

Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus – Katsauksia erityiskysymyksiin

Sisällysluettelo

1	Avoin julkinen tieto	3
2	Tekijänoikeudet	4
3	Luvaton verkkojakelu.....	5
4	Esteettömyys	7
5	Liiketoiminnan tulevaisuusarvio.....	9
6	Hydrologia ja sää	11
7	Venäjä.....	13
8	Barentsin liikenneyhteydet.....	15
9	Itämeri ja merenkulku	17
10	Matkailu.....	19
11	Liikenneturvallisuus meri-, rautatie- ja ilmaliikenteessä	21
12	Ilmanlaatu-, melu- ja pohjavesikysymykset	23
13	Yksityistiet	25

1 AVOIN JULKINEN TIETO

Avoimen julkisen tiedon tuottaminen

Tiedon tehokas jalostaminen ja hyödyntäminen kansalaisten, elinkeinoelämän ja hallinnon tarpeista lähtien on muodostumassa yhteiskunnan kriittiseksi menestystekijäksi. Julkista ja yksityistä tietoa yhdistävät tietointensiiviset palvelut mahdollistavat kestävästä kasvusta. Tietoaineistojen jalostamiseen ja yhdistämiseen perustuvilla uusilla ja innovatiivisilla toimintamalleilla ja sovelluskehityksellä on suunnattava t&k-rahoitusta. Kansalaisten aktiivisuutta yhteisen julkisen tiedon tuottamisessa on tuettava, sillä ns. crowdsourcing-periaatteella tuotettu yhteisöllinen tieto on nopeaa, rikastavaa ja edullista tuotetta.

Julkisen sektorin on suurin tiedontuottaja Euroopassa. EU:n (ml. Norja) julkisen sektorin tiedon markkinoiden arvoksi on arvioitu 27 miljardia euroa (Dekkers, 2006). Esimerkit osoittavat, että hinnoittelu vaikuttaa tiedon kysyntään vahvasti. Maanmittauslaitoksen tarjoamien aineistojen käyttö laajeni huomattavasti vuodessa, kun aineistoja luovutetaan nimellisin kustannuksin, mutta huolimatta alhaisemmista hinnoista aineistotulot eivät vähentyneet merkittävästi (Maanmittauslaitoksen tilinpäätösjulkaisu, 2009).

Julkisen sektorin vaikuttaa tiedon tuottajana ja niihin liittyvien palvelujen hallinnoijana, jakelijana ja hinnoittelijana digitaalisen talouden toimintaedellytyksiin tavoilla, joilla on vaikutusta toteutuvaan talouskasvuun. Nykyisellään julkisen tiedon maksullisuus ja epäyhtenäiset käytön ehdot muodostavat monissa tapauksissa esteen tiedon laajamittaiselle ja innovatiiviselle hyödyntämiselle. Esteenä julkisen tiedon saatavuudelle on usein myös se, ettei tiedon tuottajalla ole prosesseja tiedon tarjoamiseen ulkopuolisille. Tiedon avoimempi jakaminen tuo mukanaan väistämättä laatuvaatimuksia tiedon tuottajalle ja tähän tiedon laadun parantamiseen ja tietoaineistojen kehittämiseen tulisi myös varautua.

Tiedon saatavuus

Tiedon avoin saatavuus turvataan ja tiedon tuottavaa käyttöä tukevia menettelyjä luodaan yhtenäisellä tietopolitiikalla. Verovaroin tuotettujen tietoaineistojen tulee olla saatavilla siltä osin, kun yksityisyydensuoja, turvallisuus- tai muut rajoitteet eivät tee datasta salassa pidettävää tai muutoin arkaluontoista. Tavoite edellyttää yhteiskunnan kaikkien sektorien sitoutumista yhteiseen tahtotilaan ja toimenpiteitä tiedon vapaan saatavuuden lisäämiseksi. Esteiden poistaminen, kuten maksupolitiikan ja käyttöehtojen muuttaminen yhtenäisiksi ja uudelleenkäyttöä edistäviksi edellyttää poliittisia päätöksiä ja mm. tarkistuksia lainsäädäntöön ja sen soveltamiseen.

Lähtökohtana tulisi olla, että julkisen sektorin keräämä tieto on yritysten, kansalaisten ja viranomaisten saatavilla palvelurajapinnasta maksutta tai irrotuskustannuksin. Maksut eivät saisi olla tiedon hyödyntämisen esteenä. Jos maksuja peritään ne tulisi voida suorittaa verkossa sähköisesti. Koska osaaminen ja innovaatiot ovat kansantaloudelle tärkeitä, tulisi julkisen tiedon olla aina maksutonta opetuksessa ja tutkimuksessa. Julkisen hallinnon tulisi myös kannustaa yrityksiä julkisen tiedon kaupalliseen hyödyntämiseen. Hallinnon läpinäkyvyyden lisäämiseksi tulisi julkisen tiedon selailun olla kansalaisille sähköisessä asiointissa maksutonta. Henkilötietojen käytöstä tulee laatia käyttövaltuushallintaa ja ohjeistusta, jottei yksilönsuoja vaarannu.

Julkisten tietovarantojen tehokkaaseen ja innovatiiviseen hyödyntämiseen perustuvaa tietoinfrastruktuuria ryhdytään johdonmukaisesti rakentamaan mm. ottamalla pikaisesti käyttöön yhteiset tietoarkkitehtuurit ja -kuvailut, kehittämällä tiedon ylläpidon ja hyödyntämisen välillä tarvittavat palvelurajapinnat ja löydettävyyttä lisäävät datakatalogit sekä harmonisoimalla luovutus- ja käyttöehtoja mahdollisimman yksinkertaisiksi. Tietoinfrastruktuurin kattavuus ei saa kuitenkaan muodostua kehityksen hidasteeksi. Toimintaa saadaan aikaan myös toteuttamalla pilottiprojekteja, joista kerätään tarvittavaa tietoa vaikutuksia ja käyttöä edistävistä hyvistä käytännöistä.

2 TEKIJÄNOIKEUDET

Tekijänoikeuksiin liittyvät säännökset

Tekijänoikeus on yksi aineettoman talouden kulmakivistä. Nykyään lähes kaikessa merkittävässä yritystoiminnassa aineettomat oikeudet, niistä etenkin patentti ja tekijänoikeus ovat hyvin keskeisiä. Tekijänoikeus perustuu tekijänoikeuslakiin, mutta Suomen liikkumavaraa kansallisissa ratkaisuisaan rajoittavat kansainväliset sopimukset, kuten WIPO:n sopimukset ja TRIPS-sopimus sekä EU:n kahdeksan tekijänoikeusdirektiiviä. Lissabonin sopimuksessa EU:n toimivalta tekijänoikeuksien alalla on jonkin verran vahvistunut.

Tekijänoikeuksien hyödyntäminen

Vuonna 2005 tekijänoikeuden ydinalojen jalostusarvon osuus oli 3,5 % BKT:sta (Opetusministeriön tilaama tekijänoikeustaloutta koskeva selvitys 2008). Isossa-Britanniassa on luovien alojen osuus BKT:sta arvioitu 8 %:ksi. Suomessa henkilökohtaisesti maksettujen tekijänoikeus- ja patenttikorvausten määrä vuonna 2006 oli 96 miljoonaa euroa, josta suurin osa oli tekijänoikeustuloa. Tekijänoikeuksien taloudellisesti tehokas hyödyntäminen edellyttää oikeuksien tunnistamista sekä sopimus-, markkinointi-, liiketoimintamalli- sekä muuta teknis-taloudellista osaamista. Tämä huomioon ottaen, ei välttämättä ole mielekästä lainsäädännöllä pyrkiä tekemään merkittäviä periaatteellisia uudistuksia, jotka vaikuttavat tekijöiden ja käyttäjien väliseen tasapainotilaan.

Teosten käyttöluvan saatavuus

Käytännössä kaikki televisiossa, radiossa ja internetissä esitettävä materiaali on tekijänoikeuden suojaamaa, jolloin sen käyttöön tarvitaan tekijän lupa. palveluntarjoajien kannalta on ratkaisevan tärkeää, että teosten käyttöluvat ovat saatavissa helposti, mielellään yhdestä paikasta ja hinnalla joka on oikeassa suhteessa teosten käytöstä saatavaan hyötyyn. Lähtökohtaisesti teosten käytöstä sopiminen on oikeudenhaltijoiden ja käyttäjien välinen sopimusasia.

Toimialan kanssa käydyissä konsultaatioissa tekijänoikeuskysymykset ovat nousseet keskeisiksi. Tekijänoikeuksien hankkimista helpottavat järjestelyt ovat olleet keskeisenä kysymyksenä myös EU:n digitaalisen agendan valmistelussa.

Vaihtoehto 1

Jatketaan politiikkaa, jolla pyritään edistämään käyttäjätahojen yleisiä pyrkimyksiä tekijänoikeuden tasapainotilan muuttamiseksi. Vaihtoehdossa ei todennäköisesti ole merkittäviä menestymisen mahdollisuuksia

Vaihtoehto 2

Pyritään yksilöimään palvelujen kehittämisen kannalta tärkeät käyttöyhteydet, joita ovat muun muassa televisio-ohjelmien tallennuspalvelut, arkistomateriaalin käytettävyyys sekä televisio-ohjelmien jatkokäyttö internet-palveluissa. Selvitetään kansainvälisen sääntelyn antama liikkumavara ja tuetaan sen puitteissa tarvittaessa lainsäädännöllisin ratkaisuin (sopimus- tai pakkolisenssi) osapuolten sopimustoimintaa. Otetaan yksilöidyt ongelma-alueet keskeiseksi osaksi EU-vaikuttamista jos EU-tason ratkaisu edistää Suomen pyrkimyksiä. Tekijänoikeuden sopimusrakenteet kehittyvät ja alalla on mahdollisuus itse kehittää tarkoituksenmukaisia sopimuskäytäntöjä. Uusien palvelujen käyttöönotto helpottuu.

3 LUVATON VERKKOJAKELU

Tekijänoikeuden suojaamien musiikki- ja elokuvateosten luvaton jakelu sähköisissä viestintäverkoissa yleistyi 1990-luvulla. Osittain vastauksena tähän EU:ssa annettiin direktiivi sähköisestä kaupankäynnistä, joka sisältää säännökset internet-yhteyksiä tarjoavien palveluntarjoajien vastuuvapaudesta sekä palveluntarjoajan palvelimella olevan tekijänoikeutta loukkaavan aineiston poistamisesta oikeudenhaltijan vaatimuksesta.

Pian sähköisen kaupankäynnin direktiivin valmistuttua luvattomien sisältöjen jakelu siirtyi avoimesta internetistä vertaisverkkoihin, joissa sisältöjä jaellaan hajautetusti suoraan käyttäjien välillä. Vertaisverkoissa voidaan jakaa kaikkea sähköisessä muodossa olevaa aineistoa. Tietävästi varsin merkittävä osa kaikesta vertaisverkoissa jaettavasta aineistosta on saatettu saataviin ilman tekijänoikeuden haltijan lupaa. Vertaisverkkojakeluun puuttuminen ei ole yhtä helppoa puuttua kuin keskitettyyn, palvelinmalliseen jakeluun.

Reaktiot teosten luvattomaan vertaisverkkojakeluun ovat vaihdelleet EU:n eri jäsenvaltioissa. Keskeisiä asioita puuttumisessa ovat oikeudenhaltijoiden mahdollisuus saada käyttäjien henkilötietoja siviilioikeudellisessa tai ulkoprosessuaalisessa menettelyssä sekä oikeudenloukkaajien internet-yhteyteen puuttuminen. Suomessa tekijänoikeuslakiin lisättiin vuonna 2005 säännökset, joissa tuomioistuin voi määrätä teleyrityksen antamaan oikeudenhaltijalle merkittävästi tekijänoikeuksia loukkaavan käyttäjän yhteystiedot.

Eräissä EU:n jäsenvaltioissa (FR, UK) on hyväksytty periaatteellinen lähtökohta, että toistuvasti tekijänoikeuksia loukkaavien käyttäjien internet-yhteyden käyttöä voidaan rajoittaa tai katkaista yhteys kokonaan. Suomessa tuomioistuin voi antaa palvelun tarjoajalle aineiston jakelun keskeyttämismääräyksen, jos se ei ole kohtuutonta ottaen huomioon aineistoa yleisön saataviin saattavan henkilön, välittäjän ja tekijän oikeudet.

EU:ssa kysymys internet-yhteyksiin puuttumisesta kärjistyi sähköisen viestinnän direktiivipaketin yhteydessä, jossa ns. kansalaisoikeusdirektiivin (yleispalveludirektiivin muutos) lisättiin kirjaus siitä, että jos käyttäjien palvelujen saatavuutta kansallisesti rajoitetaan, tulee niissä ottaa huomioon yksityisyys ja oikeus oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin, sellaisina kuin ne määritellään EN:n ihmisoikeussopimuksessa.

Suomessa oikeudenhaltija voi puuttua aineistojen luvattomaan internet-levitykseen joko rikosprosessin kautta tai tekemällä tuomioistuimelle tekijänoikeuslain 60 a §:ssä tarkoitettua hakemuksen käyttäjän yhteystietojen saamisesta. Tekijänoikeuslain 60 b §:ssä on säädetty myös kieltomääräyksestä, jossa oikeus voi määrätä teleyritystä keskeyttämään tekijänoikeutta loukkaavaksi väitetyn aineiston saattamisen yleisön saataviin.

Oikeudenhaltijoiden käytettävissä olevat keinot ovat tällä hetkellä melko suuruusuntaisia, eikä oikeudenhaltijoilla ole useimmiten mahdollisuutta varoittaa oikeudenloukkaajia ilman, että siihen liittyisi usein mittavia korvausvaateita.

Vaihtoehto 1

Jatketaan nykyistä linjaa. Oikeudenloukkaukset verkossa tulevat lisääntymään ja ne, jotka jäävät toiminnasta kiinni, kantavat tuntuvat seuraamukset.

Vaihtoehto 2

Luodaan lainsäädännöllinen ratkaisu, joka sallii sähköisen viestinnän luottamuksellisuudesta poiketen teleyritysten välittää oikeuksien loukkaajille oikeudenhaltijoiden varoitusviestit teknologisesti tehokkaalla tavalla, mutta ei tallenneta tietoja välitetyistä viesteistä tai oikeudenloukkauksista. Oikeudenloukkaukset vähenevät kiinnijäämisen todennäköisyyden käydessä ilmeiseksi. Järjestelyyn käytetään vain hyvin vähän tai ei lainkaan yhteisiä varoja.

Vaihtoehto 3

Luodaan viranomaistoiminto, jossa välitetään varoitusviestejä aineiston lainvastaisille levittäjille ja toistuvat viestit johtavat laajakaistayhteyden katkaisuun ja tietyn ajan mittaiseen karanteeniin kotimaisten laajakaistayhteyksien tarjonnassa. Menettelyn tehokkuus on jossakin määrin suurempi kuin vaihtoehdossa 2. Järjestelyyn käytetään 5–20 henkilötyövuotta vastaava määrä julkisia varoja esimerkiksi Viestintäviraston yhteyteen perustettavana viranomaistoimintona.

4 ESTEETTÖMYYS

Tieto- ja viestintäteknikalla on merkittävä rooli arjessa, kotona, työssä ja koulutuksessa. Uudet sähköiset palvelut, kuten etätulkkaukset ja erilaiset hälytysjärjestelmät alkavat hiljalleen mahdollistaa ihmisten pidempiaikaisen kotona asumisen ja parantavat sitä kautta yleistä hyvinvointia. Ihmisen tarpeisiin muovatuista joustavista palvelu- ja tuotemalleista hyödytään jatkossa aiempaa paremmin. Samalla tämä teknologinen kehitys voi kuitenkin ilman sen käyttöön liittyvää tukea muodostaa ylitsepääsemättömän esteen juuri niille ihmisille, jotka parhaiten tästä kehityksestä voisivat hyötyä.

Esteettömässä liikennejärjestelmässä on hyvin pitkälle kyse liikenneympäristön ja liikennepalvelujen fyysisestä saavutettavuudesta ja kokonaisvaltaisesta toimivuudesta liikenteen heikompien osapuolten näkökulmasta. Niin laajojen liikennepoliittisten ratkaisujen kuin yksittäisten liikennehankkeiden tulisi omalta osaltaan tukea iäkkäiden ja liikkumisesteisten henkilöiden yhdenvertaista mahdollisuutta elää itsenäisesti ja omatoimisesti, tehdä työtä, käyttää palveluja, nauttia vapaa-ajasta ja tavata muita ihmisiä turvallisessa ympäristössä.

Väestön ikääntymisen vaatimukset esteettömyydelle

Esteettömyysnäkökulman korostaminen liikenne- ja viestintäpolitiikassa on tärkeää mm. väestön nopeasta ikääntymisestä johtuen. Kun vuonna 2000 oli 65 vuotta täyttäneitä hieman alle 800 000, vuonna 2015 heitä arvioidaan olevan 1,1 miljoonaa ja vuonna 2030 peräti 1,4 miljoonaa. Ikääntymiseen liittyy aina jonkinasteisia liikkumisongelmia kuten näköön, kuuloon, ja tasapainoon liittyviä ongelmia, vaikka yleinen terveydentila iäkkäillä paranisikin. Liikkumisrajoitteisten sekä kuulo- ja näkövammaisten henkilöiden määrän arvioidaan kasvavan tulevien vuosikymmenten aikana merkittävästi. Myös heidän tulisi voida toimia kaikkialla liikenteessä ja tietoyhteiskunnassa yhdenvertaisella tavalla.

Esteettömyys liikenne- ja viestintäpolitiikassa

Nopeasti kehittyvässä tietoyhteiskunnassa on entistä tärkeämpää tunnistaa ja turvata jokaisen kansalaisen oikeudet osallistua tasa-arvoisella tavalla yhteiskunnan tiedon jakamiseen ja palveluiden hyödyntämiseen heidän taidoistaan, rajoitteistaan tai asuinpaikastaan riippumatta. Erityisesti julkisten palveluiden esteettömyyden haasteeseen on vastattava nopeasti, kaupallisia palveluita unohtamatta. On pohdittava, millä keinoin tietoyhteiskunnan esteettömyyttä ja saavutettavuutta pystytään parhaimmalla mahdollisella tavalla edistämään niin, että taataan toimivat viestintäpalvelut kaikille kansalaisille. Oleellista on kiinnittää huomiota palveluiden ja päätelaitteiden helppokäyttöisyyteen. Hyvään tahtoon perustuvat toimenpiteet eivät ole parantaneet tietoyhteiskunnan esteettömyyttä riittävästi, vaan jatkossa on pohdittava tarkemmin myös vahvemman ohjauksen tarvetta ja selkeää toimintatavan muutosta.

Myös liikenteen alalla on edetty lähinnä pieniä taloudellisia kannustimia käyttäen, ohjeistusta ja eri toimijoiden yhteistyötä kehittäen sekä jakaen tietoa hyvistä esimerkeistä. Jonkin verran myös lainsäädäntöä ja teknisiä määräyksiä on saatu aikaan. Paikallisesti liikenteen esteettömyyttä on voitu edistää pitkäjänteisemminkin. Näin esimerkiksi Helsingin kaupunki on jo pitkään määrätietoisesti vienyt ohjelmaansa eteenpäin ja niin kaupungin liikennepalvelut informaatiopalveluineen kuin liikenneympäristö on pikkuhiljaa kehittymässä. Eri liikennemuodot kehittyvät myös eri tahdissa. Ministeriön vuonna 2003 julkaiseman liikenteen esteettömyysstrategian tavoitteet eivät kuitenkaan ole läheskään toteutuneet, eikä siinä esiin tuotuja toimintatapoja ole omaksuttu riittävästi. Näitä toimintatapoja ovat suunnittelu kaikille alusta lähtien, läpäisyperiaate ja toimenpiteiden toteuttaminen nykyisiä voimavaroja uudelleen suunnaten ja vasta viime kädessä uusia hankkeita aloittaen.

Näin ollen pitäisi esimerkiksi liikenteen tilastoinnissa ja tulostavoitteissa ottaa huomioon asiakasnäkökulma laajasti ymmärrettynä. Tämä tarkoittaa sitä, että kiinnitetään erityistä huomiota niiden liikkujien tarpeisiin, joille liikkuminen tai palvelujen käyttö on kaikista vaikeinta. Julkisen liikenteen asiakkaita ja jalan tai pyörällä liikkuvia tulisi myös aina

kuulla kun jokin liikennehanke voi vaikuttaa heidän liikkumismahdollisuuksiinsa ja lainsäädäntöhankkeissa tulisi aina varmistaa että ainakin vaikutusarviointi kattaa myös tämän näkökulman. Mitä aiemmin asia otetaan huomioon, sen vähemmän muutoksia ja erityisratkaisuja myöhemmin tarvitaan ja sen edullisempia ratkaisut ovat. On huomattava, että ns. "heikoimman lenkin" huomioon ottaminen julkisen liikenteen palvelujen ja monien väylähankkeiden kehittämisessä on yleensä hyvän laadun ja turvallisuuden tae kaikkien liikenteessä liikkuvien kannalta.

Niin viestinnän kuin liikenteen osalta haasteita asettaa se, että vastuu esteettömyyden kehittämisestä on hajallaan. Liikenteen ja viestinnän alalla pitäisi saada aikaan matka- tai palvelukokonaisuuksia, jotka takaisivat esteettömiä liikkumisen matkaketjuja sekä viestinnän palveluja.

Vaihtoehto 1

Pyritään täyttämään esteettömän liikenne- ja viestintäpolitiikan osalta minivaatimukset, jotka tulevat EU:n direktiiveistä ja/tai lainsäädännöstä suoraan. Tukeudutaan pääosin nykyisiin toimintamalleihin. Seurataan uuden esteettömän tietoyhteiskunnan toimenpideohjelman toteutumista, mutta ei oteta erityisen vahvaa roolia esteettömyyskysymysten esiin nostamisessa ja esteettömyyden parantamisessa. Liikenteen esteettömyyttä koskevaa vuonna 2003 valmistunutta strategiaa, tutkimustuloksia, koulutusmateriaalia ja käytännön ohjeistusta jaetaan säännöllisesti liikennealan eri tilaisuuksissa. Kotimaisen, ihmisten liikkumiseen vaikuttavan lainsäädännön osalta pyritään ottamaan nykyistä paremmin huomioon vaikutukset eri väestöryhmille, erityisesti iäkkäille, lapsille ja vammaisille henkilöille.

Vaihtoehto 2

Viestintäpolitiikkaa kehitettäessä korostetaan hyvinvointinäkökulmaa, johon kuuluu yhdenvertaisen osallistumisen ohella sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvoisuus. Toteutetaan viestintäpolitiikassa kannustavia ja opastavia toimenpiteitä, joilla varmistetaan yhtäläiset mahdollisuudet ja estetään syrjäytyminen. Järjestöjä ja muita eturyhmiä kuullaan riittävästi ja heitä osallistetaan niin lainsäädäntö- kuin muuhun kehitystyöhön. Toimeenpannaan aktiivisella otteella ministeriön tietoyhteiskunnan toimenpideohjelmalla ja vahvistetaan seurantaryhmän roolia.

Liikennepolitiikassa pyritään perinteisestä tuotantolähtöisestä ja operaattorilähtöisestä politiikasta todelliseen asiakaslähtöiseen liikennepolitiikkaan, jossa eri liikkujien tarpeet on pitkälle konkretisoitu ja vaikeimmin liikkuvien tarpeet tunnustettu. Sidosryhmiksi tunnustetaan liikenteen perinteisten toimijoiden ohella aina myös vammais- ja vanhusjärjestöt. Päivitetään liikenteen esteettömyysstrategia ja siihen liittyvä toimenpideohjelma vastaamaan tehtyä aluehallinto- ja virastouudistusta niin, että esteettömyyden edistäminen tulee luontevaksi osaksi hallinnonalan tavoitteita ja tehtäviä ja vastuut ovat entistä selkeämmät. Lainsäädäntöä kehitetään niin, että kaikilta osin ei tyydytä pelkkien minimivaatimusten tasoon.

Vaihtoehto 3

Esteettömyyden edistämisestä tulee sekä liikenteen että viestinnän hallinnon aloilla entistä näkyvämpi tavoite ja sitä toteutetaan jokapäiväisessä työssä läpäisyperiaatteella. Edellytetään, että kaikissa viestintäalan ja liikennealan hankkeissa jotka koskevat suoraan ihmisten käyttämiä palveluja tai tuotteita, selvitetään aina vaikutukset heikommassa asemassa oleviin henkilöihin. Hankkeissa kiinnitetään aina erityistä huomiota iäkkäiden ja vammaisryhmien tiedonsaantioikeuksiin ja liikkumismahdollisuuksien parantamiseen. Lainsäädäntötyössä asetetaan tavoitteita joissa esteettömyyden minimivaatimukset ylitetään. Priorisoidaan sellaisia liikennehankkeita, joiden avulla voidaan luoda mahdollisimman esteetön, kokonainen liikenneyhteyksien verkosto. Valmistellaan myös kotimaista lainsäädäntöä matkustajien oikeuksista liikenteen aloilla, joilla ei vielä ole Euroopan unionin lainsäädäntöä. Tuetaan ja kannustetaan esteetöntä tietoyhteiskuntakehitystä tukevia hankkeita.

5 LIIKETOIMINNAN TULEVAISUUSARVIO

Yleistilanteen kehitys

Valtio keskittyy perustehtäviensä hoitamiseen ja ulkoistaa toimintojaan ydintehtäviään lukuun ottamatta. Käsitys ydintehtävien alasta supistuu, mikä toteutuu yritystoimintaan nähden viiveellä. Ulkoistamiskehitykseen vaikuttaa osaltaan poliittisen ohjauksen hidastava vaikutus.

Sektoriministeriöt toteuttavat omistaja- ja muulla ohjauspolitiikallaan ulkoistamisprosessia. Virastoissa tuotettujen palvelujen yhtiöittäminen ja yhtiötettyjen valtionyhtiöiden yksityistäminen hidastuvat, koska isoimmat ja selkeimmin markkinaehtoiset toiminnot ovat jo kehittämiskaarensa päässä.

Valtion palvelutuotantoon kohdistuu kuitenkin edelleen merkittäviä tehostamisodotuksia. Suomen taloudelle keskeisten markkina-alueiden korkeintaan hidaskasvu, Suomen kansantalouden vaikea tilanne ja siitä aiheutuvat valtiontalouden leikkaukset sekä työvoiman ikärakenne vaikuttavat näihin odotuksiin. On todennäköistä, että ennakkoluulottomuus ja muutospaineet jatkuvat perinteisten julkisten palveluiden toteuttamisessa.

Valtion on varauduttava kansallisten etujen turvaamiseen vapaakaupan pelisäännöistä huolimatta. Kansainvälisessä taloudellisessa yhteistyössä vaikuttavat suurten talousalueiden ja -maiden keskinäiset kilpailukykyt muutokset, ilmastomuutoksen seurannaisvaikutukset sekä uudenlainen kilpailu niukoista resursseista. Tämä johtaa alueellisten erojen kasvuun ja eturistiriitoihin myös Suomen kannalta merkityksellisillä talousalueilla.

Valtion omistajapolitiikan kehitys

Valtio toteuttaa edelleen markkinaehtoista omistajapolitiikkaa. Valtio luopuneen sellaisista yhtiöomistuksista, jotka ovat muuttuneet luonteeltaan yksinomaan sijoituksellisiksi. Tällaisten omistusten määrän odotetaan vähenevän.

Kansantalouden ja yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen kannalta on tärkeää, että valtiolla säilyy mahdollisuus osallistua markkinaehtoistenkin yrityksen omistusjärjestelyihin ja erityisesti yritysostoihin. Omistajapolitiikka antaa poliittisesti tarkoituksenmukaisen ohjausjärjestelmän tällaiseen vaikuttamiseen.

Tämän vuoksi valtion omistajapolitiikan suhteellinen merkitys korostuu. Valtiontalouden kannalta omistajapolitiikka sitoo enemmän resursseja kuin edellisen taantuman aikana osakemyynnit tasapainottivat alijäämäistä valtiontaloutta.

Vaikutus LVM:n omistajapolitiikkaan

Omistajapolitiikka on osa liikennepolitiikan toteuttamista. Omistajapolitiikka on kuitenkin toissijainen ohjauskeino suhteessa sääntelyyn tai tilaaja-tuottaja -mallin mukaiseen resurssien kohdentamiseen nähden.

Valtion palvelutuotannon markkinaehtoistumisen hidastuminen ja kansallisten intressien turvaamisen vuoksi toimialakohtaisen omistajuuden merkitys pysyy vähintään nykytasolla. Virastomuotoisen palvelutoiminnan kaupallistaminen turvaa jatkossakin yhteiskunnallisten tehtävien toteutumisen ja strategisen omistuksen intressi. Osakeyhtiöiden ohjausmalli osoittaa tässä joustavuutensa myös toimialakohtaiseen liiketoiminnan ohjaukseen.

Yhtiökohtainen tarkastelu

Yhtiökohtaisessa tarkastelussa *Finavia Oyj*:llä on hallinnassaan yhden liikennemuodon perusinfrastruktuuri. Toimialan tulevasta kehityksestä riippuen yhtiö kuitenkin säilyttäneen

kohtuulliset kaupalliset toimintaedellytykset koko maan alueella. Yhtiö säilyy valtion erityistehtävayhtiönä.

EU-sääntely rajoittaa Finavia Oyj:ssä kansallisten intressien turvaamista suhteessa ylikansallisiin palvelurakenteisiin. Liikennepolitiikan ohella maanpuolustuksen turvaaminen säilyy omistajapolitiikan toimintaa keskeisesti ohjaavana tekijänä.

Valtion varustamopalveluissa *Arctia Shipping Oy*:n lyhyen ja keskipitkän ajan tavoitteissa korostuu kilpailukykyinen ja markkinaehtoinen asemituminen suhteessa valtion palveluhankintoihin nähden. Erityismarkkinasta johtuen kokonaisvaltainen markkinaehtoistuminen on silti epätodennäköistä.

Vesiliikenteen väyläpalveluissa *Meritaito Oy*:n tulevaisuus riippuu yhtiön uudistamisprosessin onnistumisesta. Markkinaehtoistuminen on todennäköistä pois lukien eräät yhtiön erikoispalvelut. Yhtiön omistajaohjausta on syytä arvioida uudelleen yhtiön nykyisen kehitysvaiheen jälkeen.

Muissa LVM:n hallinnonalan virastossa ja laitoksissa on sellaisia markkinaehtoisia toimintoja, joiden kaupallistaminen on joko toteutettu tai niitä voitaisiin kehittää markkinaehtoisemmin. Tällaisissa tilanteissa on erikseen arvioitava miten valtion ydintehtävävaatimus vaikuttaa niiden jatkokehittämiseen joka osana nykyisiä valtio-organisaatioita tai erillisyyhtiöinä/-liiketoimintoina.

Yleisradio Oy:n tulevaisuutta koskevat valmistelu on erikseen arvioitavana.

6 HYDROLOGIA JA SÄÄ

Älyliikenteen sääpalvelut

Suomen ilmastossa kaikki liikennemuodot ovat erityisen alttiita sääilmiöille. Useissa maissa liikennöinti kärsii merkittävästi Suomen ilmastossa normaaleista talviolosuhteista. Sääpalveluilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja myös liikenteen päästöjen hallinnan kannalta. Ilmatieteen laitokseen sijoitetut varat saadaan takaisin sääpalvelujen yhteiskunnallisina hyötyinä 5-6 kertaisesti. Tästä 80 % suuntautuu LVM:n hallinnonalalle.

Tieliikenteessä panostetaan teiden ja kevyen liikenteen väylien talvikunnossapidon sääpalveluihin sekä ajoneuvokohtaisiin säävaroitus- ja reittisääpalveluihin. Raideliikenteessä panostetaan liikenteen sujuvuuden varmistamiseen lumisade- ja jäätämistilanteissa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun työmatkaliikenteen varmistamisella lumimyrskytilanteessa saavutetaan suuria kansantaloudellisia hyötyjä. Talven 2009–2010 kokemusten pohjalta kehitetään uusia raideliikenteen palveluja.

Meriliikenteelle kehitetään aluskohtaisia lastausennusteita, jotka perustuvat vedenkorkeuden ennusteisiin. Näin voidaan varmistaa alusten optimaalinen lastaus ja alusturvallisuus. Meriliikenteen turvallisuutta kehitetään tuottamalla uuden sukupolven sää-, aallokko-, virtaus- ja jääpalveluita osana meriliikenteen tietojärjestelmää. Jääpalveluja kehitetään myös ankaria jääoloja varten. Uusia laskentamalleja ja satelliittihavaintojärjestelmiä kehitetään myös öljyn leviämisen onnettomuustilanteissa ja öljyvetojen havainnointia varten.

Lentoliikenteessä varaudutaan SESAR-uudistukseen panostamalla siviili- ja sotilasilmailun palvelujen laatuun ja kustannustehokkuuteen. Yhteistoimintoja alueen muiden maiden ilmatieteen laitosten kanssa kehitetään osana laajempia ilmatilakokonaisuuksia. Tavoitteena on tuottaa lentosääpalvelut edelleen tähänastisella mallilla, kustannustehokkuutta jatkuvasti parantaen.

Normaali- ja poikkeusolojen sääpalvelut

Sääpalveluilla on entistä keskeisempi rooli valmiudessa ja varautumisessa, ja tähän onkin panostettu merkittävästi sekä uusien palvelujen ja osaamisen kehittämisen, investointien että toimintaedellytysten parantamisen kautta. Tilannekuvajärjestelmä palvelee valtion hallintoa laaja-alaisesti.

Laitoksen VAARA-palveluiden avulla muun muassa useat turvallisuusviranomaiset, energiayhtiöt ja terveydenhuoltojärjestelmä ovat kyenneet parantamaan kustannustehokkuuttaan ja toimintansa vaikuttavuutta. Näiden palvelujen edelleen kehittäminen tuottaa uusia taloushyötyjä.

Ilmastokeskus

Ilmastomuutos, siihen sopeutuminen ja sen torjunta koskettaa suomalaista yhteiskuntaa entistä kattavammin. Muutoksiin varautumista edesautetaan tuottamalla tietoa esimerkiksi lähivuosisikymmenten ilmastosta ja sen vaikutuksista. Tiedon tarve on suuri elinkeinoelämän, infrastruktuurien suunnittelun ja rakentamisen, kunnallisen ja valtion hallintojen, politiikan ja tutkimuksen sektoreilla. Ilmatieteen laitos perustaa parhaillaan ilmastokeskusta tuottamaan uusinta tieteellistä tietoa menneestä, nykyisestä ja tulevasta ilmastosta eri tiedon tarvisijoiden tarpeisiin.

Julkiset sääpalvelut

Sääpalvelujen vapaampi saatavuus parantaa liikenne- ja meriturvallisuutta, mutta vähentää Ilmatieteen laitoksen tuloja. Laitos luovuttaa www-sivuillaan tarjottavia tieliikenteen ja veneilyn palvelutuotteita, josta koituu huomattavaa taloudellista hyötyä.

IL pyrkii saavuttamaan julkisoikeudellisen palvelusopimuksen YLE:n kanssa osana julkisten palvelujen uudelleen määrittelyä LVM:n hallinnon alalla.

Arktisen alueen hyödyntäminen

Arktisen alueen öljy- ja kaasuvarojen hyödyntäminen ja meriliikenteen asteittainen kasvu lisää tutkimustiedon ja turvallisuuspalvelujen tarvetta. Ilmatieteen laitos tuottaa arvioita arktisen alueen jää- ja ilmasto-olosuhteiden kehityksestä lähivuosikymmeninä suomalaisen elinkeinoelämän suunnittelutyötä varten. Laitos panostaa myös alueen meri- ja sääturvallisuuspalvelujen kehittämiseen ja tähän tarvittavien havaintojärjestelmien kehittämiseen. Eräs tällainen havaintojärjestelmä on arktisen alueen telekommunikaatio- ja seurantasatelliitti PCW.

Liikenne- ja energiaratkaisut ja niiden ilmasto- ja ilmanlaatuvaikutukset

Liikenteen ja energiantuotannon päästörakenteen muutokset vaikuttavat ilmanlaatuun ja kasvihuonekaasujen päästöihin. Ilmatieteen laitos tuottaa ajantasaista tietoa näistä suomalaisen yhteiskunnan tarpeisiin. Laitos tuottaa myös tarvittavaa tietoa tuuli-, aurinko- ja vesienenergian potentiaalista Suomessa nyt ja tulevaisuudessa. IL:llä on myös keskeinen asiantuntija- ja operatiivinen rooli ydinvoimaloiden ja ydinjätteiden loppusijoituksen turvallisuusjärjestelmissä.

Terveysalan ennakoivat palvelut

Väestön huoltosuhteen muuttuessa tarve terveysongelmien ennalta ehkäisyyn on voimakkaassa kasvussa. IL on kehittämässä uusia kuumuuteen, kylmyyteen, ilmanlaatuun ja liukkauteen liittyviä sääpalveluja terveydenhuollon käyttöön. Välittämällä ennakkovaroituksia ja toimintaohjeita eri terveydenhuollon asiakasryhmille voidaan saavuttaa kustannussäästöjä ja parantaa kansalaisten terveyttä.

Kansainväliset tutkimus- ja palveluinfrastruktuurit

IL osallistuu useisiin kansainvälisiin tutkimus- ja palveluinfrastruktuureihin ja T & K-hankkeisiin, joista on hyötyä suomalaiselle yhteiskunnalle. Näiden avulla on parannettu IL:n toimintojen kustannustehokkuutta. IL:n Lapin Ilmatieteellinen Tutkimuskeskus toimii satelliittidatan vastaanotto- ja prosessointikeskuksena useille kansainvälisille ja kansallisille asiakastahoille. Vuonna 2010 toteutetun vastaanottojärjestelmän laajennuksen myötä on mahdollisuus tuottaa uusia palveluja eri asiakasryhmille. Laitos on myös pyrkimässä hiilen kiertokulun monitoroinnin ja tai ilmakehäosaamisesta vastaavaksi Euroopan johtavaksi organisaatioksi yhdessä Helsingin ja Itä-Suomen yliopistojen kanssa.

7 VENÄJÄ

Ajan kuluessa Suomen ja Luoteis-Venäjän välinen suhde tulee tiivistymään siten, että muodostuu luonnollinen lähimarkkina-alue, joka hyödyttää kumpaakin osapuolta. Alueelliset erot tulevat myös vähenemään Luoteis-Venäjän pohjoisosien kehittyessä. Tästä on osoituksena henkilöliikenteen rajanylitysten voimakas kasvaminen. Henkilöliikenteen rajanylityksiä vuonna 2009 oli koko itärajan osalta yhteensä noin 7,4 miljoonaa henkilöä.

Venäjän talouskasvu jatkui voimakkaana koko 2000-luvun ajan, kunnes vuoden 2008 loppuvuonna maailmanlaajuinen talouskriisi katkaisi tämän kehityksen. Suomen ja Venäjän välinen kauppa supistui v. 2009 viennin arvon osalta 47 % ja oli 4 mrd. euroa. Suomen kautta itään suuntautuvat transitokuljetukset vähenivät v. 2009 yhteensä 53 %.

Venäjän tavoitteena on kehittää voimakkaasti liikenneinfrastruktuuria vuoteen 2030 ulottuvan liikennestrategian sekä liikenteen toimintaohjelman 2010–2015 mukaisesti. Pääpaino on satamien, rautatie- ja tieverkoston kehittämisessä. Lisäksi lentoliikenneyhteyksiä ja lentokenttäpalveluja kehitetään. Venäjä pyrkii kehittämään myös mannerten välisiä liikenneyhteyksiä ja tavoitteena on lisätä Koillisväylän mahdollisuuksia panostamalla ympärivuotiseen liikennöintiin. Tavoitteena on myös saada ulkomaankaupan kuljetusketjujen hallinta kokonaan venäläisen kuljetusyhtiöiden käsiin. Venäjä on ollut valmis edistämään tätä tavoitetta myös protektionistisin keinoin.

Huolimatta vahvasta talouskasvusta ja valtion saamista mittavista öljytuloista, Venäjä ei ole kuitenkaan käytännössä ryhtynyt toteuttamaan tarvittavia infrastruktuuri-investointeja, vaan se on noudattanut tiukkaa talouspolitiikkaa ja sijoittanut varat investointi- ym. varautumisrahastoihin. Laman aikana ei infrastruktuurin parantamiseen ole panostettu senkään vertaa, mitä nousukaudella odotettiin, eikä vanhenevaa ja puutteellista tie- ja ratainfrastruktuuria ole ryhdytty modernisoimaan.

Hyvät liikenneyhteydet itään ovat Suomen vahvuus. Suomen kautta kulkevan kuljetusreitien kilpailuetuja ovat turvallisuus, varastointi- ja lisäarvopalvelujen saatavuus sekä toimitusajan ennustettavuus. Suomen logistisen aseman merkittävin etu on Venäjän markkinoiden läheisyys. Maidemme välinen kauppa ja Venäjän kauttakuljetuksia palveleva logistiikka-ala hyötyvät parhaiten toimivasta EU:n ja Venäjän välisestä rajasta.

Vaihtoehto 1

Huolimatta siitä, että Venäjä vahvistaa omia satamiaan, tulee tavaraliikenne jatkumaan Suomen satamien kautta. Suomi toimii tärkeänä kauttakulkumaana Venäjän tuonnille ja viennille jatkossakin. Odotetaan, että Suomeen sijoittuu myös merkittävä määrä venäläisiä yrityksiä, jolloin tavaravirrat kulkevat myös Venäjältä Suomeen. Suomen kautta on tullut 20 % Venäjän tuonnista ja sen arvosta 34 mrd. euroa. Näin ollen raja-asemia ja niille johtavia väyliä on kehitettävä aktiivisesti, jottei tätä etua menetetä, kun tavara- ja henkilöliikennemäärien kasvu jatkuu. On välttämätöntä kunnostaa rajanylityspaikoille johtavat tiet vastaamaan kasvavia liikennemääriä ja kansainvälisen liikenteen vaatimuksia. Painopisteitä ovat Vaalimaa-Torfjanovka, Nuijamaa-Brusnitshnoje ja Imatra-Svetogorsk –raja-asemille johtavien teiden parantaminen, raja-asemien infrastruktuurin rakentaminen ml. raskaan ja henkilöliikenteen erityttäminen, pysäköintialueet ja rekkakaistat valtakunnan rajan yli.

Lisäksi on pyrittävä tasapainottamaan kuljetusmarkkinoita huolehtimalla myös suomalaisten kuljetusyriyten mahdollisuuksista Venäjän markkinoilla.

Kansainvälisen kaupan logistiikkaketjun toimivuuden takaamiseksi rajanylitystä on tehostettava. Erityishuomiota kiinnitetään rajanylitysten tehostamiseen sähköisiä järjestelmiä hyödyntämällä. Älykkään liikenteen toimintojen hyödyntämistä rajan läpäisykyvyn parantamiseksi on jatkettava.

Vaihtoehto 2

Suomen mahdollisuudet transitoliikenteen väylänä menetetään, kun Venäjän suursatamat Ust-Luga ja Pietari vahvistavat asemansa ja Suomen satamat jäävät näiden satamien

syöttöliikennesatamien rooliin. Suomen logistiikkaosaamiselle on edelleenkin kysyntää, mutta se edellyttää keskittymistä erityisosaamista vaativiin kuljetuksiin. Välttämätöntä on parantaa rajanylityspaikkojen infrastruktuuria ja kunnostaa tieyhteydet kansainvälisten standardien mukaisiksi. Raskaan liikenteen odotusalueisiin ei ole tarvetta panostaa, jos liikennemäärät jäävät pienemmiksi kuljetusten siirtyessä Suomesta Venäjän satamiin liikennöiviin feeder-aluksiin. Rautatieyhteyksiä tulee parantaa ja erityisesti panostaa Imatrankoski-Svetogorskin raja-aseman avaamiseen Suomen ja Venäjän välisen liikenteen edistämiseksi.

8 BARENTSIN LIIKENNEYHTEYDET

Koillisväylän kaupalliset mahdollisuudet

Koillisväylä ulottuu Karan portista Beringin salmeen. 1990-luvun alussa Venäjän federaatio julisti väylän avoimeksi kansainväliselle merenkululle. Koillisväylän käytöstä kansainväliseen läpikulkuliikenteeseen Euroopasta Tyynelle merelle on puhuttu erityisesti ilmaston lämpenemisen yhteydessä. Merijään vetäytyminen mahdollistaa lisääntyvän laivaliikenteen ja alueen luonnonvarojen käytön. Koillisväylän avautuminen vähentää kuljetusmatkaa Aasiasta Eurooppaan jopa kolmanneksella.

Merireittien avautuminen ympärivuotiselle merenkululle lisää rantavaltioiden intressiä valvoa ja taloudellisesti hyödyntää liikennettä, mutta toisaalta myös varjella arkaa arktista meriympäristöä.

Venäjä katsoo, että jäätilanteen vuoksi YK:n merioikeusyleissopimus oikeuttaa sen valvomaan liikennettä Koillisväylällä sekä perimään maksuja väylä- ja murtajapalveluista.

Suomen intressissä on, että avautuvat pohjoiset meriväylät mahdollistavat kansainvälisen meriliikenteen ja että mahdollisilla liikennöintiä koskevilla maksuilla tuetaan merenkulun turvallisuutta.

Pohjoisten merireittien vapautuminen jäästä saattaa mullistaa koko maapallon logistiikkaverkoston. Optimistisimpienkin arvioiden mukaan turvallinen ympärivuotinen liikenne on kuitenkin mahdollista vasta kymmenien vuosien kuluttua. Näin ollen Itämeri säilyy lähitulevaisuudessa Suomen meriliikenteen pääväylänä.

Suomen on kuitenkin huomioitava pohjoisten merireittien avautuminen tehtäessä liikennestrategisia päätöksiä. Pohjois-Suomen liikenne- ja logistiikkaverkostojen kehittäminen edellyttää yhteisiä näkemyksiä myös naapurimaiden kanssa.

Barentsin liikennealue BEATA (Barents Euro-Arctic Transport Area)

BEATA on Barentsin maiden (Suomi, Ruotsi, Norja ja Venäjä) liikenneministeriöiden yhteistyöfoorumi Barentsin alueelle, joka sai alkunsa Helsingissä pidetyssä yleiseurooppalaisessa liikennekonferenssissa vuonna 1997. Tässä yhteistyössä osapuolena on myös EU:n komission liikenteen pääosasto, joka saa säännöllisesti raportin yhteistyön kulusta.

BEATA:sta on tullut Barentsin neuvoston (BEAC) eli ulkoministeriöiden välisen yhteistyön liikenteestä vastaava työryhmä. Puheenjohtajuus kiertää Barentsin euroarktisen neuvoston puheenjohtajuuden mukaisesti. BEATA:n puheenjohtajuus vaihtuu BEAC:n mukaan ja marraskuussa 2009 molempien yhteistyöfoorumien puheenjohtajuudet siirtyivät Venäjän 2-vuotisen puheenjohtajuuden jälkeen Ruotsille.

BEATA on lisäksi Pohjoisen ulottuvuuden keskeinen osa liikenteen alalla.

BEATA -alue käsittää Norjan, Ruotsin ja Suomen pohjoisimmat läänit (Suomessa Lapin, Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liittojen alueet) sekä Venäjältä Murmanskin ja Arkangelin alueet sekä Karjalan ja Komin tasavallat.

Liikenneministeriöiden välisessä BEATA-yhteistyössä Suomen, Ruotsin ja Norjan välillä vallitsee yksimielisyys siitä, että tätä yhteistyömuotoa tarvitaan maiden kesken Venäjän kanssa käytävän yhteistyön tukemiseksi ja hankkeiden edistämiseksi.

Pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuus

PU liikenne- ja logistiikkakumppanuusasiakirja (MoU) allekirjoitettiin 21.10.2009 Napolissa. Pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuuden MoU-sopimuksen allekirjoittajaosapuolet: Euroopan yhteisö, Norja, Venäjän federaatio, Tanska, Viro, Suomi, Saksa, Latvia, Liettua, Puola, Ruotsi ja Valko-Venäjä.

PU-liikenne- ja logistiikka kumppanuuden tarkoituksena on parantaa tärkeimpiä liikenneyhteyksiä ja logistiikkaa PU-alueella ja aktivoida taloudellista kasvua keskittymällä sekä alueellisesti että kansallisesti priorisoiuihin hankkeisiin.

PU-liikenne- ja logistiikkakumppanuus toimii kolmella tasolla: Korkean tason kokous (High Level Meeting) tekee strategiset päätökset; kokoontuu ministeritasolla tarvittaessa ja vähintään vuosittain säännöllisesti korkealla virkamiestasolla. Ohjausryhmä (Steering Committee) vastaa hankkeiden ja toimenpiteiden toteutuksesta sekä tekee esitykset mm. työryhmien perustamisesta ja sihteeristön päälliköstä. Sopimuksella perustettava pysyvä sihteeristö toimii hallinnollisena ja teknisenä tukena kumppanuuden toteuttamisessa.

Sihteeristön kotipaikaksi on sovittu Helsinki, jossa isäntäorganisaationa toimii Pohjoismaiden investointipankki NIB. Kumppanuussihteeristön toimintaa ja rahoitusta koskeva sopimus allekirjoitettiin Saragozassa Espanjassa kesäkuussa 2010. Sihteeristön toiminta alkaa vuonna 2011.

Suomi näkee, että sekä PU- että BEATA-yhteistyöllä

- o Venäjä saadaan integroitua tiiviimmin EU-yhteistyöhön
- o on mahdollisuus suomalaisen osaamisen hyödyntämiseen
- o voidaan yhdessä ratkaista saavutettavuusongelma (pitkät etäisyydet ja huonot yhteydet)
- o pohjoisten alueiden luonnonvarojen hyödyntäminen tuo mahdollisuuden luoda uusia elinkeinotoimintoja, palveluja ja työpaikkoja

9 ITÄMERI JA MERENKULKU

Laivaliikenne Itämerellä on vilkkaimpia maailmassa. Lähes 15 % maailman tavarakuljetuksista kulkee Itämerellä. Noin 85 miljoonan asukkaan dynaamisesti kehittyvä alue tarvitsee tehokkaat ja luotettavat sekä turvalliset ja ympäristöystävälliset laivakuljetukset. Suomelle merireitit ovat lisäksi kuin sillat Manner-Eurooppaan.

Itämeri on erittäin haavoittuvainen merialue. Keskimääräinen syväys on 52 metriä ja veden vaihtuvuus hidasta. Itämeren suurin ongelma on rehevöityminen. Lisäksi merikuljetukset, erityisesti öljykuljetukset, muodostavat suuren riskin meriympäristölle. Tämä riski kohdistuu erityisesti Suomenlahteen, jossa öljykuljetusten arvioidaan kasvavan vuoteen 2015 mennessä lähes 250 miljoonaa tonniin vuoden 2009 noin 150 miljoonasta tonnista.

Suuria haasteita Itämeren alueen valtioille ja toimijoille – EU ja Venäjä

Itämeren alueen taloudellinen ja sosiaalinen hyvinvointi tulevaisuudessa on riippuvainen myös Itämeren merellisen ekosysteemin hyvinvoinnista. Tämä edellyttää kansallisten toimenpiteiden lisäksi kansainvälisen tason toimia Itämeren suojelukomission puitteissa (HELCOM), jossa Venäjä on mukana, EU:ssa ja erityisesti merenkulun osalta myös Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa. Toimenpiteisiin on jo ryhdytty monella tasolla.

Hallitus antoi vuonna 2009 eduskunnalle selonteon Itämeren haasteista ja Itämeripolitiikasta. Hallitus hyväksyi myös samana vuonna kansallisen Itämeren meriturvallisuusohjelman. Ohjelman mukaan Itämeren turvallisuutta voidaan tehostaa mm. osallistumalla aktiivisemmin merenkulun kansainväliseen yhteistyöhön, kehittämällä alusliikenteen valvontaa ja ohjausta sekä parantamalla öljytorjuntavalmiutta.

Itämeren hyvän tilan palauttaminen vuoteen 2021 mennessä on asetettu tavoitteeksi HELCOMin toimintaohjelmassa vuodelta 2007. Ohjelman toteutusta tarkasteltiin vuonna 2010 Moskovassa pidetyssä HELCOMin ministerikokouksessa, jossa myös hyväksyttiin deklaratio lähivuosien keskeisistä toimenpiteistä. Merenkulun osalta nostettiin esille mm. meriturvallisuusyhteistyön kehittäminen erityisesti laivaliikenteen ohjauksen osalta sekä merikartoituksen uudistaminen ja täydentäminen meriturvallisuuden lisäämiseksi sekä toimet laivojen typenoksidipäästöjen vähentämiseksi.

EU:n Itämeren alueen strategia, joka hyväksyttiin vuonna 2009, on ns. makroaluestrategia, jonka teemoina ovat kestävä ympäristöpolitiikka, menestyvä talous sekä kiinnostava ja hyvien yhteyksien varassa toimiva turvallinen alue. Strategia sisältää 15 prioriteettialuetta, joista puhdas merenkulku sekä meriturvallisuus muodostavat omat alueensa omine lippulaivahankkeineen. Suomi koordinoi yhdessä Tanskan kanssa meriturvallisuutta koskevaa prioriteettialuetta. Koska yhteistyö Venäjän kanssa on olennaista Itämeren kannalta, EU:n Itämeristrategian ulkoista ulottuvuutta toteutetaan pohjoisen ulottuvuuden kautta.

Itämeren aluetta koskevat lisäksi EU:n meripolitiikka ja vuonna 2009 hyväksytty EU:n meristrategiadirektiivi, joka muodostaa meripolitiikan ympäristöpilarin.

Miten merenkulku osallistuu talkoisiin Itämeren hyvän tilan palauttamiseksi?

Vaihtoehto 1

Kansallisella ja kansainvälisellä tasolla hyväksytyt ohjelmat ja strategiat sisältävät lukuisia toimenpiteitä, jotka edistävät puhtaampaa ja turvallisempaa merenkulkua. Nämä koskevat mm. laivojen päästörajoituksia ilmaan ja veteen, laivaliikenteen ohjausta, talviliikennettä ja torjuntavalmiutta. Älykkään liikenteen keinoin pyritään kuljetusten optimointiin, mikä osaltaan vähentää liikenteen ympäristökuormitusta ja lisää kuljetusten turvallisuutta. Nyt on toimenpiteiden tehokkaan täytäntöönpanon aika.

Vaihtoehto 2

Tulevaisuuden tavoitteena "nollapäästoiset laivat" ja merenkulku ilman onnettomuuksia. Kestävän kehityksen edellyttämät uudet ympäristönormit sisältävät mahdollisuuden kehittää ja ottaa käyttöön uutta ympäristöteknologiaa. Nesteytetyn maakaasun (LNG) käyttö polttoaineena soveltuisi lähimerenkulun ja siten myös Itämeren laivakuljetuksiin, erityisesti linjaliikenteessä. LNG:tä polttoaineena käyttävän laivan rikkidioksidipäästöt ovat nolla ja hiilidioksidipäästöt huomattavasti alhaisemmat kuin öljypitoisten polttoaineiden päästöt. Tällä on myönteiset terveys- ja ympäristövaikutukset sekä myönteiset vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään.

Edistetään (LVM/TEM/VM) uuden teknologian tutkimus- ja kehitystyötä sekä uuden ympäristöteknologian käyttöönottoa valtion tukitoimenpiteillä EU:n valtioneuvoston päätöksien puitteissa. Polttoaineen käyttöönoton kannalta välttämättömän maapuolen LNG-infrastruktuurin rakentaminen edistetään yhteistyössä muiden Itämeren maiden kanssa sekä osallistumalla EU:n LNG-projekteihin.

Tehokkain keino meriympäristön suojelussa on ennaltaehkäisevä toiminta. Itämerellä tapahtuvista karilleajoista ja yhteentörmäyksistä suurin osa tapahtuu Tanskan salmissa ja Suomenlahdella.

Suomenlahden meriliikenteen turvallisuuden lisäämiseksi tutkitaan mahdollisuuksia luoda vapaaehtoisesta "tankkeriturvahankkeesta" pysyvä kaikkia öljysäiliöaluksia koskeva pakollinen laivojenohjausjärjestelmä, jota myöhemmin laajennettaisiin koskemaan myös muita lastialuksia sekä Suomenlahtea poikittain risteileviä matkustaja-aluksia. Hankkeessa tutkitaan järjestelmän perustamista mm. rantavaltioiden toimintavalmiuden sekä kansainvälisöikeudelliseltä kannalta. Asia otetaan esille Venäjän ja Viron kanssa.

10 MATKAILU

Matkailun toimintaympäristön nykytilanne ja kehitysnäkymät

Suomi tarvitsee kipeästi uusia menestyviä ja kasvavia toimialoja. Suomen elinkeinoelämän perinteiset tukijalat, metsäteollisuus ja metalliteollisuus, ovat siirtämässä tuotantoaan pois Suomesta. Samanaikaisesti matkailualan kasvumahdollisuudet Suomessa ovat hyvät. Matkailu työllistää, tuo valtiolle vero- ja vientituloja sekä hyvinvointia kaikkialla Suomessa.

Matkailutoimialat työllistivät vuonna 2007 130 500 henkilöä. Ne tuovat verotuloja nyt noin 4 miljardia euroa vuodessa. Niiden bkt-osuus oli 3,8 %. Suomen matkailustrategiassa v. 2020 ehdotetut toimenpiteet toteuttamalla matkailutoimialat voisivat työllistää 171 000 henkilöä ja ne voisivat tuoda valtiolle verotuloja n. 7,5 miljardia euroa jos matkailutoimialojen osuus bruttokansan-tuotteesta nousisi 5,1 %:in.

Matkailuun suoraan liitännäisiä elinkeinoja ovat mm. liikennepalvelut, kiinteistö- ja laitehuolto, turvallisuusala, päivittäistavarakauppa, erikoiskauppa, rakentamisen ja rakennuttamisen palvelut, IT-palvelut, elintarvikkeiden tuotanto, elintarvikkeiden jalostus, jätehuolto.

Matkailun kokonaiskulutus oli Suomessa Tilastokeskuksen mukaan yhteensä 11 miljardia euroa vuonna 2007. Matkailutilinpidossa matkailukysynnän suurimman erän muodostavat henkilöliikennepalvelut, joita käytettiin 3,4 miljardilla eurolla. Ravitsemispalveluja kulutettiin 1,7 miljardilla eurolla ja majoituspalveluja runsaalla 1,5 miljardilla eurolla.

Suomi kulkee kesälomien ajoituksessa eri tahdissa muun Euroopan kanssa. Matkailustrategiassa on ehdotettu koulujen ja muiden oppilaitosten kesälomien siirtämistä kahdella viikolla eteenpäin sekä koulujen ja muiden oppilaitosten talvilomien porrastamista nykyistä tasaisemmin viikoille 7 – 11 majoitus- ja liikennevälineiden kapasiteettiongelmien vuoksi. Tätä asiaa ovat TEM ja LVM aikaisemmin ajaneet yhdessä, mutta hanke on kaatunut OPM:n ja OAJ:n vastustukseen.

Matkailualan mahdollisuuksia ja haasteita etenkin liikennesektorin kannalta

Saavutettavuus Venäjältä ja Venäjälle

Venäläiset ovat jo nykyisin suurin ulkomaalainen asiakasryhmä Suomessa. Matkailijoiden määrän kasvattamisen mahdollisuudet ovat erittäin suuret. Suomen sijainti Pietarin ja sen lähialueiden vieressä on ainutlaatuinen. Venäjältä ei ole mihinkään muuhun valtioon niin hyvät ja nopeat yhteydet kuin Suomeen. Nopea Helsinki – Pietari rautatieyhteys parantaa entisestään Suomen kilpailukykyä venäläisten matkailijoiden keskuudessa.

Saavutettavuus muualta

Suomi on muualta kuin Venäjältä katsottuna saari. Matkat ovat muualta kuin Venäjältä pidempiä kuin kilpailijamaihin. Siten matkat ovat myös kalliimpia. Lentoliikenteen sujuvuus ja kohtuullinen hintataso ovat Suomen matkailun elinehto. Charter-liikenteen ja uusien edullisten reittien avaaminen ulkomailta on välttämätöntä. Maan sisäisessä liikkumisessa junaliikenteen merkitys tulee korostumaan ympäristövaatimusten tiukentuessa. Suomen rataverkko ei ole tällä hetkellä kilpailukykyisessä kunnossa, jos asia tarkastellaan saavutettavuuden kannalta.

Matkailuelinkeinoon kohdistuvat kustannusrasitteet

Saavutettavuus on Suomen matkailun elinehto. Suomi on matkailumaana kilpailijoitaan huonommassa asemassa pitkien matkojen vuoksi. Osana kasvihuonepäästöjen vähentämistä keskustellaan erilaisista uusista veronluonteisista maksuista. Yksi EU:n keskusteluissa esillä ollut malli on säätää eurooppalainen lentovero, joka olisi sitä suurempi mitä pidempi matka on. Tällainen vero syrjii Euroopan reuna-alueita.

Ratkaisu- ja toimintavaihtoehdot

Saavutettavuuden parantaminen

Hyvät liikenneyhteydet ovat Suomen matkailuelinkeinolle välttämättömiä. Tiestöä ja opastusta tulee kohentaa ja kehittää myös matkailualan tarpeet huomioon ottaen.

Juna- ja lentoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on avainasemassa Suomen suuntautuvan matkailun edistämisen kannalta. Helsingin ja Pietarin välisen nopean raideliikenneyhteyden avautuessa vuonna 2011 Suomen mahdollisuudet houkutella nykyistä enemmän venäläisiä matkailijoita paranevat. Kehäradan valmistuminen, joka yhdistää Helsingin lentoaseman raideliikenneverkkoon, tekee matkanteon sujuvammaksi. Matkailualan myönteisen kehittymisen kannalta on välttämätöntä, että Helsingin päärautatieaseman ja Tikkurilan aseman liikenne-järjestelyjen kehitetään siten, että syöttöliikenne Helsingin lentokentältä ja -kentälle sekä syöttöliikenne muualle Suomeen toimii sujuvasti.

Lentokenttämaksut tulee pitää kansainvälisesti kilpailukykyisellä tasolla. Lentokenttämaksuja tulee alentaa määräaikaisesti uusien reittien aikaansaamiseksi Suomeen. Reittien markkinointia tulee tukea uusien matkailijoiden saamiseksi Suomeen. Esimerkiksi Ruotsin Kiiruna on useana vuonna alentanut lentokenttämaksujaan ja siten parantanut kilpailukykyään suhteessa Suomen Lappiin. Maksujen alentamiset (20 – 100 %) ovat koskeneet niin kotimaisia kuin ulkomaisiakin uusia reittejä. Alentamisen enimmäiskesto on 60 kuukautta ja sille on asetettu muitakin ehtoja.

11 LIIKENNETURVALLISUUS MERI-, RAUTATIE- JA ILMALIIKENTEESSÄ

Eri liikennemuotojen osalta tieliikenneturvallisuuden tilanne on heikoin ja vaikka liikenneturvallisuustyön painopiste onkin tieliikenneturvallisuuden parantamisessa, myös muiden kulkumuotojen turvallisuuden eteen on tehtävä työtä. Rautatie-, lento- ja vesiliikenneturvallisuuden parantamisessa EU- lainsäädäntö ja kansainvälinen sääntely ovat tärkeässä asemassa.

Liikenneturvallisuus rautatieliikenteessä

Vuoden 2009 alusta alkaen saa junaliikenteessä liikennöidä vain kalustolla, jossa on kulunvalvontalaite. Kuolemaan johtaneet rautatieliikenneonnettomuudet ovat viime vuosina olleet joko tasoristeysonnettomuuksia, junien vaihtotyössä ratapihalla sattuneita onnettomuuksia tai itsemurhia. Tasoristeysonnettomuuksissa on viime vuosina kuollut keskimäärin 10 ihmistä. Myös muissa onnettomuuksissa (vaihtotyö tai itsemurhat) on kuollut keskimäärin 10 ihmistä. Osittain tasoristeysonnettomuuksista ja tilastointimenetelmistä johtuen Suomi ei ole ollut EU:n rautatieturvallisuusvertailuissa kärkeä joukossa.

Osana EU:n ns. toista rautatieliikennepakettia hyväksyttiin ns. rautatieturvallisuudirektiivi. Direktiivin mukaisesti rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijoita veloitettiin ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä, rautatieyrityksiltä edellytettiin turvallisuustodistusta ennen toimiluvan myöntämistä ja rataverkon haltijalta turvallisuuslupaa. Rautatieturvallisuudirektiiviä muutettiin vuonna 2008 koskevien veloitteiden tarkistusmenettelyä sekä kalustoyksikköjen kunnossapitovaatimuksia. Rautatielakia ollaan parhaillaan uudistamassa erityisesti juuri ristiinhyväksyntäpaketin veloitteiden voimaansaattamiseksi.

Euroopan rautatieturvallisuusvirasto (ERA) perustettiin 2004 ja se valmistelee rautatieturvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevia teknisiä määräyksiä, jotka yhteisötasolla hyväksytään komission päätöksinä ja kansallisesti saatetaan voimaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Lentoliikenteen liikenneturvallisuus

Kaupallisessa säännöllisessä lentoliikenteessä Suomessa ei ole tapahtunut henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia. Myös harrasteilmailun onnettomuudet ovat olleet harvinaisia. Lentoliikenteessä noudatettavat säännöt pohjautuvat kansainvälisesti hyväksytyihin sopimuksiin, standardeihin, suosituksiin ja normeihin, joita sovitaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO, erityisesti Chicagon yleissopimus), Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) ja Euroopan unionin puitteissa. Kaupallisen lentoliikenteen harjoittaminen edellyttää toimilupaa, joka myönnetään tekniset ja turvallisuusvaatimukset täyttävälle lentoyhtiölle.

Kansainvälisessä lentoliikenteessä on etenkin syyskuussa 2001 sattuneiden New Yorkin terrori-iskujen jälkeen kiinnitetty huomiota ilmailun turvatoimiin eli ilma-alueen suojaamiseen laittomilta teoilta (vrt. perinteinen lentoturvallisuus safety vs. terrorisminvastaiset turvatoimet security). Tällä hetkellä EU-tasolla käydään keskustelua erityisesti henkilökannereiden käytöstä turvallisuustarkastuksissa sekä nesteiden kuljettamisesta käsimatkatavaroissa. Kansalliset määräykset lentoturvallisuudesta perustuvat EU-asetuksiin ja kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n standardeihin ja ne sisältyvät ilmailulakiin (1242/2005) ja sen nojalla annettuihin määräyksiin.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto (EASA) perustettiin vuonna 2002. Jatkossa kansallisten viranomaisten rooli painottuu erityisesti yhteisten eurooppalaisten normien valmisteluun sekä toimilupa- ja valvontaviranomaisena toimimiseen.

Merenkulun ja veneliikenteen turvallisuus

Merenkulussa henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet ovat harvinaisia, mutta jos vakavia onnettomuuksia sattuu, henkilö- ja ympäristövahingot voivat olla mittavia. Suuria

meriliikenteen onnettomuuksia on seurannut alusturvallisuuslainsäädäntövaatimusten kehitystyö Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ja EU:n puitteissa. IMO:n puitteissa sovittujen kansainvälisten yleissopimusten (kuten Safety of Life at Sea -SOLAS, merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus STWC-sopimus, kansainvälisen merenkulun turvallisuusjohtamiskoodi ISM-koodi sekä EU-lainsäädännön velvoitteet) on saatettu kansallisesti voimaan ns. alusturvallisuuslailla eli lailla laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. Alusturvallisuuslakia ollaan parhaillaan uudistamassa niin, että EU:n kolmannen meriturvallisuuspaketin mukaiset direktiivit (alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmä-, satamavalvonta-, alusten tarkastus- ja katsastus-, lippuvaltio-, vakuutus- sekä merionnettomuuksien tutkintadirektiivit) saatetaan kansallisesti voimaan. Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) perustettiin 2002.

Veneilyonnettomuuksissa on viime vuosien aikana kuollut 50-60 ihmistä vuodessa. Ruorijuoppous on keskeinen syy veneilyonnettomuuksissa. Parhaillaan keskustellaan ruorijuoppousrajan alentamisesta 0,8 promillesta 0,5 promilleen, jolloin se olisi sama kuin tieliikenteessä. Toinen tulevaisuuden kehittämismahdollisuus olisi veneilyn ajokortti, jollainen on käytössä monissa maissa.

EU-tasolla keskeinen ohjauskeino veneilyturvallisuuden parantamisessa on veneiden turvallisuusvaatimukset osana ns. huvivenedirektiiviä. Komissio valmistelee parhaillaan direktiivin uudistamiseen tähtäävää ehdotusta. Kansallisesti veneilyä säädetään ns. huvivenelailla ja vesikulkuneuvorekisteristä annetulla lailla ja niiden nojalla annetuilla määräyksillä.

Vaihtoehto 1

Tehdään EU- ja kansainvälisen sääntelyn edellyttämät toimenpiteet, joiden avulla säilytetään nykyinen turvallisuustaso.

Vaihtoehto 2

EU-lainsäädännön lisäksi toteutetaan kansallisesti liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Liikenneturvallisuus paranee entisestään, kun tasoristeyksiä poistetaan, toteutetaan kansallisia toimenpiteitä veneilyturvallisuuden parantamiseksi (esim. ruorijuoppousrajan laskeminen ja/tai veneilykortin käyttöönotto) sekä Itämeren meriturvallisuuden parantamistoimenpiteet ja meriympäristön suojelutoimenpiteet. Lisäksi liikenneturvallisuuden parantamisessa hyödynnetään älyliikenteen mahdollisuudet.

Vaihtoehto 3

Aktiivisen ja ennakoivan EU-politiikan avulla luodaan malleja myös EU-tason ratkaisuille. Aktiivisen EU-politiikan kautta tarjotaan mahdollisuuksia EU/globalitason ratkaisuihin.

12 ILMANLAATU-, MELU- JA POHJAVESIKYSYMYKSET

Liikenteen päästöt ovat vakava haitta kaupunkien ilmanlaadulle ja ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille. Jopa kaksi miljoonaa suomalaista kärsii ajoittain hiukkasten ja muiden ilmassa leijuvien epäpuhtauksien aiheuttamista hengitysteiden oireista ja vuosittain 1200 suomalaista kuolee ennenaikaisesti näiden epäpuhtauksien johdosta. Liikenteen osuus ongelmasta on sen päästöosuuttakin suurempi, koska autoliikenteen päästöt tapahtuvat matalalla, ihmisten hengityskorkeudella. Kaikkien liikennemuotojen (tie-, raide-, meri-, ja lentoliikenne) yhteenlasketut hiilimonoksidi- eli häkäpäästöt olivat vuonna 2008 noin 221 000 tonnia eli lähes 60 % Suomen kaikista hiilimonoksidipäästöistä. Hiilivetypäästöt olivat noin 29 000 tonnia (30 %), hiukkaspäästöt noin 4 500 tonnia (noin 15 %) ja typenoksidipäästöt noin 112 000 tonnia (noin 50 %).

Viimeisen 20 vuoden aikana tie- ja lentoliikenteen päästöt ovat tasaisesti vähentyneet teknologian, toimintojen kehittymisen ja puhtaampien polttoaineiden ansiosta. Koska tieliikenteen päästöjä on onnistuneesti vähennetty ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaan liittyvän sääntelyn avulla, merenkulun päästöt ovat jatkossa suurin päästöerä (etenkin rikin ja typen oksidipäästöt). Näihin päästöihin pyritään vaikuttamaan ensisijaisesti kansainvälisen sääntelyn (IMO) ja EU-sääntelyn kautta kiristämällä laivojen polttoaineiden laatuvaatimuksia. EU:ssa lentoliikenteen hiilidioksidipäästöt tulevat päästökaupan piiriin vuonna 2012.

Liikenteen aiheuttama melu heikentää elinympäristön laatua ja vähentää viihtyisyyttä. Se voi myös häiritä tai vaikeuttaa nukkumista, työskentelyä, lepoa, viestintää ja oppimista sekä aiheuttaa muita fyysisiä ja psyykkisiä vaikutuksia. Liikenteen melulle altistuvien ihmisten määrästä on koko valtakuntaa koskeva selvitys tehty vuonna 2003. Selvityksen mukaan lähes miljoona ihmistä altistuu päivittäin yli 55 dBA:n melulle. Tietoja on tarkennettu ympäristömeludirektiivin mukaisissa melukartoituksissa vuonna 2007. Kartoitusten mukaan tieliikenteen melulle Helsingissä ja vilkkaimpien tieosuuksien melulle muualla maassa altistuu yhteensä noin 340 000 asukasta. Vilkkaimpien rataosuuksien raideliikennemelulle altistuu yli 40 000 asukasta ja lentoliikenteelle pääkaupunkiseudulla 12 500 asukasta. Lentoliikennettä lukuun ottamatta liikenteen melualueet ovat jatkuvasti kasvaneet. Lentoliikenteen meluhaittoja on kalustoon liittyvien muutosten lisäksi onnistuneesti vähennetty lentoreittien suunnittelulla sekä myös liukuvaa lähestymistapaa toteuttamalla. Varsinkin tieliikenteen meluntorjuntaohjelmat ovat jääneet toteuttamatta, koska niille ei ole osoitettu erillisiä rahoitusta ja perustienpidon rahoitus on osoitettu muille liikennehankkeille. Rakentaminen lähemmäs keskustoja ja joukkoliikenneyhteyksiä edellyttävät nykyistä laajempaa meluntorjuntaa.

Liikenneväylien ja -välineiden kunnossapidossa käytetään monia ympäristölle haitallisia aineita. Määrällisesti eniten käytetään liukkaudentorjunta-aineita, erityisesti suolaa. Kloridipitoisuuden nousu pohjavedessä heikentää pohjavesiesiintymän hyödyntämismahdollisuuksia. Jo pienikin kloridipitoisuuden nousu lisää pohjaveden syövyttävyyttä, millä on merkitystä vesihuoltolaitteiden kunnan kannalta. Likaantumisvaara on suurin hiekka- ja sora-alueilla. Myös lentokentillä käytetään liukkaudentorjunta- ja jäänestoaineita. Lentokenttien toiminta on tältä osin ympäristölupajärjestelmän piirissä. Luvat sisältävät mm. tarkkailuvelvoitteen aineiden vaikutuksesta pohjavesiin.

Maantiesuolan pohjaveden laadulle aiheuttamia riskejä on arvioitu Suomen ympäristökeskuksen ja nykyisen Liikenneviraston yhteistyönä. 1990-luvun lopulla kartoitetuista pohjavesialueista 290 kappaletta eli 26 % vaati jatkotutkimusta. Kiireellistä suojausta vaativia kohteita oli 55 kpl, eniten Uudenmaan, Kaakkois-Suomen ja Hämeen ELY-keskusten alueilla.

Vaihtoehto 1

Huomioidaan ilmanlaatu-, melu- ja pohjavesiasiat liikenneväylien rakentamisessa, hoidossa ja ylläpidossa lakien säätämällä minimitasolla.

Ilmanlaatukysymykset hoidetaan ajoneuvoteknologialla. Kansallisen päästöjen vähentämistä koskevan ohjelman (ns. NEC-ohjelman) tavoitteet saavutetaan, mutta kaupunkiseutujen ilmanlaatuongelmat jäävät lähes entiselleen.

Meluntorjuntaa toteutetaan uusien hankkeiden rakentamistöiden yhteydessä, mutta olemassa olevien väylien varsilla olevia melukohteita ei suojata eikä muihin meluntorjuntatoimiin ryhdytä. Valtioneuvoston vuonna 2006 antaman meluntorjuntaa koskevan periaatepäätöksen asettamia tavoitteita (yli 55 desibelin melualueilla asuvien määrän vähentäminen vähintään 20 % vuoteen 2020 mennessä) ei saavuteta. EU:n ympäristömeludirektiivin tavoitteet täytetään melukartoitusten osalta, mutta toimenpideohjelmien toteuttamisen osalta tavoitteet jäävät saavuttamatta.

Suolan käyttöä säännellään erilaisin urakoitsijoihin kohdistuvien sanktioiden avulla. Pohjavesisuojauksia rakennetaan vähän tai ei ollenkaan. Vaihtoehtoisia liukkaudentorjunta-aineita (formiaatit yms.) otetaan käyttöön lähinnä tutkimusmielessä. Vesienhoitoa koskevan lain vähimmäistavoitetta (pohjavesien hyvä tila vuoden 2015 loppuun mennessä) ei saavuteta.

Vaihtoehto 2

Laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan koskeva ympäristöstrategia ja toteutetaan strategiassa asetetut ilmanlaatuun, meluun ja pohjavesiin liittyvät tavoitteet.

Kotimaan liikenteen typenoksidi- ja hiukkaspäästöjä vähennetään 30 %. Huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ennenaikaisia kuolemia ja sairastapauksia vähennetään 10 vuodessa vähintään 20 %.

Liikenteen melulle altistuvien määrää vähennetään 20 % vuoteen 2020 mennessä. Keinoina käytetään paitsi melusteiden rakentamista, myös muita toimenpiteitä (esimerkiksi hiljaisen asfaltin käyttö, nopeusrajoitusten laskeminen, reittisuunnittelu jne.). Kiireellisimpien olemassa olevien melukohteiden tilanne hoidetaan kuntoon. Tämä vaatii yhteensä noin 92 M€ rahoitusta vuosina 2010–2015.

Ympäristölle ja ihmisten terveydelle haitallisten aineiden pääsy vesiin ja maaperään minimoidaan. Vesien hoidosta annetun lain asettama tavoite pohjavesien hyvästä laadusta saavutetaan joko pohjavesisuojauksia rakentamalla tai vaihtoehtoisten liukkaudentorjunta-aineiden käyttöä lisäämällä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää noin 50 M€ lisärahoitusta vuosina 2010–2015.

13 YKSITYISTIET

Laki yksityisistä teistä

Laki yksityisistä teistä tuli voimaan vuoden 1964 alussa. Laki on viimeinen iso sodanjälkeisen ajan laki, joka on edelleen voimassa. Rakennuslaki, yleisistä teistä annettu laki, kaivoslaki ja vesilaki on joko jo uudistettu tai parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä. Yksityistielakia on muutettu yli 20 kertaa, ja sen vuoksi laki on vaikeasti luettava ja hajanainen.

Yksityisteiden tienpito

Yksityisteiden tienpito perustuu tiekuntahallintoon, jossa tien osakkaille määrätään tieyksiköitä ja niiden pohjalta tiemaksuja heidän tosiasiallisen tienkäyttönsä mukaisessa suhteessa. Tie kuntahallinto on järkevä tapa hoitaa yksityisten teiden pitoa tulevaisuudessakin. Myös yhtiömalleja tai yhteisaluelain mukaisia yhteisalueita tulisi kuitenkin harkita.

Yhteiskunnan muuttumisen vuoksi yksityisteiden toimintaympäristö on puolessa vuosisadassa muuttunut merkittävästi. Kyläkunnan kokoisista talkoovoimin hoidettavista yksityisteistä siirrytään vääjäämättä suurempiin ja ammattimaisemmin hoidettaviin kokonaisuuksiin. Tässä tarkoituksessa Suomeen on koulutettu osittain valtion tuella teisännöitsijöiden verkko.

Vaikka uusia yksityisteitä rakennetaan harvoin, niihin liittyy joskus ympäristökiistoja. Ulkopuolisten tienkäyttö, jokamiehenoikeudet sekä virkistykseen ja ulkoilun aiheuttamat liikkumistarpeet yksityisteillä olisi syytä määritellä uudelleen. Teiden sulkeminen ulkopuolisilta on oikeuskäytännön mukaan erilaista metsäteillä ja pysyvän asutuksen pääsyteillä.

Kuntien roolia yksityisten teiden pidossa tulisi arvioida uudelleen. Kunnalliset tielautakunnat ovat nykyainsäädännön mukaisia muutoksenhakuelimiä. Lautakunnat ovat edullinen ja nopea muutoksenhakutie, mutta niiden soveltuvuutta tulisi selvittää.

Yksityisteiden rahoitus

Yksityisten teiden rahoitus koostuu osakkaiden rahoituksen lisäksi kunnan ja valtion harkinnanvaraisista avustuksista. Kunnat voivat avustaa rakentamisen ja parantamisen lisäksi myös teiden kunnossapitoa, mutta yksityistielain nojalla valtio avustaa vain pysyvän asutuksen teiden rakentamis- ja merkittäviä parantamiskohteita. Valtion talousarviossa yksityisille teille tarkoitettua tukea myönnetään sekä LVM:n momentilta että MMM:n kestävän metsätalouden rahoituslain nojalla. Tällä hetkellä LVM:n momentin kautta tuetaan puuhuollon kannalta merkittävien yksityisten teiden parantamista kolmivuotisen puuhuoltorahoituksen turvin. Valtion roolia yksityisten teiden tienpidossa tulisi tarkastella uudelleen ja ainakin rahoitusta tulisi yhtenäistää.

Yksityisteitä koskevien säännösten uudistaminen

Tiekuntien kokouksia, toimivaltuuksia, kirjanpitoa ja hallintoa koskevia säännöksiä samoin kuin viranomaistoimituksia koskevia menettelyjä tulisi ajanmukaistaa.

Kokonaisuudistus on tarpeen ja edellyttää LVM:n hallinnonalan lisäksi yhteistyötä ainakin MMM:n, YM:n VM:n ja OM:n hallinnonalojen sekä Suomen Kuntaliiton, maanomistajajärjestöjen, metsäteollisuuden ja Suomen Tieyhdistyksen kanssa. Jos uudistustyöhön ryhdytään, siihen on varattava riittävät resurssit.

Nykyisen lain kanssa voidaan elää, mutta vanhan ja hajanaisen säännösten soveltaminen on maallikoille hankalaa. Yksityisteiden pitoa voidaan laajentaa ammattimaisemmin hoidettavaksi siellä, missä osakkailta on siihen valmiudet. Yksityisteillä voitaisiin sallia uusimuotoinen hallintomalli, joka voi olla muukin kuin nykyinen tiekuntamalli. Eri

organisaatioiden ja toimielinten tehtävät ja vastuut tulisi kirjata selkeästi lainsäädäntöön. Ulkopuolisten tienkäyttö tulisi säännellä tarkoituksenmukaisella tavalla. Valtion osallistuminen yksityisten teiden tienpidon kustannuksiin olisi järjestettävä pitkäjänteisesti. Lähtökohtana tulisi olla, että yksityisteiden hallinnointi ja tienpito on tulevaisuudessakin edullista ja tehokasta.

Muutos on toteutettavissa lain kokonaisuudistuksella ja tarvittavilla budjettipäätöksillä.