



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Liikenne ja viestintä 2016

Liikenne- ja viestintäministeriön hallin-
nonalan toiminta- ja taloussuunnitelma
vuosille 2013–2016

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisun päivämäärä
5.1.2012

Julkaisun nimi

LIIKENNE JA VIESTINTÄ 2016. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2013–2016

Tekijät

Liikenne- ja viestintäministeriö, Yleinen osasto, Talousyksikkö

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Valtiovarainministeriö, 25.10.2011

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2012

ISSN (verkkajulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkajulkaisu) 978-952-243-279-7

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-279-7>

HARE-numero

Asiasanat

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

Yhteyshenkilö

Jaana Kuusisto p. 09 160 28706

Sisko-Sinikka Kaskinen p. 09 160 28481

Muut tiedot

Tiivistelmä

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoteen 2016 ulottuva *Liikenne ja viestintä 2016 –suunnitelma* toteuttaa pääministeri Jyrki Kataisen hallitusohjelmaa. Hallitusohjelman kolme pilaria, köyhyyden, eriarvoisuuden ja syrjäytymisen vähentäminen, julkisen talouden vakauttaminen sekä kestävä talouskasvu, työllisyyden ja kilpailukyvyn vahvistaminen, korostavat poikkihallinnollisuutta ja yhteisen tekemisen tärkeyttä.

Tulevien vuosien keskeinen haaste on kestävä kasvun rakentaminen. Tähän haasteeseen vastaamisessa liikenteellä ja viestinnällä on merkittävä rooli. Uusiin haasteisiin vastaaminen edellyttää uusia toimintatapoja ja yhteistyön lisäämistä eri tahojen kanssa.

Liikenteen osalta tosin uusien linjausten toteuttaminen tulee näkymään ensin liikennepoliittisessa selonteossa ja tämän jälkeen laadittavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Selonteossa tullaan määrittämään liikennepolitiikan linjaukset ja toimenpideohjelma vuoteen 2022 sekä liikennepolitiikan visio ja tahtotila vuodelle 2030. Selontekoa valmisteltaessa liikennepoliittisia kysymyksiä tarkastellaan hallitusohjelman mukaisesti erityisesti maankäytön, asumisen, palvelurakenteiden, kestävä kehityksen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset huomioon ottaen.

Tieto- ja viestintäala on yksi voimakkaimmin kehittyvistä ja tulevaisuutta muokkaavista toimialoista. Tässä kehityksessä Suomi on pitkään ollut alan edelläkävijä, mutta kehityksen vauhdissa pysyminen edellyttää uudenlaista ajattelua ja osaamista. On luotava yhteinen kansallinen tahtotila sekä luova toimintaympäristö, joka saa aikaan seuraavan harppauksen tietojen ja viestintäteknologian sekä niiden mahdollistamien palvelujen kehityksessä.

Viestintäpolitiikan keskeisinä päämäärinä on perusviestintäpalvelujen turvaaminen kaikille, digitaalisten palveluiden täysimääräinen hyödyntäminen yhteiskunnan toimivuuden, kansalaisten hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn varmistamiseksi sekä markkinalähtöisen viestintäverkkojen ja –palvelujen korkeatasoisen tarjonnan varmistaminen.



Publikationsdatum
5.1.2012

Publikation

TRAFIK OCH KOMMUNIKATION 2016. Verksamhets- och ekonomiplan för kommunikationsministeriets förvaltningsområde 2013–2016.

Författare

Kommunikationsministeriet, Allmänna avdelningen, Ekonomienheten

Tillsatt av och datum

Finansministeriet, 25.10.2011

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets
publikationer 2/2012

ISSN (webbpublikation) 1795-4045
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-279-7
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-279-7>
HARE-nummer

Ämnesord

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

Kontaktperson

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

Rapportens språk

Rapporten är skriven på finska.

Övriga uppgifter

Sammandrag

Planen *Trafik och kommunikation 2016* gäller för Kommunikationsministeriets förvaltningsområde fram till slutet av år 2016 och genomför statsminister Jyrki Katainens regeringsprogram. De tre prioriterade områdena i regeringsprogrammet är 1) att minska fattigdom, ojämlikhet och utslagning, 2) att stabilisera den offentliga ekonomin och 3) att stärka en hållbar ekonomisk tillväxt, sysselsättning och konkurrenskraft. Var och en av prioriteterna betonar vikten av samarbete över förvaltningsgränserna.

Under de närmaste åren är det en stor utmaning att lägga grund för hållbar tillväxt. I denna strävan spelar trafik och kommunikation en betydande roll. Utmaningarna kräver nya verksamhetssätt och ett ökat samarbete mellan olika aktörer.

I fråga om trafik och transport kommer de nya riktlinjerna först till uttryck i den nya trafikpolitiska redogörelsen som blir klar på våren 2012 och därefter i den nästa verksamhets- och ekonomiplanen.

I redogörelsen fastställs riktlinjerna och ett åtgärdsprogram för trafikpolitiken till år 2022 och en vision och strategiska avsikter för trafikpolitiken till år 2030. I beredningen av redogörelsen granskas trafikpolitiken i enlighet med regeringsprogrammet särskilt med beaktande av markanvändningen, boendet, servicestrukturen, en hållbar utveckling och förutsättningar för närings- och regionutveckling.

Informations- och kommunikationssektorn är en bransch på stark frammarsch med en stor inverkan på framtiden. Finland har länge varit en av föregångarna i utvecklingen, men för att kunna hålla takten behöver vi nytänkande och nya färdigheter. Vi behöver också gemensamma strategiska avsikter och en kreativ verksamhetsmiljö som språngbräda för nästa uppsving inom informations- och kommunikationstekniken och de tjänster den möjliggör.

Inom kommunikationspolitiken är de centrala målen att trygga de grundläggande kommunikationstjänsterna för alla, att fullt ut utnyttja de digitala tjänsterna för att säkerställa samhällets funktion, medborgarnas välfärd och konkurrenskraft samt att säkra ett högklassigt utbud av marknadsdrivna kommunikationsnät och -tjänster.

Date
5 January 2012

Title of publication TRANSPORT AND COMMUNICATIONS 2016. Operating and financial plan 2013 -2016 - Ministry of Transport and Communications	
Author(s) Ministry of Transport and Communications, Administration Department, Finance Unit	
Commissioned by, date Ministry of Finance, 25 October 2011	
Publication series and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 2/2012	ISSN (online) 1795-4045 ISBN (online) 978-952-243-279-7 URN http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-279-7 Reference number
Keywords digital content, personnel, climate change, infrastructure, public transport, transport, transport system, transport policy, transport network, business, land-use, markets, travel and transport chains, media, appropriations, guidance, corporate governance, services, service level, finance, content production, frequencies, efficiency, information security, information society, operating environment, productivity, safety, security, research, networks, communications, communications policy, contacts, companies, intelligent technology	
Contact person Ms Jaana Kuusisto, tel. +358 9 160 28706 Ms Sisko-Sinikka Kaskinen, tel. +358 9 160 28481	Language of the report Finnish
Other information	
<p>Abstract</p> <p>The <i>Transport and Communications 2016</i> plan for the administrative branch of the Ministry of Transport and Communications, extending until 2016, is based on the Government Programme of Prime Minister Jyrki Katainen. The three pillars of the Government Programme – reduction of poverty, inequality and social exclusion; consolidation of public finances; and the strengthening of sustainable economic growth, employment and competitiveness – emphasise the importance of cooperation across administrative boundaries.</p> <p>Key challenge for the next few years is how to build sustainable growth. In responding to this challenge, transport and communications have central importance. Addressing new challenges requires new operating models and increased cooperation with a variety of actors.</p> <p>As far as transport is concerned, implementation of the new guidelines will start in the Transport Policy Report, and will be continued in the operating and financial plan to be drafted after this. The report will set out to determine transport policy lines and measures extending until 2022 and establish a vision and common purpose for transport policy 2030. In drafting the report, transport policy will be examined in accordance with the Government Programme, paying particular attention to the land use, housing, transport, service structure and sustainable development perspectives, as well as the prerequisites of economic and regional development.</p> <p>The information and communications sector is among the fastest developing areas shaping the future. In this development, Finland has long been a leader, but new approaches, skills and competences are required in order to keep up with the fast pace. A common purpose and a creative operating environment need to be established to enable the next leap forward in the ICT sector.</p> <p>Primary goals of communications policy include safeguarding basic communications services for all, promoting full utilisation of digital services in order to ensure competitiveness, the functioning of society and the well-being of people, and taking care that high-quality communications networks and services are available through the market.</p>	

Sisällysluettelo

1.	ESIPUHE	2
2.	VALTIOKONSERNIN YHTEISET TAVOITTEET – HALLITUSOHJELMAN TOIMEENPANO.....	3
3.	POIKKIHALLINNOLLISET KOKONAISUUDET	5
4.	VIESTINTÄPOLITIIKKA.....	6
4.1	Toimintaympäristön muutokset	6
4.2	Viestinnän peruspalvelut	7
4.3	Sähköiset palvelut	10
4.4	Viestintämarkkinat	11
4.5	Rahoitus.....	13
5.	LIIKKENEPOLITIIKKA.....	15
5.1	Toimintaympäristön muutokset	15
5.2	Suomen kilpailukyvyyn ja kestävä kasvun edistäminen	15
5.2.1	<i>Keskeisten kuljetuskäytävien toimivuus</i>	16
5.2.2	<i>Kuljetusmarkkinoiden toimivuus</i>	18
5.2.3	<i>Teknologiakehityksen ja yritysten innovaatioiden tehokas hyödyntäminen</i>	20
5.3	Hyvinvointi, turvallinen ja esteetön liikkuminen.....	22
5.3.1	<i>Liikenneturvallisuuden parantamisen haasteita</i>	22
5.3.2	<i>Kaupunkiseutujen kestävä yhdyskuntarakenne ja liikenne</i>	25
5.3.3	<i>Peruspalvelujen turvaaminen maaseudun liikenteessä</i>	26
5.3.4	<i>Pitkämatkainen liikenne</i>	27
5.3.5	<i>Esteetön liikkuminen</i>	28
5.4	Ilmastomuutoksen hillitseminen ja muut ympäristötavoitteet.....	28
5.5	Julkisten resurssien tehokas käyttö.....	30
5.5.1	<i>Väylien kunto</i>	32
5.6	Rahoitus.....	33
6.	HALLINNONALAN YHTEISTEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN	34
6.1	Säädösvalmistelu	34
6.2	Hallinnonalan ohjaus.....	34
6.3	Hallinnonalan osakeyhtiöt.....	35
6.4	Tutkimus ja kehittäminen.....	37
6.5	Valtiokonsernin yhteiset kehittämishankkeet.....	38
6.5.1	<i>Vaikuttavuus- ja tuloksellisuusohjelma</i>	38
6.5.2	<i>Konsernipalvelujen käytön lisääminen</i>	38
6.5.3	<i>Julkisen tiedon saatavuus</i>	39
6.6	Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö	39
6.7	Rahoitus.....	40
7.	RESURSSIT	41
7.1	Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen.....	41
7.2	Rahoitus.....	42
7.3	Omaisuus	42
8.	LIITTEET.....	43
	Liite 1: Hallinnonalan määrärahatasot vuosina 2012–2016	43
	Liite 2: Liikenneverkkojen palvelutaso	44
	Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatio 1.1.2012	45

1. ESI PUHE

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoteen 2016 ulottuva *Liikenne ja viestintä 2016 –suunnitelma* toteuttaa pääministeri Jyrki Kataisen hallitusohjelmaa. Kesäkuussa hallitusohjelmassa linjattiin painopisteet, sovittiin isoista asioista sekä myös tietyistä rahoituksen painopisteistä, lisäyksistä ja säästöistä. Hallitusohjelman kolme pilaria, köyhyyden, eriarvoisuuden ja syrjäytymisen vähentäminen, julkisen talouden vakauttaminen sekä kestävä talouskasvu, työllisyyden ja kilpailukyvyn vahvistaminen, korostavat poikkihallinnollisuutta ja yhteisen tekemisen tärkeyttä.

Tulevien vuosien keskeinen haaste on, miten pystymme rakentamaan kestävä kasvua. Tässä rakennustyössä liikenteellä on huomattava rooli. Sekä liikenteen palvelusvaatimukset että ympäristövaatimukset kasvavat jatkuvasti, mutta resurssit ovat entistä rajallisemmat. Kasvavia vaatimuksia emme enää pysty täyttämään aiemmillä toimintatavoilla, on pystyttävä löytämään yhteistyössä eri tahojen ja myös liikenteen käyttäjien kanssa uusia toimintamalleja.

Liikenteen osalta tosin uusien linjausten toteuttaminen tulee näkymään ensin liikennepoliittisessa selonteossa ja sen jälkeen seuraavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa. Hallitusohjelmassa linjattu liikennepoliittisen selonteon valmistelu on parhaillaan käynnissä. Selonteossa tullaan määrittämään liikennepoliittikan linjaukset ja toimenpideohjelma vuoteen 2022 sekä liikennepoliittikan visio ja tahtotila vuodelle 2030. Selontekoa valmisteltaessa liikennepoliittisia kysymyksiä tarkastellaan hallitusohjelman mukaisesti erityisesti maankäytön, asumisen, palvelurakenteiden, kestävä kehityksen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset huomioon ottaen. Selonteon valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä. Tavoitteena on antaa selonteko eduskunnalle huhtikuussa 2012.

Tieto- ja viestintäala on edelleen yksi voimakkaimmin kehittyvistä ja tulevaisuutta muokkaavista toimialoista. Tieto- ja viestintäteknologian alan valmistus ja palveluiden arvo ovat kasvaneet nopeammin kuin maailmantalous keskimäärin. Tämän kehityksen vauhti on erittäin nopeaa, eikä sen pysähtymiselle ole nähtävissä merkkejä. Suomi on pitkään ollut alan edelläkävijä, mutta kehityksen vauhdissa pysyminen edellyttää uudenlaista ajattelua ja osaamista. On luotava yhteinen kansallinen tahtotila sekä luova toimintaympäristö, joka saa aikaan seuraavan harppauksen tieto- ja viestintäteknologian sekä niiden mahdollistamien palvelujen kehityksessä kaikilla yhteiskunnan sektoreilla ilmastonmuutoksen torjuntaa unohtamatta.

Viestintäpolitiikan keskeisinä päämäärinä on perusviestintäpalvelujen turvaaminen kaikille, digitaalisten palveluiden täysimääräinen hyödyntäminen yhteiskunnan toimivuuden, kansalaisten hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn varmistamiseksi sekä markkinalähtöisen viestintäverkkojen ja -palvelujen korkeatasoisen tarjonnan varmistaminen.

Suunnittelukaudella keskeisiä hankkeita ovat laajakaistahankkeen eteneminen, uudet taajuuspoliittiset linjaukset, sähköisen median viestintäpoliittinen ohjelma sekä koko sähköisen viestinnän lainsäädännön ajanmukaistaminen. Suunnittelukauden alussa ajankohtainen on myös Yleisradio Oy:n julkisen palvelun rahoituksen uudistaminen. Erityisen huomion kohteena ovat myös julkisten tietovarantojen avaamiseen ja hyödyntämiseen liittyvät hankkeet sekä kaikkien hallinnonalojen hallituskaudella laatimat älystrategiat.

Helsingissä 21. päivänä joulukuuta vuonna 2011


Liikenneministeri Merja Kyllönen


Asunto- ja viestintäministeri Krista Kiuru


Kansliapäällikkö Harri Pursiainen

2. VALTIOKONSERNIN YHTEISET TAVOITTEET – HALLITUSOHJELMAN TOIMEENPANO

Hallitus vahvisti 5.10.2011 hallitusohjelman strategisen toimeenpanosuunnitelman, jolla tehostetaan hallitusohjelman toteuttamista. Periaatepäätös täsmentää hallitusohjelman painopistealueiden keskeiset tavoitteet, kärkihankkeet ja valmisteluvastuut strategisiksi poikkihallinnollisiksi politiikkakokonaisuuksiksi.

Kataisen hallituksen hallitusohjelman kolme painopistealuetta ovat:

- Köyhyyden, eriarvoisuuden ja syrjäytymisen ehkäiseminen
- Julkisen talouden vakauttaminen
- Kestävän talouskasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyn vahvistaminen

Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle asetettiin em. painopisteisiin liittyen seuraavat kärkihankkeet:

- Liikennepoliittisella selonteolla linjataan yli vaalikauden ulottuvat strategiset tavoitteet tulevien hankekokonaisuuksien pohjaksi ja valtakunnan keskeisten liikenneverkkojen kehittämiseksi.
 - Selonteon valmistelussa huomioidaan:
 - Varmistetaan maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteiden ja kestävän kehityksen huomioon ottaminen ja elinkeino- sekä aluekehityksen edellytykset.
 - Selvitetään ulkomaankaupan logistiikan pullonkaulat ja kehittämistarpeet.
 - Päätetään vaalikauden alussa ensimmäisenä käynnistyvät uudet kehittämishankkeet.
 - Arvioidaan logistinen järjestelmän kehittäminen kansallisen kilpailukyvyn näkökulmasta. Samalla otetaan huomioon työssäkäyntialueita koskevat kunta- ja maakuntarajat ylittävät liikennejärjestelmätarpeet.
- Liikenneinvestointien erilaisia budjetti- ja rahoitusmalleja selvitetään.
- Älystrategiat: Edistetään tieto- ja viestintäteknikkaa hyödyntävien älyratkaisujen käyttöönottoa poikkihallinnollisesti kaikilla yhteiskunnan sektoreilla. Jokainen ministeriö laatii hallituskauden alussa älystrategian tavoitteineen ja ohjauskeinoineen.

Hallitusohjelmaan sisältyi lisäksi koko joukko liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistuvia tavoitteita/toimenpiteitä, joiden vastuutahona on liikenne- ja viestintäministeriö ja sen hallinnonala. Näistä keskeisimpiä ovat:

- Hallitus laatii sähköisen median viestintäpoliittisen ohjelman. Edistetään joukkoviestintäpalveluiden sisältöpalveluiden saatavilla oloa kaikilla kansalaisten kannalta keskeisillä jakeluteilla.
- Hallitus tukee edistyksellisten digitaalisten palvelujen tarjontaa lainsäädäntöä selkeyttämällä. Valmistellaan uusi tietoyhteiskuntakaari, johon kootaan keskeiset sähköistä viestintää ja tietoyhteiskunnan palvelujen tarjontaa koskevat säädökset.
- Postitoiminnan jatkuvuus ja postipalvelut turvataan huomioiden asiakkaiden muuttuvat tarpeet.
- Edistetään huippunopean laajakaistan tarjontaa ja käyttöä, jotta Suomi nousee Euroopan johtavaksi laajakaistamaaksi. Edistetään nopeiden laajakaistayhteyksien käyttöönottoa koko maassa ja nopeutetaan vapaan langattoman verkon leviämistä.
- Varmistetaan, että kaikki voivat osallistua tietoyhteiskuntaan ja digitaaliseen maailmaan esteettömästi varallisuudesta, terveydentilasta, taloudellisesta asemasta ja asuinpaikasta riippumatta. Torjutaan digitaalista syrjäytymistä.
- Julkisen tiedon hyödyntämistä edistetään avaamalla julkisin varoin tuotettuja tietovarantoja kansalaisten ja yritysten käyttöön. Näin avataan markkinoita uusille palveluille ja liiketoimintamahdollisuuksille.
- Edistetään tieto- ja viestintäteknikkaa hyödyntävien älyratkaisujen käyttöönottoa poikkihallinnollisesti kaikilla yhteiskunnan sektoreilla. Selvitetään tietoteknologian avulla saavutettavat päästövähennysmahdollisuudet liikenteessä, rakennusteknologiassa, energiaverkoissa, teollisuudessa ja etätyössä.

- Yleisradion rahoitus uudistetaan siten, että Yleisradion rooli suomalaisen kulttuurin tuottajana, moniarvoisena ja riippumattomana tiedonvälittäjänä sekä sanavapauden foorumina turvataan.
- Liikennepolitiikassa otetaan huomioon Suomen päästövähennystavoite liikennesektorille.
- Selvitetään satelliittipaikannukseen perustuvien tienkäyttömaksujen käyttöönottoa.
- Hallitus turvaa perusväylänpidon määrärahojen nykytason painottaen perusradanpi-toa.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, tavoitteena matkustajamäärien kasvu ja yksityisautoilun vähentäminen.
- Otetaan käyttöön valtakunnallinen joukkoliikenteen lippujärjestelmä, jossa yhdellä matkakortilla voi matkustaa kaikissa joukkoliikennevälineissä.
- Edistetään kaupunkiseutujen lähiraideliikenteen kehittämistä.
- Hallitus ottaa suunnittelussa huomioon eurooppalaisten liikenneverkkojen kehitystar-peat sekä varmistaa Suomen hyvät liikenneyhteydet Venäjän suuntaan. Käynnistetään Helsingin ratapihan rautatieliikenteen ohjausjärjestelmän uudistamisen suunnittelu. Tavoitteena on rautatieliikenteen parempi ohjaus ja valtakunnallisen häiriöherkkyyden vähentäminen.
- Itämerellä kehitetään meriliikenteen ohjausjärjestelmiin automaattisia riskintunnistus- ja ennakointityökaluja.
- Öljytankkereiden reitintarkistus liikenteenohjauskeskuksessa otetaan käyttöön halli-tuskauden aikana.
- Luotettavan elektronisen navigoinnin edellyttämät merenmittaukset suoritetaan lop-puun kaikilta kauppamerenkulun reiteiltä.
- Hallitus toimii aktiivisesti alusten ulosliputuksen estämiseksi ja pitääkseen Suomen li-pun kilpailukykyisenä kansainvälisessä merenkulussa.
- Saaristoliikenteen palvelutaso turvataan.

3. POIKKIHALLINNOLLISET KOKONAISUUDET

Poikkihallinnollisia kokonaisuuksia, joiden edistämässä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on merkittävä rooli:

- Liikennepolitiikka kytketään kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, talouden ja työllisyyden sekä alueiden kehittämisen kehyykseen. Valtion liikenne- ratkaisuille tuetaan alueiden toimintaedellytysten kehittämistä.
- Liikennehallinnon toiminnassa ja hankinnoissa hyödynnetään innovatiivisia toiminta- malleja ja ratkaisuja.
- Liikenneratkeisuilla tuetaan hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä sekä eriarvoisuuden vähentämistä.
- Liikenneratkeisuilla tuetaan tulevaisuuden hiilineutraalin yhteiskunnan rakentamista sekä kestävää kehitystä.
- Liikennehallinto osallistuu sisäisen turvallisuuden parantamiseen. Hallitus laatii kol- mannen sisäisen turvallisuuden ohjelman laajan turvallisuuskäsityksen pohjalta. Oh- jelmassa määritetään keskeisimmät turvallisuushaasteet ja kehittämiskohteet.
- Interaktiivisen tieto- ja viestintäteknikan, kuten sosiaalisen median, käyttöä lisätään hallinnon ja kansalaisten välisessä kanssakäymisessä.
- Tavoitellaan Suomeen tietointensiivisen teollisuuden investointeja.
- Julkisin varoin tuotettuja tietovarantoja avataan kansalaisten ja yritysten käyttöön. (siirretään 2)
- Vahvistetaan viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyötä digitaalisten palvelujen häiriöttömän toiminnan varmistamisessa myös sään ääri-ilmiöissä.
- Edistetään älyliikenteen uusia palveluja, taloudellista ohjausta ja innovaatioita kansal- lisen älyliikenteen strategian pohjalta.
- Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi hallitus laatii pitkän aikavälin ilmastopoliittisen EU-strategian. Päivitetään kansallinen ilmasto- ja energiastrategia vuoden 2012 lop- puun mennessä. Perustetaan monitieteellinen ja riippumaton ilmastopaneeli.
- Edistetään kansallista tutkimusinfrastruktuuripolitiikkaa.
- Edistetään suomalaisen osaamisen hyödyntämistä arktisella alueella, joka on keskei- nen ilmastomuutoksen, luonnonvarojen lisääntyneen hyödyntämisen ja mahdollisten ympäristöriskien kannalta.
- Itämeren tutkimus järjestetään haasteita vastaavaksi varmistamalla merentutkimuk- sen resurssit.
- Valtiokonsernin ohjauksen, johtamisen ja rakenteiden uudistaminen

4. VIESTINTÄPOLITIikka

4.1 Toimintaympäristön muutokset

Tieto- ja viestintäteknikan - erityisesti internetin - kehitys muuttaa vauhdilla talouden ja muun yhteiskunnallisen toiminnan rakenteita kaikkialla maailmassa. Viestintäverkkojen, päätelaitteiden ja uusien sovellusten, kuten pilvipalveluiden kehitys vauhdittaa muutosta entisestään. Palveluiden siirtyminen verkkoon ja täysin uusien palvelujen synty kasvattavat niin sanotun internet-talouden, jonka osuus EU-alueen bruttokansantuotteesta arvioidaan 5,6 prosentiksi.

Suomi on Internetin yleisyydessä Euroopan kärkimaita. Lähes 90 prosenttia kansalaisista käyttää nettiä ja sitä käytetään eniten asiointiin, verkko-ostoksiin, tiedon hakuun ja viestintään. Erityisesti Internetin käyttö kodin ja työn ulkopuolella älypuhelimien ja langattomien laajakaistayhteyksien yleistyessä on kasvamassa.

Kansantalouden kannalta merkittävät tuottavuushyödyt syntyvät yritysten siirtyessä uusiin digitaalisiin käytänteisiin. Teknologia mahdollistaa reaaliaikaisen talouden, jossa erilaiset hallinnon, tilausten ja rahaliikenteen toiminnot hoituvat automaattisesti. Tieto- ja viestintäteknikan käytöllä voidaan yhtä lailla tehostaa toimintaa kuin parantaa palvelua ja luoda osaamista, joilla yritykset nostavat tuottavuutta ja kilpailukykyä sekä rakentavat uutta liiketoimintaa.

Alan yrityksille tulee Suomessa tarjota kiinnostava ja kannustava toimintaympäristö investointien ja palvelujen kehittämiseen. Toimintamallilla, joka tukee entistä vahvemmin julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä, voidaan turvata suomalaisen yhteiskunnan toimivuus. Digitaalista siirtymää tukevat toimet muun muassa lainsäädännön, kehitys- ja innovaatioympäristön sekä tietoinfrastruktuurien tasolla ovat Suomen kilpailukyvyn kannalta olennaisia.

Verkko- ja palveluinfrastruktuuri on muuttumassa internet-pohjaiseksi. Teknologinen kehitys nopeutuu merkittävästi ja uusia verkko- ja palveluteknologioita syntyy. Verkot sekä päätelaitteet muuttuvat yhä älykkäämmiksi ja itseohjautuvammiksi. Erityisen haasteellista on taata riittävän nopeat tiedonsiirtoyhteydet kohtuuhintaan kaikkialla Suomessa sekä parantaa samalla koko suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyä myös kansainvälisillä markkinoilla. Euroopan Komission esittämän arvion mukaan laajakaistapenetraation kasvu 10 prosenttiyksiköllä tuo vuotuisen bruttokansantuotteen kasvuun 0,9 – 1,5 prosenttia lisää. Huippunopeita kiinteitä ja langattomia laajakaistayhteyksiä tarjoavien viestintäverkkojen jatkuva kehitys on välttämätöntä kansalliselle ja eurooppalaiselle elinkeinoelämälle.

Viestintäpalvelut ovat muuttuneet samalla tavalla välttämättömyshyödykkeiksi kuten vesi, sähkö tai liikenneyhteydet. Näiden saatavuutta pidetään itsestään selvyytenä ja ne tulee saada asuinpaikasta riippumatta, kohtuulliseen hintaan. Viestintäpolitiikan keskeiseksi tavoitteeksi on noussut viestintäpalveluiden turvaaminen koko maassa. Käytännössä tämä on tapahtunut viestintäpalveluiden yleispalveluvelvoitetta kehittämällä sekä tarvittaessa julkista rahoitusta lisäämällä. Tieto- ja viestintäteknologian hyödyntäminen antaa myös hyvän mahdollisuuden edistää alueellista tasa-arvoa ja alueellista kilpailukykyä. Suomalaisen kuluttajan perusviestintäpalvelut tulee kuitenkin voida toteuttaa uusilla, usein edullisimmilla tekniikoilla aina kun se on teknisesti mahdollista edellyttäen kuitenkin, että uudella tekniikalla voidaan tarjota vähintään sama palvelutaso kuin sen korvaamalla, poistuvalla tekniikalla.

Mediakentän muutos jatkuu. Television käyttö ja tarjonta muuttuvat sekä internetin videotarjonnan kasvun että perinteisen television toimintatapojen muutoksen myötä. Elokuvien ja televisiosarjojen osalta internetin tarjonta tulee kilpailemaan perinteisen television kanssa. Kiinnostavat urheilutapahtumat siirtyvät lisääntyvässä määrin vapailta maksullisille kanaville. Maksullinen televisiotarjonta lisääntyy muun muassa teräväpiirtoisen ohjelmatarjonnan ansiosta. Mainosrahoitteen television asema säilyy edelleen vakaana.

Ilmastonmuutos on viime vuosina noussut kestävästä kehityksestä käytävän keskustelun näkyvimmäksi osaksi, mikä on saanut aikaan myös sen, että yhteiskunnan eri sektoreilla on

lähdetty entistä ponnekkaammin jalkauttamaan toimia, jotka etsivät ja selvittävät ilmastopolitiikan ja yhteiskunnan eri toimintojen välisiä vuorovaikutussuhteita. Investoimalla tieto- ja viestintäteknologiaan, Suomella on edellytykset nousta ilmastonsuojelun edelläkävijäksi, sillä on arvioitu, että kokonaispäästöjä voidaan tieto- ja viestintäteknologian avulla vähentää jopa 15 prosentilla vuoteen 2020 mennessä.

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

Keskinäisriippuvaisessa maailmassa uudet turvallisuushaasteet, kuten tietoverkkoihin kohdistuvat hyökkäykset, vaativat laajan turvallisuuskäsityksen mukaista johdonmukaista varautumista. Viranomaisten ja elinkeinoelämän välinen toimiva yhteistyö kasvattaa merkitystään digitaalisten palvelujen häiriöttömän toiminnan varmistamisessa.

Digitaalinen infrastruktuuri ja palvelut ovat globaaleja ja palvelut ovat siirtymässä yhä enenevässä määrin niin sanottuihin pilvipalveluihin, joissa suuret palvelinkeskittymät ja laaja maantieteellinen hajautus takaavat edullisemmän tuotannon ja samalla myös suojan häiriöitä vastaan. Digitaalisen yhteiskunnan toimivuuden turvaamiseksi täytyy kuitenkin määritellä tärkeät palvelut ja sähköisen viestinnän infrastruktuuri. Kriittisen infrastruktuurin suojaamiseen tulee voida kohdistaa erilaisia kansallisia määräyksiä tai toimintavelvoitteita.

Viestintäverkkoyritykset ja viestintäpalvelun tarjoajien rooli yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin turvaajina kasvaa. Luonnonilmiöt ja markkinahäiriöt sekä muut häiriöt tietoliikenteessä ja verkkopalveluissa voivat pahimmillaan aiheuttaa sellaisia vakavia tilanteita, joissa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuutta ei kyetä takaamaan markkinavoimin.

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

4.2 Viestinnän peruspalvelut

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Viestinnän ja tietoyhteiskunnan peruspalvelut ja niiden turvallisuus on varmistettu.

Viestintäpolitiikan keskeinen lähtökohta on turvata suomalaisten viestintäpalvelut kaikkialla maassa. Perustasona turvataan toimivat ja luotettavat puhelin-, laajakaista-, televisio- ja postipalvelut. Näillä peruspalveluilla turvataan vähimmäistaso kansalaisten mahdollisuuksille erilaisten sisältö-, asiointi- ja muiden tietoyhteiskunnan palveluiden käyttöön.

Perusviestintäverkkojen kattavuutta turvataan *televiestinnän yleispalveluvelvoitetta* kehittämällä sekä tarvittaessa julkista rahoitusta lisäämällä. Viestintä- ja tietoteknologian hyödyntäminen antaa hyvän mahdollisuuden edistää alueellista tasa-arvoa ja eri alueiden kilpailukykyä. Olennaista on käyttäjän saama palvelutaso, ei tekniikka, jolla palvelut tarjotaan. Laajakaistapalveluissa 1 Mbit/s-yhteysnopeuden yleispalveluvelvoitteet teleyrityksille ovat olleet voimassa 1.7.2010 alkaen. Lähivuosina päähuomio on yleispalvelun toteutumisen varmistamisessa valvonnan kautta. Teleyritysten on markkinoitava yleispalveluliittymiä ja tuotava ne aidosti kansalaisten ulottuville. Tilanteen kehitystä seurataan ja tarvittaessa arvioidaan tarvetta yleispalveluvelvoitteen soveltamisalan laajentamiseen tai yleispalveluyhteyden nopeuden tarkistamiseen.

Harvaan asuttujen alueiden viestintäyhteyksien varmistaminen markkinaehtoisesti vaikeutuu kilpailun kovetessa. Kansalaisten perusoikeus on saada yleispalvelun tasoinen viestintäpalvelu käyttöönsä kaikkialla. Tekniikan muuttuessa yleispalvelu voidaan toteuttaa eri tekniikoilla,

myös langattomasti. Uuden tekniikan käyttöönotto ei kuitenkaan saa alentaa palvelutasoa, eikä aiheuttaa käyttäjälle muita edunmenetyksiä. Yleispalveluna tarjottavan laajakaistan sisältöä ja alueellista laajuutta tulee tarkastella uudelleen tekniikan kehittyessä.

Nykyinen 1 Mbit/s-yleispalvelutaso on riittävä lähinnä internetin peruskäyttöön. Edistyneempiin palveluihin tarvitaan suurempia nopeuksia. Tavoitteena on, että vuoden 2015 loppuun mennessä kaikkialla maassa on saatavilla 100 Mbit/s -yhteydet mahdollistava valokuitu- tai kaapeliverkko enintään kahden kilometrin etäisyydelle ainakin 99 prosentille vakituisista asunnoista ja yritysten vakituisista toimipaikoista. Viestinnän infrastruktuuria rakennetaan ja kehitetään ensisijaisesti kaupallisin ehdoin kilpailevilla verkkoteknologioidella. Kaikkein harvimmilla asutuilla alueilla 100 Mbit/s -tavoitteen toteuttamiseen käytetään myös julkista tukea. Valtio on varannut vuosina 2010–2015 maksettaviin valtiontukiin yhteensä 66 miljoonaa euroa. Lisäksi laajakaistahankkeisiin on käytettävissä 25 miljoonaa euroa Euroopan unionin maaseutuohjelmasta. Kunnat puolestaan rahoittavat hanketta noin 40 miljoonalla eurolla. Ensimmäiset julkisesti tuetut laajakaistahankkeet ovat jo valmistuneet. Vuonna 2011 laajakaistahankkeesta laaditaan väliarviointi, jonka perusteella hanketta suunnataan tarvittaessa uudelleen.

Laajakaistahanketta suunnataan uudelleen syksyllä 2011 laaditun väliarvioinnin perusteella. Tavoitteena on, että hankkeita päästään toteuttamaan mahdollisimman sujuvasti. Kehittämiskohteita ovat muun ohella teleyritysten aktivoiminen osallistumaan julkisesti tuettuihin hankkeisiin, pienien teleyritysten investointirahoituksen järjestäminen sekä tilaajaliittymien teknisten ratkaisujen monipuolistaminen.

Postin yleispalvelu eli kaikkien saatavilla olevat peruspalvelut on turvattu 1.6.2011 voimaan tulleella uudella postilailla. Suunnittelukaudella postitoiminnassa käynnissä oleva sähköisen viestinnän lisääntymisestä johtuva murros jatkuu ja se vaikuttaa yleispalvelun tarjoajan mahdollisuuksiin ylläpitää lain edellyttämää palvelutasoa. Mahdollinen kilpailun syntyminen itse kirjepalveluihin vaikuttaa omalta osaltaan toimintaedellytyksiin. Kehitystä tulee seurata ja tarvittaessa ryhtyä toimenpiteisiin palvelutarjonnan turvaamiseksi. Myös teknologisen kehityksen mahdollisuudet yleispalvelun tarjonnan varmistamisessa tulee ottaa huomioon.

Yleisradio Oy:llä on laissa säädetty velvollisuus tarjota julkisin varoin rahoitettava täyden palvelun televisio- ja radio-ohjelmistoja kaikkien saataville yhtäläisin ehdoin. Yleisradio Oy:n *julkisen palvelun* televisio-, radio- ja verkkosisällöt muodostavat tärkeän osan suomalaisten mediankäytöstä ja omalta osaltaan keskeisesti varmistavat suomalaista sisältötuotantoa. Suunnittelukauden alussa uudistetaan julkisen palvelun rahoitus hallitusohjelman ja eduskuntaryhmien puheenjohtajien 16.12.2011 sopimien linjausten mukaisesti. Tällä huolehditaan siitä, että Yleisradio Oy:n mahdollisuudet täyttää lakisääteiset tehtävänsä säilyvät.

Kansalaisten arkielämän ja yhteiskunnan elintärkeät toiminnot riippuvat lähes täysin *viestintä- ja tietoverkkojen sekä tietojärjestelmien toimintavarmuudesta*. Kansalaisten ja yritysten tulee voida luottaa digitaalisiin palveluihin ja niiden turvallisuuteen.

Sähköisen viestinnän ja palveluiden jatkuvuuden turvaamisesta huolehditaan tukemalla infrastruktuurin toimivuudesta vastaavien yritysten mahdollisuuksia taata palveluidensa häiriötön toimivuus kaikissa olosuhteissa. Sähköisen infrastruktuurin toimintavarmuuden tulee olla tasolla, joka takaa kaikille yhteiskunnan kriittisistä toiminnoista vastaaville yrityksille ja viranomaisille 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. Tärkeässä roolissa on erityisesti tele- ja sähköverkkoyritysten välistä keskinäistä riippuvaisuutta ja yhteistyötä koskevat toimet. Viestintäverkkojen sähkönsaannin varmuutta edistetään osaltaan viranomaisyhteistyön avulla.

Euroopan kriittisen infrastruktuuria koskevan direktiivin uudelleentarkastelu alkaa vuonna 2012. Tämä tarkastelu ulotetaan myös tieto- ja viestintäteknologiaan parantamalla tietoliikenneinfrastruktuurin kriisinsietokykyä viestintäverkkojen palautumiskykyä kehittämällä. Viestintäverkkojen jatkuvuudenhallintaa ja yhteen toimivuutta kehitetään erilaisten sopimusten kautta sekä erilaisilla selvityksillä haetaan uusia kehittämisalueita, joilla verkkojen toimintakykyä ja -varmuutta tulisi parantaa.

Viestintäverkkojen toimintavarmuutta ja häiriötilanteita koskevan tilannekuvan muodostavaa häiriötiedon tuottamista ja välittämistä käyttäjille tulee kehittää edelleen palvelemaan nykyistä paremmin asiakkaiden ja viranomaisten tiedontarpeita.

Digitaalisen yhteiskunnan toimivuutta uhkaavat *tietoverkkorikollisuus ja tietoturvaohut*. Ne kohdistuvat myös kriittisiin infrastruktuureihin ja voivat pahimmillaan vaarantaa kansallisen turvallisuuden. Tämä on lisännyt painetta sähköisen viestinnän ja tietotekniikan käytön valvontaan. Tietoturvaloukkaukset ja tietoverkkorikokset ovat aiempaa yleisimpiä sekä usein aiempaa paremmin organisoituja ja resursoituja. On tärkeää varmistaa viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyö haittaliikenteen, haittaohjelmien ja rikosten torjunnassa viestintäpalvelujen häiriöttömän käytön turvaamiseksi.

Lainsäädännön osalta haasteena on varmistaa, että sähköisen viestinnän ja palveluiden jatkuvuuden hallintaa ja tietoturvallisuutta koskeva lainsäädäntö vastaa sähköisen viestinnän toimintaympäristön jatkuvasti muuttuvia vaatimuksia. Suunnittelukaudella tarkastellaan sähköisen viestinnän sekä palveluiden häiriöttömän ja turvallisen toiminnan turvaavan lainsäädännön tarkoituksenmukaisuutta ja ajantasaisuutta. Tarkastelussa esillä ovat muun ohella viranomaisten avustamisen kustannuksiin liittyvät kysymykset, viranomaisverkon käyttäjäryhmiä koskevat säännökset. Lisäksi arvioidaan tieto- ja viestintäteknologian kriittisen infrastruktuurin määrittelemistä ja suojaamista Euroopan unionin kriittisen infrastruktuurin direktiivin uudelleentarkastelun yhteydessä.

Keskeiset toimenpiteet

- Tehokkaalla valvonnalla varmistetaan 1 Mbit/s -yleispalvelun saatavuus kaikkialla maassa ja kiinnitetään erityistä huomiota hinnoittelun kohtuullisuuteen. Teleyritykset veloitetaan markkinoimaan ja tarjoamaan asiakaspalvelustaan yleispalveluliittymiä.
- Jatketaan vuoteen 2015 kestävästä hankkeesta, jossa vähintään 100 Mbit/s -yhteys rakennetaan enintään kahden kilometrin päähän lähes kaikista (yli 99 %) vakinaisista asunnoista ja julkishallinnon toimipaikoista. Keväällä 2012 laajakaistahankkeen periaatteita tarkistetaan väliarvioinnin tulosten perusteella niin, että yksittäisten hankkeiden toteutus saadaan mahdollisimman sujuvaksi.
- Suunnittelukauden alussa uudistetaan Yleisradio Oy:n julkisen palvelun rahoitus.
- Ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin postin yleispalvelun tarjoamisen edellytysten turvaamiseksi.
- Tarkastellaan sähköisen viestinnän sekä palveluiden häiriöttömän ja turvallisen toiminnan turvaavan lainsäädännön kokonaisuutta osana tietoyhteiskuntakaaren valmistelua.
- Kehitetään toimenpiteitä kriisitilanteiden varalta ja osallistutaan kansallisiin, EU:n sisäisiin sekä Euroopan unionissa sovittuihin kriittisen tieto- ja viestintäinfrastruktuurin suojauksen harjoituksiin.
- Varmistetaan Viestintävirastolle riittävät resurssit tietoturvatehtävistä huolehtimiseen, yleispalvelun valvontatehtäviin sekä laajakaistahankkeen toteuttamiseen.
- Edistetään viestintäverkkojen toimintavarmuutta ja sähkönsaannin häiriöttömyyttä tekemällä yhteistyötä TEMin ja muiden viranomaistahojen kanssa.

4.3 Sähköiset palvelut

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Tieto- ja viestintäteknologiaa ja digitaalisia palveluita käytetään täysimääräisesti yhteiskunnan toimivuuden, kansalaisten hyvinvoinnin ja yritysten kilpailukyvyyn edistämiseksi.

Tieto- ja viestintäteknikan ja siihen perustuvien sovellusten kehitys jatkuu kiihtyvällä vauhdilla. Uusia haasteita sekä mahdollisuuksia tuovat pilvipalveluiden kehitys ja laaja käyttöönotto sekä myös esineiden välisen tiedonsiirron ja suurten tietoaisteistojen hyödyntämisen kehitys.

Tieto- ja viestintäteknikkaa hyödyntäviä hallinnonalojen *älystrategioita* ja niiden laadintaa edistetään poikkihallinnollisesti kaikilla yhteiskunnan sektoreilla. Tieto- ja viestintäteknologian merkittävät yhteiskunnalliset vaikutukset on laajalti tunnistettu ja sen käyttöönotolla ja hyödyntämisellä lisätään ihmisten välistä tasa-arvoa, sosiaalisia kontakteja ja osallisuutta sekä helpotetaan tiedon ja palveluiden saatavuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön digitaalisten palveluiden älystrategiassa muodostettu palvelurintama luo jatkuvasti käynnissä olevan ja joustavan yhteistyön mallin digitaalisten palvelujen kasvun edistämiseen. Mallilla parannetaan tietoteknologiaan vahvuksiimme perustuvaa älykäästä ja ekologista palvelukehitystä ja sen toimintaedellytyksiä. Lisäksi luodaan avoin infrastruktuuri, joka toimii myös kansainvälisesti.

Euroopan unionin digitaalistrategiassa painotetaan toimia digitaalisten sisämarkkinoiden luomiseksi, jotka hyödyttäisivät yritysten, kansalaisten ja hallinnon kehittymistä ja tuottavuutta. Esimerkiksi rajat ylittävällä sähköisen kaupan toimivuudella ja yhteen toimivilla sähköisillä käytänteillä vahvistetaan digitaalista taloutta. Lisäksi nopeiden viestintäyhteyksien edistäminen myös EU-tasolla tuo kasvua.

Valtioneuvoston periaatepäätös *digitaalisten julkisen sektorin tietoaisteistojen saatavuudesta* esittää tavoitteet ja periaatteet sekä toimet tietoaisteistojen avaamisen ja käytön parantamiseksi. Tietoaisteistojen laajemmalla saatavuudella tavoitellaan uusien digitaalisten palvelujen ja sovellusten kehitystä, palvelujen korkeaa laatua ja hallinnon läpinäkyvyyden kautta myös kansalaisten osallistumista yhteiskunnan toimiin.

Vahvaa sähköistä tunnistamista vaativien sähköisten palveluiden määrä ja kirjo kasvavat nopeutuvalla tahdilla. Myös lainsäädännön tasolla asetetut vaatimukset vahvan sähköisen tunnistamisen käytöstä erityistä luottamusta edellyttävien sähköisten palveluiden yhteydessä lisääntyvät. Työ vahvan sähköisen tunnistuspalvelun tarjoajien muodostaman luottamusverkoston toimivuuden esteiden poistamiseksi jatkuu tiiviin julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön muodossa. Euroopan unionissa käsitellään rajat ylittävien vahvan sähköisen tunnistamisen palveluiden yhteentoimivuutta koskevaa lainsäädäntöehdotusta. Ehdotus perustuu jäsenvaltioissa olevien erilaisten identiteetin hallintajärjestelmien vastavuoroiselle tunnustamiselle.

Tietovarantoja käytetään useissa palveluissa. Lainsäädännöllä on pyrittävä varmistamaan, että kehitettäessä erilaisia palveluita ja tekniikoita sekä silloin, kun palveluita käytetään, otetaan *yksityisyyden suojaamisen vaatimukset* huomioon.

Tieto- ja viestintäteknologian *helppokäyttöisyydelle ja esteettömyydelle* asetetaan uusia vaatimuksia. Tietoyhteiskuntakehitys pitää sisällään riskin kansalaisten eriarvoistumisesta sekä syrjäytymisestä. Esteettömyystoimenpideohjelmassa on tunnistettu niitä epäkohtia, jotka toimivat esteenä kansalaisten tasa-arvoiselle ja yhdenvertaiselle osallistumiselle tietoyhteiskunnassa.

Viestintäpolitiikassa otetaan painokkaasti huomioon *ilmastopolitiikan* tavoitteet. Tehtävänä on lisätä kansalaisten ja yritysten mahdollisuuksia korvata tavanomaisia palveluita ja hyödykkeitä sähköisillä palveluilla. Vihreä ICT luo ekotehokkuuden lisäksi kasvumahdollisuuksia, sillä

tieto- ja viestintäteknologian alalla on merkittävä työpaikkojen ja kasvun potentiaali. Suunnittelukaudella edistetään kestävää kehitystä ja tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntävien liiketoimintamahdollisuuksien markkinoita Suomessa.

Keskeiset toimenpiteet

- Koordinoidaan älystrategioiden laadintaa valtioneuvoston piirissä.
- Suunnitellaan ja toteutetaan digitaalisten palvelujen kasvua edistävää älystrategiaa.
- Jatketaan vaikuttamista EU:n digitaalistrategian kansallisilla painopistealueilla sekä seurataan toimien edistymistä niin kansallisesti kuin EU-tasolla.
- Tuetaan ja osallistutaan valtioneuvoston periaatepäätöksen toteuttamiseen digitaalisten julkisten sektorin tietoaisteistojen saatavuudesta.
- Toteutetaan esteettömyyden toimenpideohjelmia ja perustetaan esteettömien viestintäpalveluiden seurantaryhmä.
- Päivitetään tieto- ja viestintäalan ilmasto- ja energiatavoitteita vastaamaan kansallista EU-strategiaa.
- Laaditaan hallitusohjelman mukaisesti tietoyhteiskuntakaari, johon kootaan keskeinen sähköisen viestinnän lainsäädäntö ja tehdään tarvittavat lainsäädäntöuudistukset.
- Varmistetaan Viestintävirastolle riittävät resurssit sähköisten viestintäpalvelujen edistämiseen liittyvään toimintaan.

4.4 Viestintämarkkinat

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Monipuolisia, korkealaatuisia ja kohtuuhintaisia viestintä- ja tietoyhteiskuntapalveluita on saatavilla koko maassa.

Huippunopeiden laajakaistayhteyksien merkitys kasvaa suunnittelukaudella. Kaapelitelevisioverkkojen päivittäminen nopeiden laajakaistayhteyksien tarjontaan on tuonut huippunopeat yhteydet kotitalouksien saataville lähinnä kaupunkien ja suurien taajamien kerrostaloalueilla. Haja-asutusalueiden lisäksi kuiturakentamisen edistämistä on jatkettava myös kaupungeissa ja muissa taajamissa varsinkin niiden pientaloalueilla. Neljännen sukupolven matkaviestinverkot lisäävät kilpailua ja käyttäjien valintamahdollisuuksia huippunopeiden laajakaistayhteyksien tarjonnassa varsinkin maaseudulla. On arvioitu, että laajakaistanopeuden kaksinkertaistaminen kasvattaa bruttokansantuotetta 0,3 prosenttiyksiköllä.

Viestinnän palvelujen lisääntyessä ja viestintämäärien kasvaessa useat käyttötarpeet kilpailevat niukoista *taajuusresursseista*. Vaikka taajuuspolitiikka on pääosin kansallisesti päätettävä asia, tulee myös kansainvälisesti huolehtia siitä, että taajuudet allokoidaan eri käyttötarpeille mahdollisimman järkevästi.

Suunnittelukaudella otetaan huomioon Euroopan unionin ensimmäisen radiotaajuuspoliittisen ohjelman tavoitteet sekä edistetään Suomen tavoitteita muun muassa maailman radioviestintäkonferenssissa. Taajuuksien tehokasta käyttöä pyritään edistämään suunnittelukaudella myöntämällä valtioneuvoston taajuuspoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti toimiluvat markkinaehtoisesti huutokaupalla langattomaan laajakaistaan osoitetulle 800 MHz-taajuusalueelle.

Suunnittelukauden aikana tulee lisäksi valmistautua myöntämään vuosikymmenen lopulla päättyvät monet matkaviestinnän nykyisistä toimiluvista siten, että se edistää taajuuksien tehokasta käyttöä. Tietoyhteiskuntakaaren valmistelussa pyritään uudistamaan toimilupajärjestelmää markkinaehtoiseksi mahdollistamalla toimilupien markkinaehtoinen myöntäminen myös muilla taajuusalueilla sekä harkitsemalla taajuuksien markkina-arvoa heijastavien taajuusmaksujen käyttöönottoa.

Maanpäällisessä televisiotoiminnassa on verkkokapasiteetin tarjonnassa jo otettu ensimmäiset merkittävät askeleet kilpailun avaamiseksi. Lähes kaikkien verkkotoimilupien voimassaoloaika päättyy vuoden 2016 lopussa. Lisäksi lisääntynyt lähetyskapasiteetin tarjonta on

muuttanut myös televisiotoiminnan markkinoita ja edellyttää siten nykyisen toimilupajärjestelmän tarkastelua.

Suunnittelukaudella toteutettavassa *sähköisen median viestintäpoliittisessa ohjelmassa* arvioidaan kokonaisuutena maanpäällisen television tulevaisuutta, televisiotoiminnan markkina-kehitystä sekä nykyisen toimilupajärjestelmän mahdollisia kehittämistarpeita. Ohjelma sisältää myös kuvauksen radiotoiminnan tulevaisuuden kehityksestä sekä Viestintäviraston radiolupajärjestelmän kokonaisarvioinnin. Tavoitteena on luoda toimintaedellytyksiä ja kehittää toimintaympäristöä viestintäpoliittisin keinoin siten, että erityisesti kotimaisesta sisältötuotannosta pystytään huolehtimaan. Teknologinen kehitys ja kansainväliset trendit muovaavat mediamaisemaa edelleenkin. Tämä edellyttää toimilupapolitiikan arvioimista suhteessa toimialan teknologiseen ja sisällölliseen murrokseen. Tilaus kotimaiselle, suomalaisille tehdyille sisällölle on kuitenkin vahva ja siitä tulee jatkossakin pitää huolta.

Uudet, vuonna 2011 myönnetyt toimitukset *radiotoiminnan* harjoittamiseen, tulevat voimaan vuoden 2012 alussa. Toimilupakausi päättyy vuoden 2019 lopussa. Pitkä toimilupakausi mahdollistaa radiotoiminnan pitkäjänteisen sisällöllisen ja kaupallisen kehittämisen. Suunnittelukaudella huolehditaan toimitus- ja taajuuspolitiikalla siitä, että radiotoiminnan käyttöön osoitetut taajuudet ovat tehokkaassa käytössä ja että kuuntelijoiden saatavilla on monipuolinen ja laadukas radiotarjonta. Radio säilyy kiinnostavana mediana ja radion mainostulot kasvavat tai pysyvät vähintään vuoden 2011 tasolla.

Postitoimiala jatkaa nopeaa kehittymistään. Peruspostipalvelut turvataan yleispalveluna, mutta postitoiminnan kehittämiseen vastaamaan toimintaympäristön haasteita tulee kiinnittää huomiota. Viestinvälityksen yleinen sähköistyminen, tarve tehostaa toimintoja sekä myös yhä voimistuva ympäristöajattelu johtavat siihen, että uusien lähilogististen ratkaisujen löytäminen muun muassa ikääntyvän väestön palvelutarpeiden kattamiseksi nousee aiempaa keskeisempään rooliin.

Uusien postitoimijoiden alalle tulon myötä mahdollisuudet kehittää postipalveluita asiakastarpeita vastaaviksi paranevat. Toimilupapolitiikalla huolehditaan siitä, että kilpailun avaamisesta syntyvät hyödyt kohdistuvat myös kuluttajille ja pienyrityksille. Suunnittelukaudella seurataan sähköisten palveluiden mahdollisuuksia perinteisten postipalveluiden täydentäjänä ja korvaajana asiakastarpeista lähtien.

Jakelumarkkinoilla tapahtuva kehitys vaikuttaa postipalveluiden ja muiden toimintaympäristön muutosten ohella *lehtien* toimintaympäristöön. Viestintäpoliittisilla ratkaisuilla vaikutetaan lehtien toimintaedellytysten edistämiseen ja lehdistön aseman tukemiseen osana suomalaista sisällöntuotantoa ja mediamaisemaa. Sanomalehtien tukemiseen tarkoitettu määrärahan taso säilytetään.

Suomalaisen sisältötuotannon edellytyksistä huolehditaan varmistamalla televisiotoiminnan käyttöön osoitettujen taajuuksien tehokas käyttö toimilupapolitiikan ja lainsäädännön avulla. Riippumattomien ohjelmatuottajien ohjelmien kiintiön ajantasaisuus ja riittävyys tarkastellaan osana tietoyhteiskunnan kaarta.

Osana tietoyhteiskuntakaaren valmistelua uudistetaan, ajanmukaistetaan ja selkeytetään myös teleyritysten huomattavaa markkinavoimaa koskevaa sääntelyä, joka perustuu Euroopan unionin direktiiveihin. Sääntelyn tarkoituksena on edistää kilpailua viestintämarkkinoilla, joilla sen erityispiirteiden vuoksi esiintyy tyypillisesti kilpailuongelmia. Yleisen kilpailuoikeuden lisäksi tarvitaan kilpailua edistävää erityislainsäädäntöä. Tehokas kilpailu viestintähyödykkeiden tukku- ja vähittäismarkkinoilla lisää innovaatioita ja koituu loppukäyttäjien eduksi alemmina vähittäishintoina sekä luo hyviä toimintaedellytyksiä elinkeinotoiminnalle.

Keskeiset toimenpiteet

- Laaditaan ja toteutetaan huippunopean laajakaistan markkinaehtoista kysyntää ja tarjontaa edistävä ohjelma.
- Toteutetaan valtioneuvoston taajuuspoliittisen periaatepäätöksen tavoitteiden edellyttämät toimenpiteet.

- Arvioidaan sähköisen median toimintaedellytyksiä ja toimilupajärjestelmän muutostarpeita ja toteutetaan tarkistukset arvioinnin pohjalta.
- Yhtenäistetään ja uudistetaan sähköisen viestinnän markkinoiden kehittämistä ja toimilupajärjestelmiä koskevaa lainsäädäntöä osana tietoyhteiskuntakaaren valmistelua.
- Ruotsin kielellä ja vähemmistökielillä julkaistavan lehdistön tukemiseen varatun tuen taso säilytetään ja lehdistön toimintaedellytysten kehittymistä seurataan ja arvioidaan yhdessä alan kanssa (lehtiasian neuvottelukunta).
- Toteutetaan kokeiluhanke käyttäjälähtöisen lähilogistiikan palvelukonseptin luomiseksi iäkkäiden ja vammaisten henkilöiden asumisen tueksi osana liikennepoliittista selontekoa.
- Varmistetaan Viestintävirastolle riittävät resurssit tehokkaaseen taajuuksien hallintaan ja viestintämarkkinoiden toimivuuden varmistamiseen.

4.5 Rahoitus

Taulukko 1. Rahoitus

(1 000 euroa)	2013	2014	2015	2016
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	19 895	21 045	21 145	10 145
01. Viestintäviraston toimintamenot	8 895	9 045	9 145	9 145
Esitys kehylisäys: Yleispalvelun valvonnan resurssien turvaaminen	500	500	500	500
42. Sanomalehdistön tuki	500	500	500	500
50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistaverkon rakentamiseen	10 000	11 000	11 000	

Yleispalvelun valvonnan resurssien turvaaminen

Viestintämarkkinalain mukaan perityllä viestintämarkkinamaksulla katetaan kustannuksia, joita Viestintävirastolle aiheutuu erilaisista viestintämarkkinalain mukaisista valvontatehtävistä. Kyseessä on veroluonteinen maksu, joka tuloutetaan valtion talousarvioon muihin veroluonteisiin tuloihin. Vastaavat menot otetaan huomioon Viestintäviraston toimintameno määrärahan mitoituksessa.

Viestintämarkkinamaksulla katetaan muun ohella televiestinnän yleispalvelun valvonnasta aiheutuvat kustannukset. Viestintäviraston tehtävät ovat tältä osin lisääntyneet muun muassa yleispalvelun kattavuuden laajentumisen myötä. Tämä edellyttää valvonnan resurssien vahvistamista siten, että viestintämarkkinamaksulla katettavat kustannukset lisääntyvät arviolta 0,5 miljoonalla eurolla.

Yleisradio Oy:n rahoitus uudistetaan

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

Pääministeri Jyrki Kataisen hallitusohjelman mukaan Yleisradio Oy:n rahoitus uudistetaan siten, että Yleisradio Oy:n rooli suomalaisen kulttuurin tuottajana, moniarvoisena ja riippumattomana tiedonvälittäjänä sekä sananvapauden foorumina turvataan. Uudistusta on valmisteltu yhteistyössä eduskuntaryhmien puheenjohtajien kanssa. Uudistuksen keskeisistä linjauksista on sovittu ja niistä on annettu julkilausuma 16.12.2011.

Julkilausuman mukaan Yleisradio Oy:n julkisen palvelun rahoitus uudistetaan siten, että vuoden 2013 alusta lähtien rahoitus perustuu Yle-veroon, jota peritään tulonsaajilta ja eräiltä yrityksiltä ja muilta yhteisöiltä. Samalla nykyisestä televisionmaksujärjestelmästä luovutaan. Yleisradio Oy:n rahoituksen tasoksi vuonna 2013 on julkilausumassa sovittu 500 miljoonaa euroa veroineen. Tasoa tarkistetaan vuosittain 2014 alkaen vuotuista kustannustason nousua vastaavasti. Veron tuotto tuloutetaan teknisesti valtion talousarvioon ja varat ohjataan valti-

on televisio- ja radiorahastoon. Rahastosta siirretään vuosittain laissa säädetty summa Yleisradio Oy:n käyttöön. Rahoituksen uudistamisella ei ole valtiontalouden kehyksiin liittyviä määräraha vaikutuksia. Uudistukseen liittyvät lainsäädäntö ja muut toimet toteutetaan vuoden 2012 aikana.

Postin yleispalvelun ja lehtijakelun turvaaminen

Kesäkuussa 2011 voimaan tulleeseen postilakiin sisältyy uusi rahoitusmekanismi, jolla viime kädessä turvataan postin yleispalvelun tarjonta. Yleispalvelun tarjoajalla on oikeus saada korvausta valtion varoista, jos yleispalvelun nettokustannukset muodostavat sille kohtuuttoman taloudellisen rasitteen. Postiyrietykset velvoitetaan vastaavasti osallistumaan kustannusten kattamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on selvittämässä huhtikuun 2012 alkuun mennessä, miten uuden postilain mukainen rahoitusmekanismi käytännössä toteutettaisiin. Lisäksi työryhmän tehtävänä on arvioida muita postidirektiivin mukaisia vaihtoehtoisia malleja, joilla yleispalvelun tarjonnan turvaavaa rahoitusta voitaisiin osoittaa yleispalvelun tarjoajalle tilanteessa, jossa yleispalvelua tai sen osaa ei voitaisi muutoin ylläpitää.

Postimarkkinoilla käynnissä olevan murroksen takia yleispalvelun toimintaedellytysten ja postimarkkinoiden kehitystä tulee seurata tarkkaan. Eritystä huomiota tulee kiinnittää myös painettujen lehtien toimintaympäristön muutokseen, jossa keskeisin muutosvoima on digitaalisten palvelujen lisääntyvä käyttö. Suunnittelukaudella varaudutaan siihen, että erityisiä toimenpiteitä postin yleispalvelun varmistamiseksi saatetaan joutua toteuttamaan.

5. LIIKENNEPOLITIikka

Liikennepoliittisen selonteon valmistelu on käynnissä. Selonteossa tullaan määrittämään liikennepoliittikan linjaukset ja toimenpideohjelma vuoteen 2022 sekä liikennepoliittikan visio ja tahtotila vuodelle 2030. Selontekoa valmisteltaessa liikennepoliittisia kysymyksiä tarkastellaan hallitusohjelman mukaisesti erityisesti maankäytön, asumisen, palvelurakenteiden, kestävän kehityksen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset huomioon ottaen. Selonteon valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä. Tavoitteena on antaa selonteko eduskunnalle huhtikuussa 2012. Tämä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelman liikennepoliittikan osio tarkentuu selonteon valmistuttua.

5.1 Toimintaympäristön muutokset

Liikenteen CO₂-päästöjen vähentäminen, alueiden ja maiden välinen globaali kilpailu tuotannon toimipaikkojen sijainnista, kaupungistuminen sekä kansalaisten ja yritysten muuttuvat ja lisääntyvät vaatimukset pakottavat myös liikenteen hallinnonala pohtimaan, miten haasteisiin voidaan vastata jotta Suomen hyvinvointi ja kilpailukyky voidaan säilyttää kestävällä tavalla.

Liikennejärjestelmää käytettävien julkisten resurssien niukkeneminen tulevina vuosina on riski, johon on tärkeää varautua. Epävarmat talousnäkymät, väestörakenteen muuttumisesta johtuva huoltosuhteen heikkeneminen, kasvava valtionvelka ja EU:n kriisimaiden tarvitsema taloudellinen tuki kasvattavat valtiontalouden kestävyysvajetta pitkälle tulevaisuuteen.

Kaupungistuminen, elintason noususta johtuva autoistuminen ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen johtavat kaupunkiseutujen tieliikenteen ruuhkautumiseen, ellei kehitykseen vaikuta. Toisaalta harvaan asuttujen seutujen infrastruktuurin kustannukset eivät ole laskemassa, vaikka päivittäisiä käyttäjiä on yhä vähemmän.

Suomen ulkomaankaupan merikuljetuksille on tulossa kustannuksia lisääviä vaatimuksia. Alusten rikki- ja typpipäästöjen vähentäminen vaativat investointeja ja lisäävät polttoainekuluja. Alusten energiatehokkuustavoite vähentää polttoaineenkulutusta sulan veden aikaan, mutta heikentää alusten jäissäkulkukykyä, mikä lisää jäänmurtoavustuksen tarvetta ja kustannuksia.

Kaivostoiminnan volyyymi tulee kasvamaan lähivuosina merkittävästi. Louhintatoiminnan volyymin ja liikevaihdon ennustetaan kolmikertaistuvan kuluvan vuosikymmenen puoliväliin mennessä. Kaivostoiminta tarvitsee tuekseen toimivan logistiikan.

5.2 Suomen kilpailukykyyn ja kestäväen kasvun edistäminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Matka- ja kuljetusketjut toimivat turvallisesti ja sujuvasti kilpailukykyä edistäen.

Suomen kilpailukykyyn kannalta on tärkeää varmistaa yritysten raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusketjujen luotettavuus ja kustannustehokkuus sekä kotimaassa että ulkomaille suuntaavissa vientikuljetuksissa. Elinkeinoelämän näkökulmasta ja kansainvälisesti arvioiden Suomen liikennejärjestelmän palvelutaso on hyvä ja kehittynyt pääosin myönteiseen suuntaan. Kuljetusketjujen toimivuus on hyvällä tasolla.

Pääkaupunkiseutu on koko Suomen henkilö- ja tavaraliikenteen tärkein solmukohta. Seudun mahdolliset liikenneongelmat vaikuttavat nopeasti satoihin tuhansiin matkoihin ja kuljetuksiin. Näistä osa on pitkämatkaisia, joten häiriöt pääkaupunkiseudulla heijastuvat myös muual-

le Suomeen. Rautateiden lähiliikenteen ja Kehä III varren logistiikkakeskittymän tavaraliikenteen toimivuus pyritään turvaamaan.

Elinkeinoelämälle *tiekuljetukset* ovat tärkein kuljetusmuoto. Elinkeinoelämä on niiden toimivuuteen kokonaisuudessaan tyytyväinen, joskin tiekuljetusten täsmällisyydessä ja matkajan ennakoitavuudessa on nähtävissä heikentymistä. Muiden kuin pääteiden ympärivuotiset kuljetusolosuhteet eivät kaikilta osin tyydytä etenkin metsäteollisuuden puunhankinnan tarpeita eikä kuljetuspalvelujen tuottajia.

Rautatiekuljetusten turvallisuus ja rataverkon laajuus tyydyttävät pääosin tavarankuljetusten tarpeet. Elinkeinoelämä näkee kehittämistarvetta toimitusaikojen ennustettavuudessa, joka on yrityksille tärkeä kilpailukykytekijä. Kehittämistarvetta on myös rataverkon kuntotasossa ja yhdistettyjen kuljetusten kustannustehokkuudessa. Rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta parantavat akselipainojen nostot 25 tonnin verkon laajentamisen ja sähköistyksen avulla ovat käynnissä, mutta verkon laajentaminen on vielä kesken. Rataverkon huonosta kunnosta johtuvat junien nopeusrajoitukset ovat lisääntyneet 2000 –luvulla. Elinkeinoelämän piirissä rautatiekuljetusten palvelutaso aiheuttaa jonkin verran tyytymättömyyttä.

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). Elinkeinoelämä on pääosin tyytyväinen kauppamerenkulun pääväylien palvelu- ja turvallisuustasoon. Merkittävimpänä kehittämis-kohteena nähdään aikataulujen pitävyys, joka on vientiteollisuudelle tärkeä kilpailukykytekijä.

Toimivat ja riittävät kansainväliset lentoyhteydet ovat Suomen kilpailukyvyn kannalta välttämättömiä. Lentoliikenne on tärkeä osa toimivaa ja tehokasta liikennejärjestelmää ja merkittävä tekijä Suomen kilpailukyvyllä. Globalisaation haasteisiin vastaaminen vaatii jatkossakin tehokkaan ja nopean liikkumisen turvaamista. Euroopan saavutettavuuden lisäksi yhteydet kehittyvien maiden markkinoille tulevat tulevaisuudessa olemaan yhä tärkeämmässä asemassa.

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 liiketaloudellisin periaattein. Maksutaso on kuitenkin samalla pystytty pitämään eurooppalaisittain erittäin maltillisena.

5.2.1 Keskeisten kuljetuskäytävien toimivuus

Keskeisten kuljetuskäytävien toimivuus on Suomen kilpailukyvyn kannalta olennaista. Kuljetusten toimivuuteen ja kustannuksiin vaikuttavat satamien, terminaalien ja rajanylityspaikkojen meriväylä-, tie- ja rautatieyhteydet. Suomen kilpailukyvyn ja kestäväen talouskasvun varmistamiseksi tärkeimpiä ovat ulkomaanyhteydet, tärkeimpien sisäisten reittien palvelutaso sekä suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuus.

Tärkeimmät väylät ovat pääosin riittävän laadukkaita sujuville ja turvallisille kuljetuksille. Kehittämistarpeita on kuitenkin edelleen mm. E18 tiellä.

Suurimmilla kaupunkiseuduilla henkilöautoliikenteen lisääntyminen aiheuttaa ruuhkia, joiden haittoja tavaraliikenteelle pyritään hillitsemään älyliikenteen keinoin.

Ulkomaankaupan logistiikkaketjuissa satamat ovat logistisen ketjun haasteellisia solmukohtia. Suomessa satamia on suhteessa paljon, eivätkä kaikki satamat välttämättä ole kaikilta osin

tehokkaimmassa mahdollisessa käytössä. Toimivien ja tehokkaiden rautatieyhteyksien tarjoaminen laajalle satamaverkolle vaatii paljon resursseja. Satamissa on myös suuria kausi- ja suhdannevaihteluja.

Kansainvälisistä kuljetuksista yli 80 % on merikuljetuksia, joten Suomen ulkomaankaupan kannalta merikuljetusten sujuvuus on avainasemassa. Meriliikenteen lisääntyessä häiriöriski kasvaa. Sujuvan ja turvallisen alusliikenteen varmistamiseksi meriliikenteen ohjausta kehitetään edelleen. Ohjausjärjestelmien toimintavarmuus edellyttää, että tekniset laitteet uusitaan niiden käyttöiän tultua täyteen. Talvimerenkulussa jäänmurtoavustuksen tarve uhkaa kasvaa kapasiteettia nopeammin.

Suomi pystyy ylläpitämään ja kehittämään maan kokoon nähden poikkeuksellisen laajaa yhteystarjontaa Helsinki-Vantaan gateway-yhteyksien ansoista. Kilpailu lentoliikenteessä on kuitenkin kovaa ja muutokset yhtiöiden kilpailuasetelmissa voivat nopeasti johtaa heilahdukseen, jotka uhkaavat Suomen hub-asemaa ja heikentää tarjontaa.

Ilmailussa suunnittelukauden keskeinen hanke on pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilanlohkon perustaminen. Suunnittelukauden aikana jatketaan vuoden 2012 loppuun mennessä perustettavan ilmatilanlohkon kehittämistä. Kyseessä on yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky) koskevaan hankkeeseen liittyvä järjestely, jonka tarkoituksena on mahdollistaa ilmatilan optimaalinen käyttö riippumatta kansallisista rajoista huomioiden sekä siviili- että sotilasilmailun tarpeet. Parhaiden mahdollisten reittien suunnittelu ja lentoliikenteen ohjauksen painopisteen siirtäminen pohjoiseurooppalaiselle tasolle kansalliselta tasolta lisäämällä maiden välistä yhteistyötä mahdollistaisi taloudellisten, teknisten ja henkilöresurssien parhaan käytön ja edistäisi myös ympäristönsuojelua.

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

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

EU:ssa on käynnissä yleiseurooppalaisia liikenneverkkoja (TEN-T -verkko) koskeva suuntaviivauudistusprosessi, joka johtaa liikenneverkon suunnittelua ja toteutusta koskevien periaatteiden tarkistamiseen. Tavoitteena on varmistaa sujuva ja toimiva Euroopan unionin sisämarkkinoiden liikenne, joka vahvistaisi Euroopan taloudellista, sosiaalista ja alueellista koheesiota. Komissio antoi ehdotuksensa uusiksi TEN-T –suuntaviivoiksi lokakuussa 2011. Ehdotuksen mukaisilla TEN-T -suuntaviivoilla luotaisiin aikaisempaa tiukemmin määritelty kaksitasoinen Euroopan laajuinen liikenneverkko. TEN-T –verkko tulisi muodostumaan kattavasta verkosta, jonka on määrä olla valmis vuoden 2050 loppuun mennessä ja ydinverkosta, jonka on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä. Kattava verkko käsittää kansallisiin verkkoihin perustuvat rautateiden, maanteiden, sisävesireittien, satamien ja lentoasemien varsin tiheät verkot. Kattava verkko muodostaa TEN-T-verkon peruserroksen. Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Uudistuksen seurauksena määrärahat keskitetään pienempään määrään hankkeita, jotka tuottavat laajempaa Euroopan laajuista lisäarvoa. Tarkoituksena on saavuttaa mahdollisimman suuri yhteinen hyöty investointeihin nähden. Jäsenvaltioille uudet suuntaviivat tarkoittavat entistä tiukempia vaatimuksia liikenneverkon toteuttamiseksi.

Kaivostoiminnan volyyymi tulee kasvamaan lähivuosina merkittävästi. Alan louhintatoiminnan volyymin ja liikevaihdon ennustetaan kolmikertaistuvan kuluvaan vuosikymmenen puoli-väliin mennessä. Kaivostoiminta tarvitsee tuekseen toimivan logistiikan. Suurimpina haasteina tällä hetkellä on päärajojen ja satamien kunto ja kapasiteetti, Itä-Suomen kaivosten ja Pohjanlahden väliset yhteydet sekä kaivos-, metallinjalostus- ja kemianteollisuuden kuljetusyhteydet Aasian kasvaville markkinoille. Liikennetarkoituksilla tulee turvata Suomen mittavien luonnonvarojen hyödyntäminen ensisijaisesti kotimaassa, ja myös kaupankäynnin tarvitsemat yhteydet ulkomaille. Barentsin alueen ja koillisväylän tuomat mahdollisuudet voivat muuttaa merkittävästikin globaaleja kuljetusketjuja ja muuttaa myös Suomen logistista asemaa lähivuosisikymmeninä. Pietarin seudun kehittyminen ja Venäjän talouskasvu ja sisäisten liikenneyhteyksien parantuminen voi aiheuttaa merkittäviä muutoksia kuljetusvirtoihin tulevaisuudessa.

Rautatiekuljetusten kustannustehokkuus on parantunut akselipainojen noustessa 25 tonnin verkon laajenemisen ja sähköistyksen myötä. Rataverkon huonosta kunnosta johtuvat junien nopeusrajoitukset ovat kuitenkin lisääntyneet 2000-luvulla. Seinäjoki–Oulu -rataosan perusparannuksen loppuunsaattaminen helpottaa tilannet etelä-pohjoissuuntaisten kuljetusten osalta. Tiekuljetusten ennakoitavuudessa ja täsmällisyydessä on nähtävissä heikentymistä.

Keskeiset toimenpiteet

- Helsingin alueen rautateiden liikenteenohjausjärjestelmien uudistaminen käynnistetään.
- Selvitetään Kehä III logistiikkakeskittymän tavaraliikenteen sujuvuus.
- Ulkomaan kaupan logistiikan pullonkauloja poistetaan tehokkaasti toteuttaen selonteossa määritellyjä toimenpiteitä.
- Kehitetään talvimerenkulun toimintavarmuutta liikennepoliittisessa selonteossa määriteltävien toimenpiteiden avulla.
- Moottoritietasaisen E18-yhteyden rakentaminen Helsingistä itärajalle saatetaan loppuun. Muiltakin osin varmistetaan Suomen hyvät liikenneyhteydet Venäjän suuntaan.
- Laaditaan yhteistyössä Venäjän kanssa keskipitkän ajan liikenne-ennusteet eri liikennemuodoille ja yhteysväleille.
- Käynnistetään toimenpiteet Pohjois-Suomen kaivostoiminnan kuljetusten turvaamiseksi.
- Arvioidaan TEN-T –suuntaviivaehdotuksen pohjalta liikenneverkkojen kehittämistarve ehdotuksen vaatimusten mukaisesti sekä arvioidaan suuntaviivaehdotuksen sopivuus Suomen näkökulmasta.
- Selvitetään lähilogistiikan kehittämisen toimenpiteitä muiden hallinnonalojen kanssa
- Lentoliikenteessä jatketaan vuoden 2012 loppuun mennessä perustettavan toiminnallisen ilmatilalohkon kehittämistä sekä EU:n yhteisen lentoliikenteen ja ilmatilan hallintajärjestelmän, SESAR:n, käyttöönottoon ensi vuosikymmenen loppupuolella.
- Hallitusohjelman mukaisesti vaalikauden alussa vireillä olevat liikennehankkeet saatetaan loppuun. Tämä koskee muun muassa Oulu–Seinäjoki-rataa, Kehärataa sekä E18-tietä.
- Pisara –radasta tehdään suunnittelupäätös.

5.2.2 Kuljetusmarkkinoiden toimivuus

Liikenteen osuus bruttokansantuotteesta on yli 7 prosenttia. *Liikennemarkkinoilla* tarkoitetaan kaikkia liikenteen henkilö- ja tavaraliikennepalveluita sekä liikenteen tukipalveluita, kuten katsastus-, luotsaus-, varikko- ja väylän rakennus- ja kunnossapitopalveluita. Liikennemarkkinoiden liikevaihdosta noin kolmannes syntyy tavaraliikennemarkkinoista, kolmannes henkilöliikennemarkkinoista ja loput muusta liikennettä palvelevasta huolinta-, kunnossapito- ja tukitoiminnasta. Laajasti ottaen liikennemarkkinoihin voisi kuulua myös liikenneväline- ja varaosamarkkinat, mutta kansantalouden tilinpidossa ne kuuluvat teollisuuden ja kaupan toimialoihin, eivätkä niitä siten lasketa liikenne –toimialan bruttokansantuotteeseen. Liikenteen rooli korostuu entisestään globaalissa maailmassa, jossa tuotannossa tapahtuu erikoistumis-

ta, mannerten välinen riippuvuus toisistaan kasvaa ja sitä kautta yhteydenpito, verkottuminen ja kuljetustarpeet lisääntyvät.

Eri kulkumuotojen *liikennepalveluilla* on erilainen tehtävä liikennejärjestelmässä. Henkilöautoliikenne on hallitseva kulkumuoto kotimaan henkilöliikenteessä ja kuorma-autoliikenne kotimaan tavarankuljetuksissa. Merenkulku on ensisijaisesti tuonti- ja vientikuljetusten kulkumuoto, sillä yli 80 prosenttia Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista hoidetaan merikuljetuksina. Lentoliikenne on ulkomaan henkilöliikenteen tärkein kulkumuoto. Yksinomaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta matkusti vuonna 2010 10,7 milj. matkustajaa vuodessa.

Liikennepalvelut ovat myös merkittävä työllistäjä, sillä liikenteen toimialalla työskentelee yli 5 prosenttia työllisistä. Suomessa toimii 22 500 liikenneyritystä, jotka työllistävät yhteensä 130 000 henkilöä. Henkilöliikenne on tavaraliikennettä suurempi työllistäjä. Eniten yrityksiä on kuorma-autoliikenteessä ja taksiliikenteessä. Valtaosa linja-auto-, taksi- ja kuorma-autoalan yrityksistä on pieniä muutaman auton ja työntekijän kuljetusyrityksiä tai ammatinharjoittajia. Rautatieliikenteessä tilanne on päinvastainen, kun VR Yhtymä Oy on ainoa toiminnanharjoittaja. Lentoliikenteessä neljä suurinta Suomeen rekisteröitynyttä lentoyhtiötä hoitavat pääosin kotimaan lentoliikenteen matkustajaliikenteestä ja yli 70 prosenttia myös kansainvälisestä lentoliikenteestä. Vaikka vesiliikenteessä yritysten määrä on kohtalaisen suuri, ulkomaankuljetuksia harjoittavia suuria varustamoita on vain 24. Nämä suuret varustamot hoitavat pääosin suomalaisen lipun alla tapahtuvat matkustaja- ja rahtiliikenteen kuljetukset.

Eräänä *liikennemarkkinoiden toimivuuden* indikaattorina voidaan käyttää toimialan palvelujen hintakehitystä. Samaan aikaan kun yleinen kuluttajahintaindeksin nousu on ollut vuodesta 2000 eteenpäin noin 2 prosenttia vuodessa, juna- ja linja-autolippujen hinnat ovat nousseet keskimäärin 3,5 prosentin vuosivauhdilla, taksimatkat 3 prosentin vuosivauhtia. Lentomatkojen hintataso sen sijaan on pysynyt lähestulkoon vuoden 2000 tasolla. Lentomarkkinoilla (etenkin ulkomaan liikenteessä) kilpailu on koventunut ja polttoaineiden hintojen noususta huolimatta lentoyhtiöillä ei ole ollut mahdollisuuksia nostaa hintoja. Myös keskeisillä kotimaan reiteillä (etenkin Helsinki–Oulu) lentoliikenteen tarjonta on lisääntynyt ja hintakilpailu on ko-
vaa.

Markkinoillepääsyn ja kilpailun näkökulmasta ongelmallisimpia liikennepalvelusektoreita tällä hetkellä ovat rautatie- ja taksiliikenne. Rautatieliikenteen markkinoillepääsyä vaikeuttavat monet toiminnalliset ja rakenteelliset esteet. Nämä toiminnalliset esteet liittyvät mm. rautatiealan koulutuksen, vaunukaluston ja huolto- ja tukipalveluiden saatavuuteen, liikenteenohjauksen ja energianjakelun järjestämiseen sekä tasapuoliseen pääsyyn asemille. Taksiliikenteen osalta ongelmat liittyvät lupajärjestelmän ongelmallisuuteen. Katsastusalan toimijoiden kilpailuedellytyksiä tulisi kehittää niin, että asiakashintojen kehitys ei poikkeaisi alan yleisestä kustannustason kehityksestä, mutta samalla tulisi huolehtia palvelujen alueellisesta saatavuudesta.

Lentoliikenteen ja merenkulun markkinoita säännellään kansainvälisen sääntelyn (ICAO ja IMO) sekä EU-sääntelyn kautta ja kansallisen sääntelyn liikkumavara on vähäinen. Lentoliikenteen ja merenkulun markkina- ja kilpailutilanne on kuitenkin jo nykyisellään kansainvälisen ja EU-sääntelyn johdosta hyvin toimiva.

Keskeiset toimenpiteet

- Selvitetään rautateiden henkilöliikenteen, erityisesti Helsingin lähiliikenteen kilpailuttamisen edellytykset siten, että kilpailuttaminen voidaan tarvittaessa käynnistää 2010-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.

- Arvioidaan osana liikennepoliittisen selonteon valmistelua liikennemarkkinoille pääsyn esteitä sekä esitetään tarvittavat toimenpiteet ja niiden kiireellisyysjärjestys.
- Ajoneuvojen katsastusta koskevat lainsäädännön muutostarpeet selvitetään siten, että alan kilpailu lisääntyy kuluttajansuoja, turvallisuus, katsastushinnat ja valvonta huomioiden.
- Suomen ja Venäjän välinen rautatieyhdyshyönteisliikennesopimus uudistetaan unionilainsäädännön vaatimusten mukaisesti.

5.2.3 Teknologiakehityksen ja yritysten innovaatioiden tehokas hyödyntäminen

Suomen liikennejärjestelmän operointi ja kehittäminen perustuvat hallitusohjelman pohjalta linjattuun tehokkaaseen ja vaikuttavaan liikennepolitiikkaan sekä toimivaan infrastruktuuriin, joiden keskeisinä päämäärinä ovat kilpailukyvyyn, taloudellisen kasvun, kestävän kehityksen ja ihmisten arjen sujuvuuden edistäminen.

Uudistuva 2010-luvun liikennepolitiikka ylläpitää ja kehittää koko liikennejärjestelmää asiakaslähtöisesti. Liikennepolitiikan uusilla toimintatavoilla pyritään tuottamaan yhä enemmän arvoa kansalaisille, yrityksille ja koko Suomelle. Yrityksille luodaan houkuttelevaa ja toimivaa ympäristöä yhteen sovittamalla liikenteen, maankäytön, asumisen, palvelujen ja elinkeinojen toimintaedellytykset niin kaupunkiseuduilla kuin keskeisillä kuljetuskäytävillä. Uuden teknologian keinoja sekä yritysten innovaatiopotentiaalia hyödynnetään tehokkaasti liikennepolitiikassa. Tavoitteena on puhtaampi ja sujuvampi liikenne, turvallinen liikkuminen, ennakoitavat kuljetukset ja informoidut liikkijat.

Liikenneverkon operoinnissa siirrytään TTS-kaudella kaikissa liikennemuodoissa ja koko maan kattavasti aktiiviseen ja ennakoivaan liikenteenhallintaan, jossa häiriöiden syntyminen pyritään aktiivisin toimenpitein estämään ennakolta. Tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen ennakoitavuus ja luotettavuus kaikissa oloissa. Liikkumisessa ja kuljettamisessa pyritään kaikissa liikennemuodoissa parempaan riskitietoisuuteen ja luodaan menettelyt, jolla riskit tunnistetaan ja hallitaan. Liikenteenhallinnan ja liikenteen palvelujen pohjana ovat kaikki liikennemuodot kattava ajantasainen tietoisuus ja luotettavat ennusteet liikennejärjestelmän tilasta ja häiriöistä. Tämä merkitsee liikenteen ohjaus-, hallinta- ja palvelujärjestelmien modernisointia kaikissa liikennemuodoissa, erityisesti tieliikenteessä.

Liikennejärjestelmän tehostamisessa varaudutaan informaatio-ohjauksen lisäksi *liikkumisen taloudellisten ohjauskeinojen* käyttämiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön 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.

Liikenteen tietopalveluiden tärkein edellytys on laadukas ja edullinen tieto. *Julkisen tiedon saatavuus* palveluntuottajien, -kehittäjien ja kansalaisten käyttöön varmistetaan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti.

Teknologiakehityksen hyödyntäminen liikenteen alueella tuodaan esille hallitusohjelmassa seuraavasti: "Hallitus edistää älyliikenteen uusia palveluja, taloudellista ohjausta ja innovaatioita kansallisen älyliikenteen strategian pohjalta. Älyliikenteellä tuetaan liikenteen tehokkuuden kehittämistä. Selvitetään satelliittipaikannukseen perustuvien tienkäyttömaksujen käyttöönottoa."

Kansallisen älyliikenteen strategian (2009) kärkihankkeiden edistäminen ja toteuttaminen ovat keskeisellä sijalla TTS-kaudella 2013–2016. Kärkihankkeiden sisältöä täydennetään päivitetyn strategian mukaisesti, näkökulmana liikennejärjestelmätason vaikuttavuuden aikaansaaminen ja hallitusohjelman tavoitteiden täyttäminen.

Kärkihankkeista muodostetaan suurempia, liikennejärjestelmätason vaikuttavuutta omaavia kokonaisuuksia. TTS-kauden keskeiset kokonaisuudet ovat:

- reaaliaikainen liikenteen tilannekuva ja siihen pohjautuvat tietopalvelut,
- yhteiskäyttöinen joukkoliikennejärjestelmä,
- suuret kokeilu- ja toimeenpanohankkeet sekä -alueet ja
- suomalaisen älyliikenneosaamisen kehittäminen.

Toteutuksessa painopiste on erityisesti kaupunkiseuduilla, TEN-T -verkolla ja valtakunnan rajat ylittävillä liikennekäytävillä. Uudet palvelut kehitetään EU-yhteensopiviksi älyliikenteen direktiiviä noudattaen. Uusien teknologioiden hyödyntämisestä laaditaan päivitetyn älyliikenteen strategian mukaisesti teknologia tiekartta, jonka laadinnassa hyödynnetään komission laatimaa uusien teknologioiden käyttöönottosuunnitelmaa.

Älyteknologia tuo liikenneturvallisuutta parantavia ominaisuuksia erityisesti uusiin autoihin ja antaa mahdollisuudet liikenneturvallisuuden parantamiseen kuljettajan tukijärjestelmien ja riskien tunnistusjärjestelmien avulla.

Keskeiset toimenpiteet

- Parannetaan valtakunnallisen joukkoliikenteen maksujärjestelmän yhteentoimivuutta ja uudistetaan se mobiilipohjaiseksi.
- Toteutetaan langaton laajakaista (julkisen liikenteen kulkuneuvoissa?). Ajantasainen joukkoliikenteen pysäkki-informaatio toteutetaan keskeisillä joukkoliikenteen laatuikäytävillä ja suurilla kaupunkiseuduilla.
- Joukkoliikenteen liikennevaloetuedet toteutetaan valtakunnallisesti yhtenäisellä tavalla suurilla kaupunkiseuduilla.
- Autojen EU –laajuinen automaattinen hätäviestijärjestelmä, eCall, otetaan käyttöön vaiheittain. Alkolukon pakollista käyttöä laajennetaan julkisen sektorin tilaamiin kuljetuksiin. Lähestyvistä junasta autoilijaa tasoristeyksessä varoittava järjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain.
- Kehitetään automaattista kameravalvontaa.
- Liikenteen turvallisuutta parannetaan kaikissa liikennemuodoissa kasvattamalla riskitietoisuutta ja hyödyntämällä sitä liikenteen hallinnassa ja ohjauksessa.
- Sisällytetään ajokorttitutkintoon uuden teknologian järjestelmien ja palveluiden käyttökoulutus.
- Meriliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja öljyonnettomuuksien riskin vähentämiseksi kehitetään meriliikenteen ohjausjärjestelmiin automaattisia riskintunnistus ja ennakkotyökaluja sekä otetaan käyttöön öljytankkereiden reitintarkistus liikenteenohjauskeskuksessa.
- Lentoliikenteessä jatketaan vuoden 2012 loppuun mennessä perustettavan toiminnallisen ilmatilalohkon kehittämistä sekä EU:n yhteisen lentoliikenteen ja ilmatilan hallintajärjestelmän, SESAR:n, käyttöönottoon ensi vuosikymmenen loppupuolella. Merenkulussa ylläpidetään ja kehitetään EU:n meriliikenteen tietojärjestelmän (SafeSeaNet) kansallista osuutta sekä kehitetään meriliikenteen sähköisiä palveluja.
- Resursseja ja osaamista kehitetään liikennejärjestelmän aktiivisen operoinnin vaatimusten mukaiseksi.
- Varmistetaan julkisen sektorin tiedon maksuton tai edullinen saatavuus, jotta alan liiketoiminta edistyisi ja älykkään liikenteen tuotteille ja palveluille syntyisi toimivat markkinat.
- Viranomaisten keräämän tiedon luovuttamisesta ja hinnoittelusta laaditaan hallinnonalalle yhteinen politiikka.

5.3 Hyvinvointi, turvallinen ja esteetön liikkuminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

- Matkaketjut toimivat sujuvasti ja turvallisesti hyvinvointia ja kilpailukykyä edistäen.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, tavoitteena matkustajamäärän kasvu ja yksityisautoilun vähentäminen. Erityisen huomion kohteena on raideliikenteen lisääminen ja palvelutason parantaminen.
- Suomi on liikenneturvallisuudeltaan Euroopan parhaiden maiden joukossa. Tieliikenteen turvallisuus paranee jatkuvasti. Kaupallisessa rautatie-, meri- ja lentoliikenteessä ei tapahdu matkustajakuolemia.

5.3.1 Liikenneturvallisuuden parantamisen haasteita

Liikenteen turvallisuusvision mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Kaupallisessa ja ammatillisessa liikenteessä liikenneturvallisuusvisio on jo saavutettu lukuun ottamatta tieliikennettä, jossa raskas liikenne on aiheuttajana noin 30 onnettomuudessa vuosittain. Raskas liikenne on osallisena noin 40 onnettomuudessa vuosittain. Lentoliikenteessä sekä meri- ja rautatieliikenteessä älykkäät ohjaus-, informaatio- ja palautejärjestelmät turvallisuuden varmistamiseksi ovat jo arkipäivää. Tieliikenteessä niiden käyttöönottoa vasta suunnitellaan. Lukumääräisesti eniten kuolemia tapahtuu ei-kaupallisessa ja ei-ammattimaisessa liikenteessä.

Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset tuovat lisähaasteita turvallisuustason ylläpitämiselle. Riskien hallinta ja onnettomuuksien ehkäiseminen edellyttävät mm. tietoa realistisesta tilannekuvasta ja valmiutta reagoida poikkeamiin turvallisesta toiminnasta. Kaupallisessa ja ammattimaisessa liikenteessä kansainvälisen sääntelyn ja EU-sääntelyn merkitys on viime vuosina lisääntynyt ja lisääntyy jatkossa entisestään. Uusi ajoneuvo-teknologia osaltaan parantaa turvallisuutta, mutta vaatii viranomaisilta valvontaresursseja.

Ilmastonmuutos muuttaa sää- ja ilmasto-olosuhteita joissa liikennejärjestelmät toimivat vaihtuen mm. rakenteisiin kohdistuvaan rasitukseen ja kunnossapidon kokonaismäärään. Muutokset haitallisten sään ja ilmaston ääritilanteiden esiintymisessä tulee huomioida erityisesti liikenteen turvallisuusriskien ja toimivuuden hallinnassa.

Myös liikenteen arvot – turvallisuus, ympäristö, sujuvuus ja talous – ja arvojen oikean tasapainotilan saavuttaminen asettaa haasteensa turvallisuustyölle. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on haasteena löytää yleisesti hyväksyttävä tasapainotila turvallisuuden ja muiden arvojen välillä siten, että turvallisuus painottuisi ristiriitatilanteissa muihin arvoihin nähden.

Kilpailu tulee voimistumaan kaikissa liikennemuodoissa. Ammatiliikenteen osalta on oleellista, että lainsäädännöllä luodaan tasapuolisen kilpailun lähtökohta kaikille liikenteen toimijoille. Kansallisen lainsäädännön osalta tulee varmistaa suomalaisten liikenteen toimijoiden kilpailukyky kansainvälisiin kilpailijoihin nähden. Tämä on haaste myös liikenneturvallisuutta edistävien elementtien sisällyttämiselle kansalliseen lainsäädäntöön. Myös kuljetuspalveluja ostettaessa palvelun tuottajalle tulee aina asettaa turvallisuustavoitteet, joiden saavuttaminen olisi merkittävä elementti maksettavassa korvauksessa.

Suomalainen liikennekulttuuri edellyttää vastuullisuuden kehittämistä. Tällä tarkoitetaan sekä ammatti- että yksityisliikenteen toimijoiden liikenneturvallisuusasenteen kehittämistä. Kehittäminen kohdistetaan yksilöihin sekä organisaatioihin. Yksilötasolla vastuullisuuskehityksen elementtejä ovat riittävän tieto-taitotason varmistaminen, piittaamattomuuden karsiminen sekä välittäminen muista liikenteen osapuolista. Ammattiorganisaatioiden vastuullisuuskehitys edellyttää organisaatioiden vastuuhenkilöjärjestelmää kaupallisen ilmakuljetuksen organisaatioiden tavoin. Kaikkien osapuolten on tunnettava ja kannettava vastuunsa.

Liikenneturvallisuustyön tulee olla proaktiivista, jatkuvaa, pitkäjänteistä kaikki liikennemuodot kattavaa, poikkihallinnollista ja selkeästi jäsentynyttä. Liikenneturvallisuustyö koskee niin viranomaisia, ammattiliikenteen organisaatioita kuin toimijoita muussa kuin ammattiliikenteessä. Viranomaisturvallisuustyötä varten kaikille liikennemuodoille tulisi laatia kansallinen turvallisuusohjelma, jonka keskeisenä elementtinä on turvallisuusjohtaminen. Turvallisuusohjelmat edellyttävät liikennemuodoittain määritettyjä turvallisuusindikaattoreita. Myös ammattiliikenneorganisaatioiden johtamisjärjestelmän tulisi kattaa turvallisuusjohtamisen, johon johto aidosti sitoutuu.

Tieliikenteen turvallisuus

Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vakavien liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien kehitys on ollut hitaasti laskeva. Vuonna 2010 tieliikenteessä kuoli 272 ja loukkaantui 7 673 henkilöä. Vuodelle 2010 asetettua välitavoitetta (250 kuollutta) ei saavutettu.

Yhteiskunnan näkökulmasta puutteet tieliikenteen turvallisuudessa aiheuttavat merkittävän kansanterveysongelman. Onnettomuuskustannukset ovat noin 2–3 miljardia euroa vuodessa. Uhrin ovat yleensä nuoria verrattuna muilla tavoilla menehtyviin. Onnettomuuksien seuraukset alentavat merkittävästi elämisen laatua.

Haasteita tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi asettavat mm. maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteen sovittaminen, henkilöautoilun kasvu, väestön ikääntyminen, alkoholin kulutuksen lisääntyminen. Liikenneturvallisuustyö perustuu pitkäjänteiseen suunnitteluun ja erilaisten toimenpiteiden yhteisvaikutukseen. Tässä työssä eri synergiamahdollisuuksien hyödyntäminen ja kiinteä poikkihallinnollinen yhteistyö ovat keskeisiä. Liikenneturvallisuustavoitteet saavutetaan vain aktiivisella ja suunnitelmallisella eri tahojen yhteistoiminnan avulla.

Keskeiset toimenpiteet

- Suunnitelmakaudella pannaan täytäntöön hallitusohjelman liikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita ja toteutetaan vuosille 2011–2014 laadittua tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaa. Suunnitelman ja liikenneturvallisuustoiminnan arvioinnin ja kehittämisen tueksi laaditaan indikaattoreita, jotka kuvaavat monipuolisesti turvallisuuden ja poikkihallinnollisen toiminnan edistymistä. Vuosittain seurattaville muuttujille asetetaan pitkän aikavälin tavoitteet, joiden avulla liikenneturvallisuustyössä voidaan siirtyä tavoitejohtamiseen.
- Toteutetaan pienten turvallisuutta parantavien toimenpiteiden ohjelma.
- Turvallisuusnäkemys ja turvallisuustavoitteet ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitteluperiaatteita uudistetaan turvallisuuden näkökulmasta.
- Kansallisen älyliikenteen strategian toteutuksessa liikenneturvallisuuden kannalta kärkihankkeita ovat tieliikenteen automaattivalvonta ja ajoneuvojen turvajärjestelmät, esimerkiksi eCall-hätäviestijärjestelmä, alkolukko ja tasoristeysten varoitusjärjestelmä.
- Hallinnonalojen yhteistyötä tehostetaan ja liikenneturvallisuustoimia viedään eteenpäin myös eri poikkihallinnollisissa ohjelmissa.

Veneilyn turvallisuus

Veneilyonnettomuuksissa on viime vuosina kuollut keskimäärin 40–60 ihmistä vuosittain. Ruorijuopumus on keskeinen syy veneilyonnettomuuksissa. Valtaosa kuolemaan johtaneista veneilyonnettomuuksista tapahtuu vahvassa yli 1,5 promillen humalatilassa. Veneiden määrä on 1980-luvun alusta lähes kolminkertaistunut.

Keskeiset toimenpiteet

- Kampanjointia ja valistusta veneilyturvallisuuden edistämiseksi tulee lisätä.

- Veneilyliikenteen turvallisuuden parantamiseksi vesiliikenteen yleistä promillerajaa tulee tarkistaa. Myös pelastusliivien pakollisuutta tulee laajentaa koskemaan kaikkia veneitä.

Rautatieliikenteen turvallisuus

Rautatieliikenteessä ei ole tapahtunut viime vuosina matkustajien kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Rautatieliikenteessä on kuitenkin aina merkittävä suuronnettomuuden vaara. Tasoristeysonnettomuuksissa on viime vuosina kuollut keskimäärin 10 ihmistä vuodessa. Myös muissa rautatieonnettomuuksissa (vaihtotyö ja itsemurhat) on kuollut keskimäärin 10 ihmistä vuodessa.

Eurooppalaista rautatiejärjestelmää ollaan yhtenäistämässä siten, että myös turvallisuusjärjestelmät tulevat keskenään yhteensopiviksi. Lisäksi mahdollisia muutoksia saattaa aiheutua tavaraliikenteen kilpailusta. Uusien toimijoiden tullessa markkinoille haasteet turvallisuustason säilyttämiseksi entisellä korkealla tasolla saattavat lisääntyä. Tavaraliikenteessä arvioidaan tapahtuvan rakenteellisia muutoksia puunjalostusteollisuuden keskittymisestä ja Venäjän puutulleista johtuen. Rautatieliikenteen ympäristöystävällisyys ja turvallisuus lisäävät rautatiekuljetusten kysyntää tavaraliikenteessä. Rautatieyrityksiltä ja rataverkon haltijoilta edellytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä turvallisuuslupa toiminnan harjoittamista varten.

Keskeiset toimenpiteet

- Rautatieliikenteessä panostetaan turvallisuutta edistävän uuden teknologian käyttöön ja uuteen unioni- ja kansallisen tason turvallisuussäätelyyn.
- Tasoristeysturvallisuuden parantamiseen panostetaan poistamalla käytöstä vaarallisia tasoristeyslaitteita, lisäämällä tasoristeysten varoituslaitteita, ottamalla käyttöön älyliikenteen keinoja, mm. ajoneuvoihin asennettavia lähestyvistä junasta varoittavia laitteita ja parantamalla junan havaittavuutta. Tasoristeysten käyttäjiin kohdistuvaa valistusta ja tiedotusta lisätään.
- Rataverkkoa ja ratalaitteita uudistetaan ja parannetaan käyttäen aikaisempaa luotettavampaa ja turvallisempaa tekniikkaa. Uuden, uusittavan ja parannettavan rataverkon on täytettävä EU-lainsäädännön tekniset ja turvallisuusvaatimukset ennen niiden käyttöönottoa.
- Uusi Euroopan laajuudessa rautatiejärjestelmässä käyttöön otettava liikenteenohjausjärjestelmä otetaan käyttöön Suomen rataverkolla käyttöönottosuunnitelman mukaisesti 2010-luvun loppupuolelta lähtien.
- Käynnistetään Helsingin ratapihan rautatieliikenteen ohjausjärjestelmän uudistamisen suunnittelu.

Meriliikenteen turvallisuus

Meriliikenteen turvallisuutta edistetään ensisijaisesti kansainvälisten toimien pohjalta Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), EU:ssa ja Itämeren maiden kesken tehtävänä yhteistyönä. Suomessa suoritettiin marraskuussa 2011 IMO:n vapaaehtoinen auditointi, jossa havaittiin eräitä puutteita IMO:n meriturvallisuutta ja merenkulun ympäristönsuojelua koskevien yleissopimusten täytäntöönpanossa. Havaitut puutteet tulee korjata yhteistyössä koko merenkulkuhallinnon kanssa, ml. muiden ministeriöiden hallinnonalaan kuuluvat viranomaiset. Havaituista puutteista liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle kuuluvat erityisesti yleisen IMO-strategian luominen sekä IMO:n yleissopimusten muutosten ajantasainen voimaansattaminen Suomessa.

Alusliikennepalvelun (VTS) avulla valvotaan alusliikennettä, ehkäistään vaaratilanteita ja onnettomuuksia sekä edistetään liikenteen sujuvuutta. Luotsinkäyttöä koskevalla lainsäädännöllä ja viranomaisvalvonnalla varmistetaan alusliikenteen turvallisuutta ottaen huomioon lain soveltamisesta saadut kokemukset sekä EU:n luotsinkäyttövapautuksia koskevat linjaukset.

Keskeiset toimenpiteet

- Käynnistetään kansallinen merenkulun turvallisuusjärjestelmä ja otetaan käyttöön navigointiturvallisuutta parantavat uudet tekniset ratkaisut ja tietojärjestelmät. Merenkulun turvallisuutta Itämeren kansainvälisillä vesillä on mahdollista edistää ainoastaan kansainvälisessä yhteistyössä yhdessä muiden Itämeren valtioiden kanssa.
- Jatketaan EU:n merenkulun kolmannen turvallisuuspaketin täytäntöönpanoa vastuukysymyksiä koskevien direktiivien osalta.
- Parannetaan Suomen toimintaa lippu-, ranta- ja satamavaltiona Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) marraskuussa 2011 suorittamassa auditoinnissa havaittujen puutteiden korjaamiseksi yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston ja muiden viranomaisten kanssa.

Lentoliikenteen turvallisuus

Lentoliikenteen turvallisuusasioita säännellään erityisesti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) ja EU-tasolla.

Keskeiset toimenpiteet

- Turvataan 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.
- Toimeenpannaan EU:n lentoasemapaketti.

5.3.2 Kaupunkiseutujen kestävä yhdyskuntarakenne ja liikenne

Yhdyskuntarakenteen hajoava kehitys johtaa liikkumistarpeen ja liikenteen kasvuun ja sen myötä liikenteen aiheuttamien haittojen lisääntymiseen. Isojen kaupunkien toimintojen ja toimijoiden suuri määrä, toiminnallisen alueen laajuus ja seutujen nopea kasvu aiheuttavat merkittäviä haasteita maankäytön, asumisen, liikenteen sekä palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten yhteensovittamiselle maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa. Jos kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne päästetään hallitsemattomasti leviämään, ongelmat kasaantuvat, kun hajaantuvassa rakenteessa ei pystytä järjestämään kilpailukykyistä joukkoliikennettä, eikä pitkien etäisyyksien ja huonon saavutettavuuden takia jalankululla tai pyöräilyllä ole merkittävää roolia liikkumisessa. Maankäytön strategisessa ohjauksessa eheään, kestävään suuntaan maankäytön ja liikenteen keskinäisellä, johdonmukaisella yhteensovittamisella on keskeinen rooli.

Kaupunkiliikenne ruuhkautuu, kun kaupunkiseutujen ja talouden kasvaessa lisääntyvä henkilöautoilu kasvattaa liikennemääriä yli tie- ja katuverkon kapasiteetin. Ruuhkautuminen aiheuttaa merkittäviä taloudellisia ja hyvinvointimenetyksiä sekä aiheuttaa s ylimääräisiä kasvihuonekaasupäästöjä ja heikentää ilmanlaatua ja viihtyvyyttä kaupunkialueilla. Ruuhkia ei voida pysyvästi poistaa rakentamalla lisää väyliä, koska liikenteen sujuvoituminen usein myös lisää henkilöautoliikennettä.

Kaupunkien tavaraliikenteen toimivuus on elinehto keskustojen yritysten liiketoimintamahdollisuuksien säilymiselle ja siten koko kaupunkikeskustan vetovoimaisuudelle.

Kaupunkiseutujen ongelmia pyritään helpottamaan aie- ja kasvusopimuspolitiikalla, jota tehdään suurissa kaupunkikeskuksissa. Sopimuksilla ohjataan maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisuja yhdyskuntarakenteen tiivistymiseksi ja kestäväen kehityksen edistämiseksi. MAL-aiesopimukset edistävät kokonaisvaltaisesti toimivamman yhdyskuntarakenteen muodostumista sekä vähentävät tarvetta henkilöautoliikumiselle. Aiesopimukset lisäävät sitoutumista yhdessä sovittuihin maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistoimenpiteisiin. Kuntien sitoutuminen edellyttää myös valtion mukana oloa ja sitoutumista tavoitteisiin. MAL-aiesopimuksia on tehty Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduille. TTS-kauden aikana sopimuskäytäntöä laajennetaan myös 100 000 asukkaan kaupunkiseuduille.

Joukkoliikenteen roolia on mahdollista kasvattaa merkittävästi suurilla kaupunkiseuduilla. Suurilla kaupunkiseuduilla myös raideliikenteelle on olemassa kysyntäpohjaa. Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen palvelutaso. Matkaketjun tulee toimia esteettömästi ovelta ovelle ja esimerkiksi liityntäpysäköintimahdollisuuksista on huolehdittava. Joukkoliikenne tarvitsee tuekseen toimivan kevyen liikenteen ympäristön. Erityisesti kaupunkien kasvavalla ja laajenevalla reunavyöhykkeellä on haasteellista saavuttaa henkilöautoon nähden kilpailukykyinen joukkoliikenteen palvelutaso alueiden alhaisen maankäytön tehokkuuden vuoksi.

Pääkaupunkiseudulla lähijunaliikenteen täsmällisyys ja matka-ajan ennakoitavuus on selvästi heikentynyt viime vuosina. Lähijunaliikenteen ongelmat voivat jatkuessaan aiheuttaa suuria-kin siirtymisiä pois junamatkustamisesta sekä vaarantaa kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämisen seudulla.

Jalankulun ja pyöräilyn asema liikennejärjestelmäprosesseissa vaatii vahvistamista ja valtavirtaistamista. Kävely ja pyöräily nostetaan muiden kulkutapojen rinnalle tasavertaisiksi liikennemuodoiksi liikennehallinnon suunnitelmissa.

Keskeiset toimenpiteet

- Metropolialueen kokonaisvaltaista kehitystä koko maan kansantalouden veturina ja kansainvälisesti kilpailukykyisenä alueena vahvistetaan palveluja, kaavoitusta, liikenne- ja tietoverkkoja sekä elinkeinotoiminnan edellytyksiä kehittämällä. Alueen kehitystä vahvistetaan edelleen ottaen huomioon eurooppalainen kilpailutilanne ja erityisesti Itämeren kehitysnäkymät ja Venäjän läheisyys.
- PARAS-hankeesta annetun puitelain voimassaolon päätyttyä (2012) MAL-aiesopimukset tarkistetaan ja päivitetään kaikilla suurilla kaupunkiseuduilla ja aiesopimuskäytännön laajentamista muille kasvaville kaupunkiseuduille arvioidaan hallituskauden kuluessa.
- MAL-aiesopimusmenettelyn edetessä tarkastellaan mahdollisuuksia ottaa käyttöön uusi strategisen suunnittelun malli – MALPE, missä sovitetaan yhteen maankäytön, asumisen, liikenteen lisäksi myös palvelurakenteen sekä elinkeinojen toimintaedellytykset.
- Pyörä- ja kävelytielverkostoa kehitetään määrätietoisesti ja edistetään kävely- ja pyöräilystrategian toimenpiteitä. Valtion ja kuntien yhteisen rahoituksen toimintatapoja kehitetään näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Kävelyä ja pyöräilyä edistetään osana suurten kaupunkiseutujen MAL-aiesopimuksia ja muiden kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskevia aiesopimuksia.
- Liikennesuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen ja esteettömyyteen.
- Liikkumistottumuksiin ja kulkumuodon valintaan pyritään vaikuttamaan myös kävelyä, pyöräilyä sekä joukkoliikennettä edistämällä ja niiden olosuhteita parantamalla sekä liikumisen ohjausta kehittämällä.

5.3.3 Peruspalvelujen turvaaminen maaseudun liikenteessä

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

Väestöpohjan pieneneminen aiheuttaa kannattavuusongelmia liikennepalvelujen järjestämiselle. Maaseudun asukkaiden ja yritysten toimintamahdollisuudet on kuitenkin turvattava tarjoamalla riittävä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Tämä merkitsee välttämättömyyttä ottaa käyttöön uusia entistä taloudellisempia menettelyitä liikennepalvelujen järjestämisessä. Turvaamalla liikkumisen peruspalvelutaso voidaan tukea itsenäisen elämän edellytyksiä ja ehkäistä sosiaalisektorille. 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. Julkisen sektorin eri hallinnonalojen järjestämien kuljetusten tarkoituksenmukaisen yhdistämistä on tarpeen selvittää. syntyviä lisäkustannuksia. Peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen turvaaminen edellyttää useita toisiaan tukevia, eri julkisen hallinnon organisaatioita ja hallinnonaloja koskevia toimenpiteitä.

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

Keskeiset toimenpiteet

- Maaseudun tiestön toimivuus turvataan siten, että se mahdollistaa asumisen ja elinkeinoelämän toiminnan.
- Toteutetaan yhteistyössä toimijoiden kanssa monipuolisesti erilaisia keinoja maaseutu- ja metsätalouselinkeinojen kuljetusten turvaamiseksi alemmalla tieverkolla.
- 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.
- Liikenteen hankinnoissa priorisoidaan peruspalvelutason mukainen liikenne.
- Eri hallintokuntien järjestämät henkilökuljetukset kytketään nykyistä tiiviimmäksi kokonaisuudeksi niiden yhdistämismahdollisuuksia hyödyntäen.
- 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 saaristoliikenteen peruspalvelutaso.

5.3.4 Pitkämatkainen liikenne

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

Matkustajan kannalta suurimmat joukkoliikenteen käyttöön liittyvät ongelmat ovat matkaketjujen sujumattomuus ja katkeaminen sekä koko matkaketjua koskevan informaation hankkimisen vaikeus. Nämä ongelmat korostuvat kun matkustaja on iäkäs, lapsi tai vammainen henkilö. Junaliikenteen täsmällisyys on viime vuosina heikentynyt. Vilkkaimmilla rataosilla välityskyky on loppunut eikä liikenne toimi tehokkaasti. Pienikin häiriö junakalustossa tai raitinfraktuurissa aiheuttaa laajoja täsmällisyshäiriöitä.

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.

Keskeiset toimenpiteet

- radanpidon hallitusohjelman mukainen lisärahoitus kohdennetaan liikenteen toimivuutta ja täsmällisyyttä edistäviin kohteisiin.
- routahaittoja ehkäistään.
- parannetaan ratapihojen liikenteenohjauksen turvallisuutta ja joustavuutta.
- uusitaan kauko-ohjausjärjestelmiä.
- tehostetaan rataverkon talvikunnossapitoa.

5.3.5 Esteetön liikkuminen

Esteettömässä liikennejärjestelmässä liikenneympäristö ja liikennepalvelut, mukaan lukien liikenteen informaatiopalvelut, toimivat hyvin myös edellytyksiltään kaikkein heikoimpien liikkujien näkökulmasta. Esteettömyys on fyysistä saavutettavuutta, helppokäyttöisyyttä ja saumattomia matkaketjuja ovelta ovelle. Liikkumisen esteettömyys vähentää kustannuksia muilla sektoreilla ja ehkäisee syrjäytymistä. Joissain liikennemuodoissa, kuten pitkän matkan linja-autoliikenteessä, on suuria puutteita esteettömyydessä. Väestön ikääntyminen on haaste koko liikennejärjestelmälle vaikuttaen ihmisten liikkumistarpeisiin, liikenneturvallisuuteen ja liikennejärjestelmän esteettömyysvaatimuksiin.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikennealan lainsäädännön valmistelussa ja liikennehankkeissa kiinnitetään hallitusohjelman mukaisesti huomiota esteettömyyteen ja toiminnan vaikutuksiin eri väestöryhmille ja yhdenvertaisuudelle erityisesti iäkkäiden, lasten ja vammaisten henkilöiden osalta.

5.4 Ilmastomuutoksen hillitseminen ja muut ympäristötavoitteet

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään Suomen kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Liikenteen terveydelle ja luonnolle aiheuttamat haitat minimoidaan.

Ilmastomuutoksen hillitseminen

Ilmastomuutos on keskeinen, koko ihmiskuntaa uhkaava ympäristöongelma, jonka seuraukset ovat todettavissa maailmanlaajuisesti. Näitä seurauksia ovat maapallon alailmakehän ja meriveden keskilämpötilan nousu, laaja-alainen lumen ja jään sulaminen sekä meriveden keskikorkeuden nousu.

Suomi on sitoutunut kansainvälisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteisiin monella tasolla. Ns. Kioton pöytäkirjassa EU:n tavoitteeksi asetettiin yleinen 8 prosentin päästövähennys, joka on jaettu eri sektoreiden ja eri EU-maiden kesken ns. päästökauppadirektiivil-

lä ja taakanjakopäätöksellä. Kioton pöytäkirjan jälkeistä aikaa ajatellen EU on sitoutunut lisäksi ns. 20–20–20 –tavoitteisiin. Tämä tarkoittaa, että EU:n kasvihuonekaasupäästöjä leikataan 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 1990, uusiutuvien energialähteiden osuus nostetaan 20 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä ja energiatehokkuutta parannetaan 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. EU:n päästövähennystavoitetta tiukennetaan 30 prosenttiin, jos kansainvälisissä neuvotteluissa saadaan aikaan uusi globaali, riittävän kunnianhimoinen ilmastopäätös.

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa vuonna 2008 uudistetun MARPOL-yleissopimuksen ilmansuojeluliitteen mukaan laivapolttoaineen rikkipitoisuus Itämeren, Pohjanmeren, Englannin kanaalin sekä Pohjois-Amerikan rikkipitoisuuden valvonta-alueilla tulee laskemaan nykyisestä 1 %:n pitoisuudesta 0,1 %:n pitoisuuteen vuonna 2015. Suomi on ilmoittanut IMO:lle, että uudet määräykset eivät tule voimaan Suomen osalta, ennen kuin ne on sisällytetty Suomen lainsäädäntöön. EU:n komissio antoi heinäkuussa 2011 ehdotuksen EU:n rikkidirektiivin muutokseksi, jonka mukaan IMO:n uudet rikkipitoisuusmääräykset sisällytetään EU:n oikeuteen. Direktiiviehdotuksen käsittely on alkanut. Laivaliikenteen rikkipäästöt vaikuttavat Itämeren happamoitumiseen, mutta erityisesti ilmanlaatua heikentävästi tiheästi asutuilla rannikkoseuduilla.

Kansallisessa pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa liikenteelle on asetettu 15 prosentin päästövähennystavoite, mikä on otettu suunnittelun lähtökohdaksi myös keväällä 2009 valmistuneeseen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittiseen ohjelmaan (ILPO). Ennakkotietojen mukaan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2010 olivat noin 13,25 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia (tavoite 2020 = 11,4). Päästöt kasvoivat lähes 3 % verrattuna vuoteen 2009. Vuosina 2008 ja 2009 päästöt vähenivät lähes 10 %, mutta kääntyivät siis tämän hetken tiedon mukaan uuteen kasvuun vuonna 2010.

ILPO-ohjelma koostuu viidestä eri toimenpiteestä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Nämä ovat henkilöautokannan uudistaminen, liikenteen energiatehokkuuden parantaminen, kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kasvun ohjaaminen ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin, tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikan hyödyntäminen Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ja liikenteen taloudellisista ohjaukeinoista päättäminen v. 2012. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään myös lisääntyvän biopolttoaineiden käytön kautta.

ILPO-ohjelman toimenpiteet painottuvat selkeästi tie- ja erityisesti henkilöautoliikenteeseen, sillä valtaosa (noin 90 prosenttia) kansainvälisten sopimusten säätelystä liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä. Kansainvälisen lentoliikenteen ja merenkulun päästöt (ns. bunkkeripäästöt) eivät sisälly esim. Kioton pöytäkirjan soveltamisalaan. Ne pyritään kuitenkin sisällyttämään osaksi uutta Kioton pöytäkirjan jälkeiseen kauteen ulottuvaa ilmastopäätöstä. Neuvottelut uudesta ilmastopäätöksestä ovat parhaillaan käynnissä. Toimenpiteitä kansainvälisen merenkulun kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi valmistellaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä ja toimenpiteitä kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

Ilmanlaatuongelmat ja niiden ratkaisut

Paitsi kasvihuonekaasupäästöjä, liikenne aiheuttaa myös monia muita luonnolle tai terveydelle haitallisia päästöjä. Näitä ovat mm. typen oksidit, rikkidioksidi, hiilimonoksidi eli häkä, hiilivedyt ja hiukkaset. Näistä niin sanotuista perinteisistä päästöistä liikenne aiheuttaa 20–60 prosenttia yhdisteestä riippuen. Pakokaasupäästöjen lisäksi liikenne lisää ilman epäpuhtauksia, kuten katupölyä, myös mekaanisesti.

Liikenteen perinteiset päästöt ovat vähentyneet huomattavasti 1990-luvun huippulukemista kehittyneen ajoneuvoteknologian ja entistä puhtaampien polttoaineiden ansiosta, mutta tuoreimpien tutkimusten mukaan pienhiukkaset aiheuttavat vuosittain edelleen noin 2 000 suomalaisen ennen aikaisen kuoleman. Kaikki pienhiukkaset eivät ole peräisin liikenteestä, mutta liikenteen osuus asiaan on sen päästöosuus suurempi, koska liikenteen päästöt vapautuvat

usein paikoissa, joissa on paljon ihmisiä ja varsin matalalla, hengityskorkeudella. Tilanne on erityisen vaikea kaupunkikeskustoissa ja monien vilkkaasti liikennöityjen teiden varsilla.

EU:n ilmanlaadun puitedirektiivin mukaan ilmanlaatua on parannettava siellä, missä se kaipa parantamista, ja ylläpidettävä siellä, missä se vielä on hyvä. Direktiivin nojalla valmisteluissa ilmanlaadun tytärdirektiiveissä on annettu konkreettiset määräykset ilman epäpuhtauksien raja-arvoista, varoituskynnyksistä sekä tavoitearvoista.

Ympäristömelu ja muut vaikutukset

Liikenteen pakokaasupäästöjen lisäksi myös melu ja tärinä heikentävät elinympäristön laatua ja viihtyisyyttä sekä vaikuttavat haitallisesti ihmisten hyvinvointiin. Meluongelmaa on yritetty ratkoa jo useiden vuosikymmenten ajan, mutta edelleen lähes miljoona suomalaista asuu alueilla, joilla keskiäänitaso ulkona ylittää päivisin ulkomelun ohjearvon, 55 dB. Tieliikenteen melualueet ovat jatkuvasti kasvaneet liikennesuoritteiden kasvaessa. EU:n direktiivi ympäristönmelun arvioinnista ja hallinnasta edellyttää jäsenvaltioilta viiden vuoden välein tehtävät melukartoitukset ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmat suurimmista taajamista sekä pääliikenneväylistä ja suurista lentoasemista. Valtioneuvoston periaatepäätöksen (2007) mukaan yli 55 dB melulle altistumista tulee vuoteen 2020 mennessä vähentää vähintään 20 prosenttia verrattuna vuoteen 2003.

Liikenneväylien ja -välineiden kunnossapidossa käytetään monia ympäristölle haitallisia aineita. Määrällisesti eniten käytetään liukkaudentorjunta-aineita, erityisesti suolaa. Jo pienikin suolan sisältämän kloridipitoisuuden nousu pohjavedessä heikentää pohjavesiesiintymän hyödyntämismahdollisuuksia ja lisää pohjaveden syövyttävyyttä, millä on merkitystä vesihuoltolaitteiden kunnan kannalta. Likaantumisvaara on suurin hiekka- ja sora- ja soramailla, jotka läpäisevät veden lisäksi hyvin myös lika-aineita. Pohjavesien suojelua ohjaavan EU:n vesipuitedirektiivin tavoitteena on pohjavesien hyvä laadullinen tila vuoteen 2015 mennessä. Ympäristönsuojelulakiin on kirjattu ehdoton pohjavesien pilaamiskielto.

Keskeiset toimenpiteet

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään vuonna 2012 täydennetyin ILPO-ohjelman mukaisesti. Tärkeimmät toimenpiteet ovat seuraavat:

- Hillitään ilmastonmuutosta vähentämällä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.
- Edistetään kestävä kehityksen kriteerit täyttävien polttoaineiden ja energialähteiden sekä vähäpäästöisten liikennevälineiden käyttöönottoa (ja vaikutetaan näitä tukevien vero- ja muiden ratkaisujen syntymiseen).
- Otetaan käyttöön liikenteen energiatehokkuutta lisääviä teknologioita ja käytäntöjä
- Vaikutetaan liikenneväline-, kulku- ja kuljetusmuotojen valintoihin yhdyskuntarakenteen kehittämisen sekä tiedollisen että taloudellisen ohjauksen keinoin.
- Selvitetään miten nopeuden säätelyllä ja taloudellisella ajotavalla maalla, merellä ja ilmassa voidaan vaikuttaa ekotehokkuuteen ja turvallisuuteen.
- Edistetään kansalaisten terveyttä, hyvinvointia ja asumisviihtyvyyttä vähentämällä liikenteestä johtuvia meluhaittoja sekä parantamalla ilmanlaatua.
- Pidetään huolta Suomen pinta- ja pohjavesien puhtaudesta erityisesti tienpidossa.
- Parannetaan Itämeren tilaa ja Itämeren alueen ilmanlaatua vähentämällä laivojen typenoksi- ja rikkioksidipäästöjä ottamalla samalla huomioon tarve turvata Suomelle tärkeät merikuljetukset kohtuukustannuksin.

5.5 Julkisten resurssien tehokas käyttö

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen tehokkuus ja vaikuttavuus paranevat käyttäen hyväksi monipuolisesti erilaisia keinoja mm. tieto- ja viestintäteknologiaa.

Valtion eri sektorit käyttävät vuodessa noin 1500 milj. euroa liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen. Kunnat käyttävät likimain saman verran. Jo 5 %:n kustannusten lasku merkitsisi valtion ja kuntien veronmaksajille yhteensä 150 milj. euron vuotuista säästöä.

Liikennepolitiikan tehtävänä on huolehtia kansalaisten ja yritysten jokapäiväisten matkojen ja kuljetusten toimivuudesta tuottavalla ja kestäväällä tavalla. Kiristyvät julkisen talouden näkymät, ilmastonmuutos, yhä dynaamisempi toimintaympäristö, kehittyvä keinovalikoima ja käyttäjien muuttuvat tarpeet edellyttävät liikennepolitiikassa uudenlaista toimintatapaa, jossa hyödynnetään monipuolisesti ja tehokkaalla tavalla erityyppisiä ja eri toimijoiden keinoja.

Tienkäyttömaksut ovat keskeisessä roolissa punnittaessa varteenotettavia tulevaisuuden liikennepoliittisia keinoja. Tienkäyttömaksut tukevat liikenteelle asetettuja yhteiskunnallisia tavoitteita vähentäen ruuhkia, parantaen liikenneturvallisuutta, lisäten joukkoliikenteen suosiota ja vähentäen liikenteen ympäristöhaittoja. Liikennejärjestelmälle palautuvat maksut mahdollistaisivat kansalaisille ja elinkeinoelämälle paremmat liikennepalvelut.

Edessä olevat haasteet ja mahdollisuudet ovat mittavat. Onnistuminen edellyttää roolien sekä ajattelu- ja toimintatapojen uudistamista. Innovaatioiden ja verkottumisen myötä on mahdollista tehostaa prosesseja ja kehittää uudenlaisia palvelukokonaisuuksia loppukäyttäjien tarpeisiin.

Liikennejärjestelmässä olevat ongelmat, puutteet ja uhat on tunnistettava sekä kohdistettava toimia ja resursseja mahdollisimman tehokkaasti ja eniten arvoa tuottavalla tavalla. Samalla on etsittävä uudenlaista lähestymiskulmaa käyttäjien palvelutason parantamiseen. Tulisi löytää uudenlaisia, nykyistä kustannustehokkaampia ratkaisukonsepteja, joissa hyödynnetään monipuolisesti erilaisia keinoja palvelutason parantamiseksi. Tietoisella ja tehokkaalla priorisoinnilla on mahdollista kohdentaa resursseja kulloinkin kiireellisimpiin toimiin niin, että liikennejärjestelmän toimivuus ei vaarannu. Kehittyvä teknologia, etenkin älyliikenne, tarjoaa uusia tehokkaita keinoja myös liikenteen kysynnän ohjaamiseen.

Väyläinvestointien yksi keskeinen ongelma on nykyinen budjettimenettely, jossa investointi- ja käyttömenot ei erotella. Tämä on johtanut siihen, että suuria investointeja on jaettu pieniin osiin vuotuisten talousarviomäärärahojen puitteissa, jolloin hankkeiden toteuttaminen on kestänyt tarpeettoman pitkään. Investointihankkeita on myös toteutettu erilaisilla rahoitusmalleilla mm. kuntien ja muiden toimijoiden jälkirahoitusmallilla. Tämä käytäntö on sitonut seuraavien vaalikausien väylänpidon määrärahoja.

Hankintamenettelyjen uudistaminen on keskeistä. Infra- ja liikennepalvelujen hankintamenettelyjen uudistaminen on eri hallinnonalojen, valtion ja kuntien tilaajaorganisaatioiden, palveluja tuottavien yritysten sekä tutkimus- ja kehitysorganisaatioiden yhteinen intressi. Hankintamenettelyjen uudistaminen etenee liikenne- ja viestintäministeriön koordinoimana eri toimijoiden kehittämistoimien sekä yhteisten kokeilujen kautta. Tilaajan roolina tulee jatkossa olemaan hankittavan palvelutason määrittäminen niin, että palveluntuottajille luodaan mahdollisuus innovoida uudenlaisia, nykyistä kustannustehokkaampia ja vaikuttavuudeltaan parempia ratkaisuja, monipuolisesti erilaisia keinoja ja uutta teknologiaa hyödyntäen.

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenteen hinnoittelujärjestelmiä (mm. verotus, ajoneuvoliikenteen käyttömaksut, pysäköintimaksut, joukkoliikenteen tariffit) tarkastellaan kokonaisuutena, jonka avulla vaikutetaan liikennemääriin ja kulkutapajakaumaan. Suunnittelukauden aikana valmistellaan päätöksiä tienkäyttömaksujen käyttöönottamisesta.
- Kehitetään tietoa liikennejärjestelmän tilasta sekä toimenpiteiden vaikutusarvioita. Laajennetaan liikennepolitiikan toimien vaikutusarvioinnit koskemaan myös taloudellisia, työllisyys-, päästö- ja aluepolitiikkaan liittyviä vaikutuksia.
- Kehitetään esisuunnittelumenettelyjä erilaisten keinojen käytön mahdollistamiseksi.

- Kehitetään liikennepolitiikan ennakoivaa ja havainnoivaa toimintatapaa, jolla varmistetaan liikennepolitiikan tavoitteiden ja toimien tehokkuus ja vaikuttavuus pitkällä aikavälillä.
- Luodaan menettelyt erilaisten kehittämisvaihtoehtojen (ideakonseptien) vaikutusarviointiin.
- Kehitetään hankintamenettelyjä siten, että ne mahdollistavat palveluntuottajien innovaatiot kustannustehokkaampien tuotteiden, palvelujen sekä uudenlaisten kehittämis-konseptien suunnittelussa ja toteuttamisessa.
- Kehitetään yhtenäinen kriteeristö liikennejärjestelmän ominaisuuksien sekä matka- ja kuljetusketjujen palvelutason määrittelyyn niin, että niiden perusteella on mahdollista luoda kattava käsitys liikennejärjestelmän kehittämistarpeista lyhyellä ja pitkällä aikajänteellä, alueellisesti ja valtakunnan tasolla.
- Suuremmat yksittäiset liikennehankkeet toteutetaan liikennepoliittisen selonteon linjasten mukaisesti.
- Liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusta suunnataan uudentyyppisiin, nopeasti vaikuttaviin palvelutasoratkaisuihin.
- Selitetään lähilogistiikan kehittämisen toimenpiteitä muiden hallinnonalojen kanssa.

5.5.1 Väylien kunto

Väyläverkko ja sen rakenteet, laitteistot ja varusteet liikenteen hallinta- ja ohjausjärjestelmiin ovat suurimmalta osaltaan varsin vanhoja. Verkon rakenteellista kuntoa ylläpidetään toteuttamalla korvausinvestointeja ja ylläpitoimenpiteitä. Rataverkolla on viime vuosina tehty suurehkoja korvausinvestointeja, joilla kuntotaso on pystytty tyydyttävästi ylläpitämään. Nyt tilanne on muuttumassa. Kehittämisinvestoinnit kohdentuvat pieneen osaan koko verkkoa, eivätkä korvaa vanhentuneita rakenteita.

Väylien kunto muodostuu monista yksityiskohdista, joilla ei ole käytössä eri liikennemuotojen verkkoa koskevaa yhtenäistä mittaria. Liikenteen kannalta keskeistä on tien tai radan "pinnan" kunnan kuvaus (raiteiden geometrinen kunto ja tienpinnan uraisuus ja tasaisuus). Rautatieliikenteessä liikennöinnille on tarkat vaatimukset ja radan kunto vaikuttaa suoraan sallituihin nopeuksiin.

Rataverkon huonosta kunnosta johtuen monille rataosille on tehty luokitusmuutoksia ja turvallisen liikennöinnin varmistamiseksi asetettu liikennerajoituksia. Rautatieliikenteessä eniten liikenteeseen vaikuttavat roudasta aiheutuvat nopeusrajoitukset. Niiden määrä on vuosina 2003–2009 ollut varsin alhainen keskimäärin 50 km, mutta keväällä 2010 ja 2011 kovien pakkastalvien jälkeen keskimäärin 950 km. Näiden osuus koko rataverkosta on erittäin merkittävä eli 16 %. Rajoitusten kesto on keväisin noin 3-6 viikkoa.

Rataverkon pääraiteista on tällä hetkellä n. 1000 km (noin 11 %) luokiteltu ratapölkkyjen osalta yli ikäisiksi. Pääraiteista on yli-ikäisiä luokiteltuja ratakiskoja n. 1000 raide-km. Ratojen geometrinen kunto on viimeisen kymmenen vuoden aikana suhteellisen hyvällä tasolla. Geometrinen kunto täyttää noin 90 %:ssa verkon pituudesta radalta vaaditun nopeustason edellyttämän kuntotason.

Maantieverkolla pääteiden kunto on suhteellisen hyvä. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä on päätieverkolla 670 km (noin 4 % päätieverkosta) ja muulla tieverkolla 2 700 km (noin 7 % muusta tieverkosta). Sorateiden rakenteellinen kunto on ns. puuhoito-ohjelman sisältämällä kelirikkokorjauksilla parantunut, mutta ongelmallisina keväinä yli 1000 km (noin 4 %) sorateista voi olla painorajoitettuna.

Vesiväylistä on huonokuntoisia n. 1000 km, joista vajaa puolet on kauppamerenkulun väyliä (noin 10 % kauppamerenkulun väylistä). Huonokuntoisia turvalaitteita on n. 960 kpl (noin 4 % turvalaitteista). Madaltuneet väylät edellyttävät kunnossapitoruoppauksia sekä huonokuntoiset turvalaitteet ja kanavat rakenteiden ja laitteiden korjauksia. Erityisesti Saimaan kana-vaan rakenteet ja laitteet edellyttävät pikaisia korvausinvestointeja.

Liikennetelemaattisten ratkaisujen elinkaari on usein perinteisiin investointeihin verrattuna melko lyhyt, esimerkiksi tietoteknisillä järjestelmillä n. 10 vuotta. Lyhyt elinkaari mahdollistaa toisaalta toimintaympäristön muutosten huomioimisen tarvittaessa nopeastikin, mutta toisaalta elinkaaren lyhyt sykli tulee ottaa huomioon järjestelmien korvausinvestointien suunnittelussa. Järjestelmien hallitun korvausinvestoinnin lisäksi tulee ottaa huomioon ylläpito- ja käyttökustannukset, jotka telemaattisissa järjestelmissä ovat vuosittain keskimäärin n. 5-10 % kokonaisinvestoinnista.

Keskeiset toimenpiteet

- Perusväylänpidon rahoituksen reaaliostovoiman säilyminen varmistetaan tarkistamalla rahoitustaso vähintään kehyskausittain tai sitomalla perusväylänpidon rahoitus kustannusindeksiin.
- Liikennepoliittisessa selonteossa linjataan väyläverkon kunnan ylläpidon painotukset.

5.6 Rahoitus

Taulukko 2: Rahoitus

1 000 euroa	2013	2014	2015	2016
10. Liikenneverkko	1 711 043	1 571 350	1 633 563	1 400 311
01. Liikenneviraston toimintamenot	87 607	86 799	86 439	86 439
20. Perusväylänpito	930 159	942 822	944 842	944 842
35. Valtionavustus länsimetron rakentamiseen	49 387	63 691	40 415	11 533
40. Valtionavustus Finavia Oyj:lle				
41. Valtionavustus eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon	1 000	1 000	1 000	1 000
50. Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen	8 000	8 000	8 000	8 000
76. Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset	34 997	34 997	34 997	34 997
77. Väyläverkon kehittäminen	384 833	348 041	326 070	120 000
78. Eräät väylähankkeet	168 060	20 000	94 000	91 000
79. Elinkaarirahoitushankkeet	47 000	66 000	97 800	102 500
20. Liikenteen viranomaispalvelut	50 276	50 318	50 318	50 318
01. Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenot	50 276	50 318	50 318	50 318
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	231 844	206 141	207 121	207 896
42. Valtionavustus koulutuksesta	841	841	841	841
43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantaminen	86 420	86 420	86 420	86 420
46. Alusinvestointien ympäristötuki	28 000			
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	800	800	800	800
51. Luotsauksen hintatuki	4 200	4 200	4 200	4 200
63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	98 875	98 875	98 875	98 875
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	7 448	9 745	10 725	11 500
65. Junien kaukoliikenteen osto				
66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimukset	5 260	5 260	5 260	5 260
Yhteensä	1 993 163	1 827 809	1 891 002	1 658 525

6. HALLINNONALAN YHTEISTEN TOIMINTOJEN KEHITTÄMINEN

6.1 Säädosvalmistelu

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:
Ministeriön lainsäädäntötyö täyttää valtioneuvoston asettamat laatuvaatimukset.

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

Liikenne- ja viestintäministeriön säädosvalmistelu painottuu suurelta osin unionilainsäädännön täytäntöönpanolainsäädäntöön, jota on arviolta yli 50 % ministeriön lainvalmistelusta. Muiden valmisteltävien säädösten painotukset johdetaan muista hallituksen yleisistä ohjelmista.

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

Keskeiset toimenpiteet

- Suunnittelukaudella parannetaan säädosvalmistelun laatua ja prosesseja sekä säädöskiel-tä.
- Kehitetään säädosvalmistelijoiden verkoston toimintaa.
- Osallistutaan hallituksen sisäiseen säädöspolitiikan yhteistyöryhmään.

6.2 Hallinnonalan ohjaus

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

Hallinnonalan ohjaus pohjautuu hallitusohjelmaan ja muihin valtioneuvoston päätöksiin. Hallinnonalan ohjauksella toimeenpannaan eduskunnan ja valtioneuvoston tekemät päätökset. Liikenne- ja viestintäministeriö on osa valtioneuvostoa ja se valmistelee toimialaansa liittyvät poliittiset ja strategiset linjaukset. Virastojen tehtävänä on niiden operatiivinen toimeenpano.

Liikenneviraston tehtävänä on liikenne- ja viestintäministeriön harjoittaman liikenne- ja viestintäpolitiikan ja sen hyväksymien strategioiden mukaisesti vastata liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnal-laan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävää kehitystä. Tehtävän onnistumiseksi viraston on etsittävä uudenlaisia ja monipuolisia keinoja liikkumisen ja kuljetusten palvelutason säilyttämiseksi ja kehittämiseksi.

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

Viestintävirastolla on merkittävä viranomaisrooli digitaalisen yhteiskunnan tietoyhteiskunta-kehityksen ytimessä. Tästä syystä viraston toimintaa kehitetään vastaamaan entistäkin pa-remmin muuttuvan toimintaympäristön tarpeisiin.

Ilmatieteen laitoksen roolia turvallisuusviranomaisena vahvistetaan. Ilmatieteen laitoksen asiantuntijapalveluja käytetään erityisesti fyysisen ja sähköisen infrastruktuurin turvallisuus-

den 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 merkittäviä muutoksia.

ELY-keskusten ohjaukseen ministeriö osallistuu ELY-keskusten johtoryhmässä sekä strategisen ohjauksen tasolla yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön ja muiden ohjaavien tahojen kanssa. Liikennevirasto vastaa ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueiden vuosittaisesta tulohajauksesta. Ministeriö korostaa ohjauksessa ELY-keskusten roolia alueen liikennejärjestelmän kehittämisessä ja erityisesti maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmien yhteensovittamisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa. ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueiden osaamisen ja resurssien turvaaminen ovat keskeisiä tavoitteita.

Keskeiset toimenpiteet

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

6.3 Hallinnonalan osakeyhtiöt

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

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

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimivia valtionyhtiötä ovat Finavia Oyj, Finn-pilot Pilotage Oy sekä erityislain mukaisesti Yleisradio Oy.

Finavia Oyj ja Finnpiilot Pilotage Oy

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

Liikenne- ja viestintäministeriö toteuttaa sen ohjauksessa olevien osakeyhtiöiden omistajaohjausta valtion omistajapoliittisen periaatepäätöksen (3.11.2011), yleisen corporate governance -ohjeistuksen sekä ministeriössä hyväksytyjen omistajaohjausperiaatteiden mukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön osakeyhtiöiden omistajaohjausta koskevaa hallinnointiohjetta on päivitetty vuoden 2010 aikana. Siinä otetaan huomioon osakeyhtiöiden omistajaohjausta koskevat hallinnointiperiaatteet, omistajaohjausta koskevat menettelyt on uudistettu osakeyhtiöihin soveltuviksi ja samalla on luovuttu liikelaitoksiin liittyneistä hallinnollisista ohjauskeinoista ja rajoitteista. Omistajaohjauksessa korostetaan strategisten linjausten merkitystä ottaen huomioon yhteiskunnalliset ja liiketaloudelliset tavoitteet.

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

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

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

Yleisradio Oy

Yleisradio Oy on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla Yleisradio Oy:stä annetussa laissa määriteltyä julkisen palvelun televisio- ja radiotoimintaa harjoittava yhtiö. Yhtiön omistajaohjaus kuitenkin poikkeaa olennaisesti edellä mainittujen yhtiöiden ohjauksesta. Yleisradio Oy toimii lain mukaan eduskunnan valvonnassa ja vastuulla siten, että ohjauksesta vastaa Yleisradio Oy:stä annetun lain mukainen hallintoneuvosto, jonka jäsenet valitsee eduskunta. Äänivaltaa yhtiökokouksessa käyttää kuitenkin valtion edustaja.

Keskeiset toimenpiteet

- Vakiinnutetaan osakeyhtiöihin sovellettavat hallinnointimenettelyt.
- Osakeyhtiöiden omistajastrategiat laaditaan.
- Yhtiöiden toimintaympäristöjen muutoksiin liittyviin haasteisiin kiinnitetään huomioita omistajaohjauksessa.
- Toteutetaan valtion omistajapolitiikkaa koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiset seurantatoimenpiteet.
- Yleisradio Oy:n rahoitus uudistetaan suunnittelukauden alussa hallitusohjelman mukaisesti.

6.4 Tutkimus ja kehittäminen

Yhteiskunnallinen vaikuttavuustavoite:

Hallinnonalan tutkimus- ja kehittämistoiminta tukee liikenteen ja viestinnän strategisten linjausten toteuttamista. Tutkimus- ja kehittämistoiminnalla kehitetään liikenne- ja viestintäalalla tarvittavaa osaamista, asiantuntemusta ja kansainvälistä tietopohjaa.

Liikennealan tuottavuuden ja vaikuttavuuden kehittämiseksi tunnistetaan toimintaympäristön muutospainet, mm. liikenteen, maankäytön, asumisen ja palvelujen yhteensovittaminen). Liikenneinvestointien budjetointi- ja rahoitusmalleja, uusia ja innovatiivisia toimintamalleja, tuotteita ja palveluja sekä käyttäjiä hyödyttäviä palvelukonsepteja (esim. älyliikenteen palvelut) sekä liikennemuotojen välisiä ratkaisuja kehitetään. Esteettömyys ja toiminnan vaikuttavuus eri ikäryhmiin huomioidaan vaikutusarvioilla.

Ilmastonmuutos ja muut ympäristöhaasteet edellyttävät energiatehokkuutta lisäävien ja kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ratkaisujen kehittämistä ja ilmastonmuutoksen vaikutusten tunnistamista. Liikenteen hinnoittelua ja verotusta kehitetään ilmastopolitiikan keinoina. Merenkulun päästöjen vähentämistä edistetään kilpailukyky huomioiden.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tunnistetaan riskejä ja kehitetään mm. älyliikenteen ratkaisuja ja uusia toimintatapoja käsitellä ihmisen toiminnasta aiheutuvia riskejä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Valtioneuvoston periaatepäätöstä varten tuotetaan tietopohjaa. Itämeren liikenneturvallisuutta kehitetään.

Liikenne- ja logistiikkamarkkinoiden toimivuuden ja palvelujen sujuvoittamiseksi tuetaan liikennemarkkinoihin kohdistuvan lainsäädännön valmistelua ja vaikutusten seurantaa. Laaditaan arvio kilpailun avaamisen vaikutuksista raidehenkilöliikenteen osalta. Kannustetaan markkinoita uusien ja innovatiivisten palvelukonseptien käyttöönottoon.

Viestintäpalvelujen ja -yhteyksien kehittämisen kannalta keskeisiä ovat digitaalisten julkisten tietoaineistojen käyttöä, sähköisten palvelujen kehittämistä ja käyttöä sekä esteettömyyden toteutumista edistävät hankkeet. Laajakaista kaikille –hanke arvioidaan välitarkastelussa ja päätetään jatkotoimenpiteet. Selvitetään huippunopeiden yhteyksien toteuttamiseksi esimerkiksi nopeuksia, tekniikoita ja rahoitusmalleja. Varmistetaan radiotaajuuksien tehokas käyttö taajuuskysymyksiä selvittämällä. Sähköisen viestinnän mediapoliittisen ohjelman ja tietoyhteiskuntakaaren valmistelua tuetaan tarpeellisella tietopohjalla.

Liikenteen ja viestinnän toimintavarmuuden osalta tuetaan viestintäverkkojen ja -palveluiden luotettavuutta sekä kehitetään älyliikenteen tietoliikenteen turvallisuutta. Havainto-, ennuste- ja varoituspalveluja kehittämällä pyritään varmistamaan yhteiskunnan toiminta sään ääri-ilmiöissä. Edistetään raideliikenteen häiriöherkkyyttä vähentäviä toimenpiteitä. Kehitetään talvimerenkulkua, sähköistä navigointia ja alusturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä. Kehitetään liikenteen ohjausta poikkeuksellisissa sääolosuhteissa. Osallistutaan kyberturvallisuuden kehittämiseen.

Verkostostrategian avulla hyödynnetään hallinnonalan sisäisen, kansallisen ja kansainvälisen rahoittajayhteistyön sekä verkottumisen tuomat laatu- ja volyyymiedut.

Liikenteen toimialalle laaditaan sen *osaamisen kehittämisstrategia*. Perustetaan virtuaalinen liikenteen tutkimuskeskus, joka toimii kokoavana foorumina eri teema-alueisiin keskittyvien toimijoiden verkostoille ja niiden osaamista pitkäjänteisesti kehittäville tutkimusohjelmille. T&K-hankintojen toimintamalleja kehitetään tavoitteena alan osaamisen, T&K-ohjelmayhteistyön ja innovatiivisuuden edistäminen sekä yksityisen sektorin osallistumisen lisääminen.

Tutkimustulosten hyödyntämistä edistetään erityisesti verkkopalveluilla, asiantuntijaverkostoilla, piloteilla ja demonstraatioilla sekä avaamalla hallinnonalan tietovarantoja uudelleen-

käytettäväksi uusia palveluita ja innovaatioita varten. Tutkimusohjelmien tuloksista laaditaan vaikutusarviot.

Keskeiset toimenpiteet

- Tuetaan hallitusohjelman, liikennepoliittisen selonteon ja muiden strategioiden toteuttamista niiden painopistealueilla.
- Tuottavuus ja vaikuttavuus varmistetaan yhteisillä toimintamalleilla, joilla tiivistetään, laajennetaan ja priorisoidaan yhteistyötä hallinnonalan, kansallisella ja kansainvälisellä tasolla, kehitetään toimialan osaamista sekä varmistetaan tutkimustulosten hyödyntäminen.

6.5 Valtiokonsernin yhteiset kehittämishankkeet

Valtion yhteisten palvelujen tarjontaa lisätään ja käyttöä edistetään tuottavuushyötyjen ja säästöjen aikaansaamiseksi sekä toimintaprosessien kehittämiseksi.

6.5.1 Vaikuttavuus- ja tuloksellisuusohjelma

Uusi valtion vaikuttavuus- ja tuottavuusohjelma korvaa nykyisen valtionhallinnon tuottavuusohjelman. Hankkeen tavoitteena on julkisten menojen kasvun hillintä ja kestävyysvajeen pienentäminen kehittämällä ja parantamalla toiminnan vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta. Hankkeen tavoitteena on lisäksi selvittää, millä kustannuksilla valtion tehtävät toteutetaan eli miten hallinnon toiminnan vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta parantamalla sekä yksittäisten toimintojen ja tehtävien tarpeellisuutta arvioimalla kyetään rajaamaan valtion menokehitystä.

6.5.2 Konsernipalvelujen käytön lisääminen

Hallinnonalalla otetaan käyttöön valtionhallinnon yhteisiä palveluratkaisuja sekä osallistutaan aktiivisesti näiden palveluiden kehittämiseen. Suunnitelmakaudella hallinnonalalla liitytään valtiokonsernin yhteiseen talous- ja henkilöstöhallinnon KIEKU-tietojärjestelmään. Järjestelmien käyttöönottojen yhteydessä kiinnitetään huomiota myös toimintaprosessien linjakkuuteen ja tehokkuuteen sekä arvioidaan hallinnonalan sisäisen yhteistyön mahdollisuudet. Suunnitelmakaudella siirrytään tietohallinnon palveluiden osalta yhä enenevässä määrin käyttämään ulkoistettuja konsernipalveluita. Aktiivista tilojen hallintaa tehostetaan. Hallinnollisten prosessien yhtenäistäminen virastojen sisällä ja valtiokonsernin yhteisten palvelujen hyödyntäminen parantavat tuottavuutta ja palveluja, säästävät toimintamenoja sekä mahdollistavat resurssien vapauttamisen ydintoimintaan ja sen tukemiseen. Uusien toimintatapojen toteuttaminen sekä valtion yhteisten palvelujen käyttöönotto ovat kuitenkin suuria ponnistuksia ja ne vaativat paljon työtä. Tuottavuushyödyt ja säästöt toteutuvatkin pääosin suunnitelmakauden loppupuolella ja sen jälkeen ja realisoituvat enemmänkin valtiokonserni- kuin hallinnonalatasolla.

Keskeiset toimenpiteet

- Hallinnonalalla otetaan käyttöön valtion yhteinen talous- ja henkilöstöhallinnon KIEKU-järjestelmä.
- Suunnitelmakaudella tietohallintotoimintoja ulkoistetaan tarkoituksenmukaisilta osiltaan.
- 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 tietohallinnon infra- ja järjestelmärakenteita yksinkertaistetaan ja kehitetään siten, että kustannustehokkuus paranee.
- Tilankäytön tehokkuutta seurataan yhdenmukaisella ja vertailukelpoisella tavalla. Muutos-tilanteissa pyritään ratkaisuihin, jotka tehostavat tilankäyttöä ja pienentävät energiankulutusta.

6.5.3 Julkisen tiedon saatavuus

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

Keskeiset toimenpiteet

- Liikenne- ja viestintäministeriö toimii aktiivisesti julkisen tiedon avaamisen edistämiseksi mm. edistämällä Julkinen data –oppaan suosituksia ja Digitaalisen agendan 2011–2020 toimenpiteitä.
- Vaikutetaan EU:n digitaalistrategian toimiin julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä annetun direktiivin (ns. PSI-direktiivi) uudelleentarkastelussa ja paikkatieto-direktiivin (ns. INSPIRE-direktiivi) kansallisen toteutuksen edistämiseen.
- Tuetaan viraston ja laitosten edellytyksiä toteuttaa rajapintapalveluja konemuotoisen datan tarjontaan sekä yhdenmukaisia käyttöehtoja.
- Arvioidaan tiedon avaamisesta aiheutuvat muutokset virastojen ja laitosten tulorakenteisiin ja rahoitustarpeisiin.

6.6 Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö

Viestintä ja sidosryhmäyhteistyö 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.

Viestinnän toimintoja kehitetään niin, että ne tukevat parhaalla mahdollisella tavalla ministeriön ja hallinnonalan strategisia tehtäviä. Viestinnän keinojen valinnassa kiinnitetään erityistä huomiota vaikuttavuuteen ja vuorovaikutteisuuteen.

Tavoitteena on edelleen vahvistaa konsernimaista viestinnän yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla vaikuttavuuden ja tuottavuuden parantamiseksi. Jatketaan aktiivista tiedonvaihtoa viestinnän hyvistä käytännöistä hallinnonalan sisällä.

Keskeiset toimenpiteet

- Viestintä ja sidosryhmätyö kytetään entistä kiinteämmäksi osaksi asioiden valmistelua, toimintaprosesseja ja tulosohjausta.
- Kaikissa virastoissa on ajantasainen viestintä- ja sidosryhmätoiminnan strategia.
- Ministeriön sekä hallinnonalan verkkopalveluiden ja niiden taustajärjestelmien yhteensovittuutta edistetään käyttämällä avoimia rajapintoja ja standardeja. Tietojen julkaiseminen asianhallintajärjestelmästä verkkopalveluun tehostaa ylläpitoa ja parantaa verkkopalvelun tietojen ajantasaisuutta. Hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan yhteisiä tietoaalustoja.
- Ministeriössä ja hallinnonalalla jatketaan verkkoviestinnän ja sähköisten julkaisukanavien kehittämistä. Verkkopalveluissa huomioidaan esteettömyys.
- Lisätään sosiaalisen median ja muun interaktiivisen tieto- ja viestintäteknologian käyttöä hallinnonalan organisaatioiden kanssakäymisessä sidosryhmien ja kansalaisten kanssa osana toiminnan avoimuutta ja asioiden valmistelua. Kaikissa virastoissa on käytössä ajantasainen sosiaalisen median toimintaohje.
- Lisätään edelleen viestinnän yhteisiä hankkeita esimerkiksi kampanjoinnissa, tutkimuksessa ja viestinnän kehitystoiminnassa.

6.7 Rahoitus

Taulukko 3: Rahoitus

1 000 euroa	2013	2014	2015	2016
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	408 263	372 686	392 884	345 878
01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	20 820	20 838	20 838	20 838
21. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusmääräraha	890	1 324	1 830	1 830
29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisäveromenot	385 925	349 896	369 588	322 582
40. Eräät valtionavut	628	628	628	628
50. Tutkimus	43 625	42 315	42 000	42 000
01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot	43 625	42 315	42 000	42 000
Yhteensä	451 888	415 001	434 884	387 878

7. RESURSSIT

7.1 Henkisten voimavarojen hallinta ja kehittäminen

Hallinnonalalle on resursoitu suunnitelmakauden alussa 2193 henkilötyövuoden työpanos. Suunnitelmakauden aikana toteutettavien aiemmin päätettyjen tuottavuustoimenpiteiden myötä henkilötyöpanos laskee 2121 henkilötyövuoteen vuoden 2016 loppuun mennessä.

Taulukko 4: Tuottavuustoimien htv-vähennykset

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

Taulukko 5: Hallinnonalan henkilötyövuodet htv-vähennysten jälkeen

Henkilötyövuotta	2012	2013	2014	2015	2016
<i>01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot</i>					
Liikenne- ja viestintäministeriö	177	177	177	177	177
<i>10. Liikenneverkko</i>					
Liikennevirasto	636	622	609	601	601
<i>20. Liikenteen turvallisuus ja valvonta</i>					
Liikenteen turvallisuusvirasto	516	516	516	516	516
<i>40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen</i>					
Viestintävirasto	245	234	233	233	233
<i>50. Tutkimus</i>					
Ilmatieteen laitos	619	609	601	594	594
Yhteensä	2193	2158	2136	2121	2121

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

7.2 Rahoitus

Taulukko 6: Hallinnonalan kehusehdotus

1 000 euroa	2013	2014	2015	2016
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	408 263	372 686	392 884	345 878
10. Liikenneverkko	1 711 043	1 571 350	1 633 563	1 400 311
20. Liikenteen viranomaispalvelut	50 276	50 318	50 318	50 318
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	231 844	206 141	207 121	207 896
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	19 895	21 045	21 145	10 145
50. Tutkimus	43 625	42 315	42 000	42 000
Hallinnonala yhteensä	2 464 946	2 263 855	2 347 031	2 056 548
Hallinnonala yhteensä, ilman arvonnalisäveromenoja	2 079 021	1 913 959	1 977 443	1 733 966

Verot ja veroluonteiset tulot sekä sekalaiset tulot

Taulukko 7: Verot ja veroluonteiset tulot

1 000 euroa	2013	2014	2015	2016
Lästimaksut	800	800	800	800
Ratavero	18 600	18 600	18 600	18 600
Eräät viestinnän maksut	6 398	6 398	6 398	6 398
Lentoliikenteen valvontamaksu	10 450	10 450	10 450	10 450
Väylämaksut	81 100	81 100	81 100	81 100
Katsastustoiminnan valvontamaksu	8 700	8 700	8 700	8 700
Yhteensä	126 048	126 048	126 048	126 048

Taulukko 8: Sekalaiset tulot

1 000 euroa	2013	2014	2015	2016
Liikenneviraston tulot	50 336	24 630	73 110	61 000
Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan muut tulot	50	50	50	50
Yhteensä	50 386	24 680	73 160	61 050

7.3 Omaisuus

Taulukko 9: Tase vuonna 2010 ja tase-ennuste vuosille 2011–2016.

milj. euroa	2010 TP	2011 ennuste	2012 ennuste	2013 ennuste	2014 ennuste	2015 ennuste	2016 ennuste
Liikenne- ja viestintäministeriö	470,5	308,0	308,0	308,0	308,0	308,0	308,0
Liikennevirasto	18,9	19	19,2	19,4	19,4	19,4	19,3
Liikenteen turvallisuusvirasto	16,3	19	21	23	20,5	18	15,5
Viestintävirasto	12,1	13,2	14	15,1	14,4	14,1	13,8
Ilmatieteen laitos	20,1	21,0	23,0	24,0	24,0	25,0	25,0
Yhteensä	537,9	380,2	385,2	389,5	386,3	384,5	381,6

8. LIITTEET

Liite 1: Hallinnonalan määrärahatasot vuosina 2012–2016

1 000 euroa	TA 2012	2013	2014	2015	2016
01. Hallinto ja toimialan yhteiset menot	408 027	408 263	372 686	392 884	345 878
01. Liikenne- ja viestintäministeriön toimintamenot	20 428	20 820	20 838	20 838	20 838
21. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tuottavuusmääräraha	371	890	1 324	1 830	1 830
29. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonnalisäveromenot	386 600	385 925	349 896	369 588	322 582
40. Eräät valtionavut	628	628	628	628	628
10. Liikenneverkko	1 669 618	1 711 043	1 571 350	1 633 563	1 400 311
01. Liikenneviraston toimintamenot	86 934	87 607	86 799	86 439	86 439
20. Perusväylänpito	933 060	930 159	942 822	944 842	944 842
35. Valtionavustus länsimetron rakentamiseen	34 974	49 387	63 691	40 415	11 533
40. Valtionavustus Finavia Oyj:lle					
41. Valtionavustus eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
50. Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen	13 000	8 000	8 000	8 000	8 000
76. Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset	35 000	34 997	34 997	34 997	34 997
77. Väyläverkon kehittäminen	444 653	384 833	348 041	326 070	120 000
78. Eräät väylähankkeet	73 100	168 060	20 000	94 000	91 000
79. Elinkaarirahoitushankkeet	47 897	47 000	66 000	97 800	102 500
20. Liikenteen viranomaispalvelut	40 307	50 276	50 318	50 318	50 318
01. Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenot	40 307	50 276	50 318	50 318	50 318
30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut	204 543	231 844	206 141	207 121	207 896
42. Valtionavustus koulutuksesta	841	841	841	841	841
43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantaminen	86 420	86 420	86 420	86 420	86 420
46. Alusinvestointien ympäristötuki	2 000	28 000			
50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset	800	800	800	800	800
51. Luotsauksen hintatuki	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200
63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen	99 275	98 875	98 875	98 875	98 875
64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen	11 007	7 448	9 745	10 725	11 500
65. Junien kaukoliikenteen osto	0				
66. Yhteysaluspalveluiden ostosopimukset		5 260	5 260	5 260	5 260
40. Viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen	20 345	19 895	21 045	21 145	10 145
01. Viestintäviraston toimintamenot	8 845	9 395	9 545	9 645	9 645
42. Sanomalehdistön tuki	500	500	500	500	500
44. Valtionavustus suomalaisten televisio- ja radio-ohjelmien lähettämiseen ulkomaille					
50. Valtionavustus valtakunnallisen laajakaistaverkon rakentamiseen	11 000	10 000	11 000	11 000	
50. Tutkimus	42 600	43 625	42 315	42 000	42 000
01. Ilmatieteen laitoksen toimintamenot	42 600	43 625	42 315	42 000	42 000
Hallinnonala yhteensä	2 385 440	2 464 946	2 263 855	2 347 031	2 056 548
Hallinnonala yhteensä, ilman arvonnalisäveromenoja	1 998 840	2 079 021	1 913 959	1 977 443	1 733 966

Liite 2: Liikenneverkkojen palvelutaso

	2010 toteutuma	2011 arvio	2012 arvio	2013 TTS- perus- laskelma	2016 TTS- perus- laskelma
Kansalaisten tyytyväisyys matkojen toimivuuteen (asteikko 1–5)		3,7	3,7	3,3	3,3
Elinkeinoelämän tyytyväisyys väylien palvelutasoon (asteikko 1–5)		3,4	3,4	3,3	3,3
Sidosryhmien tyytyväisyys Liikenneviraston toimintaan (asteikko 1–5)		3,5	3,5	3,5	3,5
Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus					
Jäänmurtopalveluiden odotusaika, h, enintään	4,9	12,6	3,5	3,5	3,5
Kauppamerenkulun huonokuntoiset väylät, km, enintään	450	450	380	360	300
Radanpidosta johtuvat viivästykset kaukoliikenteessä, % (enint.) junista väh. 5 min. myöhässä	9,8	8	4	4	4,5
Radanpidosta johtuvat viivästykset lähiliikenteessä, % (enint.) junista väh. 3 min. myöhässä	2,3	2	1	1	1,4
Radan huonosta kunnosta johtuvat liikenne-rajoitukset, km, (keskeinen rataverkko/muu rataverkko), enintään	52/187	60/210	50/200	50/260	45/375
Nopean (väh. 160 km/h) rataverkon pituus	795	873	906	950	1043
25 tonnin akselipainon sallivien rataosien pituus, km	547	815	815	815	815
Käytössä olevien tasoristeysten määrä valtion liikennöidyllä rataverkolla, kpl	3 172	3 114	3 036		
Maantie- ja ratasillat kuntoluokissa huono ja erittäin huono, kpl, enintään	796	812	800	800	780
Ruuhkautuvat päätiet, km	220	200	220		
Päällystetyt tiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	3 403	3 700	4 400	4 400	5 500
Soratiet kuntoluokissa huono ja erittäin huono, km, enintään	2 800	2 700	2 700	2 700	2 850
Kevyen liikenteen väylien kunto	320	310	320		
Liikenneturvallisuus ja ympäristö					
Tieliikenteen henkilövahinko-onn. vähenemä perusväylänpidon toimin, kpl	41	23	28	19	18
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet, enintään hlö	272	278	242	231	191
Lentoliikenneonnettomuuksissa (kaup. ja amm. liikenne) kuolleet, hlö	0	0	0	0	0
Rautatieliikenneonnettomuuksissa kuolleet, hlö	0	0	0	0	0
Merenkulkunnettomuuksissa kuolleet, hlö	0	0	0	0	0
Perusväylänpidon meluntorjunnan vaikutus, henkilöä/vuosi	1 496	100	200	200	200
Pohjavesien pilaantumisriskin vähenemä perusväylänpidon toimin, km	1,3	2,1	3,0	3,0	3,0

Liite 3: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan organisaatio 1.1.2012



Virastot ja laitokset

Liikennevirasto

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

Liikenteen turvallisuusvirasto

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

Viestintävirasto

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

Ilmatieteen laitos

tuottaa sääpalveluita ja fysikaalisia meripalveluita maan yleisen turvallisuuden, liikenteen, elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Se hankkii ja ylläpitää luotettavaa tietoa ilmasta 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.

Hallinnonalan osakeyhtiöt

Finavia Oyj

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

Finnpilot Pilotage Oy

tukee toiminnallaan vesiliikenteen turvallisuutta, toimintaedellytyksiä ja kehittämistä luotauspalveluilla.

Yleisradio Oy

tarjoaa julkisen palvelun televisio- ja radio-ohjelmistoja jokaisen saataville yhtäläisin ehdoin.