



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka

Liikenne- ja viestintäministeriön
tulevaisuuskatsaus puolueille
10.9.2010



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 päivämäärä
10.9.2010

Julkaisun nimi

Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskuksaus puolueille 10.9.2010

Tekijät

kansliapäällikkö Harri Pursiainen, liikenneneuvos Petri Jalasto

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö, 14.1.2010

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisu 33/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-177-6
HARE-numero

Asiasanat

Viestintäpolitiikka, liikennepolitiikka, hallitusohjelma

Yhteyshenkilöt

Harri Pursiainen, Petri Jalasto

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskuksaus sisältää ne yhteiskunnalliset teemat, jotka ministeriön toimialalla vaativat hallitusohjelman tasoisia linjauksia kaudella 2011–2015. Teemoja on yhteensä 16. Näiden teemojen haasteisiin on esitetty ratkaisuvaihtoehtoja, jotka on kirjattu hallitusohjelmien muotoon: Edistyvän Suomen, Aktiivisen Suomen ja Rohkean Suomen hallitusohjelmat. Esitettyjä kolmea hallitusohjelmaa ei ole arvoitettu toistensa suhteen. Niistä voidaan myös koota eri tavoin painotettuja liikenne- ja viestintäpolitiikan kokonaisuuksia.

Toisessa osassa on tarkasteltu liikenteen ja viestinnän kehitysnäkymiä ja siinä selostetaan vaihtoehtojen sisältöä ja vaikutuksia teemoittain.

Tulevaisuuskuksausta ei ole käsitelty poliittisesti, eivätkä ministerit ole osallistuneet sen valmisteluun. Kuksaus tarjoaa vaihtoehtoisia ratkaisuja, mutta se ei edusta sellaisenaan ministeriön näkemystä.



Publiceringsdatum

10.9.2010

Publikation

Det digitala Finland, en ny trafikpolitik. Kommunikationsministeriets framtidsöversikt till partierna 10.9.2010

Författare

Kanslichef Harri Pursiainen, trafikrådet Petri Jalasto

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 14.1.2010

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets publikationer 33/2010

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-177-6

HARE-nummer

Ämnesord

Kommunikationspolitik, trafikpolitik, regeringsprogram

Kontaktpersoner

Harri Pursiainen, Petri Jalasto

Övriga uppgifter

Rapporten är på finska.

Sammandrag

Kommunikationsministeriets framtidsöversikt innehåller de samhällsteman på ministeriets ansvarsområde som kräver strategiska riktlinjer för regeringsprogrammet 2011–2015. Totalt är det fråga om 16 teman. För att svara på de utmaningar som ingår i de olika temana har ministeriet tagit fram alternativa lösningar som skrivits i form av att tre regeringsprogram med följande rubriker: Avancerande Finland, Aktiva Finland och Djärva Finland. De tre föreslagna regeringsprogrammets inbördes förhållande har inte värderats. Utifrån förslagen är det möjligt att sammanställa på olika sätt betonade helheter för trafik- och kommunikationspolitiken.

I framtidsöversiktens andra del granskas utvecklingsutsikter inom trafik och kommunikation och i den beskrivs också de olika lösningsmodellernas innehåll och verkningar enligt teman.

Framtidsöversikten har inte behandlats politiskt, och ministrarna har inte deltagit i beredningen av den. Översikten ger alternativa lösningar, men den representerar inte i sig ministeriets ståndpunkt.



Date
10 September 2010

Title of publication

Digital Finland, new transport policy. Report on future prospects by the Ministry of Transport and Communications to political parties, 10 September 2010

Author(s)

Harri Pursiainen, Permanent Secretary, Petri Jalasto, Senior Adviser

Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications, 14 January 2010

Publication series and number

Publications of the Ministry of Transport and Communications 33/2010

ISSN (online) 1795-4045
ISBN (online) 978-952-243-177-6
Reference number

Keywords

Communications policy, transport policy, Government Programme

Contact persons

Harri Pursiainen, Petri Jalasto

Other information

The report is in Finnish

Abstract

The report on future prospects by the Ministry of Transport and Communications discusses themes relating to society that require guidelines at the Government Programme level in the Ministry's sector during the period 2011-2015. The number of themes totals 16. The report puts forward possible solutions to address the challenges of each theme in the form of three different government programmes entitled Edistyvä Suomi ('Progressive Finland'), Aktiivinen Suomi ('Dynamic Finland') and Rohkea Suomi ('Decisive Finland'). No position is taken on any of these scenarios. Based on them, it is also possible to put together different entities with varying emphasis relating to transport and communications policies.

The second part of the report examines the development prospects of transport and communications and discusses the contents and impacts of each alternative according to theme.

The report has not been discussed in political terms, nor have ministers taken part in its preparation. It offers alternative solutions but does not represent the Ministry's view as such.

Esipuhe

Valtioneuvoston kanslia pyysi 14.1.2010 valtioneuvoston kansliapäälliköitä laatimaan tulevaisuuskatsauksen toimialaltaan puolueiden käyttöön vuoden 2011 hallitusneuvotteluita varten. Arvioiden pohjana oleva aikajakso on 2010-luku. Siksi vasta myöhemmin tulevaisuudessa reaalisoituvat ilmiöt eivät painotu katsauksessa.

Liikenteen ja viestinnän tulevaisuuskatsaus on laadittu virkatyönä ministeriössä. Siihen on pyydetty avoimesti ehdotuksia ja virikkeitä toimialan sidosryhmiltä keskustellen siitä valmistelun eri vaiheissa laajasti niiden kanssa. Katsauksessa on esitetty vaihtoehtoja, jotka eivät edusta liikenne- ja viestintäministeriön kantoja liikenne- ja viestintäpolitiikan kysymyksiin. Asiakirjaa ei ole valmisteltu ministereiden johdolla eikä sitä ole muutenkaan käsitelty poliittisesti.

Katsaus esittää ne yhteiskunnalliset teemat, jotka ministeriön toimialalla vaativat hallitusohjelman taseisia linjauksia. Teemoihin on esitetty erilaisia toimintavaihtoehtoja niitä keskenään arvottamatta.

Osa I esittää katsauksen ydinviestit kolmena liikenteen ja viestinnän hallitusohjelmana. Niistä voidaan koota eri tavoin painottuvia liikenne- ja viestintäpolitiikan kokonaisuuksia.

Edistynvä Suomi kehittäisi liikenne- ja viestintäpolitiikkaa maltillisesti nykypohjalta olemassa olevia vahvuuksia hyväksi käyttäen. Voimavarat säilyisivät nykytasolla ja ne myös suunnattaisiin pääosin entisellä tavalla.

Aktiivinen Suomi painottaisi liikenne- ja viestintäpolitiikkaa uudella tavalla. Muun muassa talouden rakennemuutoksen ja ilmastopolitiikan haasteisiin pyrittäisiin aktiivisesti vastaamaan teknologista kehitystä hyväksi käyttäen. Rahoitus säilytettäisiin pääosin nykytasolla, mutta sitä suunnattaisiin uusiin painopisteisiin.

Rohkea Suomi tekisi suurempia valintoja ja priorisoisi toimia vielä vahvemmin. Ohjelma vaatisi eräissä kohdin jonkin verran uutta rahoitusta. Lähtökohta olisi kuitenkin edelleen se, että toimet toteutetaan resursseja uudelleen kohdentamalla.

Osa II tarkastelee liikenteen ja viestinnän kehitysnäkymiä ja siinä selostetaan vaihtoehtojen sisältöä ja vaikutuksia.

Liitteenä on luettelo eräistä lisäkysymyksistä, joista laaditut muistiot julkaistaan ministeriön verkkosivuilla 18.10.2010 alkaen.

Liikenne- ja viestintäpolitiikkaan voitaisiin käyttää tuottavasti ja hyvinvointia luoden olennaisesti nykyistä enemmänkin yhteiskunnan voimavaroja. Niitä kuluisi mm. heikkenevän liikenneinfrastruktuurin kunnan palauttamiseen ja nykyaikaisen viestintäinfrastruktuurin rakentamiseen koko maahan. Julkisen talouden tilan huomioon ottaen tulevaisuuskatsaus on kuitenkin lähtenyt siitä, että resursseja ei ole osoitettavissa hallinnonalalle olennaisesti nykyistä enemmän. Toimintatapojen uudistaminen on mielekästä, vaikka resursseja olisi enemmänkin.

Toimitan tulevaisuuskatsauksen oheisena eduskuntapuolueiden käyttöön. Aineisto on saatavilla myös ministeriön verkkosivulla osoitteessa www.lvm.fi.

Liikenne- ja viestintäministeriössä 10. päivänä syyskuuta 2010



Harri Pursiainen
kansliapäällikkö

Sisältö

Esipuhe

Osa I Kolme liikenteen ja viestinnän hallitusohjelmaa: edistyvä Suomi, aktiivinen Suomi ja rohkea Suomi **3**

| | |
|---|----------|
| 1. Digitaalinen Suomi | 3 |
| 1.1 Kestävää tuottavuutta | 3 |
| 1.2 Hyvät viestintäverkot tukevat kilpailukykyä ja hyvinvointia | 4 |
| 1.3 Yleisradio Oy:n julkinen palvelu varmistetaan | 4 |
| 1.4 Luodaan edellytykset kotimaisille sisällöille | 5 |
| 1.5 Radiotaajuudet viestintäpolitiikan tehokkaaksi työkaluksi | 6 |
| 1.6 Postin peruspalvelut turvataan | 6 |
| 1.7 Viestintäpolitiikalla ilmastonmuutosta vastaan | 7 |
| 1.8 Viestinnän häiriötön toiminta varmistetaan | 7 |
| 2. Uusi liikennepolitiikka | 8 |
| 2.1 Kestävää tuottavuutta uudistuvalla liikennepolitiikalla | 8 |
| 2.2 Liikennepolitiikka tehokkaaksi priorisoinnilla | 9 |
| 2.3 Hinnoittelu ja rahoitus liikennepolitiikan välineiksi | 10 |
| 2.4 Liikenteen ilmastotyö on vastuuta tulevaisuudesta | 11 |
| 2.5 Liikennemarkkinoita kehittämällä palvelut paranevat | 12 |
| 2.6 Tehokas logistiikka parantaa kilpailukykyä | 13 |
| 2.7 Liikenneturvallisuus on perusoikeus | 14 |
| 2.8 Liikenteen toimintavarmuus taataan | 15 |

Osa II Suomi nousuun hyvillä yhteyksillä **16**

Liikenteen ja viestinnän toimintaympäristön kehitysnäkymät **16**

1. Digitaalinen Suomi – haasteita ja vaihtoehtoja **16**

2. Uusi liikennepolitiikka – haasteita ja vaihtoehtoja **26**

Liite: Luettelo katsauksista erityiskysymyksiin

Osa I Kolme liikenteen ja viestinnän hallitusohjelmaa: edistyvä Suomi, aktiivinen Suomi ja rohkea Suomi

1. DIGITAALINEN SUOMI

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

1.1 KESTÄVÄÄ TUOTTAVUUTTA

Tietoyhteiskuntapolitiikalla parannetaan yritysten ja julkishallinnon tuottavuutta, kansalaisten palveluita ja hyvinvointia sekä edistetään demokratiaa ja maan kilpailukykyä.

Tietoyhteiskunnan kehittämistä jatketaan koordinoimalla sitä kansallisesti ja osallistumalla yhteistyöhön EU:ssa.

Tietoyhteiskuntatyötä sovitetaan yhteen hallinnon ja elinkeinoelämän edustajista koostuvassa tietoyhteiskuntaneuvostossa, joka pitää yllä ja seuraa kansallista tietoyhteiskuntastrategiaa. Perustetaan tietoyhteiskunta-asioiden sihteeristö.

Laaditaan ministeriöiden johdolla ja tietoyhteiskuntaneuvoston koordinoimana kaikkien hallinnonalojen älystrategiat.

Julkisen hallinnon tietohallintoa kehitetään.

Rohkaistaan korkeakouluja ja tutkimuslaitoksia tietoyhteiskunnan tutkimus- ja kehitystyöhön.

Hallitus edistää digitaalista Suomea osana digitaalista Eurooppaa. Yritysten ja hallinnon tuottavuutta sekä kansalaisten palveluita parannetaan. Edistetään hyvinvointia, demokratiaa ja maan kilpailukykyä.

Ministeriöiden tehtäviin lisätään toimialansa digitaalisen kehityksen ohjaus ja kehittäminen.

Perustetaan digitaalisen Suomen ministerivaliokunta sovittamaan yhteen hallinnonalojen työtä.

Ministerivaliokunnan ohjauksessa kaikki ministeriöt laativat toimialansa käyttäjien tarpeista lähtevät älystrategiat. Hallitus päättää vaalikauden alussa digitaalisen Suomen toimenpideohjelmasta, jolla parannetaan kestävästi tuottavuutta koko yhteiskunnassa.

Julkisia tietovarantoja hyödynnetään laajasti sähköisten palvelujen kehittämisessä.

Julkisen hallinnon tietohallintoa kehitetään ja sähköisiä julkisia palveluita edistetään konserniohjauksella.

Suunnataan julkista tutkimusrahoitusta digitaalista taloutta koskevaan yhteiskunnalliseen perustutkimukseen.

Hallitus edistää määrätietoisesti digitaalista Suomea osana digitaalista Eurooppaa. Tieto- ja viestintätekniikkaa keskeisenä keinona käyttäen parannetaan elinkeinoelämän ja hallinnon tuottavuutta, kansalaisten palveluita ja hyvinvointia sekä edistetään demokratiaa ja kilpailukykyä. Tavoitteena on saavuttaa merkittävä kansainvälinen kilpailukyky.

Perustetaan digitaalisen Suomen ministerivaliokunta. Sen johdolla kootaan vaalikauden alussa kaikkien toimialojen käyttäjien tarpeista lähtevistä, laadullisesti ja määrällisesti mitattavista älystrategioista digitaalisen Suomen toimenpideohjelma. Älystrategioiden tulee muuttaa toimintatavat siten, että tuottavuutta parannetaan kestävästi koko yhteiskunnassa.

Ministerivaliokunta käsittelee valmistaavasti ministeriöiden toimenpiteet, jotka koskevat viestintäpolitiikkaa, tieto- ja viestintäpalveluiden ja -teknologian sekä innovaatioiden edistämistä, digitaalisen yhteiskunnan tekijänoikeuksia ja viestintäkulttuuria, yksityisyyden suojaa, sähköistä kaupankäyntiä ja muuta digitaalisen Suomen edistämistä.

Julkiset tietovarannot avataan laajasti sähköisten palvelujen kehittämiseen.

Ministerivaliokunta ohjaa myös julkisen sektorin tietohallintoa, jota kehitetään vahvalla konserniohjauksella valtion ja kuntien tietohallinnossa.

Suunnataan merkittävästi julkista tutkimusrahoitusta digitaalista taloutta koskevaan yhteiskunnalliseen perustutkimukseen.

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

1.2 HYVÄT VIESTINTÄVERKOT TUKEVAT KILPAILUKYKYÄ JA HYVINVOINTIA

Hyvät teleyhteydet ovat jokaisen kansalaisen oikeus.

Laajakaistayhteyksiä edistetään ylläpitämällä niiden tarjonnalle suotuisaa säädösympäristöä ja telekilpailua. Kattavan laajakaistaverkon rakentamista tuetaan tehdyn periaatepäätöksen mukaisesti seuraten toteutuvaa kysynnän kehitystä. Arvioidaan laajakaistapolitiikan toteutumista vuonna 2012.

Edistetään toimilupapolitiikalla nopeita yhteyksiä vaativia palveluita.

Rohkaistaan yrityksiä verkkojen yhteisrakentamiseen ja -käyttöön.

Hyvät teleyhteydet ovat jokaisen kansalaisen oikeus.

Laajakaistan tarjontaa parannetaan kilpailua edistämällä. Varmistetaan edullinen laajakaista kaikille yleispalvelulla, jonka vähimmäisnopeutta arvioidaan jatkuvasti ottaen huomioon yleispalvelusta valtiolle aiheutuvat kustannukset.

Jatketaan huippunopean laajakaistan tukea haja-asutusalueilla kysynnän mukaisesti. Arvioidaan lisärahoituksen tarve laajakaistapolitiikan tarkastelussa vuonna 2012.

Edistetään nopeiden yhteyksien kysyntää viestintäpolitiikan keinoin sekä kotitalousvähennyksen avulla.

Edistetään verkkojen yhteisrakentamista ja -käyttöä tarvittaessa sääntelyllä. Edistetään toimilupapolitiikalla ja sääntelyllä laajakaistatelevisiota ja muita nopeita yhteyksiä vaativia palveluita.

Hyvät teleyhteydet ovat jokaisen kansalaisen oikeus digitaalisessa Suomessa.

Nostetaan laajakaistan yleispalvelu 8 megabittiin sekunnissa mm. liikuvan kuvan siirtämisen mahdollistamiseksi. Siitä teleyrityksille aiheutuvat yleispalvelukustannukset korvataan valtion viestintärahostoksi muutettavasta valtion televisio- ja radiorahastosta, johon kerätään radiotaajuuksien huutokauppataloja sekä teleyrityksiltä kerättävän televeron tuottoja.

Jatketaan huippunopean laajakaistan tukea kysynnän mukaisesti ja varmistetaan sen lisärahoitus. Tarvittaessa selvitetään valtion roolia telepalveluiden tarjoajana.

Edistetään nopeiden yhteyksien kysyntää viestintäpolitiikan keinoin sekä kehittämällä laajakaistaliittymien kotitalousvähennyistä kannustavammaksi.

Varmistetaan verkkojen yhteisrakentaminen ja yhteiskäyttö siellä, missä verkkokilpailu ei toimi. Edistetään laajakaistatelevisiota ja muita nopeita yhteyksiä vaativia palveluita. Rohkaistaan uusia toimijoita innovatiivisiin jakelutieratkaisuihin.

1.3 YLEISRADIO OY:N JULKINEN PALVELU VARMISTETAAN

Yleisradion rahoitus. Yleisradio Oy:n julkinen palvelu rahoitetaan edelleenkin pääosin valtion televisio- ja radiorahastosta, johon kerätään vastaanottimista perittävät maksut. Maksun suorittamisen valvontaa tehostetaan ja selvitetään mahdollisuuksia koventaa maksun laiminlyönnin seuraamuksia.

Yleisradion rahoitus. Televisiomaksusta luovutaan 1.1.2013 lukien. Yleisradio Oy:n julkinen palvelu rahoitetaan pääosin valtion televisio- ja radiorahastosta.

[Malli A:] Rahastoon kerätään valtion tulot julkisen palvelun mediomaksusta, jotka peritään kansalaisilta ja yrityksiltä parlamentaarisen toimikunnan vuonna 2009 esittämällä tavalla.

[Malli B:] Rahastoon kerätään valtion tulot tulositonnaisesta ja oikeudenmukaisesta yleisradiomaksusta, joka peritään kansalaisilta erillisverona muun verotuksen yhteydessä.

Yleisradion rahoitus. Televisiomaksusta luovutaan 1.1.2013 lukien. Yleisradio Oy:n julkinen palvelu rahoitetaan pääosin valtion televisio- ja radiorahastosta, johon siirretään vuosittain valtion talousarviosta riittävät varat.

Valtion lisääntyvien menojen rahoittamiseksi korotetaan arvonnalisäverokantaa yhdellä prosenttiyksiköllä.

| Edistyvä Suomi | Aktiivinen Suomi | Rohkea Suomi |
|--|--|---|
| <p><i>Rahoituksen määrä.</i> Televisiomaksu määritellään niin, että Yleisradio Oy:n tulot säilyvät vaalikaudella kiinteähintaisena vuoden 2011 tasolla. Se edellyttää vuosittain 462 miljoonan euron (sisältää arvonlisäveron ja keräyskulut) rahastokertymää. Yhtiön edellytetään tehostavan toimintaansa siten, että se voi huolehtia velvoitteistaan ja säilyttää taloutensa tasapainossa kustannusten noususta ja jo syntyneestä alijäämästä huolimatta.</p> <p><i>Julkisen palvelun valvonta.</i> Julkisen palvelun laajuudesta ja sen valvonnasta vastaa eduskunta ja sen nimitämä Yleisradio Oy:n hallintoneuvosto.</p> | <p><i>Rahoituksen määrä.</i> Vaalikauden alussa korotetaan rahaston tuloja siten, että rahastoon kertyy vuosittain 480 milj. euron tulot (sisältää arvonlisäveron ja kulut). Lailla säädetään, että Yleisradio Oy:n tulot säilytetään vaalikauden ajan tällä tasolla ottaen huomioon kustannusten nousu.</p> <p><i>Julkisen palvelun valvonta.</i> Perustetaan riippumaton toimielin, joka antaa Yleisradion hallintoneuvostolle lausuntoja julkisesta palvelusta.</p> | <p><i>Rahoituksen määrä.</i> Lailla säädetävällä tavalla turvataan Yleisradio Oy:n mahdollisuudet merkittävästi kehittää palveluitaan ja laajentaa tarjontaansa eri viestintävälineissä. Se edellyttää rahastolle 520 miljoonan euron vuotuista rahastokertymää.</p> <p><i>Julkisen palvelun valvonta.</i> Julkisen palvelun laajuuden määrittely ja valvonta siirretään Yleisradion hallintoneuvostolta ulkopuoliselle, riippumattomalle toimielimelle. Yleisradio Oy:n rakenteellisella kehittämisellä tuetaan julkisen palvelun roolin selkeyttämistä.</p> |

1.4 LUODAAN EDELLYTYKSET KOTIMAISILLE SISÄLLÖILLE

| | | |
|--|---|--|
| <p>Median kotimaista sisältötuotantoa edistetään rahoittamalla Yleisradio Oy:n julkista palvelua, toimilupapolitiikalla ja sääntelemällä ohjelmistojen eurooppalaisuutta ja riippumattomilta tuottajilta hankittavien ohjelmien määrää.</p> <p>Myönnetään televisio- ja radiokanavien toimiluvat vuoden 2017 alusta alkavalle toimilupakaudelle lain nojalla hakijoita vertaillen.</p> | <p>Median kotimaista sisältötuotantoa edistetään rahoittamalla Yleisradio Oy:n julkista palvelua ja sääntelemällä ohjelmistojen eurooppalaisuutta ja riippumattomilta tuottajilta hankittavien ohjelmien määrää.</p> <p>Laaditaan sähköisen median markkinoiden uudistus suunnitelma, jonka perusteella uudistetaan televisio- ja radiolainsäädäntö vuoteen 2014 mennessä. Yleisradio Oy:lle varmistetaan lailla kohtuullinen lähetyskapasiteetti. Muulle medialle osoitetaan niin paljon taajuuksia, että television ja radion ohjelmistoluovista voidaan luopua kokonaan tai osittain, jolloin ohjelmatoiminnan luvat voidaan myöntää huutokaupalla. Lailla säädetään ohjelmien sisällöstä ja keskittymisen ehkäisemisestä.</p> | <p>Median kotimaisia sisältöjä edistetään rahoittamalla Yleisradio Oy:n julkista palvelua, toimilupapolitiikalla ja sääntelemällä ohjelmistojen eurooppalaisuutta ja riippumattomilta tuottajilta hankittavien ohjelmien määrää sekä luodaan edellytykset kotimaisen sisältötuotannon arkistojen laajalle hyödyntämiselle.</p> <p>Selkeytetään hallinnon rakenteet tukemaan kansallisen sisältötuotannon merkittävää vahvistamista.</p> <p>Siirretään taajuuksia televisiotoiminnasta matkaviestintään ja muuhun käyttöön siten, että televisio-toimintaan jäisi viisi valtakunnallista kanavanippua. Myönnetään toimiluvat hakijoita vertaillen ja huolehditaan sääntelyllä ja toimilupaehdoilla ohjelmien korkeasta laadusta. Edistetään television siirtymistä laajakaistajakeluun.</p> <p>Tuetaan kotimaista sisältötuotantoa mitoittamalla televisio- ja radiorahaston tulot siten, että sen varoilla voidaan tukea myös riippumatonta kotimaista sisällön tuotantoa.</p> |
|--|---|--|

| Edistyvä Suomi | Aktiivinen Suomi | Rohkea Suomi |
|---|---|---|
| <p>Lehdistön tuet ja arvonlisäverotus säilytetään nykyisellään.</p> | <p>Valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä erillinen sähköisen viestinnän tekijänoikeuslaki, joka luo edellytyksiä uudelle medialiiketoiminnalle. Suunnataan Suomen elokuvasäätiön tukea sähköisen median sisältöihin.</p> <p>Haja-asutusalueen lehtijakelua vauhdutetaan tukemaan. Lehdistön arvonlisäverotus säilytetään nykyisellään. Suunnataan julkista tutkimus- ja kehitysrahoitusta median ansaintamallien kehittämiseen.</p> | <p>Vaikutetaan aktiivisesti siihen, että EU:ssä säädetään erillinen sähköisen viestinnän tekijänoikeusdirektiivi, joka luo edellytyksiä sähköisten sisältöjen sisämarkkinoille.</p> <p>Tuetaan haja-asutusalueen lehtijakelua. Suunnataan merkittävästi julkista tutkimus- ja tuotekehitysrahoitusta median uusien ansaintamallien kehittämiseen.</p> |

1.5 RADIOTAAJUUDET VIESTINTÄPOLITIIKAN TEHOKKAAKSI TYÖKALUKSI

| | | |
|--|--|--|
| <p>Varmistetaan tasapuolisesti taajuuksia kaikille palveluille. Verkkotoimiluvat myönnetään vastikkeetta hakemuksia lain mukaisesti vertaillen. Taajuusmaksutuloja käytetään vain Viestintäviraston hallintokulujen kattamiseen.</p> | <p>Kehitetään taajuuksien joustavaa käyttöä ja huutokaupataan kaikki jakoon tulevat uudet verkkotoimiluvat. Luodaan edellytyksiä uusien langattomien tekniikoiden käyttöönotolle.</p> <p>Nykyisten lupien lupakauden päättyessä niiden tilalle myönnetään uudet toimiluvat vuonna 2014 hakemuksia lain mukaisesti vertaillen tai jatkamalla lupien voimassaoloa lailla. Luodaan jälkimarkkinat näille luvulle ottamalla käyttöön markkinahintaa heijastava taajuusmaksu.</p> | <p>Kaupallistetaan taajuushallinto. Kaikki avoimeksi tulevat verkkoluvat huutokaupataan niiden käyttötarkoitusta määrittäen ja ilman viestintäpoliittisia velvoitteita, jolle siihen ole esimerkiksi kansallisen turvallisuuden vuoksi painavia syytä. Luodaan aktiivisesti edellytyksiä uusien langattomien tekniikoiden käyttöönotolle.</p> <p>Huutokaupatut kerätään televeron ohella valtion viestintärahoituksesta muutettavaan valtion televisio- ja radiorahastoon, jonka varoja käytetään Yleisradio Oy:n rahoituksen ohella mm. sähköisten viestintäpalveluiden, postin ja lehtijakelun varmistamiseen haja-asutusalueilla.</p> |
|--|--|--|

1.6 POSTIN PERUSPALVELUT TURVATAAN

| | | |
|---|---|---|
| <p>Postin yleispalvelu turvataan nykytasolla ja seurataan uuden postilain vaikutuksia.</p> <p>Varaudutaan korvaamaan julkisista varoista postin yleispalvelukustannuksia. Myös kilpailevat postiyrietykset veloitetaan osallistumaan kustannusten korvaamiseen.</p> | <p>Postin yleispalvelu turvataan. Selvitysten perusteella laajennetaan digitaalisten palveluiden käyttöä yleispalvelun tarjonnassa.</p> <p>Varaudutaan korvaamaan julkisista varoista postin yleispalvelukustannuksia. Myös kilpailevat postiyrietykset veloitetaan osallistumaan kustannusten korvaamiseen.</p> <p>Veloitetaan määrävissä markkina-asemassa oleva postiyrietykset sallimaan, että kilpailijat käyttävät sen verkkoa omassa palvelutuotannossaan.</p> | <p>Postin yleispalvelu turvataan. Muutetaan yleispalvelun määritelmää niin, että se tekee mahdolliseksi korvata postia laajasti digitaalisella jakelulla. Rohkaistaan ja tuetaan vapaaehtoista siirtymistä sähköiseen postin vastaanottamiseen.</p> <p>Varaudutaan korvaamaan julkisista varoista postin yleispalvelukustannuksia. Myös kilpailevat postiyrietykset veloitetaan osallistumaan kustannusten korvaamiseen.</p> <p>Kilpailutetaan yleispalvelun tarjontaa. Veloitetaan määrävissä markkina-asemassa oleva postiyrietykset sallimaan, että kilpailijat käyttävät sen verkkoa omassa palvelutuotannossaan.</p> |
|---|---|---|

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

1.7 VIESTINTÄPOLITIIKALLA ILMASTONMUUTOSTA VASTAAN

Kasvihuonepäästöjä vähennetään edistämällä tietoyhteiskuntapolitiikalla ympäristöystävällisiä toimintatapoja ja palveluita.

Ministeriöiden, tutkimuslaitosten ja elinkeinoelämän yhteistyönä laaditaan ohjelma, jolla viestinnän ja tietotekniikan avulla vastataan ympäristö- ja ilmastohaasteisiin osana kestävää kehitystä.

Edistetään aktiivisesti ilmastoystävällisten tieto- ja viestintäteknikan palveluiden käyttöä kaikilla aloilla.

Viestinnän verkot ja palvelut integroidaan älykkäisiin energiaverkkoihin ja liikennepalveluihin, teollisuuden prosesseihin ja rakennusten ylläpitoon. Luodaan edellytyksiä kaupallisten, tieto- ja viestintäteknikkaa hyödyntävien vähäpäästöisten tuotteiden kehittämiseen ja vientiin.

Ministeriöiden, tutkimuslaitosten ja elinkeinoelämän yhteistyönä laaditaan ohjelma, jolla viestinnän ja tietotekniikan avulla vastataan ympäristö- ja ilmastohaasteisiin osana kestävää kehitystä.

Taloudellisia ohjauskeinoja määrätietoisesti käyttäen edistetään ilmastoystävällisiä palveluita koko yhteiskunnassa.

Viestinnän verkot ja palvelut integroidaan älykkäisiin energiaverkkoihin ja liikennepalveluihin, teollisuuden prosesseihin ja rakennusten ylläpitoon. Luodaan edellytyksiä kaupallisten, tieto- ja viestintäteknikkaa hyödyntävien vähäpäästöisten tuotteiden kehittämiseen ja vientiin.

Ministeriöiden, tutkimuslaitosten ja elinkeinoelämän yhteistyönä laaditaan ohjelma, jolla viestinnän ja tietotekniikan avulla vastataan ympäristö- ja ilmastohaasteisiin osana kestävää kehitystä.

Julkishallinto luopuu sellaisten energiain tensiivisten asiakaspalvelujen tarjonnasta, jotka voidaan korvata sähköisesti.

1.8 VIESTINNÄN HÄIRIÖTÖN TOIMINTA VARMISTETAAN

Kehitetään viestintä- ja tietoverkkojen sekä niiden valvonnan ja hallinnan turvallisuutta viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyössä. Kansalliset ja kansainväliset tietoturvalvoitteet täytetään voimassa olevan lain tarjoamin keinoin.

Turvataan tietoyhteiskunnan häiriötön toiminta yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen strategian ja valmiuslainsäädännön mukaisin toimin. Valtio hajauttaa omien tietoverkkojensa ja -palveluidensa hankinnan.

Otetaan huomioon sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen.

Digitaalisten palveluiden häiriötön toiminnan varmistamiseksi tehostetaan teleyritysten valvontaa sekä kehitetään ja otetaan käyttöön keskeisten järjestelmien valvonnan ja hallinnan yhteistyötä. Viestinnän ja tietojärjestelmien riskikeskittymät minimoidaan edistämällä kilpailua ja pitämällä viranomaisverkkojen kriittiset osat erillään yleisistä verkoista.

Kriittisten viestintäverkkojen omistusta seurataan. Sisällytetään ne ulkomaalaisten yritysostojen seurantalain soveltamisalaan. Yhteiskunnallisesti kriittisimmät kiinteiden verkkojen osat hankitaan valtion omistukseen ja hallintaan. Valtionhallinnon tietoturvaa parannetaan konserniohjauksella.

Varmistetaan viestintäpalvelut sään ääri-ilmiöiden lisääntyessä.

Säädetään laki tieto- ja viestintäjärjestelmien vakavista häiriöistä ja varmistetaan myös tietojärjestelmäpalvelut sääntelyllä.

Viranomaisten yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa sovitetaan yhteen liikenne- ja viestintäministeriön johdolla.

Digitaalisten palveluiden häiriötön toiminta ja viestintäverkkojen käytettävyyden turvataan siten, että vahvistetaan viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyötä. Varmistetaan tarvittaessa lainsäädännöllä, että elinkeinoelämä tuottaa tarvittavat palvelut, joilla vastataan kaikkiin tietoturvallisuuden kohdistuviin kansallisiin ja kansainvälisiin uhkiin sekä infrastruktuuriin häiriötilanteisiin.

Valtio panostaa voimakkaasti hallitsemansa turvallisen viestintäverkon rakentamiseen ja kehittämiseen. Kehitetään tilannekuvan muodostumista sekä vakavia häiriötilanteita ja poikkeusoloja varten laaja valvonnan ja hallinnan toimijoiden yhteistyöverkosto ja sen tukijärjestelmät.

Varmistetaan viestintäpalvelut sään ääri-ilmiöiden lisääntyessä. Parannetaan viestintäverkkojen toimintavarmuutta luomalla kannustava asiakashyvitäjäjärjestelmä.

Luodaan lainsäädännöllinen perusta liikenneväyläinfrastruktuuriin sekä viestintä- ja sähköyhteyksien yhteiskäytölle ja -rakentamiselle.

2. UUSI LIIKENNEPOLITIIKKA

Kolme liikenteen ja viestinnän hallitusohjelmaa

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.1 KESTÄVÄÄ TUOTTAVUUTTA UUDISTUVALLA LIIKENNEPOLITIIKALLA

Eduskunnalle annettavassa selonteos- sa priorisoidaan liikennepolitiikan sisältö mm. väylien kehittämishankkeiden ja perusväylänpidon osalta sekä turvallisuus- ja ympäristöasioissa. Selonteossa linjataan liikenteen rahoitus ja hinnoittelu.

Liikennejärjestelmän osien tuottavuutta parannetaan yleistä tuottavuuskehitystä vastaten kahdella prosentilla vuodessa. Otetaan käyttöön uudet, innovaatioihin ja prosessien tehostamiseen kannustavat väyläinvestointien hankintamenettelyt.

Neliporrasperiaate otetaan asteittain käyttöön liikennejärjestelmätyössä.

Uusia palveluja ja innovaatioita käytetään hyväksi uusinvestoinneissa. Toteutetaan kansallista älyliikenteen strategiaa ja pidetään yllä hyvää sää- dösympäristöä älyliikenteelle.

Annetaan laki liikenteen yksityisyyden suojasta. Toteutetaan EU:n älyliikenteen toimintasuunnitelmaa ja käytetään hyväksi sen yhteydessä kehittyviä palveluita.

Jatketaan maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista.

Eduskunnalle annettavassa selonteos- sa priorisoidaan liikennepolitiikan sisältö mm. kehittämistarpeiden ja perus- väylänpidon osalta sekä turvallisuus- ja ympäristöasioissa. Selonteossa linjataan pitkäjänteisesti liikenteen rahoitus ja hinnoittelu.

Liikennepolitiikan toimintalogiikka uudis- tuu. Liikennepolitiikalla tavoitellaan käyt- täjälähtöisiä, tehokkaita, monipuolisia ja innovatiivisia ratkaisuja matkojen ja kul- jetusten ongelmiin pelkän väyläpolitiikan asemesta. Voimavarojen käyttöä tehos- tava neliporrasperiaate integroidaan lii- kennejärjestelmän suunnitteluun. Sen ja innovaatioihin kannustavien uusien han- kintakäytäntöjen avulla parannetaan lii- kennepolitiikan toimien tuottavuutta ja vaikuttavuutta yleistä kehitystä nope- ammin. Uusi toimintalogiikka luo liiken- neklusterin yrityksille mahdollisuuksia lii- ketoimintansa kehittämiseen ja laajenta- miseen verkottumisen kautta.

Liikennettä vähentävällä maankäytön suunnittelulla ja älyliikenteellä myö- hennetään tai jopa korvataan väyläin- vestointeja, jolloin resursseja säästyy muihin välttämättömiin liikennein- vestointeihin. Toteutetaan älyliiken- teen strategiaa ja tuetaan aktiivises- ti EU:n älyliikennepolitiikkaa. Otetaan käyttöön valtakunnallinen joukkoliikenteen maksujärjestelmä ja langa- ton laajakaista joukkoliikenteessä, edistetään sujuvaa joukkoliikennettä muilla älyliikenteen keinoilla sekä suunnataan rahoitusta liikenteen oh- jausjärjestelmiin.

Annetaan laki liikenteen yksityisyyden suojasta.

Tuote- ja datapolitiikkaa muutetaan seu- raten eurooppalaista kehitystä ja ottaen huomioon palvelujen yhteiskunnallinen vaikuttavuus vapauttamalla liikenteen julkisia tietoaisteja, kuten säätieoja tutkimukselle, viranomaisille, palvelujen kehittäjille ja kansalaisille.

Liikenteen ja maankäytön yhteensovit- tamiseksi kaupunkiseudut ja valtio sopivat yhdessä toimenpiteistä liikennetarpeen vähentämiseksi ja suuntaamiseksi jouk- koliikenteeseen ja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Aiesopimusten sitovuut- ta lisätään.

Eduskunnalle annettavassa selonteossa linjataan pitkäjänteisesti liikenteen hin- noittelu ja rahoitus sekä asetetaan lii- kennejärjestelmän laadun ja palveluta- son tavoitteet mm. liikenteelle, turval- lisuudelle ja ympäristölle toimenpiteitä määrittelemättä.

Markkinoiden osaaminen ja innovaati- ot otetaan tehokkaasti käyttöön hank- kimalla liikennejärjestelmää ylläpitä- vät palvelut pitkäaikaisilla sopimuksilla markkinoilta kilpailuttamalla. Palvelun- tuottajat suunnittelevat ja toteuttavat käyttäjälähtöisiä, tehokkaita, monipuolisia ja innovatiivisia ratkaisuja matko- jen ja kuljetusten ongelmiin. Uudistu- va toimintalogiikka luo liikenneklusterin yrityksille merkittäviä mahdollisuuksia yhdessä innovoida uudenlaisia tuote- ja palvelukonsepteja sekä kehittää uutta liiketoimintaa, esimerkiksi asiakkaille suunnattuja lisäarvopalveluja.

Ilmatieteen laitoksen ja yliopistojen yh- teistyönä perustetaan yhteisyrityksiä dynaamisen tuotekehityksen ja teolli- suuden kehystoiminnan auttamiseksi. Yhtiöt toimivat aktiivisesti kehitysyh- teistyöhankkeissa, tutkimuksessa sekä kaupallisessa toiminnassa.

Toteutetaan aktiivisesti kansallista älyliikenteen strategiaa ja päivitetään se. Otetaan neliporrasperiaate täysi- määräiseen käyttöön.

Liikennejärjestelmän tuottavuut- ta parannetaan 10 prosenttia yleistä tuottavuuskehitystä nopeammin vuo- teen 2020 mennessä.

Annetaan laki liikenteen yksityisyyden suojasta. Avataan koko liikennejärjestel- mää koskeva liikennetieto digitaalisessa ja reaaliaikaisessa muodossa kaikille pal- veluntuottajille vuoteen 2015 mennessä. Vaikutetaan siihen, että uusia palveluita otetaan käyttöön EU:n laajuisesti.

Liikenteen ja maankäytön yhteensovit- tamiseksi ja kuntien epäterveen kilpailun poistamiseksi maankäytön päätösvaltaa siirretään kunnilta seutuorganisaatioille. Valtio vahvistaa ohjaustaan valtakunnal- listen alueidenkäyttötavoitteiden kaut- ta. Turvataan vahvoilla aiesopimuksilla maankäytön ja liikenteen yhteensovitus.

| Edistyvä Suomi | Aktiivinen Suomi | Rohkea Suomi |
|--|---|---|
| <p>Ruuhkamaksu otetaan käyttöön Helsingin seudulla viimeistään vuonna 2016.</p> <p>Laaditaan yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintalinjaukset ja toteutus-suunnitelma 2020.</p> | <p>Tiemaksu otetaan käyttöön koko maassa vuonna 2020 tai kun se on yleisesti käytössä muissa maissa. Integroidaan liikumisen hinnoittelu ja lippujärjestelmät tukemaan sujuvia matkaketjuja.</p> <p>Talousarviokäytäntöjä uudistamalla varmistetaan päätettyjen liikenneinvestointien kustannustehokas ja tarkoituksenmukainen toteuttaminen.</p> | <p>Otetaan käyttöön valtakunnallinen tiemaksu viimeistään vuonna 2017.</p> <p>Talousarviokäytäntöjä uudistamalla varmistetaan päätettyjen liikenneinvestointien kustannustehokas ja tarkoituksenmukainen toteuttaminen.</p> |

2.2 LIIKENNEPOLITIIKKA TEHOKKAAKSI PRIORISOINNILLA

| | | |
|--|---|---|
| <p>Päätiet pidetään liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja alemman tieverkon palvelutaso taataan selonteon mukaisesti.</p> <p>Junaliikenteen prioriteetteja ovat turvallisuus ja täsmällisyys sekä vilkasliikenteiset rataosat.</p> <p>Huolehditaan haja-asutusalueen liikenteen peruspalveluista.</p> <p>Merenkulun prioriteetti on turvallisuus. Toimitaan siten, että satamaverkko voi säilyä nykyisellään.</p> <p>Lentoasemaverkkoa ylläpidetään nykylaajuudessa. Valtio voi ostaa lentoliikennettä yhteysvälille, jonka matka-aika maaliikenteessä on yli kolme tuntia.</p> <p>Päätettyjen investointihankkeiden tehokas toteuttaminen varmistetaan.</p> | <p>Liikenteen rahoitus säilytetään nykytasolla, mutta selonteon mukaisesti sitä siirretään kehittämisinvestoinneista perusväylänpitoon. Isoja liikenneinvestointeja toteutetaan, jos muilla keinoilla ei päästä tavoitteeseen. Ne suunnataan pääasiassa ratoihin, jotka palvelevat erityisesti elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen tarpeita. Uuden yritystoiminnan yhteyksiä rahoitetaan yhdessä yritysten ja kuntien kanssa. Väyläinvestoinneilla tuetaan liikennettä elinkeinoelämälle tärkeimpiin satamiin.</p> <p>Väylien liikennöitävyys turvataan. Suunnataan rahoitusta suurten kaupunkien joukkoliikennetukeen.</p> <p>Päätetään kaikkien liikennemuotojen runkoverkostosta, jonka palvelutaso nostetaan vähitellen selonteossa määriteltävälle tasolle.</p> <p>Kohdennetaan tukea kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen taajamaseuduilla.</p> <p>Pidetään yllä säännöllisen kaupallisen reittiliikenteen tarvitsemia lentoasemia. Valtio voi ostaa lentoliikennettä yhteysvälille, jonka matka-aika maaliikenteessä on yli neljä tuntia.</p> <p>Päätettyjen investointihankkeiden tehokas toteuttaminen varmistetaan. Varmistetaan Seinäjoki–Oulu-ratatyön rahoitus.</p> | <p>Liikenteen rahoitus säilytetään vähintään nykytasolla, mutta sitä siirretään merkittävästi isoista investoinneista peruspalveluihin, älyliikenteen palveluihin ja kaupunkien joukkoliikennetukeen. Kehittämisinvestoinnit suunnataan ratoihin. Vähäliikenteisten ratojen ylläpidosta luovutaan edellyttäen, ettei tarvita vastaavia investointeja tieverkolle. Vähäliikenteisen maantieverkon ylläpidon vastuut ja rahoitus selvitetään.</p> <p>Toimitaan siten, että maan kilpailukyvyllä tärkeimpien satamien palvelutaso voi säilyä korkeana.</p> <p>Laaditaan eri ministeriöiden yhteistyönä kansallinen aluerakennesuunnitelma, joka on pohjana pitkäjänteiselle yhteyksien kehittämisohjelmalle.</p> <p>Liikenteen päästö- ja turvallisuustavoitteet toteutetaan tinkimättömästi. Päätetään suppeasta, yhteiskunnan kannalta keskeiset yhteydet sisältävästä kaikkien liikennemuotojen runkoverkostosta.</p> <p>Kaupunkiseutujen kehittämistoimenpiteinä painottuvat joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen.</p> <p>Kehitetään kaupunkien raideliikennettä. Siirretään vastuuta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmästä seutuorganisaatioille, joille ohjataan rahoitusta tiemaksujen tuotosta maksujen tultua käyttöön.</p> <p>Päätettyjen investointihankkeiden tehokas toteuttaminen varmistetaan. Varmistetaan Seinäjoki–Oulu-ratatyön rahoitus.</p> |
|--|---|---|

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.3 HINNOITTELU JA RAHOITUS LIIKENNEPOLITIIKAN VÄLINEIKSI

Liikenteen verotus ja rahoitus säilytetään nykytasolla eikä verotukseen tehdä rakenteellisia uudistuksia.

Helsingin seudun liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan ottamalla käyttöön ruuhkamaksu viimeistään vuonna 2016. Ruuhkamaksun tulot ohjataan seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Talousarviorahoituksen lisäksi investointeja toteutetaan elinkaarihankkeina, jotka yksityinen taho rahoittaa ja toteuttaa valtion maksuilla sille palvelumaksuja.

Aloitetaan tieliikenteen verotuksen uudistus. Tavoitteena on siirtää valtakunnalliseen kilometriperusteiseen tiemaksuun viimeistään vuonna 2020 tai kun se on yleisesti käytössä muissa maissa.

Tiemaksu korvaa Helsingin seudulla käyttöön otetun ruuhkamaksun.

Tiemaksu voidaan porrastaa mm. alueen, liikennetilanteen, kellonajan ja auton ominaisuuksien mukaan. Tällä tavoin lisätään liikenteen hinnoittelun ohjausvaikutusta.

Tiemaksulla korvataan auto- ja ajoneuvovero. Autoveroa alennetaan asteittain vuodesta 2012 lukien ja luovutaan siitä ja ajoneuvoverosta kokonaan kilometrimaksun tullen käyttöön.

Tieliikenteen verotuksen kokonaistasoa ei koroteta enemmän kuin ohjausvaikutuksen vuoksi on välttämätöntä.

Suunnataan liikenteen rahoitusta kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukeen matkalippujen hintojen alentamiseksi.

Valtion talousarviokäytäntö uudistetaan eriyttämällä liikenteen käytömenot ja investoinnit ja jaksottamalla investointimenot.

Perustetaan valtionyhtiö, joka hankkii rahoituksen liikennejärjestelmän kehittämishankkeisiin.

Liikenteen hinnoittelu otetaan keskeiseksi liikennepolitiikan välineeksi. Sillä ohjataan vahvasti liikkumisen valintoja. Varmistetaan liikenteen pitkäjänteinen rahoitus luomalla yhteys sen ja liikenteen hinnoittelun välille.

Otetaan käyttöön valtakunnallinen kilometriperusteinen tiemaksu viimeistään vuonna 2017. Maksu porrastetaan mm. kuljetun matkan, alueen, liikennetilanteen, kellonajan ja auton ominaisuuksien mukaan. Tiemaksun avulla ratkaistaan Helsingin seudun ruuhkaongelmia, jolloin erillistä ruuhkamaksujärjestelmää ei tarvita.

Tiemaksulla korvataan auto- ja ajoneuvovero. Autoveroa alennetaan asteittain vuodesta 2012 lukien ja luovutaan siitä ja ajoneuvoverosta kokonaan kilometrimaksun tullen käyttöön.

Osa tiemaksujen tuotosta kerätään talousarvion ulkopuoliseen liikenne-rahastoon, jonka varoja käytetään liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän suunnittelu ja toteutus siirretään seutuorganisaatioille, joiden toimintaa rahoitetaan liikenne-rahastosta liikennepoliittisen selon-teen mukaisesti.

Suunnataan merkittävästi liikenteen rahoitusta kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen.

Koordinoidaan ja selkeytetään haja-asutusalueen julkisen liikenteen palvelujen rahoitus ja suunnittelu ottaen huomioon kuntien, valtion ja KELAn rahoitus.

Valtion talousarviokäytäntö uudistetaan eriyttämällä liikenteen käytömenot ja investoinnit ja jaksottamalla investointimenot.

Perustetaan valtionyhtiö, joka hankkii rahoituksen liikennejärjestelmän kehittämishankkeisiin.

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.4 LIIKENTEEN ILMASTOTYÖ ON VASTUUTA TULEVAISUUDESTA

Liikenteen päästöjä vähennetään ensi sijassa suosimalla vähäpäästöistä ajoneuvoteknologiaa ja biopolttoaineita. Muita liikenteen toimialan ilmastopoliittisen ohjelman toimia toteutetaan vain rajallisesti (nykykäytäntöjen mukaisesti).

Lentoliikenteessä otetaan käyttöön EU:n sisäinen päästökauppa vuonna 2012. Merenkululle tai maanteiden tavaraliikenteelle ei aseteta omia päästövähennystavoitteita.

Jos liikennesektori jää päästövähennystavoitteestaan, se kompensoidaan kiristämällä muiden sektorien vähennystavoitteita.

Ilmatieteen laitoksen erityisrooli turvallisuusviranomaisena ja kaikkia hallinnonaloja palvelevana laitoksena huomioidaan valtion sektoritutkimuksen järjestelyissä.

Laitoksen osallistumista yliopistojen kanssa aktiivisesti kansainvälisen Integrated Carbon Observing Network (ICOS) -mittausverkon kehittämiseen tuetaan.

Vähennetään liikenteen päästöjä 15 prosentilla vuoteen 2020 mennessä toteuttamalla liikenne- ja viestintäministeriön ilmasto-ohjelmaa. Päätetään taloudellisista ohjauskeinoista, joita tavoitteen saavuttaminen ohjauskeinoista, joita tavoitteen saavuttaminen mahdollisesti vaatii.

Liikenteen päästöjä vähennetään vähäpäästöisen ajoneuvoteknologian (pitimmällä aikavälillä myös sähköautojen) ja biopolttoaineiden avulla, mutta myös liikennetarvetta vähentämällä ja kulkumuotovalintoihin vaikuttamalla. Maankäytön suunnittelu ja liikennepoliittikka kytketään entistä tiiviimmin toisiinsa. Liikenteen rahoitusta ja muita toimenpiteitä suunnitetaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä älyliikenteen edistämiseen.

Tavaraliikenteen energiatehokkuutta parannetaan ja päästöjä vähennetään joko vapaaehtoisten energiatehokkuussopimusten tai tiukentuvien lupamenettelyjen kautta. Päästöjä lisääviin raskaan liikenteen ylinopeuksiin puututaan nykyistä tiukemmin.

Vaikutetaan aktiivisesti kansainvälisissä järjestöissä merenkulun ja lentoliikenteen ilmastopoliittisten aikaansaamiseksi. Selvitetään mahdollisuudet edistää kotimaisen elinkeinoelämän kilpailuedellytyksiä liikenteen kansainvälisten ympäristövelvoitteiden kiristyessä.

Vähennetään liikenteen päästöjä 15 prosentilla vuoteen 2020 ja 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Päätetään taloudellisista ohjauskeinoista, joita tavoitteen saavuttaminen mahdollisesti vaatii.

Liikenteen päästöjä vähennetään vähäpäästöisen ajoneuvoteknologian (pitimmällä aikavälillä myös sähköautojen) ja biopolttoaineiden avulla, mutta myös liikennetarvetta vähentämällä ja kulkumuotovalintoihin vaikuttamalla. Maankäytön suunnittelu ja liikennepoliittikka kytketään entistä tiiviimmin toisiinsa. Liikenteen rahoitusta suunnitetaan vahvasti älyliikenteen ratkaisuihin, raideliikenteeseen, joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn. Väärään suuntaan ohjaavista kannustimista kuten kilometrikorvauksista, pysäköintiedun verottomuudesta ja käytöstä riippumattomasta autoedusta luovutaan. Joukkoliikenteen verotusta kevennetään ja sen tukea lisätään. Henkilöautoilua lisäävistä tieinvestoinneista luovutaan. Nopeusrajoitukset tarkistetaan ilmastotavoitteita tukeviksi.

Tavaraliikenteen energiatehokkuutta parannetaan ja päästöjä vähennetään joko vapaaehtoisten energiatehokkuussopimusten tai tiukentuvien lupamenettelyjen kautta. Raskaan liikenteen päästöjä lisääviin ylinopeuksiin puututaan tiukasti (nollatoleranssi).

Vaikutetaan aktiivisesti kansainvälisissä järjestöissä merenkulun ja lentoliikenteen ilmastopoliittisten aikaansaamiseksi. Selvitetään mahdollisuudet edistää kotimaisen elinkeinoelämän kilpailuedellytyksiä liikenteen kansainvälisten ympäristövelvoitteiden kiristyessä.

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.5 LIIKENNEMARKKINOITA KEHITTÄMÄLLÄ PALVELUT PARANEVAT

Pidetään yllä kilpailua liikenne-markkinoilla ja avataan sitä EU-sääntelyn edellyttämässä laajuudessa. Palvelujen tehokkuutta parannetaan nykyisen käytännön ja sääntelyn puitteissa.

Rautateiden tavaraliikennettä voidaan avata kilpailulle nykyisten säädösten puitteissa.

Kuorma-autoliikenteen lupien myöntämisessä jatketaan soveltuvuusharkintaa.

Linja-autoliikennettä kehitetään joukkoliikennelain pohjalta kokonaisvaltaisemmin. Tuet kohdennetaan nykyistä vaikuttavammin. Taksien määrää ja maksuja säännellään.

Meriliikenteen palvelut, kuten luotsaus ja jäänmurto, hoidetaan kuten nykyisin. Palvelutasomäärittelyihin kirjataan nykytilanne.

Avataan kilpailua liikenne-markkinoilla kansallisista lähtökohdista tarvittaessa EU-lainsäädännön edellyttämää laajemmin luopumalla yksinoikeuksista. Liikenteen hintasääntely puretaan.

Poistetaan aktiivisesti markkinoille pääsyn esteitä (kalustojärjestelyt, koulutus, huolto- ja varikkopalvelut, liikenteenohjaus, energianjakelu jne.) niin, että rautateiden kilpailu henkilöliikenteessä voidaan avata asteittain vuodesta 2018 lukien.

Kuorma-autoliikenteen lupamenettelyissä siirrytään soveltuvuusharkintaan, jossa luvat myönnetään ensisijaisesti vain turvallisuus- ja ympäristövaatimusten perusteella.

Linja-autoliikenteen peruspalvelutason turvaamiseksi arvioidaan maaseudun palvelujen järjestämistavat ja rahoitus. Etsitään ratkaisuja, joissa kuntaryhmän koko palvelutarjonta suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena ja siten että eri lähteistä tuleva julkinen rahoitus yhdistetään ja että sen käyttö tehostuu.

Luotsauspalvelut avataan kilpailulle. Hankintaa uudistamalla edistetään kilpailua jäänmurron markkinoilla.

Sujuvia matkaketjuja tuetaan integroimalla liikkumisen hinnoittelu ja lippujärjestelmät.

Palvelutasomäärittelyissä huomioidaan eri liikennemuodot ja kehitetään palvelutasoa erityisesti kaupunkiseuduilla.

Aktiivisella ja ennakkoluulottomalla liikennepolitiikalla edistetään liiketoimintaa ja luodaan uusia palveluita.

Huolehditaan sääntelyllä, että kilpailu tuottaa hyviä palveluita. Liikenteen hintasääntely puretaan. Tarjontaa täydennetään tukiosoin haja-asutusalueilla sekä sosiaalisin perustein.

Avataan kilpailu rautateiden henkilöliikenteessä ja edistetään kilpailua muissakin liikennemuodoissa. Taksilupien määrällisistä rajoituksista luovutaan. Suurimpien kaupunkiseutujen joukkoliikennettä ylläpidetään kilpailukykyisenä henkilöautoliikenteen kanssa.

Edistetään uusia palvelukonsepteja, liikennemuotojen yhteistyötä ja tehokasta älyliikennettä matkaketjuissa.

Harjoitetaan aktiivista kansainvälistä liikennepolitiikkaa, jossa uusia palveluratkaisuja pilotoidaan kansallisesti. Tarjotaan malleja EU-tason sääntelylle ja muulle kansainväliselle liikennepalvelusääntelyn kehittämiseksi.

Luotsauksessa säännellään vain luotsinkäyttövelvollisuutta ja luotsien pätevyyttä.

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.6 TEHOKAS LOGISTIIKKA PARANTAA KILPAILUKYKYÄ

Uusilla liikenteen veroilla ja maksuilla ei lisätä yritysten logistiikkakustannuksia.

Edistetään yrittäjyyttä ja torjutaan liikennemarkkinoita vääristävää kilpailua lupaehtoja kehittämällä, valvontaa tehostamalla ja tarvittaessa lainsäädäntöä uudistamalla.

Tuodaan esille Suomen erityistarpeet logistiikan EU-yhteistyössä ja huolehditaan kansallisesta edusta liikenteen Venäjä-yhteistyössä.

Kehitetään Suomen ja Venäjän välistä rajaliikennettä ja rajaväyliä. Neuvotellaan Venäjän kanssa uusi sopimus rautatieliikenteestä.

Sääntelyn ja hallinnon logistiikalle aiheuttamia pullonkauloja poistetaan.

Edistetään yritysten logistiikkakustannusten pysymistä kansainvälisesti kilpailukykyisinä.

Edistetään säädöksiin ja yrityksiä rohkaisemalla ympäristöä säästävien kuljetusratkaisujen kehitystä ja käyttöönottoa.

Edistetään logistiikan sähköisiä toimintamalleja mm. rajanylityksessä.

Edistetään yrittäjyyttä ja torjutaan liikennemarkkinoita vääristävää kilpailua lupaehtoja kehittämällä, valvontaa tehostamalla ja tarvittaessa lainsäädäntöä uudistamalla.

Kehitetään aktiivisesti logistiikka- ja liikenneyhteyksiä Suomen ja Venäjän välillä ja minimoidaan liikenteestä rajaseudulla aiheutuvat haitat.

Huolehditaan EU- ja Venäjä-yhteistyössä siitä, että suomalaisella kuljetuselinkeinolla on hyvät kilpailuedellytykset.

Neuvotellaan Venäjän kanssa rautatieliikenteestä uusi sopimus, jolla edistetään maiden välistä liikennettä.

Tehostetaan Itämeren laivaliikenteen turvallisuutta ja satamatoimintoja.

Seurataan merenkululle maksettavien tukien vaikutuksia ja kehitetään niitä tarvittaessa edelleen niin, että Suomen lipun alla säilyy riittävästi tonnistoria.

Logistiikan osaamiseen investoidaan. Lisätään alan koulutuspaikkoja vastaamaan kysyntää.

Huolehditaan, että yritysten logistiikkakustannukset ovat kansainvälisesti kilpailukykyisiä.

Edellytetään sähköisten toimintamallien käyttöä kuljetuksissa ja kuljetusten minimitäyttöasteita.

Selvitetään mahdollisuuksia siirtää liikenteen verotuksen painopistettä ammattimaisesta liikenteestä yksityisautoiluun. Liikenteen hinnoittelulla edistetään toimivaa liikenne- ja kuljetusjärjestelmää.

Edistetään yrittäjyyttä ja torjutaan markkinoita vääristävää kilpailua liikennelupaehtoja kehittämällä, viranomaisvalvontaa tehostamalla ja tarvittaessa lainsäädäntöä uudistamalla. Edistetään eettistä toimintaa liikennepalveluiden tarjonnassa ja käytössä.

Pyritään lisäämään transitokuljetuksia Suomen kautta Venäjälle torjuen tehokkaasti sen väestölle ja ympäristölle aiheuttamat haitat. Kehitetään Suomen ja Venäjän välistä rajaliikennettä ja rajaväyliä. Selvitetään mahdollisuuksia saada transitoliikenteestä hyötyvä elinkeinoelämä osallistumaan sen haittojen torjunnan kustannuksiin.

Neuvotellaan Venäjän kanssa rautatieliikenteestä uusi sopimus, jolla edistetään kotimaista kilpailua maiden välisessä liikenteessä.

Pyritään EU-yhteistyössä siihen, että harmonisoitujen sääntöjen avulla kilpailu liikennemarkkinoilla lisääntyy.

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.7 LIIKENNETURVALLISUUS ON PERUSOIKEUS

Toteutetaan valtakunnallista liikenneturvallisuuksuunnitelmaa.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen integroidaan liikenneturvallisuuksuutta parantavia toimia. Suunnataan tienpidon resursseja runkoteiden keskikaideohjelmaan. Lisätään automaattista liikennevalvontaa ja turvataan poliisin näkyvä liikennevalvonta.

Säädetään alkolukko pakolliseksi raskaassa liikenteessä ja kaikissa julkisissa kuljetustilauksissa.

Suunnataan liikennepolitiikan voimavaroja liikenneturvallisuuksuuden edistämiseen siten, että tieliikenteessä kuolee vuosittain alle 150 vuoteen 2020 mennessä.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen integroidaan liikenneturvallisuuksuuden parantaminen. Lisätään automaattista liikennevalvontaa ja turvataan poliisin näkyvä liikennevalvonta. Suunnataan väylärahoitusta pääteiden keskikaideohjelmaan.

Säädetään alkolukko pakolliseksi raskaassa liikenteessä ja julkisissa kuljetustilauksissa sekä uusille kuljettajille seuraamuksena ensimmäisestä rattijuopumuksesta.

Rattijuopumusraja alennetaan 0,2 promilleen.

Poliisin valvontaedellytykset turvataan ja seuraamusten käsittelyä nopeutetaan. Yliopistollisiin keskussairaaloihin perustetaan ajoterveyden arviointikeskukset.

Suunnataan liikennepolitiikan voimavaroja liikenneturvallisuuksuuden edistämiseen siten, että tieliikenteessä kuolee vuosittain alle 125 henkeä vuoteen 2020 mennessä

Liikenneturvallisuuksuus integroidaan liikennejärjestelmätyöhön. Turvallisuuksuutta edistetään ilmastopoliittisilla ja maankäytön suunnittelulla sekä sosiaali- ja terveystieteellisillä ja alkoholipoliittisilla toimilla. Perustetaan ajoterveyden arviointikeskukset ja kehitetään liikennelääketieteen opetusta.

Panostetaan vahvasti liikennekäyttäytymisen ohjaamiseen tieto- ja viestintätieteiden avulla käyttäen valvonnassa hyväksi mm. satelliittipaikannusta. Uusille kuljettajille säädetään pakolliseksi ajokäyttäytymisen seurantalaitteita rikkomusten seuraamuksena.

Säädetään alkolukko pakolliseksi seuraamuksena ensimmäisestä rattijuopumuksesta.

Rattijuopumusraja alennetaan 0,2 promilleen.

Luodaan liikennekäyttäytymisen pohja turvaamalla liikennekasvatuksen asema perusopetuksessa.

Nopeutetaan veropolitiikalla autokannan uudistumista turvallisemmaksi.

Nopeusrajoitukset määritellään liikumisympäristön mukaisiksi ja tukevat liikenteen päästövähennystavoitetta. Päätieverkon parantamisen keskeisimpänä lähtökohtana on turvallisuus ja kohtaamisen nettomuoksien estäminen.

Edistyvä Suomi

Aktiivinen Suomi

Rohkea Suomi

2.8 LIIKENTEEN TOIMINTAVARMUUS TAATAAN

Tunnistetaan liikenteen häiriöttömän toiminnan uhat ja riskit. Viranomaiset varautuvat yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa normaaliajan häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.

Turvataan liikennejärjestelmän toiminta häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen strategian ja valmiuslainsäädännön mukaisin toimin.

Tiedotetaan liikkujille tehokkaasti häiriötilanteista.

Varmistetaan väylänpito ja liikennepalvelut sään ääri-ilmiöiden lisäntyessä.

Ilmatieteen laitokseen perustetaan havaintopalvelukeskus, joka hoitaa kaiken Suomessa valtion piirissä tapahtuvan säähavaintotoiminnan tavoitteena parantaa tiedon laatua ja saatavuutta sekä kustannustehokkuutta.

Tunnistetaan liikenteen häiriöttömän toiminnan uhat ja riskit. Viranomaiset varautuvat yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa normaaliajan häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Kehitetään toimintaprosesseja ja häiriön hallintaa mm. älyliikenteen keinoin.

Annetaan laki liikennejärjestelmän varautumisesta.

Turvataan liikennejärjestelmän toiminta häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen strategian ja valmiuslainsäädännön mukaisin toimin.

Liikennejärjestelmän kriittiset osat varmistetaan varajärjestelmillä.

Parannetaan älyliikenteen keinoin liikkujien valmiuksia varautua häiriötilanteisiin ennakolta. Varmistetaan nopea ja ajantasainen häiriön-aikainen tiedottaminen.

Varmistetaan kansalliset intressit yleiseurooppalaisen liikenteen häiriönhallintasuunnitelmassa. Suomen ulkomaankuljetusten ja -matkojen toimintavarmuus vakavissa kansainvälisissä häiriötilanteissa pyritään sisällyttämään osaksi suunnitelmaa.

Liikenteen häiriöttömyyden varmistaminen otetaan huomioon kriittisten järjestelmien omistusrjestelyissä.

Varmistetaan väylänpito ja liikennepalvelut sään ääri-ilmiöiden lisäntyessä.

Toteutetaan Suomen hydrologisen toiminnan arviointi, tavoitteena löytää yhteiskunnalliselta vaikuttavuudeltaan paras tapa tulvien ennustamisen organisointiin.

Liikennejärjestelmän toimijat veloitetaan tunnistamaan liikenteen ja infrastruktuurin uhat. Määritellään liikennejärjestelmän kriittiset osat eri käyttäjien näkökulmasta sekä laaditaan ja ylläpidetään riskienhallintasuunnitelmaa liikennepolitiikan tueksi. Tarkastellaan erityisesti merenkulun ja lentoliikenteen varmistamista esim. lakkotilanteissa.

Annetaan laki liikennejärjestelmän varautumisesta.

Turvataan liikennejärjestelmän toiminta häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen strategian, liikennejärjestelmän varautumislain ja tarvittaessa valmiuslain mukaisin toimin ja toimivaltuuksin.

Liikennejärjestelmän kriittiset osat varmistetaan varajärjestelmillä. Häiriöihin varaudutaan kehittämällä toimintaprosesseja ja häiriön hallintaa mm. älyliikenteen keinoin.

Varmistetaan älyliikenteen keinoin (tiedotus, opastus, ohjaus) matka- ja kuljetusketjujen toimintavarmuus häiriötilanteissa.

Varmistetaan aktiivisella osallistumisella kansalliset intressit yleiseurooppalaisen liikenteen häiriönhallintasuunnitelmassa. Suomen ulkomaankuljetusten ja -matkojen toimintavarmuus vakavissa kansainvälisissä häiriötilanteissa pyritään sisällyttämään osaksi suunnitelmaa.

Liikenteen häiriöttömyyden varmistaminen otetaan huomioon kriittisten järjestelmien omistusrjestelyissä.

Varmistetaan väylänpito ja liikennepalvelut sään ääri-ilmiöiden lisäntyessä.

Osa II Suomi nousuun hyvillä yhteyksillä

LIIKENTEEN JA VIESTINNÄN TOIMINTAYMPÄRISTÖN KEHITYSNÄKYMÄT

Tieto- ja viestintäteknologioiden merkitys kasvun ja tuottavuuden parantamiseksi on huomattava. Tieto- ja viestintäteknologia on osoittautunut höyryvoiman tai sähkön kaltaiseksi yleiskäyttöiseksi teknologiaksi, joka luo edellytykset yhteiskunnan toimintaedellytysten ja talouden rakenteellisille uudistuksille. Euroopan komission arvion¹ mukaan tieto- ja viestintäteknologia selittää 50 prosenttia EU:n tuottavuuden kasvusta. Erot teollisuusmaiden taloustilanteissa selittyvät suureksi osaksi tieto- ja viestintäteknologiainvestointien, -tutkimuksen ja -käytön määrillä sekä tietoyhteiskunta- ja mediatoimialojen kilpailukyvyllä.

Tieto- ja viestintäteknologian tehokkaammalla hyödyntämisellä voidaan vastata mm. väestön ikääntymisestä ja työvoiman vähenemisestä sekä julkisen talouden velkaantumisesta aiheutuviin haasteisiin. Digitalisoitumisen esimerkkeinä voidaan mainita sähköinen maksaminen, sähköinen asiointi esim. terveydenhuollossa, älyliikenne ja älykkäät sähköverkot. Uudet teknologiat mahdollistavat työn tekemisen paikasta riippumatta ja niitä voidaan hyödyntää myös ilmastopolitiikan apuvälineenä. Digitaaliseen Suomeen syntyy liiketoimintaa, joka tarjoaa työtä ja avaa uusia vientimahdollisuuksia.

Siirtyminen digitaaliseen maailmaan edellyttää, että Suomi pysyy eturivin maana laadukkaiden viestintäverkkojen rakentamisessa ja käyttöönottossa. Edistyskellisten langattomien verkkojen rakentamiseen tarvitaan tehokasta taajuuksien käyttöä ja joustavaa taajuushallintoa. Vuoteen 2015 mennessä toteutettava viestintäinfrastruktuurin parantaminen nostaa Suomen kansainvälisesti huippunopeiden yhteyksien eturintamaan. Se kasvattaa hetkellisesti Suomen globaalia kilpailukykyä merkittäväällä tavalla. Aikaikkuna on pyrittävä täysimääräisesti hyödyntämään yhteistyössä kaikkien toimijoiden kesken varmistamalla, että samanaikaisesti syntyy myös nopeita yhteyksiä hyödyntäviä palveluita.

Laadukkaiden verkkojen ohella digitaalinen talous edellyttää säädösympäristön tarkastelua. Keskeisiä tekijöitä tulevat olemaan mm. julkisen tiedon maksuton tai lähes maksuton käytettävyys sekä tekijänoikeusjärjestelmä, joka luo edellytyksiä uusille palveluille ja sisältöjen jakelelle monikanavaisesti.

Liikennesektorilla tehtävien julkisten interventioiden on perustuttava pitkän aikavälin visioon ihmisten ja tavaroiden liikkuvuudesta. Liikennepolitiikan perustana tulee olla liikennejärjestelmän tulevaisuudesta muodostettu kokonaiskäsitys, joka kattaa myös seuraavat vuosikymmenet.

Komissio on tuottamassa ensi talvikaudella uutta liikennepoliittista valkoista kirjaa, joka määrittelee EU:n tämän vuosikymmenen liikennepoliittikkaa. EU:n näkökulmasta keskeisiä liikenteeseen vaikuttavia muutostekijöitä ovat ikääntyminen, muuttoliike, ympäristöhaasteet, fossiilisten polttoaineiden niukkuus, kaupungistuminen ja maailmanlaajuiset trendit, kuten globalisaatio. Lentoliikenteen useiksi päiviksi pysäyttänyt tuhkapilvi osoitti myös eurooppalaisen liikennejärjestelmän haavoittuvuuden ja samalla tarpeen kehittää toimintavarmuutta.

Valkoisen kirjan pääteemat ovat sisämarkkinat, infrastruktuuri, innovaatiot, ihmiset, ilmasto sekä kilpailukyky. Haasteellisinta on ilmastokysymyksen ratkaisu sekä eri keinojen tasapainoinen käyttö CO₂-päästöjen vähentämisessä. On ilmeistä, että tavoitteisiin ei päästä nykyisillä

¹

Euroopan komission tiedonanto KOM (2009) 390.

toimilla, vaan suuntaa on selkeästi muutettava. Uuden teknologian hyödyntämisen lisäksi on monipuolisesti vaikutettava liikennetarpeeseen, liikkumistottumuksiin ja liikenteen palveluihin.

EU toteuttaa liikennepolitiikkaansa lainsäädännöllä, rahoituksella sekä tutkimus- ja kehitystoinnalla. Kilpailukyvyn kannalta yhtenä tärkeimmistä teemoista on ollut yhteismarkkinoiden luominen myös liikennealalle. Tämä on merkinnyt kilpailua avaavan lainsäädännön jatkuvaa kehittämistä, mutta myös asiakkaita suojaavien säädösten kehittämistä. Myös teknisten järjestelmien yhteensopivuuden varmistaminen on ollut tärkeää. Rahoituksen osalta keskeistä on ollut Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN) määrittely ja rahoitus. Laaja tutkimus- ja kehitystyö tähtää innovaatioihin ja hyvien käytäntöjen levittämiseen yhteisössä.

Suomen näkökulmasta toimintaympäristön muutokset ja niistä nousevat haasteet ovat paljolti samankaltaisia kuin koko EU:n näkökulmasta. Syrjäisen asemamme takia meillä kuitenkin korostuvat kilpailukykyyn ja logistiikkaan liittyvät haasteet. Väestön ikääntymisestä seuraava julkisen talouden resurssien niukkuus vaikuttaa myös liikennesektorin käytettävissä oleviin resursseihin, jotka tuskin merkittävästi kasvavat tulevaisuudessa. Tuotantorakenteen muutosten ja energiatuotannon puu- ja turvekuljetusten seurauksena kuljetukset ja niiden suuntautuminen muuttuvat. Samalla työvoiman saatavuuteen kohdistuvat vaatimukset lisääntyvät. Haasteena on liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen toimenpiteiden kohdentaminen ja ajoittaminen nopeasti muuttuvia tarpeita vastaavasti.

Arvo- ja elämäntapamuutosten myötä liikkumiskäyttäytyminen muuttuu. Liikenne ja liikkuminen kehittyvät yhä moninaisempaan suuntaan mm. kansainvälistymisen, sähköisten palveluiden, etä- ja mobiilitöiden sekä sosiaalisen median myötä. Tekniikka sekä sen tarjoamat nopeammat fyysisen ja virtuaalisen liikkumisen muodot kompensoivat pitkiä etäisyyksiä niin kansainvälisissä kuin Suomen sisäisissäkin yhteyksissä. Tulevaisuuden toimintaympäristössä arki-liikkumisessa korostuvat aikasäästöt suhteessa rahasäästöön samalla kun ilmastonmuutoksen mukana tuomat epävarmuustekijät vaikuttavat vapaa-ajan liikkumisessa tehtyihin valintoihin.

Kilpailukyvyllä olennaista on kuinka hyvin pystymme säilyttämään ja kehittämään nykyisiä varsin hyviä lentoliikenneyhteyksiä Eurooppaan ja toisaalta muualle maailmaan, erityisesti Kaukoitään. Luonnollisesti myös vientiteollisuudellemme välttämättömät merikuljetukset ja yhteydet satamiin ovat keskeisessä asemassa. Venäjän ja Kiinan kehitys vaikuttavat 2010-luvulla erityisesti tavaravirtojen kehitykseen, mutta myös henkilöliikenteeseen. Suomella on mahdollisuuksia hyödyntää logistista asemaansa porttina Venäjän ja sen takana olevan Kiinan ja lännen välissä. Ajan kuluessa Suomen ja Luoteis-Venäjän välinen suhde tiivistyy joka tapauksessa. Alueesta muodostuu luonnollinen lähimarkkina-alue, joka hyödyttää kumpaakin osapuolta. Rajan kynnyks mataloituu Luoteis-Venäjän pohjoisosien kehittyessä.

Kilpailukykyyn vaikuttaa myös kaupunkiseutujemme viihtyisyys ja houkuttelevuus. Kaupunkirakenne ja liikennejärjestelmä vaikuttavat tähän paljon. Kaupungistuminen on meillä muuta Eurooppaa voimakkaampaa, koska olemme siinä muita varhaisemmassa kehitysvaiheessa. Kasvavien kaupunkiseutujen uhkana on yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Siitä seuraa jatkuvasti lisääntyvä liikkumisen ja kuljetusten tarve, liikennejärjestelmän heikkeneminen ja henkilöautoriippuvuuden kasvu. Syntyvien ympäristöhaittojen takia myös liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen on erittäin vaikeaa. Kaupungistumisen käänköpuolena on taas maaseudun väkimäärän väheneminen, jolloin mm. liikennepalvelujen järjestäminen on entistä haasteellisempaa.

Älyliikenteen kehittäminen luo edellytyksiä liikenneturvallisuuden parantumiselle, liikenteen päästöjen vähentymiselle sekä liikkumisen ja kuljetusten laadun parantumiselle (optimointi, ennakoitavuus, lisääntyvä informaatio). Älyliikenteellä voidaan tukea liikennepolitiikan lisäksi ainakin tietoyhteiskuntapolitiikan pyrkimyksiä samoin kuin ilmasto- ja ympäristöpolitiikkaa. Tietoteknologia parantaa työn tuottavuutta kaikkialla missä sitä otetaan käyttöön ja sen avulla voidaan myös taata eri väestöryhmille ja alueille entistä paremmat ja tasa-arvoisemmat palvelut, myös liikenteessä.

1. Digitaalinen Suomi – haasteita ja vaihtoehtoja

1.1 Kestävää tuottavuutta

Tieto- ja viestintäteknologioiden merkitys kasvun ja tuottavuuden parantamiseksi on huomattava ja niiden tehokkaammalla hyödyntämisellä voidaan vastata moniin yhteiskunnan haasteisiin. Tietoyhteiskuntakehityksellä ja digitalisoinnilla on merkittävä rooli koko Suomen kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin ylläpitämisessä ja parantamisessa kiristyvässä globaalissa kilpailussa. Tieto- ja viestintäteknologian kehitys sekä teknologian hyödyntämisen mahdollistamat uudet innovaatiot, palvelut ja toimintatavat synnyttävät merkittävää kehityspotentiaalia kaikille yhteiskunnan sektoreille.

Investoimalla tieto- ja viestintäteknologiaan voidaan saavuttaa huomattavia säästöjä hyvin pienillä muutoksilla ja toisaalta valtavia hyötyjä muuttamalla rakenteita digitaaliseen toimintaympäristöön sopiviksi. Asiantuntija-arvioiden mukaan hyödyt yhteiskunnalle voisivat olla vuositasolla jopa miljardiluokkaa. Laajamittaisen muutoksen toteuttaminen edellyttää kuitenkin vahvaa visiota. Myös kansalaisten muutossopeutumiseen pitää kiinnittää riittävästi huomiota.

Tietoyhteiskuntapolitiikka on luonteeltaan ministeriöiden hallinnonalojen rajat ylittävää. Hallituksilla on ollut vuodesta 1995 lähtien hiukan eri tavoin toteutettuja ja painotettuja tietoyhteiskuntaohjelmia. Vuosien saatossa tietoyhteiskunta-asiat ovat arkipäiväistyneet osaksi jokaisen hallinnonalan normaalia toimintaa. Eri hallinnonalojen digitaalikehitystä ja toimintatapojen muutosta voitaisiin ohjata ja tehostaa hallinnonalakohtaisilla älystrategioilla. Esimerkkinä voidaan mainita sosiaali- ja terveyssektori, jolla tieto- ja viestintäteknikan käytön avulla varmistetaan vanhusten mahdollisen pitkään toteutuva kotihoito tai ympäristösektori, joka voi edellyttää laajakaistan huomioimista kaavoituksessa tai rakennusluvan ehdoissa.

Hallitusohjelmassa olisi hyvä ottaa kantaa siihen, miten tietoyhteiskunta-asiat valtioneuvoston sisällä koordinoidaan ja vastuutetaan. Perinteisen neuvottelukuntamallin vaihtoehtoja voisivat olla eri sektoriministeriöiden nykyistä selvästi itsenäisempi rooli toimialansa digitaalisen kehityksen ohjauksessa tai uuden, myös toimeenpanovaltaa omaavan tietoyhteiskunta-asioiden sihteeristön perustaminen tai digitaalisen Suomen ministerivaliokunnan perustaminen johtamaan työtä.

Digitaalinen toimintaympäristö on globaali, ja monet suomalaiset yritykset toimivat jo globaalisti. Suomen on tuettava digitaalisten markkinoiden kehittämistä. Esimerkiksi sähköisen laskutuksen käyttöönottoa ja siihen pohjautuvaa reaaliaikaisen talouden toteuttamista on tietoisesti edistettävä.

Vasta alkutaipaleella oleva julkisten tietovarantojen hyödyntäminen, muokkaaminen ja jalostaminen luovat mahdollisuuksia uusille innovaatioille. Niiden parempi hyödyntäminen edellyttää toimintatapojen muuttamista ja lainsäädännön arvioimista. Julkisen sektorin omaa tietohallintoa olisi tehostettava ja digitaalista taloutta koskevalle tutkimukselle olisi taattava riittävä rahoitus.

1.2 Hyvät viestintäverkot tukevat kilpailukykyä ja hyvinvointia

Tieto- ja viestintäteknologioiden tehokkaan käytön perusedellytyksenä ovat laadukkaat, edulliset ja kaikkien saatavilla olevat viestintäpalvelut. Kyse on kansalaisten yhdenvertaisuudesta ja elämänlaadusta. Tieto- ja viestintäteknologian käyttö ei ole itseisarvo, vaan väline hyvinvoinnin ylläpitämisessä ja lisäämisessä.

Suomalaisen viestintäpolitiikan keskeinen haaste on luoda edellytykset edistyksellisten palveluiden kohtuuhintaiseen kaupalliseen tarjontaan. Digitaalisten peruspalveluiden tarjonta on varmistettava kaikille kansalaisille maantieteellisestä sijainnista riippumatta silloinkin, kun palveluita ei ole kaupallisesti saatavilla. Myös viestintäpalveluiden helppo käytettävyys on huomioidava, erityisesti vanhusten ja erityisryhmien osalta.

Laadukkaat viestintäyhteydet ovat tärkeitä paitsi kansalaisille, myös elinkeinoelämälle. Siirtyminen sähköiseen maailmaan edellyttää, että Suomi pysyy eturivin maana laadukkaiden viestintäverkkojen rakentamisessa ja käyttöönnotossa. Erityisesti pk-sektorin yrityksiä tulee kannustaa uuden teknologian hyödyntämiseen.

Toimiva kilpailu ja hyvä säädösympäristö takaavat edelleenkin parhaiten laadukkaat ja edulliset viestintäpalvelut suurimmalle osalle suomalaisista. Valtion rooli peruspalveluiden varmistajana kaikille kansalaisille on kuitenkin viime vuosina vahvistunut. Valtion rooli välttämättömyyspalveluiden turvaajana on väistämättä vahvasti mukana myös 2010-luvun viestintäpolitiikan kaikilla alueilla. Se, mikä on riittävä peruspalvelun taso, edellyttää jatkuvaa arviointia ottaen huomioon mm. teknisen kehityksen ja aiheutuneet kustannukset. Esimerkiksi 1-2 megabitin yleispalveluvelvoite voidaan asiantuntija-arvioiden mukaan toteuttaa nykyisin käytössä olevilla taajuusalueilla ja tekniikoilla kohtuullisin kustannuksin. Yleispalvelun tason merkittävä korottaminen nopealla aikataululla esimerkiksi 8 megabittiin, mikä mahdollistaisi liikkuvan kuvan sujuvan katselun, edellyttäisi myös kiinteiden yhteyksien hyödyntämistä ja kustannukset nousisivat satoihin miljooniin. Viestintälainsäädännön mukaan teleyrityksille aiheutuvat kohtuuttomat kustannukset korvataan yrityksille valtion varoista.

Vaalikaudella 2007–2011 haja-asutusalueiden laajakaistarakentamiseen varattiin 66 miljoonaa euroa valtion varoja vuosille 2010–2015. Lisäksi hankkeeseen on tarkoitus käyttää 25 miljoonaa euroa EU:n maaseutuohjelman rahoja ja noin 40 miljoonaa euroa kuntien rahoja. Laajakaistapolitiikan toteutumista on määrä arvioida vuonna 2012, jolloin arvioidaan myös haja-asutusalueiden laajakaistahankkeeseen osoitettujen määrärahojen riittävyys. Jos julkinen tuki ei osoittaudu riittäväksi kannustimeksi, voidaan selvittää mahdollisuudet luoda uusi valtiomisteinen laajakaistapalvelujen tarjoaja huolehtimaan tietoliikenneyhteyksien tarjoamisesta kaikille suomalaisille.

Vuoteen 2015 mennessä toteutettava viestintäinfrastruktuurin parantaminen nostaa Suomen kansainvälisesti huippunopeiden yhteyksien eturintamaan. Se kasvattaa hetkellisesti Suomen globaalia kilpailukykyä merkittäväällä tavalla. Aikaikkuna on pyrittävä täysimääräisesti hyödyntämään varmistamalla, että maahan syntyy samanaikaisesti myös palveluita, jotka hyödyntävät nopeiden yhteyksien tarjoamia mahdollisuuksia.

Laajakaistan parantumisen tuoma kilpailukykyetu saavutetaan, jos nopeiden yhteyksien kysyntä lisääntyy samassa tahdissa tarjonnan kanssa. Nopeiden yhteyksien kysyntää voidaan edistää erilaisin viestintäpoliittisin keinoin. Kotitalousvähennyksen käyttöä laajakaistaliittymiin voidaan kannustaa. Esimerkiksi mahdollisuus kotitalousvähennyksen jaksottamiseen useammalle vuodelle tai kiinteä euromääräinen verovähennys voisivat lisätä vähennysoikeuden käyttöä, mikä pienentäisi jonkin verran valtion verotuloja, mutta edesauttaisi digitaalisen talouden hyötyjen laajamittaista toteutumista.

Teknologian kehitys voi mahdollistaa myös uudenlaisia jakelutieratkaisuja, joiden toteuttaminen lisää kilpailua ja tarjontaa laajakaistamarkkinoilla. Konkreettisin selvítettävä vaihtoehto on datasähkö eli laajakaistan tarjoaminen sähköverkkoja hyödyntämällä.

1.3 Yleisradio Oy:n julkinen palvelu varmistetaan

Yleisradio Oy:n julkinen palvelu televisio- ja radio-ohjelmistoinen ja muine sisältöpalveluineen on tärkeä osa tietoyhteiskuntaa. Viestintäympäristön murroksesta huolimatta Suomessa, kuten

monessa muussakin EU-maassa, julkisen palvelun sisältötarjonnalla on vahva rooli median kentässä ja kansalaiset arvostavat julkisen palvelun tarjontaa. Yleisradio Oy tavoittaa ohjelmistoillaan television, radion ja verkkopalveluiden kautta lähes kaikki suomalaiset. Yhtiön televisio- ja radiokanavat ovat seuratuimpien joukossa. Sillä on myös merkittävä rooli kotimaisen sisällön tuottajana, tilaajana, esittäjänä ja tallettajana.

Uusien jakelukanavien, sisältöpalveluiden ja ansaintamallien myötä koko median sisältötarjonta lisääntyy edelleen. Tämä merkitsee kansainvälisen sisällön ja toimijoiden osuuden korostumista samalla, kun kansallisen sisältötuotannon toimintamahdollisuudet kaventuvat. On tärkeää luoda toimintatapoja ja yhteistyötä, joilla huolehditaan suomalaisille tehtyjen sisältöjen saatavuudesta ja hyödynnetään laajasti kotimaisen sisältötuotannon arkistoja. Tässä kehityksessä Yleisradio Oy:n rooli julkisen palvelun yhtiönä ja sitä kautta kansallisen sisältötuotannon tilaajana ja esittäjänä korostuu. Yhtiön roolia "kansakunnan muistina" voidaan myös kehittää käyttäen julkisen palvelun mahdollisuuksia täysimääräisesti hyväksi tietoyhteiskunnan toteuttamisessa.

Julkisen palvelun rahoitus on syytä varmistaa kestäväällä tavalla. Nykyinen televisiomaksuihin perustuva rahoitus ei enää riitä varmistamaan palvelutarjonnan säilymistä pitkällä aikavälillä. Televisiomaksun maksajien määrä on laskenut vuoden 2003 yli kahdesta miljoonasta maksajasta nykyiseen noin 1,9 miljoonaan maksajaan. Maksun merkittävä korotus saattaa johtaa edelleen maksajamäärän laskuun. Onkin arvioitava, mikä on tavoiteltava rahoituksen taso ja miten varmistetaan riittävä rahoitus pohja.

Julkisen palvelun erilaisia rahoitusmalleja arvioitiin viimeksi parlamentaarisessa työryhmässä (ns. Lintilän työryhmä). Se ehdotti nykyisen televisiomaksun korvaamista kaikilta asuntokunnilta ja yrityksiltä perittävällä julkisen palvelun mediamaksulla, joka olisi kaikille maksajille samansuuruinen. Arvioitavina olivat myös verorahoitukseen perustuvat mallit sekä useita vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa erillisen maksun periminen. Myös markkinaehtoista rahoitusta arvioitiin, joskaan sitä ei pidetty käyttökelpoisena rahoitusmuotona julkisen palvelun järjestämisessä. Arvioituaan eri vaihtoehtoja työryhmä piti kansalaisten ja yritysten maksamasta mediamaksusta suoraan kertyvää rahoitusta tarkoituksenmukaisimpana julkisen palvelun rahoitusmallina.

Yleisradio Oy:n talous on saatettu tasapainoon vuosina 2008 ja 2009 suunnitellulla tavalla kertaluontoisilla toimenpiteillä. Vuonna 2010 valtion televisio- ja radorahastoon arvioidaan kertyvän 436 miljoonaa euroa, josta Yleisradio Oy:lle tilitettäisiin noin 423 miljoonaa euroa (sis. alv). Maksukertymä ei riitä kattamaan Yleisradio Oy:n nykyisen toiminnan kuluja, vaan yhtiöllä on vuotuinen noin 25 miljoonan euron operatiivinen alijäämä. Alustavien arvioiden mukaan 2011 rahaston kertymä puolestaan olisi 462 miljoonaa euroa. Rahastoon kertyvät tulot eivät kuitenkaan kata Yleisradio Oy:n rahoitusta, vaan yhtiön tulos jää alijäämäiseksi. Rahastoon kertyvien tulojen ei kuitenkaan arvioida kattavan Yleisradio Oy:n rahoitusta, vaan yhtiön tulos jää alijäämäiseksi. Yleisradio Oy arvioi vuonna 2012 tarvittavan rahastokertymän olevan vajaa 510 miljoonaa euroa nykyisen palvelutarjonnan säilyttämiseksi. Rahoitusta tulee lisätä, jos julkista palvelua halutaan edelleen laajentaa ja kehittää.

Sähköisten sisältöjen tarjonnan kasvaessa ja monimuotoistuessa entistä tärkeämmäksi muodostuu mekanismi, jolla julkisen palvelun toteutumista ja sisältöä arvioidaan ja ohjataan. Tavoitteena tulee olla monipuolinen ja moniarvoinen sisältötarjonta, joka muodostuu tasapainoisesti sekä julkisesti rahoitetun ja kaupallisesti toimivan median välillä. Julkisen palvelun sisällön määrittelyä voidaan jossakin määrin täsmentää nykyisestä, mutta käytännössä julkisen palvelun rajat määrittyvät toimivan valvonnan ja ohjauksen kautta. Onkin arvioitava, pystytäänkö julkista palvelua ohjaamaan ja valvomaan riittävästi hallintoneuvoston toimesta vai tulee sen rinnalle kehittää menettelyjä, joilla tämä tavoite varmistetaan. Lisäksi on arvioitava, voidaanko Yleisradio Oy:n rakenteellisella kehittämisellä tukea julkisen palvelun roolin selkeyttämistä.

1.4 Luodaan edellytykset kotimaisille sisällöille

Suomalaisen viestintämaiseaman kannalta olennaisen tärkeä kysymys on, miten varmistetaan hyvät olosuhteet kotimaiselle sisältötuotannolle. Sisältötuotannon globalisoituminen haastaa pienten kieli- ja kulttuurialueiden oman sisältötuotannon.

Kotimainen sisältötuotanto on erittäin riippuvainen Suomeen sijoittuneiden televisio- ja radio-toimijoiden ohjelmaostoista sekä toisaalta suomalaisten sanoma- ja aikakauslehtien menestyksestä. Suomalainen sisältötoimiala on kohtaamassa suuria ja yleismaailmallisia muutoksia, joiden tärkeimpiä muutosvoimia ovat internet sekä nopeiden laajakaistaverkkojen kehitys. Ne tarjoavat medialle uusia jakeluteitä. Erityisesti kansainväliset sisältöjen ja palveluiden tarjoajat ja paketoijat kilpailevat perinteisen median kanssa kuluttajien ajankäytöstä ja huomios- ta. Suomessa toimivat mediayritykset hankkivat ohjelmansa yhä enemmän ulkomailta. Yleisö- jen pirstoutuessa ja kanavakilpailun kovetessa on nähtävissä, että perinteisten televisioyhtiöi- den mahdollisuudet rahoittaa kotimaista sisältötuotantoa tulevat heikkenemään.

Olennainen osa kotimaista sisältötuotantoa on julkinen palvelu, sillä Yleisradio Oy on merkittä- vin kotimaisen sisältötuotannon ostaja ja tuottaja. Televisio- ja radiolaki asettaa myös kaupallisille televisiokanaville vähimmäismäärät eurooppalaista alkuperää oleville sekä riippumattomien tuottajien tuottamille ohjelmille. Suomalaisten sisältöjen arkistot muodostavat uuden tuotannon ohella merkittävän potentiaalin erilaisten sisältöpalveluiden kehittämiseksi. Globaaliin kilpailuun vastaaminen edellyttää, että alan toimijat tekevät yhteistyötä kotimaisten "alustojen" luomiseksi suomalaisille sisällöille.

Televisiomarkkinoiden kehittymisen kannalta sääntely-ympäristöllä on suuri merkitys. Ohjel- mistojen lähettäminen maanpäällisessä televisioverkossa edellyttää nykyisin valtioneuvoston myöntämää toimilupaa, poikkeuksena Yleisradio Oy, jonka toiminta perustuu lakiin. Myös kau- pallisten radioiden toiminta edellyttää valtioneuvoston toimilupaa. Ohjelmistojen toimilu- pasääntelylle ei enää ole sananvapauden näkökulmasta samanlaisia perusteita kuin aikaisem- min. Maanpäällisten televisioverkkojen kapasiteetti on laskutavasta riippuen noin kymmenker- taistunut viimeisten kymmenen vuoden aikana ja tulee edelleen lisääntymään tehokkaampien lähetyk- ja pakkausstandardien käyttöönoton myötä. Myös monikanavajakelu yleistyy muun muassa laajakaistatelevision käytön kasvaessa. Sosiaalisen median kehittyminen muuttaa osaltaan mediamaailmaa ja käyttötapoja.

Toimilupajärjestelmä on hallinnollisesti raskas. Siitä luopuminen vähentäisi hallinnollisia kus- tannuksia. Alan toimijoiden kannalta alalle tulon kynnyksessä madaltuisi. Toimilupajärjestelmän säi- lyttäminen voi olla jatkossakin perusteltua, jos televisiolle osoitettuja taajuuksia osoitetaan merkittävässä määrin muihin käyttötarkoituksiin, kuten matkaviestintään. Tällöin on kuitenkin otettava huomioon, että kansainvälisistä taajuusratkaisuista johtuen televisiotaajuuksien teho- kas käytettävyyttä vaihtoehtoisin tarkoituksiin ei lyhyellä aikavälillä todennäköisesti ole mahdol- lista. Televisio-ohjelmistojen toimiluvat päättyvät vuoden 2016 lopussa. Ratkaisut sääntelyjär- jestelmän mahdollisesta uudistamisesta tulee tehdä hyvissä ajoin ennen tätä.

Digitaalisen kehityksen merkittäviä kysymyksiä ovat mm. sähköisen viestinnän tekijänoikeus- järjestelmän kehittäminen kannustamaan innovaatioihin ja sisältöjen jakeluun monikanavai- sesti. Selkeät ja yksinkertaiset toimintamallit ovat sekä sisällön tuottajien että käyttäjien etu- jen mukaisia.

Yleisradio Oy:n toiminta rahoitetaan nykyisin televisiotalouksilta kerättävällä televisiomaksulla. Kaupallisten televisioyhtiöiden sisältötuotantoa ei tueta julkisin varoin. Jos muutakin kuin Yleis- radio Oy:n televisiosisältötuotantoa halutaan tukea, mahdollisuuksia voisivat olla mm. Suomen elokuvaääntien tuen suuntaaminen sähköisen median sisältöihin tai televisio- ja radiorahaston tulojen käyttäminen myös riippumattoman kotimaisen sisältötuotannon tukemiseen, mikä edellyttäisi televisio- ja radiorahaston tulojen mitoittamista tätä vastaavasti. Julkisten tukien täytyy olla EU-oikeuden mukaisia ja ne pitäisi todennäköisesti notifioida Euroopan komissiolle.

Olellaisen osan suomalaisesta sisällöntuotannosta muodostavat sanoma- ja aikakauslehdet. Viestintäpoliittisin keinoin voidaan vaikuttaa siihen, että lehtijakelu säilyy myös haja-asutusalueilla. Moniarvoisella lehdistöllä on tärkeä merkitys yhteiskunnalle, mutta tiedonvälityksen digitalisoituminen luo lehtien kustannustoiminnan kannattavuudelle uudenlaisia haasteita.

Muuttuvan mediaympäristön haasteisiin vastaaminen edellyttää myös julkisen vallan ohjauskenteiden kriittistä arviointia. Perinteisen sääntelyn, toimilupaohjauksen ja tukipolitiikan ohella tulisi löytää yhteistyö- ja ohjausmuotoja, joilla pystytään luomaan kokonaisvaltaisesti toimintaedellytyksiä kansalliselle sisältötuotannolle. Hallinnon rakenteiden tulee tukea kansallisen sisältötuotannon merkittävää vahvistamista.

1.5 Radiotaajuudet viestintäpolitiikan tehokkaaksi työkaluksi

Taajuuspolitiikan tavoitteena on varmistaa taajuuksien joustava ja tehokas käyttö. Langaton viestintä ja älykkäät päätelaitteet ovat lisänneet taajuuksien kysyntää. Radiotaajuuksia käytetään moniin eri käyttötarkoituksiin, joita ovat esimerkiksi matkaviestintä- ja joukkoviestintäverkot, viranomaisverkot, langattomat laajakaista- ja lähiverkot sekä elinkeinoelämän radiolinjit (mm. teleoperaattorit, sähköyhtiöt, viranomaiset).

Suomi on ollut pitkään edelläkävijä langattomassa viestinnässä. Menestykseen on vaikuttanut edistyksellinen viestintäpolitiikka, joka on luonut mahdollisuuksia uudentyypeille teknologioille ja markkinoille. Alkaneella vuosikymmenellä on varmistettava viestintäpolitiikalla, että Suomessa on jatkossakin edellytykset ottaa uusia palveluita ja teknologioita käyttöön. Se vaatii yhteiskunnan taajuustarpeiden aikaista ennakointia ja taajuusratkaisuiden valmistelemista riittävän ajoissa sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla.

Taajuuspolitiikalla voidaan merkittäväällä tavalla vaikuttaa langattomien laajakaistaverkkojen rakentamiseen. Alemmat taajuudet ovat parempia ja kustannustehokkaampia. Taajuuden puolettua saman maantieteellisen peittoalueen saavuttamiseen harvaanasutulla alueella riittää 1/3 – 1/5 korkeamman taajuusalueen tukiasemamäärästä, millä on hyvin suuri vaikutus verkon rakentamiskustannuksiin. Erityisen merkittävä uusi taajuusalue on televisiolähetysten digitalisoinnin myötä vapautunut ns. 800-alue, joka on Suomessa päätetty osoittaa laajakaistaisille digitaalisille matkaviestinverkoille. Taajuusalueen taloudellinen arvo riippuu hyvin monista tekijöistä, mutta sen on EU-tasolla arvioitu olevan joka tapauksessa kymmenien miljardien euron luokkaa. Taajuusalueen käyttöönotto Suomessa edellyttää kuitenkin vielä taajuuskoordinaatiota naapurimaiden, erityisesti Venäjän, kanssa.

Marraskuussa 2009 kokeiltiin Suomessa ensimmäisen kerran taajuushuutokauppoja. Tavoitteena ei ollut kerätä mahdollisimman paljon rahaa teleyrityksiltä, vaan luoda hallinnollisesti yksinkertainen ja selkeä mekanismi, joka lisää taajuuksien käytön tehokkuutta ja joustavuutta sekä innovaatioita. Maltillisiin huutokauppahintoihin voitiin vaikuttaa erillislaissa säädetyillä huutokaupan säännöillä ja toimilupaehdoilla. Lainsäädännöllä voitiin estää myös taajuuksien liiallinen keskittyminen. Markkinaehtoiseen taajuushallintomalliin kuuluvat mm. taajuuksien jälkimarkkinat tietyin rajoituksin sekä palveluntarjoajalle suurempi vapaus valita taajuusalueella tarjottava palvelu ja teknologia.

Monet matkaviestinnän nykyiset toimiluvat sekä television verkkotoimiluvat päättyvät vuosikymmenen lopulla (2016–2019). Hyvissä ajoin tulee ratkaista, millä menettelyllä toimilupia jatkossa myönnetään. Toimilupien myöntämistavan lisäksi vuotuisilla taajuusmaksuilla on mahdollista edistää taajuuksien tehokasta ja joustavaa käyttöä.

Kilpailu on tuonut tehokkuutta suomalaisille telemarkkinoille ja edistänyt laadukkaiden ja edullisten palveluiden tarjontaa. Kilpailun edellytyksiä on viranomaistoimin edistetty mm. toimilu-

papolitiikalla ja markkinasääntelyllä. Kokemus on osoittanut, että toimiva kilpailu edellyttää kolmea täyden palvelun matkaviestinoperaattoria, joiden lisäksi markkinoilla voi toimia muita esimerkiksi alueellisia tai jollakin osamarkkinalla toimivia operaattoreita.

1.6 Postin peruspalvelut turvataan

Postilainsäädäntö sääntelee postipalveluja ja turvaa postin peruspalvelujen (yleispalvelu) tarjonnan. Uusi postilaki on tarkoitus saattaa voimaan vuoden 2011 alussa. Tavoitteena on luoda jatkoedellytykset postitoiminnan harjoittamiselle ja varmistaa peruspostipalvelujen tarjonta muuttavassa toimintaympäristössä. Siihen pyritään edistämällä kilpailua, keventämällä yleispalveluvelvoitteita ja luomalla viime kädessä palvelut turvaava rahoitusjärjestely. Tavoitteena on kehittyvä ja asiakastarpeisiin vastaava posti-infrastrukturi.

Postipalvelut ja fyysinen jakeluverkko ovat osa tietoyhteiskunnankin perusinfrastruktuuria. Sähköistyvä viestinvälitys ja laajakaistaverkkojen leviäminen vaikuttavat merkittävästi postipalvelujen tarjonnan toimintaedellytyksiin muun muassa vähenevien jakeluvolyymien ja kiristyvän kilpailun muodossa. Käytännössä tämä konkretisoituu sellaisiin asioihin kuin esimerkiksi sähköinen laskutus, mobiilivarmenteen avulla tapahtuva tunnistaminen ja asiointi sekä palvelujen tarjonta internetissä.

EU:n postidirektiivi lähtee edelleen postipalvelun perinteisestä toteuttamistavasta kokonaan fyysisenä jakeluna viitenä päivänä viikossa. Tämä luonnollisesti ohjaa myös kansallista lainsäädäntöä. Laajakaistaverkkojen levitessä kaikkien ulottuville on syytä arvioida myös sitä, voitaisiinko sähköisiä palveluita hyödyntää jollain tavoin myös postin yleispalvelun tarjonnassa.

Yleispalvelu rahoitetaan postitoiminnan tuotoilla. Ulkopuolista rahoitusta ei ole toistaiseksi tarvittu. Postitoiminnan toimintaympäristö on kuitenkin muuttumassa siten, että yleispalvelun tarjoajan saattaa olla nykyistä vaikeampi hoitaa yleispalvelua taloudellisesti kestäväällä tavalla. Uudessa postilaissa on tarkoitus varautua siihen, että kohtuuttomat yleispalvelun nettokustannukset voidaan korvata valtion varoista ja kilpailevat postiyrietykset voidaan velvoittaa osallistumaan kustannuksiin. Postidirektiivi antaa mahdollisuuden turvata yleispalvelu myös muilla rahoituskeinoilla, kuten palveluita kilpailuttamalla. Tällä hetkellä ulkopuolisen rahoituksen tarvetta ei ole. Toimialan ja palvelujen asiakastarpeen mukaista tarjonnan kehitystä on seurattava koko ajan ja tarvittaessa ryhdyttävä lisätoimenpiteisiin.

Sanoma- ja aikakauslehtien jakelu ei kuulu voimassa olevan postipalvelulain eikä myöskään uuden postilain soveltamisalaan. Lehtien jakelu on vapaata elinkeinotoimintaa, jota harjoittavat sekä postin yleispalvelun tarjoaja että lehtien kustantajat. Lehtijakelulla on kuitenkin tärkeä merkitys postimarkkinoilla, koska sen suuret volyymit tukevat muutakin kustannustehokasta jakelua. Hyvä postilainsäädäntö tukee omalta osaltaan myös lehtijakelua. Viime kädessä jakelua voidaan turvata erityisellä tuella, joka kohdentuu jakeluun niillä alueilla, joilla jakelukustannukset ovat korkeimmat.

Myös kilpailu voi tuoda muutoksia postitoimintaan. Jo nyt on runsaasti kilpailua postilainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle jäävissä pakettipalveluissa, kuriiripalveluissa ja osoitteetomien lähetyksen jakelupalveluissa. Lainsäädännön muutokset saattavat tuoda kilpailua myös perinteisen kirjevälityksen alueelle. Kilpailulla on vaikutusta yleispalvelun tarjoamisen edellytyksiin, mutta samalla se edistää postitoiminnan kehittämistä ja innovaatioita sekä haastaa myös määräävässä markkina-asemassa olevan postiyrietyksen vastaamaan entistä paremmin asiakastarpeisiin. Tarvittaessa markkinoiden avautumista voidaan vauhdittaa esimerkiksi sääntelemällä kilpailijoiden pääsyä yleispalvelun tarjoajan maanlaajuiseen postiverkkoon nykyistä enemmän.

1.7 Viestintäpolitiikalla ilmastonmuutosta vastaan

Tieto- ja viestintäteknologioilla on huomattavia ilmastovaikutuksia. Viestintäpolitiikan keinoin voidaan merkittäväällä tavalla vaikuttaa siihen, miten tehokkaasti nämä mahdollisuudet hyödynnetään.

Suurimpia päästövähennyksiä voitaneen saavuttaa älykkään liikenteen ratkaisuilla, älykkäällä rakennusteknologialla ja energiaverkoilla sekä teollisuuden laitteiden älykkään ohjaamisen avulla. Merkittäviin päästövähennyksiin päästääne myös lisäämällä etätyöskentelyä ja -kokouksia.

Energiantuotanto ja liikenne ovat Suomessa suuria hiilidioksidipäästöjen aiheuttajia ja lisäksi rakennusten lämmitys on välillisesti vastuussa suuresta osasta Suomen hiilidioksidipäästöjä. Näihin sektoreihin kohdistuvat toimenpiteet ovat myös laaja-alaisia ja niillä voidaan arvioida saavutettavan yhteensä jopa yli 10 milj. tonnin päästövähennykset.

Tieto- ja viestintäteknologiasektorin itsensä aiheuttamat päästöt (0,7–2,5 milj. tonnia) ovat pieniä verrattuna päästövähennyksiin, joita voidaan saavuttaa uusien älykkäiden teknologiapalveluiden avulla. Todennäköistä on, että ICT-sektorin aiheuttamat päästöt kasvavat joka tapauksessa tietoyhteiskunnan kehityksen myötä. Mikäli ICT-sovelluksia hyödynnetään erityisesti rakennusten energiatehokkuuden parantamisessa, liikenteen ohjaamisessa ja energiantuotantojärjestelmien tehostamisessa, voidaan yhteisvaikutuksena saada aikaan jopa huomattavan suuri päästövähennysvaikutus.

Jos luotetaan pääosin markkinaehtoiseen kehitykseen, muutos tapahtuu todennäköisesti hitaammin ja ensin niillä alueilla, joilla hyödyt ovat kaikkein suurimmat. Aktiivinen politiikka, joka toteutetaan yhteistyössä viranomaisten ja elinkeinoelämän kesken, johtaa todennäköisesti nopeampaan ja ennustettavampaan lopputulokseen sekä luo korkeaa profiilia, joka voi merkittävästi edesauttaa uuden osaamisen syntymistä Suomen energiateknologiaan. Kaikkein nopeimmin tuloksia saadaan aikaan suoranaisilla taloudellisilla ohjauskeinoilla. Tällöin tulee ottaa huomioon ohjauskeinojen oikeasuhtaisuus suhteessa energian hintaan, energiaintensiivisen teollisuuden kilpailukykyyn sekä uusiin järjestelmiin investoivien yksityisen ja julkisen sektorin kustannuksiin lyhyellä aikavälillä.

1.8 Viestinnän häiriötön toiminta varmistetaan

Yhteiskuntamme ei toimi ilman tieto- ja viestintäjärjestelmiä. Lähes kaikki yhteiskunnan elintärkeät toiminnot, mukaan lukien kansallinen ja kansainvälisiin yhteisöihin liittyvä päätöksenteko, ovat jo sidoksissa tieto- ja viestintäinfrastruktuurin sekä tietojärjestelmien toimintaan.

Tietoyhteiskuntamme pohjana oleva infrastruktuuri ja palvelut ovat globaaleja ja palvelut ovat siirtymässä yhä enenevässä määrin ns. pilviin. Näissä pilvipalveluissa suuret palvelinkeskittymät ja laaja maantieteellinen hajautus takaavat edullisimman tuotannon ja samalla myös suojan häiriötä vastaan. Näin syntyy kuitenkin voimakas tarve määritellä tärkeät palvelut ja sähköisen viestinnän infrastruktuuri tietoyhteiskunnan toimivuuden turvaamiseksi. Kriittisen infrastruktuurin suojaamiseen täytyy voida kohdistaa erilaisia kansallisia määräyksiä tai toimintavelvoitteita.

Viestintäverkkoyritykset ja viestintäpalvelun tarjoajat ovat tärkeässä roolissa yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin turvaajina. Luonnonilmiöt ja markkinahäiriöt (kuten esimerkiksi omistuksessa tapahtuvat muutokset) sekä muut häiriöt tietoliikenteessä ja verkkopalveluissa voivat aiheuttaa sellaisia vakavia tilanteita, joissa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuutta ei kyetä takaamaan markkinavoimin. Tällöin valtiovallan olisi syytä puuttua markkinoiden toimintaan. Nämä vakavat häiriötilanteet eivät kuitenkaan ole valmiuslain tarkoittamia

poikkeusoloja, eikä valtiovallan puuttuminen tilanteeseen ole tällä hetkellä mahdollista ilman lainsäädännön takaamia toimintaedellytyksiä.

Viestintäverkkoihin ja viestintäpalveluihin sekä niiden tarjoajiin kohdistuu sääntelyä, joka ei ulotu tietojärjestelmiin ja niiden toimittajiin. Infrastruktuurimme suojaaminen ei siten kata kaikkia niitä osa-alueita, jotka ovat yhteiskunnan häiriöttömälle toiminnalle välttämättömiä.

Tieto- ja viestintäjärjestelmien toimintavarmuuden kannalta erityisen tärkeää on viestintäverkkojen sähkönsyötön varmistaminen. Tätä voidaan parantaa esimerkiksi lisäämällä yhteistyötä viestintä-, energia- ja liikennesektorien välillä, tarvittaessa lainsäädännön keinoin tai luomalla taloudelliset kannustimet verkkojen toimintavarmuuden parantamiseksi.

Tieto- ja viestintäjärjestelmien haavoittuvuutta lisäävät myös mm. viestintäverkkoja ja viestintäpalveluja tarjoavien yritysten pyrkimys kustannussäästöihin lisäämällä ulkoistamista ja urakoinnin keskittämistä. Samoin haavoittuvuutta lisää telekaapelien sijaintitietojen ulkoistaminen yksityiselle yritykselle ilman erityisvaatimuksia sekä teleurakoitsijoiden pätevyysvaatimusten puute.

Hätäpalvelut, erityisesti hätäpuheluiden toimivuus kaikissa tilanteissa, on välttämätöntä yhteiskunnassamme. Hätäpalveluihin pääsyn varmistaminen kaikille kansalaisille on viime kädessä valtion vastuulla.

Valtionhallinnon tietoturvallisuuden johtaminen on hajautettua. Eri tietoturvatyöryhmien tehtävien päällekkäisyyksiä tulee tarkastella kriittisesti, koordinaatiota kehittää ja yhteistyötä lisätä.

2. Uusi liikennepolitiikka – haasteita ja vaihtoehtoja

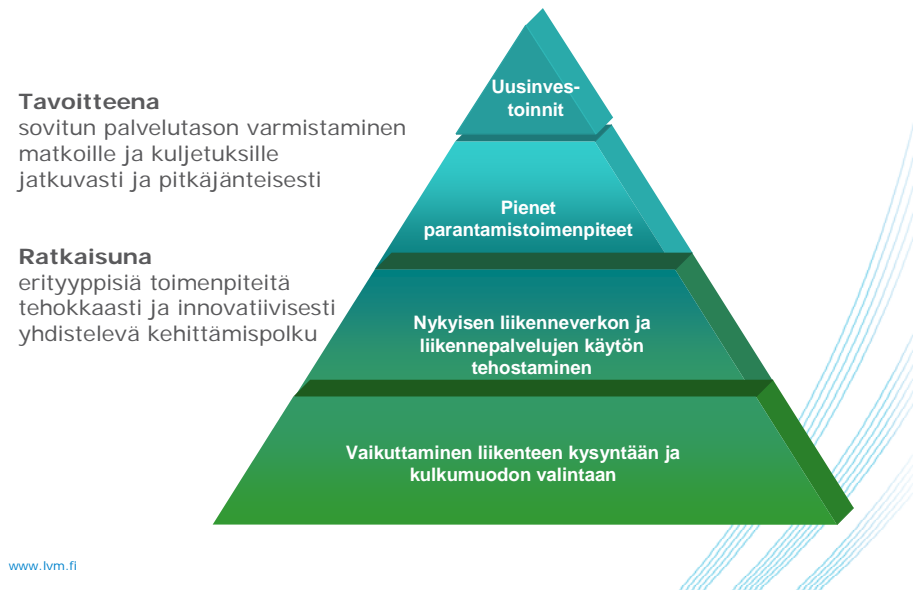
2.1 Kestävää tuottavuutta uudistuvalla liikennepolitiikalla

Liikennepolitiikka kohtaa 2010-luvulla suuria haasteita. Ilmastotyö, globalisaation aiheuttama Suomen tuotantorakenteen muutos ja julkisen talouden haasteet vaativat etsimään tehokkaampia tapoja liikennejärjestelmän ylläpitoon maamme kilpailukyvyyn ja kansalaisten tasarvon vaatimalla tasolla.

Liikennesektorilla on poikkeuksellisen merkittävä potentiaali parantaa toiminnan tuottavuutta ja vaikuttavuutta kestäväällä tavalla. Liikennehallinto on uudistettu vuoden 2010 alusta lukien ja se antaa mahdollisuuden uuteen ajattelutapaan ja toimintalogiikkaan. Huomio käännetään väylistä asiakkaisiin, liikennepolitiikan keinovalikoimaa monipuolistetaan ja toimintatapoja uudistetaan uudenlaisiin ratkaisuihin ja innovaatioihin kannustaviksi. Uusi toimintalogiikka merkitsee tiivistyvää julkisen hallinnon yhteistyötä, tehostuvaa vuorovaikutusta asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa sekä liikennehallinnon parantunutta strategista ketteryyttä – kykyä vastata monimuotoisiin ja nopeasti muuttuviin tulevaisuuden haasteisiin. Tavoitteena on tehostaa liikennepolitiikan vaikuttavuutta ja samalla luoda liikenneklusterin yrityksille mahdollisuuksia innovaatioihin sekä verkottumisen kautta liiketoimintansa kehittämiseen ja laajentamiseen. Uuden toimintalogiikan odotetaan tuottavan merkittävät kustannussäästöt valtiolle ja kunnille sekä kansalaisille ja yrityksille.

Liikennepolitiikassa huomio käännetään liikenneväylistä käyttäjälähtöisiin palvelukonsepteihin ja toimenpidekokonaisuuksiin, joilla ylläpidetään matkojen ja kuljetusten toimivuutta pitkäjännteisesti. Liikennepolitiikan toimenpiteiden suunnittelussa otetaan käyttöön ns. neliporrasperiaatte. Se tarkoittaa, että liikennejärjestelmän toimivuus ja laatu pyritään käytettävissä olevilla resursseilla ylläpitämään mahdollisimman lähellä tavoiteltua tasoa yhdistelemällä erityyppisiä keinoja pitkävaikutteiseksi, tehokkaaksi kokonaisuudeksi. Liikenteen kysynnän ohjaus tiemaksuin, liikennetarpeen vähentäminen maankäytön suunnittelulla ja joukkoliikenteen palvelukyvyn nostaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ovat neliporrasperiaatteen mukaisia olennaisia toimia liikennejärjestelmän kehittämisessä. Valtioneuvoston kansallisesta älyliikenteen strategiasta tekemän periaatepäätöksen mukaisesti älyliikenne antaa uudistuvalla, tehostuvalla liikennepolitiikalle keskeiset keinot.

Neliporrasperiaate painottaa viisasta ja vastuullista resurssien käyttöä



Asteittain lähestytään toimintamallia, jossa liikennepolitiikka määrittelee tavoitteet liikennejärjestelmän toimivuudelle, mutta ei määrittele yksittäisiä toimenpiteitä. Liikennepolitiikalla luodaan edellytykset hankkia markkinoilla olevilta osajilta liikennejärjestelmän toimivuutta ja palvelukykyä pitkäaikaisilla palvelusopimuksilla. Oikein määritellyillä rooleilla ja vastuilla, riskien jaolla ja kannustimilla kytketään palveluntuottajien osaaminen ja innovaatiot tehokkaasti osaksi liikennepolitiikan toteuttamista. Yhtenä esimerkkinä tästä on liikenteeseen liittyvän julkisen digitaalisen tiedon jakaminen sisältötuottajille vapaasti.

Tehokkaat toimenpidekokonaisuudet ja uudet innovaatiot lisäävät merkittävästi liikennepolitiikan vaikuttavuutta. Monipuolisen keinovalikoiman ja älyliikenteen palveluiden avulla liikenneinfrastruktuurista ja liikennepalveluista voidaan ottaa kaikki teho irti ja näin vähennetään suurten ja kalliiden väyläinvestointien tarvetta. Matkojen ja kuljetusten toimivuutta voidaan parantaa nopeammin ja nykyistä useammassa kohteessa. Uudistuva liikennepolitiikka tukee myös tehokkaammin maan eri alueiden ja yhdyskuntien elinvoimaa, yritysten kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia.

Liikennehallinto, kunnat, maakunnat ja alan yritykset sekä loppukäyttäjät ja sidosryhmät haastetaan yhdessä kehittämään uudenlaisia, asiakaslähtöisempiä liikennepolitiikan ratkaisuja. Alan kaupallisilla toimijoilla on mahdollisuus suunnitella, toteuttaa, ylläpitää ja operoida uusia liikennejärjestelmää tehostavia ratkaisuja. Innovaatioiden ja verkottumisen kautta yrityksille avautuu myös mahdollisuudet kehittää uusia tuote- ja palvelukonsepteja sekä lisäarvopalveluita asiakkaille. Suomalaiset yritykset voivat saada etulyöntiaseman kansainvälisillä markkinoilla uuden toimintamallin edelläkävijöinä.

2.2 Liikennepolitiikka tehokkaaksi priorisoinnilla

Suomen kansainvälinen kilpailukyky perustuu innovatiivisten kaupunkiseutujen kehittymiseen ja keskinäiseen verkottumiseen. Elinkeinoelämän globaali toimintamalli säilyy, ja Suomen talous on erittäin riippuvainen viennin kehittymisestä. Liikennejärjestelmää ylläpidetään ja kehitetään ottaen huomioon nämä Suomen kilpailukykyyn ja kestäväen talouskasvun vaatimukset.

Suomen sisäiset pitkät etäisyydet, hajanainen alue- ja yhdyskuntarakenne, etäisyys tärkeistä markkina-alueista sekä talviolot vaativat suhteellisen paljon voimavaroja liikenteessä. Resursien käytön on siten oltava erittäin tehokasta ja vaikuttavaa. Liikennejärjestelmän tehtävänä on taata matka- ja kuljetusketjujen toimivuus. Liikennejärjestelmä koostuu monista osista ja priorisoinnissa on katsottava, mihin sen osiin tarvitaan tehostettuja toimenpiteitä ja mitä mahdollisesti voidaan jättää vähäisemmälle huomiolle.

Nykyisten linjausten mukaan liikenneyhteyksien ylläpidossa ja kehittämisessä tärkeimpänä pidetään päivittäisen liikennöitävyyden turvaamista koko maassa. Näin on pyritty varmistamaan, että sekä kaupunkiseutujen että maaseudun asukkailla ja yrityksillä on mahdollisimman tasapuoliset liikenteelliset toimintaedellytykset. Liikenteen palvelutasoa on nostettu ja alueiden saavutettavuutta parannettu eri alueilla isojen liikenneinvestointien avulla. Tämä on kuitenkin johtanut siihen, että palvelutaso paranee hyppäyksittäin harvoissa kohdissa, mutta osittain liikenteen palvelutaso on vaatimaton ja aiheuttaa ylimääräisiä logistisia kustannuksia. Samalla monet alueiden kehityksen kannalta tärkeät pienehköt kehittämistoimet ovat jääneet toteuttamatta. Laajaa satamaverkkoa on pidetty yllä vaihtoehtoisten ulkomaanyhteyksien turvaamiseksi. Lentoasemaverkko on taannut yhteydet pääkaupunkiseudulle ja ulkomaille eri puolilta Suomea.

Suomen kilpailukyvyyn ja kestäväen talouskasvun varmistamiseksi ensisijaisia prioriteetteja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta ovat suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuus, tärkeimmät ulkomaanyhteydet sekä tärkeimpien sisäisten reittien (runkoyhteyksien) palvelutaso. Ilmasto- ja turvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi investointirahoitus tulee suunnata pääosin raideliikenteeseen. Kaupunkiseutujen palvelutason turvaamiseksi ja parantamiseksi rahoitusta tulisi suunnata älyliikenteen toimenpiteiden lisäksi erityisesti joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

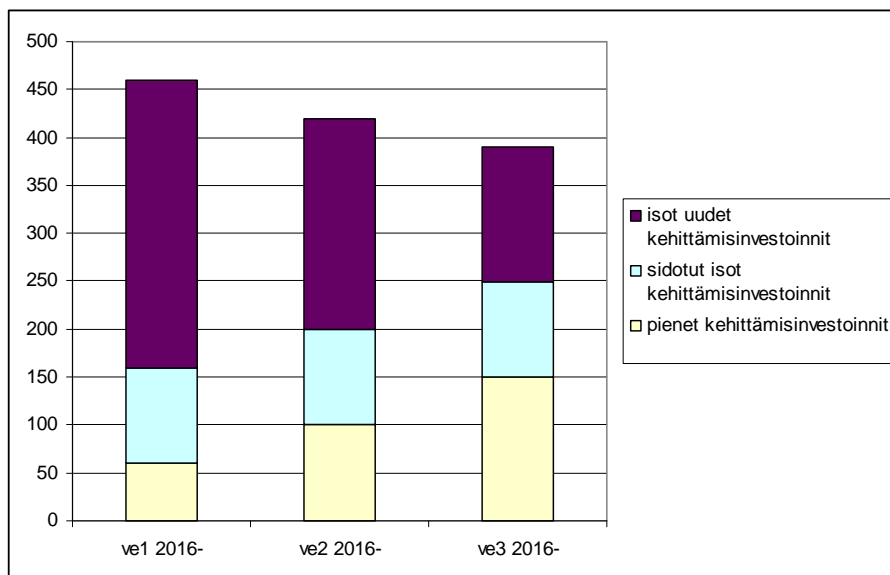
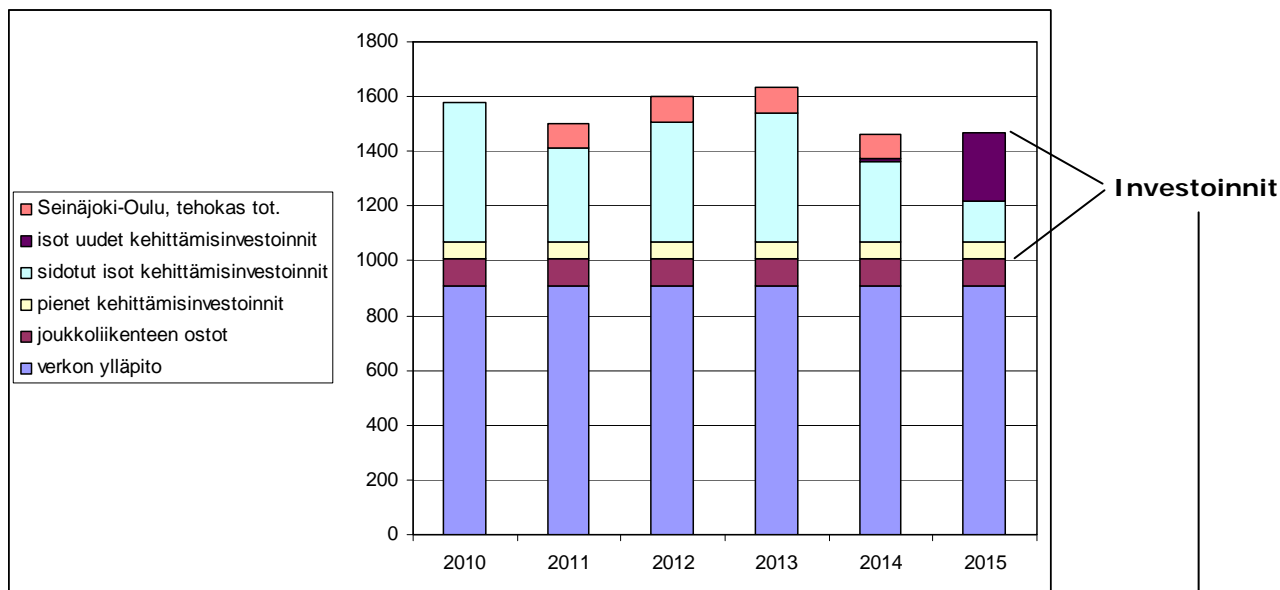
Jotta liikennejärjestelmä toimisi jatkuvasti elinkeinoelämän ja arjen liikkumisen tarpeita palvelen, tarvitaan täsmällisesti ongelmia ratkovia kehittämistoimia, jotka voivat olla esimerkiksi eri liikennemuotojen pieniä väylänpidon hankkeita, joukkoliikenteen etuisuuksia, liikenteen hallintaa, liikkumisen informaatiota, kevyen liikenteen liikkumisympäristöä parantavia toimia jne. Näillä voidaan ratkaista alueellisesti ja paikallisesti liikkumisen ja kuljetusten ongelmia. Toimet ovat usein myös hyvin työllistäviä. Rahoituksen painopisteen siirroilla isoista investoinneista tämäntyyppisiin toimiin voidaan saavuttaa nykyistä tehokkaammin parempi liikenteen palvelutaso sekä matka- ja kuljetusketjujen hyvä toimivuus.

Jo tehdyt investointipäätökset sekä elinkaarimallilla toteutetut hankkeet sitovat vuoteen 2015 asti investointeihin käytettävissä olevat varat. Elinkaarimallilla toteutettavien investointien määrärahararve on lähivuosina vajaat 100 milj. euroa vuosittain. Seuraavassa liikennepoliittisessa selonteossa määritellään, missä laajuudessa elinkaarimallia käytetään vuodesta 2014 jälkeen. Elinkaarihankkeet sitovat määrärahoja 20–30 vuodeksi.

Nykytason säilyttäminen vaatisi noin 400 milj. euron investointeja vuosittain. Vuosina 2007–2013 keskiarvo on päätettyjen investointien osalta noin 450 milj. euroa/v. Pitkällä aikavälillä investointitaso on ollut 300–350 milj. euroa vuodessa.

Sidotut investoinnit laskevat vuonna 2015 tasolle 150 milj. euroa. Jos investointitaso säilyy 400 milj. euron tasolla, käytettävissä on noin 250 milj. euroa, joka voidaan kohdentaa eri tavoin isoihin tai pieniin investointeihin. On myös mahdollista siirtää rahoitusta kehittämisinvestoinneista liikenneverkkojen ylläpitoon ja joukkoliikenteeseen.

Seuraavassa on esitetty rahoituksen suuntaamisen mahdollisia vaihtoehtoja vuoden 2015 jälkeen (milj. euroa). Lähtökohtana on nykyinen investointitaso, noin 400 milj. euroa vuodessa. Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan investointitason osalta. Alemmalla investointitasolla sijoitetaan enemmän verkkojen ylläpitoon ja joukkoliikenteen ostoihin ja tukiin. Investointien sisällä vaihtoehdot poikkeavat siinä, miten investoinnit painotetaan isojen ja pienten kehittämisinvestointien kesken.



Käynnissä olevista hankkeista keskeisimpiä on Seinäjoki–Oulu-ratahanke. Sen tehokas toteuttaminen vaatii 90 milj. euroa vuodessa vuosina 2011–2014. Rahoitusta ei pystytä tänä aikana siirtämään hallinnonalan sisältä paitsi vuoden 2014 osalta, jolloin nykyiseen kehyspäätökseen sisältyvästä 94 milj. eurosta uusiin hankkeisiin voidaan osoittaa Seinäjoki–Oulu-ratahankkeen toteuttamiseen. Ratahankkeen rahoitus vaatii siten erillisen päätöksen vuosien 2011–2013 osalta.

2.3 Hinnoittelu ja rahoitus liikennepolitiikan välineiksi

Liikenteen verotuksen tavoitteena on perinteisesti ollut kerätä tuloja valtiolle. Liikenne- ja ympäristöpoliittiset tavoitteet ovat olleet toissijaisia. Liikenteen hinnoittelua eli vero- ja maksupolitiikkaa voidaan kuitenkin käyttää myös tehokkaana liikennepoliittisena välineenä. Taloudellisilla ohjaukeinoilla vaikutetaan ihmisten liikkumistottumuksiin: kulkumuodon valintaan sekä

matkan ajankohtaan. Näin erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla, joissa on mahdollista järjestää kilpailukykyinen joukkoliikenne, ja joissa kävellen ja pyöräillen saavutetaan lähipalvelut.

Hinnoittelu tehostaisi liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentäisi liikenteen aiheuttamia haittoja. Liikennepolitiikan näkökulmasta tieliikenteen nykyverotuksen keskeinen ongelma on, että merkittävä osa siitä on kiinteää, eli se kohdistuu auton hankkimiseen ja omistamiseen. Kiinteät verot eivät kuitenkaan yleensä ohjaa ihmisten valintoja liikennepoliittisten tavoitteiden kannalta toivotulla tavalla. Pahimmillaan ne ohjaavat jopa väärään suuntaan.

Ihmisten valintoihin voidaan parhaiten vaikuttaa sellaisilla veroilla ja maksuilla, jotka perustuvat käytön määrään. Polttoainevero on tällainen; mitä enemmän ajat, sitä enemmän maksat. Polttoainevero onkin yksi keino vaikuttaa liikenteen määrään ja sitä kautta esim. liikenteen päästöihin. Polttoaineveroon liittyy kuitenkin se ongelma, että sen suuruutta ei voida vaihdella ajan tai paikan mukaan. Esimerkiksi ruuhkaongelmia ei voida helpottaa korottamalla polttoaineveroa, koska verosta tulisi kohtuuton siellä, missä joukkoliikenteen riittämättömän palvelutason vuoksi on käytännössä pakko liikkua henkilöautolla.

Henkilöautoliikenteen verotuksen ohjausvaikutusta voidaan lisätä siten, että nykyiset kiinteät verot (autovero ja ajoneuvovero) korvataan kilometriperusteisella tiemaksulla. Tiemaksun etuna on, että sen suuruutta voidaan vaihdella alueen, liikennetilanteen ja muiden tekijöiden, esim. päästöjen suhteen. Valtakunnallinen kilometriperusteinen tiemaksu on mahdollista ottaa käyttöön vielä 2010-luvun kuluessa, nopeimmillaan jopa vuonna 2017, jos Suomi haluaa olla maksun ensimmäisten käyttöönottajien joukossa.

Tiemaksuun valmistaudutaan alentamalla autoveroa asteittain ja korvaamalla verotulojen vähennys vastaavalla ajoneuvoveron korotuksella. Tieliikenteen verotuksen kokonaistaso määritellään halutun ohjausvaikutuksen saavuttamiseksi.

Helsingin seudun kilpailukykyyn takaamiseksi on seudun liikennejärjestelmän toimivuus ensiarvoisen tärkeää. Keskeiset keinot tähän ovat hinnoittelun ja joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Jos valtakunnallisen tiemaksun käyttöönotto viivästyy, on seudun ongelmat mahdollista ratkaista erillisellä ruuhkamaksulla, joka voidaan ottaa käyttöön nopealla aikataululla esimerkiksi vuonna 2016. Sen tuotto ohjataan Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämä edellyttää, että liikennejärjestelmän rahoitusperiaatteista ja rahoitusta koskevasta päätöksenteosta sovitaan valtion ja seudun kuntien kesken. Valtion rahoituksen ohjaamista varten voi olla tarpeen perustaa budjetin ulkopuolinen valtion liikenne rahasto. Liikenne rahasto saisi varoja esim. alueellisista ruuhkamaksuista. Rahasto voi edellyttää perustuslainsäätämisyjärjestystä.

Valtion budjetin rakenteessa on uudistamistarpeita. Budjetissa ei ole eroteltu investointi- ja käyttömenoja eikä investointeja ole jaksotettu. Investointien jaksottamisella investointikustannukset voitaisiin kohdentaa esimerkiksi 10 vuoden menokehykseen. Suuria investointihankkeita rahoitetaan nykyisin osin suoralla budjettirahoituksella ja osin elinkaarihankkeina. Elinkaarimalleissa yksityinen hankeyhtiö vastaa väylän rakentamisesta ja rahoituksesta sekä huolehtii sen ylläpidosta. Valtio maksaa hankeyhtiölle palvelumaksuja sopimuskauden ajan. Elinkaarimallin kustannuksia valtiolle voidaan alentaa sillä, että valtio osallistuu elinkaarimallin rahoitukseen valtionyhtiön kautta, joka hankkii rahoituksen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tällä tavoin elinkaarimalleilla toteutettavien hankkeiden rahoituskustannukset alenisivat merkittävästi.

Lento-, meri- ja rautatieliikenteessä liikenteen hinnoittelun ja rahoituksen välillä on jo nykyisin yhteys. Lentoasemaverkosto rahoitetaan lentoliikenteeltä perittävillä maksuilla. Vesiliikenteeltä perittävät väylämaksut kattavat vesiväylien, turvalaitteiden ja jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset. Rautatieliikenteessä rautatieyrityksiltä peritään ratamaksua, joka kattaa noin 15 prosenttia radanpidon kustannuksista.

Joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajaorganisaatiota on uudistettu suurilla kaupunkiseuduilla. Jatkossa yhtenä mahdollisuutena on, että vastuu seudun liikennejärjestelmän suunnittelusta ja kehittämisestä siirretään seudullisille organisaatioille, jotta liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun välille saataisiin aikaan paremmin toimiva yhteys. Seudulliset organisaatiot saisivat rahoitusta valtion liikenne-rahastosta liikennepoliittisen selonteon mukaisesti. Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi rahoitusta kohdennettaisiin edelleen myös seudullisen joukkoliikenteen tukeen.

2.4 Liikenteen ilmastotyö on vastuuta tulevaisuudesta

Ilmastonmuutoksen hillintä on lähitulevaisuuden ehkä merkittävin liikennejärjestelmään heijastuva yhteiskuntapoliittinen kysymys. Osa päästövähennystavoitteesta voidaan saavuttaa uuden teknologian keinoin, osin on tukeuduttava liikennetarvetta vähentäviin toimiin. Vähäpäästöiseen liikennejärjestelmään siirtyminen edellyttää uutta ajattelutapaa ja monipuolista keinovalikkoa liikenne- ja muussa yhteiskuntapolitiikassa.

Valtioneuvoston vuonna 2008 hyväksymä pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategia asettaa liikenteelle 15 prosentin päästövähennysvelvoitteen. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt saavat olla vuonna 2020 korkeintaan 11,4 miljoonaa tonnia, mikä merkitsee lähes 3 miljoonan päästötonnin vähentämistä. Tavoitteen taustalla on EU:n taakanjakopäätös, jonka mukaan Suomen on vähennettävä päästöjään ei-päästökauppasektorilla yhteensä 16 prosenttia. Taakanjakopäätös on oikeudellisesti sitova.

Pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategian vähennystoimenpiteet kohdistuvat lähes yksinomaan tieliikenteeseen ja erityisesti henkilöautoiluun. Arvioitu vähennys perustuu ensisijaisesti perinteiseen, mutta entistä vähäpäästöisempään ajoneuvoteknologiaan ja biopolttoaineiden käytön lisäämiseen. Asiantuntija-arvioiden mukaan ajoneuvoteknologian ja biopolttoaineiden avulla liikenteen päästöjä voidaan vähentää 2,1–2,4 miljoonaa tonnia vuoteen 2020. Liikenteen koko päästövähennystavoitetta niiden avulla ei kuitenkaan ole tällä aikajanelalla mahdollista saavuttaa. Lisäksi teknologian ja biopolttoaineiden koko päästövähennyspotentialin saavuttaminen on mahdollista vain, jos liikenne kasvaa enintään 0,5–1,5 prosenttia vuodessa. Tätä nopeampi kasvu syö ajoneuvoteknologian ja biopolttoaineiden käytön lisääntymisen tuomat hyödyt.

Tulevaisuudessa ajoneuvoteknologian rooli saattaa entisestään kasvaa, jos markkinoille saadaan kuluttajille mieluisia, kohtuuhintaisia sähköautoja. Sähköautojen merkitys alkaa kuitenkin näkyä suuremmissa määrin vasta vuoden 2020 jälkeen. Sähköautot eivät myöskään ratkaise kaikkia liikkumiseen ja elämänlaatuun liittyviä ongelmia. Esimerkiksi ruuhkat ovat tulevaisuudessaakin ruuhkia myös sähköautossa istuville.

Koska ajoneuvoteknologian mukanaan tuomat päästövähennykset tulevat viiveellä ja koska teknologian kehittymisestä ei ole täyttä varmuutta, tarvitaan myös liikennetarpeeseen ja kulkumuotovalintoihin vaikuttavia toimenpiteitä. Liikennetarvetta voidaan vähentää yhdyskuntarakennetta eheyttämällä, lähipalvelut turvaamalla sekä tietoyhteiskuntapalveluja kehittämällä. Joukko- ja kevyen liikenteen houkuttelevuutta lisätään palvelujen tarjontaa parantamalla sekä joukkoliikenteen tukea kasvattamalla. Liikenneinvestoinneissa kasvihuonekaasupäästöt on syytä ottaa yhdeksi peruskriteeriksi päätöksiä tehtäessä. Myös valtion, kuntien ja työnantajien kansalaisille tarjoamat tuet yms. liikkumisvalintoihin vaikuttavat tekijät tulisi tarkistaa ilmastotavoitetta tukeviksi, ei vastakkaiseen suuntaan ohjaaviksi. Nopeusrajoitusten noudattaminen vähentäisi myös kasvihuonepäästöjä.

Myös tavaraliikenne sekä lento- ja vesiliikenne voidaan ottaa entistä tiiviimmin mukaan liikenteen päästövähennystalkoisiin. Jos päästöistä aiheutuvia todellisia kustannuksia sisällytetään nykyistä enemmän tavarakuljetusten hintoihin, se ohjaa yritysten kiinnostusta energiatehok-

kaisiin logistiikkaratkaisuihin. Lentoliikenteessä otetaan käyttöön päästökauppa EU-alueella vuodesta 2012 eteenpäin. Tulevaisuudessa kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun päästörajoitukset olisi syytä sisällyttää osaksi globaalia ilmastositimusta, jotta taloudellisen ohjauksen haitalliset vaikutukset jäisivät Suomen kannalta mahdollisimman pieniksi. Kotimaisten biopolttoaineiden käyttöä ja energiatehokkaan teknologian kehittämistä on tuettava tavaraliikenteessä sekä laiva- ja lentoliikenteessä. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista voidaan tukea aktiivisen viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikan keinoin.

2.5 Liikennemarkkinoita kehittämällä palvelut paranevat

Henkilöliikenteen palveluilla on erityinen rooli yhteiskunnassa: ne tekevät mahdolliseksi välttämättömän arjen liikkumisen työhön tai kouluun ja erilaisten palvelujen äärelle. Työpaikkojen ja palvelurakenteen muuttuessa, väestön ikääntyessä ja vapaa-ajanvieton erilaistuessa liikkumistarpeet lisääntyvät ja muuttuvat. Linja-autoliikenteen sääntelyllä ja ostopalveluilla sekä taksiliikenteen sääntelyllä on pyritty varmistamaan kansalaisten liikkumismahdollisuudet myös siellä, missä puhtaasti liiketaloudelliselta pohjalta toimivia palveluja ei todennäköisesti olisi saatavilla. Sääntelystä on haittoja, jotka ilmenevät palvelujen kalleutena tai jäykkyytenä, jolloin markkinoiden innovatiivisuutta ei pystytä hyödyntämään.

Avoimen joukkoliikenteen rinnalla toimivat koulukuljetukset sekä kansaneläkelaitoksen korvaamat kuljetukset, joiden vuosikustannukset ovat satoja miljoonia euroja. Erilaisia kuljetuksia on pyritty useissa kunnissa järjeistämään, mutta järjestelmä on edelleen kokonaisuutena erittäin tehoton.

Rautateiden henkilöliikenteessä valtion kokonaan omistama yhtiö toimii ainoana operaattorina todennäköisesti ainakin vuoden 2017 loppuun asti, mihin ulottuu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) ja VR-Yhtymä Oy:n välinen ostoliikennesopimus pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oy:n välinen yksinoikeussopimus takaa VR-Yhtymä Oy:lle yksinoikeuden muulla VR:n liikennöimällä rataverkolla yksinoikeuden vuoden 2019 loppuun asti. Lisäksi valtio ostaa sekä kaukoliikenteen että paikallisliikenteen junavuoroja.

Lentoliikenteessä kilpailu on avattu EU:n sisäisessä liikenteessä.

Tavaraliikenteessä sääntely on vähäisempää: rautatieliikenteessä kilpailu on jo periaatteessa mahdollista, maantieliikenteessä vaaditaan liikennelupa, mutta määrällisiä rajoituksia ei ole. Meriliikenteessä liikennemarkkinoiden toimivuuden kannalta oleellisia ovat valtion perimät väylä-, luotsaus- ja jäänmurtomaksut.

Liikennemarkkinoiden eri osien avaamisesta on käyty pitkään yhteiskunnallista keskustelua. Keskeiset perustelut liittyvät liikennepalvelujen kustannustehokkuuteen sekä palvelujen laatuun ja saatavuuteen. Nykyistä sääntelyjärjestelmää on perusteltu sillä, että liikennepalveluja on saatavilla kohtuullisen kattavasti. Palveluiden hinnat ovat kuitenkin korkeammat kuin kilpailuilla markkinoilla, ja mahdollisuudet yhteiskunnalle palveluiden tuottamisesta aiheutuvien kustannusten alentamiseen ovat vähäisiä.

Kaikkien kulkumuotojen osalta on tärkeää luoda edellytyksiä markkinoillepääsyn helpottamiseksi. Lainsäädännölliset edellytykset tälle on pääosin jo luotu unionilainsäädännön ja kansainvälisen sääntelyn puitteissa, mutta liikennemarkkinoilla on edelleen monia rakenteellisia esteitä, jotka vaikeuttavat markkinoillepääsyä. Näitä rakenteellisia esteitä ovat esimerkiksi rautatieliikenteessä sellaiset tekijät kuin kaluston ja niiden huolto- ja varikkopalvelujen saatavuus, koulutuksen järjestäminen, liikenteenohjaus ja energianjakelu. Lentoliikenteessä esimerkiksi laskeutumis- ja nousuaikojen allokointi (slot allocation) vaikuttaa markkinoillepääsyyn ja kilpailun edellytyksiin.

Nykyinen sääntelyjärjestelmä tukeutuu yksinoikeuksiin, määrällisiin rajoituksiin, lupamenettelyihin sekä hintojen sääntelyyn. Kilpailu vaikuttaisi palvelujen laatuun, kattavuuteen ja hintaan sekä uusien palvelujen syntyyn. Kilpailun avaaminen voi tapahtua myös vaiheittain ja eri liikennemuodoissa eri tavoin edeten. Kilpailun toimivuus voidaan varmistaa edellyttämällä toimijoilta laatujärjestelmää ja tarvittaessa myös harkitulla sääntelyllä. Osaan liikennemarkkinoista voi jäädä sääntelyä, jos sitä markkinoiden toimivuuden kannalta pidetään tarpeellisena.

Yhteiskunta voi myös toimia aktiivisesti siinä, että se kannustaa uusien ja innovatiivisten palvelukonseptien käyttöön ottamista ja pyrkii edistämään liikennemuotojen yhteistyötä esimerkiksi pilottihankkeiden avulla. Avaamalla liikennepalveluja kilpailulle ja toimimalla ennakkolottoomasti liikennemarkkinoiden kehittämisessä Suomi voi myös tarjota mallin kansainvälisen sääntelyn ja EU-lainsäädännön kehittämiselle.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on julkaissut kesäkuussa 2010 liikenteen elinkeinopoliittisen ohjelman, joka sisältää tilannekatsauksen liikennemarkkinoiden nykytilanteesta, arvion kehitysnäkymistä sekä ehdotukset kehittämistarpeista.

2.6 Tehokas logistiikka parantaa kilpailukykyä

Suomi on EU:n kuljetusintensiivisin maa, kun verrataan kuljetettuja tonnakilometrejä bruttokansantuotteeseen. Kuljetusten sujuvuudella ja kustannuksilla on meille suurempi merkitys kuin kilpailijamaillemme. Näkyvimpiä kuljetuksia ovat kustannustehokkuutta vaativat raaka-aineiden ja massatavaroiden kuljetukset. Arvoltaan merkittävämpiä ovat kuitenkin jalostettujen teollisuustuotteiden ja kulutustavaroiden kuljetukset.

Suomen logistiikan keskeiset haasteet ovat tehokkuuden parantaminen ja ympäristöhaittojen vähentäminen. Pääsääntöisesti logistiikan tehokkuutta parantamalla myös logistiikasta aiheutuvat ympäristöhaitat vähenevät. Osa logistiikan tehokkuuteen vaikuttavista tekijöistä johtuu talousmaantieteestä, osa liittyy yritysten yhteistyöhön ja joihinkin vaikutetaan julkisen sektorin päätöksin. Suomen ohuet ja hajanaiset tavaravirrat aiheuttavat infrastruktuurin ja kuljetuskaluston vajaakäyttöä ja vaikeuttavat tehokkaita runkokuljetuksia. Logistiikan ohjausjärjestelmät kehittyvät jatkuvasti, mutta vielä niitä ei osata hyödyntää täysimääräisesti. Puutteellisesti toimivat markkinat mahdollistavat tehottoman toiminnan. Kilpailun turvaaminen ja kilpailuedellytysten luominen ohuilla tavara- ja henkilökuljetusmarkkinoilla on haaste.

Julkisen vallan tulee edistää tavaravirtojen yhdistelyä, jolloin vähäliikenteisen infrastruktuurin ylläpidossa voidaan säästää samalla kun vahvat tavaravirrat luovat edellytyksiä kustannustehokkaille korkean palvelutason kuljetuksille. Logistiikassa suurtuotannon edut ovat ilmeiset, mutta niitä on vaikeaa saavuttaa, jos tavaravirrat ovat hajanaiset.

Valtion ja kuntien omistamien yritysten on toimittava logistiikan palvelumarkkinoilla läpinäkyvästi, samoilla ehdoilla kuin muutkin yritykset. Riittävällä valvonnalla on huolehdittava, ettei markkinoiden avoin kilpailu kärsi säädösten vastaisesti toimivista yrityksistä. Valtion tulee edistää yrittäjyyttä ja torjua liikennemarkkinoita vääristävää kilpailua kehittämällä lupaehtoja, tehostamalla valvontaa ja tarvittaessa uudistamalla lainsäädäntöä.

Kynnystä logistiikka-alan palvelumarkkinoille on madallettava. Sivutoimiset kuljetuspalvelut esim. kaupan yhteydessä lisäisivät yritystoiminnan edellytyksiä haja-asutusalueilla. Samalla syntyisi joustoa sesonkihuippuihin, joiden mukaan ammattimainen kuljetusliiketoiminta ei voi mitoittaa kalustoaan. Rautatiekuljetuksille on myös pienimuotoista kysyntää, johon nykyinen iso operaattori ei kykene kannattavasti vastaamaan. Pienet ja ketterät "mies ja veturi" -tyyppiset toimijat täydentäisivät palvelutarjontaa ja toisivat hintakilpailua rautatiekuljetuksiin.

Yhteiskunnan tulisi tarjota tarkoituksenmukainen koulutusputki logistiikan ammatteihin. Mahdolliset yritystoiminnan pätevyudet tulee olla saavutettavissa joustavasti eri teitä. Rautatiealan koulutus on järjestettävä niin, ettei se muodosta yhtä markkinoille pääsyn estettä.

Sujuva logistiikka tarvitsee luotettavat tietoliikenneyhteydet. Sähköinen tiedonhallinta vähentää työtä ja auttaa ennakkosuunnittelua, mikä luo edellytyksiä kuljetusvälineiden täyttö- ja käyttöasteiden parantamiselle. Kaupan sähköiset menettelyt pyritään saamaan mahdollisimman laajasti käyttöön myös Suomen ja Venäjän välisissä kuljetusvirroissa.

Elinkeinoelämälle tarjottavien julkisten palvelujen hinnoittelussa on pyrittävä kustannusvas-
taavuuteen. Mahdollisten aluepoliittisten ja muiden tukien ja hinnoitteluperiaatteiden tulee olla läpinäkyviä.

2.7 Liikenneturvallisuus on perusoikeus

Valtioneuvosto on periaatepäätöksessään (2006) edellyttänyt, että liikenneturvallisuustavoitteet otetaan huomioon kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa. Turvallisuusnäkemys ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä ja liikenneturvallisuutta painotetaan investointihankkeiden valinnassa ja hankkeiden sisällön määrittelyssä. Lähtökohtana on liikennejärjestelmä, joka mahdollistaa turvalliset matkat ja kuljetukset. Liikenneturvallisuusvision mukaisesti Suomen tieliikenteessä tavoitellaan tilaa, jossa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä lähenee nollaa.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen (2006) ja liikennepoliittisen selonteon (2008) perusteella liikenneturvallisuutta kehitetään vision suuntaan siten, että tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä saa vuonna 2010 olla enintään 250. Kuolleitten määrä on laskussa, mutta alkuvuoden 2010 perusteella määrä nousee lähelle kolmea sataa. Pitkän aikavälin tavoitteena on edelleen jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä on enintään 100 vuonna 2025.

Suomessa liikenneturvallisuustyötä on tehty suunnitelmallisesti. Tämän poikkihallinnollisen ja eri hallinnonalojen yhteistyöhön perustuvan työn tuloksena tieliikenteen turvallisuus on kehittynyt myönteisesti. Suotuisa kehitys on kuitenkin johtunut suurelta osin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vähenevistä kuolonuhreista. Henkilöautossa kuolleiden määrä on puolestaan laskenut kovin hitaasti.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on myös kansainvälisesti yhteinen tavoite. Euroopan unionin komissio julkaisi heinäkuussa 2010 uuden tieliikenneturvallisuusohjelman vuosille 2011-2020. Sen tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemien määrä seuraavan kymmenen vuoden aikana. Suomen tavoitteena on olla tieliikenteen turvallisuudessa viiden parhaan Euroopan maan joukossa. Vaikka tieliikennekuolemien määrä Suomessa on laskenut sekä absoluuttisesti että asukaslukuun suhteutettuna, niin ero parhaisiin maihin ei ole kaventunut, vaan sijoituksemme on viime vuosina heikentynyt.

Ilman liikenneturvallisuustoimien tehostamista riskinä on, että talouden vilkastuessa ja liikennemäärien kasvaessa onnettomuusmäärät lähtevät nousuun, eikä liikenneturvallisuustavoitteita saavuteta. Kyse on myös taloudellisesti merkittävästä asiasta: nykyään tieliikenteen onnettomuuskustannukset ovat noin 2–3 miljardia euroa vuodessa.

Liikenneturvallisuusvision tavoitteeseen pääseminen edellyttää sekä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrän vähenemistä että onnettomuuksien vakavuusasteen piene-
nemistä. Runkoteillä keskikaiteelliset tietyypit ovat tehokkain tapa vähentää kohtaamis- ja ohi-
tusonnettomuuksia ja siten myös liikennekuolemia. Avainasemassa on myös nopeusrajoitukset.

Uusi teknologia lisää liikenneturvallisuutta, sillä se mahdollistaa entistä kehittyneemmän valvonnan, kehittyneet kulkuvälineet ja liikenteen paremman ohjauksen. Turvallisuusinnovaatioiden käyttöönottoa ja autokannan uusiutumista on syytä edistää. Turvallisuuden parantamisessa on huomioitava myös ikääntyneiden liikkujien määrä, mikä tulevina vuosina kasvaa huomattavasti. Myös nuorten muita tienkäyttäjryhmiä suurempaa onnettomuusriskiä on saatava alennettua.

Riskikäyttäytymiseen kuten rattijuopumukseen, ylinopeuteen ja turvalaitteiden käyttämättömyyteen on puututtava määrätietoisesti muun muassa älyliikenteen keinoin. Viimeisten vuosikymmenien aikana kansalaisten riskikäyttäytyminen liikenteessä on kehittynyt vain hieman myönteiseen suuntaan. Huomattava osa liikennekuolemista voitaisiin välttää sääntöjen mukaisella käyttäytymisellä. Liikennevalvontaa on tarpeen tehostaa ja sen resursseja on lisättävä.

2.8 Liikenteen toimintavarmuus taataan

Liikennejärjestelmä on keskeinen osa yhteiskunnan peruspalveluja ja kriittistä infrastruktuuria. Sen toimintavarmuus on elintärkeää suomalaisten arjen sujumiselle, elinkeinoelämän toiminnalle ja koko Suomen kilpailukyvyllä ja hyvinvoinnille. Liikennejärjestelmä on mittava kokonaisuus, jossa päivittäin toimii yli viisi miljoonaa käyttäjää. Lento- ja rautatieliikenne ovat täysin riippuvaisia liikenteen ohjausjärjestelmistä. Myös laiva- ja tieliikenteessä teknisten järjestelmien ja älyliikenteen käyttö liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi lisääntyy jatkuvasti.

Viimeaikaiset liikennejärjestelmän häiriöt, esimerkiksi poikkeuksellisen ankarasta talvesta aiheutuneet vaikeudet erityisesti rautatieliikenteessä, ahtausalan lakko ja Islannin tulivuoren purkaus alkuvuodesta 2010 ovat osaltaan osoittaneet, kuinka riippuvainen talous on liikenteen toimivuudesta ja kuinka mittavia kerrannaisvaikutuksia liikenteen häiriöillä on koko yhteiskuntaan. Niiltä on mahdoton kokonaan välttyä tai kustannustehokkaasti varautua riittävästi ennakolta. On arvioitu, että ilmaston lämpenemisen myötä säätilojen ääriolosuhteet (kuten myrskyt) lisääntyvät.

Jatkossa tulisi kiinnittää laajemmin huomiota siihen, kuinka eri liikennemuodot voisivat häiriötilanteissa korvata ja täydentää toisiaan. Tämä edellyttää kokonaisvaltaista liikennejärjestelmänäkökulmaa liikennemuotojen yksittäistarkastelun sijaan. Liikennejärjestelmän toimintavarmuuden määrittämisessä tulee huomioida, minkälaisia häiriöitä yhteiskunta on valmis sietämään suhteessa varautumisen kustannuksiin. On myös huomioitava varautumisen taso, jos liikenteen kannalta erittäin vaikeita sääolosuhteita esiintyy erittäin harvoin. Kuitenkin asianmukaisella riskienhallinnalla voidaan riskejä pienentää sekä lieventää häiriöiden seurausvaikutuksia.

Pitkällä aikavälillä keskeiset *yhteiskunnalliset riskit tai uhat* liittyvät liikennejärjestelmän kehittämisen strategiaan valintoihin: väärin suunnatut investoinnit heikentävät liikennejärjestelmän toimintavarmuutta järjestelmän kriittisissä kohdissa. Hallinnon ja palveluntuottajien suhteen vääristyminen voi johtaa siihen, että liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavat liian vahvasti palveluntuottajien tarpeet ja vaatimukset.

Lyhyellä aikavälillä yhteiskunnalliset riskit ja uhat liittyvät esimerkiksi työtaistelutoimiin, jotka voivat lamaannuttaa liikenteen. Pitkällä aikavälillä halpaan liikkumiseen ja öljyn saatavuuteen perustuva yhdyskuntarakenteen hajautuminen on riski, jolla on vahvat sidokset erityisesti asuntopolitiikkaan ja kunnallistalouteen. Sähkön saatavuuteen perustuva rautatieliikenne on altis riskeille.

Ympäristöön liittyvät riskit tai uhat johtuvat ilmastonmuutoksesta ja osin siihen liittyen ennakoinnattomista ympäristömuutoksista. Sään ääri-ilmiöt (esim. myrskyt, ankarat talvet, tulvat) ovat uhka liikennepalvelujen toimivuudelle sekä liikenteen turvallisuudelle. Liikennepalvelujen

häiriytymisestä tai keskeytymisestä aiheutuu matkoille ja kuljetuksille viivästyksiä ja lisäkustannuksia. Sääolojen muuttumisesta seuraa myös uusia vaatimuksia infrastruktuurin rakentamiselle ja ylläpidolle. Ennakoimattomat ja poikkeukselliset luonnonilmiöt missä tahansa maapallolla voivat vaikuttaa suoraan tai epäsuorasti liikenteeseen myös Suomessa.

Tekniset riskit tai uhat liittyvät lisääntyvään riippuvuuteen tieto- ja viestintäjärjestelmistä. Järjestelmät monimutkaistuvat ja samalla vanhenevat nopeasti. Tietojärjestelmät ja niitä yhdistävät tiedonsiirtoverkot sulautuvat ja verkottuvat laajoiksi, jopa globaaleiksi kokonaisuuksiksi, joiden toiminnan häiriöt saattavat laajeta yksittäisistä palveluista laajasti järjestelmiä ja järjestelmäkokonaisuuksia koskeviksi. Teknisten järjestelmien toimivuutta voivat uhata luonnonilmiöiden, inhimillisen toiminnan tai tekniikan pettämisen aiheuttamat onnettomuudet. Järjestelmien toimivuus riippuu sähköntuotannon ja sähkön jakelujärjestelmien toimivuudesta.

Taloudelliset riskit tai uhat ovat seurausta teknisten järjestelmien monimutkaistumisesta ja niiden korkeista investointi- ja käyttökustannuksista. Vakavat kansalliset ja kansainväliset häiriötilanteet aiheuttavat taloudellisia menetyksiä kansalaisille ja elinkeinoelämälle. Häiriöiden vaikutuksia voidaan lieventää laadukkaalla tiedottamisella, varajärjestelmillä, säädöksin, sopimuksin sekä eri toimijoiden toimintaprosesseja ja yhteistyötä kehittämällä. Yhä dynaamisemmassa toimintaympäristössä myös liikennepolitiikkaan itseensä sisältyvä taloudellinen riski, ellei liikennepolitiikkaan saada lisää strategista ketteryttä: strategista näkemystä, yhteistä tahtotilaa, uusia toimintatapoja ja innovaatioita.

LIITE

Luettelo katsauksista erityiskysymyksiin

| | |
|----|---|
| 1 | Avoin julkinen tieto |
| 2 | Tekijänoikeudet |
| 3 | Luvaton verkkojakelu |
| 4 | Esteettömyys |
| 5 | Liiketoiminnan tulevaisuusarvio |
| 6 | Hydrologia ja sää |
| 7 | Venäjä |
| 8 | Barentsin liikenneyhteydet |
| 9 | Itämeri ja merenkulku |
| 10 | Matkailu |
| 11 | Liikenneturvallisuus meri-, rautatie- ja ilmaliikenteessä |
| 12 | Ilmanlaatu-, melu- ja pohjavesikysymykset |
| 13 | Yksityistiet |