelevisio, on tullut markkinoille. Toimilupapolitiikan haaste on tasapainoilla teknisen kehityksen, markkinoiden heilahtelujen, EU:n vaatimusten sekä jatkuvuuden välillä. Yrityksille riittävän pitkät toimilupakaudet ovat toiminnan ja investointien selkäranka. Samalla tekniikan murros edellyttää, että viranomaisilla on tarvittaessa mahdollisuus ohjata ja arvioida kehitystä joustavasti myös lyhyemmällä ajanjaksolla. Taajuuksien käytön poliittinen ohjaus on tärkeää muuttuvassa toimintaympäristössä.

Keskeiset toimenpiteet

- Viestinnän elinkeinopoliittisen työryhmän ehdotusten mukaisesti kehitetään lainsäädäntöä siten, että syntyy suotuisa ympäristö internetiä ja laajakaistaverkkoja hyödyntävien palvelujen kehittämiseksi.
- Toteutetaan toimenpideohjelma, jossa tähdätään kansallisen hiilijalanjäljen pienentämiseen 15 prosentilla tieto- ja viestintätekniikan avulla vuoteen 2020 mennessä.
- Selvitetään internetiin perustuvan kansallisen televisio-ohjelmistojen palvelualueen tekniset, taloudelliset ja oikeudelliset perustamismahdollisuudet.
- Digitaalisen television toimilupapolitiikkaa arvioidaan edelleen suhteessa toimialan teknologiseen ja sisältöjen kehityksen murrokseen edistämällä samalla kilpailua televisioverkkomarkkinoilla.
- Toteutetaan EU:n viestintälainsäädäntöä siten, että Euroopan laajuisille palveluille syntyy tehokkaasti toimivat sisämarkkinat taajuuspolitiikan pysyessä kansallisen ohjauksen piirissä.

2.4 Viestinnän infrastruktuuri

2.4.1 Nopeat, laadukkaat ja kohtuuhintaiset tietoliikenneyhteydet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Monipuolisia, laadukkaita ja kohtuuhintaisia viestintäyhteyksiä ja -palveluita on saatavilla koko maassa.

Verkko- ja palveluinfrastruktuuri on muuttumassa internet-pohjaiseksi. Langattomat ja mobiiliteknologiat yleistyvät. Kilpailu taajuuksista lisääntyy ja paine niiden tehokkaaseen käyttöön ja hallintoihin kasvaa. Teknologinen kehitys nopeutuu merkittävästi ja uusia verkko- ja palveluteknologioita syntyy. Siru- ja älykorttitekniikat yleistyvät ja halpenevat. Verkot sekä päätelaitteet muuttuvat yhä älykkäämmiksi ja itseohjautuvammiksi.

Kilpailu viestintämarkkinoilla lisääntyy suunnittelukaudella. Kaapeliverkkojen käyttö kasvaa, uusia valokaapeleita rakennetaan aktiivisesti eri puolille maata ja myös metallisten tilaajajohtimien rinnalle. Markkinoilla tarjotaan monipuolisia ja erihintaisia viestintäpalveluita eri asiakasryhmien tarpeisiin. Myös matkaviestinnässä kilpailu kiristyy ja palvelut monipuolistuvat ja kehittyvät. Matkaviestintäpalveluiden osuus teleyhtiöiden liikevaihdosta kuitenkin kasvaa ainakin toistaiseksi. Kolmannen sukupolven matkaviestintäpalveluiden tarjonta on nopeassa kasvussa. Langattomien viestintätekniikoiden käyttö on lisääntynyt tuntuvasti ja niiden osuus kokonaisuusmarkkinoista on jo merkittävä.

Viestintäinfrastruktuurin ja -palveluiden on toimittava koko maassa. Viestintä- ja tietoteknologian hyödyntäminen antaa hyvän mahdollisuuden edistää alueellista tasa-arvoa ja eri alueiden kilpailukykyä. Viestintäpolitiikan keskeinen ajatus on turvata suomalaisten viestintäpalvelut kaikkialla maassa telepalveluiden yleispalveluvelvoitetta kehittämällä sekä tarvittaessa julkista rahoitusta lisäämällä. Olennaista on palvelutaso, ei tekniikka, jolla palvelut käyttäjälle tarjotaan.

Syrjäseutujen viestintäyhteyksien varmistaminen markkinaehtoisesti vaikeutuu kilpailun kovetessa. Kansalaisten perusoikeus on saada yleispalvelun tasoinen viestintäpalvelu käyttöönsä kaikkialla. Tekniikan muuttuessa yleispalvelu voidaan toteuttaa eri tekniikoilla – erityisesti matkapuhelimella. Uuden tekniikan käyttöönotto ei kuitenkaan saa alentaa palvelutasoa eikä aiheuttaa muita edunmenetyksiä. Langattomat tekniikat tarjoavat lähivuosina vaihtoehdon paitsi peruspuheluihin myös nopeisiin tiedonsiirtoyhteyksiin harvaanasutulla maaseudulla. Tämä parantaa alueellista tasa-arvoa laajakaistapalveluiden tarjonnassa. Hallituksen hyväksymän *Laajakaista kaikkien ulottuville* -toimenpideohjelman mukaisesti 1 Mbit/s yleispalveluvelvoitteet teleyrityksille ovat tulleet voimaan 1.7.2010. Toisena toimenpideohjelman tavoitteena on tarjota vuoden 2015 loppuun mennessä

kaikkialla maassa kysynnän mukaisesti saataville 100 Mbit/s yhteydet mahdollistava valokuitu- tai kaapeliverkko enintään kahden kilometrin etäisyydelle ainakin 99 prosentille vakituisista asunnoista ja yritysten vakituisista toimipaikoista. Laajakaistayhteyksien määrä on kasvanut Suomessa viime vuosina nopeasti. Kiinteän laajakaistayhteyden saatavuus kotitalouksille on noin 99 prosenttia.

Kiinteitä laajakaistayhteyksiä tarjoavien verkkojen lisäksi nopeita mobiileja laajakaistayhteyksiä tarjoavien matkaviestinverkkojen merkitys viestinnän infrastruktuurin kehittämisessä on merkittävä.

Viestinnän infrastruktuuria rakennetaan ja kehitetään ensisijaisesti kaupallisin ehdoin kilpailevilla verkkoteknologioilla. Kaikkein harvimmilla asutuilla alueilla 100 Mbit/s -tavoitteen toteuttamiseen käytetään myös julkista tukea. Valtio on varannut vuosina 2010–2015 maksettaviin valtiontukiin 66 milj. euroa. Lisäksi laajakaistahankkeisiin on käytettävissä 25 milj. euroa EU:n maaseutuohjelmasta ja kunnat rahoittavat hanketta noin 40 milj. eurolla. Ensimmäiset julkisesti tuetut laajakaistahankkeet ovat jo toteutettavana.

Keskeiset toimenpiteet

- Varmistetaan, että markkinoilla tarjotaan monipuolisia viestintäpalveluita eri asiakasryhmien tarpeisiin. Yhteistyössä kuluttaja- ja kilpailuviranomaisten kanssa seurataan säännöllisesti viestintäpalveluiden hinnoittelun, palvelutarjonnan sekä asiakaspalvelun kehittymistä.
- Varmistetaan 1 Mbit/s -yleispalvelun saatavuus kaikkialla maassa ja kiinnitetään erityistä huomiota hinnoittelun kohtuullisuuteen.
- Viestintäverkkojen saatavuutta syrjäseuduilla ja haja-asutusalueilla edistetään. Alueilla, joille ei synny kaupallista tarjontaa, yhteyksien rakentamista tuetaan julkisin varoin.
- Jatketaan vuoteen 2015 kestävä hanketta, jossa vähintään 100 Mbit/s -yhteys rakennetaan enintään kahden kilometrin päähän lähes kaikista (yli 99 %) vakinaisista asunnoista ja julkishallinnon toimipaikoista.
- Valokaapeliyhteyksien tarjontaa edistetään eri toimin yhteistyössä mm. teleoperattorien ja kuntien kanssa.
- Pidetään yllä tilannekuvaa uusien laajakaistatekniikoiden tarjoamista mahdollisuuksista laadukaiden ja kohtuuhintaisten viestintäpalvelujen tarjoamiseksi koko väestölle.
- Luodaan suotuisat olosuhteet neljännen sukupolven matkaviestinverkkojen kehittämiselle ja käyttöönnotolle.
- Edistetään viestintäverkkojen häiriönsietokykyä äärimmäisissä säätilanteissa ja parannetaan viestintä- ja sähköverkkojen myrskytuhojen korjauksen koordinaatiota.
- Digitaalisen television palveluiden saatavuus varmistetaan koko maassa. Maanpäällisten televisioverkkojen teräväpiirtolähetyksistä saatuja kokemuksia käytetään hyväksi vuoteen 2017 tähtävien toimiluparatkaisujen valmistelussa.
- Tiivistetään yhteistyötä Venäjän kanssa hallitusten välisen talouskomission alaisen viestintäasioista käsittelevän työryhmän puitteissa.

2.4.2 Tehokas taajuushallinto

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Langaton viestintä kehittyy ja sen käyttö lisääntyy.

Ubiikissa tietoyhteiskunnassa langattomuuden merkitys korostuu. Yhä useammat viestintäpalvelut tarjotaan langattoman liityntäyhteyden kautta. Viestinnän palvelujen lisääntyessä ja viestintämäärien kasvaessa useat käyttötarpeet kilpailevat niukoista taajuusresursseista. Euroopan unionin viestintäpoliittisessa uudistuksessa taajuushallintoa muutetaan nykyistä markkinalähtöisemmäksi. EU:n tasolla lainsäädäntöuudistuksessa ollaan päätyvässä malliin, jossa taajuuspolitiikka pysyy pääosin kansallisesti päätettävänä asiana ja siirtyvien taajuuksien kaupallistaminen voidaan toteuttaa maltillisesti ja hallitusti. On huolehdittava myös siitä, että kansainvälisesti taajuudet allokoidaan eri käyttötarpeille mahdollisimman järkevästi.

Suunnittelukauden haasteena on varmistaa, että Suomessa on käytössä useita eri tarkoituksiin soveltuvia valtakunnallisia ja alueellisia langattomia verkkoja. Tehtävillä toimenpiteillä tulisi tukea kolmannen sukupolven matkapuhelinverkkojen nopeuksien ja peittoalueiden kasvattamista sekä langattomien verkkojen yhteis- ja liikkuvaa käyttöä. Lainsäädännössä tulisi varmistaa, että langattomien verkkojen tarjoajien asema on selkeä ja verkkojen määrittely yksiselitteistä.

Suunnittelukaudella tehdään myös kansainväliset päätökset siitä, miten analogiselta televisiotoiminnalta vapautuvat taajuudet käytetään. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee keskeiset radiotaajuuspoliittiset linjanvedot Suomessa. Taajuuksien hallinnassa on tärkeää varmistaa, että taajuudet ovat tehokkaassa käytössä ja että niiden käyttö on oikeudenmukaisesti hinnoiteltu. Tehokkaan radiotaajuushallinnon järjestäminen on liikenne- ja viestintäministeriön sekä Viestintäviraston yhteisellä vastuulla. Radiohallinnon keskeisin periaate on taajuuksien tehokas ja tasapuolinen käyttö sekä varautuminen tulevaisuuden käyttötarpeisiin, kuten mobiilitelevision yleistymiseen.

Keskeiset toimenpiteet

- Osana taajuuksien myöntämismenettelyiden arviointia tarkastellaan taajuuksien nykykäytön tehokkuutta.
- Arvioidaan toimilupapolitiikkaa suhteessa toimialan teknologiseen ja sisällölliseen murrokseen.
- Radiotoiminnassa lähetystoiminta tapahtuu suunnittelukaudella edelleen analogisena, mutta digitalisoitumiskehitystä tulee seurata tarkkaan.
- Seurataan kolmannen sukupolven matkaviestinverkkojen nopeuksien ja kattavuuden kehittymistä ja edistetään neljännen sukupolven matkaviestinverkkojen käyttöön ottoa.
- Viestintävirasto laatii selvityksen langattoman viestinnän taajuuksista ja tulevista suunnitelmista.
- Kognitiivisella radiolla edistetään tehokkaiden taajuusalueiden lisäämistä ja laajentamista tulevaisuuden matkaviestinverkoille. Kognitiivisen radion kehittämiselle ja koekäytölle varattujen taajuuksien lisäksi edistetään myös muilla keinoin suomalaista osaamista tällä uudella alalla.
- Seurataan toimivaltaisten viranomaisten tekemää säteilyn vaikutustutkimusta.
- EU-tasolla vaikutetaan säädöksiin ja taajuuspolitiikkaan eri foorumeilla pitämällä yhteyttä komissioon, muihin jäsenmaihiin ja suomalaisiin vaikuttajatahoihin hallitusohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Kansainvälisellä tasolla vaikutetaan kansainvälisiin taajuussopimuksiin.

2.4.3 Tietoturva ja käytettävyys

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Erilaiset verkot ja palvelut toimivat keskenään yhteen ja viestintäverkot ja palvelut ovat luotettavia ja turvallisia kaikissa oloissa.

Arjen tietoyhteiskunnassa keskeiset kansalaisten arkielämän ja yhteiskunnan elintärkeät toiminnot riippuvat lähes täysin viestintä- ja tietoverkkojen sekä tietojärjestelmien toimintavarmuudesta. Kansalaisten ja yritysten tulee voida luottaa arjen tietoyhteiskunnan palveluihin, ja infrastruktuurin toimintavarmuuden tulee olla tasolla, joka takaa yrityksille hyvät toimintaedellytykset kaikissa olo-suhteissa.

Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen varmistaminen edellyttää etukäteistä varautumista, tilannekuvan laadintaa ja seurantaa, häiriösietoisia ja itsestään oppivia verkkoja sekä toimijoiden hyvää yhteistyötä. Nopeat, välityskykyiset ja turvalliset verkot ovat tietoyhteiskunnan toiminnan välttämättömän edellytys ja niiden haavoittuvuutta tulee torjua kaikin mahdollisin tavoin. Esimerkiksi keskeiset runkoverkkoyhteydet tulee aina varmentaa vaihtoehtoisilla yhteyksillä.

Arjen tietoyhteiskunnan toimivuutta uhkaavia tekijöitä ovat tietoverkkorikollisuus ja tietoturva-uhat. Ne kohdistuvat myös kriittisiin infrastruktuureihin ja voivat vaarantaa kansallisen turvallisuuden. Näin paineet sähköisen viestinnän ja tietotekniikan käytön valvontaan ovat kasvaneet. Tietoturva-uhat ja erilaiset viestintäverkkojen välityksellä tehdyt rikokset lisääntyvät, mutkistuvat ja ammattimaistuvat. Ne yleistyvät myös uusissa verkkoympäristöissä sekä mobiiliverkoissa. On tärkeää varmistaa viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyö haittaliikenteen, haittaohjelmien ja rikosten torjunnassa viestintäpalvelujen häiriöttömän käytön turvaamiseksi.

Lainsäädännön osalta haasteena on varmistaa, että tietoturvasuutta koskeva lainsäädäntö vastaa sähköisen viestinnän toimintaympäristön jatkuvasti muuttuvia vaatimuksia.

Internetin globaali luonne asettaa meille myös haasteita; tavoitteena on tehokkuuden ja asianmukaisen toimintakyvyn vaaliminen sekä internetin toiminnan että sen hallinnon osalta.

Keskeiset toimenpiteet

- Varmistetaan yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuus mm. kehittämällä normaaliolojen lainsäädäntöä huomioimaan myös erittäin vakavat häiriötilanteet.

- Varmistetaan keskeisten viestintäyhteyksien turvaaminen varmentavilla verkkoyhteyksillä.
- Suunnitellaan toimenpiteet mahdollisten kriisitilanteiden varalta ja osallistutaan kansallisiin varautumisharjoituksiin sekä valmistellaan EU-laajuisia uusia harjoituksia.
- Toimeenpannaan tietoturvallisuusstrategiaa ja siihen pohjautuva toimenpideohjelma saatetaan loppuun.
- Internetin vakauteen vaikutetaan muun muassa osallistumalla internetin hallinnon kehitykseen aktiivisesti kansainvälisellä tasolla.
- Osallistutaan internetin toimintavarmuuden ja stabiiliuden suuntaviivojen sekä kriittisen ICT-infrastruktuurin kriteereitten valmisteluun.

2.5 Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut

2.5.1 Monipuoliset ja innovatiiviset sisällöt ja palvelut

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Tarjolla on innovatiivisia ja monipuolisia sähköisiä sisältöjä ja palveluita. Uusia teknologioita, innovatiivisia liiketoimintamalleja sekä palveluntarjonnan muotoja kehittyy ja niiden tarjonta ja käyttö lisääntyvät.**

Kehittyvä teknologia, uudenlaiset sisältöjen jakelukanavat ja sisältöjen käyttämiseen tarvittavat päätelaitteet muuttavat sisältöjen tarjonta- ja käyttötapoja ja avaavat mahdollisuuksia uusille palveluille ja innovaatioille. Perinteisen ja uuden median välinen suhde muuttuu edelleen. Sisältöjen käyttäjien rooli on muuttumassa entistä keskeisemmäksi. Langattomuus, yhteisölliset viestinnän muodot, käyttäjien osallistuminen ja ubiikit sovellukset ovat avain innovatiivisten viestintäpalveluiden synnylle. Tieto- ja viestintäteknologia on Suomen innovaatiotoiminnan keskeinen veturi.

Internetistä on lähivuosina tulossa yhä tärkeämpi perinteisten joukkoviestintäpalvelujen jakeluväylä. Laajakaistaverkkojen kehityksen myötä kilpailua rajoittaneet tekniset esteet madaltuvat, mikä lisää kilpailua ja kuluttajien valintamahdollisuuksia. Muutosta kiihdyttää erilaisten, esimerkiksi vertaisverkkojärjestelmien ja käyttäjien tuottaman sisällön julkaisemisen mahdollistavien palvelualustojen nopea kehitys. Uusien mahdollisuuksien myötä sisältötarjonnan määrä kasvaa koko ajan ja sitä leimaa globaalisuus. Kehityksen yksi seuraus on yleisöjen pirstoutuminen. Se pakottaa etenkin kaupalliset toimijat jatkuvaan uusien ansaintamallien kehittämiseen. Internetin ansiosta kansalliset markkinat muuttuvat entistä enemmän osaksi globaaleja markkinoita.

Viestintäpolitiikan kannalta jakeluverkkojen ja internetin kehitys on kahdessa mielessä haasteellinen: Ensinnäkin haasteena on luoda oikean regulaation avulla hyvä ja kilpailukykyinen toimintaympäristö suomalaisille toimijoille ja turvata suomalaisen yleisön palvelut. Hyvä toimintaympäristö mahdollistaa toiminnan kehittämisen ja globaaliin kilpailuun vastaamisen. Toisaalta politiikassa on otettava huomioon myös se, että huomattava osa yleisöstä haluaa pitäytyä nykyisten joukkoviestintämuotojen seuraamisessa. Myös näitä palveluja on jatkuvasti ylläpidettävä ja kehitettävä, vaikka niiden rahoituspohja on kaventumassa.

Keskeiset toimenpiteet

- Varmistetaan toimilupolitiikan ja lainsäädännön keinoin, että monipuolisia kaupallisia radio-, televisio- ja muita sisältöpalveluita on tarjolla eri jakeluverkoissa ja edellytykset sisältöjen monipuoliselle tarjonnalle eri verkoissa ovat olemassa.
- Arvioidaan toimilupolitiikkaa vuoden 2016 jälkeen ottaen huomioon sekä radio- että televisio toiminnan toimialan teknologinen ja sisällöllinen murros.
- Lainsäädäntöä kehitetään siten, että se luo edellytykset monipuoliselle, moniarvoiselle ja innovatiiviselle sisältötarjonnalle muuttuvassa toimintaympäristössä.

2.5.2 Omaleimasuus ja julkinen palvelu

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Suomalaisen sisältötuotannon ja mediakulttuurin vahvuudet, kuten kansallisesti omaleimaiset sisällöt, julkinen palvelu ja monipuolinen lehdistö säilyttävät vahvan asemansa.**

Suomi on monin tavoin vahva ja omaleimainen viestintämaa: Sanomalehtien levikit asukaslukuun suhteutettuna ovat korkeimpia maailmassa, aikakauslehtiä julkaistaan, tilataan ja luetaan enem-

män kuin kenties missään muualla, radiota kuunnelleen yli kolme tuntia päivässä ja johtavien televisiokanavien ohjelmistotarjonta on kilpailun kiristymisestä huolimatta säilynyt monipuolisena. Perinteisten joukkoviestintäpalvelujen vahva asema ei ole estänyt sitä, että suomalaiset käyttävät ahkerasti myös uusia digitaalisia viestintäpalveluja. Erityisesti sosiaalinen media on lisännyt tehokkaasti kiinnostusta sähköiseen osallistumiseen.

Suomi on kuitenkin pieni sisältömarkkina-alue ja viestintäalan yritykset ovat suurelta osin ulkomaisessa omistuksessa. Sisältötuotannon globalisoituminen haastaa pienen kieli- ja kulttuurialueen oman sisältötuotannon. Kansainvälisten sisältöjen ja palveluiden tarjoajat ja paketoijat kilpailevat perinteisen median kanssa kuluttajien ajankäytöstä ja huomiosta. Kotimainen sisältötuotanto on erittäin riippuvainen Suomeen sijoittuneiden televisio- ja radiotoimijoista sekä toisaalta suomalaisten sanoma- ja aikakauslehtien menestyksestä.

Digitalisointiprosessin myötä on tullut entistäkin selvemmäksi, että televisiopalvelujen monipuolisuus ja tasapuolinen saatavuus koko maassa ovat viestintäpoliittisesti erittäin tärkeitä. Perinteisten viestimien väliset rajat hämärtyvät ja samoja sisältöjä voidaan käyttää hyödyntäen eri päätelaitteita. Perinteiset mediatilat kehittävätkin sisältöjään monikanavaisesti uudessa toimintaympäristössä vastataksaan toimintaympäristön muutokseen. Erilaisten sisältöpalveluiden tarjonta internetissä on viime vuosina kasvanut räjähdysmäisesti, eikä kehityksen ennusteta laantuvan. Sisältöjen tulvassa haasteena on huolehtia siitä, että myös kotimaisilla kielillä toteutettuja sisältöjä on kasvavassa määrin tarjolla myös uusissa jakeluteissa ja teknologioiden kehityksen mahdollisuuksia hyödynnetään tehokkaasti myös kansallisen kulttuurin ja identiteetin rakentamisessa.

Yleisradio Oy:llä on lain mukainen velvoite tuoda julkisen palvelun televisio- ja radio-ohjelmistot kaikkien saataville yhtäläisin ehdoin. Julkisen palvelun rahoitus muodostuu televisiovastaanottimen omistukseen perustuvan maksun maksamiseen. Uusien tekniikoiden myötä televisiovastaanottimen asema muuttuu ja televisiosisältöjä seurataan myös muista päätelaitteista hyödyntäen erilaisia jakeluteita. Voidaan sanoa, että vastaanotinkohtaisen televisiomaksun perusta on murtumassa muuttuvien katselutottomusten myötä. Lisäksi on huomioitava, että julkisen palvelun kokonaisuus muodostuu televisio- ja radiosisältöjen ohella niitä täydentävistä palveluista uusissa jakeluteissa. Yleisradio Oy:n julkisen palvelun lainsäädäntöä oli tarkoitus uudistaa jo kuluvalle hallituskaudella vuoden 2012 alusta, mutta hanke ei ole edennyt. Näin ollen mahdolliset ratkaisut, jotka liittyvät julkisen palvelun sisältöön, rahoitukseen ja valvontaan toteutettaneen seuraavalla, vuonna 2011 alkavalla hallituskaudella.

Keskeiset toimenpiteet

- Toimeenpannaan Yleisradio Oy:n julkista palvelua ja rahoitusta koskevat lainsäädäntömuutokset tulevan hallitusohjelman linjausten mukaisesti.
- Myönnetään lehdistötuki.
- Arvioidaan mahdollisuuksia edistää kotimaisilla kielillä tehtävän sisältötuotannon jakamista uusilla jakeluteilla.
- Edistetään suomalaisten toimijoiden yhteistyötä suomalaisille tuotetun sisältöjen tarjonnan vahvistamiseksi.

2.5.3 Postitoiminta

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Postitoiminnan yleispalvelu on turvattu.
--

Postitoiminta toimialana kehittyy edelleen nopeasti. Viestinvälityksen yleinen sähköistyminen, tarve tehostaa toimintoja sekä myös yhä voimistuva ympäristöajattelu johtaa siihen, että sähköinen viestintä korvaa yhä kasvavassa määrin perinteistä postiliikennettä. Tämän seurauksena myös postitoiminnan harjoittajat muuttuvat sähköisen viestinvälityksen ja logistiikan kokonaisuosaajiksi. Kilpailun odotetaan lisääntyvän myös perinteisen postinjakelun osalta. Kaiken kaikkiaan postialan yleinen kehitys heikentää mahdollisuuksia pitää yllä postin ja lehtien jakelu- ja palveluverkkoja haja-asutusalueilla ilman yhteiskunnan tukea ja saattaa johtaa hintojen eriytymiseen alueittain ja asiakkaittain lukuun ottamatta yleispalvelua.

Suunnittelukauden alussa on tullut voimaan uudistettu postilainsäädäntö, joka parhaillaan on eduskunnan käsiteltävänä. Uudistuksessa toimeenpannaan uudistettu postidirektiivi sekä uudistetaan

säädöksiä vastaamaan paremmin nykypäivän tarpeita ja postitoiminnan harjoittamisen muuttuneita edellytyksiä.

Keskeiset toimenpiteet

- Toimeenpannaan postilainsäädännön uudistamiseen liittyvät lainsäädäntömuutokset.
- Arvioidaan kilpailun toimivuus postialalla.
- Arvioidaan mahdollisuudet toteuttaa postipalvelun yleispalvelua osin sähköisenä.

2.6 Osallisuutta edistävä tietoyhteiskuntapolitiikka

2.6.1 Esteettömyys, luottamus ja perusoikeudet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Kuluttajat voivat luottaa sähköisiin palveluihin, ja palvelut ovat kuluttajille mahdollisimman esteettömiä ja helppokäyttöisiä.

Tietoyhteiskunnan palvelut siirtyvät kiihtyvällä vauhdilla sähköiseen ympäristöön. Uuden teknologian avulla voidaan parantaa kansalaisten tasa-arvoista mahdollisuutta palveluihin ja tietosisältöihin heidän asuinpaikastaan tai toimintarajoitteistaan huolimatta. Tietoyhteiskunnan palveluiden tasa-arvoinen hyödyntäminen edellyttää kuitenkin sitä, että palvelut ovat yhtäläisesti kaikkien kansalaisten saavutettavissa. Tämä vaatii esteettömyyteen liittyvien kysymysten huomioimista aiempaa paremmin. Tietoyhteiskunnan sähköisten palveluiden tulee olla esteettömiä ja helppokäyttöisiä myös esimerkiksi aistivammaisten ja ikääntyneiden osalta. Perinteisillä joukkoviestintävälineillä, kuten televisiolla, on edelleen vahva merkitys tiedon ja kulttuurin välityksessä ja näiden esteettömyyttä on edistettävä kohdistetuilla toimenpiteillä. Kansalaisten tietoyhteiskuntavalmiuksia on syytä parantaa kaikissa kansalaisryhmissä. Esimerkiksi lasten ja nuorten, heidän vanhempiansa ja myös seniorikansalaisten tietoyhteiskuntataitoja tulee kohentaa ja esteettömyysnäkökohdat on sisällytettävä osaksi viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikkaa.

Tietoyhteiskunnan kehitykselle on olennaista, että kansalaisryhmien luottamus sähköisen viestintän palveluihin kasvaa tai pysyy vähintään ennallaan. Olennaista tässä kehityksessä on se, että tarjolla on innovatiivisia ja monipuolisia sähköisiä sisältöjä ja palveluja. Toisaalta yhtä olennaista on, että kuluttajien luottamusta mahdollisesti heikentäviin ilmiöihin puututaan riittävän nopeasti ja riittävän tehokkain toimin. Kansalaisten luottamus tietoyhteiskunnan palveluja kohtaan näkyy siinä, että palveluiden käyttövolyymit kasvavat. Avainasemassa on mm. sähköisen tunnistamisen kehittäminen, sillä toimiva sähköinen tunnistaminen lisää luottamusta monen sähköisen palvelun käyttöön. Myös sellaiset kuluttajan asemaa edistävät toimet, joilla parannetaan kuluttajan mahdollisuuksia varmistua esimerkiksi uusilla tavoilla maksettujen palvelujen laskutuksen oikeellisuudesta, ovat tarpeen luottamuksen kehittämiseksi. Toimiva kuluttajapolitiikka edellyttää selkeitä sääntöjä siihen, kuinka kuluttajien oikeuksia voidaan sähköisessä ympäristössä parhaiten toteuttaa. Uusia liiketoimintamalleja kehitettäessä kuluttajien oikeudet tulee ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Kuluttajalähtöisellä liiketoiminnalla saadaan markkinoille laadukkaampia sisältöjä ja palveluita.

Sähköisen asioinnin yleistyminen ja kasvavat käyttövolyymit eivät kuitenkaan saa merkitä sitä, että palveluissa tehtäisiin kompromisseja yksityisyyden suojan suhteen. On pyrittävä varmistamaan, että erilaisia palveluita ja tekniikoita kehitettäessä yksityisyyden suojan vaatimukset otetaan huomioon jo varhaisesta suunnitteluvaiheesta lähtien.

Tietoisuus yksityisyyden suojasta ja sananvapaudesta perusoikeuksina on lisääntynyt. On kyettävä huolehtimaan siitä, että ne otetaan huomioon riittävästi lainsäädäntötyössä. Arjen tietoyhteiskunnan ilmiöissä joudutaan usein punnitsemaan eri perusoikeuksien keskinäistä suhdetta ja etsimään tasapainoa niiden välillä. Mahdolliset rajoitukset perusoikeuksiin on pystyttävä laatimaan selkeiksi ja perusteluiltaan hyväksyttäväksi.

Nykyajan lapset ja nuoret ovat kasvaneet ympäristössä, jossa television, radion ja sanomalehtien lisäksi aikaa vietetään internetin, sosiaalisen median, pelien, matkapuhelimen ja muiden sähköisten palveluiden ja laitteiden kanssa. Lapset ja nuoret ovat taitavia informaatio- ja viestintäteknisten laitteiden käyttäjiä, mikä luo heille aivan uudenlaisia keinoja viestiä ja osallistua tietoyhteiskunnan toimintoihin. Lapsilta ja nuorilta puuttuu kuitenkin elämäkokemusta siitä, millainen toi-

minta on järkevää, turvallista ja sallittua. Siksi he tarvitsevat vanhempien ja koulujen mediakasvatustaitojen ohella lainsäätäjien ja toimijoiden vastuunkantoa. Tarvitaan opastusta tietoympäristön hahmottamisessa ja suhtautumisessa loputtomaan tiedonvirtaan, keinoja suojautua haitalliselta, laittomalta ja ei-toivotulta sisällöltä sekä valmiuksia ilmoittaa hätkähdyttävistä tai pelottavista sisällöistä ja toiminnoista. Toisaalta tarvitaan myös eri tahojen koordinoitua yhteistyötä jotta verkomaailmaan saadaan toimimaan fyysisessä maailmassa toimivat turvaverkostot ja toiminnot. Päätäjien on sitouduttava toimien seurantaan ja kehittämiseen.

Keskeiset toimenpiteet

- Varmistetaan tarvittaessa lainsäädännön keinoin, että sähköisiä palveluja voi käyttää turvallisesti.
- Edistetään sähköisten tunnistamismenetelmien vakiinnuttamista siten, että luodaan julkiselle ja yksityiselle sektorille yhteinen sähköisen tunnistamisen malli tavoitteena toimivat
- Toteutetaan aktiivisesti muiden toimijoiden kanssa esteettömän tietoyhteiskunnan toimenpideohjelmaa.
- Tuetaan kuluttaja-, viestintä- ja tietosuojaviranomaisten välistä yhteistyötä.
- Edistetään eri toimin turvallisempaa sähköisen viestinnän ympäristöä sekä lapsiystävällisempää mediamaailmaa.

2.7 Rahoitus (sis. esitys kehysten tarkistamiseksi)

Taulukko 1. Rahoitus ja esitys kehysten tarkistamiseksi

(1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	20 656	19 606	20 356	20 356
01. Viestintäviraston toimintamenot	7 506	7 506	7 506	7 506
Esitys kehyslisäykseksi: NCSA-tehtävien hoito	300	250		
42. Sanomalehdistön tuki	500	500	500	500
44. Valtionavustus suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmien lähettämiseen ulkomaille	1 350	1 350	1 350	1 350
50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistaverkon rakentamiseen	11 000	10 000	11 000	11 000

Varmistetaan NCSA-toiminnan rahoitus

Viestintävirasto on kansainvälisistä tietoturvaluotteluvelvoitteista annetun lain tarkoittamalla tavalla määrätty kansalliseksi tietoturvaluotteluvelvoitteiseksi (national communications security authority ncsa-fi) tietojärjestelmien ja tietoliikenteen tietoturvaluotteluvelvoitteissa asioissa. kansainvälisten velvoitteiden täyttämisen, suomalaisen yritysmaailman tarpeiden sekä mm. turvallisuusviranomaisten välisessä yhteistyössä välttämättömän luottamuksen ja suomesta ulkomaille luotettavana yhteistyökumppanina syntyvän kuvan kannalta on keskeistä, että toiminnan edellytykset on varmistettu pitkäjänteisesti.

Yleisradio Oy:n julkisen palvelun rahoitus

Yleisradio Oy:n julkinen palvelu rahoitetaan television käytöstä perittävällä televisiomaksulla. Maksut kerätään valtion talousarvion ulkopuoliseen valtion televisio- ja radiorahastoon. Rahaston varoja käytetään Yleisradio Oy:n julkisen palvelun rahoittamiseen valtioneuvoston hyväksymän käyttösuunnitelman mukaisesti.

Vuonna 2010 valtion televisio- ja radiorahastoon on käyttösuunnitelmassa arvioitu kertyvän varoja noin 436 milj. euroa, josta Yleisradio Oy:lle tilitetään arviolta 424 milj. euroa (sisältäen arvonnäköveron). Vuonna 2011 rahastoon arvioidaan kertyvän televisiomaksuja 462 milj. euroa, josta Yleisradio Oy:lle on suunniteltu tilitettävän 451 milj. euroa. Televisiomaksua korotettiin vuoden 2011 alusta kuudella prosentilla vuoteen 2010 verrattuna. Televisiomaksun maksajia vuoden lopussa on vajaa 1,9 miljoonaa. Rahaston kertymätavoitteen saavuttaminen edellyttää, että maksajien määrä ei alene nykyisestä. Kertyvän summan ei kuitenkaan arvioida kokonaan kattavan Yleis-

radio Oy:n julkisen palvelun kustannuksia. Yleisradio Oy arvioi, että sen liiketulos vuonna 2011 olisi noin seitsemän milj. euroa tappiollinen.

Vaalikaudella 2007–2011 on selvitetty julkisen palvelun rahoituksen uudistamista parlamentaarisen työryhmän toimesta (ns. Lintilän ryhmä), mutta työryhmän ehdotuksia ei ole toteutettu. Julkisen palvelun rahoituksen taso ja rahoitusmallin uudistamiseen liittyvät kysymykset tulevat toimeenpan-
taviksi suunnittelukaudella keväällä 2011 käytävien hallitusneuvottelujen linjausten pohjalta.

3. LIIKENNEPOLITIIKKA

VISIO:

Liikennepolitiikan tavoitteena on hyvinvoiva Suomi. Tarvittavat matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset toimivat Suomessa ja ulkomaan yhteyksissä joka päivä tukien ihmisten hyvää arkea, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa. Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista ja liikennejärjestelmä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä.

3.1 Toimintaympäristön muutokset

Globaalin kilpailukyvyyn säilyttäminen vaatii tehokasta logistiikkaa. Suomen sijainti etäällä Euroopan liikenteen ja logistiikan valtavirroista asettaa suuret haasteet. Tarkoituksenmukainen infrastruktuuri on logistiikan tehokkuuden perusedellytys, mutta logistiikkakustannusten alentaminen vaatii panostuksia myös osaamiseen ja palvelumarkkinoiden kehittämiseen.

Kansainvälisten kuljetusten toimivuuteen ja kustannuksiin vaikuttavat keskeisesti satamien, terminaalien ja rajanylityspaikkojen meriväylä-, tie- ja rautatieyhteydet, kuljetusketjun tehokkuus ja täsmällisyys sekä rajamuodollisuuksien sujuvuus, väylämaksut ja tavaraliikenteen verotus. Suomelle tärkeille merikuljetuksille lisähaasteita asettavat valtioiden välinen tukikilpailu ja miehistökykyt.

Lentoliikenteen merkitys kasvaa sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Merenkulku säilyttää kuitenkin valta-asemansa ulkomaan kuljetuksissa ja merten moottoriteitä pyritään kehittämään kustannustehokkaina ja ympäristön kannalta edullisina vaihtoehtoina.

Öljyn hinta ja saatavuus vaikuttavat vahvasti liikkumismahdollisuuksiin ja kuljetuksiin Suomessa. Öljyn hinnan noustessa Suomen kilpailukyky suhteessa kauppakumppaneihin heikkenee kuljetuskustannusten noustessa. Erityisesti toisen polven biopolttoaineiden saaminen markkinoille ja käyttöön edellyttää myös verotuskeinojen käyttöä.

Ilmastonmuutoksen hillinnässä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 15 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen rajoittaminen edellyttää toimia teknologian kehittämisen ja käyttöönoton lisäksi mm. yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa, verotuksessa ja maksupolitiikassa sekä kestävästi liikenteen edistämiseksi.

Julkinen talous säilyy tiukkana jatkossakin. Talouden taantumasta toipuminen voi viedä useita vuosia. Kestävä kasvu on mahdollista vain tuottavuutta parantamalla. Liikenteen julkinen rahoitus-taso ei tulle kasvamaan, mikä pakottaa etsimään uusia, innovatiivisia, nykyistä tehokkaampia tapoja liikennejärjestelmän palvelutason ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi.

Teknologian, erityisesti tieto- ja viestintäteknologian eli älyliikenteen käyttöönotto edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista ja parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Ohjausjärjestelmiin on lisätty älykkyyttä. Toisaalta uuden teknologian lisääntyminen infrastruktuurissa ja sen nopea kehitys lisää liikenneväylien kunnossapitotarvetta ja vaatii investointeja.

Elinkeinorakenteen muutos ja erityisesti metsäteollisuuden kehitys vaikuttavat vahvasti kuljetuspalveluiden kysyntään. Metsäteollisuus on supistanut tuotantoaan Suomessa ja tämä näyttää jatkuvan. Puun käyttö erityisesti bioenergian tuotannossa tulee kasvamaan jo lähitulevaisuudessa. Venäjän esittämät puutullien korotukset lisäävät myös merkittävästi kotimaisen raakapuun käyttöä. Kuljetusmatkat pidentyvät, mikä lisää paineita rautatiekuljetuksille. Suomessa on rakenteilla ja suunnitteilla suuri määrä **kaivoshankkeita**. Toteutuessaan nämä hankkeet merkitsevät metallikaivosten louhintamäärien moninkertaistumista. Arvioiden mukaan nousisi metallikaivosten louhintamäärä lähivuosina 50 miljoonaan tonniin vuodessa eli yli kymmenkertaiseksi nykytasosta. Hankkeiden toteuttaminen edellyttää myös mittavia liikenneinvestointeja. Myös muiden elinkeinojen, kuten matkailun, kehittyminen tuo lisähaasteita liikennepolitiikalle.

Venäjän ja Aasian maiden taloudellinen kehitys luo uusia mahdollisuuksia Suomen kaupalle ja teollisuudelle. Lisäksi Aasian maiden kauppavaihto Euroopan ja Amerikan mantereiden välillä kasvaa. Venäjä kehittää voimakkaasti omaa liikenneinfrastruktuuriaan. Pääpaino on satamien, rautatie- ja

tieverkoston kehittämisessä. Lisäksi lentoliikenneyhteyksiä ja lentokenttäpalveluja kehitetään. Koillisväylän eli pohjoisen meritien mahdollisuuksia lisätään panostamalla ympärivuotiseen liikennöintiin. Kuitenkin Suomi toimii tärkeänä kauttakulkumaana Venäjän tuonnille ja viennille jatkossakin ja transitoliikenteen kasvun arvioidaan jatkuvan vähintään seuraavan viiden vuoden aikana. Matkailuliikenne Venäjältä luo uusia elinkeinoelämän kehittämisen mahdollisuuksia erityisesti itäisen Suomen alueille.

Alue- ja yhdyskuntarakenne muuttuvat. Kaupungistuminen jatkuu Suomessa. Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edellytykset paranevat, jos kaupunkirakennetta pystytään samalla eheyttämään.

Väestörakenteen ja elämäntapojen muutokset, erityisesti väestön ikääntyminen edellyttävät nykyistä enemmän erityislaatuja ja -palvelua myös liikkumisessa. Liikenneympäristö, -tuotteet ja -palvelut tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja esteettömiksi. Ne on mukautettava käyttäjien erilaisiin tarpeisiin siten, että kaikki iästä, toimintakyvystä ja kulttuuritaustasta riippumatta voivat niitä käyttää. Yksilölliset, erilaistuvat elämäntavat ja vapaa-ajan matkojen lisääntyminen tuovat suuria haasteita joukkoliikenteen kilpailukyvyyn säilyttämiselle, saati parantamiselle.

Tieliikenteen turvallisuuden on edelleen parannuttava. Lähes 300 ihmistä kuolee ja 8 000 loukkaantuu vuosittain tieliikenteessä. Suomessa mm. tieliikenteen kasvu ja väestön ikääntyminen asettavat haasteita liikenneturvallisuustyölle.

Liikenteen kansainvälinen toimintakehikko. Liikenteen sääntelystä päätetään pääosin EU:ssa. Komissio valmistelee parhaillaan pohjaa EU:n liikennepolitiikalle vuodesta 2010 eteenpäin. Komission mukaan tulevaisuuden liikennepoliittisia haasteita ovat mm. ympäristökysymykset, kaupungistuminen, ikääntyminen ja energian saatavuus. Valtioneuvoston linjausten mukaan jatkossa EU-vaikuttamisen painopistettä tulee siirtää enemmän varhaiseen ennakkovaikuttamiseen, jotta Suomen näkemykset tulisivat entistä paremmin ymmärretyiksi komissiossa ja muissa jäsenmaissa. Vaikuttamisen tulee olla linjakasta ja priorisoitua. Merenkulun ja lentoliikenteen osalta suurin osa määräyksistä valmistellaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä³ sekä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä⁴, jonka jälkeen ne yleensä sisällytetään unionilainsäädäntöön.

3.2 Uusi liikennepolitiikka

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Uuden liikennepolitiikan mukaisten ajattelu- ja toimintatapojen ansiosta julkishallinnon resursseja hyödynnetään nykyistä tuottavammin ja vaikuttavammin, kansalaisten matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten ongelmia voidaan ehkäistä ja lieventää nykyistä tehokkaammin sekä luodaan alan yritysille edellytyksiä innovaatioihin, liiketoiminnan kehittämiseen ja markkinoidensa laajentamiseen.**

Liikenne- ja viestintäministeriön syyskuussa 2010 valmistuneessa tulevaisuuskatsauksessa on hahmoteltu ajatuksia tulevaisuuden liikennepolitiikasta. Uudella liikennepolitiikalla pyritään varautumaan ja vastaamaan nykyistä paremmin tulevaisuuden haasteisiin.

Toisaalta uusi liikennepolitiikka pyrkii myös täysimääräisesti hyödyntämään tarjolla olevat uudet mahdollisuudet. Älyliikenteen keinojen monipuolinen hyödyntäminen, maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittaminen, hinnoittelun käyttö liikenteen kysynnän ohjauksena, ja alan yritysten kannustaminen innovaatioihin sekä uudenlaisten tuotteiden ja konseptien kehittämiseen sisältävät merkittävästi potentiaalia liikennepolitiikan tuottavuuden ja vaikuttavuuden parantamiseksi.

Uuden liikennepolitiikan keskeiset tavoitteet voidaan kiteyttää seuraavasti:

- **Julkishallinnon resursseja hyödynnetään tuottavammin ja vaikuttavammin.** Tämä tarkoittaa että käytettävissä olevilla resursseilla saadaan aikaan enemmän vaikuttavuutta ja nykyisestä liikennejärjestelmästä otetaan kaikki tehot irti. Hankintamenettelyjä kehittämällä markkinoilla toimivia alan yrityksiä kannustetaan tuotteita ja tuotantoprosesseja sekä uudenlaisia ratkaisuja ja konsepteja kehittäviin innovaatioihin.

³ IMO, International Maritime Organization

⁴ ICAO, International Civil Aviation Organization

- **Kansalaisten matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten ongelmia voidaan ehkäistä ennakolta ja lieventää niitä nykyistä nopeammin.** Uusi liikennepolitiikka toteuttaa käyttäjälähtöisiä, tehokkaita, monipuolisia ja innovatiivisia ratkaisuja matkojen ja kuljetusten toimivuuden varmistamiseksi.
- **Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät.** Maankäyttöä ja liikennettä suunnitellaan kokonaisuutena liikennetarpeen vähentämiseksi, joukkoliikenteen palvelukyvyyn nostamiseksi sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Liikenteen kysyntää ohjataan hinnoittelun keinoin henkilöautoliikenteen kysyntää vähentävästi ja autoliikenteen ruuhkia lieventävästi.
- **Alan yrityksille syntyy mahdollisuuksia innovaatioihin, liiketoiminnan kehittämiseen ja markkinoiden laajentamiseen.** Julkishallinto kehittää toimintatapojaan siten, että alan yritykset luodaan edellytykset kehittää tuotteita, palveluja ja toimintakonsepteja, joilla olisi kysyntää myös Suomen ulkopuolella.

Uusien ajattelu- ja toimintatapojen luominen liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelun perustaksi edellyttää niiden kehittämistä keskeisten toimijoiden yhteistyönä. Lähivuosien keskeinen kehittämissuunnitelma tulee liittymään yhteisten suunnittelun ajatusten, toimintatapojen ja työkalujen uudistamiseen. Ympäristö- ja liikennehallinto, ELY-keskukset, kunnat, maakunnat ja alan yritykset sekä loppukäyttäjät ja sidosryhmät haastetaan yhdessä kehittämään uudenlaisia, asiakaslähtöisempiä liikennepolitiikan ratkaisuja.

Liikennevirasto on vuonna 2010 käynnistänyt väylien hankintamenettelyjen kehittämisen niin, että urakoitsijoille luodaan kannustimia innovaatioihin ja tuotantoprosessien tehostamiseen.

Vuoden 2010 aikana on hahmotettu strategia, ”Liikennerevoluutio”-kehitysohjelma, jolla luodaan keskeiset edellytykset uuden liikennepolitiikan toteuttamiselle. Kehitysohjelmassa luodaan ensi vaiheessa eri toimijoiden yhteistyönä perusta uuden liikennepolitiikan edellyttämille ajattelu- ja toimintatavoille osana Sitran julkishallinnon johtamisohjelmaa. Työn tueksi tarkastellaan esimerkitapauksia, joiden avulla havainnollistetaan, mitä mahdollisuuksia uudenlaiseen ajatteluun ja toimintaan käytännössä sisältyy. Kehitysohjelma käynnistyy vuonna 2011, ja uusien ajattelu- ja toimintatapojen edellyttämät kehittämistoimet (säädökset, ohjaus, oheistus, osaaminen, jne) ajoittuvat vuosille 2012–2015. Hallinnon omien kehittämistoimien rinnalla alan tutkimus- ja kehittämisorganisaatioilla (Tekes, RYM, Tivit) sekä alan yrityksillä on kehittämisessä keskeinen rooli.

Keskeiset toimenpiteet

- Jatketaan väylien hankintamenettelyjen kehittämistä.
- Toteutetaan Liikennerevoluutio – kehitysohjelma vuosina 2011–2015.

3.3 Liikennejärjestelmän palvelutaso

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Matka- ja kuljetukset toimivat turvallisesti ja häiriöttömästi hyvinvointia ja kilpailukykyä edistäen.

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenteen infrastruktuurista, sitä käyttävästä liikenteestä, liikenteen ohjauksesta ja hallinnasta sekä näitä koskevista säädöksistä. Liikennejärjestelmän kehittämisessä oleellista ovat pitkäjänteisyys, asiakaslähtöisyys, taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys sekä älykkäiden ratkaisujen kehittäminen liikkumisen ja kuljetusten tarpeisiin. Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää tehokasta yhteistoimintaa eri vastuutahojen kesken sekä jatkuvaa yhteensovittamista tarpeiden ja resurssien välillä.

Elinkeinoelämän näkökulmasta ja kansainvälisesti arvioiden Suomen liikennejärjestelmän palvelutaso on hyvä ja kehittynyt pääosin myönteiseen suuntaan.

Kansalaiset ovat melko tyytyväisiä maanteiden tilaan ja kuntoon. Joukkoliikenteen peruspalvelutaso toteutuu valtakunnallisesti maakuntakeskusten ja Helsingin välisissä yhteyksissä. Tyytyväisyydestä ja palvelutasotavoitteiden toteutumisesta liikennejärjestelmän muissa osissa ei vielä ole valtakunnallista käsitystä. Valtakunnallinen palvelutasomäärittely tehdään vuonna 2011.

Matka- ja kuljetusaikojen ennakoitavuudessa ja täsmällisyydessä on nähtävissä heikentymistä etenkin junaliikenteessä sekä isojen kaupunkien ruuhkautuvilla tiejaksoilla.

Suomen elinkeinoelämän logistiikkakustannukset ovat jonkin verran suuremmat kuin muissa maissa, koska Suomen talous on keskimääräistä ulkomaankauppapainotteisempi.

Suomen globaalien kilpailukykyyn kannalta erittäin tärkeä kauppamerenkulun kustannustehokkuus on kehittynyt myönteisesti. Aluskoon kasvu on tehty mahdolliseksi muun muassa väyliä syventämällä.

Päivittäisten matkojen keskinopeus ja matkan pituus ovat kasvaneet jatkuvasti. Yhdyskuntarakenne on myös jatkuvasti hajaantunut. Nopea matkanteko mahdollistaa yhdyskuntarakenteen hajautumisen ja toisaalta hajanainen yhdyskuntarakenne pidentää matkoja.

Henkilöautoilun lisääntyminen on ongelma ympäristökysymysten ja erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Yleistyvää henkilöautoilu ja muuttoliike vähentävät joukkoliikennepalvelujen kysyntää haja-asutusalueilla, jolloin perinteisellä tavalla hoidetun reittiliikenteen toimintaedellytykset heikkenevät edelleen.

Keskeiset toimenpiteet

- Ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulma pidetään läpikäyväenä liikennepoliittisissa ratkaisuissa.
- Liikenteen turvallisuutta parannetaan.
- Suomen logistista kilpailukykyä parannetaan.
- Käytetään tehokkaasti eri keinovalikoimia liikenteen ongelmien ratkaisuissa. Älyliikenteen toimenpiteitä hyödynnetään.
- Rahoituksen ja toimenpiteiden kohdennuksen tehokkuutta parannetaan.
- Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteenkytkentää parannetaan liikennetarpeen vähentämiseksi.
- Joukkoliikenteen ohjelman toimenpiteitä viedään tehokkaasti käytäntöön.
- Kuluttajan oikeuksiin liikenteessä panostetaan.
- Suomen talousalueet kattavaa lentoasemaverkostoa ja lentoliikennettä pidetään yllä kaikkien asiakasryhmien tarpeet huomioon ottaen kysyntäpohjaisesti.
- Servitetaan raideliikenteen mahdollisuuksia korvata heikosti kannattavaa syöttöliikennettä Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

3.3.1 Kansainväliset yhteydet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Suomen ulkomaankaupan tarvitsemat matka- ja kuljetusketjut ovat toimivia ja sujuvia. Matkustamisen palvelutaso on noussut ja uusia reitti-yhteyksiä on avattu.

Suomi on ulkomaankaupasta riippuvainen pitkien etäisyyksien maa, jolle koko kansantalouden kilpailukykyyn kannalta keskeisintä on ulkomaanliikenteen toimivuus, tehokkuus ja kustannustaso.

Suomen ja muiden maiden välisestä tavaraliikenteestä 80 % kulkee *meritse*. Merikuljetukset kasvavat jatkuvasti sekä Suomen satamiin että Itämeren satamiin. Meriliikenteen toimintaedellytyksiä ovat kuljetusten tehokkuuden ja turvallisuuden varmistava väylästä sekä toimivat jäänmurto, luotaus ja alusliikennepalvelut (VTS)⁵.

Ulkomaankaupan logistiikkaketjuissa *satamat* ovat haasteellisia solmukohtia. Suomessa satamia on suhteessa paljon. Kilpailua eri satamien välillä ei synny, koska niiden sijainnilla on tärkein merkitys käyttäjille.

Kesäkuussa 2009 annettu EU:n *Itämeristrategia* tulee entisestään tehostamaan Itämeren alueen valtioiden ja toimijoiden yhteistyön tiivistämistä mm. meriturvallisuutta, liikenneyhteyksiä ja alusten päästöjä koskevilla asioilla. Strategia tukee Itämeren alueen kehittämistä talousalueena.

Tieliikenteessä uusi älyliikenteen direktiivi ja toimenpideohjelma edellyttävät tulevaisuudessa liikenteen sähköisten palveluiden jatkuvuutta yli valtioiden rajojen. Näin syntyy uusi Euroopan laajuinen markkina älyliikenteen palveluille ja tuotteille.

⁵ VTS, Vessel Traffic Service

Lentoliikenne on nykyaikaisessa globaalissa maailmassa Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämisen sekä kansalaisten ulkomaan yhteyksien kannalta välttämätön liikennemuoto. Suomi pystyy ylläpitämään ja kehittämään maan kokoon nähden poikkeuksellisen laajaa yhteystarjontaa Helsinki-Vantaan gateway-yhteyksien ansiosta. Helsinki-Vantaalta on lentoyhteys yli 120 kansainväliseen reittikohteeseen Euroopassa, Aasiassa ja Pohjois-Amerikassa. Eurooppaan on yli 40 suoraa päivittäistä lentoa ja Aasiaan yli 50 suoraa viikkolentoa. Lentoasemaverkkoa ylläpidetään verkostoperiaatteella.

Ilmailussa suunnittelukauden keskeinen hanke on pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilanlohkon perustaminen. Kyseessä on yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky) koskevaan hankkeeseen liittyvä järjestely, jonka tarkoituksena on mahdollistaa ilmatilan optimaalinen käyttö riippumatta kansallisista rajoista huomioiden sekä siviili- että sotilasilmailun tarpeet. Parhaiden mahdollisten reittien suunnittelu ja lentoliikenteen ohjauksen painopisteen siirtäminen pohjoiseurooppalaiselle tasolle kansalliselta tasolta lisäämällä maiden välistä yhteistyötä mahdollistaisi taloudellisten, teknisten ja henkilöresurssien parhaan käytön ja edistäisi myös ympäristönsuojelua. Toiminnallisen ilmatilanlohkon perustamista koskevia neuvotteluja on käyty aktiivisesti palveluntarjoaja-, viranomais- ja ministeriötasolla. EU:n säädökset edellyttävät, että toiminnallinen ilmatilanlohko on oltava perustettuna vuoden 2012 lopussa.

Venäjän liikenne on erityisasemassa. Kauttakululiikenne eli transito on luonut Suomeen yli 3000 työpaikkaa. Suomen omat ulkomaankuljetukset saavat merkittäviä synergiaetuja Venäjän kuljetuksista. Suomen reitin kilpailuetuja ovat turvallisuus, varastointi- ja lisäarvopalvelujen saatavuus sekä toimitusajan ennustettavuus. Suomen reitti tulee edelleenkin säilyttämään tärkeän asemansa yhtenä Venäjän kuljetusten pääväylistä.

Vuoden 2009 alusta käyttöön otettu sähköinen TIR-Carnet -menettely ei toistaiseksi ole nopeuttanut rajanylitystä. Siihen päästään vasta laajemmalla asiakirjojen sähköistämisellä ja sähköisellä tullauksella.

Helsingin ja Pietarin välinen nopea junaliikenne käynnistyi joulukuussa 2010. Nopean junaliikenteen arvioidaan lisäävän Suomen ja Venäjän välisen junaliikenteen matkustajamääriä huomattavasti erityisesti sen jälkeen, kun liikenteessä on käytössä neljä junayksikköä toukokuusta 2011 lähtien.

Suomen ja Venäjän välisessä lentoliikenteessä tarvitaan uusia lentoreittejä sekä lisää viikkovuoroja Pietariin, Moskovaan ja Jekaterinburgiin. Kahdenvälisissä lentoliikenneneuvotteluissa on avattu uusia reittejä, mutta lisävuoroja jo olemassa oleville reiteille ei ole saatu. Lentoliikenteen avaaminen ja vuorojen lisääminen liittyvät läheisesti Venäjän oman lentoliikenteen kilpailukykyyn ja mahdollisuuden vastata eurooppalaiseen palvelutarjontaan.

Pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuus, jonka perustamissopimus allekirjoitettiin lokakuussa 2009, on uusi työväline EU:n jäsenmaiden, Norjan ja Venäjän välillä. Suomen tavoitteena on, että kumppanuus vauhdittaisi rajat ylittävien liikenne- ja logistiikkahankkeiden kehittämistä pohjoisilla alueilla.

Euroopan komissio julkaisi helmikuussa 2009 *Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T)* tulevaa kehittämistä koskevan vihreän kirjan, jolla se käynnisti TEN-T-politiikan tarkistamisen. Tärkein ehdotettu innovaatio oli kaksikerroksinen suunnittelu. Kaksikerroksinen suunnittelu tarkoittaa, että liikenneverkosto jaetaan kahteen osaan: kattavaan verkkoon ja ydinverkkoon.

Kattava verkko käsittää kansallisiin verkostoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheet verkostot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruserroksen. Ydinverkkoon sisältyy valtaväyliä ja liikenteen solmukohtia, jotka ovat elintärkeitä liikenteelle sisämarkkinoilla sekä EU:n ja sen naapurien ja maailman muiden osien välillä. Ydinverkko muodostuu siis strategisesti ja taloudellisesti merkittävimmistä yhteyksistä ja solmukohdista EU:n alueella. Ydinverkko on se osa TEN-T-verkkoa, jonka toteuttamiseen erilaiset rahoitus- ja muut välineet keskitetään.

Kattavaa ja ydinverkkoa koskeva TEN-T suunnittelumetodologia viimeisteltiin syksyllä 2010. Komissio tulee esittämään ehdotuksensa kattavaksi verkoksi ja ydinverkoksi keväällä 2011. Komissio laatii vaikutusanalyysin uusista periaatteista ja ehdotus uusiksi TEN-T politiikan periaatteiksi julkaistaan vuonna 2011.

Suomi pitää TEN-T verkon uudelleenmäärittelyä perusteltuna ja näkee komission ehdotettaman kaksikerroksisen suunnitteluperiaatteen tarkoituksenmukaisena. Tällä menettelyllä voidaan varmistaa liikennemuotojen yhteistyö ja tehostetaan kokonaisvaltaisesti resurssien käyttöä liikennejärjestelmässä. Kaikkien liikennemuotojen painottaminen, intermodaalisuus ja älykkään liikenteen korostaminen tukevat hyvin liikennejärjestelmäajattelua.

Suomi on korostanut, että ydinverkon tulee olla koheesioperiaatteen mukaisesti koko EU:n kattava yhdistäen tärkeät solmupisteet koko Euroopassa, ei vain liikenteellisesti intensiivisimmillä yhteysväleillä. TEN-T -verkon määrittelyssä ja verkon kehittämisessä tulee ottaa huomioon myös EU:n reunavaltioiden liikenteellisiä ongelmia, eikä ainoastaan EU:n ydinalueiden ruuhka- ym. ongelmia. Reunavaltioiden suurin ongelma on pitkä matka EU:n keskeisille markkina-alueille. Tämän takia saavutettavuus tulisi olla yksi keskeinen kriteeri määritettäessä ydinverkkoa.

Suomi on tuonut esille myös, että liikenteen määrä ei saa saada liian suurta painoarvoa ydinverkkoa määritettäessä. Lisäksi ydinverkkoa suunniteltaessa myös merkittävimmät teollisuusalueet tulisi nähdä solmukohtina. Tässä yhteydessä korostuvat erityisesti pohjoisten reittien tärkeys, koska ne mahdollistavat sujuvan raaka-aineiden tarjonnan Euroopan markkinoille.

EU:n jäsenmaiden välinen yhteistyö tulee entistä tärkeämmäksi. Esimerkkinä on *Itämeren moottoritie*-hanke, jonka päätavoitteet ovat kuljetusten siirtäminen maanteiltä vesille sekä toisaalta periferisten alueiden yhteyksien parantaminen EU:n ydinalueeseen nähden.

Keskeiset toimenpiteet

- Kasvavan meriliikenteen toimintaedellytykset turvataan ylläpitämällä vesiväylästäön välityskyky liikennemäärän edellyttämällä tasolla sekä turvallisuuden varmistavat väylänhoito-, jäänmurto- ja alusliikennepalvelut. Nämä palvelut rahoitetaan kauppamerenkulkuun käytettäviltä aluksilta perittävällä väylämaksulla.
- Suomen ja Venäjän välinen lentoliikennesopimus pyritään uudistamaan vastaamaan EU:n vaatimuksia syrjimättömyydestä. Tavoitteena on lisätä lentovuoroja Moskovaan, Pietariin ja Jekaterinburgiin sekä uusia yhteyksiä Suomen ja Venäjän kaupunkien välille.
- Osallistutaan aktiivisesti pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilanlohkon perustamista koskevaan valmisteluun.
- Satamien viranomaisroolia ja yritystoiminnan rajoja selkiytetään. Lisäksi satamia koskevaa lainsäädäntöä kehitetään ja yhdenmukaistetaan mm. huolehtimalla siitä, ettei enää tehdä eroa yksityisen ja kunnallisen yleisen sataman välillä.
- Euroopan unionin logistiikkapolitiikan kehittämiseen vaikutetaan siten, että se palvelee nykyistä paremmin myös Suomen ja sen syrjäisten alueiden tarpeita.
- Venäjän rajaliikenteen ongelmien ratkaisemiseksi toimitaan aktiivisesti. Yhteistyötä tehdään sekä kahdensivuisesti Venäjän viranomaisten kanssa että Euroopan unionissa.
- Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdysooppaliikennesopimus uudistetaan suunnittelukauden aikana.
- Suomen ja Venäjän väliset vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevat määräykset uusietaan vastaamaan eurooppalaisia määräyksiä.
- Vuonna 2011 voimaan tulevan *Saimaan kanavan* vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa toteutetaan ja toiminta vakiinnutetaan.
- Saimaan kanavan kilpailukyky ympäristöystävällisenä kuljetusvaihtoehtona pyritään säilyttämään. Tavoitteena on myös lisätä matkailuliikennettä ja huviveneilyä.
- Osallistutaan aktiivisesti EU:n Itämeristrategian täytäntöönpanoon.
- Varmistetaan, että Suomen liikenteelliset olosuhteet tulevat otetuksi huomioon TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon valmistelussa.
- Osallistutaan Euroopan unionissa merten moottoriteiden kehittämiseen liittyvään satamien laatu- ja palvelutasomäärittelmien laatimiseen sekä vaikutetaan siihen, että koko yhteisön alueelle luodaan yhdenmukaiset kriteerit.

3.3.2 Seutujen väliset yhteydet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Matka- ja kuljetusketjut seutujen välillä ovat luotettavat ja sujuvat sekä matka-ajat ennakoitavissa.

Suomalaiset tekevät vuosittain 96 miljoonaa yli 100 kilometrin mittaista matkaa eli keskimäärin yhden matkan kolmessa viikossa. Matkoista pääosa tehdään henkilöautolla. Junalla, bussilla tai lentäen tehdään noin 18 miljoonaa matkaa. Pääosa kaukoliikenteen bussi-, juna- ja lentoliikenteen palveluista on asiakastuloin hoidettavaa liikennettä. Palvelutaso on valtakunnallisesti varsin kattava.

Matkustajan kannalta suurimmat joukkoliikenteen käyttöön liittyvät ongelmat ovat matkaketjujen sujumattomuus ja katkeaminen sekä koko matkaketjua koskevan informaation hankkimisen vaikeus.

Junaliikenteen täsmällisyys on viime vuosina heikentynyt. Viikkaimmilla rataosilla välityskyky on loppunut eikä liikenne toimi tehokkaasti. Pienikin häiriö junakalustossa tai ratainfrastruktuurissa aiheuttaa laajoja täsmällisyshäiriöitä.

Rautatiekuljetusten kustannustehokkuus on parantunut akselipainojen noustessa 25 tonnin verkon laajenemisen ja sähköistyksen myötä. Rataverkon huonosta kunnosta johtuvat junien nopeusrajoitukset ovat kuitenkin lisääntyneet 2000-luvulla. Seinäjoki–Oulu -rataosan perusparannuksen loppuunsaattaminen edellyttää vielä 270 milj. euron valtuutta ja määrärahaa.

Tiekuljetusten ennakoitavuudessa ja täsmällisyydessä on nähtävissä heikentymistä.

Suunnittelukaudella valmistuu useita mittavia väylähankkeita. Ne parantavat liikenneverkkojen palvelutasoa ja turvallisuutta eri puolilla maata.

Kaukoliikenteen ostoissa lähtökohtana on kansalaisten tavanomaisten liikkumistarpeiden tyydyttäminen ja kaukoliikenteen palvelujen alueellisesti tasapuolinen kohdentaminen. Lisäksi on otettava huomioon kaukoliikennedyhteyksien merkitys alueiden kehittämiseen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. Kaukoliikenne on matkailulle elintärkeää. Erityisenä haasteena on huippusezonkien ulkopuolinen liikenne ja ympärivuotisen saavutettavuuden parantaminen. Linja-autojen pikavuoro-liikenne toimii kokonaan kaupalliselta pohjalta.

Lentoliikenne turvaa alueiden saavutettavuuden ja vähentää pitkien etäisyyksien haittoja. Suomen matkailustrategia korostaa hyvien lentoliikennedyhteyksien merkitystä matkailuelinkeinon kasvutekijänä. Matkailun kasvu Suomessa perustuu nimenomaan kansainväliseen kasvuun. Lentoliikenteen infrastruktuuri ja palvelut ovat kokonaan asiakkaiden eli lentoyhtiöiden ja matkustajien rahoittamia. Kapasiteettia on pystytty parantamaan merkittävästi tervein liiketaloudellisin periaattein. Maksutaso on kuitenkin samalla pystytty pitämään eurooppalaisittain erittäin maltillisena.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys turvataan siten, että kuljetusvarmuus verkoilla säilyy.
- Pääteiden hoitotaso pidetään hyvänä. Talvihoidon toimia kohdennetaan aiempaa tarkemmin asiakkaiden, erityisesti kuljetusten tarpeiden mukaan.
- Päätieverkolle laaditaan sähköisten liikenteen ohjaus- ja tietopalvelujen palvelutasovaatimukset. Tämä liittyy Euroopan unionin liikenneturvallisuustyöhön ja erityisesti tieinfrastruktuurin ja ajoneuvojen välisen kommunikaation kehittämiseen ja parantamiseen. Sähköisten palveluiden palvelutasovaatimukset sisällytetään väylien rakentamisen laatuvaatimuksiin.
- Toteutetaan väyläinvestointeja liikennepoliittisen selonteon mukaisesti. Seinäjoki–Oulu -rataosan perusparannus toteutetaan tehokkaasti.
- Junaliikenteen täsmällisyyttä parannetaan.
- Joukkoliikenteen kehittämistoimia kohdennetaan erityisesti matkaketjujen toimivuuden varmistamiseen ja informaation saatavuuden parantamiseen sekä liikennemuotojen välisen yhteistyön parantamiseen.
- Kaukoliikenteen ostojen perusteita ja kohdentamista täsmennetään määrittämällä ostojen lähtökohdaksi kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Se turvataan ostoliikenteenä, jos sitä ei pystytä hoitamaan pelkästään asiakastuloina. Valtakunnallisen liikenteen palvelutaso määritetään joukkoliikenneläin mukaisesti vuoden 2011 loppuun mennessä.
- VR:n yksinoikeuden turvin omalla taloudellisella vastuulla hoitama junaliikenne ja ministeriön ostoliikenne muodostavat yhdessä rautateiden henkilöliikenteen palvelukokonaisuuden, jonka palvelutaso määritetään osana valtakunnallisen liikenteen palvelutasoa. Junaliikennettä on tarkoitus kehittää siten, että se paremmin vastaa valtakunnallisia ja alueellisia matkustustarpeita.

- Lentoliikennettä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja alueiden kilpailukyvn tarpeista lähtien yhdessä asianomaisten kuntien ja alueiden kanssa.
- Laajakaistayhteyksiä tarjotaan joukkoliikennevälineissä ja terminaaleissa. Tämä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä. Liikenteenharjoittajat saavat samalla yhteyksien avulla mm. parempaa kalustonhallintaa sekä liikennevaloetuisuuksia kaupunkialueilla.
- Lentoasemaverkostoon kuuluvan lentoaseman ylläpitämisen edellytyksenä on, että sinne on säännöllistä liikennettä. Lentoasemaverkostoa kehitetään lentoliikenteen tarpeita vastaavasti ottaen huomioon kysyntä sekä alan kansainvälisen ja EU-lainsäädännön ehdot.

3.3.3 Kaupunkiseudut

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Kaupunkiseuduilla maankäyttö ja liikenne sovitetaan yhteen ja parannetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.**

Kaupunkiliikenteen kehittämisessä lähtökohtina ovat kaupunkiseutujen kestävä liikenteen edistäminen ja kilpailukyvn parantaminen sekä terveellisen kaupunkiympäristön turvaaminen.

Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes ajetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Työmatkarendelöinti omilla autoilla on edelleen kasvussa. Pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteellä ja etenkin raideliikenteellä on keskeinen rooli. Muilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne hoidetaan toistaiseksi linja-autoilla.

Ruuhkautuminen ja liikennehäiriöt haittaavat työmatkaliikennettä ja kaupan jakeluliikennettä sekä muodostavat häiriöriskin ja epävarmuustekijän pitkämatkaisiin teollisuuden ja kaupan kuljetusketjuihin.

Joukkoliikenteen edistämisen yhteiskunnalliset hyödyt, mutta myös ongelmat ja haasteet, ovat merkittävimmät suurilla kaupunkiseuduilla. Valtion tukee neljän suurimman kaupunkiseudun joukkoliikennettä yhteensä 10 milj. eurolla vuodessa varmistaakseen liikennejärjestelmän toimivuutta.

Päivittäisten liikkumistarpeiden laajeneminen yli kuntarajojen asettaa haasteen myös joukkoliikenteen palvelutason ja tariffijärjestelmän kehittämiseksi. Suurilla kaupunkiseuduilla seutulippuja ja yhteisiä lippujärjestelmiä sekä liikenteen kilpailuttamista kehitetään. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähiliikenteen tarjontaa kehitetään siten, että valtion ostamaa ja HSL:n omalla alueellaan ostamaa lähiliikennettä tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena.

Joukkoliikennelain tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja turvata joukkoliikennepalvelut koko maassa. Merkittävä määrä joukkoliikennelain mukaisia siirtymäajan liikennöintisopimuksia päättyy 30.6.2014. Jotta vuonna 2014 aloitettava joukkoliikennelain mukainen liikenne voidaan toteuttaa seudulliset tarpeet huomioon ottaen mahdollisimman monella kaupunkiseudulla, tulisi ennen tätä syntyä uusia seudullisia toimivaltaisia viranomaisia. Seudullisten viranomaisien syntymisen edellyttää kuntien yhteistä tahtoa.

Kävely ja pyöräily ovat paitsi erillisiä liikennemuotoja, myös tärkeä osa ihmisten matkaketjuja. Liikenne- ja viestintäministeriö viimeistelee kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallista strategiaa yhteistyössä Liikenneviraston, aluetoimijoiden sekä 10 kaupungin ja kunnan kanssa. Linjauksen tavoitteena on saada 10 vuoden aikana kävelyn ja pyöräilyyn vähintään 300 miljoonaa lisämatkaa, joista valtaosa olisi siirtymää lyhyimmistä moottoriajoneuvomatkoista. Luku on noin 20 %:n lisäys nykyiseen kevyen liikenteen määrään. Lisäksi tavoitellaan laadullisia ja toiminnallisia tavoitteita, mm. tiivistetään valtiotoimijan yhteistyötä kaupunkiseutujen kanssa. Strategialinjausta tulee toteuttamaan Liikenneviraston vastuulla oleva valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma, joka valmistuu keväällä 2011.

Liikennehankkeiden suunnittelussa tarvitaan tietoa tulevasta yhdyskuntarakenteesta, ja maankäytön suunnittelussa on tarpeen arvioida nykyistä tarkemmin vaikutukset liikenteeseen ja kulkutapajakautumaan. Ministeriöiden perustama maankäyttö- ja liikennefoorumi on osaltaan edistämässä tätä yhteistyötä.

Koska suurin osa matkoista lähtee kotoa tai päättyy kotiin, asumisen sijoittumisella on oleellinen merkitys kaupunkiseuduilla ajettuihin kilometreihin ja niiden liikennemääriin. Tampereen, Oulun ja Turun seuduille ollaan valmistelemaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksia, ns.

MAL-sopimuksia, joiden avulla toimintojen sijoittumista pyritään ohjaamaan yhteiskunnan kannalta toivottuun suuntaan. HSL valmistelee liikennejärjestelmäsuunnitelmaa HLJ 2011.

Kaupunkien sisääntuloväylien liikenteen melu aiheuttaa paitsi terveys- ja viihtyvyyshaittoja asukkaille, myös haasteita pyrkimykselle kaupunkien eheyttämisestä. Se on ongelma, jonka poistamiseksi tarvitaan liikennehallinnon ja kaupunkien yhteistyötä.

Keskeiset toimenpiteet

- Jatketaan yhteistyössä ympäristöministeriön ja maakuntaliittojen kanssa toimia seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseksi niin, että liikennesuunnittelu ja maankäytön suunnittelu kytkeytyvät yhteen nykyistä paremmin.
- Edistetään liikkumisen ohjausta, jossa toimijoiden yhteistyöllä tuetaan ja kannustetaan asenteiden ja käyttäytymisen muutosta kohti ympäristön kannalta kestäviä kulku- ja kuljetustapoja.
- Valmistellaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusta Turun ja Oulun kaupunkiseuduille Tampereen mallin mukaisesti.
- Varmistetaan yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa kävelyn ja pyöräilyn asema kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja niitä seuraavissa toteutusohjelmissa.
- Varaudutaan liikennemelun vähentämiseen yhteistyössä kaupunkien kanssa.
- Toimivaltaiset viranomaiset määrittävät yhteistyössä joukkoliikenteen palvelutason viimeistään vuoden 2013 loppuun mennessä.
- Kaupunkiseuduille laaditaan pitkäjänteiset joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmat, joissa joukkoliikenteen palvelutasolle ja käytölle asetetaan konkreettiset tavoitteet. Lähtökohtana on nykyinen palvelutaso ja joukkoliikenteen nykyinen kehitysvaihe, seudun tahtotila sekä edellytykset kehittää ja parantaa erityisesti seudullisen liikenteen palveluja.
- Pienillä ja osalla keskisuuria kaupunkiseutuja valtion joukkoliikenteen rahoitus kohdistetaan peruspalvelutason turvaamiseen.
- Suurilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla valtion joukkoliikenteen rahoitus ohjataan palvelutasoa nostaviin hankkeisiin. Tavoitteena on kytkeä valtion rahoitus pitkäjänteisiin joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmiin, sillä vain siten voidaan varmistaa rahoituksen vaikuttavuus.
- Arvioidaan edellytykset pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kilpailuttamiselle 2010-luvulla.
- EU-tasolla vaikutetaan komission kaupunkiliikenteen toimenpideohjelman perusteella toteutettavien toimien muotoutumiseen tavoitteena mm. kansallisten erityispiirteiden riittävä huomioon ottaminen.
- Joukkoliikennetehtävien organisointi järjestetään yhteistyössä Liikenneviraston ja seudullisten kuntayhtymien kanssa.
- Jatketaan Helsingin seudun ruuhkaisuuden vähentämistoimia, mm. kohdentamalla toimia pääkaupunkiseudun liityntäpysäköinnin toteuttamiseen ja tienkäyttömaksujen vaikuttavuuden selvittämiseen.

3.3.4 Haja-asutusalueet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Maaseudulla ja saaristossa liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelut turvataan.

Harvaan asutulla alueella on voitava varmistaa kohtuullinen ja kohtuuhintainen matkojen ja kuljetusten palvelutaso.

Maaseudun jokapäiväisessä liikkumisessa ja kuljetuksissa tiestö eri osineen on tärkein liikenneverkko. Vähäliikenteiset tiet, sekä maantiet että yksityistiet, palvelevat sekä pysyvää että vapaa-ajan asumista. Ne ovat myös merkittäviä maaseudun palvelujen, matkailun, maatalouden ja metsäteollisuuden kannalta. Puukuljetukset tarvitsevat ympärivuotisesti toimivat yhteydet metsästä teollisuuslaitoksiin ja välivarastoihin. Painorajoitusten tulisi haitata mahdollisimman vähän sekä tie- että rataverkolla. Ilmastonmuutos saattaa lisätä puukuljetusten riskejä, jos lämpimät talvet ja talvikelirikko yleistyvät. Vähäliikenteisellä tiestöllä on haasteena säilyttää riittävä palvelutaso. Käyttäjät antavat vähäliikenteiselle tiestölle nykyisin arvosanaksi tyydyttävän.

Maaseutu tulee yhä riippuvaisemmaksi henkilöautoilusta. Tavanomaista joukkoliikennettä on vaikea järjestää, kun kysyntä vähenee kaiken aikaa. Erityisenä haasteena ovat haja-asutusalueiden autottomat taloudet.

Saaristoliikenteeseen eli maanteiden lauttaliikenteeseen ja saariston yhteysalusliikenteeseen käytetään vuosittain noin 55 milj. euroa. Lauttaliikenne hoidetaan perusväylänpidon määrärahoilla ja saariston yhteysalusliikenne omalla määrärahalta. Saaristoliikenteessä on haasteena kaluston vanheneminen.

Joukkoliikennepalveluiden ostaminen on järkevää sitoa palveluiden käyttäjämääriin. Heikommin kuormitetut vuorot voidaan järjestää kutsujoukkoliikenteenä etukäteen määritetyn minimikuormatavoitteen mukaisesti. Palveluliikenteillä tulee jatkossa olemaan yhä suurempi merkitys kuntien sisäisten liikenteen hoidossa. Palveluliikenteitä voidaan kehittää yhä paremmin myös sosiaalitoimen kuljetuksia palveleviksi ja kuntien tulisikin tehostaa sosiaalitoimen kuljetusten ohjaamista soveltuvien osin palveluliikenteeseen Tämä edellyttää kiinteätä yhteistyötä sosiaalitoimen ja liikenteen suunnittelijoiden välillä, eli tietoa kuntalaisten kuljetustarpeista, seurantatiedon keräämistä kuljetuspalveluiden käytöstä ja kustannuksista.

Joukkoliikenteessä peruspalvelutason takaaminen edellyttäisi noin 12 milj. euron lisärahoitusta nykyisiin joukkoliikenteen palvelujen ostoihin.

Keskeiset toimenpiteet

- Maaseudun tiestön toimivuus turvataan siten, että se mahdollistaa asumisen ja elinkeinoelämän toiminnan.
- Yksityisteiden toimivuus turvataan osana liikennejärjestelmää siten, että oikeudenmukainen rajapinta yksityisten teiden ja maanteiden välillä voidaan saavuttaa ja yksityisteiden tienpitoa avustaa valtion varoin teiden merkityksen mukaisessa suhteessa. Laajempi yksityistielain uudistus käynnistetään suunnittelukaudella.
- Busseilla ja takseilla hoidettavaa alueellista runkoliikennettä turvataan. Vähenevää reittiliikennettä täydennetään kutsujoukkoliikenteellä. Liikenteen hankinnoissa priorisoidaan peruspalvelutason mukainen liikenne. Peruspalvelutaso tarkoittaa, että asukkaat eri puolella maata pystyvät julkisella liikenteellä tekemään seutukunnallisesti tärkeiden palvelukeskusten, kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä päivittäiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon.
- Haja-asutusalueilla toteutetaan kyytitakuu eli taataan haja-asutusalueen asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan. Kyytitakuu järjestetään ensisijaisesti kutsujoukkoliikenteenä ja palveluliikenteenä, joiden avulla palvelut voidaan järjestää mahdollisimman joustavasti ja taloudellisesti.
- Turvataan maantielautta- ja yhteysalusliikenteen peruspalvelutaso. Jatketaan yhteysalusliikenteen kilpailutusta pitkien palvelusopimusten pohjalta siten, että niihin tarvittaessa sisältyy myös kaluston uusiminen. Jatketaan maantielauttoja korvaavien siltojen rakentamista kohteisiin, joissa säästöillä voidaan kattaa sillanrakennuskustannukset.

3.3.5 Liikenneverkkojen kunto

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Väylien kunto mahdollistaa turvallisen päivittäisen liikkumisen sekä tehokkaat kuljetukset.

Pääosa liikenteen infrastruktuurista on rakennettu tai peruskorjattu 1960–1970-luvuilla ja kevyen liikenteen väylästä 1980-luvulta lähtien. Infrastruktuuri on peruskorjattava 30–40 vuoden välein. Infrastruktuurin peruskorjaustarve on siten näinä vuosina suurimmillaan.

Tie-, rata- ja vesiväyläverkot teknistyvät jatkuvasti. Telematiikka on tullut mukaan kaikkeen liikenteeseen. Ratojen sähköistäminen ja kulunvalvonta, meriliikenteen ohjausjärjestelmät ja liikenteen hallinta nostavat väylien ylläpidon kustannuksia. Teknisten investointien elinkaari on huomattavasti lyhyempi kuin perinteisillä investoinneilla ja niihin kohdistuu yhä suurempi osa korvausinvestoinneista.

Vilkkaimmin liikennöidyn *rataverkon* kunto on parantunut peruskorjausten keskittyessä niille ja erityisesti turvallisuuden kannalta kriittisiin radan elementteihin: ratapölkkyihin, kiskoihin ja vaihteisiin ratalinjoilla.

Vuonna 2010 on ollut poikkeuksellisen paljon eli noin 1000 km liikennettä haittaavia rajoituksia routavaurioiden vuoksi. Rajoitusten kohteeksi joutuu nykyisin noin 2 prosenttia tavaraliikenteen suoritteesta ja noin 2 prosenttia henkilökaukoliikenteen suoritteesta. Suunnittelukaudella rajoitukset säilyvät hankkeiden priorisoinnin avulla nykytasolla eli yhteensä noin 250 km:ssä, joista 50 km keskeisellä rataverkolla. Rataverkon kuntoindeksi laskee nykyisestä 89:stä 84:ään (100=hvya kunto). Samoja tavoitteita ja keinoja on myös liikenteen ilmastopoliittisessa ohjelmassa.

Ratapihoja on ylläpidetty pääasiassa tehostetulla kunnossapidolla. Ratapihojen liikenteen ohjaukseen käytettävät asetinlaitteet ovat ikääntyneet eikä niiden kunto monin paikoin vastaa kehittyvän tavaraliikenteen tarpeita. Tämä aiheuttaa täsmällisyysongelmia.

Tieverkolla päällysteiden kunto on pääteiden osalta hyvä, muiden teiden osalta tyydyttävä. Huonokuntoisia päällystettyjä teitä oli 3450 km vuonna 2009 ja määrä lisääntyy 5500 km:iin suunnittelukaudella.

Sorateiden pintakunto on tyydyttävä, mutta tienkäyttäjät eivät ole siihen tyytyväisiä. Kelirikottilanne on ollut tyydyttävä ja parantunut tehtyjen korjaustoimien vuoksi. Painorajoitusten määrä vaihtelee vuosittain. Niitä on viime vuosina ollut 600–1500 kilometriä. Lämpimät talvet ovat tuoneet painorajoitukset myös syksy- ja talvikausille. Hallituksen ovat parantaneet puun ympärivuotista kuljettamista sekä samalla alueiden muita tarpeita. Vuoden 2012 jälkeen puuhuolto- ja puuhuolto- loppuessa sorateiden kunto alkaa heiketä. Huonokuntoisten sorateiden määrä lisääntyy nykyisestä 3070 km:stä (2009) 3300 km:iin suunnittelukaudella.

Siltojen korjaustarve on viimeisen kymmenen vuoden aikana lisääntynyt. Korjausten määrä on kolminkertaistunut. Korjaustarve kasvaa edelleen siltojen ikäjakautumasta johtuen. Vuoden 2010 alussa huonokuntoisia siltoja oli 860 kpl. Määrä vähenee 774:än suunnittelukaudella.

Varusteiden ja laitteiden kunto on tyydyttävä. Niiden ongelmana on toiminnallinen vanheneminen. Erityisesti matalaksi jääneiden kaiteiden ja heikkojen sillankaiteiden osalta kysymys on lisääntyvästä turvallisuusriskistä.

Vesiväylillä tärkeimmät kauppamerenkulun väylät ovat hyvässä kunnossa. Vesiväylillä on kuitenkin kohteita, jotka eivät täytä väylältä edellytettävää turvallisuustasoa. Lisäksi madaltumiset aiheuttavat kuljetuskustannusten nousua. Jo 30 senttimetrin madaltuminen voi pienentää aluksen lastintokkyä 10–15 prosenttia ja lisätä aluskäyntiä kohden kuljetuskustannuksia kymmeniä tuhansia euroja. Kauppamerenkulun väylistä on huonokuntoisia 440 kilometriä (2009). Määrä vähenee 320 km:iin suunnittelukaudella. Huonokuntoisuus liittyy joko väylän syvyyteen tai vanhoihin turvalaitteisiin.

Perusväylänpidon määräraha tulisi sitoa indeksiin. Kustannuskehitys on jälleen kääntynyt nousuun. MVR-indeksin arvioidaan nousevan vuosittain noin 3 %. Kustannustason nousu edellyttäisi vuonna 2012 lähes 60 milj. euron ja vuonna 2015 noin 140 milj. euron lisäystä kehyksiin. Jo nykyisellä kustannustasolla väyläverkoston päivittäisen liikennöitävyyden säilyttäminen nykytasolla edellyttäisi 110 milj. euron lisärahoitusta. Kustannustason nousu ja liikennöitävyyden turvaamisen takaava rahoitus edellyttäisi siten *vuonna 2012 170 milj. euron lisäystä ja vuonna 2015 250 milj. euron lisäystä perusväylänpidon kehyksiin*. Yksityisteiden liikennöitävyyden turvaaminen edellyttäisi avustuksen pitämisen vähintään nykytasolla eli lisätarve on 10 milj. euroa vuodessa.

Keskeiset toimenpiteet

- Ratojen kunnossapidon kilpailuttamista jatketaan ja kilpailutus laajenee suunnittelukaudella käsittämään kaikki 12 kunnossapitoaluetta ja kaikki tekniikan alueet.
- Rataverkolla ylläpitoon sekä ja korvausinvestointeihin kohdennetaan keskimäärin 64+50=114 milj. euroa vuosittain. Korvausinvestoinneista pääosan muodostavat turvalaite- ja liikenteen ohjausinvestoinnit sekä päällysrakenteen uusimiset, jotka kohdennetaan rataosille Pieksämäki–Kuopio, Lielähti–Kokemäki, Kontiomäki–Vartius, Kouvola–Kuusankoski ja Huopalah-ti–Vantaankoski.
- Tieverkolla kunnan ylläpitoon kohdennetaan 225 milj. euroa vuosittain.
- Kevyen liikenteen väylien kunto pysytetään nykytasolla.
- Vesiväylien kunnan ylläpitoon käytetään 22 milj. euroa vuodessa.
- Jatketaan puukuljetusten turvaamisen toimenpiteitä vuonna 2012. Tieverkolla toteutetaan vuosina 2008–2012 yli 900 kohdetta. Toimet kohdentuvat 7 500 soratiekilometrille ja 1 700 pääl-

lystekilometrille. Lisäksi korjataan runsaat 70 siltaa sekä terminaalien tieyhteyksiä. Toimilla pienennetään painorajoituksen uhkaa 6 500 kilometrin pituiselta soratieverkon osalta ja 1 200 kilometrin päällystetyltä tieverkolta.

3.4 Liikenneturvallisuus

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Suomi on liikenneturvallisuudeltaan Euroopan viiden parhaan maan joukossa. Tieliikenteen turvallisuus paranee jatkuvasti.**

Eri maiden liikenneturvallisuuden tilaa vertaillaan yleensä suhteuttamalla liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä asukasluukuun. Suomi sijoittuu tällä mittarilla tarkasteltuna tällä hetkellä Euroopan yhdeksännelle sijalle (52 kuollutta/miljoona asukasta vuonna 2009). EU-maista Suomi on kuudentena. Parhaat EU-maat ovat Ruotsi, Iso-Britannia, Hollanti, Saksa ja Malta (kuolleita 39□51/miljoona asukasta).

Euroopan unionin komissio julkaisi heinäkuussa 2010 uuden tieliikenneturvallisuusohjelman vuosille 2010–2020. Sen tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemien määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana.

3.4.1 Tieliikenne

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Tieliikenteessä kuolleiden määrä on korkeintaan 100 vuonna 2025.**

Suomelle on hyväksytty liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Siten Suomen tieliikenteessä tavoitellaan tilaa, jossa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä lähenee nollaa. Nykyisten välitavoitteiden mukaisesti tieliikennekuolemia saa vuonna 2010 olla enintään 250 ja vuonna 2025 enintään 100.

Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitystrendi on ollut hitaasti laskeva. Viimeisen kymmenen vuoden aikana (vv. 2000–2009) liikennekuolemien määrä on laskenut 396:sta 279 kuolleen ja loukkaantuneiden määrä 8508:sta 8057:ään. Tämä suotuisa kehitys on johtunut suurelta osin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemien vähenemisestä. Henkilöautossa kuolleiden määrä on vähentynyt hitaammin.

Vuonna 2008 alkaneen taloudellisen taantumun seurauksena liikennemäärät ovat laskeneet, minkä on arvioitu vaikuttaneen myönteisesti liikenneturvallisuuskehitykseen. Kuolleiden määrä on vuonna 2010 ollut edelleen laskussa liikennemäärien kasvusta huolimatta ja vuodelle 2010 asetettu välitavoite, enintään 250 kuollutta, on lähellä toteutumista.

EU:n liikenneturvallisuusohjelmassa esitetty tavoite tieliikennekuolemien määrä puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä asettaa lisähaasteita liikenneturvallisuustyölle. Liikenneturvallisuuden jatkuva parantuminen ja tavoitteiden saavuttaminen merkitsee liikenneturvallisuustoimien tehostamista, priorisointia ja resurssien lisäämistä.

Turvallisuusnäkemys ja -tavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä ja liikenneturvallisuutta painotetaan hankkeiden valinnassa ja niiden sisällön määrittelyssä. Lähtökohtana on liikennejärjestelmä, joka mahdollistaa turvalliset matkat ja kuljetukset. Liikennealan ratkaisujen rinnalla myös muilla yhteiskuntapolitiikan aloilla turvallisuusnäkökulma ja sen vaatimukset tulee ottaa huomioon ihmisten liikkumista koskevissa linjauksissa ja päätöksissä. Liikenneturvallisuustyön kannalta tärkeitä yhteistyön hallinnonaloja ovat ympäristö-, sosiaali- ja terveys-, poliisi ja oikeus- sekä opetushallinto. Kuntien merkitys paikallisessa liikenneturvallisuustyössä on ratkaisevan tärkeä.

Uusi teknologia lisää liikenneturvallisuutta, sillä se mahdollistaa entistä kehittyneemmän valvonnan, kehittyneet kulkuvälineet ja liikenteen paremman ohjauksen. Turvallisuusinnovaatioiden käyttöönottoa ja autokannan uusiutumista on syytä edistää. Älyliikenteen avulla voidaan hallita ajonopeuksia ja rajoittaa ajamista ajokyvyttömänä. Kuljettajan toimintaa tukevilla ja ohjaavilla järjestelmillä voidaan puolestaan estää onnettomuuksia ja lieventää niiden aiheuttamia vammoja. Ajantasaisen liikenneinformaation avulla voidaan kuljettajaa sekä varoittaa että ohjata oikeisiin valintoihin.

Turvallisuuden parantamisessa on huomioitava myös ikääntyneiden liikkujien määrä, mikä tulevana vuosina kasvaa huomattavasti. Myös nuorten muita tienkäyttäjryhmiä suurempaa onnettomuusris-kiä on saatava alennettua. Riskikäyttäytymiseen kuten rattijuopumukseen, ylinopeuteen ja turvalait-teiden käyttämättömyyteen on puututtava määrätietoisesti muun muassa älyliikenteen keinoin. Huomattava osa liikennekuolemista voitaisiin välttää sääntöjen mukaisella käyttäytymisellä.

Yksiajorataisten pääteiden kohtaamisonnettomuuksissa kuolee keskimäärin noin 60 ihmistä vuo-dessa, mikä on noin puolet yksiajorataisten pääteiden liikennekuolemista. Keskikaiteet vähentävät tehokkaasti kohtaamisonnettomuuksia. Uudentyyppisten edullisten keskikaideratkaisujen kokeilun ja pääteiden tärkeimpien keskikaidekohteiden toteuttamisen edellyttäisi *lisärahoitusta noin 15 milj. euroa vuodessa suunnittelukaudella*. Näin säästettäisiin toimenpiteiden pitoajalla (20 vuotta) noin 25–30 tieliikennekuolemaa ja suunnitelmakaudella noin 5–6 kuolemaa.

Vireillä on laaja katsastusjärjestelmän kokonaisuudistusta koskeva lainsäädäntöhanke. Uudistus on tarkoitus saattaa voimaan suunnittelukauden alkuun mennessä. Katsastuslupia koskevan lain uudis-tamisella ministeriö haluaa turvata katsastustoiminnan alueellisen saatavuuden, laadukkuuden ja puolueettomuuden. Lisäksi tavoitteena on hillitä viime vuosina tapahtunutta katsastushintojen nou-sua ja sitä kautta alentaa liikenteen kustannuksia. Samassa yhteydessä muutettaisiin katsastus-toimipaikkojen maksama katsastuksen valvontamaksu Liikenteen turvallisuusviraston perimäksi veronluonteiseksi maksuksi. Tämä aiheuttaa muutoksia valtion veronluonteiseksi tuloksi. Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenomomentille on myönnettävä veronluonteisten tulojen kertymää vastaava nettomääräraha. Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävien lisääntyessä perittävän maksun suuruutta on esitetty korotettavaksi 2,1 eurosta 2,9 euroon, joka aiheuttaa arvioitujen vuosittaisten 3 miljoonan tapahtuman perusteella 2,82 milj. euron lisäyksen tulokertymään (lisäystä 5,88 milj. eurosta 8,7 milj. euroon). Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenomomentille on myönnettävä veronluonteisten tulojen kertymää vastaava nettomääräraha, joka on TTS-kaudella arviolta 8,7 milj. euroa vuodessa.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää pitkäjänteistä toimintaa ja monen sektorin yh-teistyötä. Perustan onnistuneelle turvallisuustyölle muodostaa hyvä liikennepoliittikka, joka luo edellytykset turvalliselle liikkumiselle.
- Tieliikenteen turvallisuus otetaan kattavasti huomioon kaikilla liikennehallinnon sektoreilla. Yhtei-siä tarpeita ja keinoja on löydettävissä mm. älyliikenteen strategian, liikenteen ilmastopoliittisen ohjelman, joukkoliikenteen kehittämisen ja esteettömyysohjelman kanssa. Liikenteen määrään, kulkutapoihin ja liikkumisen helppouteen vaikuttavat liikennepoliittiset toimenpiteet ovat tärkeitä myös liikkumisen turvallisuuden kannalta.
- Turvallisuuskäytännöt ja -tavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitteluperi-aatteita uudistetaan turvallisuuden näkökulmasta. Liikennehallinnon virastojen tulosohtauksista ke-hitetään liikenneturvallisuustavoitteita painottaen.
- Hallinnonalojen yhteistyötä tehostetaan edelleen liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan toiminnan kautta, ja varmistetaan, että liikenneturvallisuustoimia viedään eteenpäin myös eri poikkihallinnollisissa ohjelmissa.
- Valtion aluehallinnossa toimivien tahojen roolit ja vastuut sekä yhteistyömallit tieliikenteen tur-vallisuusasioiden käsittelyssä selkiytetään
- Suunnittelukaudella pyritään edistämään erityisesti seuraavia aiheita:
 - Osana päätiekuolemien torjumista keskikaiteiden rakentamista edullisia ratkaisuja painottaen ja kokeillen sekä suunnitteluratkaisuissa turvallisuutta painottaen
 - Automaattista nopeusvalvontaa
 - Rattijuopumuksen torjuntatoimenpiteitä
 - Uutta turvallisuustekniikka hyödyntävän autokannan käyttöön saattamista ja uutta tekniikkaa hyödyntäviä turvallisuuspalveluja erityisesti hätäviestijärjestelmän käyttöönottoa sekä tasoris-teysonnettomuuksien varoitusjärjestelmä
 - Ajoneuvostrategiaa
 - Uusitaan vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevat säädökset vastaamaan EU-säädöksiä ja kansainvälisiä sopimuksia
 - VAK-strategian toteuttaminen huomioiden VAK-strategian II seurantaraportin suositukset
 - Yhteistyössä Venäjän viranomaisen ja kuljetusalan kanssa parannetaan maiden väli-sen tieliikenteen turvallisuutta. Venäjän kanssa yhdessä toteutetuilla lähialuehankkeil-la edistetään liikenneturvallisuutta tiedotuksen, valistuksen ja uudenlaisen liikenneturvalli-

suusajattelun keinoin. Hankkeilla vaikutetaan niin henkilö- kuin ammattiliikenteenkin kuljettajien ajokäyttäytymiseen ja ajokuntoon.

- Varmistetaan riittävällä valvonnalla katsastusalan kehittyminen ja katsastuslupalain uudistamiseen liittyvien tavoitteiden toteutuminen.

3.4.2 Rautatieliikenne, kauppamerenkulku ja lentoliikenne

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Rautatieliikenteessä, kauppamerenkulussa ja lentoliikenteessä ei tapahdu matkustajakuolemia. Veneilyn turvallisuutta parannetaan.

Rautatieliikenteessä, kaupallisessa lentoliikenteessä ja kauppamerenkulussa ei ole sattunut viime vuosina kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Eurooppalaista rautatiejärjestelmää ollaan yhtenäistämässä siten, että myös turvallisuusjärjestelmät tulevat keskenään yhteensopiviksi. Lisäksi mahdollisia muutoksia aiheuttaa kansallisen tavaraliikenteen avautuminen kilpailulle. Tavaraliikenteessä voidaan arvioida tapahtuvan rakenteellisia muutoksia puunjalostusteollisuuden keskittymisestä ja Venäjän puutulleista johtuen. Rautatieliikenteen ympäristöystävällisyys ja turvallisuus lisäävät rautatiekuljetusten kysyntää tavaraliikenteessä. Uusien toimijoiden tullessa sekä liikennöintiin että radanpitoon haasteet turvallisuustason säilyttämiseksi entisellä korkealla tasolla lisääntyvät olennaisesti.

Rautatieliikenteen turvallisuuteen vaikutetaan parhaiten kehittämällä ratainfrastruktuuria laadultaan ja tekniikaltaan sellaiseksi, etteivät ihmisten työssään tekemät virheet johda onnettomuuteen. Rautatieliikenteessä on kuitenkin merkittävä suuronnettomuuksien vaara, jos juna suistuu kiskoilta esimerkiksi tasoristeysonnettomuuden seurauksena.

Rautatieliikenteessä ei ole Jyväskylässä 1998 sattuneen junaturman jälkeen tapahtunut sellaisia junien yhteentörmäyksiä tai raiteilta suistumisia, jotka olisivat johtaneet kuolemiin. Vuoden 2009 alusta alkaen on junaliikenteessä saanut liikennöidä vain kalustolla, jossa on kulunvalvontalaite. Kuolemaan johtaneet rautatieliikenneonnettomuudet ovat viime vuosina olleet joko tasoristeysonnettomuuksia, junien vaihtotyössä ratapihalla sattuneita onnettomuuksia tai itsemurhia. Tasoristeysonnettomuuksissa on viime vuosina kuollut keskimäärin 10 ihmistä. Myös muissa onnettomuuksissa (vaihtotyö tai itsemurhat) on kuollut keskimäärin 10 ihmistä. Osittain tasoristeysonnettomuuksista ja tilastointimenetelmistä johtuen Suomi ei ole ollut EU:n rautatieturvallisuusvertailuissa kärkimaiden joukossa.

Osana EU:n ns. toista rautatieliikennepakettia hyväksyttiin ns. rautatieturvallisuudirektiivi, jonka keskeisiä tavoitteita olivat jäsenvaltioiden rautatieturvallisuussäätelyn yhdenmukaistaminen, toimijoiden (rautatieyrietykset ja rataverkon haltijat) velvollisuuksien määrittely, asettaa yhteiset turvallisuustavoitteet ja menetelmät, perustaa jäsenvaltioihin rautatieturvallisuusviranomaiset. Direktiivin mukaisesti rautatieyrietyksiä ja rataverkon haltijoita velvoitettiin ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä, rautatieyrietyksiltä edellytettiin turvallisuustodistusta ennen toimiluvan myöntämistä ja rataverkon haltijalta turvallisuuslupaa. Rautatieturvallisuudirektiiviä muutettiin osana ns. ristiinhyväksyntäpakettia rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivillä, jolla muutettiin mm. yhteisten turvallisuustavoitteiden ja -menetelmien koskevien velvoitteiden tarkistusmenettelyä sekä kalustoyksikköjen kunnossapitovaatimuksia. Rautatielakia ollaan parhaillaan uudistamassa erityisesti juuri ristiinhyväksyntäpaketin velvoitteiden voimaansaattamiseksi (rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivin lisäksi yhteentoimivuusdirektiivi). Uuden rautatielain on tarkoitus tulla voimaan 1.3.2011.

Alusliikenne on lisääntynyt Suomen ja Itämeren vesialueilla viime vuosina. Erityisesti on lisääntynyt liikenne Suomenlahdella ja öljynkuljetukset Venäjän öljysatamista. Vuonna 2009 kuljettavan öljyn määrä arvioidaan olevan 160 miljoonaa tonnia. Öljynkuljetusten kasvun arvioidaan jatkuvan ja määrän olevan vuonna 2015 noin 250 miljoonaa tonnia. Merenkulussa suuronnettomuuden riski on olemassa, sillä Itämerellä on paljon matkustaja-alusliikennettä, josta huomattava osa on ns. poikittaisliikennettä säiliöalusten reitillä.

Merenkulun turvallisuuteen vaikutetaan Suomen lipun alla olevien alusten osalta lippuvaltiotoimien avulla, joita ovat mm. riittävä ja tarkoituksenmukainen lainsäädäntö sekä lainsäädännön tehokas toimeenpano niin, että alusten katsastuksilla ja tarkastuksilla varmistetaan aluksen ja sen laitteiden kunto sekä riittävä ja pätevä miehistys. Tavoitteena on edelleen pysyä maailman parhai-

den maiden tasolla. Suomen satamissa käyviin ulkomaisten lippujen alla oleville aluksille tehtävillä satamavaltiotarkastuksilla voidaan vaikeuttaa ja ehkäistä alikuntoisten alusten liikennöintiä Suomen satamiin.

Merenkulun turvallisuuteen vaikutetaan merkittävästi myös alusliikenteen valvonnalla sekä luotsauspalvelulla. Alusliikennepalvelu (VTS) perustuu alusliikennepalvelulakiin ja palvelun perustamisesta päättää liikenne- ja viestintäministeriö. Palvelua ylläpitää Liikennevirasto. Alusliikennepalvelu kattaa tällä hetkellä 95 prosenttia kauppamerenkulun väylistä. Luotsausliikelaitos yhtiöitettiin vuoden 2011 alussa. Elokuussa 2010 voimaantulleella luotsauslain muutoksella mahdollistettiin linjalausinkirjan suorittaminen englanninkielellä. Luotsauksen kilpailulle avaamisen edellytyksiä arvioidaan vuoden 2011 alussa valmistuneen selvityksen perusteella.

Merenkulun turvalaite- ja valvontateknologian kehitys tuo uusia mahdollisuuksia navigoinnin turvallisuuden lisäämiseen ja liikenteen valvontaan.

EU:n kolmas meriturvallisuuspaketti on mittava, yhteensä seitsemän säädöstä sisältävä merenkulun turvallisuutta koskevan EU-lainsäädännön uudistushanke. Turvallisuuspakettiin sisältyvillä toiminnoilla pyritään ennaltaehkäisemään merionnettomuuksia ja määrittämään toimenpiteet onnettomuustilanteissa. Turvallisuuspakettiin kuuluvien direktiivien kansallinen täytäntöönpano on aloitettu vuonna 2010 ja sitä jatketaan aina vuoteen 2012 asti. Lisäksi selvitetään tarvetta yhtenäistää ja selkeyttää kansallista alusturvallisuuslainsäädäntöä.

Suomi on hakenut joulukuussa 2010 Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n suorittamaa vapaaehtoista auditointia. Tavoitteena on saada auditointi suoritettua vuoden 2011 syksyllä tai viimeistään vuoden 2012 aikana. Auditoinnin tarkoituksena on arvioida Suomen toimintaa lippu-, ranta- ja satamavaltiona. Auditoinnin suorittaminen vaikuttaa Suomen kilpailukykyyn kansainvälisessä meriliikenteessä ja Suomen lipun alla purjehtivien alusten kohteluun satamavaltiotarkastuksissa.

Turvallinen merenkulku edistää myös ympäristönsuojelua. Lisäksi tavanomaisen alusliikenteen päästöjä tulee rajoittaa terveyshaittojen vähentämiseksi ja Itämeren tilan parantamiseksi.

Veneilyonnettomuuksissa on viime vuosien aikana kuollut 50–60 ihmistä vuodessa. Ruorijuoppous on keskeinen syy veneilyonnettomuuksissa. Oikeusministeriön asettama työryhmä valmistelee parhaillaan esitystä siitä, olisiko vesiliikenteen ruorijuopumusrajaa syytä alentaa vai saavutettaisiinko vesiliikenteen parempi turvallisuus muilla keinoilla. EU-tasolla keskeinen ohjauskeino veneilyturvallisuuden parantamisessa on veneiden turvallisuusvaatimukset osana ns. huvivenedirektiiviä. Komissio valmistelee parhaillaan direktiivin uudistamiseen tähtävästä ehdotusta.

Lentoliikenne on luonteeltaan hyvin kansainvälinen liikennemuoto, joten ilmailun turvallisuuden ja toimivuuden edistämiseksi valtioiden väliset yhteiset säännöt ovat välttämättömiä. Kansainvälisellä tasolla toimii useita ilmailualan järjestöjä, joissa tehdään kansainvälistä yhteistyötä ja annetaan yhteisiä ilmailunormeja.

Lentoturvallisuuden tavoitteena on, ettei kaupallisessa lentoliikenteessä satu henkilökuolemia ja että harrasteilmailussa on hyvä turvallisuustaso. Suomessa on korkea lentoliikenteen turvallisuustaso ja vakavia vaaratilanteita tapahtuu erittäin harvoin. Tavoitteena on, että maamme lentoturvallisuus on myös jatkossa korkealla kansainvälisellä tasolla. Yhteisten eurooppalaisten linjausten mukaisesti kansallisena turvallisuustavoitteena on vuotuisten lento-onnettomuuksien ja lento-onnettomuuksissa kuolleiden määrän jatkuva väheneminen.

Suomen kannalta lentoturvallisuuden korkean tason turvaaminen Euroopassa ja koko maailmassa on tärkeää ja Euroopan lentoturvallisuusviraston toimivallan laajentamiseen suhtaudutaan positiivisesti.

Keskeiset toimenpiteet

- Rautatieliikenteessä panostetaan turvallisuutta edistävän uuden teknologian käyttöön ja uuteen unioni- ja kansallisen tason turvallisuussäätelyyn.
- Kehitetään alan toimijoiden keskinäistä yhteistyötä ja viranomaisten toimintaedellytyksiä. Norminantoa ja valvontaa kohdistetaan keskeisiin ongelma-kohtiin.

- Rautatiejärjestelmässä panostetaan alan toimijoiden turvallisuuskulttuuriin ja turvallisuusjohtamisjärjestelmien kehittämiseen.
- Toteutetaan toimenpiteet luotsaustoiminnan järjestämiseksi vuoden 2011 alussa valmistuneen työryhmän selvityksen perusteella.
- Jatketaan keväällä 2009 valmistuneen Itämeren meriturvallisuusohjelman täytäntöönpanoa aiemman suunnitelman mukaisesti. Merenkulun turvallisuutta Itämeren kansainvälisillä vesillä on mahdollista edistää ainoastaan kansainvälisessä yhteistyössä yhdessä muiden Itämeren valtioiden kanssa.
- Kehitetään edelleen Itämeren alusliikenteen turvallisuuteen vaikuttavaa kansainvälisellä vesialueella ylläpidettävää alusliikenteen pakollista ilmoittautumisjärjestelmää⁶ yhteistyössä Venäjän ja Viron kanssa. Ilmoittautumisjärjestelmiä ja niiden yhteentoimivuutta pyritään parantamaan koko Itämeren laajuisesti. Kehittämiseen kuuluu sekä aluksien ilmoittautumiskäytäntöjen tehostamista (mm. tankkeriturva-hanke) että alusliikenteen valvontajärjestelmiin tehtäviä tekniisiä ratkaisuja.
- Suunnittelukauden alkuun mennessä selvitetään alusliikennepalvelun kehittämisvaihtoehdot.
- Pidetään yllä hyvä lentoturvallisuusjärjestelmä ja toimintakulttuuri. Huomiota kiinnitetään pieniinkin poikkeamiin, joista raportoidaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Raporttien pohjalta tehdään tarvittaessa aloitteita lentoturvallisuuden kehittämiseksi. Lentoturvallisuuden tasoa seurataan jatkuvasti tilastojen ja toiminnan arvioinnin avulla.
- Jatketaan EU:n merenkulun kolmannen turvallisuuspaketin täytäntöönpanoa ja arvioidaan tarvetta yhtenäistää ja selkeyttää kansallista alusturvallisuuslainsäädäntöä.
- Osallistutaan IMO:n suorittamaan vapaaehtoiseen auditointiin ja parannetaan Suomen toimintaa lippu-, ranta- ja satamavaltiona auditoinnissa mahdollisesti selvinneiden puutteiden korjaamiseksi.
- Arvioidaan oikeusministeriön esittämän työryhmän esitysten pohjalta, tarvitaanko muita kansallisia toimenpiteitä veneilyturvallisuuden parantamiseksi (esim. pelastusliivit ja muut turvallisuusvarusteet).
- Lentoliikenteen valvontamaksun kertymä on riippuvainen yleisestä kustannustasosta ja matkustajamäärien kehityksestä. Maksun suuruutta on säännöllisesti tarkistettava ja tarpeen mukaan muutettava.

3.5 Ilmastomuutoksen hillintä ja muut ympäristöasiat

3.5.1 Ilmastomuutoksen hillintä

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään Suomen kansainvälisten sopimusten mukaisesti.**

Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2008 noin 13,6 miljoonaa tonnia ja vuonna 2009 noin 13,1 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia (CO₂ ekv.). Päästöt vähenivät vuonna 2008 noin 0,7 miljoonaa tonnia eli noin 5 % (verrattuna vuoteen 2007) ja vuonna 2009 noin 0,5 miljoonaa tonnia eli noin 4 % (verrattuna vuoteen 2008). Vuosina 1993–2007 liikenteen kasvihuonekaasupäästöt kasvoivat yhteensä noin 17 % (2,4 miljoonaa tonnia). Liikenteen päästöjen arvioidaan ilman uusia toimenpiteitä kääntyvän jälleen kasvuun talouden ja liikennesuoritteiden kasvaessa vuodesta 2010 eteenpäin.

EU:n tavoitteena on vähentää koko EU:n kasvihuonekaasupäästöjä 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 1990. Tavoitetta voidaan tiukentaa 30 prosenttiin, jos kansainvälisissä neuvotteluissa saadaan aikaan uusi globaali, riittävän kunnianhimoinen ilmastosopimus. Päästövähennysten lisäksi EU:ssa tavoitellaan energiatehokkuuden paranemista (20 % vuoteen 2020 mennessä) ja uusiutuvien energialähteiden käytön lisääntymistä (20 % vuonna 2020).

EU:n ilmastotavoitteet tulivat oikeudellisesti sitoviksi, kun Euroopan parlamentti hyväksyi ns. ilmasto- ja energiapaketin joulukuussa 2008. Paketti käsittää neljä eri direktiiviä: päästökauppadirektiivin (ETS) uudistamisen, jäsenmaiden välisen taakanjakopäätöksen, direktiivin hiilen talteenotosta ja varastoinnista (CCS) sekä direktiivin uusiutuvista energiavaroista (RES). Liikennesektoria koskevat erityisesti taakanjakopäätös ja RES -direktiivi. Taakanjakopäätöksen mukaan Suomen on vähennettävä päästökaupan ulkopuolella olevien toimialojen, kuten liikenteen, päästöjä 16 prosen-

⁶ GOFREP, Gulf Of Finland Reporting

tilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2005. RES –direktiivin mukaan liikenteen biopolttoaineiden osuus tulee vuoteen 2020 mennessä kasvattaa 10 prosenttiin kaikissa jäsenmaissa.

Muita liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä EU-säädöksiä ovat joulukuussa 2008 hyväksytty asetus sitovista raja-arvoista uusien henkilöautojen CO₂-päästöille sekä valmisteilla oleva asetus sitovista raja-arvoista uusien pakettiautojen CO₂-päästöille. Henkilöautoja koskevan asetuksen mukaisesti uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt saavat vuonna 2015 olla korkeintaan 130 g/km, kun ne aikaisemmin ovat olleet noin 160 g/km. Vuoden 2020 tavoitteeksi on asetettu raja-arvo 95 g/km. Pakettiautojen vastaavat raja-arvot olisivat 175 g/km vuonna 2017 ja 140 g/km vuonna 2020.

EU:ssa on hyväksytty myös direktiivi lentoliikenteen päästökaupasta sekä direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen hankinnoista. Lentoliikenteen päästökauppa-direktiivin myötä ilmailun päästökauppa alkaa 1. tammikuuta 2012 sekä EU:n sisäisillä että EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla. Lentoliikenne on ensimmäinen liikennemuoto, joka on asettanut itselleen kansainvälisiä päästövähennystavoitteita. Poliittisista tavoitteista sovittiin lentoliikenteen kattojärjestön, ICAO:n (Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö) yleiskokouksessa syksyllä 2010. Lentoliikenteen päästöt pyritään maailmanlaajuisesti jäädyttämään vuonna 2020. Tämän jälkeen lentoliikenne kasvaisi hiilineutraalisti. Tavoite on pyrkimyksellinen eikä se johda välittömiin päästöjen vähentämiseen. Vuoteen 2020 saakka päästöt tulevat kasvamaan, mutta eivät kuitenkaan samassa suhteessa lentoliikenteen kanssa, sillä ICAO:ssa sovittiin myös lentoliikenteen energiatehokkuuden parantamisesta 2 prosentilla vuosittain vuoteen 2020 mennessä. ICAO:ssa sovittiin myös taloudellisia ohjauskeinoja koskevista periaatteista. EU:n lentoliikenteen päästökauppa käyttää asetetut periaatteet.

Laki lentoliikenteen päästökaupasta tuli Suomessa voimaan 1.2.2010. Ajoneuvojen hankintoja koskevassa direktiivissä edellytetään, että hankintaviranomaiset, hankintayksiköt sekä tietyt liikenteenharjoittajat ottavat tieliikenteen moottoriajoneuvoja ostaessaan huomioon ajoneuvon elinkaaren aikaiset energia- ja ympäristövaikutukset. Ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin kansallinen toimeenpano on Suomessa käynnissä.

Kansallisella tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä vuoteen 2020 mennessä linjataan useissa eri strategioissa. Liikennesektorin kannalta keskeisimpiä näistä ovat Suomen pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia (2008), energiatehokkuustoimikunnan mietintö (2009) sekä LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittinen ohjelma ILPO (2009). Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa liikenteelle on asetettu 15 prosentin päästövähennystavoite. Sama tavoite on otettu suunnittelun lähtökohdaksi myös ILPO-ohjelmassa että energiatehokkuustoimikunnan liikenneosiossa, joissa linjataan liikennesektorilla tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet, vastuutahot ja kustannukset.

Lokakuussa 2009 valmistui ilmastopoliittinen tulevaisuusselonteko, jossa linjataan Suomen ilmastopoliittikkaa aina vuoteen 2050 asti. Selonteossa Suomen tavoitteeksi on asetettu kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 80 prosentilla verrattuna vuoden 1990 tasoon. Selonteossa on myös tarkasteltu eri sektoreiden mahdollisuuksia päästövähennysten saavuttamiseen erilaisten skenaarioiden avulla. Liikennesektorilla 80 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttaminen on skenaarioiden mukaan mahdollista, jos huomiota kiinnitetään sekä ajoneuvoteknologiaan, biopolttoaineiden käytön edistämiseen että liikennesuoritteiden kasvun hillitsemiseen ja kulkumuotojakautumisiin.

Kotimaisen liikenteen päästöjen vähentämisen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö valmistautuu päästöjen vähentämiseen myös kansainvälisessä liikenteessä. Kansainvälisen merenkulun osuus maailman CO₂-päästöistä on nykyisin noin 2,7 prosenttia. Merenkulun kasvuennuste on voimakas ja arvioiden mukaan merenkulun osuus päästöistä olisi noin 17 prosenttia vuonna 2050 ilman toimenpiteitä päästöjen rajoittamiseksi. Toimenpiteitä kansainvälisen merenkulun kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi valmistellaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen sille asetettujen tavoitteiden mukaisesti edellyttää joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattamista siten, että vuonna 2020 tehdään 100 miljoonaa joukkoliikennematkaa ja 300 miljoonaa kävely- ja pyöräilymatkaa nykyistä enemmän, mikä tarkoittaa noin 20 prosentin lisäystä näiden matkojen määrissä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttäisi suurten kaupunkien joukkoliikenteen tuen lisäämistä 22 milj. eurolla vuodessa nykyisestä 10 milj. europa. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla tavoite edellyttäisi tuen nostamista 20 milj. eurolla. Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteet edellyttäisivät lisärahoitusta 20

milj. euroa vuodessa sekä liikkumisen ohjaus ja energiatehokkuuden parantamisen toimet 3 milj. euron lisärahoitusta vuodessa. Yhteensä lisärahoitustarve on lähes *65 milj. euroa vuosittain*.

Keskeiset toimenpiteet

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään ILPO -ohjelman mukaisesti. Tärkeimmät toimenpiteet ovat seuraavat:

- Henkilöautokantaa uudistetaan siten, että uusien henkilöautojen päästöt vuonna 2020 saadaan EU-tavoitteiden mukaisiksi (164 g/km → 95 g/km) ja koko autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tasolta 180 g/km tasolle 138 g/km. Tavoitteen toteutuminen edellyttää kuluttajakäyttäytymistä ohjaavaa auto- ja ajoneuvoverotusta ja muuta vaikuttamista ihmisten autovalintoihin. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tiiviisti vuonna 2007 toteutetun verouudistuksen vaikutuksia autokantaan sekä toimii aktiivisesti, jos verotuksen taso osoittautuu riittämättömäksi. Lisäksi ministeriön hallinnonala panostaa ajoneuvojen energiamerkintäjärjestelmän näkyvyyteen sekä lisää muutoin ihmisten tietoisuutta autojen polttoaineen kulutuksen ja ilmastomuutoksen välisistä suhteista.
- Liikenteen energiatehokkuutta parannetaan energiatehokkuussopimusyrityksissä ja liikenteessä muutoin. Tavoitteiden toteutumiseksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala panostaa liikenteen energiatehokkuussopimusten markkinointiin ja seurantaan, taloudellisen ajotavan koulutukseen, energiatehokkuuden huomioimiseen hankinnoissa sekä älyliikenteen ratkaisuihin.
- Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvu ohjataan ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin siten, että vuonna 2020 tehdään 100 miljoonaa joukkoliikennematkaa ja 300 miljoonaa kävely- ja pyöräilymatkaa nykyistä enemmän. Tavoitteen toteutumiseksi panostetaan maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla sekä joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan ja kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintasuunnitelmaan, pitkällä aikavälillä suunnataan väyläinvestointeja joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä tukeviin kohteisiin, ja lisätään joukko- ja kevyen liikenteen taloudellista tukea. Lisäksi tuetaan ja rahoitetaan liikkumisen ohjausta sekä valtakunnan tasolla että suurilla kaupunkiseuduilla.
- Tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikalla tuetaan ilmastotavoitteiden saavuttamista. Laaditaan yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa vihreä ICT -toimenpideohjelma ja huolehditaan sen toteuttamisesta.
- Päätetään liikenteen taloudellisista ohjauskeinoista vuonna 2012. Päätöstä tehtäessä hyödynnetään ministeriössä valmistuneita ruuhkamaksu- ym. hinnoitteluselvityksiä sekä ILPO -ohjelman seurantaraportteja.
- Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi toimitaan EU:ssa ja muissa kansainvälisissä yhteyksissä sen puolesta, että Kioton pöytäkirjan jälkeisellä päästöjen vähennyskaudella kansainvälinen lentoliikenne ja merenkulku (ns. bunkkeriöljyt) saataisiin osaksi kansainvälisiä tai toimialakohtaisia päästövähennystavoitteita ja että löydetäisiin oikea markkinapohjainen ohjausmekanismi lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen vähentämiseksi globaalitasolla.

3.5.2 Ilmastomuutokseen sopeutuminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Ilmastomuutokseen sopeutuminen on osa väylänpidon kehittämistä ja ylläpitoa.

Ilmastomuutoksen seurauksena eri liikennemuotojen toimintaedellytykset muuttuvat. Esimerkiksi nollan tienoilla vaihtelevat lämpötilat sekä äkilliset, rajut lumisateet voivat hankaloittaa tieliikennettä ja lisätä liikenneonnettomuuksien riskiä. Jääpeitteisen kauden lyhentymisen Itämerellä helpottaa meriliikennettä, mutta toisaalta lisääntyvä tuulisuus, myrskyt ja pyörremyrskyt vaikuttavat päinvastaiseen suuntaan. Pyöräilyn ja jalankulun olosuhteiden arvioidaan lämpötilan kohotessa keskimäärin paranevan, mutta hankaluutena voi olla liukkauden lisääntyminen kuten tieliikenteessäkin.

Paitsi liikenteeseen itseensä, ilmastomuutoksen vaikutukset kohdistuvat myös liikenteen vaatimaan infrastruktuuriin. Liikenneinfrastruktuurille aiheutuvia riskejä ovat esim. pakkas- ja suojajaksojen tiheästä vaihtelusta aiheutuva rakenteiden routiminen, säävaihteluista aiheutuva tien- tai muiden pintojen jäätyminen, pohjaveden pinnan noususta aiheutuvat vaikutukset mm. penkereiden vakauteen sekä lisääntyneiden sademäärien aiheuttama eroosio rakenteissa. Lämpimät talvet heikentävät sorateiden pinnan kantavuutta ja lisäävät näin tiestön painorajoitusalltiutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön väylänpidosta vastaavat virastot ovat vuosien 2007–2009 aikana tehneet selvityksiä ilmastonmuutokseen sopeutumisesta eri liikennemuotojen osalta. Selvitysten tuloksia hyödynnetään mm. erilaisten teknisten ohjeitten valmistelussa ja pitkän aikavälin suunnittelussa sekä erilaisiin poikkeustilanteisiin valmistauduttaessa sekä keskushallinnon että aluehallinnon tasolla. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala osallistuu aktiivisesti myös ilmastonmuutokseen sopeutumista koskevaan tutkimus- ja kehittämistoimintaan.

Keskeiset toimenpiteet

- Ilmastonmuutokseen sopeudutaan siten, että ilmastonmuutos ei heikennä liikenteen ja viestintän nykyistä palvelutasoa. Tavoitteen toteuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala päivittää infrastruktuurin rakentamista, hoitoa ja ylläpitoa koskevat ohjeensa, laatii toimintasuunnitelmat poikkeustilanteissa toimintaa varten sekä panostaa aihepiiriin liittyvään tutkimukseen.
- Ministeriön hallinnonala seuraa ja hyödyntää ilmastonmuutoksen liikenteen ja viestintän toimialoille mahdollisesti tuomat uudet mahdollisuudet (esimerkiksi lumettoman kauden pitenemisen vaikutukset kevyen liikenteen suosioon, jääpeitteisen kauden lyhenemisen vaikutukset merenkulkuun).

3.5.3 Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan.**

Liikennemelulle (LAeq > 55 dB) altistuu Suomessa yhteensä lähes 0,9 miljoonaa asukasta, ja ilman uusia toimenpiteitä maanteiden ja rautateiden melualueilla asuvien määrän arvioidaan tulevina vuosina yhä kasvavan. Lentoliikenteen melualueilla asuvien määrä on viime vuosina vähentynyt, mutta uusimmissa selvityksissä myös lentomelulle altistuvien määrän arvioidaan vuonna 2015 kääntyvän kasvuun lentoliikenteen kasvaessa.

Liikenteen aiheuttamaa meluallistusta tulisi vähentää EU:n ympäristömeludirektiivin sekä valtioneuvoston meluntorjunnasta antaman periaatepäätöksen (2006) mukaisesti. Periaatepäätöksen tavoitteena on saada päiväajan keskiäänitason yli 55 desibelin melualueilla asuvien määrä vuoteen 2020 mennessä vähintään 20 prosenttia pienemmäksi kuin vuonna 2003. Ympäristömeludirektiivi taas edellyttää jäsenvaltioilta melukartoitukset yli 100 000 asukkaan taajamista sekä pääliikenneväylistä ja suurista lentoasemista. Kartoitusten jälkeen samoille kohteille tulee laatia meluntorjunnan toimintasuunnitelmat. Melukartoitukset ja –toimintasuunnitelmat tulee tarkistaa viiden vuoden välein. EU:n komissio seuraa suunnitelmien toteutumista. Tie- ja rataliikenteen melulle altistuu Suomessa noin 400 000 henkilöä. Nykyisin käytävissä olevalla rahoitustasolla melulle altistuvien määrää vähennetään noin 1000 henkilöä vuodessa. Meluntorjunnan tehostaminen edellyttäisi lisärahoitusta noin *20 milj. euroa vuodessa* suunnittelukaudella.

Liikenteen typenoksidi-, hiilivety- ja hiukkaspäästöt ovat viime vuosikymmenien aikana merkittävästi vähentyneet ja niiden arvioidaan tulevaisuudessa yhä vähenevän sekä ajoneuvoteknologian kehittymisen että entistä puhtaampien polttoaineiden ansiosta. Liikenteen päästöt aiheuttavat kuitenkin yhä merkittävän terveyshaitan erityisesti suurten kaupunkien vilkkaasti liikennöityjen väylien varsilla. Tutkimusten mukaan jopa kaksi miljoonaa suomalaista kärsii ajoittain hiukkasten ja muiden ilmassa leijuvien epäpuhtauksien aiheuttamista hengitysteiden oireista ja vuosittain jopa 1200 suomalaista kuolee ennen aikaisesta näiden epäpuhtauksien johdosta. Kevät on ilmanlaadun kannalta erityisen vaikea vuodenaika, koska liikenne nostattaa keväisin ilmaan runsaasti talven aikana levitettyä, pölyksi jauhautunutta hiekoitushiekkaa ym. epäpuhtauksia.

Liikenteen typenoksidi-, hiilivety- ja hiukkaspäästöjä on vähennetty EU:n ns. NEC-direktiivin ja kansallisen ilmansuojeluohjelman (2002) tavoitteiden mukaisesti. Ajoneuvojen päästöjä koskevat EU:n ns. EURO -luokat, joita koskevien säädösten valmisteluun liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut aktiivisesti.

Maantiesuolan käyttö liukkaudentorjunnassa aiheuttaa vakavan pohjavesien pilaantumisriskin alueille, joilla suolattava tie sijaitsee pohjavesialueella tai sen välittömässä läheisyydessä. Suomessa kartoitetuista pohjavesialueista noin 350 kappaletta on todettu alueiksi, joilla jatkotutkimusten, tehostetun seurannan ja suolauksen vähentämisen tai kiireellisten pohjavesisuojausten tarve on

ilmeinen. Ilmastonmuutoksen on arvioitu entisestään lisäävän liukkaudentorjunnan ja sitä kautta myös pohjavesien suojelun tarvetta liikennesektorilla.

Pohjavesien suojelua edistetään EU:n vesipuitedirektiivin sekä siihen liittyvän kansallisen lainsäädännön kautta. Tavoitteena on pintavesien hyvän tilan ja pohjavesien hyvän kemiallisen laadun saavuttaminen vuoteen 2015 mennessä. Tieliikenteen pohjavesiriskejä on edelleen 104 km ja vuositteittain riskejä vähennetään 2-3 km. Suojauksien tehostaminen edellyttäisi lisärahoitusta 5 milj. euroa vuodessa. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää panostusta myös ns. vaihtoehtoisten liukkaudentorjunta-aineiden käyttöön (formiaatit yms.).

Öljykuljetusten kasvu lisää onnettomuusriskiä ja ympäristövahingon riskiä Itämerellä. Öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan varautumisesta vastaavat Suomessa ympäristöministeriö ja Suomen ympäristökeskus. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla torjuntaan osallistuvat Arctia Shipping Oy ja Liikenteen turvallisuusvirasto. Ympäristöviranomaisen arvion mukaan Suomen on varauduttava torjumaan noin 30 000 tonnin öljypäästö.

Laivojen päästöt ilmaan ovat jatkossa yhä suurempi ongelma. Kansainvälisen merenkulkujärjestön puitteissa hyväksyttiin 2008 toimenpiteitä, joilla leikataan alusten rikin- ja typen oksidipäästöjä. Polttoaineiden rikkipitoisuusrajaa lasketaan asteittain niin, että vuonna 2020 polttoaineiden rikkipitoisuus saa olla vain 0,5 prosenttia (vrt. nykyisin 4,5 prosenttia). Herkillä alueilla, kuten Itämerellä, rikkipitoisuutta leikataan vielä nopeammin niin, että jo vuonna 2015 edellytetään polttoaineiden rikkipitoisuuden laskemista alle 0,1 prosenttia. Vastaavalla tavalla typen oksidipäästöjä vähennetään laivojen moottoriteknologiavaatimuksia kiristämällä niin, että päästöt vähenevät jopa 80 prosenttia nykyisestä vuoteen 2020 mennessä. Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätökset on tarkoitus saattaa sitovina voimaan EY-lainsäädännön kautta.

Tulevaisuuden tavoitteena ovat "nollapäästöiset laivat" ja merenkulku ilman onnettomuuksia. Kestävän kehityksen edellyttämät uudet ympäristönormit sisältävät mahdollisuuden kehittää ja ottaa käyttöön uutta ympäristöteknologiaa. Yhtenä mahdollisuutena on nesteytetyn maakaasun (LNG) käyttö polttoaineena. Tämä soveltuisi lähimerenkulun ja siten myös Itämeren laivakuljetuksiin erityisesti linjaliikenteessä. LNG:tä polttoaineena käyttävän laivan rikkidioksidipäästöt ovat nolla ja hiilidioksidipäästöt huomattavasti alhaisemmat kuin öljypitoisten polttoaineiden päästöt. Tällä on myönteiset terveys- ja ympäristövaikutukset sekä myönteiset vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään. "Nollapäästöisen" laivan suuntaan on mahdollisuus päästä myös monilla muilla teknologioilla, kuten erilaisilla polttoaineiden pesureilla ja suodattimilla. Myös erilaiset polttoainekennot ja erilaiset biopolttoaineet ovat mahdollisia ratkaisuita jo lähitulevaisuudessa. Ympäristöystävällisen teknologian tuki varustamoille edellyttäisi yhteensä 60 milj. euron lisärahoitusta suunnittelukaudella.

Alusjätevesien laskemiseen mereen ja muihin vesistöihin on kyettävä entistä tehokkaammin puuttamaan ja järjestettävä entistä tehokkaammin jätevesien talteenotto satamissa. Meriliikenteen kasvaessa myös uhka uusista tulokaslajeista ja niiden aiheuttamista vaikutuksista koko Itämeren ekosysteemin toimintaan kasvaa.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenteen melulle altistumista vähennetään kaikin käytettävissä olevin keinoin (liikenteen ja maankäytön suunnittelu, hiljainen asfaltti, kiskojen hionta, nopeusrajoitukset, melusteet jne.).
- Ajoneuvojen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä vähennetään pääosin EY-lainsäädännön mukaisesti.
- Pohjavesien pilaantumiskäskyä vähennetään mm. lisäämällä pohjavesien laadun seuranta, siirtymällä tietyillä alueilla ns. vaihtoehtoisten liukkaudentorjunta-aineiden tms. käyttöön sekä rakentamalla uusia pohjavesisuojauksia.
- Alusliikenteen päästöjä vähennetään kansainvälisen yhteistyön avulla. Tätä yhteistyötä tehdään kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, Itämeren suojelukomissiossa sekä EU-yhteistyönä. Panostetaan Itämeren suojelukomission vuonna 2007 hyväksymän Itämeren toimienpideohjelman täytäntöönpanoon.
- Lisätään meriliikenteen turvallisuustoimia sekä varaudutaan ympäristövahinkojen torjuntaan.

- Toimitaan aktiivisesti Itämeren suojelukomission⁷ vuonna 2007 hyväksymän Itämeren toimenpideohjelman toteuttamiseksi merenkulun osalta. Toimitaan aktiivisesti myös Itämeren tilaa parantavien Kansainvälisen merenkulkujärjestön instrumenttien toimeenpanemiseksi.
- Kehitetään merenkulun maksuja siten, että maksuissa huomioidaan myös ympäristövaikutukset.
- Edistetään (LVM/TEM/VM) uuden teknologian tutkimus- ja kehitystyötä sekä uuden ympäristöteknologian käyttöönottoa merenkulussa valtion tukitoimenpiteillä EU:n valtiontukisääntöjen puitteissa. Polttoaineen käyttöönoton kannalta välttämättömän maapuolen LNG-infrastruktuurin rakentaminen edistetään yhteistyössä muiden Itämeren maiden kanssa sekä osallistumalla EU:n LNG-projekteihin. Kannustetaan varustamoita investoimaan ympäristöystävälliseen teknologiaan.
- EU-tasolla vaikutetaan aktiivisesti komission liikenteen ulkoisten kustannusten sisäistämistä koskevien ehdotusten sisältöön ja käsittelyyn.
- Panostetaan T&K-toimintaan, jotta hallinnonalan toimet tukevat liikenteestä ihmisiin ja luontoon kohdistuvien haittojen vähentämistä.

3.6 Älykkään teknologian käyttöönotto

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Suomi kuuluu älyliikenteen palveluiden ja tuotteiden käytössä maailman viiden edistyneimmän maan joukkoon ja Suomessa on merkittävää älyliikenteen palveluiden ja tuotteiden tuotantoa ja vientiä.**

Uusi 2010-luvun liikennepolitiikka tarkastelee asiakaslähtöisesti koko liikennejärjestelmää. Älyliikenne antaa uudelle liikennepolitiikalle keskeiset keinot. Päämäärinä ovat puhtaampi liikenne, turvallisemmat ajoneuvot ja väylät, ennakoitua kuljetukset ja informoidut liikkujat.

Älyliikenteeseen tukeutuvan uuden liikennepolitiikan avulla Suomen liikennejärjestelmä on vuoteen 2020 mennessä saavuttanut seuraavat tulokset vuoteen 2009 verrattuna:

- *Väylänpidon ja liikennejärjestelmän tuottavuus* on kasvanut 10 prosenttia yleistä tuottavuuskehitystä enemmän.
- *Älyliikenteen avulla säästetään tieliikenteessä vuosittain 50 ihmishenkeä* eikä kaupallisessa meri-, lento- ja rautatieliikenteessä menetetä ihmishenkiä lainkaan.
- *Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt* ovat vähentyneet merkittävästi (arvo määritellään v. 2010, kun selvitykset ovat valmistuneet).
- *Yritysten logistiikkakustannukset* ovat kuljetusketjujen ja terminaalilogistiikan tehostumisen johdosta alentuneet lähelle tärkeimpien kilpailijamaiden tasoa.
- *Ruuhkautumisen aiheuttamat työmatkaliikenteen aikaviiveet* ovat vähentyneet suurilla kaupunkiseuduilla 20 prosentilla.
- *Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun osuus* matkojen määrästä on kasvanut 20 prosenttia.
- *Asiakkaat ovat tyytyväisiä* sujuviin matkoihin ja ovat hyvin informoituja matkansa kaikissa vaiheissa (vähintään 80 prosenttia tyytyväisiä).

Älyliikenteen palveluiden on ennustettu olevan maailmanlaajuisesti yksi 2010-luvun kiinnostavimmista markkinoista.

Painopistealueina älyliikenteen kehittämisessä ovat vuosina 2010–2015 paremmat ja ympäristölle ystävällisemmät palvelut, turvallisempi ja sujuvampi liikenne, tehokkaampi logistiikka, kehittyneet älyliikenteen markkinat sekä liikennejärjestelmän suunnittelun uudistaminen.

Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoliikennejärjestelmän kokonaisuudistus valmistuu. Vuosikymmenen mittainen järjestelmäudistus saadaan näin ollen valmiiksi. Järjestelmä toimii usean viranomaisen yhteiskäytössä, ja mahdollistaa nykyistä tehokkaampien sähköisten palvelujen tarjoamisen muille viranomaisille ja kansalaisille.

Keskeiset toimenpiteet

- Vuoden 2009 lopussa valmistui kansallinen älyliikenteen strategia, jossa linjattiin älyliikenteen kehittäminen vuoteen 2020. Strategiassa on määritelty kehittämisen painopisteet ja toimenpideohjelma vuosille 2010–2015.

⁷ HELCOM, Itämeren suojelukomissio

- Vuoden 2010 alussa annettu valtioneuvoston periaatepäätös kansallisesta älyliikenteen strategiasta päivitetään suunnittelukaudella. Toteutusta ohjaa älyliikenteen neuvottelukunta.
- Vuonna 2010 strategian toteuttamiseen on käytetty 12 milj. euroa. Vuoden 2011 budjettiin älykkään liikenteen strategian toimenpideohjelman toteuttamiseen kohdennetaan 20 milj. euroa ja vuoden 2012 budjettiin 54,7 milj. euroa. Toimenpideohjelman rahoitustarve vuosina 2010–2015 on 325 milj. euroa.
- *Aktiivinen liikenneverkon operointi*
 - Minimoidaan häiriöiden vaikutukset ja estetään ennalta niiden syntymistä. Tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen ennakoitavuus ja luotettavuus kaikissa oloissa.
 - Palvelujen pohjana on liikennemuodosta riippumatta ajantasainen tieto ajasta ja paikasta, liikennejärjestelmästä, sen tilasta ja häiriöistä. Tämä merkitsee liikenteen ohjaus-, hallinta- ja palvelujärjestelmien modernisointia kaikissa liikennemuodoissa.
 - Lentoliikenteessä valmistaudutaan EU:n yhteisen lentoliikenteen ja ilmatilan hallintajärjestelmän, SESAR:n, käyttöön ensi vuosikymmenen loppupuolella.
 - Merenkulussa toteutetaan EU:n meriliikenteen tietojärjestelmän (SafeSeaNet) kansallinen osuus sekä kehitetään meriliikenteen sähköisiä palveluja.
 - Resursseja ja osaamista kehitetään liikennejärjestelmän aktiivisen operoinnin vaatimusten mukaiseksi.
- *Liikkumisen taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto*
 - Liikenneministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisen ohjelman mukaisesti liikennemääriin ja kulkumuotojakautumiin varaudutaan vaikuttamaan suoran taloudellisen ohjauksen avulla, jos toimialan ilmastotavoitteita ei saavuteta muilla keinoilla. Tällaisia keinoja ovat esimerkiksi polttoaineverot ja tienkäyttömaksut.
- *Joukkoliikenteen palveluiden kehittäminen*
 - Valtakunnallinen joukkoliikenteen maksujärjestelmä uudistetaan mobiilipohjaiseksi.
 - Toteutetaan langaton laajakaista. Ajantasainen joukkoliikenteen pysäkki-informaatio toteutetaan keskeisillä joukkoliikenteen laatuikäytävillä ja suurilla kaupunkiseuduilla.
 - Joukkoliikenteen liikennevaloetuuudet toteutetaan valtakunnallisesti yhtenäisellä tavalla suurilla kaupunkiseuduilla.
- *Turvajärjestelmät*
 - Edistetään lainsäädännöllä ja kannustimilla tehokkaiden turvajärjestelmien käyttöönottoa ajoneuvoissa.
 - Autojen EU -laajuinen automaattinen hätäviestijärjestelmä, eCall, otetaan käyttöön vaiheittain alkaen pilotoinnilla vuonna 2011. Alkolukon pakollista käyttöä laajennetaan julkisen sektorin tilaamiin kuljetuksiin. Lähestyvistä junasta autoilijaa tasoristeyksessä varoittava järjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain.
 - Pistekohtaisen nopeusvalvonnan lisäksi lisätään matka-aikaan perustuvaa nopeusvalvontaa. Automaattista kameravalvontaa kehitetään.
- *Julkisen tiedon saatavuus*
 - Varmistetaan julkisen sektorin tiedon maksuton tai edullinen saatavuus, jotta alan liiketoiminta edistyisi ja älykkään liikenteen tuotteille ja palveluille syntyisi toimivat markkinat.
 - Viranomaisten keräämän tiedon luovuttamisesta ja hinnoittelusta laaditaan hallinnonalalle yhteinen politiikka.

3.7 Toimialan markkinat ja tuottavuus

3.7.1 Kuljetus- ja liikennemarkkinat

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Luodaan edellytykset kuljetus- ja liikennealan elinvoimaisuudelle ja terveelle kilpailulle. Liikenteen toimialan tuottavuus ja tehokkuus paranevat.**

Rautateiden tavaraliikenne on avattu kilpailulle vuoden 2007 alussa. EU:n palvelusopimusasetuksen tultua voimaan 3.12.2009 ei kansallisella lainsäädännöllä voida enää myöntää yksinoikeutta. Toimivaltaisena viranomaisena toimivat HSL ja liikenne- ja viestintäministeriö voivat kuitenkin tehdä sopimuksen rautatieliikennepalveluista enintään kymmeneksi vuodeksi suorahankintana. Rautateiden henkilöliikenteen avaamista selvittänyt työryhmä jätti toukokuussa 2010 esityksensä ministeriölle siitä, miten toiminnallisia ja rakenteellisia esteitä pitäisi poistaa, jotta rautatiemarkkinoille luotaisiin edellytykset henkilöliikenteen avaamiselle kilpailulle. Samat toimet edistävät myös tavaraliikennemarkkinoiden paremman toimivuuden.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Osakeyhtiön välillä on sopimus kaukoliikennepalvelujen ostosta vuosille 2007–2011. Junaliikenteen ostoilla tyydytetään tarpeellisiksi arvioituja alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti. Junien kaukoliikenteen ostotarpeen arvioidaan säilyvän nykytasolla vuoden 2011 jälkeen.

Lentoliikenteessä tavoitteena ovat nykyisen palvelutason mukaiset laadukkaat, turvalliset ja toimivat lentoliikenteen kuljetuspalvelut, joiden kilpailuympäristö on vapaa. Euroopan yhteisössä on kaikille yhteisön toimiluvan saaneille lentoyhtiöille avoimet lentoliikenteen sisämarkkinat. Myös Suomessa lentoyhtiöt toimivat kilpailuilla markkinoilla liiketaloudellisin periaattein. Mikäli liiketaloudellisesti kannattamatonta lentoreittiä halutaan edelleen liikennöidä, tulee sille asettaa yhteisölainsäädännön mukainen tarjouskilpailuun perustuva julkinen palveluvelvoite.

Kansainvälinen merenkulku on luonteeltaan globaali elinkeino, jossa rahtitaso määräytyy yleisesti halvimpien tarjousten mukaan.

EU:ssa komissio vahvisti vuonna 1997 suuntaviivat meriliikenteen valtiontuesta. Vuonna 2004 suuntaviivoja tarkistettiin. Tärkeimmät tukitoimenpiteet ovat alusten miehistökustannuksia alentava tuki EU-kansalaisten osalta sekä varustamoiden verotuksen korvaaminen ns. tonnistoverolla, joka on aluksen lastinottokykyyn perustuva verraten alhainen vuosimaksu. Tuen tarkoituksena on paitsi jäsenmaiden kauppalaivastojen säilyminen yhteisömaiden lippujen alla, erityisesti yhteisöalueen merenkulkijoiden työllisyyden tukeminen. Suuntaviivoja tarkistettaneen seuraavan kerran vuonna 2011.

Suomessa varustamoille maksettavat tuet ovat pääpiirteissään sillä enimmäistasolla, mihin EY:n komission vahvistamat meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat antavat mahdollisuuden.

Suomen oman kauppalaivaston riittävyys on lisätakeena siitä, että yhteiskunnan tärkeiden toimintojen kannalta välttämättömät ulkomaankaupan kuljetukset voidaan hoitaa luotettavasti, tehokkaasti ja turvallisesti erilaisissa olosuhteissa ottaen huomioon erityisesti talvesta aiheutuvat poikkeusolosuhteet sekä huoltovarmuudelle asetetut tavoitteet. Suomen lipun alla kulkevien alusten lukumäärän lisäksi poikkeusolojen tarpeista huolehditaan entistä tarkemmalla kriittisen materiaalin määrittelyllä, kuljetusten suunnittelulla, markkinavoimien hyväksikäytöllä sekä kansainvälisillä sopimuksilla.

Taulukko 2. Kauppalaivaston kehitys

	2000	2009
Alusten määrä	124	116
Bruttotonnit (milj. tonnia)	1,53	1,34
Keski-ikä	16	19,3
Kotimaisen tonniston osuus ulkomaan merikuljetuksista (prosenttia)	40,1	33

Pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivan Suomen kauppalaivaston kehitys on 2000-luvulla lisäystä valtiontuesta huolimatta ollut vähenevä. Suomalaisten ulkomaanliikenteen alusten keski-ikä on myös huomattavan korkea yli 19 vuotta verrattuna Euroopan Talousalueen (EU + Norja ja Islanti) noin 12 vuoteen ja koko maailman kauppalaivaston noin 13 vuoteen.

EU:lla ei ole yhteisöä kattavia huoltovarmuusjärjestelyjä merikuljetusten turvaamiseksi poikkeusoloissa. Suomi on liittymässä ns. Eindhovenin laivapankki-sopimukseen, joka mahdollistaa sen, että Suomi voi hyödyntää tässä järjestelmässä olevia aluksia poikkeusoloissa.

Vuoden 2008 budjettiriihessä tehtiin päätös tonnistoveron tarkistuksesta (VM), ja meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta annettua lakia koskevat muutokset (LVM ja TEM) toteutettiin syksyllä 2009. Tonnistoverolaki hyväksyttiin eduskunnassa vuoden 2009 lopulla ja se notifioidiin komissiolle lokakuussa 2010.

Vuoden 2010 lopulla valtioneuvosto antoi asetuksen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista. Asetuksella halutaan kannustaa suomalaisia varustamoita siihen, että ne viimeistellessään mahdollista uudisaluksista ottaisivat ympäristöä parantavat investoinnit mukaan rakennusohjelmaan. Asetus toimii kansallisena tukiohjelmana alusten ympäristönsuojelua parantaville investointituille. Tukiohjelmaan sovelletaan Yhteisön suuntaviivoja valtiontuesta ympä-

ristönsuojelulle, ja siitä on tehty valtiontuki-ilmoitus Euroopan unionin komissiolle. Tuki edellyttää 30 milj. euron määrärahaa TTS-kaudella.

Väylämaksun kustannusvastaavuus on vuonna 2011 noin 90 %. Väylämaksua tulisi korottaa 11 % vuoden 2012 alusta, jotta saavutettaisiin 100 %:n kustannusvastaavuus. Laskelma perustuu liikenteen ja väylämaksutuoton 1 – 2 %:n vuosittaiseen kasvuun. Väylämaksun kustannusvastaavuutta tulisi tarkastella neljän vuoden aikajänteellä ja tehdä tarvittavat tasomuutokset myös neljän vuoden välein. Tämä tulee huomioida myös veronluonteisen tulon lisäystä vastaavana lisäyksenä (+ 9 milj. euroa) perusväylänpidon momentilla.

Saaristoliikenteeseen eli maanteiden lauttaliikenteeseen ja saariston yhteysalusliikenteeseen käytetään vuosittain noin 55 milj. euroa. Vuoden 2010 ensimmäisessä lisätalousarviossa Liikennevirastolle myönnettiin valtuus tehdä kahden yhteysalusreitin osalta 10-vuotisia kokonaispalvelusopimuksia yhteysalusliikennepalvelujen ostamisesta. Palveluntuottajat vastaavat myös alusten hankinnasta ja ylläpidosta. Vuoden 2010 talousarviossa Liikennevirastolle myönnettiin valtuus kahden maantielautan hankkimiseen. Molemmilla tavoilla pyritään maantielautta- ja yhteysalusien osalta kilpailun kehittämiseen. Vuosille 2012 - 2021 kehyksissä on varattu 10 milj. euroa vuodessa yhteysalusien ja maantielauttojen kalustohankintoihin osana palvelusopimuksia.

Uusi *taksiliikennelaki* tuli voimaan 1.8.2007. Ministeriö on alusta asti panostanut lain valvontaan ja seurantaan tavanomaista enemmän paitsi kehittämällä lupaviranomaisia varten uusia menetelmiä, myös puuttamalla aktiivisesti seurannassa ilmenneisiin epäkohtiin. Näitä ovat olleet muun muassa ajojen keskittyminen kuntakeskuksiin. Tähän puututtiin lainmuutoksella, joka tuli voimaan 1.7.2009.

Keskeiset toimenpiteet

- Logistiikkastrategiaa ja kaikki liikennemuodot kattava kuljetuskluusterin pitkän aikavälin elinkeinopoliittista ohjelmaa toteutetaan osana muuta politiikka- ja strategiasuunnittelua.
- Kuljetusmarkkinoiden sääntelyllä varmistetaan, että liikenteenharjoittajat tarjoavat turvallisia ja sujuvia liikennepalveluja.
- Edistetään liikennealan sisämarkkinoita Euroopan unionissa. Tuetaan avointen ja syrjimättömien liikennemarkkinoiden kehittymistä. Rautatieliikennettä koskeva lainsäädäntö uudistetaan uuden unionilainsäädännön täytäntöönpanon yhteydessä ja osallistutaan uuden unionilainsäädännön valmisteluun.
- Ministeriö ja toimialan viranomaiset huolehtivat rautatieliikenteen kilpailuedellytyksistä suhteessa muihin liikennemuotoihin ja varmistavat tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet. Kartoitetaan rautateiden tavaraliikenteen tosiasialliset kilpailun esteet ja poistetaan ne, jotta kynnystä markkinoille tulon voidaan madaltaa. Lisätään läpinäkyvyyttä ja avoimuutta rautatieliikenteeseen liittyvissä toiminnoissa, muun muassa liikenteenohjauksessa ja alan koulutuksessa.
- Jatketaan työtä rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamisedellytysten luomiseksi. Tavoitteena on, että pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen junaliikenne kilpailutetaan 2010-luvun loppupuolella.
- Pysytetään junien kaukoliikenteen osto nykytasolla.
- Ministeriö jatkaa neuvotteluja Venäjän liikenneministeriön kanssa uudesta rautateiden yhdysliikennesopimuksesta. Nykyisen yhdysliikennesopimuksen rakenne uudistetaan ja uusi sopimus valmistellaan vastaamaan muun muassa perustuslain vaatimuksia ja Suomen EU-jäsenyysohjeita.
- 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.
- *Kauppamerenkulun tarvitsema jäänmurtopalvelu turvataan pitkäjänteisesti*, jotta jäänmurtopalvelujen hankintaan saadaan tätä kautta vakautta ja jatkuvuutta. Jäänmurtopalvelujen hankintaa kehitetään ottaen huomioon merikuljetusten sujuvuus sekä palvelun tuottajien osaaminen. Luodaan edellytykset tehokkuuden ja tuottavuuden lisäämiselle ja uusille toimintamalleille.
- Väylämaksua tarkistetaan siten, että suunnittelukaudella kustannusvastaavuus on 100 %.
- *Saariston yhteysalusliikennepalvelujen osalta* jatketaan hankintaohjelmaa, joka perustuu kehitettyyn yhteysalusliikenteen reittien palvelutasoluokitukseen. Hankintaohjelman avulla tehostetaan toimintaa ja luodaan alalle toimivat markkinat.

- Ministeriö panostaa edelleen taksilain valvontaan ja seurantaan.

3.7.2 Väylänpidon markkinat

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Väylänpidon palvelujen tilaustoiminnalla edistetään toimialan innovatiivisuutta ja tuottavuutta sekä toimivia markkinoita. Rahoitus on pitkäjänteistä ja kestäväällä pohjalla.

Väylänpidon pitkäjänteisyyden ja kustannustehokkuuden parantamiseksi on olennaista, että vaalikauden liikennehankkeista ja niiden rahoituksesta päätetään kerralla ja että määrärahakehitys sisältää vaalikauden alusta lähtien riittävät määrärahat liikenneväylien pitkäjänteiseen kunnossapitoon ja kehittämiseen.

Liikennevirasto kilpailuttaa pääosan perusväylänpidon töistä ja palvelujen tuottajina ovat yritykset. Tällöin markkinahinta vaikuttaa suoraan saatavan palvelun eli perusväylänpidon hintaan. Maarakennusalan markkinahintaa seurataan maarakennuskustannusindeksillä, joka pitää sisällään myös alan tuottavuuden kasvun. Myös pitkäaikaisissa puitesopimuksissa joudutaan vuosittaisia hintatasoja korjaamaan perustuen indekseihin.

Suomessa väylienpito (sisältää tilaajatahot ja palveluntuottajat) työllistää kaikkiaan viisi prosenttia työvoimasta. Yritykset ovat pääosin pieniä. Vuonna 2004 päätoimialakseen infrastruktuuriurakointiin ilmoittaneista 6500 toimipaikasta 85 prosenttia on pieniä, vain muutaman henkilön työllistäviä koneurakointiyrityksiä. Markkinat ovat kuitenkin vahvasti keskittyneet, sillä 60 suurinta yritystä tuottaa yli puolet alan liikevaihdosta.

Ongelmana alalla on heikko kannattavuus ja työn tuottavuus sekä suhdannevaihtelut ja voimakas vuoden sisäinen kausivaihtelu.

Liikenneinvestointien rahoituksessa *budjettirahoitus* on pääasiallinen tapa kaikissa maissa. Suomen budjetointiperiaatteiden mukaisesti hankkeelle myönnetään valtuus ja määrärahat mitoitetaan hankkeen ajoituksen mukaisesti. *Elinkaarimallissa* valtio ostaa väyläpalvelut tietyltä yhteysväliltä sopimuskauden aikana. Malliin liittyy yleensä suuri investointi. *Jälkirahoitusmalli* sopii esimerkiksi kaivoshankkeisiin liittyviin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin. Osa kaivoshankkeista sijaitsee paikoissa, joissa ei ole olemassa riittävää liikenneinfrastruktuuria. Osassa hankkeista kuljetusmäärät ovat merkittäviä ja ne tulevat tarvitsemaan sekä maantie- että raidekuljetuksia. Lisäksi satamissa tullaan tarvitsemaan investointeja. Liikennepoliittisessa selonteossa on esitetty mahdollisuus kuntien tilapäisrahoitukseen. Kunta maksaa investoinnin hankkeen rakentamisaikana ja valtio maksaa menot takaisin hankkeen valmistuttua korottamana.

Keskeiset toimenpiteet

- Maa- ja vesirakentamisalan tuottavuutta parannetaan kehittämällä hankintamenettelyjä niin, että palveluntuottajille luodaan kannustimia kustannustehokkuutta lisääviin innovaatioihin ja tuotantoprosessin tehostamiseen.
- Merenmittauksen, vesiväylien hoidon sekä kanavien käytön ja kunnossapidon palveluiden markkinoita avattaessa turvataan näiden alojen erikoisosaaminen.
- Kehittämis- ja korvausinvestointihankkeet toteutetaan markkinatilanteen ja kohteen kannalta sille parhaiten soveltuvalla toteutusmuodolla.

3.8 Ehdotus budjettirakenteen muuttamiseksi

Liikennehankkeiden budjetointia tulee kehittää siten, että se mahdollistaa hankkeiden tehokkaan ja taloudellisen toteuttamisen. Budjetoinnin keskeiset kehittämistavoitteet tts-kaudella liittyvät valtuusmenettelyyn, ulkopuolisen tahon rahoitusosuuksiin väylähankkeissa sekä investointi- ja käytömenojen eriyttämiseen ja investointien jaksottamiseen.

Valtuusmenettelyä tulisi kehittää siten, että hankekohtainen valtuus olisi voimassa koko hankkeen keston ajan. Ulkopuolinen rahoitus tulisi olla selkeästi kehysten ulkopuolista rahoitusta, jolloin kehukset näissä tapauksissa olisivat nettomääräiset.

Valtion budjettitaloudessa investointimenoja ei jaksoteta taloudelliselle pitoajalle. Tämän takia isoja tie- ja liikenneinvestointeja ei ole aina kyetty sovittamaan käyttömenoperusteiseen menokehykseen. Yksi ratkaisumahdollisuus olisi investointien jaksottaminen tuleville vuosille valtion sisäisen lainamallin avulla, eli siirtyminen kuluperusteiseen budjetointiin. Tällöin investoinnin rahoitus toteutettaisiin kehyksen ulkopuolisena valtion sisäisenä lainana, ja vasta lainan lyhennykset ja korot kirjautuisivat budjettimomentille ja kehykseen. Malli asettaisi normaalit budjettirahoitteiset ja elinkaari- ja muut jälkirahoitteiset hankkeet valtion taloussuunnittelussa keskenään tasavertaiseen asemaan.

PPP-malleissa olisi harkittava valtion **Infra Oy:n** perustamista. Valtio saa lainaa pienemmillä rahoituskustannuksilla kuin yksityiset toimijat, mistä syntyvä etu kanavoitaisiin eteenpäin. Osakeyhtiö hankkisi markkinoilta myös oman pääoman ehtoista sijoitusta (esim. vakuutusyhtiöt). Yhtiö koordinoisi rahoituskonsortioiden muodostumista ja toimisi siten infrainvestointien tilapäisrahoittajana (erityisluottolaitos). Yhtiö ei toimisi operoijana, vaan vastuu väylänpidosta säilyisi valtiolla.

3.9 Rahoitus (sis. esitys kehysten tarkistamiseksi)

Taulukko 3. Rahoitus ja esitys kehysten tarkistamiseksi

kehysten ylittävät esitykset (kehusehdotus)				
kehysten sisällä tehtävät muutokset				
(1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
10. Liikenneverkko	1 583 479	1 644 582	1 480 370	1 383 881
01. Liikenneviraston toimintamenot	86 304	85 674	85 089	85 089
Virkasiirto 1 htv LVM:lle mom. 31.01.01	-87	-87	-87	-87
20. Perusväylänpito	909 350	909 027	909 027	909 027
Väylämaksun muutos	9 000	9 000	9 000	9 000
Siirto momentille 31.30.66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimusten tarkistaminen		-813	-813	-813
35. Valtionavustus länsimetron rakentamiseen	34 974	49 387	63 691	40 415
41. Valtionavustus eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon	1 000	1 000	1 000	1 000
50. Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen	13 000	13 000	13 000	13 000
76. Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset	28 350	28 350	28 350	28 350
77. Väyläverkon kehittäminen	164 200	198 000	266 400	220 300
Siirto momentilta 31.30.78 (varaus seuraavan hallituksen selontekoon)			94 300	94 300
Esitys kehyslisäykseksi: Seinäjoki-Oulu -ratahankkeen tehokas toteuttaminen	10 000	90 000	90 000	64 000
78. Eräät väylähankkeet	296 754	304 944	39 113	1 900
79. Elinkaarirahoitushankkeet	49 547	55 200	74 700	84 800
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta	47 465	47 866	47 866	47 866
01. Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenot	47 465	47 866	47 866	47 866
Siirto momentilta 31.01.01. Eurocontrol jäsenmaksu	3 000	3 000	3 000	3 000
Katsastustoiminnan valvontamaksu	2 820	2 820	2 820	2 820
Lentoliikenteen valvontamaksu	1 400	1 400	1 400	1 400
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	198 819	228 279	200 279	200 279
42. Valtionavustus koulutuksesta	841	841	841	841
43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantaminen	84 236	84 236	84 236	84 236
46. Alusinvestointien ympäristötuki	2 000	28 000		
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	800	800	800	800
51. Luotsauksen hintatuki	4 200	4 200	4 200	4 200
63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	65 175	65 175	65 175	65 175
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	7 867	6 067	6 067	6 067
65. Junien kaukoliikenteen osto	33 700	33 700	33 700	33 700
Esitys kehyslisäykseksi: Kaukojunien palvelutason säilyttäminen	13 700	13 700	13 700	13 700
66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimukset		5 260	5 260	5 260
Siirto momentilta 31.01.29.		187	187	187
Siirto momentilta 31.10.20.		813	813	813

Varmistetaan käynnissä olevan Seinäjoki–Oulu ratahankkeen tehokas toteuttaminen.

Seinäjoki–Oulu rataosan kustannusarvio on yhteensä noin 800 milj. euroa. Hanke koostuu kahdesta erillisestä osasta: Seinäjoki–Oulu rataosan palvelutason parannus (550 milj. euroa) ja Kokkola–Ylivieska kaksoisraide, elinkaarihanke (valtuus 660 milj. euroa, investoinnit n. 264 milj. euroa).

Seinäjoki–Oulu rataosan palvelutason parannushankkeella sekä Kokkola–Ylivieska kaksoisraidehankkeella saavutetaan henkilöliikenteessä nopeuden nosto Seinäjoen ja Ylivieskan välillä tasolle

160–200 km/h junatyypistä riippuen ja tavaraliikenteen akselipainojen korotus koko välillä 25 tonniin nopeudella 80–100 km/h. Lisäksi parannetaan rataosan välityskykyä.

Hankkeen kustannusarvio on yhteensä 550 milj. euroa, josta I vaihe on 206 milj. euroa ja II vaihe 344 milj. euroa. Vuonna 2010 tullaan käyttämään VR:n erillisrahoitusta 16 milj. euroa. Valtuus puuttuu vielä 254 milj. euron edestä. Kustannustehokas toteuttaminen vaatisi noin 60 milj. euron määrärahan vuonna 2012 ja sen jälkeen 90 milj. euron määrärahan vuosittain. Siten vuodelle 2012 tulisi saada 254 milj. euron valtuus sekä lisämäärärahaa 10 milj. euroa. Hanke valmistuisi vuonna 2015.

Säilytetään junien kaukoliikenteen palvelutaso

Junien kaukoliikenteen palvelutason turvaamiseksi valtion ostomäärärahoituksen tulee pysyä vuoden 2011 määrärahatason mukaisena. Nykyinen sopimus päättyy vuoden 2011 lopussa.

4. HALLINNONALAN YHTEISTEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN

4.1 Säädosvalmistelu

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Ministeriön lainsäädäntötyö täyttää valtioneuvoston asettamat laatuvaatimukset.**

Säädosvalmistelu on yksi ministeriön ydintehtävistä. Ilmasto-, ympäristö- ja tietoyhteiskuntavaikutukset korostuvat hallinnonalan säädosvalmistelussa. Hallinnonalan virastot avustavat hallituksen esitysten tausta-aineistojen tuottamisessa, mutta varsinainen valmistelu tapahtuu ministeriössä. Ministeriö toimii yhteistyössä muiden ministeriöiden ja eduskunnan kanssa valtioneuvostolle ilmoitetun aikatauluennusteen puitteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön säädosvalmistelu painottuu suurelta osin unionilainsäädännön täytäntöönpanolainsäädäntöön, jota on arviolta yli 50 % ministeriön lainvalmistelusta. Muiden valmisteltävien säädösten painotukset johdetaan hallitusohjelmasta ja liikennepoliittisesta selonteosta.

Ministeriössä toimii säädosvalmistelijoiden verkosto, jonka kautta levitetään talon sisäistä säädosvalmisteluammattitaitoa, edistetään hyvän lainvalmistelukulttuurin muodostumista sekä tuetaan yksittäisiä lainvalmistelijoita heidän työssään.

Keskeiset toimenpiteet

- Suunnittelukaudella kiinnitetään huomiota säädosvalmistelun tasoon ja vaikutusarviointien riittävyyteen.
- Jatketaan säädosvalmistelijoiden verkoston toimintaa.

4.2 Hallinnonalan ohjaus

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta järjestetään tavalla, joka edistää sekä toimialan yhteiskunnallista vaikuttavuutta että hallinnonalan virastojen ja laitosten toiminnallista tuloksellisuutta, taloudellisuutta ja tuottavuutta.**

Liikenteen toimialalla toimii kaksi virastoa, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto, joiden tulosohtauksesta ministeriö vastaa.

Liikenneviraston keskeisenä tehtävänä on pitää huolta käytettävissä olevin resurssein Suomen liikennejärjestelmän toimivuudesta, turvallisuudesta ja sen kestävästä kehityksestä. Tehtävän onnistumiseksi viraston on etsittävä uudenlaisia ja monipuolisia keinoja liikkumisen ja kuljetusten palvelutason säilyttämiseksi ja kehittämiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirastoon on koottu kaikkiin kulkumuotoihin liittyvä turvallisuus- ja ympäristöosaaminen. Tavoitteena on kehittää liikennejärjestelmästä entistä turvallisempi ja kestävä kehityksen tavoitteiden mukainen. Tehtävä edellyttää hyvää yhteistyötä ministeriön ja Liikenneviraston kanssa.

Viestintävirastolla on merkittävä viranomaisrooli tietoyhteiskuntakehityksen ytimessä. Tästä syystä viraston toimintaa tulee kehittää vastaamaan entistäkin paremmin muuttuvan toimintaympäristön tarpeisiin.

Ilmatieteen laitoksen roolia turvallisuusviranomaisena vahvistetaan. Ilmatieteen laitoksen asiantuntijapalveluja käytetään erityisesti fyysisen ja sähköisen infrastruktuurin turvallisuuden kehittämisessä sekä liikenteen ympäristövaikutusten ja ilmastomuutoksen vaikutusten ennakoinnissa ja vaikutusten arvioinnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on yhteistyön kehittäminen ministeriön, hallinnonalan virastojen ja laitosten välillä sekä niiden sisällä. Tämän tavoitteen merkitys korostuu nyt, kun hallinnonalan rakenteissa on tapahtunut ja tapahtuu merkittäviä muutoksia.

ELY-keskusten ohjaukseen ministeriö osallistuu ELY-keskusten johtoryhmässä sekä strategisen ohjauksen tasolla yhteistyössä työ- ja elinkeinoministerin ja muiden ohjaavien tahojen kanssa. Liikennevirasto on myös mukana strategiatason ohjauksessa sekä ELY-keskusten johtoryhmässä. Lisäksi Liikennevirasto vastaa ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueiden vuosittaisesta tulosoajuksesta. Ministeriö korostaa ohjauksessa ELY-keskusten roolia alueen liikennejärjestelmän kehittämisessä ja erityisesti maankäytön ja liikenteen suunnittelun integroimisessa. ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueiden osaamisen ja resurssien turvaaminen ovat keskeisiä tavoitteita.

Keskeiset toimenpiteet

- Virastojen ohjaustoiminnoissa on selkeät roolit ja tehtävät, ohjaus on ammattimaista ja johdonmukaista. Ohjaus perustuu selkeisiin yhdessä hyväksytyihin periaatteisiin, määriteltyihin foorumeihin kumppanuuteen ja valtionhallinnon yhteisesti käytössä olevaan ohjausjärjestelmään. Ohjaustoiminta vakiinnutetaan ja täsmennetään uusien roolien, foorumeiden ja periaatteiden mukaisesti.
- Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virkamiesjohtoryhmän toiminta vakiinnutetaan ja sitä kehitetään. Myös muiden ohjauksen foorumien toiminta vakiinnutetaan ja ohjaustoimintaa kehitetään perustetussa ohjausverkostossa.
- Ministeriön roolia hallinnonalan strategisena toimijana vahvistetaan edelleen. Ministeriössä kiinnitetään erityistä huomiota ohjauksen riittäviin resursseihin ja ammattitaitoon. Uudistettua ohjauksen käsikirjaa noudatetaan ja sen toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan huolellisesti.
- Yhteiskunnallisen vaikuttavuustavoitteita ja niistä johdettavia mittareita kehitetään. Mittaristoa otetaan käyttöön sitä mukaa kun tarvittavat indikaattorit ja niiden edellyttämä tiedonkeräysjärjestelmä on käytettävissä. Tavoitteena on, että uusi mittaristo on käytössä kokonaisuudessaan vuoden 2014 talousarviossa.
- Uusille liikennehallinnon virastoille siirretään ministeriöstä operatiivisia koko liikennejärjestelmää koskevia toimeenpano-, tutkimus- ja kehittämistehtäviä.
- Hallinnonalan virastojen ja laitosten toiminta arvioidaan ulkopuolisen arvioitsijan toimesta. Tavoitteena on kehittää virastojen ja laitosten toimintaa sekä parantaa tulosoajusta. Ensimmäisenä arvioidaan Liikennevirasto. Pilotin kokemusten perusteella jatketaan virastojen arviointia.
- Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston neuvottelukuntien työskentely vakiinnutetaan.
- Yhteistyöllä TEM:n ja muiden ohjaavien tahojen kanssa varmistetaan ELY-keskusten toiminnan kehittäminen sekä liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueiden osaaminen ja resurssit. ELY-keskusten ohjauksella kirkastetaan keskusten rooli alueen liikennejärjestelmän kehittämisessä.

4.3 Liiketoiminnan ohjaus

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: **Hallinnonalan osakeyhtiöiden kilpailukykyä kehitetään omistajaohjauksen keinoin pitkäjänteisesti niin, että osakeyhtiöiden kyky suoriutua yhteiskunnallisesta perustehtävästään kustannustehokkaasti paranee samalla kun valtio saa pääomalleen tuottoa.**

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on vuoden 2010 alusta lukien toiminut kolme valti-onyhtiötä Finavia Oyj, Arctia Shipping Oy ja Meritaito Oy sekä liikelaitosmuodossa Luotsausliikelaitos. Luotsausliikelaitos yhtiöitetään vuoden 2011 alusta lukien.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan valtionyhtiöt ovat liiketoimintaorganisaatioita, joiden omistaja-arvo muodostuu julkisesta ja taloudellisesta arvosta. Julkisella arvolla tarkoitetaan kustannustehokkaasti tuotettua yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Kun osakeyhtiöt menestyvät liiketoiminnassaan, ne tarjoavat osaltaan kilpailukykyiset ja tasokkaat liikennepalvelut elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja kansalaisille. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa omistajana hallinnonalan liiketoimintaorganisaatioiden mahdollisuuksia kehittyä ja luoda lisäarvoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteuttaa sen ohjauksessa olevien osakeyhtiöiden ja liikelaitoksen omistajaohjausta *corporate governance* -ohjeistuksen sekä ministeriössä hyväksytyjen omistajaohjausperiaatteiden mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön osakeyhtiöiden ja liikelaitoksen omistajaohjausta koskevaa hallinnointiohjetta on päivitetty vuoden 2010 aikana. Siinä otetaan huomioon osakeyhtiöiden omistajaohjausta koskevat hallinnointiperiaatteet, omistajaohjausta koskevat menettelyt on uudistettu osakeyhtiöihin soveltuviksi ja samalla on luovuttu liikelaitoksiin liittyvistä hallinnollisista ohjauskeinoista ja rajoitteista. Omistajaohjauksessa korostetaan strategisten linjausten merkitystä ottaen huomioon yhteiskunnalliset ja liiketaloudelliset tavoitteet.

Yhtiöiden yhteiskunnallista ja taloudellista kokonaistulosta arvioidaan sen perusteella, miten ja minkälaisilla kustannuksilla yhtiö täyttää yhteiskunnallisen palvelutehtävänsä. Ministeriö edellyttää osakeyhtiöiltään kannattavuutta niin, että ne pystyvät investoimaan strategiseen kasvuun säilyttäneen rahoitusrakenteensa terveenä sekä täyttävät tulos- ja voitonjakotavoitteet. Ministeriön tavoitteena on pitkäjänteinen tuloskehitys, josta voidaan kuitenkin tilapäisesti poiketa yhteiskunnallisen vaikuttavuuden vuoksi.

Voitonjakotavoite on 40 % yhtiön tuloksesta. Voitonjakotuloutusta tarkastellaan kuitenkin aina tilanne- ja yhtiökohtaisesti.

Lainsäädännön asettamista velvollisuuksista huolehditaan esimerkillisen hyvin. Yhtiöissä noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Toiminta on ympäristön kannalta vastuullista.

Finavia Oyj:n liikevaihto on lentoliikenteen voimakkaan kasvun vuoksi kasvanut nopeasti vuosittain alkupuolella. Vuosina 2009 ja 2010 liikenteen kasvu on ollut negatiivista. Kansainvälisen liikenteen operaatiomäärät kääntyivät kasvuun keväällä 2010. Finavia Oyj on toteuttanut runsaan kahden vuoden määräaikaiset hinnanalennukset syksystä 2009 vuoden 2011 loppuun. Eurooppalaiseen lennonvarmistusalan yhdentymiskehitykseen Finavia osallistuu enintään siinä laajuudessa kuin se teknisesti ja toiminnallisesti on tarpeen ja luopumatta välittömästi omistuksestaan tai yksinomaisesta määräysvallastaan palvelujen tarjontaan ja hinnoitteluun Suomen ilmatilassa ja lentoasemilla. Omistajaohjauksella varmistetaan, että Finavia Oyj:n kasvuun ja investointeihin liittyvät riskit ovat hallittavissa.

Arctia Shipping Oy:n palveluihin liittyvät markkinariskit ovat kasvaneet. Palveluiden kustannustehokas tuottaminen ja liiketoiminnan kilpailukykyisyys korostuvat. Liiketoiminnan ohjauksen keinoin varmistetaan, että toiminta sopeutuu vastaamaan toimintaympäristöä. Syksyllä 2010 tehty jäänmurtosopimus mahdollistaa yhtiön toiminnan pitkäjänteisemmän suunnittelun. Sopimus kattaa jäänmurtopalvelujen tuottamisen viidellä perinteisellä murtajalla. Sopimus on kestoaltaan vähintään viisi vuotta sisältäen kaksi viiden vuoden optiota.

Meritaito Oy:n toimialana on vesiväylien hoito, kanavien käyttö ja kunnossapito, ympäristövahinkojen ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvät tehtävät, vesirakentaminen, suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut, merenmittaus sekä muut vesiväyliin ja vesirakentamiseen liittyvät tehtävät. Kilpailun avaamisohjelman mukaisesti valtion vesiväyläpalvelujen markkina on kilpailulle avoin vuoden 2013 alusta. Omistajaohjauksella varmistetaan yhtiön sopeutuminen kilpailun avaamiseen liittyviin ja muihin toimintaympäristön muutoksiin.

Perustettavan luotsausyhtiön (entinen Luotsausliikelaitos) toimintaan vaikuttaa suunnittelukaudella merkittävästi toimialalainsäädännön vireillä olevat muutokset. Kilpailun avaamista selvitetään. Luotsausyhtiön haasteena on toiminnan aktiivinen kehittäminen sekä kustannustehokkuuden lisääminen alentuneessa kysyntätilanteessa. Omistajaohjauksella varmistetaan sopeutuminen toimintaympäristön muutoksiin.

Keskeiset toimenpiteet

- Vakiinnutetaan osakeyhtiöihin sovellettavat hallinnointimenettelyt.
- Osakeyhtiöiden omistajastrategiat päivitetään.
- Yhtiöiden toimintaympäristöjen muutoksiin liittyviin haasteisiin kiinnitetään huomioita omistajaohjauksessa.

4.4 Tutkimus ja kehittäminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: **Hallinnonalan tutkimus- ja kehittämistoiminta tukee viestintää ja liikennettä koskevien toimenpiteiden toteuttamista.**

T&K- toiminta tukee liikenne- ja viestintäministeriön ja sen hallinnonalan strategisten linjausten, toiminnan tuottavuuden, tuotteiden ja palveluiden laadun sekä oman henkilöstön ja alan osaamisen kehittämistä. T&K:n tehtävänä on myös toimintaympäristön seuranta ja analysointi sekä tulevaisuuden ennakointi strategiatyön seuraavien kierrosten tueksi.

T&K jakaantuu pitkäjänteiseen strategiseen kehittämiseen ja ketterään selvitystoimintaan. Strateginen T&K johdetaan hallinnonalan keskeisistä liikenteen ja viestinnän yhteiskuntapoliittisista toimintastrategioista. Ketterä T&K sisältää selvityksiä, jotka kumpuavat toiminnan ajankohtaisista tarpeista. Strategiseen T&K- toimintaan sisältyy myös osavastuu alan osaamisen pitkäjänteisestä kehittämisestä.

Julkisen hallinnon tehtävänä on ennen kaikkea luoda markkinoille ja alan toimijoille edellytyksiä kehittää uusia tuotteita ja palveluja, oma T&K on katalysoivaa. Toisaalta LVM:n hallinnonalalla on myös kymmenien miljardien liikenneinfrastruktuurin omistajana ja operoijana suuri vastuu alan kehittämisestä innovaatioiden synnyttäjänä ja myös käyttöön soveltajana.

Keskeiset toimenpiteet

- Hallinnonalan sisäisen, kansallisen ja kansainvälisen rahoittajayhteistyön sekä verkottumisen avulla hyödynnetään niiden tuomat laatu- ja volyymiedut, vältetään päällekkäinen työ sekä käytetään hallinnonalan rahoja katalyyttina alan T&K-toiminnan suuntaamiseen. Pyritään muodostamaan entistä enemmän hallinnonalan yhteisiä ohjelmia ja tekemään enemmän yhteistyötä sidosryhmien kanssa näiden roolia vahvistamalla.
- Hankintoihin kehitetään yhteisiä toimintamalleja. Tavoitteena on samalla alan osaamisen ja innovatiivisuuden kehittäminen sekä yksityisen sektorin osallistumisen lisääminen. T&K- hankintojen perustana ovat laatu ja taloudellisuus, avoimuus ja syrjimättömyys.
- T&K on tuloksellista vasta sitten kun tulokset ovat muuttuneet innovaatioiksi ja näkyvät käytännön toiminnassa. Olennaista on tiedon ja tietämyksen kokoaminen asiantuntijaverkostojen avulla ja analysoimalla olemassa oleva tietämys. T&K -verkkopalveluilla, laajoilla, julkisilla tietovarannoilla, piloteilla ja demonstraatioilla sekä eri teemojen asiantuntijaverkostoilla on tässä suuri merkitys.
- Liikennealan tuottavuuden ja vaikuttavuuden kehittäminen edellyttää toimintatapojen uudistamista innovaatioita kannustaviksi sekä toimenpiteiden priorisointia. T&K:n avulla tunnistetaan toimintaympäristön muutospainheet. Uudistamalla liikennemallit ja -tietojärjestelmät luodaan valinnoille parempi perusta. Kehitetään uusia ja innovatiivisia toimintamalleja, tuotteita ja palveluja sekä käyttäjiä hyödyttäviä palvelukonsepteja.
- Ilmastonmuutoksen hillintä edellyttää lyhyellä aikavälillä keskittymistä uuden ajoneuvoteknologian, biopolttoaineiden ja älyliikenteen tarjoamiin mahdollisuuksiin. Pitkällä aikavälillä keinoina ovat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tietoyhteiskuntapalvelujen kehittäminen. T&K:n avulla tunnistetaan kustannustehokkaat keinot liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Tuetaan energiatehokkuutta lisäävien ja kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ratkaisujen käyttöönottoa. Tunnistetaan ilmastonmuutoksen vaikutukset liikenteeseen. Kehitetään liikenteen hinnoittelu ja verotus välineiksi, joilla vaikutetaan etenkin henkilöliikenteen liikkumistottumuksiin ja sitä kautta liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden paranemiseen. Edistetään ilmastovaikutuksiltaan myönteisten tieto- ja viestintäteknologioiden käyttöönottoa (esim. etäasiointi).
- Liikenneturvallisuus on perusoikeus, jossa tieliikenteessä pitkän aikavälin tavoitteena on enintään 100 liikennekuolemaa vuonna 2025 ja muissa liikennemuodoissa välittömänä tavoitteena on nollatoleranssi onnettomuuksien suhteen. T&K:n avulla tunnistetaan yleiset riskit ja tekijät, joihin vaikuttamalla liikenneturvallisuutta voidaan parantaa. Tuetaan liikenneturvallisuutta parantavien ratkaisujen käyttöönottoa hyödyntäen erityisesti älyliikenteen tarjoamat mahdollisuudet. Painotetaan turvallisuustiedon tehokasta kokoamista ja hyödyntämistä. Haetaan uusia toimintatapoja käsitellä ihmisen toiminnasta aiheutuvia riskejä ja näiden huomioon ottamista liikenneturvallisuustyössä.
- Liikenne- ja logistiikkamarkkinoiden toimivuuteen vaikuttamisen keskeisiä keinoja ovat liikennemarkkinoiden kilpailun avaaminen ja oikein suoritettu sääntely, joukkoliikenteen ostopalvelut sekä yritysten ja muiden toimijoiden kanssa tehtävä kehittämis-yhteistyö. T&K:n avulla tuetaan

liikennemarkkinoihin kohdistuvan lainsäädännön valmistelua ja vaikutusten seurantaan sekä kannustetaan markkinoita uusien ja innovatiivisten palvelukonseptien käyttöönottoon pilottihankkeiden avulla mm. edistämällä tavaravirtojen yhdistelyä ja kaupan sähköisten menettelyjen kehittämistä.

- Viestintämarkkinoiden toimivuuden keskeisimmät strategiset linjaukset koskevat huippunopeiden kiinteiden ja langattomien laajakaistayhteyksien kehittämistä, taajuuksien hallintaa ja tietoturvan kehittämistä. Ohjelmakaudella on tärkeää lisäksi peruspalvelujen turvaaminen kaikille koskien digitaalisia palveluja, Yleisradio Oy:n julkista palvelua ja kotimaista sisältötuotantoa sekä postin palveluja. T&K:n avulla edistetään kansallisen Laajakaista kaikille - hankkeen toteutumista selvittämällä laajakaistayhteyksien nopeuksia, tekniikoita ja rahoitusmalleja. Viestintäympäristön turvallisuuden parantamisessa asetetaan erityinen painoarvo lasten ja nuorten mediakäyttäytymiseen. Esteettömälle viestintäympäristölle kehitetään indikaattorit. Varmistetaan radiotaajuuksien tehokas käyttö eri tarkoituksiin (media, matkaviestimet, älyliikenteen tarpeet jne.) toteuttamalla päätöksenteon taustaksi ja tueksi taajuuskysymyksiin liittyviä selvityksiä. Peruspalvelujen osalta tehdään postipalvelujen laatua arvioiva seurantatutkimuksia sekä kaupallisten radiotoimilupamenettelyiden kartoituksia ja arviointeja.
- Liikenteen ja viestinnän toimintavarmuuden haasteet kohtaavat liikenteen ohjaus- ja informaatiotoiminnoissa. Neliporrasperiaatteen ja älyliikenteen kehittämisen edellytyksenä ovat tehokkaat, käyttäjäystävälliset ja turvalliset, luottamusta herättävät viestintäverkot päätelaitteineen. T&K:n avulla toteutetaan kansallisen tietoturvastrategian selvitykset sekä kehitetään älyliikenteen tietoliikennettä turvaavia ratkaisuja.

4.5 Valtiokonsernin yhteiset kehittämishankkeet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: **Hallinnonalan toiminnan tuottavuutta parannetaan. Tieto- ja viestintäteknologiaa käytetään tehokkaasti hyväksi tuottavuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi.**


4.5.1 Tuottavuusohjelma


Ministeriö on sitoutunut vuosien 2006 ja 2009 kehyspäätöksissä vahvistettuihin henkilöstön vähentämistavoitteisiin osana valtionhallinnon tuottavuusohjelmaa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan henkilöstön vähentämistavoite on 696 henkilötyövuotta.

Suunnitelmakaudelle ajoittuu yhteensä 89 henkilötyövuoden vähentämistavoitteet. Vähennystavoitteet kohdistuvat Liikennevirastoon (suunnitelmakauden vähennystavoite 46 htv), Viestintävirastoon (12 htv) ja Ilmatieteen laitokseen (31 htv). Tuottavuusohjelman toteuttamiseksi on olennaista suunnitella, mitä tehdään itse ja mitä ostetaan. Oman henkilöstön työpanos keskitetään niille osaamisalueille, jotka ovat virastojen perustehtävien kannalta tärkeimpiä. Hallinnollisissa palveluissa tullaan entistä enemmän käyttämään ostopalveluja. Muun muassa kansainvälisen sääntelyn myötä virastoille ja laitoksille on tulossa uusia tehtäviä yhteensä n. 100 henkilötyövuotta vastaava määrä. Valtioneuvoston 26.3.2009 tekemän kehyspäätöksen mukaan sektoritutkimuslaitosten (Ilmatieteen laitos) henkilötyövuosien vähennyksiä ei kohdisteta toimintaan, joka rahoitetaan valtion ulkopuolisella rahoituksella tai sitä tukevilla Tekesin tai Suomen Akatemian rahoituksilla.

Taulukko 4. Tuottavuustoimenpiteiden htv-vaikutukset liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vuosina 2007–2015.

	VÄHENNYKSET (htv)									Yhteensä
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot										
Liikenne- ja viestintäministeriö	-3	-3	-1	0	0	0	0	0	0	-7
10. Liikenneverkko										
Liikennevirasto	-90	-19	-53	-146	-36	-11	-14	-13	-8	-551
				-160	-1					
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta										
Liikenteen turvallisuusvirasto	-4	-37	-2	-1	-2	0	0	0	0	-46
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen										
Viestintävirasto	-2	-1	-1	-1	-3	0	-11	-1	0	-20
50. Tutkimus										
Ilmatieteen laitos	-6	-6	-7	-8	-10	-6	-10	-8	-7	-70
			-1	-	-1					
Merentutkimuslaitos	-1	-1								-2
Vähennykset yhteensä	-106	-67	-65	-316	-53	-17	-35	-22	-15	-696

 Vanhat tuottavuustoimenpiteet 2007–2011
(kehyspäätös 23.3.2006)

 Uudet tuottavuustoimenpiteet 2009–2015
(kehyspäätös 26.3.2009)

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenneviraston toimintaa tehostetaan sovittujen tuottavuustoimenpiteiden mukaisesti liikennehallinnon virastouudistuksen seurauksena syntyneitä synergiaetuja hyödyntämällä.
- Viestintävirasto toteuttaa suunnittelukauden aikana televisiomaksutoimintojen ja -prosessien tehostamistoimia. Lisäksi tehostetaan tukitoimintoja. Tehostaminen tapahtuu luonnollista poistumaa hyödyntämällä ja viraston työntekijöiden osaamista kehittämällä (moniosaaminen).
- Ilmatieteen laitoksessa toteutetaan muun muassa sektoritutkimuksen kehittämistä ja yleisiä toimintojen tehostamista koskevia kehittämistoimenpiteitä.
- Viestintävirastolle ja Ilmatieteen laitokselle vuoden 2011 talousarviossa kohdennetut, SADe-ohjelman toimenpiteiden toteuttamisesta valtionhallinnossa johtuvat vähennystavoitteet toteutetaan tukitoimintojen tehtäviä uudelleen järjestämällä.

4.5.2 Alueellistaminen

Kesäkuussa 2009 tehdyn päätöksen mukaan Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastoista sijoitetaan yhteensä 245 henkilötyövuotta Lappeenrantaan ja Rovaniemelle vuoden 2015 loppuun mennessä. Virastoissa on laadittu alueellistamissuunnitelmat, jotka sisältävä keskeiset periaatteet alueellistamisen toteuttamiseen. Lähtökohtana on täyttää alueellistamispäätös hyvää henkilöstöpolitiikkaa noudattaen. Alueellistamisen toimeenpanossa hyödynnetään mahdollisimman paljon Valtiokonttorin henkilöstöpalvelut -yksikön palveluita ja valtiokonsernin muita tarjolla olevia tukikeinoja. Hankkeiden hallitun läpiviennin toteuttaminen vaatii hallinnonalan strategisen henkilöstösuunnittelun terävöittämistä. Alueellistamisen läpivienti aiheuttaa virastoille tehtyjen selvitysten mukaan yhteensä jopa 44 milj. euron lisäkustannukset.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikennevirasto toteuttaa laadittua alueellistamissuunnitelmaa siten, että virastosta sijoitetaan 40 henkilötyövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja 90 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä Lappeenrantaan.
- Liikenteen turvallisuusvirasto toteuttaa laadittua alueellistamissuunnitelmaa siten, että virastosta sijoitetaan 40 henkilötyövuotta vuoden 2013 loppuun mennessä ja 55 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä Rovaniemelle sekä 20 henkilötyövuotta vuoden 2015 loppuun mennessä Lappeenrantaan.

4.5.3 *Konsernipalvelujen käytön lisääminen*

Hallinnonalalla otetaan käyttöön valtionhallinnon yhteisiä palveluratkaisuja sekä osallistutaan aktiivisesti näiden palveluiden kehittämiseen. Sähköinen tilaustenhallintajärjestelmä on otettu käyttöön koko hallinnonalalla vuoteen 2012 mennessä. Suunnitelmakaudella hallinnonalalla liitytään valtiokonsernin yhteiseen talous- ja henkilöstöhallinnon KIEKU-tietojärjestelmään. KIEKUn käyttöönotto aiheuttaa hallinnonalalle n. 3,3 milj. euron lisäkustannukset. Järjestelmien käyttöönottojen yhteydessä kiinnitetään huomiota myös toimintaprosessien linjakkuuteen ja tehokkuuteen sekä arvioidaan hallinnon sisäisen yhteistyön mahdollisuudet. Suunnitelmakaudella siirrytään tietohallinnon palveluiden osalta yhä enenevässä määrin käyttämään Valtion IT-palvelukeskuksen tarjoamia konsernipalveluita. Aktiivista tilojen hallintaa tehostetaan. Hallinnollisten prosessien yhtenäistämisen virastojen sisällä ja valtiokonsernin yhteisten palvelujen hyödyntäminen parantavat tuottavuutta ja palveluja, säästävät toimintamenoja sekä mahdollistavat resurssien vapauttamisen ydintoimintaan ja sen tukemiseen. Uusien toimintatapojen toteuttaminen sekä valtion yhteisten palvelujen käyttöönotto ovat kuitenkin suuria ponnistuksia ja ne vaativat paljon työtä. Tuottavuushyödyt ja säästöt toteutuvatkin pääosin suunnitelmakauden loppupuolella ja sen jälkeen ja realisoituvat enemmänkin valtiokonserni- kuin hallinnonalatasolla.

Keskeiset toimenpiteet

- Hankintatoimen tehostamista jatketaan suunnittelukauden alkuun mennessä käyttöön otetun sähköisen tilausten hallintajärjestelmän avulla.
- Hallinnonalalla otetaan käyttöön valtion yhteinen talous- ja henkilöstöhallinnon KIEKU-järjestelmä.
- Suunnitelmakaudella siirretään tietohallintotoimintoja tarkoituksenmukaisilta osiltaan Valtion IT-palvelukeskukseen.
- Hallinnonalalla toteutetaan valtionhallinnon tietohallintostrategian mukaisia kehittämistoimenpiteitä. Niillä tuetaan tietohallintotoimintojen sekä -ratkaisujen tuottavuutta ja vaikuttavuutta, kytketään tietohallinnon ohjaus kiinteämmin toiminnan ja talouden suunnitteluun sekä tulohajaukseen, edistetään yhteisiä hankkeita sekä palveluiden hankintaa ja arvioidaan vaihtoehtoisia tietohallintopalveluiden tuottamismuotoja.
- Hallinnonalan tietohallinnon infra- ja järjestelmärakenteita yksinkertaistetaan ja kehitetään siten, että kustannustehokkuus paranee.
- Tilankäytön tehokkuutta seurataan yhdenmukaisella ja vertailukelpoisella tavalla. Muutostilanteissa pyritään ratkaisuihin, jotka tehostavat tilankäyttöä ja pienentävät energiankulutusta.

4.5.4 *Julkisen tiedon saatavuus*

Eri hallinnaloilla on käynnissä julkisen tiedon saatavuuteen tähtäviä hankkeita ja työryhmiä. Julkisen tiedon avaamisella luodaan innovaatioita ja uusia digitaalisia palveluita helpottamaan kansalaisten ja yritysten arkea. Yrityksille ja yhteisöille tietovarantojen avaaminen luo liiketoimintamahdollisuuksia. Julkisen sektorin tehtävä on luoda sellaiset rajapinnat, että tieto on vapaasti saatavana itsepalveluperiaatteella konekielisessä muodossa. Lisäksi tarvitaan selkeät ja yhdenmukaiset käyttöehdot. Tiedon luovutuksen tulee olla helppoa ja kustannuksiltaan alhaista. Vapaasti saatavilla oleva aineisto olisi raakadataa, mutta räätälöinnistä ja tietojen poiminnasta voitaisiin periä tietopalvelumaksu. Edetessään tiedon avaamista tarkastelevat hankkeet voivat aiheuttaa muutoksia hallinnonalan virastojen ja laitosten suunnitelmakauden tulorakenteisiin ja rahoitustarpeisiin.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenne- ja viestintäministeriö toimii aktiivisesti julkisen tiedon avaamisen edistämiseksi mm. edistämällä Julkinen data -oppaan suosituksia ja Digitaalisen agendan 2011-2020 toimenpiteitä.
- Laaditaan yhteistyössä hallituksen hyväksyttäväksi valtioneuvoston periaatepäätös julkisten tietovarantojen avaamista ja saatavuutta edistävästä linjauksista ja toimista.
- Vaikutetaan EU:n digitaalistrategian toimiin PSI-direktiivin uudelleentarkastelussa ja INSPIRE-direktiivin kansallisen toteutuksen edistämiseen.
- Tuetaan viraston ja laitosten edellytyksiä toteuttaa rajapintapalveluja konemuotoisen datan tarjontaan sekä yhdenmukaisia käyttöehtoja.

- Arvioidaan tiedon avaamisesta aiheutuvat muutokset virastojen ja laitosten tulorakenteisiin ja rahoitustarpeisiin.

4.5.5 Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaaminen

Ministeriö ohjaa ja valvoo hallinnonalansa varautumiseen ja huoltovarmuuteen sekä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiseen liittyvien tehtävien toteuttamista ja näiden edellyttämän toimintakyvyn kehittämistä hallinnonalallaan.

Ministeriö johtaa varautumista ja turvallisuutta käsittelevän hallituksen strategian mukaisesti hallinnonalansa varautumista sekä siihen liittyvää tutkimusta, toiminnanohjausta ja lainsäädännön valmistelua. Elintärkeiden toimintojen turvaaminen edellyttää strategian periaatteiden johdonmukaista toimeenpanoa valtakunnallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Ministeriö seuraa toimialaansa kuuluvien varautumis- ja huoltovarmuustehtävien toteuttamista ja toimeenpanoa ja raportoi niistä strategian mukaisesti.

Keskeiset toimenpiteet

- Hallinnonalan varautumisen ja kriisijohtamisen valmiustasoa tehostetaan ja kehitetään.
- Hallinnonalan virastot ja laitokset määrittelevät tarvittavat varautumiseen liittyvät toimenpiteet toimialallaan. Virastojen ja laitosten tulee toteuttaa tieto- ja asiakirjaturvallisuuden varmistamiseen liittyvät toimenpiteet ottaen huomioon lainsäädännössä ja valtiovainministeriön ohjeissa asetetut tavoitteet ja periaatteet.
- Ministeriö huolehtii hallinnonalansa häiriötilanteiden hallinnan edellyttämien toimivaltuuksien turvaamisesta tarvittavin säädösmuutoksia.
- Ministeriö seuraa hallinnonalallaan toimialaansa liittyvän suorituskyvyn kehittämistä. Kansallisissa varautumisjärjestelyissä otetaan huomioon kansainvälisen kehityksen seurauksena syntyvät mahdollisuudet ja epävarmuustekijät.
- Hallinnonalalla järjestetään häiriö- ja kriisitilanteiden toimintaharjoituksia henkilöstön kouluttamiseksi sekä suorituskyvyn testaamiseksi ja kehittämiseksi.
- Hallinnonalan tilannekeskuksia kehitetään tuottamaan tehokkaasti varoituksia, informaatiota ja tilannekuvaa toimialaan kohdistuvien häiriötilanteiden aikana. Ilmatieteen laitos tuottaa LUOVA- hankkeen kautta luonnononnettomuuksia koskevia varoituksia yhteiskunnan eri sektoreiden käyttöön.

4.6 Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö

Viestintä ja sidosryhmätyö ovat osa strategista johtamista ja ne edistävät ministeriön ja sen hallinnonalan tavoitteiden toteutumista. Viestintä vahvistaa ministeriön, hallinnonalan sekä sidosryhmien valmiuksia keskustella, osallistua ja ottaa kantaa valmisteilla oleviin asioihin ja päätöksentekoon. Avoin, ennakoiva viestintä ja vuorovaikutteinen sidosryhmätyö ovat viestinnän lähtökohtia koko hallinnonalalla. Kaikissa virastoissa on ajantasainen viestintästrategia.

Keskeiset toimenpiteet

- Viestintä ja sidosryhmätyö kytketään entistä kiinteämmäksi osaksi tulosohjausta, asioiden valmistelua ja toimintaprosesseja.
- Viestinnän toimintoja kehitetään niin, että ne tukevat parhaalla mahdollisella tavalla ministeriön ja hallinnonalan strategisia tehtäviä.
- Ministeriössä ja hallinnonalalla jatketaan verkkoviestinnän ja sähköisten julkaisukanavien kehittämistä. Hallinnonalan virastot selvittävät mahdollisuuksia sosiaalisen median palveluiden aiempaa aktiivisempaan hyödyntämiseen osana toiminnan avoimuutta ja asioiden valmistelua. Kaikissa virastoissa on laadittu sosiaalisen median ohje.

4.7 Rahoitus (sis. esitys kehysten tarkistamiseksi)

Taulukko 5. Rahoitus ja esitys kehysten tarkistamiseksi

kehysten ylittävät esitykset (kehusehdotukset)				
kehysten sisällä tehtävät muutokset				
(1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	418 453	433 602	361 725	340 640
01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	23 491	23 491	23 491	23 491
Eurocontrol jäsenmaksu siirto momentilta 31.20.01	-3 000	-3 000	-3 000	-3 000
Virkasiirto 1 htv momentilta 31.10.01	87	87	87	87
21. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusmääräraha	784	1 627	2 303	2 303
Esitys kehyslisäykseksi: KIEKU-tietojärjestelmän käyttöönotto	500	2 600	200	
29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisäveromenot	395 649	408 042	337 889	317 004
Siirto momentille 31.30.66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimusten tarkistaminen		-187	-187	-187
40. Eräät valtionavut	942	942	942	942
50. Tutkimus	41 954	42 099	40 784	40 784
01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot	41 954	39 099	40 784	40 784
Esitys kehyslisäykseksi: Suurteholaskennan kehittäminen		3 000		

KIEKU-tietojärjestelmän käyttöönotto

Valtiokonsernin yhteinen KIEKU-tietojärjestelmä otetaan hallinnonalalla käyttöön vuoden 2014 alussa. KIEKUn käyttöönotto aiheuttaa hallinnonalalle n. 3,3 milj. euron lisäkustannukset. Lisäkustannusten suuruus perustuu Valtiokonttorin arvioon.

Suurteholaskennan kehittäminen

Ilmatieteen laitoksen toimintamenoihin esitetään vuodelle 2013 3 milj. euroa lisäystä. Määräraha-tarve aiheutuu Ilmatieteen laitoksen tarpeesta uusia sää- ja ilmastomallinnuksen suurteholaskentakapasiteettia. Hankkeen toteutus turvaa laitoksen toiminnan tarvitseman konekapasiteetin ja kattaa lisääntyneen laskentakapasiteettitarpeen lakisääteiset turvallisuusvaatimukset. Ilmatieteen laitoksen toiminta on täysin riippuvainen suurteholaskentakapasiteetista ja tämän vuoksi hanke on erittäin merkittävä laitoksen toiminnan jatkuvuuden ja laadun turvaamisessa.

5. RESURSSIT

5.1 Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen

Hallinnonalalle on resursoitu suunnitelmakauden alussa 2822 henkilötyövuoden työpanos. Suunnitelmakauden aikana toteutettavien tuottavuustoimenpiteiden myötä henkilötyöpanos laskee 2750 henkilötyövuoteen vuoden 2015 loppuun mennessä.

Taulukko 6. Hallinnonalan työpanos 2012–2015

henkilötyövuotta	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot				
Liikenne- ja viestintäministeriö	177	177	177	177
10. Liikenneverkko				
Liikennevirasto	636	622	609	601
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta				
Liikenteen turvallisuusvirasto	516	516	516	516
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen				
Viestintävirasto	245	234	233	233
50. Tutkimus				
Ilmatieteen laitos	619	609	601	594
Yhteensä	2822	2787	2765	2750

Suunnitelmakaudella panostetaan erityisesti johtamiseen ja esimiestyöhön liittyvien taitojen kehittämiseen. Hallinnollisten prosessien virtaviivaistaminen ja valtiokonsernin yhteisten palvelujen käytön lisääminen mahdollistavat resurssien vapauttamisen ydintoimintaan ja sen tukemiseen. Virastojen ja laitosten omaa asiantuntemusta tuetaan erityisasiantuntemuksen sekä rutiininomaisten tehtävien osalta tarvittavissa määrin markkinoilta hankittavilla palveluilla. Ministeriön, virastojen ja laitosten yhteistyötä kehittämällä hyödynnetään hallinnonalan sisäistä osaamista. Alueellistamisen kohteena olevia virastoja tuetaan käytettävissä olevin keinoin ja etsitään parhaita käytäntöjä sovitujen muutosten läpivientiin, siten että henkilöstön työtyytyväisyys pysyy hyvällä tasolla. Hallinnonalalla seurataan säännöllisesti henkilöstön työtyytyväisyyttä ja työhyvinvointia sekä esimiestyötä. Suunnitelmakauden alussa otetaan hallinnonalalla käyttöön nykyistä laajemmat työtyytyväisyyden mittarit osaksi virastojen ja laitosten tulosojausta. Valtion yhteisen talous- ja henkilöstöhallintojärjestelmän KIEKUn tarjoamat henkilöstöhallinnon prosesseja tukevat toiminnot otetaan käyttöön soveltuvin osin. Henkisten voimavarojen hallintaa ja kehittämistä tukee hallinnonalan yhteinen ohjausryhmä.

5.2 Rahoitus

Hallinnonalalle esitetään peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 1,785 milj. euroa/vuosi (ilman arvonlisäveromenoja) ja kehysesidotuksen mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 1,862 milj. euroa/vuosi (ilman arvonlisäveromenoja).

Taulukko 7. Peruslaskelman ja kehysesityksen vertailu

(1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
Hallinnonalan peruslaskelma (ilman ALV)	1 890 677	1 898 629	1 709 778	1 639 289
Hallinnonalan kehysesitys (ilman ALV)	1 915 177	2 008 179	1 813 678	1 716 989
Erotus (ilman ALV)	24 500	109 550	103 900	77 700

Taulukko 8. Verot ja veronluonteiset tulot

Alla olevaan laskelmaan on sisällytetty lentoliikenteen valvontamaksuun, väylämaksuun ja katsastustoiminnan valvontamaksuun esitetyt korotukset.

Osasto 11 Verot ja veronluonteiset tulot (1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
Lästimaksut	800	800	800	800
Ratavero	21 500	21 800	22 100	22 100
Eräät viestinnän maksut	5 200	5 200	5 200	5 200
Lentoliikenteen valvontamaksu	7 800	7 800	7 800	7 800
Väylämaksut	78 300	79 000	79 700	79 700
Katsastustoiminnan valvontamaksu	8 700	8 700	8 700	8 700
Yhteensä	122 300	123 300	124 300	124 300

Taulukko 9. Sekalaiset tulot

Osasto 12 Sekalaiset tulot (1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
Liikenneviraston tulot	48 401	43 426	2 600	2 600
Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan muut tulot	58	58	58	58
Yhteensä	48 459	43 484	2 658	2 658

Peruslaskelma

Liikenne ja viestintä 2015 -suunnitelman peruslaskelman pohjana ovat valtioneuvoston 30.3.2010 antama kehyspäätös, jota on tarkistettu ottaen huomioon vuoden 2010 lisätalousarviot, vuoden 2011 talousarvioesitykseen sisältyvät kertaluonteiset päätökset sekä hallituksen muutoin tekemät ratkaisut. Lisäksi peruslaskelmaan on sisällytetty bruttobudjetoitavien tulojen korotuksia vastaavat menonlisäykset.

Taulukko 10. Hallinnonalan peruslaskelma

(1 000 euroa)	Peruslaskelma			
	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	415 507	409 402	340 779	325 920
10. Liikenneverkko	1 573 479	1 554 582	1 390 370	1 319 881
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta	47 465	47 866	47 866	47 866
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	185 119	214 579	186 579	186 579
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	20 356	19 356	20 356	20 356
50. Tutkimus	41 954	39 099	40 784	40 784
Yhteensä (ml. ALV)	2 283 880	2 284 884	2 026 734	1 941 386

Kehysehdotus

Taulukko 11. Hallinnonalan kehysehdotus

(1 000 euroa)	Kehysehdotus			
	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot				
<i>KIEKU-tietojärjestelmän käyttöönotto</i>	500	2 600	200	
10. Liikenneverkko				
<i>Seinäjoen-Oulu -ratahankkeen tehokas toteuttaminen</i>	10 000	90 000	90 000	64 000
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut				
<i>Kaukojunien palvelutason säilyttäminen</i>	13 700	13 700	13 700	13 700
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen				
<i>NCSA-tehtävien hoito</i>	300	250		
50. Tutkimus				
<i>Suurteholaskennan kehittäminen</i>		3 000		
Kehysehdotus yhteensä	24 500	109 550	103 900	77 700

Kehysehdotuksen yksityiskohtaisemmat perustelut on esitetty luvuissa 2,7, 3.11 ja 4.7.

5.3 Omaisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan omaisuus oli vuoden 2009 lopussa noin 19,4 miljardia euroa. Vuoden 2010 lopussa omaisuuden arvioidaan olevan 19,1 miljardia euroa.

Suurimman osan omaisuudesta muodostavat maa- ja vesirakenteet, maa-alueet, vesiväylät ja kanavat sekä yhtiöiden omistukset.

Taulukko 12. Tase vuonna 2009 ja tase-ennuste vuosille 2010 ja 2011 käytettävissä olevan rahoituksen mukaan sekä ennuste vuosille 2012–2015 peruslaskelman mukaan.

taseen loppusumma 31.12. milj. euroa	2009 Tilin- päätös	2010 Tilin- päätös- ennuste	2011	2012	2013	2014	2015
Liikenne- ja viestintäministeriö	610,2	396,6	401,1	401,1	401,1	401,1	401,1
Liikennevirasto	18719,0	18707,0	18632,0	18517,0	18472,0	18508,0	18258,0
Liikenteen turvallisuusvirasto	16,3 ⁸	14,5	16,0	16,5	17,0	16,0	14,0
Viestintävirasto	10,8	11,2	11,6	12,5	13,0	12,3	11,6
Ilmatieteen laitos	16,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,5
Yhteensä	19 372,3	19 146,3	19 077,7	18 964,1	18 920,1	18 954,4	18 702,2

5.4 Toimitilat

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen ja laitosten toimitilat sijaitsevat ministeriötä ja Viestintävirastoa lukuun ottamatta valtion toimitilastrategian linjausten mukaisesti kallemman keskusta-alueen ulkopuolella. Toimitilojen järjestäminen Liikenteen turvallisuusviraston ja Liikenneviraston alueellistettaville toiminnoille Rovaniemellä ja Lappeenrannassa on käynnissä yhteistyössä valtion muiden toimijoiden ja kaupunkien kanssa synergiaetujen saamiseksi. Toimivat työskentelytilat moderneine viestintäyhteyksineen parantavat työn tehokkuutta ja alentavat kustannuksia. Alueellistamista toteutettaessa matkustusta korvaavien teknisten ratkaisujen luomiseen ja hyödyntämiseen kiinnitetään erityistä huomiota, ja hajasijoitettavien virastojen toimintakulttuuri pyritään rakentamaan jo alun alkaen uusien teknologioiden varaan niin pitkälti kuin se organisaati-

⁸ 1.1.2010 toteutetun liikennehallinnon virastouudistuksen vuoksi vuoden 2009 tasearvo perustuu arvioon.

on vuorovaikutukselliset tarpeet huomioon ottaen on mahdollista. Hallinnonalan poikkeusolojen suojattujen tilojen tarve selvitetään.

Viestintäviraston vuokrasopimus Ruoholahdessa päättyy suunnittelukaudella. Viestintävirasto on arvioinut sijoittautumiseensa liittyviä vaihtoehtoja. Viraston arvion mukaan vuokrasopimuksen jatkaminen nykytoimitiloissa olisi viraston erityistarpeet huomioon ottaen kustannustehokkain ja edullisin ratkaisu. Jatkamalla nykyisissä toimitiloissa vältettäisiin myös merkittävät kertaluontoiset lisäkustannukset, jotka syntyisivät koko viraston muutossa. Mahdolliseen muuttoon liittyvien lisäkustannusten arvioidaan olevan nykyhintatasossa n. 1,2 milj. euron.

6. LIITTEET

Liite 1: Hallinnonalan määrärahatasot vuosina 2012–2015

kehymisen ylittävät esitykset (kehusehdotus)				
kehymisen sisällä tehtävät muutokset				
(1 000 euroa)	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	418 453	433 602	361 725	340 640
01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	20 578	20 578	20 578	20 578
Eurocontrol jäsenmaksu siirto momentilta 31.20.01	-3 000	-3 000	-3 000	-3 000
Virkasiirto 1 htv momentilta 31.10.01	87	87	87	87
21. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusmääräraha	1 284	4 227	2 503	2 303
Esitys kehyslisäykseksi: KIEKU-tietojärjestelmän käyttöönotto	500	2 600	200	
29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisäveromenot	395 649	407 855	337 702	316 817
Siirto momentille 31.30.66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimusten tarkistaminen		-187	-187	-187
Esitys kehyslisäykseksi	2 446	21 600	20 746	14 720
40. Eräät valtionavut	942	942	942	942
10. Liikenneverkko	1 583 479	1 644 582	1 480 370	1 383 881
01. Liikenneviraston toimintamenot	86 304	85 674	85 089	85 089
Virkasiirto 1 htv LVM:lle mom. 31.01.01	-87	-87	-87	-87
20. Perusväylänpito	909 350	909 027	909 027	909 027
Väylämaksun muutos	9 000	9 000	9 000	9 000
Siirto momentille 31.30.66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimusten tarkistaminen		-813	-813	-813
35. Valtionavustus länsimetron rakentamiseen	34 974	49 387	63 691	40 415
41. Valtionavustus eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon	1 000	1 000	1 000	1 000
50. Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen	13 000	13 000	13 000	13 000
76. Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset	28 350	28 350	28 350	28 350
77. Väyläverkon kehittäminen	164 200	198 000	266 400	220 300
Siirto momentilta 31.30.78 (varaus seuraavan hallituksen selontekoon)			94 300	94 300
Esitys kehyslisäykseksi: Seinäjoki-Oulu -ratahankkeen tehokas toteuttaminen	10 000	90 000	90 000	64 000
78. Eräät väylähankkeet	296 754	304 944	39 113	1 900
79. Elinkaarirahoitushankkeet	49 547	55 200	74 700	84 800
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta	47 465	47 866	47 866	47 866
01. Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenot	47 465	47 866	47 866	47 866
Siirto momentilta 31.01.01. Eurocontrol jäsenmaksu	3 000	3 000	3 000	3 000
Katsastustoiminnan valvontamaksu	2 820	2 820	2 820	2 820
Lentoliikenteen valvontamaksu	1 400	1 400	1 400	1 400
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	198 819	228 279	200 279	200 279
42. Valtionavustus koulutuksesta	841	841	841	841
43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantaminen	84 236	84 236	84 236	84 236
46. Alusinvestointien ympäristötuki	2 000	28 000		
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	800	800	800	800
51. Luotsauksen hintatuki	4 200	4 200	4 200	4 200

63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	65 175	65 175	65 175	65 175
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	7 867	6 067	6 067	6 067
65. Junien kaukoliikenteen ostot	33 700	33 700	33 700	33 700
Esitys kehylisäykseksi: Kaukojunien palvelutason säilyttäminen	13 700	13 700	13 700	13 700
66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimukset		5 260	5 260	5 260
Siirto momentilta 31.01.29.		187	187	187
Siirto momentilta 31.10.20.		813	813	813
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	20 656	19 606	20 356	20 356
01. Viestintäviraston toimintamenot	7 806	7 756	7 506	7 506
Esitys kehylisäykseksi: NCSA-tehtävien hoito	300	250		
42. Sanomalehdistön tuki	500	500	500	500
44. Valtionavustus suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmien lähettämiseen ulkomaille	1 350	1 350	1 350	1 350
50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistaverkon rakentamiseen	11 000	10 000	11 000	11 000
50. Tutkimus	41 954	42 099	40 784	40 784
01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot	41 954	42 099	40 784	40 784
Esitys kehylisäykseksi: Suurteholaskennan kehittäminen		3 000		
Hallinnonalan kehusehdotus yhteensä	2 310 826	2 416 034	2 151 380	2 033 806
Hallinnonalan kehusehdotus yhteensä ilman alveja	1 915 177	2 008 179	1 813 678	1 716 989

(1 000 euroa)	Peruslaskelma			
	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	415 507	409 402	340 779	325 920
10. Liikenneverkko	1 573 479	1 554 582	1 390 370	1 319 881
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta	47 465	47 866	47 866	47 866
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	185 119	214 579	186 579	186 579
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	20 356	19 356	20 356	20 356
50. Tutkimus	41 954	39 099	40 784	40 784
Yhteensä (ml. ALV)	2 283 880	2 284 884	2 026 734	1 941 386

(1 000 euroa)	Kehusehdotus			
	2012	2013	2014	2015
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot				
<i>KIEKU-tietojärjestelmän käyttöönotto</i>	500	2 600	200	
10. Liikenneverkko				
<i>Seinäjäki-Oulu -ratahankkeen tehokas toteuttaminen</i>	10 000	90 000	90 000	64 000
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut				
<i>Kaukojunien palvelutason säilyttäminen</i>	13 700	13 700	13 700	13 700
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen				
<i>NCSA-tehtävien hoito</i>	300	250		
50. Tutkimus				
<i>Suurteholaskennan kehittäminen</i>		3 000		
Kehusehdotus yhteensä	24 500	109 550	103 900	77 700

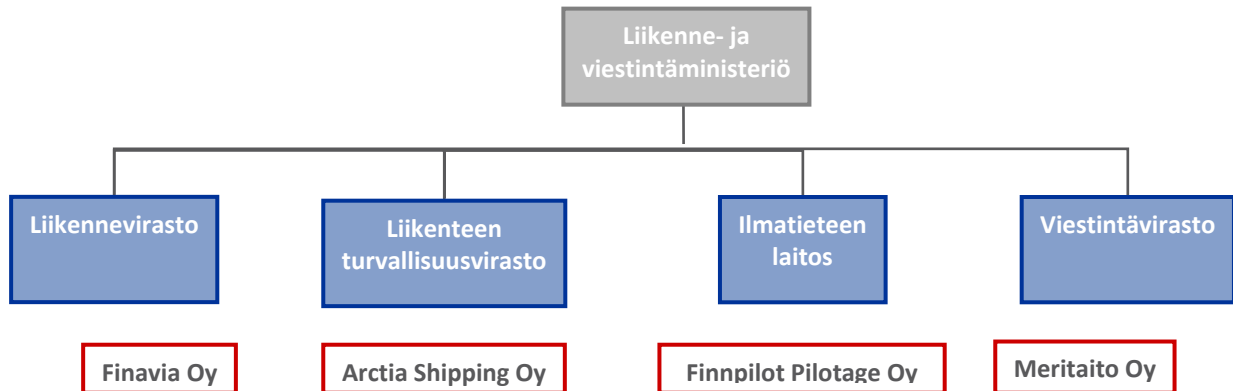
Liite 2: Liikenneverkon palvelutaso

Matka- ja kuljetukset toimivat turvallisesti ja häiriöttömästi hyvinvointia ja kilpailukykyä edistäen.					
	2009 toteutuma	2010 arvio	2011 tavoite	2012 TTS-peruslaskelma	2015 TTS-peruslaskelma
<i>Maanteiden pituus (km)</i>	78 250				
<i>Maanteiden päällystepituus (km)</i>	50 950				
<i>Kevyen liikenteen väylien pituus (km)</i>	5 566				
<i>Rataverkon pituus / liikennöidyn rataverkon pituus (km)</i>	5919/ 5801				
<i>Kauppamerenkulun väyläkilometrit</i>	3942				
<i>Muun vesiliikenteen väyläkilometrit</i>	12319				
<i>Talvisatamien määrä (kpl)</i>	23				
Ruuhkautuvat päätiet km, enintään	200	200	200	200	200
Kaksi- tai useampiraiteisen rataverkon suhteellinen osuus keskeisestä rataverkosta (%)	19	19	19	20	23
Radanpidosta johtuvat viivästykset kaukoliikenteessä, % (kaukoliikenteen junista myöhässä 5 min. määräasemalla)	4,36	9	4	4	4
Radanpidosta johtuvat viivästykset lähiliikenteessä (lähiliikenteen junista myöhässä lähtö- tai pääteasemalla 3 min. tai yli, %)	1,44	2	1,0	1,2	1,0
Nopean (≥ 160 km/h) rataverkon pituus (henkilöliikenne, km)	675	795	873	888	1 011
25 tonnin akselipainon sallivien kuljetusreittien pituus (tavaraliikenne, km)	392	790	790	815	895
Jäänmurtopalveluiden odotusaika (h) enintään	2,5	3,1	3,5	3,5	3,5
Ilman odotusta läpikäytyjen alusten osuus (%)	97	94	90-95	90-95	90-95
Alusliikennepalvelujen saatavuus, %	99,6	99,5	99,5	99,8	99,8
Väylien kunto mahdollistaa turvallisen päivittäisen liikkumisen ja tehokkaat kuljetukset					
Maantie- ja ratasillat kuntoluokissa huono ja erittäin huono, kpl, enintään	860	838	828	820	774
Päällystetyt tiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 450	3 400	4 000	4 400	5 500
Soratiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 070	2 700	3 000	3 000	3 300
Huonot ja erittäin huonot kevyen liikenteen väylät, km, enintään	240	320	320	320	320
Rataverkon kuntoindeksi (100=hyvä kunto)	89	89	88	86	84
Rataverkon yli-ikäinen päällysrakenne, km, (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään					
— rataiskot	285/953	260/890	250/850	360/840	350/750
— ratapölkkyt	159/983	210/870	150/850	100/850	150/950
Radan huonosta kunnosta johtuvat liikenneeräjoitukset (km), (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään	51/348	50/250	60/210	50/200	50/200
Kauppamerenkulun huonokuntoiset väylät (km), enintään	440	450	410	380	320
Tienkäyttäjien tyytyväisyys päteiden tilaan (1–5)	3,65	3,65	3,6	3,55	3,5
Tienkäyttäjien tyytyväisyys muun tieverkon tilaan (1–5)	2,93	2,76	3,0	2,95	2,9

Suomi on liikenneturvallisuukseltaan Euroopan viiden parhaan maan joukossa.					
	2009 toteutuma	2010 arvio	2011 tavoite	2012 TTS-peruslaskelma	2015 TTS-peruslaskelma
Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä Liikenneviraston toimin, kpl (perusväylänpito/kehittäminen)	44/6	32/9	28/14	20/14	18
Radasta aiheutuvat vahingot junaliikenteessä, kpl	4	2	5	5	5
Käytössä olevien tasoristeysten määrä valtion liikennöidyllä rataverkolla yhteensä, kpl	3 376	3 300	3 216	3 057	2 900
Kauppamerenkulussa tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä, kpl (neljän vuoden keskiarvo)	34	33	33	33	33
Merenmittauksen uudistaminen tärkeimmillä merikuljetusreiteillä, % (toteutusaste)	38	40	49	62	100
Tarkistusmitattujen kauppamerenkulun väylien osuus, %	88	81	93	95	100

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään. Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan					
	2009 toteutuma	2010 arvio	2011 tavoite	2012 TTS-peruslaskelma	2015 TTS-peruslaskelma
Sähköistetyn rataverkon osuus, % rataverkon pituudesta	52	52	52	53	55
Tieliikenteen pohjavesiriskit, km	109	103	105	99	92
Melulta suojattujen henkilöiden määrä, henkilöä/vuosi (perusväylänpito/kehittäminen)	270/270	1496/760	100/680	200/1000	200/800

Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatio 1.1.2012



Virastot ja laitokset

Liikennevirasto

vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävästä kehitystä. Liikennevirasto kehittää toimintaansa erityisesti koko liikennejärjestelmän näkökulmasta parantamalla liikennemuotojen yhteistoimintaa ja tuottavuusedellytyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto

vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää liikenteen turvallisuutta ja kestävästä kehitystä liikennejärjestelmässä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja.

Ilmatieteen laitos

tuottaa sääpalveluita ja fyysisiä meripalveluita maan yleisen turvallisuuden, liikenteen, elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Se hankkii ja ylläpitää luotettavaa tietoa ilmakehän ja merien fyysisestä tilasta ja kemiallisesta koostumuksesta sekä niiden vaikutuksista suomalaisen yhteiskunnan eri osa-alueilla ja kansainvälisesti sekä tekee ja edistää ilmatieteellistä tutkimusta, fyysikaalista merentutkimusta, polaarialueiden ja lähiavaruuden tutkimusta sekä muuta alaan läheisesti liittyvää tutkimusta.

Viestintävirasto

on sähköistä viestintää ja tietoyhteiskunnan palveluja edistävä ja valvova viranomaisvirasto. Se hoitaa viestinnän yksityisyyden suojan, tietoturvallisuuden ja varmennepalvelujen viranomaistehtäviä, ohjaa radiotaajuuksien käyttöä, antaa teknisiä määräyksiä ja koordinoi kansallista standardointia, valvoo viestintäverkkojen toimivuutta ja turvallisuutta, ohjaa televerkkojen numerointia ja myöntää Internetin fi-juuren alaiset verkkotunnukset. Viraston tehtäviin kuuluu viestintämarkkinoiden toimivuuden varmistaminen seuraamalla yritysten hinnoittelu- ja toimintavelvoitteiden toteutumista. Viraston tehtäviin kuuluu myös valtion televisio- ja radiorahastolain mukainen maksuhallinto sekä televisio- ja radiotoiminnan sisällön lainmukaisuuden valvonta. Viraston vastuulla on myös postitoiminnan valvonta.

Hallinnonalan osakeyhtiöt

Finavia Oyj

ylläpitää ja kehittää valtion lentoasemaverkostoa ja Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten sekä tarjoaa lennonvarmistuspalveluja Suomen ilmatilassa.

Arctia Shipping Oy

tuottaa jäänmurtopalveluja, monitoimialusten erikoispalveluja ja yhteysalusliikennepalveluja sekä muuta vesiliikennettä palvelevaa toimintaa Suomessa ja ulkomailla. Lisäksi osakeyhtiö harjoittaa alusten hoitopalvelu- ja rahtaustoimintaa kotimaassa ja ulkomailla.

Meritaito Oy

tuottaa vesiväylien hoitoa, kanavien käyttö- ja kunnossapitopalveluita, ympäristövahinkojen ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvät tehtäviä, vesirakentamista, suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita, merenmittausta sekä muita vesiväyliin ja vesirakentamiseen liittyviä palveluita.

Finnpilot Pilotage Oy

tukee toiminnallaan vesiliikenteen turvallisuutta, toimintaedellytyksiä ja kehittämistä luotsauspalveluilla.