



Liikenne- ja
viestintäministeriö

LIIKENNE JA VIESTINTÄ 2014

Liikenne- ja viestintäministeriön hallin-
nonalan toiminta- ja taloussuunnitelma
vuosille 2011–2014

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN

Toiminta-ajatus

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

Visio

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

Arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Liikenne ja viestintä 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2011-2014

Tekijät

Liikenne- ja viestintäministeriö, Yleinen osasto, Taloushallintopalvelut

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Valtiovarainministeriö, 12.10.2009

Julkaisusarjan nimi ja numero

**Liikenne- ja viestintäministeriön
julkaisuja 2/2010**

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045
(tuloste) 1457-7488

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-133-2
(tuloste) 978-952-243-134-9

HARE-numero 1659/05/2009

Asiasanat

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

Yhteysthenkilö

Jaana Kuusisto, p. 09 160 28706

Sisko-Sinikka Kaskinen, puh. 09 160 28481

Muut tiedot

Tiivistelmä

Ministeriöiden on suunniteltava toimialansa yhteiskunnallista vaikuttavuutta sekä hallinnon- alansa taloutta ja toiminnallista tuloksellisuutta usean vuoden aikavälillä. Ministeriöiden hallinnonalan vuosia 2011-2014 koskevia toiminta- ja taloussuunnitelmia ja kehusehdotuksia käytetään valtiotalouden kehyspäättöksen taustamateriaalina.

Liikenne ja viestintä 2014 –suunnitelma pohjautuu *Arjen tietoyhteiskuntastrategiaan* ja *Liikennepoliittiseen selontekoon*. Suunnitelmassa esitetään suunnitelmakaudella toteutettavat liikenne- ja viestintäpolitiikan ja hallinnonalan keskeiset toimenpiteet sekä toimintaympäristön ennakoitavissa olevat muutokset. Suunnitelma sisältää ehdotetut menokehykset vuosille 2011-2014. Hallinnonalalle esitetään peruslaskelman mukaisesti keskimäärin 1,77 miljardin ja kehusehdotuksen mukaisesti keskimäärin 1,83 miljardin euron vuosirahoitusta.



Publikation

Trafik och kommunikation 2014. Verksamhets- och ekonomiplan för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2011–2014

Författare

Kommunikationsministeriet, Allmänna avdelningen, Ekonomiförvaltningstjänster

Tillsatt av och datum

Finansministeriet, 12.10.2009

Publikationsseriens namn och nummer

**Kommunikationsministeriets
publikationer 2/2010**

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

(utskrift) 1457-7488

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-133-2

(utskrift) 978-952-243-134-9

HARE-nummer 1659/2009

Ämnesord

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

Kontaktpersoner

Jaana Kuusisto, tfn. 09 160 28706

Sisko-Sinikka Kaskinen, tfn. 09 160 28481

Övriga uppgifter

Sammandrag

Ministerierna ska planera dels vilka påverkningsmöjligheter deras ansvarsområden har i samhället och dels ekonomin och resultatet av verksamheten inom sitt förvaltningsområde på flera års sikt. Ministeriernas verksamhets- och ekonomiplaner och ramförslag som gäller förvaltningsområdena för åren 2011–2014 används som bakgrundsmaterial för rambeslutet om statsfinanserna.

Planen Trafik och kommunikation 2014 grundar sig på *strategin för vardagens informations-samhälle* och *den trafikpolitiska redogörelsen*. I planen framläggs sådana centrala trafik- och kommunikationspolitiska åtgärder och sådana åtgärder som är centrala för förvaltningsområdet som ska genomföras under planeringsperioden samt de ändringar i verksamhetsmiljön som kan förutses. Planen innehåller de föreslagna utgiftsramarna för åren 2011–2014. Som årsfinansiering för förvaltningsområdet föreslås i enlighet med baskalkylen i genomsnitt 1,77 miljarder euro och i enlighet med ramförslaget i genomsnitt 1,83 miljarder euro.



Date
8 January 2010

Title of publication

**Transport and Communications 2014
Operating and financial plan 2011-2014 – Ministry of Transport and Communications**

Author(s)

Ministry of Transport and Communications, Administration Department, Financial Administration

Commissioned by, date

Ministry of Finance, 12 October 2009

Publication series and number

Publications of the Ministry of Transport and Communications 2/2010

ISSN (online) 1795-4045

(print) 1457-7488

ISBN (online) 978-952-243-133-2

(print) 978-952-243-134-9

Reference number

Keywords

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

Contact persons

Ms Jaana Kuusisto, tel. +358 9 160 28706

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

Other information

Abstract

Government ministries have to draw up long-term plans in terms of societal effectiveness of their branch, economy within their administrative sector, and efficiency of their operations. Operating and financial plans and proposals for spending limits for the ministries' administrative sectors for 2011–2014 will be used as tools in making decisions on the spending limits.

The plan *Transport and communications 2014* is based on the Ubiquitous Information Society Strategy and the Government Report on Transport Policy. The plan provides the guidelines for transport and communications policy measures over the planning period and illustrates the predictable changes in the operating environment. Spending limits for 2011–2014 are included in the plan. The average annual funding for the administrative sector of the Ministry of Transport and Communications is suggested to be 1.77 billion euros according to the basic calculation, and 1.83 billion euros according to the spending limits proposal.

LIIKENNE JA VIESTINTÄ 2014

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2011–2014

Sisällys

1	ESIPUHE	3
2	VIESTINTÄPOLITIikka	5
2.1	Toimintaympäristön muutokset	5
2.2	Arjen tietoyhteiskunnan edistäminen	6
2.3	Elinvoimainen ja kilpailukykyinen viestintäala	7
2.4	Viestinnän infrastruktuuri	9
2.5	Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut	12
2.6	Osallisuutta edistävä tietoyhteiskuntapolitiikka	14
2.7	Esitys kehysten tarkistamiseksi	15
3	LIIKENNEPOLITIikka	16
3.1	Toimintaympäristön muutokset	16
3.2	Liikennejärjestelmän toimivuus	18
3.3	Liikenneverkkojen rakenteellinen kunto	26
3.4	Liikenneturvallisuus	27
3.5	Ilmastonmuutoksen hillintä ja muut ympäristöasiat	30
3.6	Älykkään teknologian käyttöönotto	34
3.7	Toimialan markkinat ja tuottavuus	36
3.8	Esitys kehysten tarkistamiseksi	39
4	LIIKETOIMINNAN OHJAUS	40
5	HALLINNONALAN OHJAUS	42
5.1	Ohjauksen kehittäminen	42
5.2	Muu rakenteiden ja toiminnan kehittäminen	43
5.3	Tuottavuustoimenpiteiden henkilöstövaikutukset	44
5.4	Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö	45
5.5	Toimitilat	46
5.6	Esitys kehysten tarkistamiseksi	46
6	RAHOITUS JA OMAISUUS	48
6.1	Rahoitus	48
6.2	Omaisuus	48
	LIITTEET	50
	Liite 1: Hallinnonalan määrärahasot vuosina 2009–2014	50
	Liite 2: Liikenne- ja viestintäverkkojen palvelutaso	51
	Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatio 1.1.2011	54

1 ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoteen 2014 ulottuva *Liikenne ja viestintä 2014*-suunnitelma pohjautuu *Arjen tietoyhteiskuntastrategiaan* ja *Liikennepoliittiseen selonte-koon*.

Liikenteen 2010-lukua leimaa kaksi suurta muutosvoimaa. Ensimmäinen on ilmastonmuutos, jota ehkäisemään liikenne pitää sopeuttaa. Toinen muutosvoima on tietotekniikan ja viestinnän käyttöönotto.

Liikenteen palvelujen odotetaan jatkuvasti paranevan, vaikka rahoitusta ei lisättäisikään. Liikennepoliitikka hakee ratkaisua tähän yhtälöön kestävästä tuottavuuden mallilla, jota leimaavat uusi hallinto, uusi ajattelutapa ja uusi teknologia.

Uusi hallinto alkaa toteutua jo 2010, kun Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto aloit-tavat toimintansa. Näkökulma laajenee koko liikennejärjestelmään yhden liikenneväylämuodon sijasta. Samalla uudistetaan ja vahvistetaan virastojen strategista ohjausta vastaamaan viras-touudistuksen jälkeistä tilannetta siten, että ohjaustoiminnoissa on selkeät roolit ja tehtävät. Myös hallinnonalan liiketoiminnan organisoitumisessa tapahtuu suuria muutoksia kolmen uu-den osakeyhtiön aloittaessa toimintansa 1.1.2010. Ministeriön roolia hallinnonalan strategisena toimijana vahvistetaan.

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

Liikennepoliitikan vahvaksi välineeksi tulee ottaa innovaatiot, erityisesti tieto- ja viestintäteknii-kka. Suomi on nostettava 2010-luvulla älyliikenteen kärkijoukkoon. Ilmastotyön, liikenne-turvallisuuden ja logistiikan tavoitteet voidaan toteuttaa vain älyliikennettä vahvasti hyväksi käyttäen.

Viestinnässä 2010-luvulla jatkuu tieto- ja viestintäteknologian käytön arkipäiväistyminen ja yhteiskuntamme rakentuminen vahvasti sähköisten verkkojen ja palveluiden käyttöön ja niiden toimivuuteen. Viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikalla luodaan hyvää ja turvallista toimintaym-päristöä viestintäyhteyksien ja -palveluiden käytölle ja tarjonnalle arjen tietoyhteiskunnassa. Erityistä huomiota kiinnitetään siihen, että nopeat laajakaistayhteydet tulevat kaikkien ulottu-ville ja että erilaisten viestintäverkkojen ja -palveluiden haavoittuvuuksia ehkäistään ja torju-taan tehokkaasti.

Myös viestinnän toimialan on osallistuttava aktiivisesti ilmastonmuutoksen hillintään. Tieto- ja informaatioteknologian tehokkaalla ja innovatiivisella käytöllä voidaan useilla toimialoilla löytää keinoja ja toimintatapoja, joilla on vaikutusta ilmaston lämpenemiseen. Toisaalta on kiinnitet-tävä huomiota tietoyhteiskunnan kasvavaan energiantarpeeseen ja käytettäviin energialähteisiin.

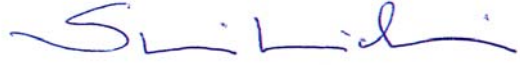
Erityistä huomiota on kiinnitettävä siihen, että tieto- ja viestintäteknologian innovaatiopotentiaalia jatkossa hyödynnetään paremmin tuottavuuden parantamisessa ja talouskasvun gene-raattorina.

Liikenne- ja viestintäpolitiikan päätökset kantavat aina pitkälle tulevaisuuteen. Sen vuoksi pit-käjänteisyys ja ratkaisujen laaja parlamentaarinen käsittely on tärkeää. Tämä *Liikenne ja vies-tintä 2014*-suunnitelma toteuttaa arjen tietoyhteiskuntastrategiaa ja liikennepoliittista selonte-koa pyrkiessä syventämään toimintaa yllä kuvattujen muutosvoimien ja haasteiden valossa.

Helsingissä 22. päivänä joulukuuta vuonna 2009



Liikenneministeri Anu Vehviläinen



Viestintäministeri Suvi Lindén



Kansliapäällikkö Harri Pursiainen

2 VIESTINTÄPOLITIIKKA

VISIO

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

2.1 Toimintaympäristön muutokset

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

Nopea teknologinen kehitys tuo väistämättä tullessaan isoja muutoksia viestintämarkkinoille ja viestintäpolitiikkaan. Toimintaympäristöä muuttavat tekniikoiden konvergenssi, langattomat verkkotekniikat, IP-pohjainen¹ verkkoarkkitehtuuri sekä itseohjautuvat päätelaitteet. Kehitys tulee huomioida viestintäpolitiikan valmistelussa. Eriyisen haasteellista on taata kaikille kansalaisille riittävän nopeat tiedonsiirtoyhteydet kohtuuhintaan kaikkialla Suomessa sekä parantaa koko viestintäelinkeinon kilpailukykyä. Heinäkuussa 2009 tuli voimaan viestintämarkkinalain muutos, jonka perusteella liikenne- ja viestintäministeriö antoi syksyllä 2009 asetuksen tarkoituksenmukaisen internet-yhteyden vähimmäisnopeudesta yleispalvelussa. Asetuksen tavoitteena on varmistaa, että kaikilla käyttäjillä on tulevaisuudessa saatavilla laajakaistainen internetyhteys, jonka nopeus voi muuttua dynaamisesti markkinatilanteen mukaisesti. Sopeutuminen eurooppalaiseen lainsäädäntökehitykseen korostuu EU:ssa vireillä olevan sähköisen viestintäelinkeinon lainsäädäntöuudistuksen vuoksi. Myös globalisaatioon sopeutuminen on haasteellista erityisesti taloudellisen tilanteen rajun ja odottamattoman heikkenemisen vuoksi.

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

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

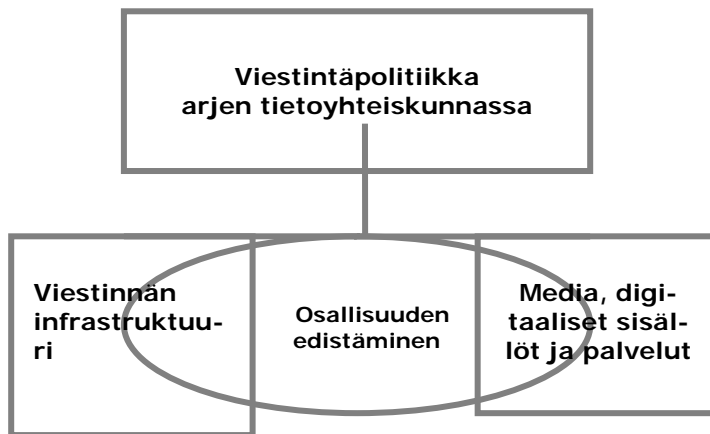
Mediatoimiala on digitalisoitunut. Televisiotoiminnan lähetysverkkojen digitalisointi on moninkertaistanut televisiokanavien määrän. Ohjelmistojen ja muiden sisältöpalveluiden tarjonta myös muissa verkoissa lisääntyy. Uudet käyttäjien itsensä tuottamat sisällöt ja yhteisöllisyys yleistyvät erityisesti internetissä, mikä muuttaa käyttäjien viestintätottumuksia ja suhdetta mediaan. Sananvapautteen ja muihin perusoikeuksiin liittyvät sääntelykysymykset korostuvat. Laadukkaan sisällön merkitys kasvaa ja sisältöjen tekijänoikeuksiin liittyvät kysymykset tulevat entistä tärkeämmiksi.

¹ IP, Internet Protocol

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

Euroopan unionin sähköistä viestintää koskevan lainsäädännön uudistus ollaan saamassa päätöksen vuoden 2009 loppuun mennessä. Uudistuksen vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön tulevat olemaan vähäisempiä kuin mitä alun perin ennakoitiin. Muutokset tulevat koskemaan mm. radiotaajuuksien hallintaa sekä käyttäjien oikeuksia. Sääntelykehyksellä perustetaan myös uusi EU-toimielin BEREC, jonka tarkoituksena on parantaa kansallisten viestintävirastojen välistä yhteistyötä erityisesti markkinasääntelyyn liittyen. EU:lle ollaan valmistelemaan uutta tietoyhteiskuntaohjelmaa 2010-luvun ensimmäiselle puoliskolle. Uuden sääntelypolitiikan mukaisesti EU:lle hyväksyttäneen lisäksi uusi monivuotinen taajuuspolitiikkaohjelma. Suunnittelukaudella tulee myös huomioida hyväksyty Lissabonin sopimus sekä uuden komission työohjelmassa esille nousevat asiat. Globaaliin tietoyhteiskuntapolitiikkaan tähtäävät prosessit, kuten globaali internetin hallinto sekä kehitysmaiden tietoyhteiskuntakehityksen huomioiminen, painottuvat kansainvälisessä tietoyhteiskuntapolitiikassa.

Kuva 1. Viestintäpolitiikka arjen tietoyhteiskunnassa voidaan jakaa kolmeen kokonaisuuteen: viestinnän infrastruktuuri, media ja digitaaliset sisällöt ja palvelut sekä osallisuuden edistäminen.



2.2 Arjen tietoyhteiskunnan edistäminen

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

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

² Ubiquitous, kaikkialla läsnä oleva tieto- ja viestintäteknologia

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

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

Kuluvalla hallituskaudella liikenne- ja viestintäministeriö koordinoi tietoyhteiskuntapolitiikkaa. Hallituskauden alussa laadittua toimintaohjelmaa toteutetaan edellisen hallituksen aikana laajapohjaisesti valmistellun tietoyhteiskuntastrategian mukaisesti ja se etenee suunnitellulla aikataululla. Tavoitteena on luoda Suomesta kansainvälisesti vetovoimainen, ihmisläheinen ja kilpailukykyinen osaamis- ja palveluyhteiskunta. Toteutettavilla toimenpiteillä helpotetaan arjen palveluiden saatavuutta, lisätään kilpailukykyä ja tuottavuutta, edistetään alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa sekä turvataan julkisten palveluiden saatavuus ja laatu. Erityistä huomiota kiinnitetään julkisen sektorin palvelurakenteiden asiakaslähtöiseen uudistamiseen tieto- ja viestintäteknikkaa laajamittaisesti hyödyntämällä sekä toimintamalleja uudistamalla.

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

Keskeiset toimenpiteet

- Toteutetaan arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunnan suunnittelukauden alkuun mennessä laatimaa uutta kansallista tietoyhteiskuntastrategiaa uuden hallitusohjelman edellyttämässä laajuudessa.
- Suunnittelukaudella osallistutaan aktiivisesti myös EU:n tietoyhteiskuntapolitiikan valmisteluun.

2.3 Elinvoimainen ja kilpailukykyinen viestintäala

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

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

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

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

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

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

Viestintäalan toimintaedellytyksiin vaikuttavat suuresti lähivuosina tehdyt ja tehtävät toimilupaparatkaisut. Merkittävä osa digitaalisen television verkkotoimiluvista päättyy vuonna 2016. Tähän on valmistauduttava suunnittelukauden aikana. Lainsäädäntö edellyttää toimilupaa radiotaajuuksien käyttöön perustuvien verkkojen ja niissä tarjottavien sisältöjen välittämiseen. Viestintäpalveluiden sekä televisio- ja radioverkkojen palvelutarjonta on monipuolistunut ja uusia ansaintamalleja, kuten maksutelevisio, on tullut markkinoille. Toimilupapolitiikan haaste on tasapainoilla teknisen kehityksen, markkinoiden heilahtelujen, EU:n vaatimusten sekä jatkuvuuden välillä. Yrityksille riittävän pitkät toimilupakaudet ovat toiminnan ja investointien selkäranka. Samalla tekniikan murros edellyttää, että viranomaisilla on tarvittaessa mahdollisuus ohjata ja arvioida kehitystä joustavasti myös lyhyemmällä ajanjaksolla. Taajuuksien käytön poliittinen ohjaus on tärkeää muuttuvassa toimintaympäristössä.

Keskeiset toimenpiteet

- Viestinnän elinkeinopoliittisen työryhmän ehdotusten mukaisesti suunnittelukaudella kehitetään lainsäädäntöä siten, että syntyy suotuisa ympäristö internetiä ja laajakaistaverkkoja hyödyntävien palvelujen kehittämiseksi.
- Käynnistetään työ- ja elinkeinoministeriön kanssa kokonaisvaltainen hanke pkt-yritysten tieto- ja viestintäteknikan hyödyntämisen nostamiseksi uudelle tasolle.
- Arvioidaan mahdollisuuksia toteuttaa ministeriöiden yhteinen toimenpideohjelma, jossa tähdätään kansallisen hiilijalanjäljen pienentämiseen 15 prosentilla tieto- ja viestintäteknikan avulla vuoteen 2020 mennessä.
- Selvitetään internetiin perustuvan kansallisen televisio-ohjelmistojen palvelualustan tekniset, taloudelliset ja oikeudelliset perustamismahdollisuudet.
- Digitaalisen television toimilupapolitiikkaa arvioidaan suhteessa toimialan teknologiseen ja sisältöjen kehityksen murrokseen edistäen samalla kilpailua televisioverkkomarkkinoilla.
- Toteutetaan EU:n viestintälainsäädäntöä siten, että Euroopan laajuisille palveluille syntyy tehokkaasti toimivat sisämarkkinat taajuuspolitiikan pysyessä kansallisen ohjauksen piirissä.

2.4 Viestinnän infrastruktuuri

2.4.1 Nopeat, laadukkaat ja kohtuuhintaiset tietoliikenneyhteydet

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

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

Kilpailu viestintämarkkinoilla lisääntyy suunnittelukaudella. Kaapeliverkkojen käyttö kasvaa, uusia valokaapeleita rakennetaan aktiivisesti eri puolille maata ja myös metallisten tilaajajohdinten rinnalle. Markkinoilla tarjotaan monipuolisia ja erihintaisia viestintäpalveluita eri asiakasryhmien tarpeisiin. Myös matkaviestinnässä kilpailu kiristyy ja palvelut monipuolistuvat ja kehittyvät. Matkaviestinpalveluiden osuus teleyhtiöiden liikevaihdosta kuitenkin kasvaa ainakin toistaiseksi. Kolmannen sukupolven matkaviestinpalveluiden tarjonta on vasta alkuvaiheessa. Langattomien viestintäteknikoiden käytön odotetaan lisääntyvän tuntuvasti, vaikka niiden osuus kokonaismarkkinoista on toistaiseksi pieni.

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

Syrjäseutujen viestintäyhteyksien varmistaminen markkinaehtoisesti vaikeutuu kilpailun koveudessa. Kansalaisten perusoikeus on saada yleispalvelun tasoinen viestintäpalvelu käyttöönsä kaikkialla. Tekniikan muuttuessa yleispalvelu voidaan toteuttaa eri tekniikoilla – erityisesti matkapuhelimella. Uuden tekniikan käyttöönotto ei kuitenkaan saa alentaa palvelutasoa eikä aiheutaa muita edunmenetyksiä. Langattomat tekniikat tarjoavat lähivuotina vaihtoehdon paitsi peruspuheluihin myös nopeisiin tiedonsiirtoyhteyksiin harvaanasutulla maaseudulla. Tämä parantaa alueellista tasa-arvoa laajakaistapalveluiden tarjonnassa. Hallituksen hyväksymän *Laajakaista kaikkien ulottuville* -toimenpideohjelman mukaisesti 1 Mbit/s yhteys yleispalveluna taataan kaikille vakinaisille asuinnoille sekä yrityksille vakituiseen sijaintipaikkaan varmistamalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen toimeenpano. Toisena toimenpideohjelman tavoitteena on tarjota kaikkialla maassa kysynnän mukaisesti saataville 100 Mbit/s yhteydet mahdollistava valokuitu- tai kaapeliverkko enintään kahden kilometrin etäisyydelle ainakin 99 prosentille vakituisista asunnoista ja yritysten vakituisista toimipaikoista. Laajakaistayhteyksien määrä on kasvanut Suomessa viime vuosina nopeasti. Kiinteän laajakaistayhteyden saatavuus kotitalouksille on noin 99 prosenttia. Lopuille kotitalouksista tulee vuoden 2010 aikana olla tarjolla yleispalveluun kuuluva, vähintään 1 Mbit/s-nopeuksinen vaihtoehto. Viestinnän infrastruktuuria rakennetaan ja kehitetään ensisijaisesti kaupallisilla ehdoin kilpailevilla verkkoteknologioilla.

Keskeiset toimenpiteet

- Varmistetaan, että markkinoilla tarjotaan monipuolisia viestintäpalveluita eri asiakasryhmien tarpeisiin. Yhteistyössä kuluttaja- ja kilpailuviranomaisten kanssa seurataan säännöllisesti viestintäpalveluiden hinnoittelun, palvelutarjonnan sekä asiakaspalvelun kehittymistä.
- Varmistetaan yleispalvelun saatavuus kaikkialla maassa ja seurataan alueellisen hinnoittelun kohtuullisuutta.
- Viestintäverkkojen saatavuutta syrjäseuduilla ja haja-asutusalueilla edistetään. Alueilla, joille ei synny kaupallista tarjontaa, yhteyksien rakentamista tuetaan julkisin varoin.

- Suunnittelukaudella jatketaan vuoteen 2015 kestävästä hanketta, jossa vähintään 100 Mbit/s yhteys rakennetaan enintään kahden kilometrin päähän lähes kaikista (yli 99 %) vakinaisista asunnoista ja julkishallinnon toimipaikoista.
- Valtio on varannut vuosina 2010–2015 maksettaviin valtiontukiin 66 miljoonaa euroa. Lisäksi laajakaistahankkeisiin on käytettävissä 25 miljoonaa euroa EU:n maaseutuohjelmasta.
- Valokaapeliyhteyksien tarjontaa edistetään ja selvitetään myös valokaapelitekniikan nykytilanne ja kehittämistarpeet.
- Kaapeliverkkojen nykytilanne selvitetään ja samoin kaapelitelevisioyhtiöiden suunnitelmat sekä kaapeliverkkojen tekniset toteuttamistavat ja niiden hinnat.
- Digitaalisen television palveluiden saatavuus varmistetaan koko maassa. Suunnittelukaudella käynnistyvien maanpäällisten televisioverkkojen teräväpiirtolähetyksistä saatuja kokemuksia käytetään hyväksi vuoteen 2017 tähtäävien toimiluparatkaisujen valmistelussa.
- Tiivistetään yhteistyötä Venäjän kanssa hallitusten välisen talouskomission alaisen viestintäasioista käsittelevän työryhmän puitteissa.

2.4.2 Tehokas taajuushallinto

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite: Langaton viestintä kehittyy ja sen käyttö lisääntyy.

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

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

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

Osana langattomien viestintäverkkojen edistämistä on käynnistetty hanke taajuuksien myöntämismallin ja toimilupapolitiikan uudistamiseksi. Työryhmän työn tuloksena on luotu malli erään taajuusalueen jakamiseksi huutokauppamenettelyllä. Tietoyhteiskunnan infrastruktuurin parantamista koskevan toimintasuunnitelman rahoittamiseksi kokeillaan taajuushuutokauppoja eräiden langattomien laajakaistiaan varattujen radiotaajuuksien huutokauppaamisesta annetun erillislain mukaisesti. Huutokaupat järjestetään marraskuussa 2009.

Keskeiset toimenpiteet

- Nykyiset taajuuksien käyttömaksut eri käyttötarkoituksille selvitetään.
- Osana taajuuksien myöntämismenettelyiden arviointia tarkastellaan taajuuksien nykykäytön tehokkuutta.
- Analogiselta televisiotoiminnalta vapautuneiden UHF- ja VHF-alueille varattujen taajuuksien käytöstä päätetään erillisillä toimiluparatkaisuilla.
- Suunnittelukaudella arvioidaan toimilupapolitiikkaa suhteessa toimialan teknologiseen ja sisällölliseen murrokseen.
- Ohjelmistotoimiluvissa edistetään nykyistä tehokkaamman pakkaus- ja jakelutekniikan käyttöönottoa.
- Radiotoiminnassa lähetystoiminta tapahtuu suunnittelukaudella edelleen analogisena, mutta digitalisointikehitystä tulee seurata tarkkaan.
- Seurataan kolmannen sukupolven matkaviestinverkkojen nopeuksien ja kattavuuden kehittymistä.
- Ministeriö teettää Viestintävirastolla selvityksen langattoman viestinnän taajuuksista ja tulevista suunnitelmista.
- Seurataan säteilyn vaikutustutkimusta.
- EU-tasolla vaikutetaan säädöksiin ja taajuuspolitiikkaan eri foorumeilla pitämällä yhteyttä komissioon, muihin jäsenmaihin ja suomalaisiin vaikuttajatahoihin hallitusohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Kansainvälisellä tasolla vaikutetaan kansainvälisiin taajuussopimuksiin.

2.4.3 Tietoturva ja käytettävyys

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

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

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

Tietoverkkorikollisuus ja tietoturvauhat uhkaavat arjen tietoyhteiskunnan toimivuutta. Rikollisuus järjestäytyy ja muuttuu yhä monimuotoisemmaksi. Se kohdistuu myös kriittisiin infrastruktuureihin ja voi vaarantaa kansallisen turvallisuuden. Näin paineet sähköisen viestinnän ja tietotekniikan käytön valvontaan ovat kasvaneet. Tietoturvauhat ja erilaiset viestintäverkkojen välityksellä tehdyt rikokset lisääntyvät, mutkistuvat ja ammattimaistuvat. Ne yleistyvät myös uusissa verkkoympäristöissä sekä mobiiliverkoissa. On tärkeää varmistaa viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyö haittaliikenteen, haittaohjelmien ja rikosten torjunnassa viestintäpalvelujen häiriöttömän käytön turvaamiseksi.

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Suunnittelukaudella varmistetaan yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuus mm. kehittämällä normaaliolojen lainsäädäntöä huomioimaan myös erittäin vakavat häiriötilanteet.
- Varmistetaan keskeisten viestintäyhteyksien turvaaminen varmentavilla verkkoyhteyksillä.
- Lisäksi suunnitellaan toimenpiteet mahdollisten kriisitilanteiden varalta ja osallistutaan kansallisiin varautumisharjoituksiin sekä keskustellaan EU-laajuisista harjoituksista.
- Edistetään sähköisten tunnistamismenetelmien käyttöönottoa siten, että luodaan julkiselle ja yksityiselle sektorille yhteinen sähköisen tunnistamisen malli tavoitteena toimivat markkinat, joilla tarjotaan vaihtoehtoisia tunnistusmenetelmiä.
- Viestintämarkkinalain ja sähköisen viestinnän tietosuojalain luettelopalveluita ja laskunerityä koskevat säännökset uudistetaan tarpeellisilta osiltaan.
- Suunnittelukaudella toimeenpannaan tietoturvallisuusstrategiaa erillisellä toimenpideohjelmalla.
- Internetin vakauteen vaikutetaan muun muassa osallistumalla internetin hallinnon kehitykseen aktiivisesti kansainvälisellä tasolla.

2.5 Media, digitaaliset sisällöt ja palvelut

2.5.1 Monipuoliset ja innovatiiviset sisällöt ja palvelut

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

Uudet jakeluväylät ja päätelaitteet muuttavat sisältöjen tarjontatapoja ja avaavat mahdollisuuksia uusille palveluille. Perinteisen ja uuden median välinen suhde muuttuu edelleen. Arjen tietoyhteiskunnan kehittyminen tuo uusia mahdollisuuksia edistää monikanavaisten, uusiin teknologioihin ja uusille jakelutavoille perustuvien palveluiden ja sisältöjen tuotantoa ja käyttöä. Langattomuus, yhteisölliset viestinnän muodot ja ubiikit sovellukset ovat avain innovatiivisten viestintäpalveluiden synnylle. Tieto- ja viestintäteknologia on Suomen innovaatiotoiminnan keskeinen veturi.

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Varmistetaan toimilupolitiikan ja lainsäädännön keinoin, että monipuolisia kaupallisia radio-, televisio- ja muita sisältöpalveluita on tarjolla eri jakeluverkoissa ja edellytykset sisältöjen monipuoliselle tarjonnalle eri verkoissa ovat olemassa.
- Suunnittelukauden alussa myönnetään uudet toimitukset radiotoimintaan toimilupakaudelle, joka alkaa 2012.

- Suunnittelukaudella arvioidaan toimilupapolitiikkaa vuoden 2016 jälkeen ottaen huomioon sekä radio- että televisiotoiminnan toimialan teknologinen ja sisällöllinen murros.
- Lainsäädäntöä kehitetään siten, että se luo edellytykset monipuoliselle, moniarvoiselle ja innovatiiviselle sisältötarjonnalle muuttuvassa toimintaympäristössä.
- Kansalaisille ja elinkeinoelämälle tuotetaan reaaliaikaista sää- ja meritetoa.

2.5.2 Omaleimaisuus ja julkinen palvelu

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

Suomi on monin tavoin vahva ja omaleimainen viestintämaa: Sanomalehtien levikit asukasluokun suhteutettuna ovat korkeimpia maailmassa, aikakauslehtiä julkaistaan, tilataan ja luetaan enemmän kuin kenties missään muualla, radiota kuunnelleen yli kolme tuntia päivässä ja johtavien televisiokanavien ohjelmistotarjonta on kilpailun kiristymisestä huolimatta säilynyt monipuolisena. Perinteisten joukkoviestintäpalvelujen vahva asema ei ole estänyt sitä, että suomalaiset käyttävät ahkerasti myös uusia digitaalisia viestintäpalveluja.

Suomi on kuitenkin pieni sisältömarkkina-alue ja viestintäalan yritykset ovat suurelta osin ulkomaisessa omistuksessa. Uusien tekniikoiden myötä televisiovastaanottimen asema muuttuu ja televisiota seurataan myös muista päätelaitteista, esimerkiksi tietokoneelta tai matkapuhelimesta. Mobiilitelevisio ja internet-televisio yleistyvät. Vastaanotinkohtaisen televisiomaksun perusta on murtumassa muuttuvien katselutottumusten myötä. Maksutelevisio yleistyy ja yleisöt pirstoutuvat. Uusi tilanne on haaste sekä mainosrahoitteiselle medialle että Yleisradio Oy:n julkiselle palvelulle.

Vahvan suomalaisen televisiotoiminnan perusta on edelleen maanpäällinen, koko maan peittävä jakeluverkko ja siinä toimivat Suomen markkinoille keskittyneet televisiotoimijat. Digitaalisointiprosessin myötä on tullut entistäkin selvemäksi, että televisiopalvelujen monipuolisuus ja tasapuolinen saatavuus koko maassa ovat viestintäpoliittisesti erittäin tärkeitä. Haasteena on säilyttää kotimaisten kielten asema, kotimainen ohjelmatuotanto ja kansallinen kulttuuri vahvana televisiosisällöissä.

Lain mukainen velvoite tuoda julkisen palvelun televisio- ja radio-ohjelmistot kaikkien saataville yhtäläisin ehdoin on Yleisradio Oy:llä. Yleisradio Oy:n julkiseen palveluun ja rahoitukseen liittyvää lainsäädäntöä ollaan uudistamassa. Tarkoituksena on, että vuoden 2012 alussa siirryttäisiin uuteen rahoitusmalliin, joka perustuu veroluontoisen, käyttö- ja laiteriippumattoman maksun perimiseen kaikilta asuntokunnilta ja osalta yrityksiä. Lisäksi täsmennetään julkisen palvelun määrittelyä ja uudistetaan sen valvontaan liittyvät säännökset.

Erilaisten sisältöpalveluiden tarjonta internetissä on viime vuosina kasvanut räjähdysmäisesti, eikä kehityksen ennusteta laantuvan. Sisältöjen tulvassa haasteena on huolehtia siitä, että myös kotimaisilla kielillä toteutettuja sisältöjä on kasvavassa määrin tarjolla myös uusissa jakeluteissa ja teknologien kehityksen mahdollisuuksia hyödynnetään tehokkaasti myös kansallisen kulttuurin ja identiteetin rakentamisessa.

Keskeiset toimenpiteet

- Suunnittelukaudella toimeenpannaan Yleisradio Oy:n julkista palvelua ja rahoitusta koskevat lainsäädäntömuutokset.
- Suunnittelukaudella arvioidaan mahdollisuuksia edistää kotimaisilla kielillä tehtävän sisältötuotannon jakamista uusilla jakeluteilla.

2.5.3 Postitoiminta

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Postitoiminnan yleispalvelu on turvattu.

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

Suunnittelukauden alussa tulee voimaan uudistettu postilainsäädäntö, jota parhaillaan valmistellaan. Uudistuksessa toimeenpannaan uudistettu postidirektiivi sekä uudistetaan säädöksiä vastaamaan paremmin nykypäivän tarpeita ja postitoiminnan harjoittamisen muuttuneita edellytyksiä.

Keskeiset toimenpiteet

- Postilainsäädännön uudistamiseen liittyvät lainsäädäntömuutokset toimeenpannaan suunnittelukaudella.
- Suunnittelukaudella arvioidaan mahdollisuudet toteuttaa postipalvelun yleispalvelua osin sähköisenä.

2.6 Osallisuutta edistävä tietoyhteiskuntapolitiikka

2.6.1 Esteettömyys, luottamus ja perusoikeudet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Kuluttajat voivat luottaa sähköisiin palveluihin, ja palvelut ovat myös erityisryhmien saatavilla.

Tietoyhteiskunnan palvelut siirtyvät enenevässä määrin sähköiseen ympäristöön. Uuden teknologian avulla voidaan parantaa kansalaisten tasa-arvoista mahdollisuutta osallisuuteen ja edistää tiettyjen perusoikeuksien toteutumista. Tietoyhteiskunnan palveluiden tasa-arvoinen hyödyntäminen edellyttää sitä, että palvelut ovat kansalaisille yhtäläillä saavutettavissa. Tiettyjen erityisryhmien osalta tämä vaatii erityisten esteettömyysnäkökulmien huomioimista aiempaa paremmin. Tietoyhteiskunnan sähköisten palveluiden tulee olla saavutettavia myös muun muassa aistivammaisten ja ikääntyvien osalta. Perinteisillä joukkoviestintävälineillä, kuten televisiolla, on edelleen vahva merkitys tiedon ja kulttuurin välityksessä ja näiden esteettömyyttä on edistettävä kohdistetuilla toimenpiteillä. Kansalaisten tietoyhteiskuntavalmiuksia on syytä parantaa joka tasolla ja esteettömyysnäkökohdat on sisällytettävä osaksi viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikkaa.

Tietoyhteiskunnan kehitykselle on olennaista, että kansalaisryhmien luottamus sähköisen viestinnän palveluihin kasvaa tai pysyy vähintään ennallaan. Olennaista tässä kehityksessä on se, että tarjolla on innovatiivisia ja monipuolisia sähköisiä sisältöjä ja palveluja. Toisaalta yhtä olennaista on, että kuluttajien luottamusta mahdollisesti heikentäviin ilmiöihin puututaan riittävän nopeasti ja riittävän tehokkain toimin. Kansalaisten luottamus tietoyhteiskunnan palveluja kohtaan näkyy siinä, että palveluiden käyttövolyymit kasvavat. Avainasemassa on mm. sähköisen tunnistamisen kehittäminen, sillä toimiva sähköinen tunnistaminen lisää luottamusta monen sähköisen palvelun käyttöön. Myös muut kuluttajan asemaa edistävät toimet, kuten laskunerittelysäännösten uudistaminen, ovat tarpeen luottamuksen kehittämiseksi.

Kasvat volyymit eivät kuitenkaan saa merkitä sitä, että palveluissa tehtäisiin kompromisseja yksityisyyden suojan suhteen. On pyrittävä varmistamaan, että erilaisia palveluita ja tekniikoi-

ta kehitettäessä yksityisyyden suojan vaatimukset otetaan huomioon varhaisesta suunnittelu- vaiheesta lähtien.

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

Nykyajan lapset ja nuoret ovat kasvaneet ympäristössä, jossa television, radion ja sanomalehtien lisäksi aikaa vietetään internetin, matkapuhelimen ja muiden tiedonsiirtolaitteiden parissa. Lapset ja nuoret ovat taitavia informaatio- ja viestintätekniisten laitteiden käyttäjiä, mikä luo heille aivan uudenlaisia keinoja viestiä ja osallistua tietoyhteiskunnan toimintoihin. Lapsilta ja nuorilta puuttuu kuitenkin elämäkokemusta siitä, millainen toiminta on järkevää, turvallista ja sallittua. Siksi he tarvitsevat vanhempien ja koulujen mediakasvatustaitojen ohella lainsäätäjien ja toimijoiden vastuunkantoa. Tarvitaan opastusta tietoympäristön hahmottamisessa ja suhtautumisessa loputtomaan tiedonvirtaan, keinoja suojautua haitalliselta, laittomalta ja ei-toivotulta sisällöltä sekä valmiuksia ilmoittaa hätkähdyttävistä tai pelottavista sisällöistä ja toiminnoista. Päätäjien on sitouduttava toimien seurantaan ja kehittämiseen.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenne- ja viestintäministeriö päivittää suunnittelukauden alussa esteettömän viestinnän toimenpideohjelman ja aloittaa sen aktiivisen toteuttamisen.
- Suunnittelukaudella tuetaan kuluttaja-, viestintä- ja tietosuojaviranomaisten välistä yhteistyötä.
- Ministeriö edistää arjen tietoyhteiskunnan neuvottelukunnan alaisen lasten ja nuorten mediafoorumien avulla turvallisempaa sähköisen viestinnän ympäristöä sekä lapsiystävällisempää mediamaailmaa.
- Osallistutaan eri tahojen nuorisopoliittiseen työhön turvallisen mediaympäristön näkökulmasta.

2.7 Esitys kehysten tarkistamiseksi

Vuoden 2010 talousarviossa Viestintäviraston toimintamenomomentin (31.40.01) nettomäärärahaan sisältyy 0,65 miljoonan euron lisäys käytettäväksi tietoliikenneturvallisuusviranomaisen (NCSA) toiminnan käynnistämiseen. Tehtävien asian mukainen hoito edellyttää suunnittelukaudella asteittain kasvavaa resurssipanostusta. Tehtäviä ei voida rahoittaa viraston keräämillä maksuilla, vaan ne tulee rahoittaa budjettimäärärahalta. Lisämäärärahan tarve on vuonna 2011 yhteensä 450 000 euroa, vuonna 2012 yhteensä 750 000 euroa ja vuosina 2013 ja 2014 kumpanakin 1 050 000 euroa.

Valtion talousarvioon on vuodesta 2008 alkaen sisältynyt Yleisradio Oy:lle suunnattu määräraha, jonka tarkoituksena on varmistaa suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmistojen ulkomaille suuntautuva tarjonta. Sekä televisio-ohjelmistoja (TV Finland) että radiolähetystyksiä (YLE SAT1 ja SAT2) välitetään satelliittiteitse maamme rajojen ulkopuolelle. Toiminnasta aiheutuu vuosittain yli kahden miljoonan euron kustannukset. Ulkomaille suuntautuvan lähetystoiminnan turvaamiseksi riittävässä määrin on tarpeen nostaa määräraha nykyisestä 1,35 miljoonasta eurosta kahteen miljoonaan euroon.

Esitys kehylisäykseksi	Milj. euroa			
	2011	2012	2013	2014
<i>31.40.01. Viestintäviraston toimintamenot</i>				
Tietoliikenneturvallisuusviranomaisen (NCSA) tehtävien hoito	+0,450	+0,750	+1,050	+1,050
<i>31.40.44. Valtionavustus suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmien lähettämiseen ulkomaille</i>				
Tasokorotus	+0,650	+0,650	+0,650	+0,650

3 LIIKENNEPOLITIikka

VISIO

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

3.1 Toimintaympäristön muutokset

2010-luvun liikennepolitiikkaa ohjaa monta merkittävää muutosvoimaa. Ilmastonmuutos on otettava liikennepolitiikan ytimeen ja etsittävä ratkaisuja, joilla liikenne pystyy vähentämään osansa kasvihuonekaasupäästöistä. Suomalaisten hyvinvointi ja maan kansainvälinen kilpailukyky on voitava turvata mikä tarkoittaa, että liikennejärjestelmän käyttäjille on oltava tarjolla yhä toimivampia ja kustannuksiltaan kilpailukykyisiä matkoja ja kuljetuksia. Lisäksi on odotettavissa, että laman jälkeen valtion talous on tiukka, liikenne- ja infrastruktuuriin ei ole odotettavissa merkittävää lisäystä. Kestävän tuottavuuden vaatimus korostuu: yhteiskunnan panostuksilla on saatava aikaan entistä toimivampaa liikennejärjestelmää.

Ilmastonmuutoksen hillinnässä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 15 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen rajoittaminen edellyttää toimia liikenteessä, ajoneuvotekniikassa, yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa, verotuksessa ja maksupolitiikassa.

Älyliikenteen käyttöönotto edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista ja parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Ajoneuvoihin sekä liikenneväyliin ja ohjausjärjestelmiin on lisätty älykkyyttä. Uuden teknologian lisääntyminen infrastruktuurissa ja sen nopea kehitys lisää liikenneväylien kunnossapitotarvetta ja vaatii investointeja. Väyläinvestointien tarve saattaa kuitenkin vähentyä teknologian hyväksikäytön lisääntyessä.

Talouden taantumasta toipuminen näytti alkaneen eri puolilla maailmaa vuoden 2009 loppupuolella. Suomessa taantumasta toipuminen voi viedä useita vuosia. Taantuma on vähentänyt selvästi kaikkien liikennemuotojen tavarakuljetuksia. Henkilöautoliikenteen kasvu on taittunut.

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

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

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

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

Venäjän ja Aasian maiden taloudellinen kehitys luo uusia mahdollisuuksia Suomen kaupalle ja teollisuudelle, mikä näkyy kaupan kasvuna. Lisäksi Aasian maiden kauppavaihto Euroopan ja Amerikan mantereiden välillä kasvaa. Venäjä kehittää voimakkaasti omaa liikenneinfrastruktuuriaan. Pääpaino on satamien, rautatie- ja tieverkoston kehittämisessä. Lisäksi lentoliikenneyhteyksiä ja lentokenttäpalveluja kehitetään. Koillisväylän eli pohjoisen meritien mahdollisuuksia lisätään panostamalla ympärivuotiseen liikennöintiin. Kuitenkin Suomi toimii tärkeänä kauttakulkumaana Venäjän tuonnille ja viennille jatkossakin ja transitoliikenteen kasvun arvioidaan jatkuvan vähintään seuraavan viiden vuoden aikana.

Energian saatavuus ja hinta. Suomi on liikenteessä erittäin riippuvainen tuontiöljystä. Öljyn hinta ja saatavuus vaikuttavat vahvasti liikkumismahdollisuuksiin ja kuljetuksiin. Öljyn hinnan noustessa Suomen kilpailukyky suhteessa kauppakumppaneihin heikkenee kuljetuskustannusten noustessa. Erityisesti toisen polven biopolttoaineiden saaminen markkinoille ja käyttöön edellyttää myös verotuskeinojen käyttöä.

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

Itämeren ja Suomenlahden alusliikenteen, erityisesti **öljykuljetusten**, voimakas kasvu asettaa vaatimuksia merenkulun turvallisuuden kehittämiseksi. Erityisesti alusten yhteentörmäys- ja pohjakosketusriskit kasvavat. Itämeren rehevöitymisen pienentäminen on suurin haaste Itämeren tilan parantamisessa. Alusliikenteen päästöt lisäävät osaltaan rehevöitymistä. Myös uhka uusista tulokaslajeista ja niiden haitoista koko Itämeren ekosysteemille kasvaa.

Tieliikenteen turvallisuuden on edelleen parannettava. Lähes 400 ihmistä kuolee ja 9 000 loukkaantuu vuosittain tieliikenteessä. EU on asettanut tavoitteeksi liikennekuolemien puolittamisen vuoteen 2010 mennessä. Suomessa mm. tieliikenteen kasvu ja väestön ikääntyminen asettavat haasteita liikenneturvallisuustyölle.

Väestön ikääntyminen ja elämäntapojen muutokset edellyttävät nykyistä enemmän erityislaatua ja -palvelua myös liikkumisessa. Liikennenympäristö, -tuotteet ja -palvelut tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja esteettömiksi. Ne on mukautettava käyttäjien erilaisiin tarpeisiin siten, että kaikki iästä, toimintakyvyistä ja kulttuuritaustasta riippumatta voivat niitä käyttää.

Uusiin haasteisiin vastaaminen edellyttää liikennepolitiikan valmistelussa ja toteutuksessa uudenlaista hallintoa ja ajattelutapaa. Liikennehallinnon uudistuminen vuoden 2010 alusta tarkoittaa, että uusien virastojen näkökulmat avartuvat liikenne- ja väylämuotokohtaisesta tarkastelusta koko järjestelmään. Tämä antaa mahdollisuuden uudistaa myös ajattelumalleja liikennepolitiikan valmistelussa ja toteutuksessa. Pitkäjänteinen, kestävä tuottavuuden varmistava liikennepolitiikka tarkoittaa, että siirrytään tuotelähtöisestä, väyläinvestointeja korostavasta politiikasta uudenaiseen ajatteluun, jossa etsitään tehokkaita ja kestäviä ratkaisuja asiakkaiden matkojen ja kuljetusten ongelmiin ja tuleviin haasteisiin.

³ IMO, International Maritime Organization

⁴ ICAO, International Civil Aviation Organization

Uusi ajattelu tarkastelee erityyppisiä ja eri toimijoiden vastuulla olevia keinoja sekä hyödyntää tehokkaasti innovaatioita ja uutta tieto- ja viestintäteknikkaa keskeisinä liikennepolitiikan keinoina. Tavoitteena on yhteiskunnan resurssien vastuullinen ja viisas käyttö, asiakkaille tuotettavan palvelun laadun jatkuva parantaminen, parannusten nopeampi toteutuminen sekä liikennepolitiikan strategisen ketteryuden varmistaminen ja riskien hallinnan parantaminen toimintaympäristön muuttuessa.

3.2 Liikennejärjestelmän toimivuus

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä varmistamalla toimivat matka- ja kuljetusketjut koko maassa. Liikennejärjestelmää kehitetään kokonaisuutena hyödyntäen tehokkaasti kaikkia liikennemuotoja sekä älyliikenteen suomia mahdollisuuksia.

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

Matka- ja kuljetusketjujen tulee toimia saumattomasti, täsmällisesti ja turvallisesti. Liikennemuotojen yhteistyön on siten oltava tehokasta. Tieliikenteen verkko on kattavin. Rautatieliikenne toimii henkilöliikenteessä runkoyhteyksien tarjoajana valtakunnallisesti ja pääkaupunkiseudun liikenteessä. Tavaraliikenteessä junakuljetukset ovat suurien virtojen kuljettajia. Rautateiden osuus tavaraliikenteessä on kansainvälisesti suuri. Merikuljetukset ja satamien toimivuus sekä yhteydet satamiin ovat ulkomaankaupan kannalta elintärkeitä.

Koko maan kattava 25 lentoaseman verkosto on oleellinen osa liikennejärjestelmää. Lentoasemaverkosto muodostaa infrastruktuuri- ja palvelukokonaisuuden, jota Finavia ylläpitää ja kehittää yhtenä kokonaisuutena. Lentoasemista 22:een on säännöllistä reittiliikennettä.

Liikenneinfrastruktuurin palvelutaso on liikenteen tarpeisiin ja asiakkaiden odotuksiin nähden tyydyttävä ja osin hyvä. Liikenneverkon ylläpitoa on tehostettu ja tuottavuus on parantunut.

Isoja haasteita ja ongelmia on kuitenkin näköpiirissä. Väylät ovat ikääntyneitä, eivätkä vastaa nykyvaatimuksia. Yhdyskuntien kehittyminen vaatii uusia ratkaisuja palvelutason säilyttämiseksi. Tieliikenteen turvallisuustasoa tulisi parantaa huomattavasti. Ympäristöhaittojen ehkäisy on riittämätöntä. Rataverkolla kapasiteettipuutteet rajoittavat rautatieliikenteen kasvumahdollisuuksia sekä lisäävät häiriöherkkyyttä.

Liikennepoliittisessa selonteossa painotetaan **joukkoliikenteen edistämisen ja kehittämisen** tärkeyttä liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi sekä henkilöautoliikenteen vähentämiseksi ja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta keskeisiä tekijöitä ovat tarjonnan laajuus, matka-aika sekä lippujen hinnat. Joukkoliikennematkustus on kasvanut parina viime vuonna lähinnä suurissa kaupungeissa sekä kaukoliikenteessä junaliikenne.

Suurissa kaupungeissa (HSL:n alue⁵, Tampere, Oulu, Turku) joukkoliikenne tarjoaa kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Ympäryskunnissa palvelutasossa on jo selviä puutteita. Myös keskisuurilla kaupunkiseuduilla on palvelutasopuutteita ja liikenne jää erityisesti kehyskunnissa suurelta osin peruspalvelutasoiseksi.

⁵ HSL, Helsingin seudun liikenne

Kaukoliikenteessä kehittämistarpeita on lähinnä maakuntien välisissä sekä poikittaisyhteyksissä. Haja-asutusalueilla pahimmat puutteet ovat kuntien/seutukuntien sisäisen liikenteen järjestämisessä. Haja-asutusalueelta taajamaan asioimaan pääsy peruspalvelutavoitteen mukaisena eli kaksi kertaa viikossa ei toteudu.

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

Keskeiset toimenpiteet

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

3.2.1 Kansainväliset yhteydet

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

Suomi on ulkomaankaupasta riippuvainen pitkien etäisyyksien maa, joka on päämarkkina-alueisiinsa näiden logistisesti saareen verrattavassa asemassa. Koko kansantalouden kilpailukyvyyn kannalta keskeisintä on ulkomaanliikenteen toimivuus, tehokkuus ja kustannustaso.

Suomen ja muiden maiden välisestä tavaraliikenteestä 80 % kulkee *meritse*. Merikuljetukset kasvavat jatkuvasti sekä Suomen satamiin että Itämeren satamiin. Meriliikenteen toimintaedellytyksiä ovat kuljetusten tehokkuuden ja turvallisuuden varmistava väylästä sekä toimivat jäämurto, luotsaus ja alusliikennepalvelut (VTS)⁶.

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

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

⁶ VTS, Vessel Traffic Service

Venäjän liikenne on erityisasemassa. Kauttakulkuliikenne eli transito on luonut Suomeen yli 3000 työpaikkaa. Suomen omat ulkomaankuljetukset saavat merkittäviä synergiaetuja Venäjän kuljetuksista. Kauttakuljetukset Suomen kautta Venäjälle ovat lisääntyneet jatkuvasti 2000-luvun alusta lähtien. Venäjän liikenteen ongelmat ovat kuitenkin suurimmalta osin kadonneet taantuman myötä. Kun maailmantalous elpyy, on todennäköistä, että transitoliikenne jatkaa kasvuaan myös Suomen reitillä. Huolimatta siitä, että Venäjä vahvistaa omia satamiaan, tulee tavaraliikenne jatkumaan Suomen satamien kautta. Suomen reitin kilpailuetuja ovat turvallisuus, varastointi- ja lisäarvopalvelujen saatavuus sekä toimitusajan ennustettavuus. Suomen reitti tulee edelleenkin säilyttämään tärkeän asemansa yhtenä Venäjän kuljetusten pääväylistä.

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

Helsingin ja Pietarin välinen nopea junaliikenne alkaa vuoden 2010 lopulla. Matka-aika lyhenee 3,5 tuntiin nykyisestä viidestä ja puolesta tunnista. Venäjän rajavartiopalvelu sekä tulli ovat valmiita siirtymään liikkuvassa junassa tehtäviin raja- ja tullitarkastuksiin. Venäjän federaation lakimuutokset, jotka mahdollistavat liikkuvissa junissa tehtävät tarkastukset, ovat tulleet voimaan 2009. Tarkastukset liikkuvassa junassa käynnistetään Venäjän puolella kokeilu- luonteisesti lähiaikoina. Suomen puolella tehdään tarkastukset liikkuvassa junassa jo nykyisin.

Suomen ja Venäjän välisessä lentoliikenteessä on kapasiteettipula. Näin ollen tarvitaan uusia lentoreittejä sekä lisää viikkovuoroja Pietariin ja Moskovaan. Kahdenvälisesti asiaan on vaikea saada ratkaisua, koska lentoliikenteen avaaminen ja vuorojen lisääminen liittyvät läheisesti Venäjän oman lentoliikenteen kilpailukykyyn ja mahdollisuuteen vastata eurooppalaiseen palvelutarjontaan. Viime aikoina kahdenvälisissä lentoliikenneneuvotteluissa on kuitenkin tapahtunut edistystä ja mm. uusia reittejä on avattu.

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

Saimaan kanavan uusi vuokrasopimus tulee voimaan suunnittelukauden aikana.

Euroopan komissio käynnisti vuoden 2009 alussa *Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T)* koskevien TEN-suuntaviivojen uudistuksen valmistelutyön ja julkaisi aiheesta vihreän kirjan, jossa se etsii vastauksia TEN-t -verkon tulevaisuuden perustaksi. Komission tavoitteena on määrittää TEN-t verkon uudet suuntaviivat vielä vuoden 2010 aikana.

Vihreän kirjan keskeisin kysymys liittyy mahdollisiin vaihtoehtoihin Euroopan laajuisen liikenne-verkon edelleen kehittämiseksi. Komissio ehdotti kolmea vaihtoehtoa Euroopan laajuisen liikenne-verkon kehittämiseen. Suomi kannattaa vaihtoehtoa, jossa säilytetään jokaisessa valtiossa kattava verkko (kuvassa 1 Suomen nykyinen TEN-t verkko) ja lisäksi muodostetaan Euroopan laajuinen ydinverkko, joka koostuu maantieteellisesti määritellystä prioriteettiverkosta ja ns. järjestelmähankkeista. Kattava TEN-t verkko ottaa parhaiten huomioon Suomen poikkeukselliset olosuhteet ja erityisvaatimukset liikenneyhteyksien järjestämiselle, joihin kuuluvat maan eri osien saavutettavuus, pääsy yhteismarkkinoille sekä yhteydet kolmansiin maihin. Lisäksi Suomen suuri riippuvuus lähinnä merikuljetuksien varassa tapahtuvasta ulkomaankaupasta asettaa haasteita liikenneinfrastruktuurin ja logistisen järjestelmän kehittämiseksi. Suomen tavoitteet, jotka liittyvät yhteyksien luomiseen vaikeapääsuisille ja perifeerisille alueille sekä yhteiskunnallisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden parantamiseen, tulee säilyttää TEN-t verkon uusia suuntaviivoja laadittaessa.

Uudeksi prioriteettihankkeeksi Suomi ehdottaa Pohjolan kaarta (Northern Arc). Se muodostaisi yhdessä jo olemassa olevien prioriteettihankkeiden (Pohjolan kolmio, Rail Baltica ja Itämeren moottoritie) kanssa Pohjoismaita ja Baltian maita käsittävän prioriteettiverkon. Pohjolan kaa-

ren keskeisenä ajatuksena on yhdistää Suomen ja Ruotsin pohjoiset alueet osaksi eurooppalaista liikenneverkkoa.

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Kasvavan meriliikenteen toimintaedellytykset turvataan ylläpitämällä vesiväylästä välityskyky liikennemäärän edellyttämällä tasolla sekä turvallisuuden varmistavat väylänhoito-, jäänmurto- ja alusliikennepalvelut. Nämä palvelut rahoitetaan kauppamerenkulkuun käytettäviltä aluksilta perittävällä väylämaksulla.
- Suomen ja Venäjän välistä lentoliikennesopimus pyritään uudistamaan vastaamaan EU:n vaatimuksia syrjimättömyydestä. Tavoitteena on lisätä lentovuoroja Moskovaan ja Pietariin sekä uusia yhteyksiä Suomen ja Venäjän kaupunkien välille.
- Satamien viranomaisroolia ja yritystoiminnan rajoja selkiytetään. Lisäksi satamia koskevaa lainsäädäntöä kehitetään ja yhdenmukaistetaan mm. huolehtimalla siitä, ettei enää tehdä eroa yksityisen ja kunnallisen yleisen sataman välillä.
- Euroopan unionin logistiikkapolitiikan kehittämiseen vaikutetaan siten, että se palvelee nykyistä paremmin myös Suomen ja sen syrjäisten alueiden tarpeita.
- Venäjän rajaliikenteen ongelmien ratkaisemiseksi toimitaan aktiivisesti. Yhteistyötä tehdään sekä kahdenvälisesti Venäjän viranomaisten kanssa että Euroopan unionissa.
- Imatrankosken rautatieraja-asema pyritään avaamaan myös lähtevälle kansainväliselle liikenteelle seuraavien vuosien aikana. Tavoitteena on lisätä kuljetuksia kaikkien neljän rautatierajanylityspaikan kautta sen jälkeen, kun nopeajunatoiminta aloitetaan.
- Transitokuljetuksia pyritään lisäämään rautateille – erityisesti auto- ja konttikuljetuksia.
- Suomen ja Venäjän väliset vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevat määräykset uusitaan vastaamaan eurooppalaisia määräyksiä.
- Saimaan kanavan kilpailukyky ympäristöystävällisenä kuljetusvaihtoehtona pyritään säilyttämään. Tavoitteena on myös lisätä matkailuliikennettä ja huviveneilyä.
- Osallistutaan aktiivisesti EU:n Itämeristrategian täytäntöönpanoon.
- Pyritään edistämään TEN-verkon horisontaalisia hankkeita Itämeren osalta, kuten
 - jäänmurto ja jäänmurron yhteistyön kehittäminen Itämeren maiden kesken
 - liikenteen ohjausjärjestelmät, harmonisoitujen toimintatapojen ja "pelisääntöjen" implementointi meriliikenteen ohjauksessa Itämerellä sekä pidemmällä aikavälillä ohjausjärjestelmien integrointi
 - merenmittaus ja sen yhteistyön kehittäminen.
- Osallistutaan Euroopan unionissa merten moottoriteiden kehittämiseen liittyvään satamien laatu- ja palvelutasomääritelmien laatimiseen sekä vaikutetaan siihen, että koko yhteisön alueelle luodaan yhdenmukaiset kriteerit.

3.2.2 Seutujen väliset yhteydet

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

Suomalaiset tekevät vuosittain 96 miljoonaa yli 100 kilometrin mittaista matkaa eli keskimäärin yhden matkan kolmessa viikossa. Matkoista pääosa tehdään henkilöautolla. Junalla, bussilla tai lentäen tehdään noin 18 miljoonaa matkaa. Pääosa kaukoliikenteen bussi-, juna- ja lentoliikenteen

kenteen palveluista on asiakastuloin hoidettavaa liikennettä. Palvelutaso on valtakunnallisesti varsin kattava.

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

Rautatieliikennejärjestelmän palvelutaso syntyy radanpito- ja liikennepalveluista. Radanpitäjä tarjoaa rataverkon ja muut palvelut, joiden avulla liikennöitsijät tuottavat liikennepalveluja markkinoiden tarpeisiin. Radanpidon ratkaisuihin vaikuttaa siten myös se, millaisia kalusto- ja tarjontastrategioita liikennöitsijät suosivat.

Henkilöliikenteessä keskeisiä radanpitäjän vaikutusvallassa olevia palvelusotekijöitä ovat matka-aika, täsmällisyys ja matkustajainformaatio. Merkittävin parannus rautateiden kaukoliikenteessä viimeisen 10–15 vuoden aikana on ollut Kerava–Lahti-oikoradan valmistuminen syksyllä 2006. Matka-ajat Itä-Suomeen lyhentyivät yli 10 % ja matkustajamäärät kasvoivat yli 20 %.

Tavaraliikenteen olennaisimpia palvelutason tekijöitä ovat välityskyky, kantavuus ja ratapihojen toiminnallisuus. Rataverkon välityskyky on puutteellinen varsinkin yksiraiteisilla rataosilla Seinäjoki–Oulu, Luumäki–Imatra ja Vartius–Oulu. Tavoitteena ovat 25 tonnin kantavuus keskeisillä kuljetusreiteillä sekä toiminnallisesti tehokkaat ratapihat.

Vilkkaimmilla rataosilla välityskyky on loppunut eikä liikenne toimi tehokkaasti. Pienikin häiriö junakalustossa tai ratainfrastruktuurissa aiheuttaa laajoja täsmällisyshäiriöitä.

Teiden palvelutasoon vaikuttavat liikenneyhteyden olemassaolo, teiden liikenteellinen toimivuus ja ruuhkaisuus, teiden pinnan kunto ja ajo-olosuhteet, liikenneturvallisuuden taso sekä ympäristöpalvelutaso.

Päätieverkko ei kaikin osin tyydytä nykyliikenteen vaatimuksia. Suuri osa päätieverkosta on kapeata yksiajorataista tietä, jolla altistuminen kohtaamisonnettomuuksille on huomattavan suuri. Pääteillä ajetaan maantieliikenteestä yli 60 %.

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

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys turvataan siten, että kuljetusvarmuus verkoilla säilyy.
- Pääteiden hoitotaso pidetään hyvänä. Talvihoidon toimia kohdennetaan aiempaa tarkemmin asiakkaiden, erityisesti kuljetusten tarpeiden mukaan. Yöajan liikennöintiolosuhteita

parannetaan. Liukkauden torjuntaa parannetaan päätiestön vilkkaimmalla osalla. Hoidon laatua arvioidaan jatkuvasti. Ensisijaisesti varmistetaan vilkkaimmin liikennöidyn tieverkon kunto.

- Päätieverkolle laaditaan sähköisten liikenteen ohjaus- ja tietopalvelujen palvelutasovaatimukset. Tämä liittyy Euroopan unionin liikenneturvallisuustyöhön ja erityisesti tieinfrastruktuurin ja ajoneuvojen välisen kommunikaation kehittämiseen ja parantamiseen. Sähköisten palveluiden palvelutasovaatimukset sisällytetään väylien rakentamisen laatuvaatimuksiin.
- Toteutetaan väyläinvestointeja liikennepoliittisen selonteon mukaisesti.
- Junaliikenteen täsmällisyyttä parannetaan.
- Joukkoliikenteen kehittämistoimia kohdennetaan erityisesti matkaketjujen toimivuuden varmistamiseen ja informaation saatavuuden parantamiseen sekä liikennemuotojen välisen yhteistyön parantamiseen.
- Kaukoliikenteen ostojen perusteita ja kohdentamista täsmennetään määrittämällä ostojen lähtökohdaksi kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Se turvataan ostoliikenteenä, jos sitä ei pystytä hoitamaan pelkästään asiakastuloina. Valtakunnallisen liikenteen palvelutaso määritetään joukkoliikenneläin mukaisesti vuoden 2011 loppuun mennessä.
- VR:n yksinoikeuden turvin omalla taloudellisella vastuulla hoitama junaliikenne ja ministeriön ostoliikenne muodostavat yhdessä rautateiden henkilöliikenteen palvelukokonaisuuden, jonka palvelutaso määritetään osana valtakunnallisen liikenteen palvelutasoa. Junaliikennettä on tarkoitus kehittää yhdessä alueellisten tahojen ja VR:n kanssa siten, että se paremmin vastaa valtakunnallisia ja alueellisia matkustustarpeita.
- Lentoliikennettä turvataan elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja alueiden kilpailukyvyn tarpeista lähtien yhdessä asianomaisten kuntien ja alueiden kanssa.
- Laajakaistayhteyksiä tarjotaan joukkoliikennevälineissä ja terminaaleissa. Tämä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä. Liikenteenharjoittajat saavat samalla yhteyksien avulla mm. parempaa kalustonhallintaa sekä liikennevaloetuisuuksia kaupunkialueilla.
- Lentoasemaverkoston kuuluvan lentoaseman ylläpitämisen edellytyksenä on, että sinne on säännöllistä liikennettä. Lentoasemaverkosta kehitetään lentoliikenteen tarpeita vastaavasti ottaen huomioon kysyntä sekä alan kansainvälisen ja EU-lainsäädännön ehdot.

3.2.3 Kaupunkiseudut

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Kaupunkiseuduilla maankäyttö ja liikenne sovitaan yhteen ja parannetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes ajetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä raideliikenteellä on keskeinen rooli. Muilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne hoidetaan toistaiseksi linja-autoilla.

Työmatkapendelöinti omilla autoilla pitkienkin matkojen takaa on edelleen kasvussa. Asuminen, kauppa ja kauppojen logistiikkakeskukset sijoittuvat eri alueille ja synnyttävät kasvavaa liikennetarvetta tavaroiden kuljettamiseen. Kaupan suuryksiköiden sijoittuminen keskustojen ulkopuolelle lisää kauppatarkoituksiin käytettyä ajokilometrejä.

Ruuhkautuminen ja liikennehäiriöt haittaavat työmatkaliikennettä ja kaupan jakeluliikennettä sekä muodostavat häiriöriskin ja epävarmuustekijän pitkämatkaisiin teollisuuden ja kaupan kuljetusketjuihin. Ruuhkautuminen lisää liikenteen kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöjä kaupunkiseuduilla.

Joukkoliikenteen edistämisen yhteiskunnalliset hyödyt, mutta myös ongelmat ja haasteet ovat merkittävimmät suurilla kaupunkiseuduilla (Helsingin, Tampereen, Oulun ja Turun seudut). Valtion osallistuminen näiden seutujen joukkoliikenteen rahoitukseen varmistaa liikennejärjestelmän toimivuutta. On välttämätöntä, että kuntien maankäyttöratkaisut ovat ilmastopolitiikan kannalta kestäviä ja vähentävät henkilöautoliikennettä. Siirtymät henkilöautoilusta joukkoliikenteeseen ovat keskeisiä.

kenteeseen ovat merkittävänä tekijänä pyrittäessä vähentämään liikenteen kasvihuonepäästöjä ja hidastamaan ilmastonmuutosta.

Myös maankäytön suunnittelussa on tarpeen arvioida nykyistä tarkemmin vaikutukset liikenteeseen ja kulkutapajakautumaan. Ministeriöiden perustama maankäyttö- ja liikennefoorumi on osaltaan edistämässä tätä yhteistyötä.

Päivittäisten liikkumistarpeiden laajeneminen yli kuntarajojen asettaa haasteen myös joukkoliikenteen palvelutason ja tariffijärjestelmän kehittämiseksi. Suurilla kaupunkiseuduilla seutulippuja ja yhteisiä lippujärjestelmiä sekä liikenteen kilpailuttamista kehitetään.

Joukkoliikennelain tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja turvata joukkoliikennepalvelut koko maassa. Merkittävä määrä joukkoliikennelain mukaisia siirtymäajan liikennöintisuopimuksia päättyy 30.6.2014. Jotta vuonna 2014 aloitettava joukkoliikennelain mukainen liikenne voidaan toteuttaa seudulliset tarpeet huomioon ottaen mahdollisimman monella kaupunkiseudulla, tulisi ennen tätä syntyä uusia seudullisia toimivaltaisia viranomaisia. Seudullisten viranomaisten syntyminen edellyttää kuntien yhteistä tahtoa. Liikenne- ja viestintäministeriö edistää omalta osaltaan seudullisten toimivaltaisten viranomaisten syntymistä valmistelemalla tarvittavat joukkoliikennelain muutokset.

Keskeiset toimenpiteet

- Luodaan edellytykset pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kilpailuttamiselle 2010-luvulla.
- Jatketaan yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa toimia seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseksi niin, että liikennesuunnittelu ja maankäytön suunnittelu kytkeytyvät yhteen nykyistä paremmin.
- Tavaraliikenne ja pyöräily sekä jalankulku otetaan liikennejärjestelmätyöhön entistä painokkaammin mukaan. Laaditaan toimintalinjat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.
- Liikenneinvestointeja toteutetaan liikennepoliittisen selonteon mukaisesti.
- Kaupunkiseuduille laaditaan pitkäjänteiset joukkoliikenteen kehittämisohjelmat. Kaupunkiseutuja kannustetaan kohottamaan joukkoliikenteen roolia liikennejärjestelmässä laatimalla seuduille pitkäjänteiset liikennejärjestelmäsuunnitteluun kytketyt joukkoliikenteen kehittämisohjelmat. Joukkoliikenteen palvelutasolle ja käytölle asetetaan konkreettiset tavoitteet. Lähtökohtana on nykyinen palvelutaso ja joukkoliikenteen nykyinen kehitysvaihe, seudun tahtotila sekä edellytykset kehittää ja parantaa erityisesti seudullisen liikenteen palveluja. Kehittämisohjelmista laaditaan seutukohtaiset aiesopimukset.
- Pienillä ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla valtion joukkoliikenteen rahoitus kohdistetaan peruspalvelutason turvaamiseen.
- Suurilla kaupunkiseuduilla valtion joukkoliikenteen rahoitus ohjataan palvelutasoa nostaviin hankkeisiin. Tarkoituksena on kytkeä valtion rahoitus pitkäjänteisiin joukkoliikenteen kehittämisohjelmiin, millä voidaan varmistaa rahoituksen vaikuttavuus.
- Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen lähiliikennekokonaisuutta kehitetään siten, että valtion ostamaa ja HSL:n omalla alueellaan ostamaa lähiliikennettä aletaan tarkastella yhtenä kokonaisuutena. Tavoitteena on luoda entistä paremmat edellytykset parantaa ja tehostaa palvelua. Luodaan edellytykset pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttamiselle 2010-luvulla.
- Yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa valmistellaan uutta pääkaupunkiseudun aiesopimusta. Tavoitteena on sopimuksen solmiminen suunnittelukaudella.
- Kaupunkiseuduilla tehtävää liikenteen hallintaa edistetään yhteistyössä kaupunkien kanssa. Kehittämistä ohjaavat liikenteen hallinnan neuvottelukunnat tai johtoryhmät vakiinnuttavat toimintansa suurilla kaupunkiseuduilla suunnittelukaudella.
- Edistetään liikkumisen ohjausta, jossa toimijoiden yhteistyöllä tuetaan ja kannustetaan asenteiden ja käyttäytymisen muutosta kohti ympäristön kannalta kestäviä kulku- ja kuljetustapoja.
- EU-tasolla vaikutetaan komission kaupunkiliikenteen toimenpideohjelman perusteella toteutettavien toimien muotoutumiseen tavoitteena mm. kansallisten erityispiirteiden riittävä huomioon ottaminen.

3.2.4 Maaseutu

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

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

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

Maaseutu tulee yhä riippuvaisemmaksi henkilöautoilusta. Tavanomaista joukkoliikennettä on vaikea järjestää, kun kysyntä vähenee kaiken aikaa. Työ-, koulu- tai muita matkoja on yhä vaikeampi hoitaa ilman henkilöautoa. Monet ovat riippuvaisia muiden tarjoamista henkilöautokuljetuksista. Samalla kasvaa tarve parantaa julkisen liikenteen palveluja. Erityisenä haasteena ovat haja-asutusalueiden autottomat taloudet.

Saariston maantielautta- ja yhteysalusliikenteelle määritellään valtakunnallinen peruspalvelutaso ennen suunnittelukautta.

Keskeiset toimenpiteet

- Maaseudun tiestön perusverkolla talvihoitoa tehostetaan alueittain pinnan tasaisuuden ja yöajan toimenpiteiden osalta liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Sorateiden hoitotasoa täsmennetään asiakaslähtöisemmäksi. Pintakelirikkoa ehkäistään ennalta.
- Yksityisteiden toimivuus turvataan osana liikennejärjestelmää siten, että oikeudenmukainen rajapinta yksityisten teiden ja maanteiden välillä voidaan saavuttaa ja yksityisteiden tienpitoa avustaa valtion varoin teiden merkityksen mukaisessa suhteessa. Laajempi yksityistielain uudistus käynnistetään suunnittelukaudella.
- Busseilla ja takseilla hoidettavaa alueellista runkoliikennettä turvataan. Vähenevää reittiliikennettä täydennetään kutsujoukkoliikenteellä. Liikenteen hankinnoissa priorisoidaan peruspalvelutason mukainen liikenne. Peruspalvelutaso tarkoittaa, että asukkaat eri puolella maata pystyvät julkisella liikenteellä tekemään seutukunnallisesti tärkeiden palvelukeskusten, kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä päivittäiset työ-, opiskelu- ja asiointimatkat sekä liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon.
- Haja-asutusalueilla toteutetaan kyytitakuu eli taataan haja-asutusalueen asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan. Kyytitakuu järjestetään ensisijaisesti kutsujoukkoliikenteenä ja palveluliikenteenä, joiden avulla palvelut voidaan järjestää mahdollisimman joustavasti ja taloudellisesti.
- Turvataan maantielautta- ja yhteysalusliikenteen peruspalvelutaso. Suunnittelukaudella käynnistetään yhteysalusliikenteen kilpailutus pitkien palvelusopimusten pohjalta siten, että niihin sisältyy myös alushankinnat. Lisäksi selvitetään lauttayhteyksien korvaamista kiinteillä yhteyksillä elinkaarimallia soveltaen.

3.3 Liikenneverkkojen rakenteellinen kunto

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

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

Väylänpidon kustannustaso on noussut useita prosentteja vuosittain. Pitkissä hoitosopimuksissa on indeksiehto, johon on varauduttava ja siten kustannustason nousu on vienyt liikkumavaran tienpidossa. Ratahankkeissa teräksen hinnan nousu on nostanut peruskorjausten kustannuksia. Talouden suhdannenäkymien vuoksi kustannustaso ei nouse tulevana vuosina samaa tahtia. Viime vuosien kustannustason nousun vuoksi palvelutasopuutteita on kuitenkin päässyt syntymään.

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

Vilkkaimmin liikennöidyn *rataverkon* kunto on parantunut peruskorjausten keskittyessä niille ja erityisesti turvallisuuden kannalta kriittisiin radan elementteihin: ratapölkkyihin, kiskoihin ja vaihteisiin ratalinjoilla. Työ on vielä kesken vilkkaillakin rataosilla, mutta suurimmat puutteet ovat muulla rataverkolla.

Vuoden 2009 lopussa radan huonosta kunnosta johtuvia liikenneturvallisuuden varmistamiseksi asetettuja nopeusrajoituksia on kaikkiaan noin 420 raidekilometriä eli noin 7 prosentilla rataverkon raidepituutta. Rajoitusten kohteeksi joutuu noin 2 prosenttia tavaraliikenteen suoritteesta ja noin 2 prosenttia henkilökaukoliikenteen suoritteesta.

Rataverkon pohjarakenteissa on vakavuusongelmia erityisesti Helsinki–Turku-radalla. Rataverkon tunnelit rantaradalla ja Jyväskylän radalla ovat ikääntyneet ja peruskorjausten tarpeessa. Rautatiesiltojen (2 284 kpl) keski-ikä on 38,2 vuotta vuoden 2008 lopussa. Niiden peruskorjaustyötä tehdään jatkuvasti osana isoja kehittämis- ja peruskorjaushankkeita sekä erillisinä hankkeina. Turva- ja sähkölaitteiden systemaattisen uusinnan suunnittelu on aloitettu.

Henkilöliikennepaikkojen laiturialueiden, laiturikatosten ja kalusteiden kunto vaihtelee suuresti. Korkealaatuisen matkustajapalvelun järjestämiselle asettaa haasteen myös asemanseutujen toimijoiden monilukuisuus, mikä edellyttää hyvää yhteistyötä mm. kunnossapidon suunnittelussa ja hankinnassa.

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

Tieverkolla päällysteiden kunto on pääteiden osalta suhteellisen hyvä, muiden teiden osalta tyydyttävä. Myös vilkasliikenteisen tiestön kunto heikkenee jonkin verran. Vuosittainen päällystysohjelman pituus jää alle 3000 kilometrin, kun nykytilan säilyttämiseksi uudelleenpäällystämisen tarve olisi vuosittain noin 4000 kilometriä. Huonokuntoisia päällystettyjä teitä on nykyisin yhteensä noin 3 500 kilometriä, mutta nousee suunnittelukaudella 5 000 km:iin.

Sorateiden pintakunto on tyydyttävä, mutta tienkäyttäjät eivät ole siihen tyytyväisiä. Kelirikko-tilanne on ollut tyydyttävä ja parantunut tehtyjen korjaustoimien vuoksi. Painorajoitusten määrä vaihtelee vuosittain. Niitä on viime vuosina ollut 600–1500 kilometriä. Lämpimät talvet

ovat tuoneet painorajoitukset myös syksy- ja talvikausille. Hallituksen linjaukset puuhuollon turvaamiseksi tulevat vähentämään painorajoitusten määrää ja näin parantavat puun ympäri-voitista kuljettamista sekä samalla alueiden muita tarpeita. Vuoden 2012 jälkeen puuhuolto-rahoituksen loppuessa sorateiden kunto alkaa heiketä.

Siltojen korjaustarve on viimeisen kymmenen vuoden aikana lisääntynyt voimakkaasti. Korjausten määrä on kolminkertaistunut. Korjaustarve kasvaa edelleen siltojen ikäjakautumasta johtuen. Vuoden 2009 alussa huonokuntoisia siltoja oli 760 kpl. Määrä nousee 860:een suunnittelukaudella.

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

Vesiväylillä tärkeimmät kauppamerenkulun väylät ovat hyvässä kunnossa. Vesiväylillä on kuitenkin kohteita, jotka eivät täytä väylältä edellytettävää turvallisuustasoa. Lisäksi madaltumiset aiheuttavat kuljetuskustannusten nousua. Jo 30 senttimetrin madaltuminen voi pienentää aluksen lastinottokykyä 10–15 prosenttia ja lisätä aluskäyntiä kohden kuljetuskustannuksia kymmeniä tuhansia euroja.

Kauppamerenkulun väylistä on huonokuntoisia 553 kilometriä (2008). Huonokuntoisuus liittyy joko väylän syvyyteen tai vanhoihin turvalaitteisiin.

Sulkujen portti- sekä täyttö- ja tyhjennysjärjestelmät kaipaavat korjausta. Myös sulkujen rakenteet ovat paikoin vaurioituneet. Kanavaluiskat ovat monin paikoin sortuneet. Uittojohteet ovat samoin monin paikoin ikääntyneitä ja elinkaarensa päässä. Lukuisat siltajohteet ovat uusimistarpeessa.

Virastot ovat arvioineet, että korjausvelan vähittäinen vähentäminen sekä väylien palvelutason nosto vastaamaan nykyistä paremmin asiakastarpeita vaatisi 210 miljoonan euron tasokorotuksen perusväylänpidon määrärahoihin.

Keskeiset toimenpiteet

- Rataverkolla ylläpito- ja korvausinvestointeihin kohdennetaan keskimäärin 140 miljoonaa euroa vuosittain. Korvausinvestoinneista pääosan muodostavat turvalaite- ja liikenteen ohjausinvestoinnit sekä päällysrakenteen uusimiset, jotka kohdennetaan rataosille Tornio–Kolari, Seinäjoki–Kaskinen, Lielähti–Kokemäki ja Kontiomäki–Vartius.
- Tieverkolla kunnan ylläpitämiseen kohdennetaan noin 240 miljoonaa euroa vuosittain.
- Kevyen liikenteen väylien kunto pysytetään nykytasolla.
- Vesiväylien korjaustarpeet priorisoidaan ja ohjelmoidaan.
- Jatketaan puukuljetusten turvaamisen toimenpiteitä. Tieverkolla toteutetaan vuosina 2008–2012 yli 900 kohdetta. Toimet kohdentuvat 7 500 soratiekilometrille ja 1 700 päällystetikilometrille. Lisäksi korjataan runsaat 70 siltaa sekä terminaalien tieyhteyksiä. Toimilla pienennetään painorajoituksen uhkaa 6 500 kilometrin pituiselta soratieverkon osalta ja 1 200 kilometrin päällystetyltä tieverkolta. Suunnittelukaudella vähäliikenteisistä rataosista peruskorjataan Äänekoski–Haapajärvi -rataosaa.

3.4 Liikenneturvallisuus

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Suomi on liikenneturvallisuudeltaan Euroopan viiden parhaan maan joukossa.

Eri maiden liikenneturvallisuuden tilaa vertaillaan yleensä suhteuttamalla liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä asukaslukuun. Suomi sijoittuu tällä mittarilla tarkasteltuna tällä hetkellä EU:ssa kuudennelle sijalle (72 kuollutta/miljoona asukasta vuonna 2007). Parhaat EU-maat ovat Malta, Hollanti, Ruotsi, Iso-Britannia ja Saksa (kuolleita 34–60/miljoona asukasta).

Suomessa tieliikenteen turvallisuus on parantunut viiden viime vuoden aikana hitaammin kuin monessa muussa EU-maassa. Vuonna 2007 kuolleiden määrää ei onnistuttu vähentämään, mutta vuosi 2008 oli jälleen edellistä parempi. Asetetun turvallisuustavoitteen mukaan vuonna 2010 Suomessa olisi enintään 56 liikennekuolemaa/miljoona asukasta.

3.4.1 Tieliikenne

Tieliikenteessä kuolleiden määrä on korkeintaan 200 vuonna 2015.

Suomelle on hyväksytty liikenneturvallisuusvisio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Keväällä 2008 eduskunnalle annetussa liikennepoliittisessa selonteossa on linjattu myös tieliikenteen turvallisuuden keskeiset alueet.

Vakavat tieliikenneliikenneonnettomuudet ja erityisesti liikennekuolemat ovat hitaasti vähentyneet. Viimeisen vuosikymmenen 1999–2008 aikana liikenneonnettomuuksissa menetettyjen määrä on laskenut 431:stä 344:een ja loukkaantuneiden määrä 9052:sta 8513:een. Henkilöautoliikenteen turvallisuus on pysynyt lähes muuttumattomana, sen sijaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemat ovat vähentyneet.

Liikennekuolemien määrä ei nykyvauhdilla kehity siten, että asetetut tavoitteet saavutetaan. Tärkeimmät syyt toimenpiteiden toisinaan hitaaseen toteutukseen liittyvät rahoitusongelmiin, päätöksentekoon ja tekniseen toimeenpanoon. Rahoituksen puute on estänyt erityisesti keski-kaideohjelman kunnollisen käynnistämisen, kuntien ja alueellisten turvallisuustoiminnan riittävän laajan toteuttamisen sekä liikennevalvonnan laajentamisen ja tehostamisen.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää pitkäjänteistä toimintaa ja monen sektorin yhteistyötä. Perustan onnistuneelle turvallisuustyölle muodostaa hyvä liikennepoliittikka, joka luo edellytykset turvalliselle liikkumiselle.
- Hallinnonalojen yhteistyötä tehostetaan edelleen liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan toiminnan kautta, ja varmistetaan, että liikenneturvallisuustoimia viedään eteenpäin myös eri poikkihallinnollisissa ohjelmissa.
- Uusi liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu, ja sitä toteutetaan. Suunniteltujen toimenpiteiden rahoitus on pyritty varmistamaan aikaisempaa paremmin.
- Hallinnonalalla ajankohtaisena painopisteenä on Liikenteen turvallisuusviraston tieliikenne-toimialan rekisterijärjestelmän kehittäminen siten, että tarvittavat tietojärjestelmät on uudistettu vuoden 2011 loppuun mennessä.
- suunnittelukaudella pyritään edistämään erityisesti seuraavia aiheita:
 - Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien torjuminen mm. keskikaideohjelman avulla. Kartoitetaan mahdollisuudet edullisiin keskikaideratkaisuihin sekä lähdetään niitä toteuttamaan.
 - Automaattista nopeusvalvontaa laajennetaan sekä kunnostetaan ja uudistetaan olemassa olevia kohteita
 - Rattijuopumuksen torjuntatoimenpiteet, erityisesti alkolukon käytön vakiinnuttaminen ja laajentaminen
 - Raskaan liikenteen turvallisuuden edistäminen
 - Uutta turvallisuustekniikka hyödyntävän autokannan käyttöön saaminen ja uutta tekniikkaa hyödyntävät turvallisuuspalvelut erityisesti hätäviestijärjestelmän käyttöönotto ja ajovakaudenjärjestelmä ja alkolukko
 - Ajokorttilainsäädännön ja kuljettajakoulutuksen uudistaminen
 - Lasten ja iäkkäiden turvallisuuden kehittäminen
 - Ajoneuvostrategian toteuttaminen
 - Uusitaan vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevat säädökset vastaamaan EU-säädöksiä ja kansainvälisiä sopimuksia.

- Yhteistyössä Venäjän viranomaisten ja kuljetusalan kanssa parannetaan maiden välisen raskaan ja henkilöliikenteen turvallisuutta. Venäjän kanssa yhdessä toteutetuilla lähialuehankkeilla edistetään ammattikuljettajien koulutusta, lisätään heidän tietojaan kummankin maan liikenneolosuhteista sekä vaikutetaan tietoa ja yleistä asian tiedostamista lisäämällä niin henkilö- kuin ammattiliikenteenkin kuljettajien ajokäyttäytymiseen ja ajokuntoon.

3.4.2 Rautatieliikenne, kauppamerenkulku ja lentoliikenne

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Rautatieliikenteessä, kauppamerenkulussa ja lentoliikenteessä ei tapahdu matkustajakuolemia.

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

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

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

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

Merenkulun turvallisuuteen vaikutetaan Suomen lipun alla olevien alusten osalta lippuvaltiotoimenpiteiden avulla, joita ovat mm. riittävä ja tarkoituksenmukainen lainsäädäntö sekä lainsäädännön tehokas toimeenpano niin, että alusten katsastuksilla ja tarkastuksilla varmistetaan aluksen ja sen laitteiden kunto sekä riittävä ja pätevä miehyys. Tavoitteena on edelleen pysyä maailman parhaiden maiden tasolla. Suomen satamissa käyviin ulkomaisten lippujen alla oleville aluksille tehtävillä satamavaltiotarkastuksilla voidaan vaikeuttaa ja ehkäistä alikuntoisten alusten liikennöintiä Suomen satamiin.

Merenkulun turvallisuuteen vaikutetaan merkittävästi myös alusliikenteen valvonnalla sekä luotsauspalvelulla. Alusliikennepalvelu (VTS) perustuu alusliikennepalvelulakiin ja palvelun perustamisesta päättää liikenne- ja viestintäministeriö. Palvelua ylläpitää Liikennevirasto. Alusliikennepalvelu kattaa tällä hetkellä 95 prosenttia kauppamerenkulun väylistä.

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

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

Lentoliikenne on luonteeltaan hyvin kansainvälinen liikennemuoto, joten ilmailun turvallisuuden ja toimivuuden edistämiseksi valtioiden väliset yhteiset säännöt ovat välttämättömiä. Kansain-

välisellä tasolla toimii useita ilmailualan järjestöjä, joissa tehdään kansainvälistä yhteistyötä ja annetaan yhteisiä ilmailunormeja.

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Rautatieliikenteessä panostetaan turvallisuutta edistävän uuden teknologian käyttöön.
- Kehitetään alan toimijoiden keskinäistä yhteistyötä ja viranomaisten toimintaedellytyksiä. Norminantoa ja valvontaa kohdistetaan keskeisiin ongelma-kohtiin.
- Selvitetään luotsaustoiminnan kilpailun avaamisen vaatimia edellytyksiä. Selvityksen pohjalta voidaan tasapuolisesti vertailla kilpailun avaamiseen liittyviä etuja ja haittoja.
- Pannaan tehokkaasti täytäntöön keväällä 2009 valmistunut Itämeren meriturvallisuusohjelma laaditun täytäntöönpanosuunnitelman mukaisesti. Merenkulun turvallisuutta Itämeren kansainvälisillä vesillä on mahdollista edistää ainoastaan kansainvälisessä yhteistyössä yhdessä muiden Itämeren valtioiden kanssa.
- Kehitetään edelleen Itämeren alusliikenteen turvallisuuteen vaikuttavaa kansainvälisellä vesialueella ylläpidettävää alusliikenteen pakollista ilmoittautumisjärjestelmää⁷ yhteistyössä Venäjän ja Viron kanssa. Ilmoittautumisjärjestelmiä ja niiden yhteentoimivuutta pyritään parantamaan koko Itämeren laajuisesti. Kehittämiseen kuuluu myös sekä aluksien ilmoittautumiskäytäntöjen tehostamista että alusliikenteen valvontajärjestelmiin tehtäviä teknisiä ratkaisuja.
- Suunnittelukauden alkuun mennessä selvitetään alusliikennepalvelun kehittämisvaihtoehdot.
- Pidetään yllä hyvä lentoturvallisuusjärjestelmä ja toimintakulttuuri. Huomiota kiinnitetään pieniinkin poikkeamiin, joista raportoidaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Raporttien pohjalta tehdään tarvittaessa aloitteita lentoturvallisuuden kehittämiseksi. Lentoturvallisuuden tasoa seurataan jatkuvasti tilastojen ja toiminnan arvioinnin avulla.

3.5 Ilmastonmuutoksen hillintä ja muut ympäristöasiat

3.5.1 Ilmastonmuutoksen hillintä

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään Suomen kansainvälisten sopimusten mukaisesti.

Ilmastonmuutoksen haitat alkavat merkittävästi kasvaa, jos ilmaston lämpenemistä ei kyetä rajaamaan alle kahteen asteeseen siitä, mitä se oli esiteollisella aikakaudella. Rajan katsotaan ilman uusia päästöjen hillintätoimenpiteitä ylittyvän parin seuraavan vuosikymmenen kuluessa. Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli IPCC on esittänyt, että lämpötilan nousun rajaamiseksi alle kahteen asteeseen kasvihuonekaasupäästöjä tulisi teollistuneissa maissa leikata 20–35 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja 80–95 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Eurooppa-neuvosto sopi maaliskuussa 2007 yhteisestä, kaikkia jäsenmaita koskevasta tavoitteesta vähentää kasvihuonekaasujen päästöjä vuoteen 2020 mennessä 20 prosentilla vuoteen 1990 verrattuna. Tavoitetta voidaan tiukentaa 30 prosenttiin, jos Kööpenhaminassa saadaan joulukuussa 2009 aikaan uusi globaali ilmastosopimus. Eurooppa-neuvosto sitoutui maaliskui-

⁷ GOFREP, Gulf Of Finland Reporting

sessä tapaamisessaan myös lisäämään uusiutuvan energian osuuden 20 prosenttiin EU:n energiankulutuksesta ja biopolttoaineiden osuuden ajoneuvopolttoaineista 10 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi huippukokous asetti tavoitteeksi parantaa energiatehokkuutta viidenneksellä.

EU:n ilmasto- ja energiapaketti, jonka myötä Eurooppa-neuvoston sitoumukset tulivat oikeudellisesti velvoittaviksi, hyväksyttiin joulukuussa 2008. Ilmasto- ja energiapaketti käsittää neljä direktiiviä: päästökauppadirektiivin (ETS) uudistamisen, jäsenmaiden välisen taakanjako-päätöksen, direktiivin hiilen talteenotosta ja varastoinnista (CCS) sekä direktiivin uusiutuvista energiavaroista (RES). Taakanjako -päätöksen mukaan Suomen on vähennettävä päästökaupan ulkopuolella olevien toimialojen, kuten liikenteen, päästöjä 16 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2005. RES -direktiivin mukaan liikenteen biopolttoaineiden osuus tulee vuoteen 2020 mennessä kasvattaa 10 prosenttiin kaikissa jäsenmaissa.

Joulukuussa 2008 hyväksyttiin myös asetus sitovista raja-arvoista uusien henkilöautojen CO₂-päästöille. Tämän asetuksen mukaisesti uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt saavat vuonna 2015 olla korkeintaan 130 g/km, kun ne aikaisemmin ovat olleet noin 160 g/km. Lisäksi tavoitellaan 10 g/km lisävähennystä mm. biopolttoaineisiin, renkaihin ja kulutusmittareihin kohdistuvilla säädöksillä, jotka on tarkoitus valmistella vuoteen 2010 mennessä. Vuoden 2020 tavoitteeksi on asetettu raja-arvo 95 g/km. Komissiossa valmisteltiin syksyllä 2009 myös ehdotusta pakettiautojen vastaavanlaisiksi raja-arvoksi sekä uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen merkintädirektiivin muuttamiseksi.

Lentoliikenteen päästökauppadirektiivi hyväksyttiin kesällä 2008 ja tuli voimaan helmikuun alussa 2009. Direktiivin myötä ilmailun päästökauppa alkaa 1. tammikuuta 2012 sekä EU:n sisäisillä että EU:n ja kolmansien maiden välisillä lennoilla. Lentoliikenteen päästökauppadirektiivi saatetaan Suomessa voimaan lailla, jonka sisällöstä hallitus päätti lokakuussa 2009.

Keväällä 2009 hyväksyttiin direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä. Direktiivissä edellytetään, että hankintaviranomaiset, hankintayksiköt sekä tietyt liikenteenharjoittajat ottavat tieliikenteen moottoriajoneuvoja ostaessaan huomioon ajoneuvon elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset. Direktiivin kansallinen toimeenpano on Suomessa alkamassa.

Hallituksen ilmasto- ja energiastrategia valmistui marraskuussa 2008. Strategiassa on asetettu tavoitteet energiankulutuksen kääntämiselle laskuun sekä EU:n päästövähennystavoitteiden mukaiset tavoitteet hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä. Strategiassa on jaettu ei-päästökauppasektorin 16 prosentin päästövähennystavoite myös toimialojen kesken. Liikenteen päästöjä pitäisi vähentää noin 15 prosenttia siten, että liikenteen päästöt olisivat vuonna 2020 korkeintaan 11,4 milj. CO₂-ekvivalenttitonnia.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti maaliskuussa 2008 toimikunnan, jonka tehtävänä oli laatia ministeriölle ehdotus hallinnonalan ilmastopolitiikan toteutusohjelmaksi vuosille 2009–2020. Työ- ja elinkeinoministeriö asetti huhtikuussa 2008 toimikunnan laatimaan kaikkia hallinnonaloja koskevan energiatehokkuuden toimenpideohjelman samoin vuosille 2009–2020. LVM:n ilmastopoliittinen ohjelma ILPO valmistui maaliskuussa 2009. TEM:n energiatehokkuustoimikunnan mietintö valmistui kesällä 2009. LVM:n hallinnonalan toimenpiteet ilmastomuutoksen hillitsemiseksi ja siihen sopeutumiseksi sekä toimenpiteiden aiheuttamat kustannukset on yksilöity näissä dokumenteissa.

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

Keskeiset toimenpiteet

- Henkilöautokantaa uudistetaan siten, että uusien henkilöautojen päästöt vuonna 2020 saadaan EU-tavoitteiden mukaisiksi (164 g/km → 95 g/km) ja koko autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tasolta 180 g/km tasolle 138 g/km. Tavoitteen toteutuminen edellyttää kuluttajakäyttäytymistä ohjaavaa auto- ja ajoneuvoverotusta ja muuta vaikuttamista ihmisten autovalintoihin. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tiiviisti vuonna 2007 toteutetun verouudistuksen vaikutuksia autokantaan sekä toimii aktiivisesti, jos verotuksen taso osoittautuu riittämättömäksi. Lisäksi ministeriön hallinnonala kehittää ja toimeenpanee ajoneuvojen energiamerkintäjärjestelmän, panostaa järjestelmän näkyvyyteen sekä lisää muutoin ihmisten tietoisuutta autojen polttoaineen kulutuksen ja ilmastonmuutoksen välisistä suhteista.
- Liikenteen energiatehokkuutta parannetaan energiatehokkuussopimusrytyksissä ja liikenteessä muutoin. Tavoitteiden toteutumiseksi liikenne- ja viestintäministeriö hallinnonaloineen panostaa liikenteen energiatehokkuussopimusten markkinointiin ja seurantaan, taloudellisen ajotavan koulutukseen, energiatehokkuuden huomioimiseen hankinnoissa sekä älyliikenteen ratkaisuihin. Taloudellista ajotapaa edistetään toisaalta osana energiatehokkuussopimuksia (ammattikuljettajat), toisaalta taas osana liikkumisen ohjausta (henkilöautoilijat).
- Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvu ohjataan ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin siten, että vuonna 2020 tehdään 100 miljoonaa joukkoliikennematkaa ja 300 miljoonaa kävely- ja pyöräilymatkaa nykyistä enemmän. Tavoitteen toteutumiseksi panostetaan voimakkaasti maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla, suunnataan väyläinvestointeja joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä tukeviin kohteisiin, kehitetään joukkoliikennelainsäädäntöä, lisätään joukko- ja kevyen liikenteen taloudellista tukea, panostetaan joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan sekä organisoidaan ja rahoitetaan liikkumisen ohjausta sekä valtakunnan tasolla että suurilla kaupunki-seuduilla. Lisäksi laaditaan kansallinen kevyen liikenteen strategia.
- Tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikalla tuetaan ilmastotavoitteiden saavuttamista. Viestintäteknologian ja palveluiden sähköistämisen vaikutukset erityisesti liikenteen päästöihin selvitetään vuosien 2009–2011 aikana.
- Liikenteen taloudellisista ohjauskeinoista päätetään vuonna 2012.
- Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi toimitaan EU:ssa ja muissa kansainvälisissä yhteyksissä sen puolesta, että Kioton pöytäkirjan jälkeisellä päästöjen vähennyskaudella kansainvälinen lentoliikenne ja merenkulku (ns. bunkkeriöljyt) pyritään saamaan osaksi kansainvälisiä tai toimialakohtaisia päästövähennystavoitteita ja pyritään löytämään oikea markkinapohjainen ohjausmekanismi lentoliikenteen ja merenkulun päästöjen vähentämiseksi globaalitasolla.

3.5.2 Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Selvitykset ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on laadittu. Sopeutuminen on viety osaksi väylänpidon kehittämistä ja ylläpitoa.

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

Paitsi liikenteeseen itseensä, ilmastonmuutoksen vaikutukset kohdistuvat myös liikenteen vaatimaan infrastruktuuriin. Liikenneinfrastruktuurille aiheutuvia riskejä ovat esim. pakkas- ja suojajaksojen tiheästä vaihtelusta aiheutuva rakenteiden routiminen, säänvaihteluista aiheutuva tien- tai muiden pintojen jäätyminen, pohjaveden pinnan noususta aiheutuvat vaikutukset mm. penkereiden vakauteen sekä lisääntyneiden sademäärien aiheuttama eroosio rakenteissa.

Lämpimät talvet heikentävät sorateiden pinnan kantavuutta ja lisäävät näin tiestön painorajotusalttiutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön väylänpidosta vastaavat virastot ovat viime vuosien aikana tehneet selvityksiä ilmastomuutokseen sopeutumisesta eri liikennemuotojen osalta. Tiehallinnon esiselvitys ilmastomuutokseen sopeutumisesta tienpidossa valmistui vuonna 2007, Ratahallintokeskuksen selvitys radanpidon sopeutumisesta vuonna 2008 ja Merenkululaitoksen selvitys merenkulun sopeutumisesta vuonna 2009. Käytännön sopeutumistoimia ajatellen liikennesektori on melko hyvin varautunut sään aiheuttamiin häiriötilanteisiin liikenneturvallisuuden ja väylien kunnossapidon kannalta jo nykyisessä ilmastossa. Siten uudet ilmastomuutokseen sopeutumistoimet liittyvät erityisesti pitkän aikavälin suunnitteluun.

Keskeiset toimenpiteet

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

3.5.3 Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan.

Liikennemelulle ($L_{Aeq} > 55$ dB) altistuu Suomessa yhteensä lähes 0,9 miljoonaa asukasta. Ilman uusia meluntorjuntatoimia maanteiden ja rautateiden melualueilla asuvien määrä kasvaa. Uusien liikenneväylähankkeiden yhteydessä tehdään melusteitä, mutta tarvetta olisi rakentaa esteitä myös olevassa olevien väylien varteen. Kun rautateiden tavaraliikennettä nopeutetaan ja akselipainoja suurennetaan, radanvarren tärinähaitat pahenevat. Lentoliikennemelualueilla asuvien määrä on vähentynyt, mutta Helsinki-Vantaan meluselvityksessä arvioidaan, että lentoliikenteen kasvun johdosta päästöt kääntyisivät kasvuun vuonna 2015.

Ajoneuvojen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt ovat laskeneet. Hiukkaspäästöt kuormittavat kuitenkin vielä pitkään etenkin suurten taajamien ilmanlaatua. Teiden kulumisesta ja hiekoituksesta johtuva katupöly on edelleen etenkin keväisin merkittävä terveys- ja viihtyisyyshaitta.

Yleisistä teistä noin 10 prosenttia sijaitsee tärkeillä pohjavesialueilla. Kiireellisestä suojausta vaativille pohjavesialueille tarvitaan edelleen pohjavesisuojauksia.

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

Laivojen päästöt ilmaan ovat jatkossa yhä suurempi ongelma. Kansainvälisen merenkulkujärjestön puitteissa hyväksyttiin 2008 toimenpiteistä, joilla leikataan laivojen rikin- ja typen oksidipäästöjä. Polttoaineiden rikkipitoisuusrajaa lasketaan asteittain niin, että vuonna 2020 polttoaineiden rikkipitoisuus saa olla vain 0,5 prosenttia (vrt. nykyisin 4,5 prosenttia). Herkillä alueilla, kuten Itämerellä, rikkipitoisuutta leikataan vielä nopeammin niin, että jo vuonna 2015 edellytetään polttoaineiden rikkipitoisuuden laskemista alle 0,1 prosenttia. Vastaavalla tavalla typen oksidipäästöjä vähennetään laivojen moottoriteknologiaavaatimuksia kiristämällä niin,

että päästöt vähenevät jopa 80 prosenttia nykyisestä vuoteen 2020 mennessä. Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätökset on tarkoitus saattaa sitovina voimaan EY-lainsäädännön avulla.

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

Keskeiset toimenpiteet

- Meluntorjuntatoimenpiteitä tehostetaan. Melusteita rakennetaan sekä perustienpidon määrärahoilla että erillisinä projekteina. "Hiljaisen" asfaltin käyttöä edistetään.
- Ajoneuvojen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjä vähennetään pääosin EY-lainsäädännön mukaisesti.
- Selvitetään mahdollisuuksia edistää vanhan ajoneuvokannan päästöjen vähentämistä viemällä vanhaan kalustoon uutta teknologiaa (ns. retrofitting).
- Pohjavesien suojaustoimia jatketaan.
- Alusliikenteen päästöjä vähennetään kansainvälisen yhteistyön avulla. Tätä yhteistyötä tehdään kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, Itämeren suojelukomissiossa sekä EU-yhteistyönä. Panostetaan Itämeren suojelukomission vuonna 2007 hyväksymän Itämeren toimenpideohjelman täytäntöönpanoon.
- Lisätään meriliikenteen turvallisuustoimia sekä varaudutaan ympäristövahinkojen torjuntaan.
- Toimitaan aktiivisesti Itämeren suojelukomission⁸ vuonna 2007 hyväksymän Itämeren toimenpideohjelman toteuttamiseksi merenkulun osalta. Toimitaan aktiivisesti myös Itämeren tilaa parantavien Kansainvälisen merenkulkujärjestön instrumenttien toimeenpanemiseksi.
- Kehitetään merenkulun maksuja siten, että maksuissa huomioidaan myös ympäristövaikutukset.
- EU-tasolla vaikutetaan aktiivisesti komission liikenteen ulkoisten kustannusten sisäistämistä koskevien ehdotusten sisältöön ja käsittelyyn.
- Panostetaan T&K-toimintaan, jotta hallinnonalan toimet tukevat liikenteestä ihmisiin ja luontoon kohdistuvien haittojen vähentämistä.

3.6 Älykkään teknologian käyttöönotto

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

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

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

- *Väylänpidon ja liikennejärjestelmän tuottavuus* on kasvanut 10 prosenttia yleistä tuottavuuskehitystä enemmän.
- *Älyliikenteen avulla säästetään tieliikenteessä vuosittain 50 ihmishenkeä* eikä kaupallisessa meri-, lento- ja rautatieliikenteessä menetetä ihmishenkiä lainkaan.
- *Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt* ovat vähentyneet merkittävästi (arvo määritellään v. 2010, kun selvitykset ovat valmistuneet).
- *Yritysten logistiikkakustannukset* ovat kuljetusketjujen ja terminaalilogistiikan tehostumisen johdosta alentuneet lähelle tärkeimpien kilpailijamaiden tasoa.
- *Ruuhkautumisen aiheuttamat työmatkaliikenteen aikaviiveet* ovat vähentyneet suurilla kaupunkiseuduilla 20 prosentilla.

⁸ HELCOM, Itämeren suojelukomissio

- *Joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun osuus* matkojen määrästä on kasvanut 20 prosenttia.
- *Asiakkaat ovat tyytyväisiä* sujuviin matkoihin ja ovat hyvin informoituja matkansa kaikissa vaiheissa (vähintään 80 prosenttia tyytyväisiä).

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Vuoden 2009 lopussa valmistui kansallinen älyliikenteen strategia, jossa linjattiin älyliikenteen kehittäminen vuoteen 2020. Strategiassa on määritelty kehittämisen painopisteet ja toimenpideohjelma vuosille 2010–2015.
- Vuoden 2010 alussa annetaan valtioneuvoston periaatepäätös kansallisesta älyliikenteen strategiasta. Toteutusta ohjaamaan perustetaan älyliikenteen neuvottelukunta.
- Vuonna 2010 strategian toteuttamiseen on käytetty 12 miljoonaa euroa. Vuoden 2011 budjettiin älykkään liikenteen strategian toimenpideohjelman toteuttamiseen kohdennetaan 20 miljoonaa euroa. Toimenpideohjelman rahoitustarve vuosina 2010–2015 on 325 miljoonaa euroa.
- *Aktiivinen liikenneverkon operointi*
 - Minimoidaan häiriöiden vaikutukset ja estetään ennalta niiden syntymistä. Tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen ennakoitavuus ja luotettavuus kaikissa oloissa. Liikenneverkon ja liikenteen hallinnan palveluiden ajantasaisesta operoinnista huolehditaan 24/7-periaatteella. Aktiivisen operoinnin keskeisinä työkaluina ovat liikenteen ohjaus ja häiriötilanteiden hallinta. Operoinnin tärkeänä edellytyksenä ovat liikennejärjestelmän ajantasainen tilannekuva ja lyhyen aikavälin ennusteet kaikista liikennemuodoista.
 - Palvelujen pohjana on liikennemuodosta riippumatta ajantasainen tieto ajasta ja paikasta, liikennejärjestelmästä, sen tilasta ja häiriöistä. Tämä merkitsee liikenteen ohjaus-, hallinta- ja palvelujärjestelmien modernisointia kaikissa liikennemuodoissa.
 - Lentoliikenteessä valmistaudutaan EU:n yhteisen lentoliikenteen ja ilmatilan hallintajärjestelmän, SESAR:n, käyttöön ensi vuosikymmenen loppupuolella.
 - Merenkulussa toteutetaan EU:n meriliikenteen tietojärjestelmän (SafeSeaNet) kansallinen osuus sekä kehitetään meriliikenteen sähköisiä palveluja EU:n eMaritime-hankkeessa.
 - Resursseja ja osaamista kehitetään liikennejärjestelmän aktiivisen operoinnin vaatimusten mukaiseksi.
- *Liikkumisen taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönotto*
 - Liikenneministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisen ohjelman mukaisesti liikennemääriin ja kulkumuotojakautumiin varaudutaan vaikuttamaan suoran taloudellisen ohjauksen avulla, jos toimialan ilmastotavoitteita ei saavuteta muilla keinoilla. Tällaisia keinoja ovat esimerkiksi polttoaineverot ja tienkäyttömaksut. Päätös näiden keinojen käyttöönottoamisesta tehdään ohjelman mukaisesti viimeistään vuonna 2012. Ennen päätöksentekoa selvitetään liikenteen valtakunnallisen kilometriperusteisen hinnoittelun vaikutukset ja toteuttamisvaihtoehdot. Alueellisia maksujärjestelmiä toteutettaessa tulee ottaa huomioon valtakunnallinen yhteensopivuus. Tieliikenteen maksujärjestelmien tulee vuodesta 2012 lähtien olla myös EU-yhteensopivia.
- *Joukkoliikenteen palveluiden kehittäminen*
 - Valtakunnallinen joukkoliikenteen maksujärjestelmä uudistetaan mobiilipohjaiseksi. Ennen uudistamista yksinkertaistetaan tariffirakenteita ja lipputuotteita. Tavoitteena on 100 miljoonaa mobiilimaksettua matkaa vuonna 2015.
 - Langaton laajakaista toteutetaan kaikissa junissa ja busseissa keskeisillä runko-riteillä sekä kaikissa joukkoliikenteen terminaaleissa. Ajantasainen joukkoliikenteen

teen pysäkki-informaatio toteutetaan keskeisillä joukkoliikenteen laatukäytävillä ja suurilla kaupunkiseuduilla.

- Joukkoliikenteen liikennevaloetuuudet toteutetaan valtakunnallisesti yhtenäisellä tavalla suurilla kaupunkiseuduilla.

- *Turvajärjestelmät*

- Edistetään lainsäädännöllä ja kannustimilla tehokkaiden turvajärjestelmien käyttöönottoa ajoneuvoissa. Järjestelmät tukevat kuljettajaa auttamalla hallitsemaan ajonopeuksia ja rajoittamalla ajamista ajokyvyttömänä.
- Autojen EU –laajuinen automaattinen hätäviestijärjestelmä, eCall, otetaan käyttöön vaiheittain alkaen pilotoinnilla vuonna 2010. Järjestelmä vähentää liikenteessä kuolleiden määrää n. 5 prosentilla. Alkolukon pakollista käyttöä laajennetaan julkisen sektorin tilaamiin kuljetuksiin. Lähestyvistä junasta autoilijaa tasoristeyksessä varoitettava järjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain.
- Pistekohtaisen nopeusvalvonnan lisäksi lisätään matka-aikaan perustuvaa nopeusvalvontaa. Automaattista kameravalvontaa lisätään 1000 kilometriä vuoteen 2015 mennessä. Automaattivalvonnassa lisätään haltijavastuuta. Kuntien vastuuta automaattivalvonnassa lisätään.

- *Julkisen tiedon saatavuus*

- Varmistetaan julkisen sektorin tiedon maksuton tai edullinen saatavuus, jotta alan liiketoiminta edistyisi ja älykkään liikenteen tuotteille ja palveluille syntyisi toimivat markkinat.
- Ilmatieteen laitoksen toimintamenoihin osoitetaan 750 000 euroa maksuttomien säätietojen tuottamiseen.
- Viranomaisten keräämän tiedon luovuttamisesta ja hinnoittelusta laaditaan hallinnonalalle yhteinen politiikka.

3.7 Toimialan markkinat ja tuottavuus

3.7.1 Kuljetus- ja liikennemarkkinat

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus: Luodaan edellytykset kuljetus- ja liikennealan elinvoimaisuudelle ja terveelle kilpailulle. Liikenteen toimialan tuottavuus ja tehokkuus paranee

Rautateiden tavaraliikenne on avattu kilpailulle vuoden 2007 alussa. Palvelusopimusasetuksen tultua voimaan 3.12.2009 ei kansallisella lainsäädännöllä voida enää myöntää yksinoikeutta. Toimivaltaisena viranomaisena toimivat HSL ja liikenne- ja viestintäministeriö voivat kuitenkin tehdä sopimuksen rautatieliikennepalveluista enintään kymmeneksi vuodeksi suorahankintana.

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

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

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

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

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

Kauppalaivaston kehitys

	2000	2008
Alusten määrä	124	116
Bruttotonnit (milj. tonnia)	1,53	1,34
Keski-ikä	16	19,3
Kotimaisen tonniston osuus ulkomaan merikuljetuksista (prosenttia)	40,1	33

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Laaditaan *logistiikkastrategia ja kaikki liikennemuodot kattava kuljetusklusterin pitkän aikavälin elinkeinopoliittinen ohjelma* edistämään suomalaisen liikenneklusterin kilpailukykyä.
- Kuljetusmarkkinoiden sääntelyllä varmistetaan, että liikenteenharjoittajat tarjoavat turvallisia ja sujuvia liikennepalveluja.
- Hallitus edistää liikennealan sisämarkkinoita Euroopan unionissa. Tuetaan avointen ja syrjimättömien liikennemarkkinoiden kehittymistä. Rautatieliikennettä koskeva lainsäädäntö uudistetaan uuden yhteisölainsäädännön täytäntöönpanon yhteydessä.
- Ministeriö ja toimialan viranomaiset huolehtivat *rautatieliikenteen kilpailuedellytyksistä* suhteessa muihin liikennemuotoihin ja varmistavat tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet. Kartoitetaan rautateiden tavaraliikenteen tosiasialliset kilpailun esteet ja poistetaan ne, jotta kynnystä markkinoille tulon voidaan madaltaa. Lisätään läpinäkyvyyttä ja avoimuutta rautatieliikenteeseen liittyvissä toiminnoissa, muun muassa liikenteenohjauksessa ja alan koulutuksessa.
- Ministeriö selvittää rautateiden henkilöliikenteen kilpailuttamismahdollisuuksia ja vaikutuksia lähi- ja kaukoliikenteen osalta. Tavoitteena on, että pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen junaliikenne kilpailutetaan 2010-luvun loppupuolella.
- Pysytetään junien kaukoliikenteen osto nykytasolla. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Osakeyhtiön välillä on sopimus kaukoliikennepalvelujen ostosta vuosille 2007–2011. Junaliikenteen ostoilla tyydytetään tarpeelliseksi arvioituja alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti. Junien kaukoliikenteen ostotarpeen arvioidaan säilyvän nykytasolla vuoden 2011 jälkeen.
- Ministeriö jatkaa neuvotteluja Venäjän liikenneministeriön kanssa uudesta rautateiden yhdysliikennesopimuksesta. Nykyisen yhdysliikennesopimuksen rakenne uudistetaan ja uusi sopimus valmistellaan vastaamaan muun muassa perustuslain vaatimuksia ja Suomen EU-jäsenyyssvelvoitteita.

- Suomen ja yhteisön ulkopuolisten valtioiden välistä *lentoliikennettä* säätelevät pääosin kahdenväliset lentoliikennesopimukset, joissa usein rajoitetaan molempien sopimuspuolten liikennöintioikeuksia. Tavoitteena on liberalisoida sopimuksia hallitusti siten, että lentoyhtiöiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja kilpailuolosuhteet turvataan.
- *Kaupparenkulun tarvitsema jäänmurtopalvelu turvataan pitkäjänteisesti*, jotta jäänmurtopalvelujen hankintaan saadaan tätä kautta vakautta ja jatkuvuutta. Jäänmurtopalvelujen hankintaa kehitetään ottaen huomioon merikuljetusten sujuvuus sekä palvelun tuottajien osaaminen. Luodaan edellytykset tehokkuuden ja tuottavuuden lisäämiselle ja uusille toimintamalleille.
- Tarkastelukauden aikana toteutetaan vuoden 2008 budjettiriihessä tehty päätös tonnistoron tarkistuksesta (VM). Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta annettua lakia koskevat muutokset (LVM ja TEM) on toteutettu syksyllä 2009, eikä tällä hetkellä ole välitöntä tarvetta laivojen miehityskustannuksia alentavan tuen lisäämiseksi. Suomalaisten lastialusten kilpailukykyä parantaa osaltaan myös työmarkkinajärjestöjen hyväksymä sopimus siitä, millä ehdoilla ulkomaista EU:n ulkopuolista työvoimaa voidaan käyttää suomalaisilla aluksilla. Lähimerenkulun toimintaedellytysten edistämiseksi tuetaan komission ehdotusta esteettömästä eurooppalaisesta meriliikennealueesta.
- *Saariston yhteysalusliikennepalveluista* käynnistetään hankintaohjelma, joka perustuu kehitettyyn yhteysalusliikenteen reittien palvelutasoluokitukseen. Hankintaohjelman avulla tehostetaan toimintaa ja luodaan alalle toimivat markkinat.
- *Linja-autoliikenteessä* jatketaan hallittua kilpailun lisäämistä.
- Uusi *taksiliikennelaki* tuli voimaan 1.8.2007. Ministeriö on alusta asti panostanut lain valvontaan ja seurantaan tavanomaista enemmän paitsi kehittämällä lupaviranomaisia varten uusia menetelmiä, myös puuttamalla aktiivisesti seurannassa ilmenneisiin epäkohtiin. Näitä ovat olleet muun muassa ajojen keskittyminen kuntakeskuksiin. Tähän puututtiin lainmuutoksella, joka tuli voimaan 1.7.2009. Ministeriö panostaa jatkossakin tavanomaista enemmän lain valvontaan ja seurantaan.

3.7.2 Väylänpidon markkinat

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

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

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

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

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

Liikenneinvestointien rahoituksessa *budjettirahoitus* on pääasiallinen tapa kaikissa maissa. Suomen budjetointiperiaatteiden mukaisesti hankkeelle myönnetään valtuus ja määrärahat mitoitetaan hankkeen ajoituksen mukaisesti. *Elinkaarimallissa* valtio ostaa väyläpalvelut tietyllä

tä yhteysväliä sopimuskauden aikana. Malliin liittyy yleensä suuri investointi. *Jälkirahoitusmalli* sopii esimerkiksi kaivoshankkeisiin liittyviin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin. Osa kaivoshankkeista sijaitsee paikoissa, joissa ei ole olemassa riittävää liikenneinfrastruktuuria. Osassa hankkeista kuljetusmäärät ovat merkittäviä ja ne tulevat tarvitsemaan sekä maantietettä raidekuljetuksia. Lisäksi satamissa tullaan tarvitsemaan investointeja. Liikennepoliittisessa selonteossa on esitetty mahdollisuus kuntien tilapäisrahoitukseen. Kunta maksaa investoinnin hankkeen rakentamisaikana ja valtio maksaa menot takaisin hankkeen valmistuttua korottamana.

Keskeiset toimenpiteet

- Maa- ja vesirakentamisan tuottavuutta parannetaan kehittämällä hankintoja, jotka mahdollistavat paremmin innovatiivisuuden ja tehokkuuden. Erityisesti keskitytään työmaiden tuottavuuden ja tehokkuuden parantamiseen.
- Merenmittauksen, vesiväylien hoidon sekä kanavien käytön ja kunnossapidon palveluiden markkinoita avattaessa turvataan näiden alojen erikoisosaaminen.
- Kehittämisen- ja korvausinvestointihankkeet toteutetaan markkinatilanteen ja kohteen kannalta sille parhaiten soveltuvalla toteutusmuodolla.

3.8 Esitys kehysten tarkistamiseksi

Varmistetaan käynnissä olevan Seinäjoki–Oulu ratahankkeen tehokas toteuttaminen.

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

Seinäjoki–Oulu rataosan palvelutason parannushankkeella sekä Kokkola–Ylivieska kaksoisraidehankkeella saavutetaan henkilöliikenteessä nopeuden nosto Seinäjoen ja Ylivieskan välillä tasolle 160–200 km/h junatyypistä riippuen ja tavaraliikenteen akselipainojen korotus koko välillä 25 tonniin nopeudella 80–100 km/h. Lisäksi parannetaan rataosan välityskykyä.

Vuoden 2007 talousarviossa myönnettiin sopimusvaltuutta hankkeen I-vaiheen osalle 110 milj. euroa. Vuonna 2009 VR Yhtymä Oy rahoittaa hanketta 40 milj. eurolla. Vuoden 2009 toisessa lisätalousarviossa myönnettiin 40 milj. euron lisävaltuus ja vuoden 2010 talousarvioesityksessä määräraha.

Hankkeen kustannusarvio on yhteensä 550 milj. euroa, josta I vaihe on 200 milj. euroa ja II vaihe 350 milj. euroa. Seinäjoki–Oulu palvelutason parantamishanke kestää kehysrahoituksella 15–20 vuotta. Kustannustehokas toteutus edellyttää vuosittain rahoitusta alla olevan taulukon mukaisesti.

Esitys kehylisäykseksi	Milj. euroa			
	2011	2012	2013	2014
<i>31.10.78 Eräät väylähankkeet</i>				
Seinäjoki–Oulu ratahankkeen tehokas toteuttaminen	-	+80	+75	+60

4 LIIKETOIMINNAN OHJAUS

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

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on vuoden 2010 alusta lukien toiminut kolme uutta valtionyhtiötä Finavia Oyj, Arctia Shipping Oy ja Merenkulkulaitoksen tuotantotoiminnasta eriytetty Meritaito Oy sekä Luotsausliikelaitos. Luotsausliikelaitoksen toimintojen saattaminen yhteismarkkinakelpoisiksi toteutetaan suunnittelukauden aikana.

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

Osakeyhtiöiden omistajaohjausta koskevat hallinnointiperiaatteet on uudistettu. Omistajaohjausta koskevat menettelyt on uudistettu osakeyhtiöihin sovellettaviksi ja samalla luovutaan liikelaitoksiin liittyvistä hallinnollisista ohjauskeinoista ja rajoitteita. Omistajaohjauksessa korostetaan kuitenkin strategisten linjausten merkitystä ottaen huomioon yhteiskunnalliset ja liiketaloudelliset tavoitteet.

Liikelaitoksessa valtio asettaa omistajaohjauksellaan vuosittain palvelu- ja toimintatavoitteet, lainanoton ja investointien enimmäismäärän sekä tulos- ja tuloutustavoitteet. Liikenne- ja viestintäministeriö toteuttaa liikelaitosten ohjausta *corporate governance* -ohjeistuksen sekä ministeriössä hyväksytyjen omistajaohjausperiaatteiden mukaisesti.

Ministeriö edellyttää osakeyhtiöiltään ja liikelaitokseltaan kannattavuutta niin, että ne pystyvät investoimaan strategiseen kasvuun säilyttäen rahoitusrakenteensa terveenä sekä täyttävät tulos- ja voitonjakotavoitteet. Ministeriön tavoitteena on pitkäjänteinen tuloskehitys, josta voidaan kuitenkin tilapäisesti poiketa yhteiskunnallisen vaikuttavuuden vuoksi.

Voitonjakotavoite on noin 50 % liikelaitosten tuloksesta ja osakeyhtiöiden osingonjaon osalta erikseen määriteltävällä tavalla. Voitontuloutusta tarkastellaan kuitenkin aina liikelaitos- ja osakeyhtiökohtaisesti.

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

Finavia Oyj:n (ent. Ilmailulaitos) liikevaihto on lentoliikenteen voimakkaan kasvun vuoksi viime vuosina kasvanut nopeasti. Liikenteen kasvu on kuitenkin taittunut ja kääntynyt laskuun. Ilmailulaitos toteuttaa runsaan kahden vuoden määräaikaiset hinnanalennukset syksystä 2009 vuoden 2011 loppuun. Omistajaohjauksella varmistetaan, että Ilmailulaitoksen kasvuun ja investointeihin liittyvät riskit ovat hallittavissa.

Arctia Shipping Oy:n (ent. Varustamoliikelaitos) palveluihin liittyvät markkinariskit ovat kasvaneet. Palveluiden tuottaminen taloudellisesti ja kilpailukykyinen liiketoiminta korostuvat. Liiketoiminnan ohjauksen keinoin varmistetaan, että Varustamoliikelaitoksen toiminta sopeutuu vastaamaan muuttunutta toimintaympäristöä.

Meritaito-yhtiön (MKL:n sisäisestä tuotannosta eriytetty yhtiö) toimialana on vesiväylien hoito, kanavien käyttö ja kunnossapito, ympäristövahinkojen ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvät tehtävät, vesirakentaminen, suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut, merenmittaus sekä muut ve-

siväyliin ja vesirakentamiseen liittyvät tehtävät. Kilpailun avaamisohjelmaa toteutetaan siten, että kilpailu on avattu suunnittelukauden puoliväliin mennessä.

Luotsausliikelain toimintaan vaikuttaa suunnittelukaudella merkittävästi toimialalain-säädännön vireillä oleva muutokset. Liikelain haasteena on toiminnan aktiivinen kehittäminen sekä kustannustehokkuuden lisääminen alentuneessa kysyntätilanteessa. Omistajaohjauksella varmistetaan sopeutuminen toimintaympäristön muutoksiin.

Keskeiset toimenpiteet

- Vakiinnutetaan osakeyhtiöihin sovellettavat hallinnointimenettelyt.
- Osakeyhtiöille asetetaan omistajaohjaustavoitteet.
- Varmistetaan liikelain omistajaohjaus.

5 HALLINNONALAN OHJAUS

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

Toiminnan yhteiskunnallinen vaikuttavuus ja tuloksellisuus edellyttävät huipputason asiantuntemusta ja innovatiivisuutta sekä hallinnonalalle yhtenäisiä toimintatapoja ja tarkoituksenmukaisia rakenteita.

5.1 Ohjauksen kehittäminen

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan liikenteen toimialan toimintaa on uudistettu siten, että kokonaisvaltainen liikennepolitiikan valmistelu ja toteutus terästyy, asiakkaiden matka- ja kuljetusketjujen tarpeet voidaan nykyistä paremmin ottaa huomioon sekä voimavaroja kohdentaa tehokkaammin ja vaikuttavammin liikennejärjestelmän ongelmien (ruuhkautuminen, onnettomuudet, ympäristöhaitat ym.) poistamiseen ja järjestelmän laadun parantamiseen. Uudistuksen tavoitteena on ollut hallinnon tuottavuuden parantaminen toimintoja yhdistämällä ja parhaita käytäntöjä hyödyntämällä. Virastojen uusi rakenne turvaa laaja-alaisen liikennejärjestelmäosaamisen ja riittävät tukiresurssit.

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

Liikennehallinnon virastouudistusten yhteydessä on sovittu yhteensä 245 henkilötyövuoden siirtämisestä Lappeenrantaan ja Rovaniemelle vuoteen 2015 mennessä. Työtehtävien siirtäminen näille paikkakunnille on käynnistynyt heti Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston aloitettua toimintansa. Kahdeksaakymmentä henkilötyövuotta vastaavalta osin alueellistaminen toteutetaan vuoden 2013 loppuun mennessä. Tehtävien siirtäminen tapahtuu pääosin eläköitymisten ja niitä seuraavien uusrekrytointien myötä nykyisen henkilöstön muuttohalukkuuden ollessa vähäistä. Liikenteen hallinnonalan virastoissa johtaminen ja esimiestyö ovat erityisen haasteen edessä suunniteltujen alueellistamistoimenpiteiden käynnistytessä.

Merenkululaitoksen merenmittaus- ja väylätuotanto eriytettiin vuoden 2010 alussa perustettuun valtionyhtiöön. Eriyttämisessä valtion budjettitaloudesta siirtyi 280 henkilötyövuotta perustettavan yhtiön palvelukseen.

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

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

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

Keskeiset toimenpiteet

- Uudistetaan ja vahvistetaan virastojen strategista ohjausta vastaamaan liikennehallinnon virastouudistuksen jälkeistä tilannetta siten, että ohjaustoiminnoissa on selkeät roolit ja tehtävät ja ohjaus on ammattimaista ja johdonmukaista. Ohjaus perustuu selkeisiin yhdessä hyväksytyihin periaatteisiin, määriteltyihin foorumeihin kolmella tasolla, kumppanuuteen ja valtionhallinnon yhteisesti käytössä olevaan formaaliin ohjausjärjestelmään.
- Ministeriön roolia hallinnon alan strategisena toimijana vahvistetaan. Ministeriössä kiinnitetään erityistä huomiota ohjauksen riittäviin resursseihin ja ammattitaitoon. Ohjauksesta laadittu käsikirja on uudistettu ennen suunnitelmakauden alkua ja sen toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan huolellisesti.
- Yhteiskunnallisen vaikuttavuustavoitteita ja niistä johdettavia mittareita kehitetään. Mittaristoa otetaan käyttöön sitä mukaa kun tarvittavat indikaattorit ja niiden edellyttämä tiedonkeräysjärjestelmä on käytettävissä. Tavoitteena on, että uusi mittaristo on käytössä kokonaisuudessaan vuoden 2014 talousarviossa.
- Uusille liikennehallinnon virastoille siirretään ministeriöstä operatiivisia koko liikennejärjestelmää koskevia toimeenpano-, tutkimus- ja kehittämistehtäviä.
- Suunnittelukauden alkuun mennessä toteutetaan Viestintäviraston arviointi. Tavoitteena on kehittää viraston toimintaa modernina tietoyhteiskuntaviranomaisena sekä parantaa viraston tulosohtoa. Toteutetun Viestintäviraston arvioinnin perusteella kehitetään viraston toimintaa.
- Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston neuvottelukuntien työskentely vakiinnutetaan.

5.2 Muu rakenteiden ja toiminnan kehittäminen

Hallinnonalan rakenteiden uudistuessa panostetaan erityisesti johtamiseen ja esimiestyöhön liittyvien taitojen kehittämiseen. Riittävän osaamisen säilyttämisestä organisaatiossa huolehditaan nykyisen henkilöstön osaamista kehittämällä, rekrytoinneilla sekä asiantuntijapalveluita ostamalla. Ministeriön, virastojen ja laitosten yhteistyötä kehittämällä hyödynnetään hallinnonalan sisäistä osaamista. Hallinnonalalla seurataan säännöllisesti henkilöstön työtyytyväisyyttä ja työhyvinvointia sekä esimiestyötä. Virastoilla ja laitoksilla on käytössään kannustavat palkkausjärjestelmät.

Kehittyneet ja monipuoliset markkinat suosivat entistä laajempien palvelukokonaisuuksien hankintaa ja tarjoaa mahdollisuuden siirtää aiemmin virastoissa ja laitoksissa hoidettuja tehtäviä palveluntoimittajille. Hankinnoissa pyritään edelleen lisäämään yhteishankintojen käyttöä ja panostamaan hankintatoimen tehostamista tukevan tietojärjestelmän käyttöönottoon valtion hankintastrategian mukaisesti. Valtion neljän talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen yhdistyminen yhdeksi valtion palvelukeskukseksi sekä suunnittelukauden aikana tapahtuva valtion yhteisen talous- ja henkilöstöhallinnon tietojärjestelmän käyttöönotto vaikuttavat merkittävästi hallinnonalan tukitoimintojen organisointiin. Uudistuvat rakenteet ja modernin teknologian täysimääräinen hyödyntäminen mahdollistavat tehtävien resurssoinnin tarkoituksenmukaisesti tehtäväkokonaisuuksiin sekä paremmat mahdollisuudet henkilöstön osaamisen jatkuvaan kehittämiseen siten, että ydintoiminnoille pystytään takaamaan laadukkaat ja riittävät tukipalvelut.

Tutkimuksen ja kehittämisen osalta toteutetaan hallitusohjelman sekä valtion tiede- ja teknologianeuvoston linjausten mukaiset toimet, joilla tuetaan hallinnonalan strategioiden, toiminnan tuottavuuden, tuotteiden ja palveluiden laadun sekä henkilöstön osaamisen kehittämistä.

Ministeriön strategisia tehtäviä tukeva kehittäminen ja virastoissa tehtävän tutkimus- ja kehittämistyön koordinaatio säilyy ministeriössä. Uudistuksen yhteydessä jämäköitetään hallinnonalan sisäistä ja lisätään kansallista yhteistyötä sekä kansainvälisen tutkimus- ja kehittämistoiminnan tulosten hyödyntämistä. Hallinnonalan sisäisen ja kansallisen T&K -yhteistyön sekä hankintamenettelyjen kehittämisen avulla siirrytään laajempiin hankekokonaisuuksiin, jotka edistävät pitkäjänteisen osaamisen ja osaamiskeskittymien kehittämistä Suomessa.

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

Keskeiset toimenpiteet

- Lisätään suunnittelukaudella panosta hallitusohjelman mukaiseen liikennesektorin tutkimus- ja kehitystoimintaan. Logistiikan tutkimuksen ohella panostetaan erityisesti liikenteen telematiikkaa hyödyntävien ohjaus- ja tietopalveluiden kehittämiseen.
- Selvitetään käyttöperusteisten liikenteen hinnoittelumallien käyttöönottoa ja älykkäiden tiemaksujärjestelmien kokeilua.
- Kehittämistoimia suunnataan liikenteelle asetettujen energiansäästö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamisen tukemiseen.
- Arjen tietoyhteiskuntaohjelman keskeiset toimenpiteet suunnataan tietoyhteiskunnan infrastruktuurin, innovaatioympäristön sekä viestintämarkkinoiden kehittämiseen.
- Liikenne- ja viestintäministeriö sitoutuu sektoritutkimuksen neuvottelukunnan koordinoimien ohjelmien rahoitukseen.
- Kehitetään henkilöstösuunnittelua ja osaamista tuloksellisuuden turvaamisen resurssistrategian mukaisesti.
- Hallinnonala toimii suunnitelmallisesti ja monipuolisin toimenpitein ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja ilmastonmuutoksen sopeutumiseksi.
- Hallinnonalan varautumisen ja kriisijohtamisen valmiustasoa tehostetaan ja kehitetään huomioiden hallinnonalan virastouudistus ja aluehallintouudistus.
- Hallinnonalan virastot ja laitokset määrittelevät tarvittavat varautumiseen liittyvät toimenpiteet toimialallaan. Virastojen ja laitosten tulee myös arvioida ja toteuttaa tietoturvallisuuden varmistamiseen liittyvät toimenpiteet ottaen huomioon valtiovarainministeriön ohjauksessa toteutettavien tietoturvallisuuden varautumishankkeen ja tietoturvaso-hankkeen tavoitteet ja periaatteet.
- Suunnittelukauden alussa otetaan käyttöön sähköinen tilausten hallintajärjestelmä, jonka avulla hankintatoimen tehostamista jatketaan.
- Hallinnonalan matkustusstrategian täytäntöönpanoa tuetaan ja seurataan.
- Hallinnonalalla siirrytään asteittain sähköiseen asianhallintaan ja arkistointiin sekä edistetään tietojärjestelmiä metatietoja kehittämällä ja yhtenäistämällä.
- Hallinnonalalla toteutetaan valtionhallinnon tietohallintostrategian mukaisia kehittämistoimenpiteitä. Niillä tuetaan tietohallintotoimintojen sekä -ratkaisujen tuottavuutta ja vaikuttavuutta, kytketään tietohallinnon ohjaus kiinteämmin toiminnan ja talouden suunnitteluun sekä tulosohjaukseen, edistetään yhteisiä hankkeita sekä palveluiden hankintaa ja arvioidaan vaihtoehtoisia tietohallintopalveluiden tuottamismuotoja.
- Hallinnonalan tietohallinnan infra- ja järjestelmärakenteita yksinkertaistetaan ja kehitetään siten, että tiedonhallinnan kustannustehokkuus parane.


5.3 Tuottavuustoimenpiteiden henkilöstövaikutukset


Ministeriö on sitoutunut vuosien 2006 ja 2009 kehyspäätöksissä vahvistettuihin henkilöstön vähentämistavoitteisiin osana valtionhallinnon tuottavuusohjelmaa. Tavoitteena on vähentää vuoteen 2015 mennessä yhteensä 14 445 henkilötyövuotta valtion virastoista ja laitoksista. Tavoitteen saavuttamista edesauttaa suurten ikäluokkien eläkkeelle siirtyminen, jonka on arvioitu olevan korkeimmillaan vuosina 2011 ja 2012.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan henkilöstön vähentämistavoite on 694 henkilötyövuotta. Tavoiteluvussa on otettu huomioon aluehallinnon uudistamisesta sekä Merentutkimuslaitoksen toimintojen uudelleen järjestämisestä aiheutuvat tuottavuustavoitteiden siirrot hallinnonalojen välillä.

Tuottavuustoimenpiteiden htv-vaikutukset liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vuosina 2007–2015.⁹

	VÄHENNYKSET (htv)										Yhteensä
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot											
Liikenne- ja viestintäministeriö	-3	-3	-1	0	0	0	0	0	0	0	-7
10. Liikenneverkko											
Väylävirasto				-146	-36	-11	-14	-13	-8		-551
				-160	-1						
Tiehallinto	-60	-5	-39								
Ratahallintokeskus	-1	0	0								
Merenkululaitos	-29	-14	-14								
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta											
Liikenteen turvallisuusvirasto				-1	-2	0	0	0	0		-46
Ajoneuvohallintokeskus	-4	-2	-3								
Rautatievirasto	0	-35	+1								
Ilmailuhallinto	0	0	0								
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen											
Viestintävirasto	-2	-1	-1	-1	-2	0	-11	-1	0		-19
50. Tutkimus											
Ilmatieteen laitoks	-6	-6	-7	-8	-10	-6	-10	-8	-7		-69
			-1	-							
Merentutkimuslaitos	-1	-1									-2
Vähennykset yhteensä	-106	-67	-65	-316	-51	-17	-35	-22	-15		-694

 Vanhat tuottavuustoimenpiteet 2007–2011 (kehyspäätös 23.3.2006)

 Uudet tuottavuustoimenpiteet 2009–2015 (kehyspäätös 26.3.2009)

5.4 Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö

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

Viestintä ja sidosryhmätyö kytketään entistä kiinteämmäksi osaksi tulosohtoa, asioiden valmistelua ja toimintaprosesseja. Viestinnän toimintoja kehitetään niin, että ne tukevat parhaalla mahdollisella tavalla ministeriön ja hallinnonalan strategisia tehtäviä. Viestinnän keinojen valinnassa kiinnitetään erityistä huomiota vaikuttavuuteen ja vuorovaikutteisuuteen.

Hallinnonalan organisaatiomuutokset edellyttävät hyvää ja ammattitaitoista muutosviestintää sekä johdon sitoutumista muutosten läpivientiin tiiviissä vuorovaikutuksessa henkilöstön ja sidosryhmien kanssa. Ministeriö tukee toimillaan hallinnonalan muutosten läpivientiä hallitusti ja vuorovaikutteisesti.

Keskeiset toimenpiteet

- Ministeriössä ja hallinnonalalla jatketaan verkkoviestinnän ja sähköisten julkaisukanavien kehittämistä niin, että hallinnonalan organisaatioiden verkkopalvelut kuuluvat valtionhallinnon verkkopalveluiden kärkeen.
- Konsernimaista ajattelua vahvistetaan tiivistämällä viestintäyhteistyötä hallinnonalalla. Viestinnässä ja sidosryhmätyössä lisätään yhteistyötä vaikuttavuuden ja tuottavuuden parantamiseksi. Lisätään viestinnän yhteisiä hankkeita esimerkiksi kampanjoinnissa, tutkimuksessa ja viestinnän kehitystoiminnassa.
- Lisätään vuorovaikutteisuutta ja tiedottamista hallinnonalan sisällä viestinnän hyvistä käytännöistä.

⁹ Ilmatieteen laitoksen vuoden 2010 uusista htv-vähennystavoitteista (-9 htv) on siirretty vuodelle 2012 2 htv, 2013 2 htv, 2014 3 htv ja 2015 2 htv.

- Selvitetään mahdollisuuksia tiettyjen viestinnän erikoisalueiden osaamisen keskittämiseen johonkin hallinnonalan virastoista niin, että osaaminen olisi kaikkien virastojen käytettävissä yhdessä luoduilla periaatteilla. Tällaisia viestinnän erikoisalueita voisivat olla esimerkiksi verkkoviestinnän tekniikkaan ja hankintaan, viestintäkampanjointiin ja julkaisutoimintaan liittyvä osaaminen.

5.5 Toimitilat

Liikennehallinnon virastojen toiminta järjestyy uutta rakennetta vastaaviin toimitiloihin suunnittelukauden alussa. Perustettujen uusien virastojen toimitilat sijaitsevat valtion toimitilastrategian linjausten mukaisesti kalleimman keskusta-alueen ulkopuolella. Toimivat työskentelytilat moderneine viestintäyhteyksineen parantavat työn tehokkuutta ja alentavat kustannuksia. Toimitilojen järjestäminen uusien virastojen alueellistettaville toimintoille Rovaniemellä ja Lappeenrannassa on käynnissä yhteistyössä valtion muiden toimijoiden ja kaupunkien kanssa synergiaetujen saamiseksi. Osin siirrettävät toiminnot voivat vaatia uudisrakentamista. Suunnittelukaudella päättyy Viestintäviraston vuokrasopimus Ruoholahdessa. Hallinnonalan virastojen sijoittumista tarkastellaan kokonaisuutena.

Uusien virastojen poikkeusolojen suojatilarive selvitetään. Samalla selvitetään nykyisten virastojen sekä tiepiirien käytössä olevien suojatilojen tuleva käyttö ottaen huomioon myös 1.1.2010 aloittavien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne- ja infrastruktuuritoimialojen kyseiset tarpeet.

5.6 Esitys kehysten tarkistamiseksi

1) Suurteholaskennan uusiminen

Suurteholaskennan uusimishankkeessa uusitaan ja kehitetään Ilmatieteen laitoksen sää- ja ilmastomallinnuksen sekä muun mallilaskennan ja meteorologisen tuotannon vaatimaa laskenta-kapasiteettia. Hankkeen toteutus turvaa laitoksen turvallisuuspalvelujen ja niiden asiakkaiden edellyttämän konekapasiteetin ja kattaa lisääntyneen laskentakapasiteettitarpeen lakisääteiset turvallisuusvaatimukset huomioiden. Ilmatieteen laitoksen toiminta on täysin riippuvainen suurteholaskentakapasiteetista ja tämän vuoksi hanke on erittäin merkittävä laitoksen toiminnan jatkuvuuden ja laadun turvaamisessa. Kustannustehokas suurteholaskenta edellyttää keskimäärin 3-4 vuoden välein tapahtuvaa uudistamista. Vuoden 2013 kuluessa nyt käytössä oleva laskenta-alusta on elinkaarensa loppuvaiheessa. Vuoden 2013 jälkeen vanhentuvan laskentakapasiteetin ylläpitokulut myös kasvavat merkittävästi. Laskentakapasiteetin kehittyminen ja lisääntyminen uudistamishankkeen myötä tuottaa parempia palveluita ja sääennusteita sekä tehostaa mm. ilmastomallinnusta. Hankkeen läpiviennillä mahdollistetaan myös Ilmatieteen laitoksen säilyminen edelläkävijöiden joukossa innovatiivisten sääpalvelutuotteiden kehittäjänä maailmassa. Hanke edellyttää kertaluonteista 2,3 miljoonan euron lisäystä vuodelle 2013.

Esitys kehylisäykseksi	Milj. euroa			
	2011	2012	2013	2014
31.50.01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot				
Suurteholaskennan uusiminen			+2,3	

2) Tutkajärjestelmän uudistaminen

Ilmatieteen laitoksen tutkaverkosto muodostuu nykyisin kahdeksasta tutkasta. Tutkahavaintopalvelu kattaa lähes koko Suomen aivan pohjoisinta Suomea lukuun ottamatta. Tutkaverkossa suurimmat katveet ovat Itä- ja Keski-Suomessa. Keski-Suomessa katve häittää pääasiassa lentoliikennettä, Itä-Suomessa taas teiden kunnossapitoa sekä idästä ja kaakosta lähestyvien säärintamien havainnointia. Tutkien keskinäisen korvaavuuden kannalta keskeisessä asemassa on Keski-Suomi. Tutkaverkoston tuottaman tutkatiedon laatua on tarkoitus edelleen kehittää. Keskeiset lentoliikenteen ja maantieliikenteen turvallisuus- ja ylläpitopalvelut perustuvat tutkaverkoston. Nykyinen tutkajärjestelmä on herkkä vioille, ja nämä vaarantavat yhteiskunnan toiminnan kannalta keskeisten palvelujen tuottamisen. Täydentämällä nykyistä tutkaverkkoa

neljällä lisätutkalla voidaan luoda järjestelmä, jossa yhden tutkan toimintahäiriöt eivät vaaranna tärkeiden palvelujen tuottamista.

Säätutkaverkoston perustuvat sääpalvelut luovat perustan erilaisille älykkäille sääturvallisuuspalveluille. Erityisesti vaarallisimmat tieliikenteen kelitilanteet ja ilmailulle hankalimmat sääilmiöt havaitaan ja ennakoidaan nimenomaan säätutkilla. Säätutkaverkoston uusintaa jatketaan tavoitteena saada koko vanhentuva tutkaverkoston teknologia uusittua suunnittelukauden aikana. Uusi säätutkateknologia mahdollistaa erilaisten lumi-, räntä-, rae- ja vesisateiden lisäksi mm. hyönteisten ja lintujen sekä tuulien havainnoinnin entistä paremmin. Parantuva havaintojen tarkkuus ja laajentuva mitattavien sääilmiöiden määrä mahdollistaa erityisesti lentoliikenteen ja tieliikenteen turvallisuuspalvelujen laadun merkittävän kehittämisen. Hankkeella on siten suora yhteys ilmailun ja tieliikenteen turvallisuuden paranemiseen. Muita hyötyjiä ovat mm. puolustusvoimat, rajavartiolaitos sekä pelastustoimi.

Esiteitys kehyslisäykseksi	Milj. euroa			
	2011	2012	2013	2014
<i>31.50.01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot</i>				
Tutkajärjestelmän uudistaminen		+2,0	+2,0	+2,0

6 RAHOITUS JA OMAISUUS

6.1 Rahoitus

Hallinnonalalle esitetään peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 1 753 miljoonaa euroa/vuosi (ilman arvonnlisäveromenoja) ja kehusehdotuksen mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 1 810 miljoonaa euroa/vuosi (ilman arvonnlisäveromenoja).

Määrärahat (milj. euroa)	2011	2012	2013	2014
Hallinnonalan peruslaskelma (ilman ALV)	1 735	1 810	1 865	1 600
Hallinnonalan kehyslaskelma (ilman ALV)	1 736	1 894	1 946	1 664

Peruslaskelma

Liikenne ja viestintä 2014 -suunnitelman peruslaskelman pohjana ovat valtioneuvoston 26.3.2009 antama kehyspäättös, jota on tarkistettu ottaen huomioon vuoden 2009 lisätalousarviot, vuoden 2010 talousarvioesitykseen sisältyvät kertaluonteiset päätökset sekä hallituksen muutoin tekemät ratkaisut.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan peruslaskelma jakaantuu seuraavasti:

Määrärahat (milj. euroa)	2011	2012	2013	2014
Hallinto ja toimialan yhteiset menot	384	406	423	332
Liikenneverkko	1 405	1 479	1 534	1 268
Liikenteen turvallisuus ja valvonta	40	40	41	41
Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	206	206	206	206
Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	19	20	19	20
Tutkimus	41	40	40	39

Kehusehdotus

Liikenneverkkojen, viestintäpalvelujen ja -verkkojen sekä viestinnän tukemisen ja tutkimuksen osalta ministeriö esittää myös kehusehdotuksen. Kehusehdotuksen yksityiskohtaisemmat perustelut on esitetty luvuissa 2.7, 3.8 ja 5.6.

6.2 Omaisuuus

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan omaisuus oli vuoden 2008 lopussa noin 18,9 miljardia euroa. Vuoden 2009 lopussa omaisuuden arvioidaan olevan 19,4 miljardia euroa.

Suurimman osan omaisuudesta muodostavat maa- ja vesirakenteet, maa-alueet, vesiväylät ja kanavat sekä *liikelaitosten pääomat*. Suunnittelukauden aikana valmistuu useita suuria väylähankkeita. Lisäksi useita hankkeita käynnistetään. Väyläomaisuus kasvaa suunnittelukauden loppuun, koska investointien määrä on suurempi kuin omaisuuden kulumista kuvaava poistojen määrä.

Tase vuonna 2008 ja tase-ennuste vuosille 2009 ja 2010 käytettävissä olevan rahoituksen mukaan sekä ennuste vuosille 2011–2014 peruslaskelman mukaan.

taseen loppusumma 31.12	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
milj. euroa	Tilin- päätös						
Liikenne- ja viestintäministeriö	614	609	532	532	532	532	532
Liikennevirasto ¹⁰	18 296	18 717	18 720	18 554	18 512	18 568	18 298
Liikenteen turvallisuusvirasto ¹¹	21	22	21	20	19	18	17
Viestintävirasto	10	11	12	12	12	11	10
Ilmatieteen laitos ¹²	16	15	17	16	16	17	17
Yhteensä	18 957	19 374	19 302	19 124	19 091	19 146	18 342

¹⁰ Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkulkulaitoksen väylätoiminto (pl. sisäinen tuotanto)

¹¹ Ajoneuvohallintokeskus, Rautatievirasto, Ilmailuhallinto ja Merenkulkulaitoksen turvallisuustoiminto

¹² Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos

LIITTEET

Liite 1: Hallinnonalan määrärahatasot vuosina 2009–2014

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN HALLINNONALANTOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2011-2014

keltaisella kehysliitykset

(1 000 euroa)	Perussuunnitelma					
	TA 2009	TA 2010	2011	2012	2013	2014
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	348 763	378 073	384 397	405 692	422 878	331 940
01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintameno	20 047	22 805	23 246	23 403	23 403	23 403
21. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusmääräraha	34	34	136	709	1 552	2 227
29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonsäätömenot	327 740	354 292	360 073	380 638	396 981	305 368
40. Eräät valtionavut	942	942	942	942	942	942
10. Liikenneverkko	1 532 846	1 534 882	1 404 955	1 478 504	1 534 164	1 267 679
01. Liikenneviraston toimintameno	148 435	91 589	91 697	93 493	92 863	92 278
20. Perusväyläpito	909 644	894 243	892 608	894 561	897 051	897 051
34. Valtionavustus länsimetron suunnitteluun	6 750		20 000	48 000	53 000	48 000
41. Valtionavustus eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon	2 947	2 000	2 700	1 000	1 000	1 000
50. Valtionapu yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen	23 000	23 000	23 000	13 000	13 000	13 000
76. Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset	29 870	28 950	28 350	28 350	28 350	28 350
78. Eräät väylähankkeet	354 700	428 600	290 000	354 500	395 800	123 000
Sairäjoki-Oulu -ratahankkeen tehokas toteuttaminen				80 000	75 000	60 000
79. Jälkirahoitus- ja elinkaariarahotushankkeet	57 500	66 500	56 600	45 600	53 100	65 000
20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta	24 019	33 480	39 740	40 407	40 808	40 808
01. Liikenteen turvallisuusviraston toimintameno	24 019	33 480	39 740	40 407	40 808	40 808
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	203 906	205 256	206 056	206 056	206 056	206 056
42. Valtionavustus koulutuksesta	841	841	841	841	841	841
43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantaminen	95 223	95 673	95 673	95 673	95 673	95 673
50. Lästitarvikkeista suoritettavat avustukset	800	800	800	800	800	800
51. Luotsauksen hintatuki	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200
63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	63 175	63 675	65 175	65 175	65 175	65 175
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	8 267	8 667	7 867	7 867	7 867	7 867
65. Junien kaukoliikenteen ostot	31 400	31 400	31 500	31 500	31 500	31 500
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	9 345	22 045	19 345	20 345	19 345	20 345
01. Viestintäviraston toimintameno	6 845	7 495	7 495	7 495	7 495	7 495
Tietoturvallisuusviranomaisen			450	750	1 050	1 050
42. Sanomalehdistön tuki	500	500	500	500	500	500
44. Valtionavustus suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmien lähettämiseen ulkomaille	2 000	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350
Monentien tasokortus			650	650	650	650
50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistaverkon rakentamiseen	0	12 700	10 000	11 000	10 000	11 000
50. Tutkimus	40 646	41 216	40 875	40 355	39 500	39 185
01. Ilmatieteen laitoksen toimintameno	40 646	41 216	40 875	40 355	39 500	39 185
Tutkajajärjestelmän uusiminen				2 000	2 000	2 000
Suureholaskeman uusiminen					2 300	
Hallinnonala yhteensä	2 159 525	2 214 952	2 095 368	2 191 359	2 262 751	1 906 013
Hallinnonala yhteensä, ilman arvonsäätömenoja	1 831 785	1 860 660	1 735 295	1 810 721	1 865 770	1 600 645
Kehysliitykset yhteensä			1 100	83 400	81 000	63 700
Kehysliityksen mukaiset määrärahat, ilman arvonsäätömenoja		1 860 660	1 736 395	1 894 121	1 946 770	1 664 345

Liite 2: Liikenne- ja viestintäverkkojen palvelutaso

Toimiva liikennejärjestelmä edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä varmistamalla toimivat matka- ja kuljetusketjut koko maassa hyödyntäen tehokkaasti kaikkia liikennemuotoja sekä älykkään liikenteen suomia mahdollisuuksia. Joukkoliikenteen toiminta turvaa arjen liikkumisen perusedellytykset kaikkialla Suomessa. Matka- ja kuljetusajat ovat ennakoitavissa. Kaupunkiseuduilla maankäyttö ja liikenne sovitetaan yhteen. Maaseudulla ja saaristossa liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelut turvataan					
	2008 toteutuma	2009 arvio	2010 tavoite	2011 TTS-peruslaskelma	2014 TTS-peruslaskelma
<i>Maanteiden pituus (km)</i>	78 250	78 300	78 350	78 400	78 450
<i>Maanteiden päällystepituus (km)</i>	50 898	50 950	51 000	51 050	51 200
<i>Kevyen liikenteen väylien pituus (km)</i>	5 530	5 566			
<i>Rataverkon pituus / liikennöidyn rataverkon pituus (km)</i>	5 919/ 5 801	5 919/ 5 801	5 919/ 5 801	5 944/ 5 826	5 962/ 5 844
<i>Kauppamerenkulun väyläkilometrit</i>	3 942	3 912	3 912	3 912	
<i>Muun vesiliikenteen väyläkilometrit</i>	12 319	12 299	12 299		
<i>Talvisatamien määrä (kpl)</i>	23	23	23	23	23
Ruuhkautuvat päätiet km, enintään	200	200	200	200	200
Kaksi- tai useampiraiteisen rataverkon suhteellinen osuus keskeisestä rataverkosta (%)	19	19	19	19	19
Radanpidosta johtuvat viivästykset kaukoliikenteessä, % (kaukoliikenteen junista myöhässä 5 min. määräasemalla)	3,52	4	4	4	4
Radanpidosta johtuvat viivästykset lähiliikenteessä (lähiliikenteen junista myöhässä lähtö- tai pääteasemalla 3 min. tai yli, %)	1,35	1,35	1	1	1
Nopean (≥ 160 km/h) rataverkon pituus (henkilöliikenne, km)	675	675	795	889	1 027
25 tonnin akselipainon sallivien kuljetusreittien pituus (tavaraliikenne, km)	392	392	790	790	790
Jäänmurtopalveluiden odotusaika (h) enintään	1,8	3,5	4	4	4
Ilman odotusta läpikäytyjen alusten osuus (%)	98	90-95	90-95	90-95	90-95
Alusliikennepalvelujen saatavuus, %	99,9	99,5	100	99	98
Väylien kunto mahdollistaa turvallisen päivittäisen liikkumisen ja tehokkaat kuljetukset					
Maantie- ja ratasillat kuntoluokissa huono ja erittäin huono, kpl, enintään	1 137	1 129	913	943	985
Päällystetyt tiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 492	3 450	3 700	3 962	5 266
Soratiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 560	3 070	3 100	3 100	2 900
Huonot ja erittäin huonot kevyen liikenteen väylät, km, enintään	332	340	330	320	300
Rataverkon kuntoindeksi (100=hyvä kunto)	90	88	88	88	85
Rataverkon yli-ikäinen päällysrakenne, km, (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään					
— ratakiskot	324/1 050	265/975	260/890	220/830	250/770
— ratapölyt	119/1 038	160/1 010	210/870	150/850	50/830
Radan huonosta kunnosta johtuvat liikenneerätykset (km), (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään	84/397	60/360	50/250	50/210	50/130
Kauppamerenkulun huonokuntoiset väylät (km), enintään	553	470	450	410	350
Tienkäyttäjien tyytyväisyys pääteiden tilaan (1–5)	3,65	3,65	3,6	3,55	3,5
Tienkäyttäjien tyytyväisyys muun tieverkon tilaan (1–5)	2,93	2,76	3,0	2,95	2,9

Suomi on liikenneturvallisuukseltaan Euroopan viiden parhaan maan joukossa.					
	2008 toteutuma	2009 arvio	2010 tavoite	2011 TTS-peruslaskelma	2014 TTS-peruslaskelma
Tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä Liikenneviraston toimin, kpl (perusväylänpito/kehittäminen)	54/28	36,5/8,5	28/8	20/11	18/16
Radasta aiheutuvat vahingot junaliikenteessä, kpl	3	5	5	5	5
Käytössä olevien tasoristeysten määrä valtion liikennöidyllä rataverkolla yhteensä, kpl	3 515	3 424	3 328	3 253	3 069
Kauppamerenkulussa tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä, kpl (neljän vuoden keskiarvo)	34	34	33	34	34
Merenmittauksen uudistaminen tärkeimmillä merikuljetusreiteillä, % (toteutusaste)	55	63	40	43	64
Tarkistusmitattujen kauppamerenkulun väylien osuus, %	86	88	91	93	99

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään. Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan					
	2008 toteutuma	2009 arvio	2010 tavoite	2011 TTS-peruslaskelma	2014 TTS-peruslaskelma
Sähköistetyn rataverkon osuus, % rataverkon pituudesta	52	52	52	52	55
Tieliikenteen pohjavesiriskit, km	109	107	105	99	92
Melulta suojattujen henkilöiden määrä, henkilöä/vuosi (perusväylänpito/kehittäminen)	1 480/2 920	140/620	296/2 380		

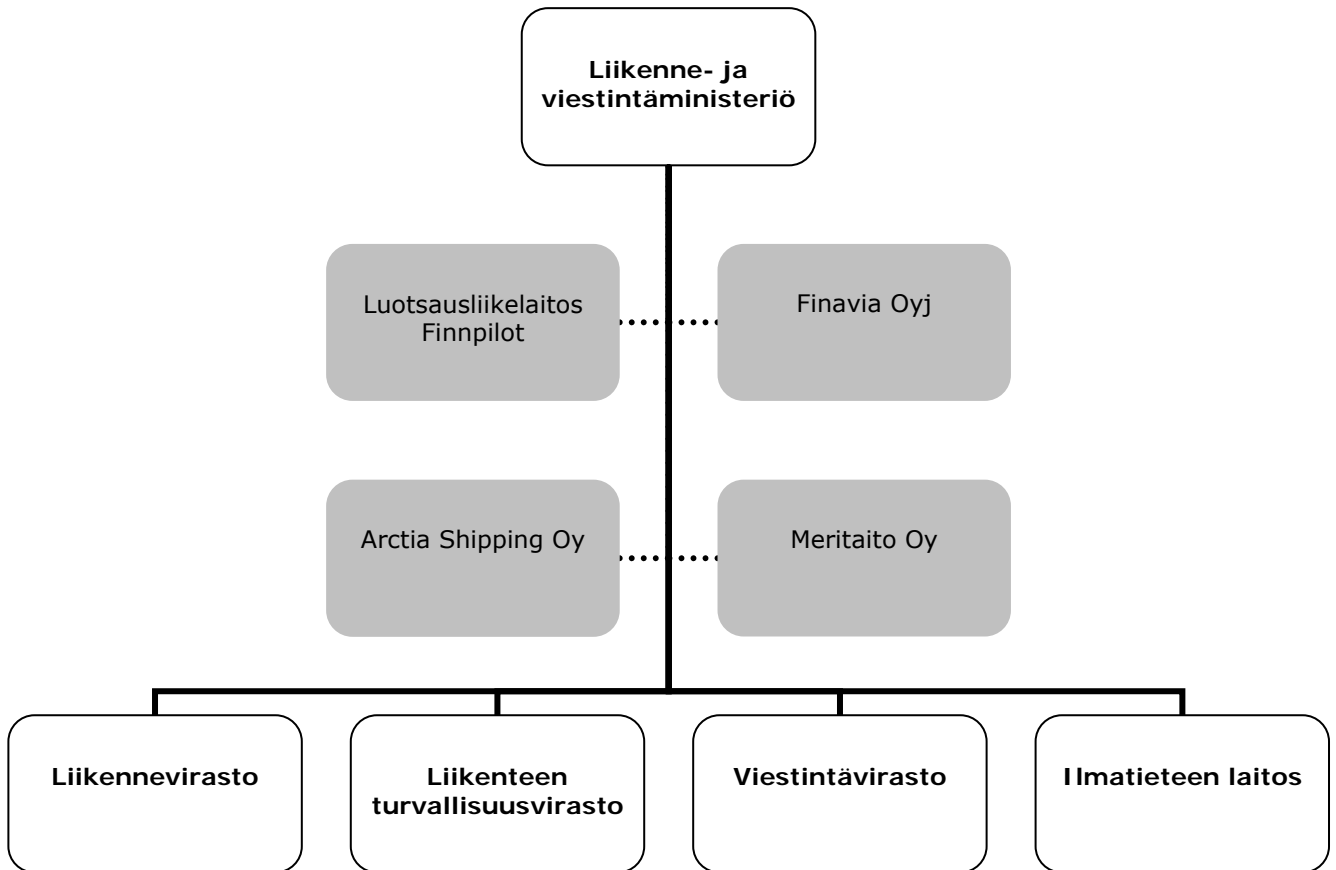
Viestintäpalveluiden saatavuus			
	2006	2008	2009
Matkaviestintäverkot			
GSM-verkon peitto			
* väestöpeitto, %	99,5	99,5	99,5
* maantieteellinen peitto, %	97	97	97
3G-verkon peitto			
* väestöpeitto, %	50	70	90
* maantieteellinen peitto, %	-	7	> 20
Laajakaistaverkot			
* väestöpeitto, %	96	99	99

Liittymät			
	2006	2008	6/2009
Matkaviestinliittymät	5 670 000	6 830 000	7 280 000
Lankaliittymät	1 920 000	1 650 000	1 530 000
Laajakaistaliittymät	1 429 000	2 097 000	2 244 000
* ADSL	1 161 000	1 231 000	1 213 000
* mobiililaajakaista	0	480 000	664 000

Digitaalisen television valtakunnallisten lähetyverkkojen kattavuus					
% koko maan väestöstä, tilanne 31.12.	2006	2007	2008	2009	2010 (arvio)
Kanavanippu					
A (DVB-T)	99,5	99,98	99,98	99,98	99,98
B (DVB-T)	99,5	99,98	99,98	99,98	99,98
C (DVB-T)	90	90	90	90	90
D (DVB-H)	25	40	40	40	45
E (DVB-T)	-	80	95	95	95

Postinjakelun laatustandardin toteutuminen				
Tavoite (postipalvelulaki 5 §):	2006	2007	2008	2009 (arvio)
D+1, 85 %				
D+2, 95 %				
toteutunut				
D+1, 85 %	95,7	94,6	95,1	93,0
D+2, 95 %	99,6	99,3	99,5	99,0

Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatio 1.1.2011



Virastot ja laitokset

Liikennevirasto

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

Liikenteen turvallisuusvirasto

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

Ilmatieteen laitos

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

Viestintävirasto

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

Hallinnonalan liikelaitokset

Luotsausliikelaitos Finnpilot

tukee toiminnallaan vesiliikenteen turvallisuutta, toimintaedellytyksiä ja kehittämistä luotsauspalveluilla.

Hallinnonalan osakeyhtiöt

Finavia Oyj (ent. Ilmailulaitos)

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

Arctia Shipping Oy (ent. Varustamoliikelaitos)

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

Meritaito Oy (Merenkululaitoksen tuotantotoiminnasta eriytetty yhtiö)

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