

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuullisuusraportti 2022

Ministeriön vuoden 2022 toimet kestävän
kehityksen Agenda2030-tavoitteiden
saavuttamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2023:7

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuullisuusraportti 2022

Ministeriön vuoden 2022 toimet kestävän
kehityksen Agenda2030-tavoitteiden
saavuttamiseksi

Veera Kojo, Matleena Kurki-Suutarinen, Tiia Orjasniemi, Noora Lähde,
Sara Österberg, Susanna Niinivaara, Nilla Möller

Liikenne- ja viestintäministeriö Helsinki 2023

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Julkaisumyynti

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston
verkkokirjakauppa**

Statsrådets
nätbokhandel

vnjulkaisumyynti.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö

CC BY-SA 4.0

ISBN pdf: 978-952-243-945-1

ISSN pdf: 1795-4045

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2023

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuullisuusraportti 2022

Ministeriön vuoden 2022 toimet kestävän kehityksen Agenda2030-tavoitteiden saavuttamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2023:7

Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö		
Tekijä/t	Veera Kojo, Matleena Kurki-Suutarinen, Tiia Orjasniemi, Noora Lähde, Sara Österberg, Susanna Niinivaara, Nilla Möller		
Kieli	suomi	Sivumäärä	35

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuullisuusraportissa kerrotaan, miten ministeriö on edistänyt YK:n kestävän kehityksen Agenda2030-tavoitteiden saavuttamista vuonna 2022.

Kestävän kehityksen edistäminen ja vastuullisuus ovat mukana kaikessa liikenne- ja viestintäministeriön toiminnassa. Ekologisen kestävyden parantamisessa ja ilmastonmuutoksen hidastamisessa liikenteen, etenkin tieliikenteen, päästöjen vähentäminen on keskeistä. Toimenpiteet liittyvät fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen, autokannan uudistamiseen ja liikennejärjestelmän tehostamiseen, mikä tarkoittaa muun muassa kestävien liikkumismuotojen osuuden lisäämistä ja logistiikan tehostamista tiedon avulla. Taloudellisen kestävyden näkökulmasta digitaalisilla yhteyksillä, liikenteellä ja viestinnällä on keskeinen merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyllä ja uudistumiselle sekä koko Suomen elinvoimalle ja hyvinvoinnille. Sosiaalisen kestävyden kannalta ministeriön työ varmistaa ihmisten perustarpeiden toteutumista. Toimet liittyvät esimerkiksi liikenneturvallisuuteen ja liikenne- ja digitaalisten palveluiden esteettömyyteen.

Valtiokonttori suosittaa kaikkia valtion virastoja laatimaan toiminnastaan vastuullisuusraportin vuosittain. Agenda2030-tavoitteet ovat Valtiokonttorin ohjeistaman vastuullisuusraportoinnin perusta.

Asiasanat	ilmasto, vastuullisuus, kestävä kehitys, liikennepolitiikka, viestintäpolitiikka		
ISBN PDF	978-952-243-945-1	ISSN PDF	1795-4045
Asianumero	VN/4302/2023	Hankenumero	

Julkaisun osoite <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-945-1>

Kommunikationsministeriets ansvarsrapport 2022 Beskrivning av ministeriets åtgärder för att uppnå målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 år 2022

Kommunikationsministeriets publikationer 2023:7

Utgivare	Kommunikationsministeriet		
Författare	Veera Kojo, Matleena Kurki-Suutarinen, Tiia Orjasniemi, Noora Lähde, Sara Österberg, Susanna Niinivaara, Nilla Möller		
Språk	finska	Sidantal	35

Referat

I kommunikationsministeriets ansvarsrapport redogörs för hur ministeriet har främjat uppnåendet av målen i FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling under år 2022.

Främjande av hållbar utveckling och ansvarsfullhet iaktas i kommunikationsministeriets hela verksamhet. När det gäller att förbättra den ekologiska hållbarheten och bromsa klimatförändringen är det viktigt att minska utsläppen från trafiken, särskilt från vägtrafiken. Åtgärder har riktats till att ersätta fossila bränslen, förnya bilparken och effektivisera trafiksystemet bland annat genom att öka andelen hållbara färdvägar och effektivisera logistiken med hjälp av information. När det gäller den ekonomiska hållbarheten har digitala förbindelser, trafik och kommunikation en central roll i främjandet av näringslivets konkurrenskraft och förnyelse samt hela Finlands livskraft och välfärd. I fråga om den sociala hållbarheten strävar ministeriet efter att se till att människornas grundläggande behov tillgodoses. Åtgärder har riktats bland annat till att öka trafiksäkerheten samt förbättra trafik tjänsters och digitala tjänsters tillgänglighet.

Statskontoret rekommenderar att alla statliga ämbetsverk årligen utarbetar en ansvarsrapport över sin verksamhet. Målen för Agenda 2030 utgör grunden för den ansvarsrapportering som Statskontoret har gett anvisningar om.

Nyckelord klimat, ansvar, hållbar utveckling, trafikpolitik, kommunikationspolitik

ISBN PDF	978-952-243-945-1	ISSN PDF	1795-4045
Ärendenummer	VN/4302/2023	Projektnummer	

URN-adress <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-945-1>

Ministry of Transport and Communications Sustainability Report for 2022 Ministry's measures in 2022 for achieving the Agenda 2030 Sustainable Development Goals

Publications of the Ministry of Transport and Communications 2023:7

Publisher	Ministry of Transport and Communications		
Author(s)	Veera Kojo, Matleena Kurki-Suutarinen, Tiia Orjasniemi, Noora Lähde, Sara Österberg, Susanna Niinivaara, Nilla Möller		
Language	Finnish	Pages	35

Abstract

The Ministry of Transport and Communications sustainability report contains information on the measures taken by the Ministry to promote the achievement of the UN's Agenda 2030 Sustainable Development Goals in 2022.

Promotion of sustainable development is observed in all activities of the Ministry. Reducing transport emissions, especially those from road transport, plays a key role in slowing down climate change. The measures are related to replacing fossil fuels, renewing the vehicle fleet and improving the efficiency of the transport system, which means increasing the share of sustainable modes of transport and improving logistics by means of data. From the economic sustainability viewpoint, digital connections, transport and communications are central in the competitiveness and renewal of business life as well as in the vitality and wellbeing of the whole of Finland. In terms of social sustainability, the Ministry's work ensures that people's basic needs are met. The actions relate, for example, to road safety and the accessibility of transport and digital services.

The State Treasury recommends that all government agencies prepare an annual sustainability report on their activities. The Agenda 2030 Goals are the foundation for the sustainability reporting the State Treasury is instructing the agencies to provide.

Keywords climate, responsibility, sustainable development, transport policy, communication policy

ISBN PDF	978-952-243-945-1	ISSN PDF	1795-4045
Reference number	VN/4302/2023	Project number	

URN address <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-945-1>

Sisältö

Esipuhe	7
1 Johdanto	9
1.1 Liikenne- ja viestintäministeriön toimiala, tehtävät ja organisaatio	9
1.2 Vastuullisuuden hallintotapa	10
1.3 Vastuullisuuden tavoitteet ja käsitteet	11
2 Liikenteen ja viestinnän infrastruktuuri edistää kestävää kasvua, hyvinvointia ja innovaatioita	13
2.1 Laadukas, luotettava ja kestävä infrastruktuuri	13
2.2 Infrastruktuurin kehittäminen kestävä kehityksen mukaiseksi 2030 mennessä...	18
3 Liikenteen ja viestinnän yhteydet vahvistavat turvallisuutta ja kestävyttä kaupungeissa ja maaseudulla	20
3.1 Turvallinen, edullinen, luotettava ja kestävä liikennejärjestelmä vuoteen 2030 mennessä	20
3.2 Kaupunkien haitallisten ympäristövaikutusten vähentäminen 2030 mennessä	24
4 Liikenteen ja viestinnän ratkaisulla tuetaan ilmastonmuutoksen hillintää ja vaikutuksiin sopeutumista	25
4.1 Kyky sopeutua ilmaston riskitekijöihin	25
4.2 Poliittikkatoimet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi	26
4.3 Ilmastonmuutokseen liittyvän tietämyksen lisääminen	30
5 Ministeriön toiminnan negatiivisten vaikutusten vähentäminen	32
Lähteet	34

ESIPUHE

Vastuullisuusraportissa kerromme, miten liikenne- ja viestintäministeriö on edistänyt YK:n kestävän kehityksen Agenda2030-tavoitteiden saavuttamista vuonna 2022. Kestävän kehityksen edistäminen ja vastuullisuus ovat mukana kaikessa ministeriön toiminnassa. Ministeriötä ja hallinnonala ohjaavat yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet ja tulostavoitteet, joiden ytimessä on ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävän yhteiskunnan ja maailman rakentaminen.

Digitaalisilla yhteyksillä, liikenteellä ja viestinnällä on avainrooli kestävyysmurroksen toteuttamisessa.

Vuonna 2022 jatkoimme valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12; VNS 2/2021 vp) ja Fossiilittoman liikenteen tiekartan (VN:n periaatepäätös LVM/2021/62) toimeenpanoa. Meitä työllistivät useat liikenteen päästöjä vähentävät EU-aloitteet.

Keskeinen uusi työkalu on viime vuonna valmistunut Suomen digitaalinen kompassi (VNS 10/2022 vp), joka tehtiin poikkihallinnollisessa yhteistyössä digitalisaation, datatalouden ja julkisen hallinnon kehittämisen ministerityöryhmän ohjauksessa.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan, sitä seurannut turvallisuusympäristön muutos sekä Nato-jäsenyyteen liittyvät valmistelut vaikuttivat ministeriön ja hallinnonalan työhön.

Vastuullisuus edellyttää oman toiminnan jatkuvaa parantamista ja tarkastelua myös tulevien sukupolvien näkökulmasta. Välillä on edettävä loikaten. Tähän vastaamme ministeriössä tehtävällä tulevaisuustyöllä.

Osallistuimme valtioneuvoston tulevaisuusselonteon (VNS 16/2022 vp), ministeriöiden yhteisen tulevaisuuskatsauksen (VN:n julkaisu 2022:58) ja kansliapäälliköiden yhteisten viestien (VN:n julkaisu 2023:4) valmisteluun. Ministeriön virkakunnan puheenvuoro (LVM:n julkaisu 2023:3) sisältää näkemyksiä toimialan nykytilasta, tulevaisuuden näkymistä sekä haasteista ja mahdollisuuksista vuosille 2023–2027. Kehitimme myös hallinnonalan ennakkointia.

Kansalaisilta, kansalaisyhteiskunnalta, sidosryhmiltämme ja tiedeyhteisöltä saatu palaute on meille tärkeää. Avoimella keskustelulla ja yhteistyöllä voimme olla kestävä kehityksen edelläkävijöitä myös tulevaisuudessa.

Toukokuu 2023

Minna Kivimäki
Kansliapäällikkö

1 Johdanto

1.1 Liikenne- ja viestintäministeriön toimiala, tehtävät ja organisaatio

Kuva 1. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on edistää kestävästä kasvusta, hyvinvoinnista sekä turvallisuudesta tiedolla ja tulevaisuuden yhteyksillä.



Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikenne- ja viestintäpolitiikan valmistelusta ja toimeenpanosta sekä hallinnonalansa virastojen ja valtionyhtiöiden ohjauksesta. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee toimialaansa liittyvät poliittiset ja strategiset linjaukset ja lainsäädännön sekä vaikuttaa aktiivisesti EU:ssa ja kansainvälisesti.

Digitaalisilla yhteyksillä, liikenteellä ja viestinnällä on keskeinen merkitys yhteiskunnan hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn mahdollistajina ja osana kokonaisturvallisuutta. Ministeriön tavoitteena on, että 2030-luvulla tieto, ihmiset ja tavarat pääsevät perille nykyistä turvallisemmin, sujuvammin ja ympäristöystävällisemmin. Huolehdimme yhteyksien toimivuudesta ja turvallisuudesta, oikeudenmukaisesta vihreästä ja digitaalisesta siirtymästä sekä tiedon hyödyntämisen edellytyksistä.

Ministeriössä on neljä osastoa: konserniohjausosasto, palveluosasto, tieto- ja turvallisuusosasto ja verkko-osasto. Lisäksi suoraan kansliapäällikön alaisuudessa toimivat ministerion viestintä, kansainvälisten asioiden yksikkö, kansliapäällikön esikunnan strategiatoiminto sekä valtion kyberturvallisuusjohtaja ja apulaiskyberturvallisuusjohtaja. Ministeriön palveluksessa 31.12.2022 oli 186 henkilöä.

Ministeriön hallinnonalaan kuuluvia virastoja ovat Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja Ilmatieteen laitos. Ministeriön omistajaohjauksessa olevia yhtiöitä ovat liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Cinia Oy, Suomi-rata Oy, Turun Tunnin Juna Oy ja Itärata Oy. Myös Yleisradio Oy kuuluu ministeriön hallinnonalaan. Sen ohjauksesta vastaa eduskunnan valitsema hallintoneuvosto.

1.2 Vastuullisuuden hallintotapa

Liikenne- ja viestintäministeriössä ja hallinnonalalla kestävän kehityksen tavoitteiden edistäminen ja vastuullisuus ovat mukana kaikessa toiminnassa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan konsernistrategiassa (12/2019) hallinnonalan toiminnalle on asetettu kolme strategista yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitetta:

1. Suomi on edelläkävijä kohti hiiletöntä liikennettä ja viestintää.
2. Verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista.
3. Uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä.

Tavoitteita seurataan mittareilla. Ministeriö on asettanut vuosille 2020–2023 monivuotiset tulostavoitteet, joista kullekin tulostavoitteelle on asetettu vuosittaiset tavoitetasot. Uusi konsernistrategia ja uudet tulostavoitteet seuraavalle nelivuotiskaudelle valmistellaan vuoden 2023 aikana.

Tietopohjainen päätöksenteko on osa vastuullisuutta. Laadukas tietopohja ja luotettavat vaikutusten arviointimenetelmät ovat edellytyksiä tietopohjaiselle päätöksenteolle. Liikenne- ja viestintäministeriöön on 1.2.2022 perustettu vaikutusarviointi- ja kehitysyksikkö, jonka tehtävänä on laatia, tukea ja kehittää vaikutusarviointeja, tukea ja kehittää säädösvalmistelua sekä edistää tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimintaa. Ministeriössä on lisäksi vuoden 2022 aikana kehitetty hallinnonalan yhteistä ennakkointia kohti jatkuvaa toimintaa.

Konkreettinen esimerkki tietopohjaisen päätöksenteon edistämisestä hallinnonalalla on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12; VNS 2/2021 vp), jonka tavoitteena on tietopohjan vahvistaminen liikennejärjestelmää koskevassa suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Vastuullisuus on olennainen osa hyvää hallintotapaa. Ministeriön sisäisen valvonnan ohjeen (VN/7865/2023) mukaan ministeriölle kuuluvat tehtävät hoidetaan oikeusturvan vaatimukset täyttävällä, asianmukaisella ja kansalaisten luottamusta vahvistavalla tavalla. Sisäinen valvonta on osa ministeriön toimintaa, ja johto toimii esimerkkinä.

Ministeriössä hyväksyttiin kesäkuussa 2022 uusi henkilöstöstrategia. Sen päämääränä on varmistaa, että ministeriön henkilöstö on osaavaa, hyvinvoivaa ja sitoutunutta ja tuntee ministeriön yhteisen suunnan sekä omat tavoitteensa. Tämä luo perustan kestävien yhteiskunnallisten vaikutusten saavuttamiseksi. Strategiassa määritellyn vision mukaisesti ministeriö on arvostava, asiantunteva ja innostava työyhteisö, jossa tehdään yhteiskunnallisesti merkityksellistä työtä ja toimitaan yhdessä ja avoimesti.

Vastuulliraportoinnin toteuttamiseksi ministeriöön on perustettu epävirallinen vastuullisuusraportoinnin työryhmä, jossa on jäsenet ministeriön eri osastoilta ja toimintayksiköistä. Raportoinnin koordinaatiovastuu on ministeriössä kansliapäällikön esikunnan strategiatoiminnolla.

Vastuullisuusraportoinnissa korostetaan, että vastuullisuus on koko organisaation vastuulla. Viestinnällisenä tavoitteena on, että vastuullisuusraporttia ja vastuullisuutta tuodaan aiempaa vahvemmin esiin ministeriön sisäisessä viestinnässä. Vastuullisuusraportointi lisätään aiheeksi uusien työntekijöiden perehdytysaineistoon ja vastuullisuutta käsitellään ministeriön sosiaalisen median sisällöissä. Näin lisätään henkilöstön tietoisuutta vastuullisuudesta ja tuodaan esiin vastuullisuuden roolia työn ilon ja merkityksellisyyden lähteenä.

Ministeriön johdon sitoutumista vastuullisuuteen varmistetaan sillä, että vastuullisuusraporttia käsitellään osastojen johtoryhmissä ja kansliapäällikön johtajamassa virkajohtoryhmässä valmistelun alkuvaiheessa ja ennen raportin hyväksymistä.

1.3 Vastuullisuuden tavoitteet ja käsitteet

YK:n kestävän kehityksen Agenda2030-tavoitteet ovat Valtiokonttorin ohjeistaman vastuullisuusraportoinnin perusta. Globaalisti sovittuja ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävään kehitykseen tähtääviä tavoitteita on yhteensä 17 ja niillä on 169 alatavoitetta. Valtiokonttori ohjeistaa ministeriöitä, virastoja ja laitoksia tunnistamaan 3–5 kestävän kehityksen tavoitetta, joiden saavuttamista ne voivat omalla toiminnallaan merkittävimmin edistää.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valinnut vastuullisraportoinnin pohjaksi seuraavat kestävä kehityksen tavoitteet:

- Tavoite 9: Rakentaa kestävä infrastruktuuria sekä edistää kestävä teollisuutta ja innovaatioita
- Tavoite 11: Taata turvalliset ja kestävät kaupungit sekä asuinyhdyskunnat
- Tavoite 13: Toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan

Näiden tavoitteiden edistämässä LVM:n toimenpiteillä on eniten merkitystä. Samat tavoitteet toimivat myös vuotta 2021 koskeneen vastuullisuusraportin (LVM:n julkaisu 2022:7) pohjana.

Raportointia ohjaa kaksi käsitettä: kädenjälki ja jalanjälki. Raportoinnissa pääpaino on organisaation toiminnan kädenjäljessä eli omalla toiminnalla aikaansaaduissa vaikutuksissa joko negatiivisten vaikutusten vähenemisenä tai positiivisten vaikutusten lisääntymisenä.

Ministeriöiden kädenjälkeä ovat erityisesti lainsäädäntö ja valtion rahoituksen ohjaaminen. Lisäksi kädenjälkeä ovat politiikkatoimet, kuten strategiat ja toimenpideohjelmat, sekä EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen. Näiden avulla yritykset ja kansalaiset vähentävät oman toimintansa negatiivisia vaikutuksia tai kasvattavat positiivisia vaikutuksia. Tässä vastuullisuusraportissa luvuissa 2, 3 ja 4 kerrotaan liikenne- ja viestintäministeriön kädenjäljestä.

Organisaation toiminnan jalanjäljellä viitataan puolestaan negatiivisiin vaikutuksiin, joita organisaation toiminnasta aiheutuu toimintaympäristölle. Liikenne- ja viestintäministeriön jalanjälkeä käsitellään luvussa 5.

2 Liikenteen ja viestinnän infrastruktuuri edistää kestävästä kasvua, hyvinvointia ja innovaatioita



Kestävän kehityksen tavoite 9:

Rakentaa kestävästä infrastruktuuria sekä edistää kestävästä teollisuutta ja innovaatioita.

2.1 Laadukas, luotettava ja kestävä infrastruktuuri

Alatavoite 9.1

Kehittää laadukasta, luotettavaa ja kestävästä infrastruktuuria, kuten alueellista ja rajat ylittävää infrastruktuuria taloudellisen kehityksen ja ihmisten hyvinvoinnin tueksi panostamalla sen edulliseen ja yhtäläiseen saantiin kaikille.

Ensimmäinen **valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 eli Liikenne 12 -suunnitelma** valmisteltiin parlamentaarisesti ja hyväksyttiin valtioneuvostossa huhtikuussa 2021 (Valtioneuvoston selonteko VNS 2/2021). Liikenne 12 -suunnitelmaa on toimeenpantu siitä lähtien. Suunnitelman mukainen toiminta, kuten liikennejärjestelmänalyysin tuottaman tietopohjan hyödyntäminen päätöksenteon tukena, on vakiintunut vuoden 2022 aikana. Avoimella viestinnällä on lisätty yleistä tietoisuutta suunnitelmasta. Suunnitelman perusteella laaditaan säännöllisesti päivitettävät valtion väyläverkon kunnossapitoa ja kehittämistä ohjaavat ohjelmat: väylänpidon perussuunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma.

Suuri haaste Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa on riittämätön rahoitus ja kohonneet kustannukset. Vaikka perusväylänpitoon vuodelle 2022 myönnettiin Liikenne 12 -suunnitelman mukainen rahoitus, valtion väyläverkon korjausvelka kasvoi.

Valtion, kuntien ja muiden julkisomisteisten yhteisöjen yhteiset hankeyhtiöt mahdollistavat aiempaa useampien **raidehankkeiden** toteuttamisen. Hankeyhtiöiden toimialana ja tehtävänä on hankkeisiin liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Suomi-rata ja Turun tunnin juna aloittivat operatiivisen toiminnan vuonna 2021 ja yhtiöt ovat jatkaneet suunnittelua. Vuonna 2022 valtio ja useat itäisen Suomen kaupungit ja kunnat perustivat yhteisen hankeyhtiön Itärata Oy:n. Yhtiön toimialana on Lentorata–Porvoo–Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvä raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Valtiovarainministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö selvittivät suurten raideliikennehankkeiden rahoitusmahdollisuuksia ja ilmastovaikutuksia. Selvitysryhmä julkaisi raporttinsa tammikuussa 2023 (VM:n julkaisuja 2023:5).

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman (LVM:n julkaisuja 5/2018) toimenpiteiden toteutusta on jatkettu vuoden 2022 aikana. Toimenpiteistä vastaa laaja joukko toimijoita eri hallinnonaloilla niin valtiolla kuin kunnissa sekä järjestöissä. Keväällä 2022 järjestetyssä neljännessä Suomi kävelee ja polkee -foorumissa on vedetty yhteen toimeenpanon tilannetta sekä nostettu keskusteluun ajankohtaisia teemoja.

Hallinnonalan keskeisimpiä toimia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on kävely- ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentaminen, mikä tukee siirtymää kestäviin ja kansanterveyttä edistäviin kulkumuotoihin. Valtion väyläinvestointien lisäksi valtio on tukenut kuntien ja kaupunkiseutujen kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä toimenpiteitä, kuten kuntien omien edistämishjelmien laatimista sekä infrainvestointeja. Vuonna 2022 kunnille myönnettiin avustuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen 61 hankkeelle yhteensä 15,4 miljoonaa euroa. Liikkumisen ohjauksen valtionavustuksia myönnettiin 12 kunnalle kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman laadintaan yhteensä 300 000 euroa.

Kuva 2. Neljäs Suomi kävelee ja polkee -foorumi järjestettiin 18.5.2022.



Liikenne- ja viestintäministeriö | Liikenne- ja viestintävirasto Traficom | Väylävirasto

Suomi laati vuonna 2018 **digitaalisen infrastruktuurin strategian** (LVM:n julkaisuja 10:2018), jonka avulla se tähtää tietoliikenneverkon kärkimaaksi. Strategia määrittelee toimenpiteitä, joilla edistetään kiinteitä ja langattomia laajakaistaverkkoja siten, että ne ovat nopeudeltaan, laadultaan ja viiveeltään riittäviä tulevaisuuden palveluiden ja innovaatioiden tarjoamiseksi. Strategialla luodaan mahdollisuuksia infrastruktuurin parempaan hyödyntämiseen automaation ja datatalouden tarpeisiin sekä uusien innovaatioiden mahdollistamiseen. Strategian toimeenpanoa on jatkettu vuonna 2022.

Suomi tunnetaan langattomien verkkojen pioneerimaana. Yhtenä avaintekijänä menestykseen nähdään Suomen **aktiivinen ja kunnianhimoinen taajuuspolitiikka**. Taajuuspolitiikan avulla voidaan varmistaa, että taajuuksia on käytettävissä verkkojen rakentamiseen riittävästi, tarpeeksi aikaisessa vaiheessa ja tarkoituksenmukaisin ehdoin. Pyrimme jatkuvasti pohtimaan uusia tapoja hyödyntää taajuuksiamme. Otamme uusia taajuusalueita käyttöön mahdollisimman nopeasti, jotta yritykset pääsevät hyödyntämään niitä uusimman teknologian avulla. Aktiivinen taajuuspolitiikka mahdollistaa siis innovaatioiden ja palveluiden nopean kehittymisen. Vuonna 2022 Suomi on vaikuttanut sekä kansainvälisellä että EU-tasolla aktiivisesti siihen, että seuraavan sukupolven mobiiliteknologialle osoitetaan riittävästi tarkoituksenmukaisia taajuuksia.

Suomessa viestintäverkko-yhteydet rakentuvat pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Tästä poikkeuksena ovat alueet, joilla nopeiden laajakaistaverkkojen kysyntää ei ole tarpeeksi kaupalliselle rakentamiselle. Suomessa onkin vuodesta 2011 lähtien myönnetty **valtion-tukea nopean laajakaistan rakentamista varten muun muassa haja-asutusalueilla**. Tuen

tarkoituksena on edistää kuntien elinvoimaisuutta ja kehittymiskykyä sekä kuntalaisten mahdollisuuksia hyödyntää kehittyviä digitaalisia palveluita myös alueilla, joille nopeita yhteyksiä ei rakenneta markkinaehtoisesti. Tuki myönnetään kansallisen laajakaistatukilain (1262/2020) ja sen nojalla annetun valtioneuvoston asetuksen (203/2021) mukaisesti.

Laajakaistatukilain muutos (1185/2021) ja sen nojalla laajakaistayhteyden vähimmäisnopeudesta annetun valtioneuvoston asetuksen muutos (1184/2021) tulivat voimaan 3.2.2022. Liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut **uuden laajakaistatukiohjelman**, joka on sidottu EU:n elpymisrahoitukseen. EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen kautta rahoitusta (RRF-rahoitus) on vuosille 2022–2023 yhteensä 32 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt vuoden 2022 aikana 83 markkina-analyysiä alueista olemassa olevien verkkojen ja todennäköisten investointisuunnitelmien varmistamiseksi. Niiden perusteella maakuntaliittojen kilpailutukseen on edennyt 19 hankealuetta eri puolilla Suomea. Kilpailutuksen jälkeen Liikenne- ja viestintävirastolle on toimitettu vuoden 2022 loppuun mennessä 11 hakemusta, joiden yhteenlaskettu tukimäärä on noin 8,5 miljoonaa euroa.

Valtioneuvosto vahvisti kesäkuussa 2021 **kyberturvallisuuden kehittämisohjelman** vuosille 2021–2030 (LVM:n julkaisuja 2021:7). Ohjelma on toimeenpanosuunnitelma, joka kehittää kyberturvallisuutta pitkällä aikavälillä ja toimialat ylittävästi. Vuonna 2022 käynnistettiin esimerkiksi Aalto-yliopiston ja liikenne- ja viestintäministeriön toteuttama Cyber Citizen -hanke, jossa luodaan EU-jäsenvaltioihin yhteinen kyberturvallisuuden kansalaistaitojen oppimismalli ja siihen perustuva oppimisportaali. Suomi on saanut viiden miljoonan hankerahan EU:n elpymisvälineestä kolmeksi vuodeksi.

Kehittämisohjelman rinnalla yhteiskunnan kyberturvallisuuden parantamiseen tähtää valtioneuvoston kesäkuussa 2021 antama **periaatepäätös kriittisten toimialojen tietoturvan ja tietosuojan parantamiseksi** (LVM/2021/44). Periaatepäätöksen linjauksissa painotetaan viranomaisten tehokasta ja järjestäytynyttä yhteistyötä sekä kohdennettuja lakisääteisiä tietoturva vaatimuksia ja velvoitteita.

Suomen digitaalinen kompassi annettiin valtioneuvoston selontekona eduskunnalle lokakuussa 2022 (VNS 10/2022 vp, Valtioneuvoston julkaisuja 2022:65). Digikompassi on laadittu digiministerityöryhmän ohjauksessa ministeriöiden yhteisessä digitoimistossa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vastuulle kuuluvat erityisesti digitaalisen infrastruktuurin osa-alueen datatalous, kyberturvallisuus sekä tietoliikenneyhteydet, palvelin- ja laskentainfrastruktuuri mukaan luettuna.

Suomen digikompassi pohjautuu EU:n digikompassiin ja digitaalinen vuosikymmen 2030 -politiikkaohjelmaan. Suomi on laatinut digikompassin ensimmäisenä EU-jäsenvaltiona ja halunnut siten tukea EU:n digitalisaatiotavoitteiden toteutumista. Digikompassissa on

määritelty tavoitteet ja avaintulokset osaamisen, digitaalisen infrastruktuurin, yritysten ja julkisten palveluiden osa-alueille vuoteen 2030. Toimeenpanosuunnitelman valmistelu on käynnissä.

Digikompassin pohjana olevat arvot ohjaavat sen toimeenpanoa Suomessa, Euroopan unionissa ja globaalisti. Digikompassi edistää taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävää, systeemistä digivihreää siirtymää. Digitaalisia palveluita ja yhteiskunnan digitalisaatiota tulee toteuttaa palvelemaan ihmisten tarpeita. Digitaalinen osallisuus, yhdenvertaisuus ja sivistys rakentavat luottamusyhteiskuntaa. Haluamme pitää kaikki mukana vaalia vapautta oppia, innovoida ja yrittää.

Kuva 3. Digikompassin pohjana olevat arvot ohjaavat sen toimeenpanoa.



Liikenne- ja viestintäministeriö on vuoden 2022 aikana edistänyt omalta osaltaan **Suomen tukea Venäjän hyökkäyssodasta kärsivälle Ukrainalle**. Ministeriö allekirjoitti alkuvuodesta 2023 Ukrainan digitaalisen transformaation ministeriön kanssa yhteisymmärryspöytäkirjan, joka mahdollistaa tuen antamisen Ukrainalle kriittisen infrastruktuurin, kuten viestintäyhteyksien turvaamisessa, ja viestintäinfrastruktuurin jälleenrakennuksessa. Ukraina-apua toimitetaan EU:n pelastuspalvelumekanismiin kautta, ja Suomessa koordinaatiosta vastaa sisäministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriö on edistänyt muun muassa ICT-laitteiden, Koiviston auto Oy:n lahjoittamien linja-autojen ja Väyläviraston lahjoittamien rautateiden turvalaitteiden varavoimakoneiden toimittamista Ukrainaan.

2.2 Infrastruktuurin kehittäminen kestävän kehityksen mukaiseksi 2030 mennessä

Alatavoite 9.4

Uudistaa vuoteen 2030 mennessä infrastruktuuria ja jälkiasennusaloja kestävän kehityksen mukaisiksi, tehostaa resurssien käyttöä ja lisätä puhtaiden sekä ympäristöystävällisten teknologioiden ja tuotantoprosessien käyttöönottoa jokaisen maan omien valmiuksien mukaisesti.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (ns. Liikenne 12 -suunnitelma, valtioneuvoston selonteko VNS 2/2021) yhtenä tavoitteena on kestävän liikennejärjestelmän edistäminen. Suunnitelmaan sisältyy toimenpiteitä myös tiedon hyödyntämisen ja liikenteen ohjauksen kehittämiseksi. Näillä pyritään liikennejärjestelmän tehokkaaseen käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu myös Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) uudistamiseen.

Liikennejärjestelmän kestävyys on kehittynyt osittain Liikenne 12 -tavoitteiden mukaisesti. Hiilidioksidipäästöt ovat laskeneet, vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus on kasvanut ja niiden jakeluverkko on laajentunut. Joukkoliikenteen matkustajamäärät romahtivat koronapandemian myötä, joten sen osalta kehitys ei ole tavoitteiden mukaista. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanosta kerrotaan myös luvussa 2.1.

Suomi on ohjannut **tukea sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintaan ja vanhojen autojen etanoli- tai biokaasukonversioihin** vuodesta 2018 alkaen. Määrärahoja on varattu 50,5 miljoonaa euroa. Vuonna 2022 sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintaan ja vanhojen autojen etanoli- tai biokaasukonversioihin varattiin 19,5 miljoonaa euroa. Lisäksi kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiohjelmaa jatkettiin ja tukiohjelma laajeni vuoden 2022 alussa kattamaan sähkökäyttöiset kuorma-autot ja sähkö- ja kaasukäyttöiset pakettiautot (laki 1289/2021). Sähkökäyttöisten henkilöautojen ja muuntotukien hakuaika päättyi 31.12.2022. Hankinta- ja muuntotuet kohdennetaan jatkossa etenkin raskaaseen liikenteeseen ja pakettiautoihin, joiden hankintatukien hakuaikoja pidennettiin vuoden 2024 loppuun.

Liikenne- ja viestintäministeriö **vaikuttaa EU-tasolla puhtaiden ja energiatehokkaiden teknologioiden yleistymiseksi** liikenteessä. Tätä tehdään vaikuttamalla EU:n 55-valmiuspaketin lainsäädäntöaloitteisiin, kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrasuoruuksien asetukseen sekä ajoneuvojen CO₂-raja-arvosäätelyyn.

Ajoneuvojen energiatehokkuudesta säädetään EU-tasolla henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksella. Vuonna 2022 EU:ssa päästiin alustavaan sopuun uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastasi Suomen kantojen valmistelusta ja osallistui ehdotuksen käsittelyyn neuvostossa. Uudistuksen ansiosta markkinoille saadaan tulevaisuudessa entistä enemmän vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja.

Euroopan komissio on päivittämässä asetusta **raskaan kaluston CO₂-päästöstandardeista** vuonna 2023. Suomi on tehnyt ennakkovaikuttamista komissioon erityisesti biokaasun käytön edistämiseksi raskaassa liikenteessä. Suomen alustavien ennakkovaikuttamiskantojen mukaan raskaan kaluston CO₂-raja-arvoja tulisi kiristää, sillä asetus on merkittävässä asemassa raskaan tieliikenteen päästöjen vähentämisessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myös vuoden 2022 aikana valmistellut muutoksia **ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksesta annettuun lakiin**. Sote-uudistuksen takia nykyisessä laissa kunnille kohdennetut veloitteet kohdennetaan hyvinvointialueille, jotka aloittivat toimintansa 1.1.2023. Lailla pannaan täytäntöön EU:n puhtaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin (EU 2019/1161) vaatimukset. Laki velvoittaa julkisia hankintayksiköitä hankkimaan tietyn osuuden vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja, kun ne tekevät uusia hankintoja.

3 Liikenteen ja viestinnän yhteydet vahvistavat turvallisuutta ja kestävyyttä kaupungeissa ja maaseudulla



Kestävän kehityksen tavoite 11:

Taata turvalliset ja kestävät kaupungit sekä asuinyhdyskunnat.

3.1 Turvallinen, edullinen, luotettava ja kestävä liikennejärjestelmä vuoteen 2030 mennessä

Alatavoite 11.2

Taata vuoteen 2030 mennessä kaikille turvallinen, edullinen, luotettava ja kestävä liikennejärjestelmä, parantaa liikenneturvallisuutta erityisesti lisäämällä julkista liikennettä ja kiinnittämällä erityistä huomiota huono-osaisten, naisten, lasten, vammaisten ja ikääntyneiden tarpeisiin.

Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä kestävämpään suuntaan ohjataan **suurten kaupunkiseutujen kuntien ja valtion välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksissa (MAL-sopimukset)**. Vuosina 2020 ja 2021 valtio on solminut seitsemän kaupunkiseudun (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) kanssa 12-vuotiset MAL-sopimukset. Sopimuksissa on määritetty tavoitteet maankäytön kehittämiselle, asuntotuotannolle ja liikennejärjestelmälle. Sopimukset vahvistavat yhteistyötä kaupunkiseudun kuntien kesken sekä seutujen ja valtion välillä. MAL-sopimusten toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain.

Myös **valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman** eli Liikenne 12 -suunnitelman (Valtioneuvoston selonteko VNS 2/2021) yhtenä tavoitteena on, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat erityisesti kaupunkiseuduilla. Vuonna 2022 oli käynnissä useita kaupunkiseutujen raideliikennehankkeita (muun muassa raidejokeri, Tampereen ratikka, Pasila-Riihimäki rataosuuden kehittäminen). Seudut sekä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väylävirasto selvittivät alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia vuoden 2022 aikana.

Logistiikan kestävyyttä on mahdollista edistää esimerkiksi digitalisaation keinoin. Valtioneuvosto antoi toukokuussa 2021 **periaatepäätöksen logistiikan digitalisaatiosta** (LVM/2021/42). Periaatepäätös on laadittu logistiikan digitalisaatiostrategian (LVM:n julkaisu 2020:13) pohjalta. Siinä linjataan logistiikan digitalisaatiossa keskeiset ministeriöiden ja hallinnonalojen toimet tavoitteiden saavuttamiseksi. Sen tavoitteena on vauhdittaa logistiikka-alan digitalisoitumiskehitystä ja datan hyödyntämistä sekä saavuttaa näiden avulla tehokkuus, turvallisuus- ja kestävyysyötyjä.

Vuonna 2022 käynnistettiin toimenpiteitä ja hankkeita toimenpidesuunnitelman mukaisesti. Yhteistyö hallinnonalan välillä on keskeistä muun muassa tietoekosysteemissä, jossa on toimijoiden kesken sovittu datan jakamisen pelisäännöistä. Sääntökirja luo liikennealalle luottamuksen rakentamista helpottavan sopimuskehyksen datan jakamisesta. Logistiikan digitalisaation kannalta keskeiset ovat sähköisiä rahtikirjoja koskeva eFTI-sääntely ja meriliikenteen ilmoituspalvelu EMSW. Molemmat velvoittavat toimijoita digitaaliseen tiedonvaihtoon vuoden 2024/2025 aikana. Vuonna 2022 käynnistettiin asetusten vaatimia toimia ja muun muassa eFTIn osalta varmistettiin kansallinen rahoitusjärjestelmän rakentamiseksi.

Valtioneuvosto vahvisti vuoden 2021 lopulla **periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä** (LVM/2021/137). Samalla julkaistiin toimenpidesuunnitelma (LVM059:00/2019), jonka toimien avulla liikenteen automaatiokehitystä viedään eteenpäin kestävästi, turvallisesti ja tehokkaasti. Vuonna 2022 ohjelman toimista eteni muun muassa tieliikenteen automaatioääntelyn valmistelu osana ajoneuvolain muutoksia.

Merenkulun automaatiokehitystä on edistetty merenkulun kansainvälisestä sääntelystä vastaavassa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) sekä kansallisen päällikkösääntelyn esiselvityksen yhteydessä (LVM059:00/2019). Digitalisaation ja automatisaation merkitystä merenkulussa nostetaan myös esille vuonna 2022 alkaneessa kampanjassa, jossa Suomi tavoittelee IMO:n neuvoston jäsenyyttä vuosina 2024–2025.

Raideliikenteessä **Digirata**-hankkeen eteneminen sekä aktiivinen vaikuttaminen raide-liikenteen EU-sääntelyyn ja standardeihin ovat olleet keskiössä. Samalla on selvitetty tulevia säädösmuutostarpeita raideliikenteen automaation hyödyntämiseksi. Ilmailun osalta järjestettiin **miehittämätöntä pienilmailua** koskeva keskustelutilaisuus ja huomiottiin alan kehitystarpeita valmisteltavina olleissa lakihankkeissa.

Keskeistä kaikkien liikennemuotojen automaation kestäväen kehittämisen kannalta on **tiedon parempi hyödyntäminen**, mikä edellyttää sen laadun, saatavuuden ja yhteen-toimivuuden varmistamista. Tätä on edistetty yhteistyössä toimialan ja hallinnonalan virastojen kanssa muun muassa liikennealan tietoekosysteemyön avulla. Suomi on osallistunut aktiivisesti älyliikennejärjestelmiä koskevan ITS-direktiivin (2010/40/EU) päivittämiseen EU:ssa.

Työ- ja elinkeinoministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteinen **Liikennealan kestäväen kasvun ohjelma 2021–2023** on edistänyt yhteistyötä kaupunkien, toimialan sekä hallinnonalan välillä useissa liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehityksen teemoissa sekä kestävien innovaatioiden mahdollistamisessa.

Joukkoliikenteen valtionavustuksilla tuetaan joukkoliikenteen viranomaisten järjestämää julkisen liikenteen tarjontaa. Eduskunta myönsi vuonna 2022 yhteensä 78 miljoonaa euroa lisämäärärahaa joukkoliikenteeseen koronatilanteesta johtuvien lipputulomenetysten korvaamiseksi, ELY-keskusten markkinaehtoista liikennettä korvaaviin liikennehankintoihin sekä linja-autoliikenteen nousseiden liikennöintikustannusten korvaamiseksi. Vuonna 2022 valmistui kaukoliikenteen ja henkilöliikenteen kansallisesti ja kansainvälisesti merkit-tävien solmupisteiden palvelutasomäärittely. Palvelutason toteutumista seurataan. Valta-kunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjatulla tavalla osoitetaan tarvittaessa lisämäärärahoja, jotta palvelutaso saavutetaan.

Vuonna 2022 eduskunta myönsi 17 miljoonaa euroa **lento-yhteyksien väliaikaiseen tukemiseen** Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lento-asemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä. Tukia perusteltiin erityisesti alueiden saavutettavuudella sekä elinkeinoelämän tarpeilla koronatilanteessa. Tukien myöntämistä koskevan päätöksen perustana ei ollut normaaleja vaikutusarvioiteja. Tavoitteena tulisi olla paluu markkinaehtoiseen liikenteeseen. Useat kentistä, joiden liikennettä on tuettu, sijaitsevat noin tunnin etäisyydellä muista kentistä, jolloin esimerkiksi myös toimiva liityntäliikenne voisi tarjota vaihtoehtoisia ratkaisuja. Jos jatkossa on tarpeellista tukea alueellista liikennettä, tukemisesta tulisi tehdä pitkäjänteinen päätös, joka perustuisi yhdenvertaisiin kriteereihin, alueiden yhdenvertaiseen kohteluun ja kokonaisarvioihin, joissa huomioidaan vaikutukset, palvelutasotavoitteet ja saavutettavuus myös muiden liikennemuotojen avulla. Näin olisi mahdollista varmistaa, että toiminta vastaisi paremmin kestäväen kehityksen tavoitteita.

Tavoitetilan määrittely **liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palvelujen saavutettavuudelle** on käynnissä syksyllä 2021 perustetussa työryhmässä. Matkaketjujen esteettömyyden ja saavutettavuuden käytännön ongelmien havainnollistamiseksi toteutettiin esteettömyyspilotti, jossa eri vammaisryhmiin kuuluvat henkilöt kokeilivat joukkoliikenteen matkaketjuja. Selvitys valmistui syksyllä 2022. Esteettömyyspilotista saatuja käyttäjäkokemuksia hyödynnetään esteettömyyden parantamisessa.

Valtioneuvosto antoi maaliskuussa 2022 periaatepäätöksen **liikenneturvallisuusstrategiasta** (LVM:n julkaisuja 2022:3). Vuosille 2022–2026 annettu, kaikkia liikennemuo- toja koskeva liikenneturvallisuusstrategia ohjaa valtakunnallista liikenneturvallisuustyötä kokonaisvaltaisesti seuraavien vuosien ajan. Tavoitteena on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Ennakkotietojen mukaan tieliikenteessä kuoli ennätysvähän ihmisiä vuonna 2022.

Strategian toimenpideohjelma sisältää 103 toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Jokaisella toimenpiteellä on vastuutahot, joiden määrittelyssä korostuu eri tahojen yhteistyö. Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti vuonna 2022 selvitysten tekemisen mikroliikkumisen ja polkupyöräilyn promillerajasta sekä kaupunkien toimivaltuuk- sista ohjata mikroliikkumisen liikennepalveluita alueillaan. Strategian toimeenpanon ja vaikuttavuuden seuranta varten on asetettu liikenne- ja viestintäministeriön johtama seurantaryhmä.

Kuluneella hallituskaudella on valmisteltu **vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lain kokonaisuudistus** (HE 220/2021 vp, HE 231/2022 vp; laki 541/2023). Lakiuudistus parantaa vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta ja sujuvuutta.

Valtioneuvosto antoi eduskunnalle **hallituksen esityksen laiksi ajokorttilain muuttamisesta** toukokuussa 2022 (HE 70/2022 vp). Esityksessä ehdotettujen muutosten tavoitteena oli edistää nuorten liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa nuorten itsenäinen liikkuminen ajokortin hankintaa joustavoittamalla. Esitys raukesi, koska eduskunta ei ehtinyt käsitellä sitä ennen vaalikauden päättymistä, eivätkä lakimuutokset sen vuoksi tulleet voimaan.

3.2 Kaupunkien haitallisten ympäristövaikutusten vähentäminen 2030 mennessä

Alatavoite 11.6

Vähentää vuoteen 2030 mennessä kaupunkien haitallisia ympäristövaikutuksia kiinnittämällä erityistä huomiota esimerkiksi ilmanlaatuun sekä yhdyskunta- ja muiden jätteiden käsittelyyn.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan (LVM:n julkaisuja 2021:15) toimenpiteillä edistetään myös ilmanlaadun paranemista. Toimenpiteet edistävät luopumista fossiilisia polttoaineita käyttävistä ajoneuvoista. Lisäksi kokonaisuuteen kuuluu liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä, kuten joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Niillä on keskeinen vaikutus ilmanlaatuun erityisesti tiiviisti asutuilla kaupunkiseuduilla.

Valtioneuvosto antoi eduskunnalle marraskuussa 2022 **hallituksen esityksen ajoneuvolain muuttamisesta** (HE 291/2022 vp). Esityksessä ehdotetaan päästömanipulaatioiden selkeämpää kieltämistä ja tuntuvampaa sanktiointia, ajoneuvojen käyttövoimien muuttamisen, eli konversioiden sallimista laajasti sekä tieliikenteen automaatiokokeilujen edistämistä ja pienten kuljetusrobottien sääntelyn selkiyttämistä. Muutoksilla joustavoidaan ajoneuvojen muuntamista hyödyntämään kestävämpiä käyttövoimia sekä selkiytetään kiellettyjä päästömanipulaatioita koskevaa sääntelyä. Päästömanipulaatiota koskeva sääntely auttaa vähentämään erityisesti tieliikenteen lähipäästöjä. Konversion edistäminen puolestaan auttaa siirtymää kohti kestävämpiä polttoaineita tieliikenteessä.

4 Liikenteen ja viestinnän ratkaisulla tuetaan ilmastonmuutoksen hillintää ja vaikutuksiin sopeutumista



Kestävän kehityksen tavoite 13:
Toimia kiireellisesti ilmastonmuutosta ja sen vaikutuksia vastaan.

4.1 Kyky sopeutua ilmaston riskitekijöihin

Alatavoite 13.1

Parantaa kaikkien maiden kykyä sopeutua ilmastoon liittyviin riskitekijöihin ja luonnonkatastrofeihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö vaikuttaa tavoitteen saavuttamiseen ensisijaisesti **ohjaamalla ja kehittämällä ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyvää työtä liikenteen ja viestinnän hallinnonalalla**. Ministeriö tulosohjaa Liikenne- ja viestintävirastoa, Väylävirastoa ja Ilmatieteen laitosta, joilla kaikilla on keskeinen rooli ilmastonmuutoksen torjuntaan ja sopeutumiseen liittyvissä kansallisissa toimissa ja EU- ja kansainväliseen yhteistyöhön osallistumisessa. Omistajaohjauksen kautta ministeriö vaikuttaa myös valtionyhtiöiden toimintaan, jotta ne huomioisivat ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen työssään.

Poikkihallinnollinen yhteistyö on keskeistä. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut maa- ja metsätalousministeriön johdolla laaditun **kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumis suunnitelman valmisteluun**. Suunnitelma ulottuu vuoteen 2030.

Sopeutumissuunnitelma on annettu eduskunnalle valtioneuvoston selontekona joulukuussa 2022 (VNS 15/2022). Ministeriö valmistelee suunnitelman toimeenpanoa yhdessä hallinnonalan virastojen kanssa.

4.2 Poliittikatoimet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi

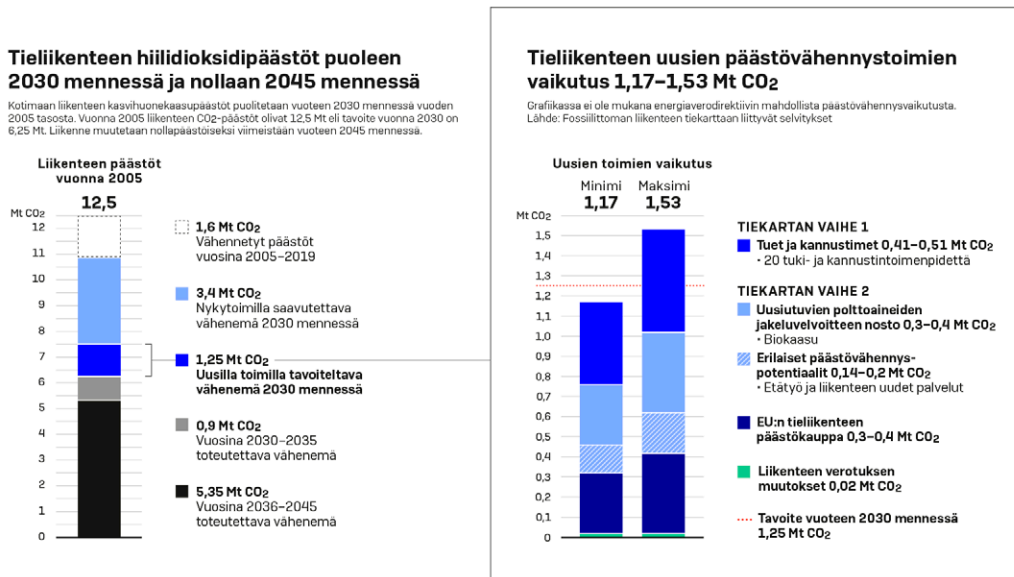
Alatavoite 13.2

Integroida ilmastonmuutosta koskevat toimenpiteet kansalliseen politiikkaan, strategiaoihin ja suunnitteluun.

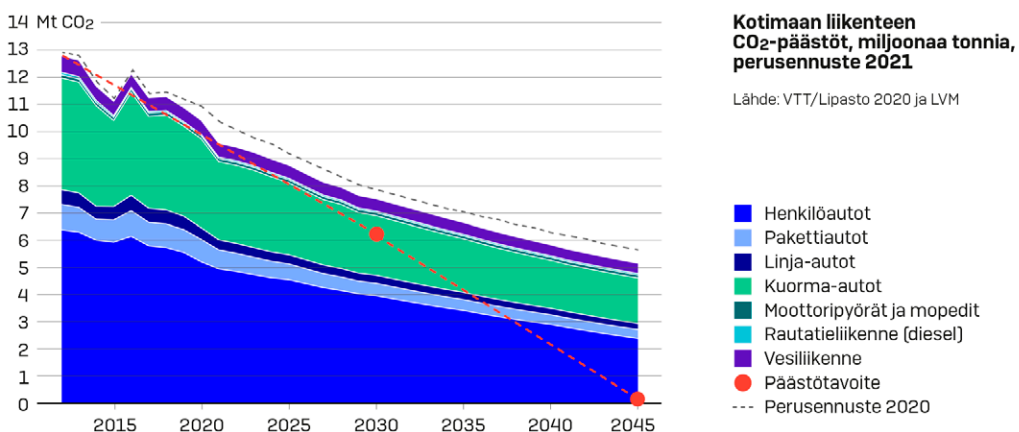
Fossilittoman liikenteen tiekartta eli periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (LVM/2021/62, LVM:n julkaisuja 2021:15) määrittää toimenpiteet, joilla tavoite liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä saavutetaan. Toimenpiteet painottuvat tieliikenteeseen, jossa syntyy noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä. Se sisältää toimia fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi, autokannan uudistamiseksi ja liikennejärjestelmän tehostamiseksi. Kolmessa vaiheessa toteutettava tiekartta on toimeenpanovaiheessa. Tiekartan toimeenpanossa haasteena on rahoitus. Ensimmäisen vaiheen ja arvioitujen päästövähennysten täysimääräinen toteutuminen edellyttää, että toimien rahoitus on tiekartassa esitetyllä tasolla.

Tiekartan linjaukset on sisällytetty **Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan (KAISU)** (YM:n julkaisuja 2022:12) ja **kansalliseen ilmasto- ja energiastrategiaan** (TEMin julkaisuja 2022:53), jotka on on annettu syksyllä 2022 selontekona eduskuntaan. Uuden Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman valmistelu käynnistyy todennäköisesti vuonna 2023, kun uusi hallitus aloittaa työnsä. Ilmastosuunnitelman valmistelun yhteydessä päivitetään myös liikenteen kasvihuonepäästöskenaariot (kuva 4 ja 5). Liikenteen päästötavoitteet ovat mukana myös **valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa** (Liikenne 12; VNS 2/2021 vp).

Kuva 4. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa määritellään toimia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä.



Kuva 5. Ennuste kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen kehityksestä vuodelta 2021.



Liikenne- ja viestintäministeriö asetti **työryhmän tieliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran kehittämiseksi** keväällä 2022 (LVM016:00/2022). Työryhmän työn yhteydessä tuotettiin Euroopan komission edellyttämä seurantaraportti siitä, miten vuonna 2017

julkaistu Suomen kansallinen jakeluinfraohjelma on toteutunut. Seurantaraportissa todetaan, että vuodelle 2020 asetetut tavoitteet sekä sähkön että kaasun jakeluinfran osalta on suurelta osin saavutettu ja osin ylitetty. Vuodelle 2030 alun perin asetetut tavoitteet tullaan sähkön osalta todennäköisesti ylittämään. Sähkön ja kaasun osalta tavoitteita on kuitenkin tiukennettu vuonna 2021 Fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Luonnos uudeksi kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi valmistui alkuvuodesta 2023. Ohjelma esittää tarvittavat toimet ilmastoystävällisen liikenteen tarvitseman jakeluinfran kehittämiseksi vuoteen 2035 sekä tulevan EU:n jakeluinfraa koskevan AFIR-asetuksen vaatimusten saavuttamiseksi.

Tärkeä osa liikenteen päästövähennysten kokonaisuutta on **uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoite**. Jakeluelvoitelainsäädäntö kuuluu työ- ja elinkeinoministeriön hallinnon-alalle. Voimassa olevan jakeluelvoitelain (446/2007) mukaan polttoaineiden jakelijoiden on vuosittain toimitettava liikenteeseen myös tietty osuus uusiutuvaa nestemäistä tai kaasumaista polttoainetta. Veloitetasoa päätettiin vuonna 2022 nostaa niin, että uusiutuvien osuuden tulee vuonna 2030 olla 34 prosenttia. Vuonna 2022 päätettiin myös jakeluelvoitteen väliaikaisesta keventämisestä 7,5 prosenttiyksiköllä vuosina 2022 ja 2023 kuljetusalan ja liikkumisen kohonneiden kustannusten helpottamiseksi. Jakeluelvoitteen keventämisen seurauksena vuosilta 2022 ja 2023 toteutumatta jäivät päästövähennykset katetaan nostamalla veloitetta tulevina vuosina alkuperäistä korkeammalle. Liikenne- ja viestintäministeriö suhtautui jakeluelvoitteen väliaikaiseen keventämiseen kriittisesti, koska keventämistä seuraavilla korotuksilla voi olla haitallisia vaikutuksia polttoaineiden kuluttajahintoihin myöhemmin ja koska keventäminen vaikeuttaa merkittävästi liikenteen ja koko taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Myös valtioneuvoston vuonna 2021 hyväksymät erilliset periaatepäätökset lentoliikenteen sekä meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (LVM/2021/64 ja LVM/2021/63) ovat toimeenpantavana. Periaatepäätöksissä määritellään toimia, joilla lento- sekä meri- ja sisävesiliikenteen päästöihin voidaan vaikuttaa kansallisesti, sekä linjauksia Suomen vaikuttamisesta lento- ja meriliikenteen päästöihin kansainvälisillä foorumeilla.

Meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä tehdyn periaatepäätöksen lähes kaikki toimet oli toteutettu vuoden 2022 loppuun mennessä. Aluspolttoaineiden verottomat polttoainetoimitukset laajennettiin vuoden aikana koskemaan myös merkitsemättömiä biopolttoöljyjä.

Myös **lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä** annetun valtioneuvoston periaatepäätöksen toimeenpano on edennyt lupaavasti. Suurin osa toimenpiteistä on toteutettu tai ne ovat toteutumassa odotetusti pidemmällä aikavälillä.

Koronapandemian, Venäjän hyökkäyssodan sekä lisääntyneiden geopoliittisten jännitteiden takia kansainvälisen lentoliikenteen toimintaympäristö on kuitenkin muuttunut haasteellisemmaksi, mikä on osittain vaikeuttanut periaatepäätöksen toteutusta.

EU-lainsäädännön osalta 55-valmiuspaketin lentoliikennetoimet etenivät vuonna 2022 pääosin myönteisesti. Lentoliikenteen päästökauppadirektiivistä saavutettiin sopu ja kestävien lentopolttoaineiden edistämisestä annettu asetusehdotus on neuvottelujen loppusuoralla. Euroopan ilmatilan kehittämistä koskevat lainsäädäntöneuvottelut (SES2+) ovat puolestaan edenneet hitaasti ja uusien teknologioiden, kuten sähkölentämisen, edistämistä on vaikeuttanut kansainvälisen standardoinnin hitaus.

Suomi on **Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa** kannattanut kunnianhimoisia ja tehokkaita päästövähennystoimia huomioiden kuitenkin talvimerenkulun erityispiirteet. Suomi on kolmantena eurooppalaisena valtiona toimittanut IMOlle tiedot omista, edellä mainitussa periaatepäätöksessä linjatuista kansallisista toimistaan meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Lisäksi Suomi on IMOssa esittänyt useiden valtioiden tukemana neuvotteluiden nopeuttamiseksi uusia järjestelyitä IMO:n työhön. Vuoden 2022 aikana Suomi on vaikuttanut IMOssa etenkin kasvihuonekaasustrategian päivittämiseksi ilmastokunnianhimoisempaan suuntaan yhdessä muiden EU-jäsenvaltioiden kanssa. Suomi tavoittelee myös IMO:n neuvoston jäsenyyttä vuosina 2024-2025. Vuonna 2022 alkaneessa kampanjassa Suomi nostaa esille muun muassa kestävä merenkulun ja ilmastomuutosta hillitsevien toimien merkitystä meriliikenteessä.

Suomi on aktiivisessa vaikuttamistyössään edistänyt **kunnianhimoisten kansainvälisen lentoliikenteen päästövähennystoimien käyttöönottoa** niin Euroopan siviili-ilmailukonferenssissa kuin Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAOssa. Suomi on pyrkinyt näyttämään esimerkkiä hyväksymällä kunnianhimoiset kansalliset lentoliikenteen päästövähennystavoitteet ja linjaamalla valtioneuvoston periaatepäätöksellä keinoista niiden saavuttamiseksi. ICAO:n jäsenvaltiot hyväksyivät vuonna 2022 uuden pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen, jonka mukaan kansainvälisessä lentoliikenteessä pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöt nettonollaan vuoteen 2050 mennessä. Suomen tavoitteet täyttyivät, sillä Suomi osana Euroopan siviili-ilmailukonferenssia kannatti yleiskokouksessa Pariisin ilmastopimuksen tavoitteita toteuttavan pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen hyväksymistä.

Myös EU-tason ratkaisut auttavat Suomea kansallisen päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Heinäkuussa 2021 Euroopan komissio julkisti **Fit for 55 -ilmastopakettien eli 55-valmiuspaketin**, joka sisälsi joukon aloitteita, joilla EU aikoo saavuttaa jäsenvaltioiden aiemmin hyväksymän 55 prosentin päästövähennystavoitteen vuoteen 2030 mennessä.

Neuvottelut valmiuspaketin aloitteista ovat edenneet vuoden 2022 aikana ja joistakin aloitteista on jo päästy alustavaan sopuun. Suomi on tukenut kunnianhimoista ilmasto-politiikkaa ja vaikuttanut aktiivisesti ehdotusten käsittelyyn.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Suomen kantojen valmistelusta ja osallistuu käsittelyyn neuvostossa liikennettä koskevien aloitteiden osalta. Liikenteen osalta 55-valmiuspakettiin kuuluvat aloitteet uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen tiukentamisesta, vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (nk. AFIR-asetus) sekä uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä lentoliikenteessä (nk. ReFuelEU Aviation) ja meriliikenteessä (nk. FuelEU Maritime). Lisäksi komissio ehdotti lentoliikenteen päästökaupan tehostamista ja päästökaupan laajentamista meri- ja tieliikenteeseen.

Vuonna 2021 julkaistun Suomen ensimmäisen **ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategian toimeenpano** (LVM:n julkaisuja 2021:4) on edennyt eri toimenpiteistä vastuussa olevissa organisaatioissa. Strategian toteuttajakunta on laaja yksityisistä yrityksistä valtionhallintoon. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto seuraavat strategian toimeenpanoa. Vuosittainen kaikille avoin ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategian seurantafoorumi järjestettiin 23.11.2022. Kansainvälisesti urauurtavaan strategiaan on koottu keinot, joilla ICT-alan hiili- ja ympäristöjalanjälki pienenee ja digitalisaation hyödyt saadaan käyttöön.

4.3 Ilmastonmuutokseen liittyvän tietämyksen lisääminen

Alatavoite 13.3

Parantaa ilmastonmuutoksen hidastamiseen, sopeutumiseen, vaikutusten lievittämiseen ja ennakkovaroituksiin liittyvää koulutusta, tietämyksen lisäämistä sekä kansalaisten ja instituutioiden valmiuksia.

Ministeriö edistää tavoitteen toteutumista teettämällä **tutkimusta, jolla tuotetaan poliittisen päätöksenteon tueksi ja laajemmin hyödynnettäväksi tietoa** ilmastonmuutoksen hillinnästä, ilmastonmuutokseen sopeutumisesta ja ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämisestä. **Tulosohjauksen ja omistajaohjauksen** kautta ministeriö vaikuttaa myös hallinnonalan virastojen ja valtionyhtiöiden toimintaan tavoitetta edistävästi. Ministeriön

hallinnonalalla erityisesti Ilmatieteen laitoksella on keskeinen rooli ilmastonmuutokseen liittyvän tutkimustiedon tuottamisessa päätöksentekijöiden ja laajemmin yhteiskunnan käyttöön.

Vuoden 2022 aikana on viety eteenpäin Eurooppalaisen **aerosolien, pilvien ja hivenkaasujen tutkimusinfrastruktuurin (ACTRIS) päämajan** perustamista Helsinkiin vuoden 2023 aikana. Asiaa on valmisteltu usean vuoden ajan infrastruktuuriin liittyvien eurooppalaisten toimijoiden kanssa. Ilmatieteen laitos vastaa hankkeesta ja liikenne- ja viestintäministeriö on edistänyt sitä omalta osaltaan.

Marraskuussa 2022 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi **kolme meriliikenteen vihreään siirtymään liittyvää selvitystä**. Selvityksissä arvioitiin vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämistarpeita satamissa (LVM:n julkaisuja 2022:12), arvioitiin näiden ehdotusten vaikutusta meriliikenteen polttoaineiden markkinoiden kehitykseen Euroopassa ja Suomessa (LVM:n julkaisuja 2022:13) sekä selvitettiin valtion mahdollisuuksia tukea alusliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä Suomessa (LVM:n julkaisuja 2022:14).

5 Ministeriön toiminnan negatiivisten vaikutusten vähentäminen

Liikenne- ja viestintäministeriön EU- ja kansainvälinen vaikuttaminen ja yhteistyö oli vuonna 2022 aktiivista, joskin Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja koronapandemian jatkuminen vaikuttivat kansainvälisiin suhteisiin ja muuttivat työn sisältöjä ja rakenteita. Ministeriön ylimmällä johdolla (ministeri, valtiosihteeri, kansliapäällikkö) oli vuonna 2022 yhteensä 87 kahden- tai monenvälistä kansainvälistä tapaamista. Tapaamisista 28 järjestettiin ulkomailla, 26 etäyhteyden kautta ja 33 läsnätapaamisena Helsingissä. Vaikka EU- ja kansainvälisestä toiminnasta aiheutuu päästöjä, ne ovat myös keino edistää Suomen kestävä kehityksen tavoitteita EU:ssa ja globaalisti, eli toimintaa voidaan tarkastella sekä jalanjäljen että kädenjäljen näkökulmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö soveltaa matkustamisessa valtioneuvoston matkustusohjetta, jonka tavoitteena on taloudellinen, turvallinen, yhtenäinen ja ympäristövastuullinen virkamatkustaminen. Ministeriön matkustuskulut vuonna 2022 nousivat huomattavasti koronapandemian laantumisesta johtuen, mutta jäivät merkittävästi vuotta 2019 alemmalle tasolle. Valtaosa vuoden 2022 sidosryhmätilaisuuksista järjestettiin verkkotilaisuuksina, mikä on todennäköisesti vähentänyt liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Valtioneuvoston kanslia vastaa ministeriöiden toimitilapalveluista. Valtion toimitilastrategian tavoitteena on, että valtion käytössä olevat toimitilat ovat päästöttömiä ja niiden rakentaminen ja korjaaminen vähäpäästöistä. Valtion käytössä olevat toimitilat ovat kestäviä, terveellisiä ja turvallisia, ja ne on tuotettu ja niitä ylläpidetään yhteiskunta-vastuullisella tavalla. Tiloihin sovelletaan sisäilmaongelmien nollatoleranssia. Vuonna 2022 valtioneuvoston tiloissa toteutettiin energiansäästöohjelma osana valtakunnallista Astetta alemmas -energiansäästökampanjaa. Ministeriön toimitiloissa on parannettu jätehuoltoa toteuttamalla kaikissa kerroksissa jätteiden lajittelupiste.

Valtioneuvoston kanslia vastaa valtioneuvoston henkilöstöravintoloiden kilpailutuksista. Toimittajalla tulee olla selkeä suunnitelma muun muassa vastuullisuus- ja ympäristöasioihin jo tarjoustä jättäessään. Ravintoloissa on saatavilla monipuolista, pääsääntöisesti kotimaisista raaka-aineista valmistettua terveellistä ruokaa. Lounasvaihtoehdoista yksi on kasvis- tai vegaaninen ateria. Jos ateria on kasvisruoka, yleensä henkilöstöravintola on laittanut vegaaniseksi vaihtoehdoksi keiton tai salaatin kyseiselle päivälle. Linjastoissa kasvis- tai vegaaninen vaihtoehto on ensimmäisenä menekin lisäämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön hankinnat painottuvat asiantuntijapalveluiden hankintoihin, joissa korostuvat tarjoajalle ja hankittavalle palvelulle asetettavat laatuvaatimukset. Hankinnoissa huomioidaan kestävä kehitys sekä ympäristö- ja sosiaaliset näkökulmat. Hankintatoimella pyritään edistämään tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta. Innovatiivisten hankintojen näkökulmasta asiantuntijapalveluiden tarkoituksena on lisätä tietoa ministeriön toimialasta ja siten edistää innovaatioita ja kehitystä. Hankinnoissa pyritään jättämään vaatimusten muotoiluilla harkinta- ja näin innovointivaraa tarjoajille.

Valtiovarainministeriö on helmikuussa 2022 antanut Valtiokonttorille tehtävän valtionhallinnon hiilijalanjäljen tuottamisesta. Tätä työtä varten Valtiokonttori saa ja kokoaa konsernitoimijoilta tarvittavat tiedot kehittelemäänsä datapankkiin, joka julkaistaan tutkiahallintoa-sivustolla. Tätä raporttia laadittaessa datapankki ei ollut vielä käytössä.

Liikenne- ja viestintäministeriön olisi mahdollista vaikuttaa nykyistä aktiivisemmin valtioneuvoston kansliaan, jotta sinne keskitetyissä palveluissa ja siellä valmistelluissa koko valtioneuvostoa koskevista ohjeissa, kuten matkustusohjeessa, otettaisiin nykyistä paremmin huomioon vastuullisuusnäkökohdat. Esimerkkejä tällaisista vaikuttamistoimista ovat esimerkiksi etäosallistumisen tai muun kuin lentomatkustamisen suosiminen matkustamista vaativissa virkatehtävissä, ilmasto- ja Itämeri-ruokavalion vahvistaminen lounasravintoloiden tarjonnassa sekä toimitiloihin ja tietotekniikkaan liittyvät ratkaisut.

Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu valtioneuvoston ympäristöverkoston toimintaan. Verkoston toimintaan osallistuvat kaikki ministeriöt ja sen puitteissa on laadittu luonnos valtioneuvoston yhteisiksi ympäristötavoitteiksi. Tavoitteet on tarkoitus hyväksyä verkostossa kesällä 2023.

LÄHTEET

- Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15.
- Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2022:53.
- ICT-alan ilmasto- ja ympäristöstrategia. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:4.
- Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU) – Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035. Ympäristöministeriön julkaisuja 2022:12.
- Kestävää kasvua, hyvinvointia sekä turvallisuutta tiedolla ja tulevaisuuden yhteyksillä : Liikenne- ja viestintäministeriön virkakunnan puheenvuoro haasteista ja mahdollisuuksista vuosille 2023–2027. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2023:3.
- Kyberturvallisuuden kehittämisohjelman vuosille 2021–2030. LVM:n julkaisuja 2021:7.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018.
- Liikenne- ja viestintäministeriön sisäisen valvonnan ohje. VN/7865/2023.
- Liikenne- ja viestintäministeriön vastuullisuusraportti 2021: Kuvaus ministeriön toimista vuonna 2021 kestävän kehityksen Agenda 2030 -tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:7.
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3.
- Logistiikan digitalisaatiostrategia. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2020:13.
- Mahdollisuudet Suomelle: Kansliapäälliköiden viestit hallitusvaihdokseen. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:4.
- Meriliikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat: Selvitys vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden jakeluinfraktuurin kehittämistarpeista satamissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:12.
- Meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehitys ja vaikutukset Suomeen suuntautuvan meriliikenteen kustannuksiin: FuelEU Maritimen ja päästökaupan vaikutukset meriliikenteen polttoainevaihtoehtoihin. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:13.
- Ministeriöiden tulevaisuuskatsaus 2022 – Yhteiskunnan tila ja päätöksiä vaativat kysymykset. Valtioneuvoston julkaisuja 2022:58.
- Selvitys valtion mahdollisuuksista tukea alusliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:14.

- Suomi tietoliikenneverkkojen kärkimaaksi – Digitaalisen infrastruktuurin strategia 2025.
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 10:2018.
- Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys.
Valtiovarainministeriön julkaisu 2023:5.
- Valtioneuvoston periaatepäätös lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. LVM/2021/64.
- Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta. LVM/2021/42.
- Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. LVM/2021/63.
- Valtioneuvoston periaatepäätös tietoturvan ja tietosuojan parantamiseksi yhteiskunnan kriittisillä toimialoilla. LVM/2021/44.
- Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030 – Hyvinvointia ja turvallisuutta muuttuvassa ilmastossa.
MMM035:00/2021. VNS 15/2022 vp.
- Valtioneuvoston selonteko: Suomen digitaalinen kompassi. Valtioneuvoston julkaisu 2022:65. VNS 10/2022 vp.
- Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032. LVM018:00/2019. LVM/2021/54. VNS 2/2021.
- Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osa: Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen. Valtioneuvoston julkaisu 2023:1. VNS 16/2022 vp.

Twitter: @lvm.fi
Instagram: lvmfi
Facebook.com/lvmfi
Youtube.com/lvm.fi
LinkedIn: Liikenne- ja viestintäministeriö

lvm.fi