



Liikenne- ja
viestintäministeriö

VNS 2/2012 vp

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä

Valtioneuvoston liikennepoliittinen
selonteko eduskunnalle 2012

Sisällysluettelo

1.	Lähtökohtia liikennepolitiikan valmisteluun	1
1.1	Selonteon valmistelu	2
1.2	Liikennepoliittisten linjausten muodostaminen	3
1.3	Liikennepolitiikan tulevaisuuden haasteet	4
1.4	Liikennejärjestelmän nykytila	9
2.	Liikenteen visio 2030+	13
3.	Palveleva liikennejärjestelmä	14
4.	Rahoitus palvelutason pohjana	16
5.	Liikennejärjestelmä kestävä kasvun mahdollistajana	23
6.	Arjen toimivuudella edellytyksiä hyvinvoinnille	33
7.	Viisas ja vastuullinen liikenne	41
8.	Tehokkaat toimintatavat varmistavat lopputuloksen	47
9.	2010-luvun liikennepolitiikan erityiskysymyksiä	51
9.1	Suuret ja kasvavat kaupunkiseudut	51
9.2	Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto	53
9.3	Venäjän liikenteen kasvunäkymät ja infrastruktuuri	54
9.4	Euroopan laajuiset liikenneverkot	56
10.	Vaikutusarviointi	57
11.	Lopuksi	62

Liite 1: Liikenneverkon kehittämisohjelma vuosille 2012–2015, hankekuvaukset

Liite 2: Liikenneverkon kehittämisohjelma 2016–2022, suunnittelukohteet

1. Lähtökohtia liikennepolitiikan valmisteluun

Liikennejärjestelmä koostuu liikenneinfrastruktuurista, liikennevälineistä, liikennepalveluista, liikenteessä olevista ihmisistä ja kuljetettavista tavaroista sekä näihin liittyvistä palveluista, tiedosta, säädöksistä ja organisaatioista. Liikennepolitiikalla tarkoitetaan kaikkia edellä mainittuihin liikennejärjestelmän osatekijöihin kohdistuvia toimia. Liikennepolitiikka ja liikennejärjestelmä kytkeytyvät tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, talouteen ja työllisyyteen sekä alueiden kehittämiseen.

Liikennepolitiikan avulla turvataan sujuvat ja turvalliset matkat ja kuljetukset elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeiden mukaisesti. Hyvä liikenneinfrastruktuuri ja liikennejärjestelmän toimivuus ovat tärkeitä väestön arkielämän kannalta. Lähes kaikki kansalaiset tekevät päivittäin työ-, koulu-, asiointi- tai vapaa-ajan matkoja – keskimäärin kolme matkaa päivässä. Kaupunkiseuduilla matkojen ja matkaketjujen toimivuutta parantavat etenkin liikenneväylien laatu, laadukkaat joukkoliikenteen ratkaisut ja liikenteen hallinta. Harvaan asutuilla seuduilla matkojen sujuvuuteen ja turvallisuuteen vaikuttaa eniten tie- ja liikenneolojen laatu. Muutokset alue- ja yhdyskuntarakenteessa ja palvelujen sijoittamisessa vaikuttavat ihmisten liikkumistarpeisiin. Hyvät liikenneyhteydet ovat myös alueiden kehittymisen keskeinen edellytys, ja yksi tärkeimmistä yritysten sijaintiin ja toimintaedellytyksiin vaikuttavista tekijöistä.

Suomelle liikennejärjestelmä on keskeinen kilpailukykytekijä, koska maa on laaja ja kuljetusetaisyydet pitkiä. Teollisuus ja asutus ovat sijoittuneet koko maahan ja paljon raskasta tavaraa kuljettavien metsä- ja metalliteollisuuden yritysten osuus tuotannon määrästä on ollut suuri. Meritse kulkevan liikenteen rooli ulkomaankaupan kuljetuksissa on hallitseva. Pääliikenneyhteyksien riittävä palvelutaso on koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maan kilpailukyvyn kannalta olennaista. Liikenteen turvallisuus, sujuvuus ja toimintavarmuus sekä matka- ja logistiikkaketjujen saumattomuus ovat keskeisiä palvelutasotekijöitä niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin.

Liikenne on myös palveluelinkeino, jonka tehtävä on kuljettaa ihmisiä ja tavaroita paikasta toiseen ja siten luoda lisäarvoa ihmisten elämälle, elinkeinoelämälle ja kansantaloudelle kokonaisuudessaan. Liikenteen rooli korostuu entisestään globaalissa maailmassa, jossa tuotannossa tapahtuu erikoistumista, mannerten välinen riippuvuus toisistaan kasvaa ja sitä kautta yhteydenpito, verkottuminen ja kuljetustarpeet lisääntyvät. Liikenteen osuus bruttokansantuotteesta on yli 7 prosenttia.

Liikenteen toimialalla työskentelee yli 5 prosenttia työllisistä. Suomessa toimii 23 000 liikenneyritystä, jotka työllistävät yhteensä 130 000 henkilöä. Lisäksi liikenne luo välillisesti työpaikkoja mm. maa- ja vesirakennusosalalle ja teknologiateollisuuteen. Maa- ja vesirakennusosalalla valtion liikenneinfrastruktuurin rakentamisella ja kunnossapidolla on merkittävä työllistävä vaikutus. Miljoonan euron panostus luo vuodeksi työtä keskimäärin 17 henkilölle. Liikenneinfrastruktuurin rakentaminen on kotimarkkinatoimintaa: jokaisesta eurosta jää 0,75 senttiä kotimaahan. Liikenneinvestointeja on käytetty onnistuneesti talouden elvyttämisessä etenkin edellisen taantuman aikana.

Liikennejärjestelmä on valtakunnan verisuonisto. Liikenneinfrastruktuuri ja -palvelut ovat ennen kaikkea yhteiskunnan keskeisten toimintojen – opiskelun, asumisen, työssäkäynnin ja tuotannon – mahdollistaja ja talouskasvun vipuvarsi. Liikennejärjestelmän kehittämiseen ja ylläpitoon käytetään noin 3 prosenttia valtion budjetista, mutta liikennejärjestelmän välillinen vaikutus yhteiskunnassa syntyviin kustannuksiin on moninkertainen verrattuna liikennejärjestelmän rahoitukseen. Liikennejärjestelmää ei voi suunnitella irrallisena osana, vaan sen toteuttaminen on monialaista ja poikkihallinnollista yhteistyötä. Liikennejärjestelmän suunnittelussa täytyy poikkihallinnollisesti huomioida myös liikenne-

järjestelmän vaikutus muun muassa kansantalouden ja terveyden kehittymisen näkökulmasta.

Suomelle Euroopan Unioni on sisämarkkina-aluetta ja unionin liikennepoliittikan suunnalla on merkittävä vaikutus myös kansalliseen politiikkaan ja lainsäädäntöön. Euroopan komissio julkaisi maaliskuussa 2011 liikennepoliittikan tulevaisuutta koskevan valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”. Valkoinen kirja toimii Euroopan kasvu- ja työllisyysstrategian (Eurooppa 2020 -strategia) liikennettä koskevana osuutena. Valkoinen kirja linjaa komission pitkän aikavälin vision vuoteen 2050 saakka ja tärkeimmät toimet sen saavuttamiseksi. Kokoavana tavoitteena on liikenteen päästöjen vähentäminen 60 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä.

1.1 Selonteon valmistelu

Kataisen hallituksen hallitusohjelmassa todettiin, että ”Liikennepoliittisella selonteolla – joka laaditaan laaja-alaisella strategisella ministerityöryhmällä – linjataan yli vaalikauden ulottuvat strategiset tavoitteet tulevien hankekokonaisuuksien pohjaksi ja valtakunnan keskeisten liikenneverkkojen kehittämiseksi. Tässä työssä on muun muassa varmistettava maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteiden ja kestävä kehityksen huomioon ottaminen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset. Hallitus selvittää ulkomaankaupan logistiikan pullonkaulat ja kehittämistarpeet osana tätä selontekoa. Ministerityöryhmän on keskeisesti arvioitava logistisen järjestelmän kehittäminen kansallisen kilpailukyvyyn näkökulmasta. Samalla otetaan huomioon työssäkäyntialueita koskevat kunta- ja maakuntarajat ylittävät liikennejärjestelmätarpeet.” Hallitusohjelmassa todettiin edelleen: ”Hallitus linjaa valtioneuvoston selonteolla liikennepoliittikan keskipitkän aikavälin hankkeet ja varaa siinä mainituille hankkeille rahoituksen.”

Selonteon valmistelua ohjasi hallituksen liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä liikenneministeri Merja Kyllösen johdolla. Ministerityöryhmän jäseninä olivat asunto- ja viestintäministeri Krista Kiuru, elinkeinoministeri Jyri Häkämies, maa- ja metsätalousministeri Jari Koskinen, opetusministeri Jukka Gustafsson, ympäristöministeri Ville Niinistö, puolustusministeri Stefan Wallin ja sisäasianministeri Päivi Räsänen. Ministerityöryhmän työn tukena oli liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, ympäristöministeriön, valtiovarainministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön virkamiehistä koostunut ryhmä. Selonteon sisältöä työstettiin 12 osaprojektissa, joihin osallistui liikennehallinnon sekä liikenneasioiden kannalta keskeisten ministeriöiden asiantuntijoita.

Liikennepoliittikan haasteet¹ ja liikennejärjestelmän nykytila² on raportoitu omina muistioina, joiden lyhennelmät sisältyvät tämän raportin lukuihin 1.3 ja 1.4. Suomen logistiikan kilpailukyvyyn varmistamista tarkasteli kolmen selvitysmiehen ryhmä³. Selvitysmiesryhmän suositukset on otettu soveltuvien osien huomioon selonteossa esitetyissä linjauksissa ja lisäksi selvitysryhmän johtopäätöksiä on tarkasteltu kohdassa 5. Investointien rahoituskysymyksiä käsitteli valtiovarainministeriön vetämä rahoitustyöryhmä. Selonteon valmistelun yhteydessä käynnissä oli myös kahdeksan kokeiluhanketta, joiden avulla pyrittiin etsimään uusia, tehokkaita toimintatapoja ja havainnollistamaan uudenaikaisen ajattelun hyötypotentialiaa.

Samanaikaisesti selonteon valmistelun kanssa on ollut käynnissä muita selvitystyöryhmiä (mm. rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaaminen, Pohjois-Suomen kaivostoiminnan kuljetustarpeet, liikenteen oikeudenmukainen hinnoittelu, merenkulun

¹ Liikenteen rooli yhteiskunnassa ja liikennepoliittikan 2010-luvun haasteet:

<http://www.hare.vn.fi/upload/Asiakirjat/17748/51991.DOC>

² Liikennejärjestelmän nykytila: <http://www.hare.vn.fi/upload/Asiakirjat/17748/56837.PDF>

³ Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet. Selvitysryhmän loppuraportti. 6/2012 (<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/-/view/3786378>)

strategia, merenkulun tuet, Merenkurkun liikenne, liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen, tulevaisuuden polttoaineet), joihin liittyvät kysymykset tulevat ratkaistavaksi myöhemmin hallituskaudella. Näitä asioita on selonteossa käsitelty vain yleisellä tasolla.

Liikennehallinnon sidosryhmät olivat tiiviisti mukana selonteon valmistelussa. Valmistelun alkuvaiheessa sidosryhmien näkemyksiä tulevaisuuden liikennepolitiikan haasteista ja linjausehdotuksista kerättiin lähes 500 vastaanottajalle lähetetyllä sidosryhmäkyselyllä. Kyselyyn saatiin 138 vastausta. Myös osaprojektit kuulivat työnsä aikana keskeisiä sidosryhmiä. Kansalaisten näkemyksiä muun muassa arjen matkojen ja joukkoliikenteen toimivuudesta sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksistä kerättiin otakantaa.fi-keskustelufoorumilla järjestelyssä keskustelussa. Kommentteja saatiin yhteensä 258 kappaletta, mikä oli otakantaa.fi-foorumin senastisen historian kolmanneksi korkein määrä. Valmistelun edetessä selonteon alustavia visio- ja linjausehdotuksia esiteltiin 3.2.2012 järjestelyssä laajassa keskustelu- ja kuulemistilaisuudessa. Lisäksi sidosryhmillä oli mahdollisuus kommentoida selontekoluonnosta 6.–12.3.2012 järjestetyn kommentointiajan puitteissa. Kommentteja saatiin noin 150 kappaletta.

1.2 Liikennepoliittisten linjausten muodostaminen

Liikennepoliittinen selonteko on pitkäjänteistä yhteiskuntapolitiikan valmistelua, jossa varaudutaan myös nopeisiin muutoksiin. ”Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä” - liikennepoliittinen selonteko on laadittu Kataisen hallituksen ohjelman kolmeen painopistealueeseen pohjautuen:

1. Köyhyyden, eriarvoisuuden ja syrjäytymisen vähentäminen
2. Julkisen talouden tasapainottaminen
3. Kestävän talouskasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyn vahvistaminen.

Selonteossa on huomioitu hallitusohjelman liikennepoliittikkaa koskevat ja sitä sivuavat linjaukset ja sisällytetty ne selonteon linjauksiin. Selonteossa on myös huomioitu liikennepolitiikan kehitys ja suuntaukset kansainvälisellä ja EU-tasolla.

Osaprojekteissa ja työryhmissä tunnistettiin runsaasti erilaisia liikennejärjestelmän ja toimintatapojen kehittämiskohteita, joista keskeisimmät linjaukset ja toimenpiteet koottiin selonteon seitsemään alla esitettyyn pääteemaan.

Palveleva liikennejärjestelmä (luku 3) Rahoitus palvelutason pohjana (luku 4) Liikennejärjestelmä kestävän kasvun mahdollistajana (luku 5) Arjen toimivuudella edellytyksiä hyvinvoinnille (luku 6) Viisas ja vastuullinen liikenne (luku 7) Tehokkaat toimintatavat varmistavat lopputuloksen (luku 8) 2010-luvun liikennepolitiikan erityiskysymyksiä (luku 9)

1.3 Liikennepolitiikan tulevaisuuden haasteet

Asiakkaat ja kilpailukyky

Keskeiset kuljetuskäytävät ovat avainasemassa. Suomen kilpailukyvyn ja kestäväen talouskasvun varmistamiseksi tärkeimpiä ovat ulkomaanyhteydet, merkittävimpien sisäisten reittien palvelutaso sekä suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuus. Barentsin alueen ja koillisväylän tuomat mahdollisuudet voivat muuttaa globaaleja kuljetusketjuja. Pietarin seudun ja muun Venäjän talouskasvu, sisäisten liikenneyhteyksien parantuminen ja Venäjän entistä tiiviimpi integroituminen globaaleille markkinoille voi aiheuttaa merkittäviä muutoksia kuljetusvirtoihin tulevaisuudessa. Suomen ja Venäjän välisen rajan mahdollisen avautumisen viisumivapaalle liikenteelle uskotaan moninkertaistavan matkustajamäärät ja liikenteen maiden välillä. Rajan ylitysten sujuvuudesta ja rajaturvallisuudesta on pystyttävä pitämään huolta. **Myös kansainväliset lentoyhteydet ovat Suomen kilpailukyvyn kannalta välttämättömiä.** Euroopan saavutettavuuden lisäksi yhteydet kehittyvien maiden markkinoille tulevat tulevaisuudessa olemaan yhä tärkeämmässä asemassa.

Liikennetarkoituksilla tulee turvata Suomen mittavien luonnonvarojen hyödyntäminen ensisijaisesti kotimaassa, ja myös kaupankäynnin tarvitsemat yhteydet ulkomaille. **Kaivostoiminnan volyymin** ja liikevaihdon ennustetaan kolmikertaistuvan kuluvan vuosikymmenen puoliväliin mennessä. Kaivostoiminta tarvitsee tuekseen toimivan logistiikan. Suurimpina haasteina tällä hetkellä ovat pääratojen ja satamien kunto ja kapasiteetti, Itä-Suomen kaivosten ja Pohjanlahden väliset yhteydet sekä kaivos-, metallinjalostus- ja kemianteollisuuden kuljetusyhteydet Aasian kasvaville markkinoille.

Kuljetusmarkkinoiden toimivuudella on keskeinen merkitys. Kansallisesti liikennejärjestelmän ja kuljetusmarkkinoiden kehittämistarpeita on suhteutettava kansalaisten, yhteiskunnan ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Toiminnan kansainvälistyessä kasvaa riski harmaan talouden ilmestymisestä myös Suomen kuljetusmarkkinoille. Ulkomaisten toimijoiden tulo markkinoille on tiukentanut kilpailua. Yritysten elinvoimaisuus on myös edellytys vastuullisen ja terveen liikenne- ja työturvallisuuskulttuurin ylläpitämiseksi.

Suuri osa kuljetusalan lainsäädännöstä tulee kansainvälisten järjestöjen sekä EU-lainsäädännön kautta, ja siksi kansainvälisillä foorumeilla tapahtuvan etupainotteisen vaikuttamisen rooli on korostunut. Liikenteeseen suoraan vaikuttavia asioita käsitellään usein muissa kuin liikennekokoonpanoissa ja toisaalta samantyyppisiä asioita päällekkäisillä foorumeilla, mikä edellyttää hyvin toimivaa kansallista koordinaatiota. EU:n rooli on korostumassa myös alueellisessa ja kahdenvälisessä yhteistyössä. EU:n ulkosuhdetoiminta on liikennemarkkinoiden globaaliuden vuoksi perusteltua ja pääosin tukee riittävien voimavarojen kohdistamista keskeisiin tavoitekokonaisuuksiin, mutta samalla se rajaa mahdollisuuksia kahdenväliseen sopimiseen, esimerkiksi Suomen keskeisen kauppakumppanin Venäjän kanssa.

Logistiikan kustannuspaineet kasvavat ja ympäristö- ja laatuvaatimukset lisääntyvät, mikä heijastuu elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Logistiikassa kohoava energian hinta, ilmasto- ja ympäristövaatimukset ja uudet käyttövoimat nostavat kuljetuskustannuksia. Toimitusketjujen ennakoitavuuden arvo kasvaa entisestään ja tämän vuoksi kustannustehokkuuden rinnalla tulee parantaa kuljetusten täsmällisyyttä ja laatua. Älyliikenteen edistyneistä menetelmistä tulee yhä merkittävämpi osa logistiikkapalvelujen suunnittelua ja toteutusta. Samalla logistiikka-alan toimijoiden osaamisvaatimukset kasvavat. Toisaalta nämä haasteet tarjoavat alan toimijoille mahdollisuuden toimia edelläkävijöinä kuljetusten energia- ja ekotehokkuuden kehittämisessä ja älykkäiden teknologioiden hyödyntämisessä. Tieto- ja viestintäteknologian käyttö liikennejärjestel-

mässä sekä vihreän teknologian kehittyminen antavat uusia mahdollisuuksia ratkaista liikenteen ongelmia ja parantaa liikennesektorin toimivuutta, tuottavuutta ja tehokkuutta. Älyliikenteen mahdollisuuksien hyödyntäminen edellyttää uudentyyppeistä tilaaja- ja yhteistyöosaamista.

Olosuhdeosaamisesta vientivaltti. Toimivan liikennejärjestelmän suurimpia haasteita Suomessa ovat vaativat olosuhteet, eikä tilanne tule ilmastonmuutoksen myötä ainakaan helpottumaan. Olosuhteet vaikuttavat kaikkiin liikennemuotoihin ja edellyttävät varautumista. Sään äkilliset vaihtelut, vuodenaikaisvaihtelut, yleistyneet sään ääri-ilmiöt sekä erityisesti talvimerenkulun näkökulmasta haasteellinen sijainti vaativat toimijoilta erityisosaamista. Muuttuvat olosuhteet ja olosuhderiskit tulisi huomioida liikennejärjestelmän ja infrastruktuurin suunnittelussa, rakentamisessa ja hoidossa, ja olosuhdetieto tulisi integroida liikenteen ohjausjärjestelmiin. Vaikeiden sää- ja keliolosuhteiden ympärivuotinen hallintaosaaminen on suomalaista erityisosaamista. Kehittyvät menetelmät ja uudet teknologiat mahdollistavat merkittävien olosuhdemuutosten ennakkoinnin lisäten liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta, logistiikan toimivuutta sekä kustannustehokkuutta. Älykkäillä liikenteen olosuhdepalveluilla voidaan parantaa esimerkiksi talvikunnossapidon ja liukaudontorjunnan kustannustehokasta toteuttamista lisäämällä samalla liikenneturvallisuutta ja ympäristövaikutusten huomioonottamista. Sää- ja keliosaaminen ja sen älykäs hyödyntäminen tarjoavat suomalaisille yrityksille myös kilpailuetuja ja kansainvälisiä liiketoimintamahdollisuuksia. Myös ilmastonmuutoksen synnyttämät edut tulisi ennakoida, jotta ne voidaan täysimääräisesti hyödyntää. Esimerkiksi arktisen alueen meriliikenne tulee kasvamaan pohjoisten merireittien avautumisen myötä ja tämä antaa uusia mahdollisuuksia hyödyntää suomalaista arktista osaamista sekä olosuhdepalveluita.

Sujuvat matkat ja kuljetukset tarvitsevat toimintavarmaa liikennejärjestelmää. Toimintavarmuutta uhkaavat muun muassa sääolosuhteet, onnettomuudet, tekniset viat, luonnonkatastrofit (mm. tuhkapilvi), työmarkkinahäiriöt ja inhimilliset virheet. Erityisesti erilaiset poikkeukselliset sääilmiöt, kuten rankat lumi- ja vesisateet ja myrskyt ovat koettelleet liikenteen toimivuutta viime vuosina, ja niiden uskotaan ilmastonmuutoksen myötä yhä yleistyvän. Yhteiskunta on entistä alttiimpi erilaisille häiriöille järjestelmien teknistymisen, toimintojen ulkoistamisen ja laajojen toimintaverkostojen vuoksi. Tietoteknisin ratkaisuin pystytään nopeuttamaan häiriötilanteiden hallintaa ja pienentämään niiden vaikutuksia – toisaalta lisääntynyt tekniikka myös altistaa järjestelmän uudentyypeille häiriö- ja uhkatekijöille. Myös sään ääri-ilmiöiden, merenpinnan nousun sekä ilmastonmuutoksen aiheuttamien riskien huomioimista liikennejärjestelmän valmiussuunnittelmissa on tarve vahvistaa.

Palvelujen sähköistyminen helpottaa arjen toimivuutta ja etätöiden mahdollisuuksien kasvaessa fyysisen liikkumisen tarve voi pienentyä. Kehityksen mahdollistajana avainasemassa on valtakunnallisesti kattavan laajakaistaverkon rakentaminen. Yksityiset ja julkiset palvelut siirtyvät vaihteittain verkkoon, mikä tarjoaa mahdollisuuden asioiden hoitamiseen kotoa käsin. Tulevaisuudessa yhä useammat työt ovat hoidettavissa etätöinä ilman jokapäiväistä tarvetta työmatkaliikumiselle. Verkkokaupan suosio jatkaa kasvuaan. Ilmiö pirstaloittaa tavaravirtoja ja vähentää välivarastoinnin tarvetta, mutta vaatii tuekseen tehokasta jakeluliikennettä. Sähköisten palveluiden kasvu voi myös synnyttää merkittäviä huolenaiheita eri väestöryhmille kuten vanhuksille, joille tietotekniikka on jäänyt vieraaksi ja asioiden hoitaminen sähköisesti aiheuttaa huomattavia vaikeuksia.

Vapaa-ajan matkojen osuus kaikista matkoista on aiemmin kasvanut, mutta nyt trendi näyttää kääntyneen. Vapaa-ajan liikkumistavat ovat alttiita arvoissa ja elämäntavoissa tapahtuville muutoksille. Vapaa-ajan matkustuksessa korostuvat erilaiset tarpeet ja palvelutasotekijät kuin työasiamatkoilla. Vapaa-ajan matkojen osalta erityisenä haasteena on tarjota henkilöauton kanssa kilpailukykyistä joukkoliikennettä. Lentoliikenne on lisääntynyt, ja Suomessakin erityisesti maakuntakenttien suora lentotarjonta ulkomaiden kohteisiin on kasvanut viime vuosina voimakkaasti. Lentoliikennemarkkina

reagoi nopeasti kysynnän ja taloustilanteen muutoksiin ja siten myös reittitarjonta elää jatkuvasti.

Liikenteen turvallisuusvision mukaan **kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä**. Lukumääräisesti eniten kuolemia tapahtuu ei-kaupallisessa ja ei-ammattimaisessa liikenteessä. Keski-ikäisiin autoilijoihin verrattuna nuorilla autoilijoilla (18–20-vuotiailla) on kolminkertainen riski kuolla liikenteessä, ja vastaavasti iäkkäillä autoilijoilla (yli 75-vuotiailla) riski on kaksinkertainen. Erityisenä haasteena liikenteessä on rattijuoppous (myös ruorijuoppous), ylinopeus, punaista päin ajaminen sekä turvalaitteiden käytön laiminlyönti, jotka viestivät vastuuttomasta liikennekulttuurista. Kaupallisessa ja ammatillisessa liikenteessä liikenneturvallisuusvisio on jo saavutettu lukuun ottamatta tieliikennettä, jossa raskas liikenne on osallisena (vaikkakaan ei useimmiten aiheuttajana) lähes kolmanneksessa kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Lento-, meri- ja rautatieliikenteessä tavoitteena on varmistaa saavutettu turvallisuustaso. Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset tuovat lisähaasteita turvallisuustason ylläpitämiselle. Esimerkiksi Itämeren laivaliikenteen lisääntyessä kasvaa myös suuronnettomuuden riski.

Esteettömässä liikennejärjestelmässä liikenneympäristö ja liikennepalvelut, mukaan lukien liikenteen informaatiopalvelut, toimivat hyvin myös edellytyksiltään kaikkein heikoimpien liikkujien näkökulmasta. Esteettömyys on fyysistä saavutettavuutta, helppokäyttöisyyttä, monikanavaista informaatiota ja saumattomia matkaketjuja ovelta ovelle. Liikkumisen esteettömyys vähentää kustannuksia muilla sektoreilla ja ehkäisee syrjäytymistä. Myös **väestön ikääntyminen** on haaste koko liikennejärjestelmälle vaikuttaen ihmisten liikkumistarpeisiin, liikenneturvallisuuteen ja liikennejärjestelmän esteettömyysvaatimuksiin.

Ympäristö ja yhdyskuntarakenne

Ilmastonmuutos koskettaa kaikkia. Suomi on sitoutunut kansainvälisesti ja EU-tasolla kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Liikenne aiheuttaa noin 20 prosenttia Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Kioton sopimukseen pohjautuvien EU:n päästövähennystavoitteiden mukaan Suomen on vähennettävä liikenteen päästöjä 16 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. EU:n liikennepoliittisena tavoitteena on liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 60 prosentilla vuoteen 2050 vuoden 1995 tasosta. Liikennesektorille asetetut päästövähennystavoitteet ovat haasteellisia. Tavoitteiden saavuttaminen vaatii ajoneuvokannan nopeaa uudistumista, ajoneuvo- ja polttoaineteknologian kehityksen täysimääräistä hyödyntämistä, liikennetarpeen vähentämistä liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun keinoin sekä siirtymistä henkilöautoilusta kestävämpiin kulkumuotoihin. Avuksi tulevat myös erilaiset tietoverkoissa toimivat henkilöautojen yhteisomistuksen ja yhteiskäytön muodot, jotka muuttavat yksityisautoilun perinteistä mallia.

Liikenne saa käyttövoimansa lähes yksinomaan öljystä. Öljyn hinta reagoi hyvin herkästi maailmanpolitiikan ja -talouden muutoksiin. Lisäksi öljyn saatavuuden ja laadun ennustetaan heikkenevän vuodesta 2025 alkaen, mahdollisesti jo aiemminkin. Jokainen kulutettu bensiini- tai diesellitra lisää myös CO₂-päästöjä. Liikenteen energiatehokkuutta on pystyttävä parantamaan. Pitkällä aikavälillä liikenteeseen on saatava myös riittävä määrä uusia polttoaineita tai vaihtoehtoisia käyttövoimia, joita koskevat päätökset ovat EU:ssa ja kansainvälisesti ajankohtaisia juuri nyt. Vaihtoehtoja nykyisille öljyintensiivisille ratkaisuille on olemassa, mutta eri teknologioiden soveltuvuus eri liikennemuodoille sekä käyttöönoton aikajänne vaihtelevat. Käyttövoimien kirjo ja nopeasti muuttuvat politiikkalinjaukset hämmentävät kuluttajia, ja julkiselta sektorilta odotetaan selkeitä ja pitkänjänteisiä linjauksia.

Kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi liikenne aiheuttaa monia muita luonnolle tai terveydelle haitallisia päästöjä. Näitä ovat mm. merenkulun ja tieliikenteen typenoksidipäästöt, rikkidioksidi, hiilimonoksidi eli häkä, hiilivedyt ja hiukkaset. Näistä niin sanotuisista perinteisistä päästöistä liikenne aiheuttaa 20–60 prosenttia yhdisteestä riippuen. Laivaliikenteen rikkipäästöt vaikuttavat ilmanlaatuun erityisesti tiheästi asutuilla rannikko-seuduilla. Itämeren talousalueella asuu noin 85 miljoonaa ihmistä, joista noin 31 prosenttia asuu noin 50 kilometrin säteellä rannikosta. Suomen tieliikenteestä aiheutuvien rikkidioksidin, typen oksidien, hiilivetyjen, hiilimonoksidin sekä hiukkasten päästöt ovat viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana pudonneet alle puoleen. Tuoreimpien tutkimusten mukaan jopa kaksi miljoonaa suomalaista kärsii ajoittain hiukkasten ja muiden ilmassa leijuvien epäpuhtauksien aiheuttamista hengitysteiden oireista ja jopa 1 500 suomalaista kuolee vuosittain ennenaikaisesti näiden epäpuhtauksien johdosta. Liikenteen aiheuttama melu ja tärinä heikentävät elinympäristön laatua ja vähentävät viihtyisyyttä.

Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne hajoaa. Suomalaiskaupunkien väestötiheys on ollut jo lähtökohtaisesti alhainen ja yhdyskuntarakenne hajautunut muiden EU-maiden asukasluvaltaan vastaavankokoisiin kaupunkeihin verrattuna. Väestön hajaantuminen seutukuntiin on jatkunut viime vuosikymmenten aikana. Suomalaiskaupungeissa henkeä kohden laskettu energiankulutus ja hiilidioksidipäästöt ovat EU-maissa korkeimpien joukossa. Suuri osa korkeasta energiankulutuksesta johtuu asumisesta ja liikkumisesta. Kaupunkimaisen asumisen ympäristöhyötyjä ei ole täysin pystytty realisoimaan. Yhdyskuntarakenteen hajoava kehitys vaikeuttaa joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytyksiä, johtaa lisääntyvään henkilöauton käyttöön ja sen myötä liikenteen kasvuun ja ilmastomuutosta vauhdittavien kasvihuonekaasupäästöjen lisääntymiseen.

Kaupunkiliikenne alkaa Suomen mittakaavassa ruuhkautua, erityisesti metropoli-alueella. Ruuhkautuminen aiheuttaa merkittäviä taloudellisia ja hyvinvointimenetyksiä sekä kasvihuonekaasupäästöjä ja heikentää viihtyisyyttä kaupunkialueilla. Ruuhkat ovat myös liikennejärjestelmän toimintavarmuutta heikentävä tekijä. Ruuhkia ei voida pysyvästi poistaa rakentamalla lisää väyliä, koska liikenteen sujuvoituminen usein myös lisää henkilöautoliikennettä, minkä lisäksi väylien rakentamisella on usein elinympäristön viihtyisyyttä heikentäviä vaikutuksia. Kaupunkiseuduilla kasvava ja kehittyvä tavaraliikenne tarvitsee kuitenkin panostuksia väylästään turvallisten ja sujuvien kuljetusten varmistamiseksi. Kaupunkisuunnittelussa usein unohdetaan kaupunkikeskustojen tavaraliikenteen toimivuus, joka on elinehto keskustojen vireän yritys- ja palvelutarjonnan säilymiselle ja koko kaupunkikeskustan vetovoimaisuudelle.

Maaseudulla väestö on vähentynyt. Väestöpohjan pieneneminen aiheuttaa kannattavuusongelmia liikennepalvelujen järjestämiselle. Maaseudun asukkaiden ja yritysten toimintamahdollisuudet on kuitenkin turvattava tarjoamalla riittävä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Tämä merkitsee tarvetta ottaa käyttöön uusia entistä taloudellisia keinoja liikennepalvelujen järjestämisessä. Turvaamalla liikkumisen peruspalvelutaso voidaan tukea itsenäisen elämän edellytyksiä ja ehkäistä sosiaalipalveluihin syntyviä lisäkustannuksia.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa keskeisesti joukkoliikenteen palvelutaso. Matkaketjun tulee toimia ovelta ovelle ja esimerkiksi liityntäpysäköintimahdollisuuksista on huolehdittava. Erityisesti kaupunkien reunavyöhykkeellä on haasteellista saavuttaa henkilöautoon nähden kilpailukykyinen joukkoliikenteen palvelutaso. Joukkoliikenteen käyttöä tukevat sujuvat pyöräilyolosuhteet ja viihtyisä ja turvallinen kävelymyymäristö. Jalankulun ja pyöräilyn asema liikennejärjestelmäprosesseissa vaatii vahvistamista ja valtavirtaistamista. Pyöräilyn potentiaali nimenomaan lyhyiden henkilöautomatkojen korvaajana on merkittävä. Tällä hetkellä 43 prosenttia kaikista henkilöautomatkoista on alle 5 kilometrin mittaisia.

Tehokkuus ja julkinen talous

Liikennepolitiikan keinovalikoimaa tulee laajentaa. 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 toimintatapaa, jossa hyödynnetään monipuolisesti ja tehokkaalla tavalla erityyppisiä ja eri toimijoiden keinoja. Valtion talousarvion kehysmenettely ei täysin suosi uusien ja erilaisten keinojen yhdistelmien käyttöä. Liikennejärjestelmän kehittämisen yksi keskeinen ongelma on ollut **budjettimenettely**, jossa investointi- ja käyttömenoja ei erotella. Toisin sanoen panostuksia väyläverkkoon ei tosiasiassa käsitellä investointeina eikä investointimenoja jaksoteta taloudelliselle pitoajalle valtion budjettitaloudessa.

Viime vuosina **valtion ja kuntien roolit ja rahoitusvastuut liikenneväylien ylläpidossa ja kehittämisessä ovat osin hämärtyneet.** Vastuiden selkiyttäminen edistäisi liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kokonaisvaltaista suunnittelua. Yksin valtio käyttää vuodessa noin 1,5 mrd. euroa liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen, ja kunnat likimain saman verran. Jos nykyisin hankittavia tuotteita ja palveluita voitaisiin tuottaa edullisemmin ja kokonaisuuden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla, veronmaksajille saataisiin huomattavia säästöjä.

Hallinnossa tarvitaan yhteistyötä ja aiempaa laaja-alaisempaa valmistelua. Siiloutunut hallinto ei pysty vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin, vaan asiakaskeksisyyden vahvistamiseksi ja toiminnan tehostamiseksi tarvitaan eri hallinnonalojen yhteistyön vahvistamista hallinnon eri tasojen kesken. Käytettävissä olevat niukat resurssit eivät salli päällekkäisen työn tekemistä toisista tietämättä, vaan yhteiset resurssit on saatava järjestykseen käyttöön, koko yhteiskunnan parhaaksi. Valmistelulla oleva **kuntauudistus** pyrkii vastaamaan haasteisiin, joita heikkenevä huoltosuhde ja palveluiden kysynnän muutokset asettavat. Kuntauudistus toteutuessaan vaikuttaa niin itse liikenteeseen kuin liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitteluun ja toteutukseenkin. Palvelujen keskittymisen toisaalta lisää eräiltä osin liikkumistarvetta. Samalla kuntauudistus tukee kuitenkin eheytyvää yhdyskuntarakennetta etenkin isoilla kaupunkiseuduilla ja parantaa siten säävutettavuutta jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Joukkoliikenteen yhteiset järjestämis- ja mahdollisuudet paranevat.

Julkisen sektorin tulee toimillaan tukea koko yhteiskunnan toimintaedellytyksiä ja tuottavuuden kehittymistä. Liikennehallinnon virastouudistus oli viimeisin askel liikennehallinnon toiminnan tuottavuuden tehostamiseksi. Virastojen uudistuneet roolit avaavat mahdollisuuden uudistaa ajattelua ja toimintatapoja entistä käyttäjälähtöisemmiksi sekä kehittää hankintamenettelyjä ja -osaamista, jotta markkinapotentiaali ja innovaatiot pystytään täysimääräisesti hyödyntämään.

1.4 Liikennejärjestelmän nykytila

Liikenneverkot ja liikenne

Maantieteestä ja väestömäärästä johtuen Suomen liikennevirrat ovat ohuita ja etäisyydet pitkiä. Henkilöautoliikenteen rooli kulkumuotojen työnjaossa on hallitseva. Meriliikenteen kehitys on suoraan riippuvainen talouden muutoksista. Rautatie liikenteen rooli on suhteellisen stabiili pitkällä aikavälillä. Tie- ja lentoliikenne ovat kasvussa. **Logistiikkakustannukset ovat Suomessa kansainvälisesti verrattuna korkeat**, keskimäärin 11,9 prosenttia yritysten liikevaihdosta eli noin 25,3 mrd. euroa vuonna 2009. Kotitalouksien kulutus liikenteeseen seurailee talouden kehitystä ja on kasvanut 2000-luvulla voimakkaasti. Liikenne on suurin kotitalouden kulutuserä (16 prosenttia) asumisen ja energian jälkeen.

Ulkomaan kuljetuksissa meriliikenteen merkitys on erittäin suuri, kun taas kotimaan kuljetuksissa tieliikenne on hallitseva. Vuonna 2011 Suomen ulkomaan liikenteen kuljetuksista oli merikuljetuksia 98,5 milj. tonnia, maantiekuljetuksia 6,9 milj. tonnia (vuoden 2010 tieto) ja rautatiekuljetuksia 11,3 milj. tonnia. Lentorahdin osuus ulkomaan liikenteen kuljetuksista oli 0,2 milj. tonnia.

Vuonna 2011 kotimaan tieliikenteen tavarakuljetuksia oli 312,9 milj. tonnia, rautatiekuljetuksia 23,5 milj. tonnia, vesiliikenteen kuljetuksia 11,0 milj. tonnia ja lentokuljetuksia 0,01 milj. tonnia. Kotimaan tieliikenteen tavarakuljetusten kuljetussuorite oli 23,8 mrd. tonnikilometriä, rautatiekuljetusten 6,8 mrd. tonnikilometriä ja vesiliikenteen 4,2 mrd. tonnikilometriä.

Ulkomaan **henkilöliikenteessä** vuonna 2011 oli lentoliikenteessä 13,6 milj. matkustajaa ja meriliikenteessä 17,7 milj. matkustajaa. Vuonna 2011 Suomen ja Venäjän välisen rajan ylitti 10,6 miljoonaa henkilöä, josta maantieliikenteen osuus oli 96 prosenttia. Suomen ja Venäjän välisessä rautatieliikenteessä oli vuonna 2011 noin 443 000 matkustajaa, ja määrä on ollut reilussa kasvussa (+28 prosenttia vuodessa) nopean junayhteyden avauduttua Pietariin vuonna 2010.

Suomalaisten kotimaan matkojen henkilöliikennesuorite on vuosittain noin 74 mrd. henkilökilometriä, mikä tekee henkilöä kohden 41 km vuorokaudessa ja 15 110 km vuodessa. Valtaosa, noin 89 prosenttia suoritteesta kertyy tieliikenteestä. Matkojen kokonaismäärä on 2,89 matkaa/hlö/vuorokausi.

Liikennevirasto hallinnoi valtion vesiväyliä, rataverkkoa ja maanteitä. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vastaa liikennejärjestelmän viranomais tehtävistä, kehittää sen turvallisuutta ja edistää ympäristöystävällisyyttä. Valtionyhtiö Finavia Oyj vastaa lentoasemista verkostoperiaatteella. Kunnat vastaavat kaduista ja yksityiset tiehoitokunnat yksityisteistä. Kunnat osallistuvat valtion liikenneinfrastruktuurin kehittämisinvestointeihin tapauskohtaisesti. Liikennesektorille myönnettiin rahoitusta valtion vuoden 2012 talousarviossa **yhteensä 1 936 milj. euroa**⁴. Liikenteen verotuotto⁵ on 4 753 milj. euroa, ja liikenteeltä kerätyt muut maksut 136 milj. euroa. Jokainen suomalainen maksaa liikenneväylistä noin 300 euroa vuodessa (kehittämisen osuus noin 110 euroa). **Kunnat käyttivät** vuonna 2010 liikenneväyliin ja joukkoliikenteeseen 1 800 milj. euroa.

⁴ Tässä on huomioitu rahoitus liikenneverkkoihin, liikenteen viranomaispalveluihin, liikenteen tukemiseen ja ostopalveluihin sekä liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston toimintamenot, pois luettuina hallinnonalan arvonlisäveromenot.

⁵ sisältäen polttoaineveron (2 675 M€), autoveron (1 209 M€), ajoneuvoveron (770 M€), rataveron (19 M€) ja väylämaksut (80 M€).

Liikennejärjestelmän palvelutaso on elinkeinoelämän näkökulmasta kehittynyt myönteiseen suuntaan. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan edelleen tulee kuitenkin kehittää erityisesti raskaan tavaraliikenteen ratoja, vähäliikenteisiä teitä ja rataverkon yhteyksiä teollisuuslaitoksiin sekä ympärivuotisen liikennöinnin turvaamista kaikilla kuljetusmuodoilla. Elinkeinoelämän ja matkailun tärkeät kansainväliset lentoyhteydet ovat lisääntyneet toivotusti. Henkilöliikenteessä säännöllisesti autoilevat ovat tyytyväisiä liikenneolosuhteisiin sekä omalla asuinseudulla että pitkillä matkoilla. Vaikka pääteiden liikenteen sujuvuus on tällä hetkellä pääosin hyvällä tasolla, tulee se heikkenemään, ellei liikennemäärien kasvua saada hallintaan. Tyytyväisyys paikallisjoukkoliikenteeseen vaihtelee alueittain - eniten tyytymättömyyttä herättivät lippujen hinnat, reittien ja vuorojen sopimattomuus sekä vuorotarjonta iltaisin ja viikonloppuisin. Pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä eniten kehitettävää on paikallisjoukkoliikenteen liityntäyhteyksissä asemille.

Erityisenä haasteena on **talvikunnossapito**, jolta kuljetusten toimivuus ja turvallisuus edellyttävät ympärivuorokautista laatutasoa. Jäänmurron palvelutaso on kahtena poikkeuksellisen vaativana talvena joutunut koetukselle. Yli 90 prosenttia aluksista pääsee läpi ilman odotusta, mutta odottamaan joutuneiden keskimääräinen odotusaika on ollut huomattavasti 3,5 tunnin tavoiteaikaa pitempi. Liikenne on lisääntynyt merkittävästi murtajakapasiteetin pysyessä ennallaan kauppa-alusten itsenäisen jäissäkulkukyvyn samanaikaisesti heikentyessä.

Liikenneverkkojen kunnon ylläpitämisessä haasteena on liikenneverkkojen laajuus (maanteitä 78 000 km, katuja 26 000 km ja yksityisteitä 350 000 km; rataverkkoa 5 919 km; ja vesiväyliä 16 200 km, joista kauppamerenkulun väyliä 3 900 km) ja liikennemäärien suuri hajonta. Maantieverkolla huonokuntoisten teiden määrä on päätieverkolla 670 km (n. 4 % päätieverkosta) ja muulla tieverkolla 2 700 km (n. 7 prosenttia verkosta). Maantiesiltoja on tulossa paljon peruskorjausikään ja tällä hetkellä noin 5 % silloista arvioidaan huonokuntoisiksi. Rautatieliikenteessä eniten liikenteeseen vaikuttava kuntotekijä on routavaurioista aiheutuvat nopeusrajoitukset keväisin. Vuosina 2003–2009 niiden määrä on ollut varsin alhainen (50 km), mutta kahtena viime talvena keskimäärin 950 km. Vesiväylillä huonokuntoisia väyliä on noin 1 000 km, joista vajaa puolet on kauppamerenkulun väyliä.

Liikenneturvallisuus

Liikenneonnettomuudet ovat erityisesti tieliikenteen ongelma. Kaupallisessa lentoliikenteessä, merenkulussa ja rautatieliikenteessä liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset ovat harvinaisia. Tieliikenteen turvallisuus on Suomessa pitkällä aikavälillä parantunut. Vuonna 2011 suotuisa kehitys kääntyi kun tieliikenteen kuolemat lisääntyivät kahdellakymmenellä edelliseen vuoteen verrattuna. Epäsuotuisa kehitys on jatkunut alkuvuonna 2012, mikä tekee tieliikenteen tavoitteen kuolemien puolittamisesta entistä haasteellisemmaksi. Vuonna 2011 tieliikenteessä kuoli 292 ja loukkaantui 7 919 henkilöä. Myös Euroopan laajuisessa liikenteen turvallisuusvertailuissa Suomi on pärjännyt aikaisemmin kohtuullisesti, mutta viime vuosina tilanne on heikentynyt (11. sija asukasmäärään suhteutettuna vuonna 2010 ja 23. sija kun verrataan prosentuaalista vähenemistä kymmenen vuoden ajalta). Suomen tavoitteena on ollut sijoitus viiden parhaan Euroopan maan joukossa. Rautateiden tasoristeysonnettomuuksien keskiarvo (2002–2011) on 34 onnettomuutta, joissa menehtyi keskimäärin seitsemän henkilö vuodessa. Vuonna 2011 tapahtui 25 onnettomuutta, joissa kuoli kaksi henkilöä.

Rautatieliikenteessä ei viime vuosina ole tapahtunut matkustajan kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Vuonna 2011 rautatieliikenteen onnettomuuksissa kuoli neljä henkilöä, joista kaksi tasoristeysonnettomuuksissa. Kaupallisen **lentoliikenteen** kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat Suomessa äärimmäisen harvinaisia, viimeisimpänä 2005 tapahtunut helikopterionnettomuus, jossa kuoli 14 henkeä. Yleis- ja harrasteilmailussa on

viime vuosina tapahtunut vuosittain 1-3 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, ja veneilyonnettomuuksissa menehtyy keskimäärin 50–60 henkilöä vuosittain.

Ympäristö

Ilmastonmuutoksen hillintä ja päästövähennystavoitteiden saavuttaminen on haastava tehtävä. Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat 1990-luvun alkupuolen laman jälkeen kasvaneet vuoteen 2007 asti, vuosina 2008–2009 pienentyneet taloudellisen taantumun vuoksi ja vuonna 2010 lähteneet taas nousuun. Vuonna 2010 kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt olivat 13,57 milj. tonnia. Suomen liikenteen hiilidioksidipäästöjen ennustetaan kasvavan vuoteen 2017 asti, minkä jälkeen päästöt pysyvät lähes samalla tasolla ennusteen loppuun eli vuoteen 2029 saakka. Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen osuus koko maan päästöistä oli vajaa neljännes vuonna 2009. Valtaosa (73 prosenttia) liikenteen hiilidioksidipäästöistä tulee tieliikenteestä (kadut ja maantiet), maanteiden liikenteen osuus liikenteen kokonaispäästöistä on 46 prosenttia.

Liikenteen ympäristöhaittojen torjuntaan ei ole kohdennettu riittävästi resursseja. Liikennemäärien vähentäminen pitkällä aikavälillä ilmastonmuutoksen torjumiseksi on tärkeää, koska samalla pienenevät myös muut liikenteen ympäristöhaitat. Päästöjen hillitsemisen ohella merkittävimpiä haasteita liikennesektorilla ovat melu, ilmanlaadun heikkeneminen, Itämeren tila, pohjavesien pilaantuminen, luonnonvarojen käyttö ja jätteiden synty sekä luonnon monimuotoisuuden häviäminen. Lisäksi väylät ja muut liikenteen vaatimat rakennelmat vaativat huomattavan määrän tilaa ja vähentävät usein ympäristön viihteyttä.

Ympäristömelu voi aiheuttaa suoria ja epäsuoria terveyshaittoja. Liikenteen yli 55 dB melulle arvioidaan tällä hetkellä altistuvan noin 430 000 ihmistä. Etenkin tieliikenteen melualueet ovat jatkuvasti kasvaneet liikennesuoritteiden kasvaessa, ja meluntorjunnan haasteet kasvavat yhdyskuntarakennetta eheyttäessä. Suomessa tavoitteeksi on asetettu, että yli 55 desibelin melualueilla asuvien määrä saadaan vuoteen 2020 mennessä vähintään 20 prosenttia pienemmäksi kuin vuonna 2003.

Puhtaan juomaveden tarjonta tulee olemaan maailmanlaajuisesti iso haaste tulevaisuudessa. Suomessa on hyvät pohjavesivarannot ja meidän tulee kaikin tavoin huolehtia siitä, että tilanne säilyy hyvänä myös tulevaisuudessa. Liikenneväylien ja lentoasemien rakentaminen ja ylläpito edellyttävät ratkaisuja, joissa otetaan keskeisesti huomioon myös vaikutukset pohjavesiin. Maanteistä 6 190 km (n. 8 prosenttia) sijaitsee tärkeillä pohjavesialueilla, joista 290 km on rakenteellisesti suojattu. Kohteita, joissa pohjavesiriski on jo toteutunut tai toteutumassa, on edelleen noin 103 kilometrin matkalla. Pilaantuneen maaperän kunnostustoimia tarvitaan lähinnä rautateiden vanhojen tankkauspaikkojen ja veturitallien alueilla, noin 20–25 kohteessa.

Markkinat

Liikennemarkkinoiden liikevaihdosta noin kolmannes syntyy tavaraliikennemarkkinoista, kolmannes henkilöliikennemarkkinoista ja loput muusta liikennettä palvelevasta huolinta- ja tukitoiminnasta. Suomessa toimii 23 000 liikenneyritystä, jotka työllistävät yhteensä 130 000 henkilöä (yli 5 prosenttia työllisistä).

Julkisen liikenteen markkinaosuus liikenteen matkustajamääristä vuonna 2009 oli 14 prosenttia ja henkilökilometreistä 15 prosenttia. Julkisen liikenteen osalta linja-autoliikenne edustaa yli puolta markkinoista matkustajamäärissä mitattuna. Liikennetoimialan palvelujen hintakehitys vuodesta 2000 on esimerkiksi juna- ja linja-autolippujen hinnoissa ollut keskimäärin +3,5 prosenttia vuodessa ja taksimatkoissa +3 prosenttia vuodessa, mutta lentomatkojen hintataso on säilynyt lähestulkoon vuoden 2000 tasolla.

Kuluttajahintaindeksin nousu on ollut samassa ajanjaksossa hieman alle 2 prosenttia vuodessa.

EU:n liikennemarkkinat on avattu kilpailulle asteittain 1990-luvun alusta alkaen. Kilpailun vapauttaminen on edennyt tieliikenteen tavarankuljetuksista ja merikuljetuksista lentokuljetuksiin ja viimeksi 2000-luvun aikana myös rautatiekuljetuksiin, ja tämä kehitys jatkuu tulevina vuosina.

Kaukoliikenne on pääsääntöisesti markkinaehtoista. Lentoliikenneyhteyksiä rahoitetaan valtion ja kuntien toimesta Helsingistä Savonlinnaan ja Varkauteen, jossa valtio ja kunnat korvaavat tappiollisen liikenteen alijäämää puoliksi. Helsingin seudulla sekä Tampereella ja Turussa liikenteen kilpailuttaminen on jo vakiintunutta, ja alueet ovat parhailaan laajentumassa. Uuden joukkoliikennelain myötä kilpailuttaminen on mahdollista muussakin alueellisessa bussiliikenteessä siirtymäajan jälkeen.

Taksiliikenteen harjoittaminen on luvanvaraista. Alalle pääsyä rajoitetaan paitsi luvanhakijaa koskevin soveltuvuusvaatimuksin, myös taksilupien määrän rajoituksilla. Rautateiden tavaraliikenne avattiin kilpailulle Suomessa EU-lainsäädännön mukaisesti 1.1.2007. Kilpailun avautumisesta huolimatta valtion rataverkolla toimii edelleen vain yksi rautatieyrittäjä, VR-Yhtymä Oy. Käytännössä VR:llä on yksinoikeus myös henkilöliikenteeseen. Vuoden 2017 lopussa raukeaa HSL:n ja VR:n välinen pääkaupunkiseudun lähiliikennesopimus, ja vuoden 2019 lopussa päättyy VR:n ja LVM:n välinen yksinoikeussopimus, joka takaa VR:lle yksinoikeuden henkilöliikenteessä nykyisellä henkilöliikenteen verkolla.

Liikenneviraston **väylänpidon hankinnat** (suunnittelu, investoinnit ja kunnossapito) kilpailutetaan. Kilpailu toimii väylänpidon hankinnoissa pääsääntöisesti hyvin. Suunnittelussa ja investoinneissa tarjoajia on runsaasti ja kilpailu kireää. Keskittyneimpiä toimittajamarkkinat ovat hoidossa, jossa tiestön hoidon markkinajohtajana on Destia Oy ja ratojen hoidon VR Track Oy. Urakkakilpailu on kuitenkin ollut toimivaa myös hoitourakoiden kilpailutuksessa. Meriväylien hoidossa kilpailua ollaan avaamassa ja siellä markkinat ovat vielä kehitysvaiheessa. Jäänmurrossa kilpailu- ja kustannuskehitys ei ole ollut toivottunlaista.

Koulutetun henkilökunnan saatavuus on avaintekijä kaikkien liikennepalvelujen ja niiden tukipalvelujen saatavuuden kannalta. Vertailtaessa muihin toimialoihin liikennesektorei ei ole parhaiten pystynyt houkuttelemaan nuoria toimialan koulutukseen.

2. Liikenteen visio 2030+

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä

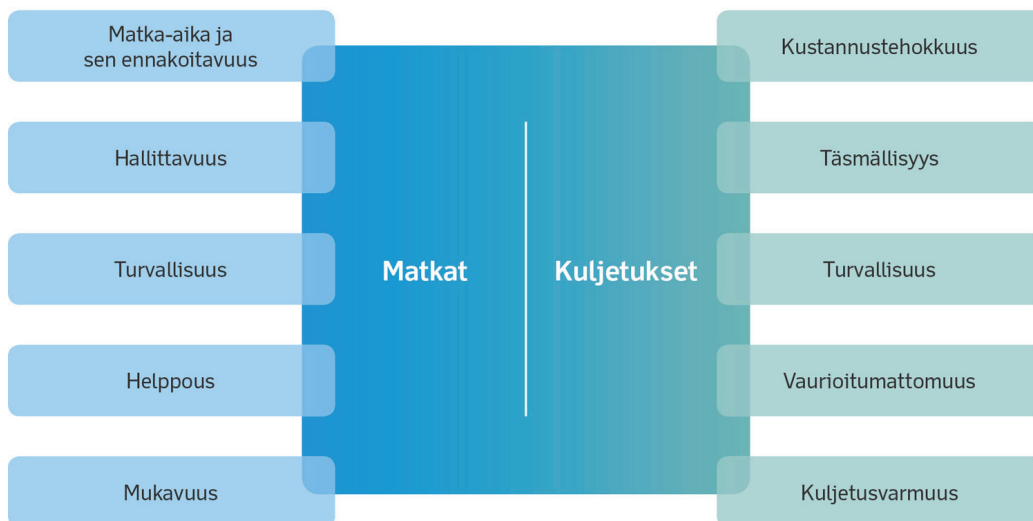


3. Palveleva liikennejärjestelmä

Suomen aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyvin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Keskuksia kehitetään aluerakenteen solmu-kohtina niin alueellisesti, kansallisesti kuin kansainvälisestikin. Liikennejärjestelmän kehittäminen kytketään osaksi elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden ja alueiden kehittämistä, ja se toteutetaan tiiviissä yhteistyössä alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelun kanssa. Yhteydet kansainvälisiin liikenneverkkoihin ovat myös tärkeitä.

Liikennepolitiikkaa kehitetään vahvasti palvelutasoajattelun suuntaan, määrittelemällä matkojen ja kuljetusten erilaisten palvelutasotekijöiden tavoitetaso. Matkojen ja kuljetusten toimivuuteen vaikuttavat keskeiset palvelutasotekijät on esitetty kuvassa 1. Palvelutasoa määriteltäessä tulee lisäksi ottaa huomioon yhteiskunnalliset vaikutukset (mm. kestävyys ympäristön kannalta, tasa-arvo) sekä pyrkiä tasapainoiseen kokonaisuuteen.

Matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät



Kuva 1. Matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät

Palvelutasoperusteisessa liikennepolitiikassa linjataan julkisin varoin tarjottavaa matkojen ja kuljetusten sekä liikennejärjestelmään liittyvän ajantasaisen tiedon palvelutasoa. Palvelutaso perustuu asiakastarpeisiin, yhteiskunnallisiin tavoitteisiin sekä käytettävissä oleviin resursseihin. Poliittinen päätöksenteko tehdään tavoitteiden ja resurssien tasolla. Liikennehallinto ja liikennepalvelujen tuottajat vastaavat molemmat omalta osaltaan päätetyn palvelutason toteutumisesta. Tämä edellyttää yhteistyötä muiden hallinnonalojen ja palveluntuottajien kanssa. Nykyisin liikenneverkon kunnossapidon sopimuksissa on määriteltä kunnossapidon laatuvaatimukset ja itse operatiivinen vastuu on urakoitsijalla. Joukkoliikenteessä ollaan ottamassa käyttöön palvelutasoon perustuvaa tilaamista.

Nykyisen lainsäädännön mukaisella liikenneverkkojen luokittelulla ei ole kytkentää liikumis- ja kuljettamistarpeeseen eikä se enää palvele maankäytön ja liikenteen suunnittelua ja liikennepalvelujen ja väylänpidon priorisointeja. Kunta- ja palvelurakenteen kehittyminen, palvelujen uudelleensijoittuminen ja työssäkäyntialueet vaikuttavat liikenneverkkojen käyttöön. Liikenneverkkoja ja joukkoliikennepalvelua tulee tarkastella näistä muuttuneiden tarpeiden lähtökohdista. Keskeiset liikenneverkot ja toisaalta vähämerkitykselliset liikenneverkot tulee tunnistaa. Liikenneverkkojen ja solmupisteiden (joukkoliikenteen terminaalit, liityntäpysäköintialueet, ratapihat, satamat) luokittelua tarvitaan myös määriteltäessä palvelutasotavoitteita. Luokittelun yhteydessä määritellään muun muassa ulkomaankauppaa palvelevan infrastruktuurin (ml. satamat ja niiden syöttöliikenteen palvelut) osalta yhteyksien tärkeysjärjestys siten, että valinnat tukevat mahdollisimman kustannustehokasta logistiikan rakennetta ja priorisoiduissa kohteissa pystytään ylläpitämään riittävää palvelutasoa nykyisillä määrärahakehyksillä. Liikenneverkkojen palvelutasokuvauksista elinkeinoelämä voi arvioida tarvitsemiensa yhteysvälien tilaa 10–15 vuoden aikajänteellä oman toimintansa pohjaksi.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 1) Asianomaiset ministeriöt valmistelevat yhdessä tavoitteellisen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan yhteistyössä Liikenneviraston, ELYjen, maakuntien liittojen, kaupunkiseutujen ja muiden sidosryhmien kanssa.**
- 2) Liikenneverkkojen luokittelu uudistetaan ja valtion, kuntien sekä yksityisten toimijoiden vastuita selkiytetään.**
- 3) Kehitetään palvelutason määrittelyyn perustuvan liikennepolitiikan välineitä ja menettelytapoja.**

4. Rahoitus palvelutason pohjana

Pitkäjänteisyys ja ostovoiman turvaaminen

Valtion taloustilanne edellyttää julkisen talouden vakauttamista edistävää politiikkaa. Liikennesektorilla perusväylänpidon rahoituksen kehitys on ollut valtion budjettitalouden muuta kehitystä niukempaa. Tehokkuutta on haettu ja edelleen haetaan tukeutumalla liikennejärjestelmän ylläpidossa ja kehittämisessä nykyisen, jo olemassa olevan infrastruktuurin ja liikennepalvelujen aiempaa tehokkaampaan hyödyntämiseen. Sodan jälkeen alkaneen rakentamisen, teollistumisen ja kaupungistumisen seurauksena Suomeen on pitkäjänteisesti toteutettu kattava ja suhteellisen laadukas tie- ja rataverkko sekä satamien ja lentoasemien verkosto.

Liikenneinfrastrukturiratkaisujen vaikutukset ulottuvat 30–50 vuoden päähän ja heijastukset yhdyskunta- ja aluerakenteeseen ilmenevät vieläkin pidemmällä aikajänteellä. Toisaalta liikenneverkon ja eri liikennemuotojen sekä erilaisten kuljetusten päivittäinen toimivuus on tämän hetken tehokkuutta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja ihmisten arjen toimivuutta. Liikennepolitiikassa on löydettävä tasapaino tämän päivän ja tulevaisuuden ratkaisujen kesken.

Liikennepolitiikan toimet ovat pitkävaikutteisia ja niiden valmistelu kestää usein hallituskausien yli. Pitkäjänteisyyden kannalta on tärkeää, että liikennepolitiikkaan vaikuttavat eri hallinnonaloilla valmisteltavat säädökset ja päätökset tukevat tulevia ratkaisuja. Selontekokäytäntö on osa liikennepolitiikan pitkäjänteistämistä. Se edellyttää, että myös eri toimenpiteet, niiden rahoitus ja muut tärkeät ratkaisut linjataan riittävästi tulevaisuuteen.

Neljän vuoden kehyskausi on liian lyhyt aikajänne asioiden suunnittelulle ja toteuttamiselle, ja käytännössä on törmätty ongelmaan, ettei valtiolla ole mekanismeja sitoutua erilaisiin tulevaisuuden varauksiin, sitoumuksiin ja aiesopimuksiin. Eri laajuisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista on jo pitkään laadittu aiesopimuksia, ja niiden sitovuutta tulee edelleen vahvistaa. Tarve hallituskaudet ylittävien sitoumusten tekemiselle korostuu myös esimerkiksi valtion ja kaupunkiseutujen välisessä MAL-työssä⁶, kuntien kanssa sovitettavien maankäytön ja liikenteen erilliskohteiden (esim. matkakeskukset) suunnittelussa sekä liikenneväylien yleispiirteisissä kaavavarauksissa, jotka vaikuttavat maankäytön ja rakentamisen suunnitteluun.

Pitkäjänteiset ratkaisut sisältävät aina tulevaisuuteen liittyviä riskejä. Globaali elinkeinoelämä muuttuu huomattavasti tiheimmällä syklillä kuin liikenteen ratkaisut. Uusia tehokkaita keinoja ja teknologioita saadaan käyttöön. On löydettävä keinoja, joilla investoinnit ja niihin sitoutuvan pääoman käyttö saadaan tehokkaaksi ja siihen liittyvät riskit pieniksi. Myös julkishallinnon investoinneissa pääoman hinta tulee nähdä yhtenä kustannustekijänä pitkäaikaisissa ratkaisuissa.

Pitkäjänteisyyden ohella liikennepolitiikkaan kaivataan selkeää strategista näkemystä, jolla vastataan tulevaisuuden suuriin haasteisiin. Liikennepolitiikassa täytyy pystyä tunnistamaan pitkän aikavälin strategiset kysymykset, joilla ohjataan verkkojen palvelutasoa ja myös asiakkaiden käyttäytymistä ja kysyntää. Strategiset valinnat ja pitkän aikavälin kehittämissuunnitelma vaativat tueksi nykyistä parempaa tietoa ja ymmärrystä asiakkaiden nykyisistä ja tulevista tarpeista. Yhä teknologistuva, globaali ja dynaaminen toimintaympäristömme muuttuu nopeasti ja pitkäjänteisyyden rinnalla on tarve säilyttää –

⁶ MAL = maankäyttö, asuminen, liikenne

myös rahoituksessa – mahdollisuus reagoida nopeasti toimintaympäristön muutoksiin. Samanaikaisesti on kehitettävä reagoitiherkkyyttä ja esimerkiksi taloudessa, elinkeino- ja palvelurakenteessa ja ihmisten arvostuksissa tapahtuvien muutosten tunnistamista ja niihin tarttumista. Liikennepolitiikan ratkaisuihin sisältyvät riskit, niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä, tulee tunnistaa ja hallita. Teknologia- ja innovaatiokehitys tuo käyttöömmme lähes päivittäin uusia menettelyjä, jolloin tulevaisuuden ongelmia ei kannata pyrkiä ratkaisemaan tämän päivän työkaluilla.

Liikennehallinnon vuonna 2010 toteutettu virastouudistus antaa mahdollisuuden tarkastella liikennejärjestelmän palvelukykyä ja laatua kokonaisuutena ja suunnata liikennepolitiikan toimet koko yhteiskunnan kannalta parhaalla tavalla. Rakenteellisten muutoksien rinnalla myös ajattelua ja toimintatapoja on kehitettävä liikennejärjestelmä-, palvelutaso- ja käyttäjäpainotteiseksi. Liikenteen kasvun keskittyessä suurten kasvukeskusten alueille ja niiden välisille yhteyksille valtion ja kuntien rahoituspäätösten tulee tukea yhteisiä linjauksia.

Väylien hoidossa käytetään pitkäkestoisia urakkasopimuksia, jotka mahdollistavat palvelun tuottajille toiminnan kehittämisen ja tehokkaan resurssipolitiikan. Valtion supistuva henkilörakenne edellyttää jatkossa pitkäjänteisten sopimusten käytön lisäämistä. Pitkäkestoisten sopimusten indeksisidonnaisuus on haaste kustannustason noustessa. Jos määräraha-kehitykset eivät muutu, indeksisidonnaiset sopimukset vievät tilaa muulta toiminnalta. Pitkäjänteisten sopimusten johdosta myös päivittäinen kunnossapito edellyttää rahoituksen riittävän pitkäjänteitä linjaamista.

Perusväylänpidolla rahoitetaan maanteiden, rautateiden ja vesiteiden kunnossapito, peruskorjaus, liikenteen ohjaus ja niiden järjestelmät sekä jäänmurto ja maantielauttaliikenne. Lisäksi määrärahalla pitäisi rahoittaa pienet investoinnit, joita tarvitaan, jotta liikenne ylipäänsä voi toimia yhdyskuntien muuttuessa. Tällaisia rakentamistarpeita kohdistuu liittymäjärjestelyihin, kevyen liikenteen väyliin, joukkoliikenteen toimivuuteen, liikenneturvallisuuden parantamiseen, terminaali-, satama- ja kaivosyhteyksiin, ratapihoihin, kulunvalvontaan ja muuhun liikenteen ohjaukseen. Lisäksi haasteena on vastata ympäristövaatimukseen rakentamalla pohjavesi- ja melusuojauksia. Perusväylänpidosta erillisinä rahoitetaan yksittäiset suuret väyläverkon kehittämisinvestoinnit.

Perusväylänpidon rahoitus on ostoarvoltaan laskenut 2000-luvulla. Samaan aikaan liikenne on kasvanut. Rahoitus ei ole riittänyt verkon kunnan ylläpitämiseen. Tilanne on pystytty kuitenkin hallitsemaan **rahoitusta uudelleen kohdistamalla ja supistamalla pienten investointien määrä minimiin**. Vastaavia joustoja ei ole enää käytettävissä. On vaikea kuvitella, että jatkossa koko pitkä väyläverkosto ja siihen tukeutuva liikennejärjestelmä toimisi pelkästään riittämättömän kunnossapidon varassa ilman mahdollisuutta toteuttaa mitään muutoksia.

Perusväylänpidon rahoituksesta valtaosa menee välttämättömään toimintaan, jota ilman liikennejärjestelmä ei toimi. Monet toimintaan vaikuttavat tekijät luovat paineita rahoituksen tarpeen kasvulle. Tällaisia ovat:

- Kustannustason nousu (arvio vuositason 4 prosenttia). Maarakennusallalla kustannustaso on yleensä noussut yleistä inflaatiokehitystä voimakkaammin (öljytyy- räisten tuotteiden suuri osuus kustannusrakenteessa). Neljän prosentin kustannustason vuosinousu merkitsee perusväylänpidossa vajaata 40 milj. euroa.
- Väylärakenteiden korjaustarpeen kasvu. Tämä johtuu erityisesti väylien rakenteiden ikääntymisestä ja ikärakenteesta. Esimerkiksi peruskorjausikään tulee entistä enemmän siltoja ja muitakin rakenteita sekä ohjausjärjestelmiä ja ratapihoja. Kumulatiivinen korjaustarve, ns. korjausvelka kasvaa.
- Väyläinfran määrän ja laatuvaatimusten (mm. EU) kasvu. Uusia väyliä ja niiden laitteita tulee hoidettavaksi ja ylläpidettäväksi (mm. Kehärata).

- Liikenne kasvaa erityisesti kasvukeskusten alueilla. Taantuvilta alueilta ei suuressa määrin voida vähentää päivittäistä kunnossapitoa.
- Alueelliset kunnossapitosopimukset on sidottu indeksiin. Niiden lisämenot ovat poissa muusta toiminnasta, ellei määrärahakehys kasva.
- Väylien kokonaismäärää on vaikeata vähentää lyhyellä aikavälillä (lakkauttamalla tai siirtämällä yksityisteiksi). Näidenkin osalta mahdolliset säästöt olisivat varsin pieniä.

Väylärahoituksen kohdentaminen

Liikenteen rahoituksessa suunnataan liikenneväylärahoituksen painopistettä uudelleen liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointiohjelmiin ja ylläpitoon. Tämä on mahdollista vuodesta 2016 alkaen.

Sitoutuminen liikenneverkkojen pitkäjänteiseen kehittämiseen tehostaa resurssien käyttöä, kun suunnittelu ja toteutus voidaan tehdä huolessa. Markkinoiden toimivuuden kannalta tulee myös pyrkiä tasaiseen investointitasoon. Hallituskaudella aloitettavat uudet kehittämishankkeet on yksilöity, kun taas 10-vuotisojelma on luonteeltaan suunnittelua ohjaava, ja siinä kuvataan tärkeimmät kehittämiskohteet liikenneverkolla ja linjataan niiden jatkosuunnittelua. Uudet kehittämishankkeet ja liikenneverkon 10-vuotisen kehittämisohjelmaan sisältyvien yhteysvälihankkeiden suunnitelmat ja ehdotetut ratkaisut arvioidaan uudelleen mahdollisimman kustannustehokkaan ja käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi. Käytännössä hallitusten investointiojelma kestää kauden puolesta välistä seuraavan hallituskauden puoliväliin.

Kokeilu:**Vt 12 LAHTI-KOUVOLA-YHTEYSVÄLIN UUSI, KUSTANNUSTEHOKKAAMPI KEHITTÄMISRATKAISU**

Olisiko mahdollista löytää yhteysvälin aiempaa suunnitelmaa kustannustehokkaampi, toteutettavissa oleva käyttäjälähtöinen kehittämiskäytäntö, joka parantaisi riittävästi liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta?

Valtatien 12 Lahti-Kouvola-yhteysvälin nykyinen kehittämissuunnitelma on niin kallis (176 M€), ettei sen toteuttamiselle ole näköpiirissä rahoitusta. Kokeilussa etsittiin yhteysvälin käyttäjälähtöistä, kustannustehokkaampaa ja edullisempaa kehittämiskäytäntöä, joka parantaisi riittävästi liikenteen toimivuutta ja turvallisuutta.

Tiestä tehtiin Liikenneviraston, ELY-keskusten, kuntien, Kymenlaakson liiton sekä konsulttien yhteistyönä uusi ideasuunnitelma, jossa hanke jaettiin pienempiin osiin joita tarkasteltiin erikseen. Käyttäjien kokemat ongelmat ja parantamistarpeet selvitettiin haastattelututkimuksilla. Yhteysvälin ongelmanratkaisua tarkasteltiin myös aluerakenteen ja liikennejärjestelmän näkökulmista ja arvioitiin julkaliikenteen sekä muun joukkoliikenteen parantamista.

Neljältä tarkastellusta vaihtoehdosta optimaalisin tulos saavutetaan 96 M€ maksavalla ratkaisulla, jonka hyöty-kustannussuhde on 2,9. Yleissuunnitelman mukaisen suunnitteluratkaisun hyöty-kustannussuhde on 2,2. Uudella ratkaisulla saavutetaan 75 % alkuperäisen ratkaisun vaikutuksista. Ratkaisussa liikenteen sujuvuus on elinkeinoelämän kuljetusten kannalta hyvä ja henkilöautoliikenteen sujuvuus riittävä päätien tavoiteltavaan laatutasoon nähden. Tienpidon ja liikenteen ympäristöhaitat saadaan arvioiden mukaan poistettua lähes kokonaan. Turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta parannetun tien laatutaso riittää arviolta vähintään seuraavat 20-30 vuotta.

Yhteisen ideasuunnittelun kautta hankkeen kustannusarvio saatiin lähes puolitettua, kaikki olennaiset ongelmat poistettua ja hankkeen kustannustehokkuutta parannettua. Puolet halvemmän hankkeen toteutuminen on todennäköisempää, joten siitä yhteiskunnalle ja elinkeinotoiminnalle saatavat hyödyt toteutuvat huomattavasti aikaisemmin kuin vanhan suunnitteluratkaisun hyödyt.

Kokeilussa saavutettujen tulosten perusteella myös muissa valtateiden yhteysvälihankkeissa on jatkossa olennaisia suunnata voimavaroja konseptisuunnitteluun, ratkaisujen avoimeen ideointiin ja vuorovaikutukseen käyttäjien ja elinkeinoelämän kanssa. Käyttäjälähtöisellä, vuorovaikutteisella suunnittelulla sekä yhteen kytkennällä maankäytön suunnitteluun saadaan olennaiset parantamistarpeet esille sekä löydetään parhaat ja tehokkaimmat, monipuolista keinovalikoimaa hyödyntävät ratkaisut yhteysvälin ja koko liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Parannusinvestointeja kyetään valtakunnan tasolla tekemään samalla rahalla enemmän ja toimenpiteillä voidaan saavuttaa enemmän vaikuttavuutta.

Joukkoliikenteen rahoitus

Perusväylänpidon ohella kustannustason nousu syö myös joukkoliikenteen rahoituksen vaikuttavuutta. Viimeisen kolmen vuoden ajanjaksolla linja-autoliikenteen kustannukset ovat nousseet noin 15 prosenttia, kun taas esimerkiksi valtionavustusmäärärahat alueelliseen joukkoliikenteeseen ovat kasvaneet samana aikana vain 0,7 prosenttia. Tämä on merkinnyt ostovuorojen karsimista. Viimeksi kuluneen vuoden aikana, joulukuusta 2010 joulukuuhun 2011 linja-autoliikenteen kustannusindeksi on noussut 4,6 prosenttia. Nopeinta kustannusnousu on ollut palkoissa, pääoman poistossa, vakuutuksissa, poltto- ja voiteluaineissa sekä yleiskustannuksissa. Ottaen huomioon 2000-luvun indeksikehityksen ja rahoituksen muuttumattomuuden, valtion avustaman linja-autoliikenteen rahoitusvaje on vuositasona noin 20 milj. euroa.

Joukkoliikenteen valtion rahoitus uusitaan vastaamaan palvelutasomäärityksiä ja uusia liikennekokonaisuuksia aiemman, osin kulkutapakohdanteen rahoituksen sijaan. Tulevaisuudessa on tavoitteena lisätä valtion panostuksia joukkoliikenteeseen niillä kaupunkiseuduilla, joilla tavoitellaan kilpailukykyistä palvelutasoa ja joilla myös kaupunkiseudun kunnat lisäävät rahoitustaan joukkoliikenteeseen. Rahoitusta joukkoliikenteen palvelutason kohentamiseen haetaan rakenteellisista uudistuksista ja tehostamalla valtion julkisen liikenteen hankintoja sekä vero- ja maksupolitiikan kokonaisuudistuksesta.

Rahoitusmallit ja rahoituskehykset

Tässä selonteossa esitetyt linjaukset on sovitettu maaliskuussa 2012 vahvistettuihin valtion talouden kehyksiin vuosille 2013–2016.

Liikenneinfrastruktuurin kehittämisen on oltava pitkäjänteistä ja ennakolta suunniteltua toimintaa. Hallitusneuvotteluissa tulisikin pyrkiä sopimaan liikennejärjestelmän arjen toimivuuden turvaavasta rahoitustasosta ja hallituskaudella käynnistettävistä kansallisesti merkittävimmistä hankkeista. Liikennehankkeista tehtävien päätösten tulee perustua yhteiskuntataloudelliselle kannattavuudelle ja liikennepoliittiselle vaikuttavuudelle. Tältä pohjalta syntyy hankkeiden tärkeysjärjestys, ja niiden toteuttamismahdollisuuksia arvioidaan kokonaisuudessaan menokehysten puitteissa. Tämän jälkeen hankkeiden toteutus- ja rahoitusmalleja arvioidaan hankekohtaisesti selkeiden taloudellisuus- ja tehokkuuskriteerien pohjalta. Päätöksenteossa on huolehdittava siitä, ettei velkaperusteisten mallien käyttö johda julkisen talouden heikkenemiseen eikä aiheuta kohtuuttomia vastuusitoumuksia.

Hallitusohjelmassa sitouduttiin selvittämään liikenneinvestointien erilaisia budjetointi- ja rahoitusmalleja. Hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseksi valtiovarainministeriö asetti työryhmän selvittämään edellytyksiä ns. uusien rahoitus- ja budjetointimallien hyödyntämiselle liikenneinvestoinneissa. Osana työtä tuli selvittää myös mahdollisuuksia aikaansaada väylähankkeissa valtiontaloudelle säästöjä ja muita hyötyjä työnimellä Infra Oy kulkevan valtionyhtiökonseptin avulla. Käsitteellä Infra Oy tarkoitettiin tässä yhteydessä valtion kokonaan omistamaa osakeyhtiömuotoista asiantuntijaorganisaatiota, joka olisi erikoistunut valtion, yritysten ja kuntien yhteisten hankkeiden rahoitukselliseen koordinointiin.

Työryhmän johtopäätöksenä oli, että perinteinen talousarviorahoitus kaipaava joustavuutta. Rahoituksen joustavoittamiseksi, kuitenkin vaarantamatta valtiontalouden menojen hallinnan edellytyksiä ja vakautta, on sovittu yhteistyössä valtiovarainministeriön kanssa liikennejärjestelmän budjettimenettelyn kehittämisestä muun muassa seuraavasti:

- Valtuusmenettelystä luovutaan momentin 31.10.77 ”Väyläverkon kehittäminen” osalta ja siirrytään 5-vuotiseen siirtomäärärahamenettelyyn.
- Väylänpidon kehittämishankkeiden suunnitteluun osoitetaan erillinen rahoitus kehittämishankemomentille, jonne tarvittava määräraha siirretään perusväylänpidosta.
- TEN-tuet ja ulkopuoliset rahoitusosuudet käsitellään jatkossa kehysten rakennekorjauksina. Tuet kohdistetaan kehittämishankkeisiin.
- Substanssilainsäädäntöä ajantasaistetaan ja selkeytetään väyläverkkojen vastuiden ja rahoituksen kannalta.

Mikäli liikenneväylähanke on todettu valtion kannalta edullisimmaksi toteuttaa elinkaarihankkeena, voisi Infra Oy tai vastaava toimintamalli olla tilanteesta riippuen yksi keino alentaa elinkaarimallilla toteutettavien hankkeiden rahoituskustannuksia. Infra Oy saattaa myös helpottaa rahoituksen hankintaa ja koordinaatiota silloin, kun rahoitukseen osallistuu useita tahoja. Infra Oy-malliin liittyy kuitenkin vielä merkittäviä epävarmuustekijöitä ja ongelmia. Tämän takia ei pysyvän Infra Oy -instituution perustamista katsota tässä vaiheessa perustelluksi, mutta Infra Oy:n kokeilemista tapauskohtaisesti pidetään mahdollisena.

Infra Oy:n käytön tulee perustua huolelliseen tapauskohtaiseen valmisteluun ja vertailuun muiden rahoitus- ja toteutusvaihtoehtojen kanssa. Valmistelussa tulee erityisesti kiinnittää huomiota siihen, että yksityisen sektorin tehokkuuskannustimet säilyvät riittävinä eikä valtion osuus riskeistä muodostu liian suureksi. Infra Oy:n mahdollinen hyödyn-
täminen rajoitetaan koskemaan ainoastaan elinkaarihankkeita. Näitä hankkeita tulee käsitellä samojen kehys- ja velkaantumisrajoitteiden puitteissa kuin muitakin valtion liikenehankkeita.

Eräiden maantielauttojen tullessa käyttöikänsä päähän on arvioitava lauttayhteyden korvaaminen sillalla. Sellaisia lyhyitä lauttavälejä, joissa silta voisi olla lauttaliikennettä edullisempi, on yhdeksän kappaletta. Lisäksi tarkasteltavana on ollut yksi pidempi lauttaväli. Kohteet voisivat soveltua pitkän sopimusajan kokonaisvastuulla ja jälkirahoitusmallilla toteutettaviksi. Jos lähtökohtana pidetään jälkirahoituksen palvelumaksun asettamista nykyisen käyttökustannuksen tasoon, edellyttäisi se arviolta pitkää, n. 30 vuoden sopimusaikaa.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

Pitkäjänteisyys ja ostovoiman turvaaminen:

- 4) **Valtion budjettikäytäntöä kehitetään niin, että se tukee tehokkaita pitkäjänteisiä ratkaisuja ja mahdollistaa valtion sitoutumista monivuotisiin sopimuksiin joukkoliikenteessä ja väylänpidossa.**
- 5) **Perusväylänpidon ja joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima turvataan hallituskausien taitteessa tehtävillä kustannustason nousua vastaavilla tasokorotuksilla.**

Väylärahoituksen kohdentaminen:

- 6) **Väyläinvestoinneista siirretään 100 M€/v liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen. Hallituskaudella aloitetaan keväällä 2012 kehysriihessä päätetyt investoinnit. Hallitus on tehnyt periaatepäätöksen 10-vuotisen kehittämisohjelman osalta kolmen keskeisen hankkeen toteuttamisesta (Pisara-rata, Helsinki–Riihimäki-radon 2. vaihe, Luumäki–Imatrankaksoisraide sekä yhteyden parantaminen Imatralta Venäjälle.) Muilta osin 10-vuotisohtelma on luonteeltaan suunnittelua ohjaava.**

Joukkoliikenteen rahoitus:

- 7) **Valtion varoin rahoitettavien ja tuettavien liikennepalvelujen rakenne uusitaan ja luovutaan liikennemuuotojen erillisrahoituksesta.**
- 8) **Rahoitusta kohdennetaan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantamiseen ja käytön lisäämiseen. Muilla seuduilla turvataan julkisen liikenteen peruspalvelutaso.**

Rahoitusmallit ja kehykset:

- 9) **Investointien rahoittamiseen käytetään tehokkuutta lisääviä rahoitusmalleja ja kehittyneitä budjetoimintimenettelyjä. Jälkirahoitusta käytetään vain, jos hankkeiden toteutuksen aikaistaminen tuottaa merkittäviä liikenteellisiä tai yhteiskunnallisia hyötyjä.**

- 10) **Jatkossa hallitusneuvotteluiden yhteydessä tulee alustavasti sopia liikenneverkkojen kehittämisohjelman laajuudesta sekä tärkeimmistä hankkeista.**
- 11) **Selvitetään pitkän aikavälin rahoitusmalleja väylänpidon kustannussäästöjen löytämiseksi; kartoitetaan muun muassa mahdollisuuksia kannattavien maantielauttojen silloittamiskohteiden toteuttamiseksi.**
- 12) **Liikenteen hinnoittelua kehitetään ohjaamaan ja tehostamaan liikennejärjestelmän käyttöä, parantamaan turvallisuutta ja vähentämään ympäristöhaittoja sekä rahoittamaan liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä. Määritellään hinnoittelun pitkän tähtäimen strategia ja sen yhteys mm. liikennejärjestelmän rahoitukseen ja autoilun verotukseen. Tätä varten on perustettu työryhmä Kohti oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä, jonka työ valmistuu vuoden 2013 loppuun mennessä.**
- 13) **Lähivuosien yhteysvälihankkeiden kehittämisratkaisut uudelleenarvioidaan kustannustehokkaamman, käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi ja toimenpiteiden mitoittamiseksi.**

5. Liikennejärjestelmä kestävän kasvun mahdollistajana

Liikennepolitiikan keskeisenä tavoitteena on huolehtia Suomen kilpailukykyä ja kestävästä talouskasvusta tukevien kotimaisten ja kansainvälisten yhteyksien toimivuudesta ja kehittämisestä. Liikennepolitiikan ratkaisulla voidaan myös aktiivisesti tarjota yrityksille uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja siten alueille lisähyötyä kestävän kasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyn vahvistamiseksi.

Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet

Vuoden 2011 ulkomaan kaupan tilastot kertovat karua kieltään kauppataaseen oltua alijäämäinen ensimmäistä kertaa 20 vuoteen. Suomen vientiteollisuuden elvyttäminen on nykyisen hallituksen yksi keskeisimmistä lähiajan huolenaiheista. Myös liikenteen osalta vientiteollisuuden pullonkaulat on saatettava kuntoon viipymättä. World Economic Forum julkaisi kesällä 2010 laajan vertailun maiden ulkomaankaupan toimivuudesta.⁷ Vertailussa tarkastellaan ulkomaankaupan kuljetuksiin, rajanylityksiin ja tullin toimintaan liittyviä tekijöitä. Suomen sijoitus vuonna 2010 oli 12. yhteensä 125 maan joukossa. Logistiikan toimivuutta koskevassa kansainvälisessä tarkastelussa⁸ Suomen sijoitus 2010 oli niin ikään 12.

Suomalaisyritysten kokonaiskilpailukykyistä kaupan alalla noin kolmasosa ja teollisuudessa noin viidennes syntyy logistiikan hallinnasta. Suurilla yrityksillä osuus on tätäkin suurempi. Yritykset voivat suoraan vaikuttaa noin puoleen logistisesta kilpailukyvyystään. Yhteiskunnan perusrakenteiden toimivuus ja avoimuus sekä korruptoitumattomuus ovat Suomen kilpailukykyä edistäviä tekijöitä. Koulutus ja osaaminen ovat Suomessa hyvällä tasolla. Nykyinen liikenneverkko on logistiikan näkökulmasta kattavuudeltaan ja välityskyvyltään pääosin riittävä. Suomessa on toimivat logistiikkapalvelujen markkinat ja kansainvälisesti korkeatasoinen logistiikkapalvelujen tarjonta.

Kilpailukyvyn osalta ongelmana ovat liikenteeltä perittävien verojen ja maksujen korkea taso ja niiden jatkuvat korotukset. Myös logistiikkasektorin työvoiman kustannustaso Suomessa on useisiin kilpailijamaihin verrattuna korkea. Liikenneverkon rapautuminen ja ympärivuotisen liikennöitävyyden ongelmat huolettavat alaa. Alan sääntelystä suuri osa syntyy kansainvälisillä foorumeilla ja haasteena on Suomen erityispiirteiden riittävä huomiointi niin, ettei politiikkaa tehdä vain ruuhkaisten ja tiiviisti asuttujen maiden olosuhteisiin. Rasitteena on myös Suomen saarimaisen sijainnin aiheuttama riippuvuus merikuljetuksista. Pitkät etäisyydet yhdistettyinä suhteellisen ohuisiin tavaravirtoihin aiheuttavat haasteita kuljetusten kustannustehokkuudelle.

Logistisessa toimintaympäristössä tapahtuu poliittisia, taloudellisia, ympäristöllisiä, sosiaalisia ja teknologisia muutoksia, jotka voivat yhdessä ja erikseen muovata Suomen asemaa merkittävästi. Maailmantalouden muutokset tulevat entistä enemmän vaikuttamaan ulkomaankaupasta riippuvaisten maiden, kuten Suomen, taloudelliseen kehitykseen. Esimerkiksi Kiinan on ennustettu olevan maailman suurin talous jo 2020-luvun alkupuolella, ja maailmankaupan painopiste on siirtymässä entistä enemmän Itä- ja Etelä-Aasian suuntaan. Logistiikkapalveluiden kysyntä on riippuvainen muun muassa Suomen teollisuustuotannosta ja rakenteesta ja sijainnista sekä kotimaisen kulutuksen tasosta. Lähialueiden ja erityisesti Venäjän taloudellinen kehitys ohjaavat merkittävästi taloudellista toimeliaisuutta Suomessa.

Suomessa liikenteeltä perittävien verojen ja maksujen luonne on yleensä fiskaalinen, jolloin kytkentää liikenteen aiheuttamiin kustannuksiin ei ole. Maksujen taso on korkea ja nousee edelleen. Kustannustason nousulla on välittömiä vaikutuksia Suomen kilpailuky-

⁷ Enabling Trade Index, ETI

⁸ Logistics Performance Index, LPI

kyyn. Liikenteen hinnoitteluperiaatteita tulisi uudistaa kokonaistarkasteluna, jossa kaikki liikennemuodot ovat mukana. Eri liikennemuodoilta nykyisin perittävien verojen tai maksujen suhde ylläpidettävän infrastruktuurin kustannuksiin vaihtelee merkittävästi.

Liikennesektorin sääntelystä kuljetusmuodosta riippuen vain 10–30 prosenttia kansallista. Suomen kansainvälistä edunvalvontaa tulee vahvistaa niin, että kansainvälisissä järjestöissä ja EU:ssa valmisteltavat säädökset eivät heikennä Suomen logistista kilpailuasemaa muihin maihin nähden. Ennakoiva edunvalvonta – eli vaikuttaminen asioiden valmisteluun mahdollisimman aikaisessa vaiheessa – edellyttää viranomaisten ja elinkeinoelämän hyvää vuoropuhelua.

Logistisen ketjun luotettavuuden perusedellytys, että tie- ja rataverkko sekä meriväylät ja satamat ovat ympärivuotisesti liikennöitäviä. Väylien talviaikaisesta kunnossapidosta (ml. jäänmurto) on huolehdittava kuljetustarpeiden edellyttämällä tavalla. Pitkän aikavälin keskeisiä tavoitteita tulee olla tie-, rata- ja vesiväyläverkon korjausvelan vähentäminen. Logistiikan toimivuuden näkökulmasta liikenneverkon kehittämisen sijaan painopisteen tulee jatkossa olla infrastruktuurin ylläpidossa. Erityisesti liikennemääriltään merkittävien pääväylien kunto tulee varmistaa, mutta myös elinkeinoelämälle tärkeistä alemman tason liikenneväylistä on huolehdittava. Liikenneverkkoa on tarve kehittää ja ylläpitää asiakkaiden tarpeisiin perustuen. Liikenneväyläverkon kehitystarpeita tulee kuitenkin tarkastella kriittisesti. Tuotantorakenteessa tapahtuvien muutosten seurauksena joidenkin liikenneväylien merkitys saattaa pienentyä ajan myötä. Tällaisten verkkojen osien kohdalla tulee pystyä tekemään verkon supistamista koskevia ratkaisuja. Tämä koskee esimerkiksi rautatieliikenteen vähäliikenteisiä ratoja.

Maantieliikenteen mittojen ja painojen osalta Suomen tulee säilyttää riittävä kansallinen liikkumavara jatkossakin. Jos tässä onnistutaan, tulisi tämän jälkeen vielä kansallisin säädöksin pyrkiä kehittämään tiekuljetuskalustoamme kuljetuskapasiteetiltaan vielä tehokkaammaksi. Tämä koskee erityisesti metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksia esimerkiksi Pohjois-Suomessa. Suomen nykyiset yleistä eurooppalaista tasoa suuremmat sallitut kuorma-autojen mitat ja massat pienentävät kotimaan kuljetusten kustannuksia. Tältä osin olemme samalla viivalla Ruotsin kanssa, joskin Ruotsissa on jo tehty pilottikokeiluja nykyistä selvästi isompien ajoneuvoyhdistelmien käytöstä puukuljetuksissa.

Liikennejärjestelmän palvelutaso

Liikennejärjestelmän päivittäisen liikennöitävyyden ja toimintavarmuuden varmistaminen keskeisellä liikenneverkolla on myös elinkeinoelämän mukaan tärkeintä. Nykyisellä rahoitustasolla koko liikenneverkon kuntoa ei ole mahdollisuus pitää hyvällä tasolla, minkä vuoksi varmistetaan erityisesti keskeisen liikenneverkon toimivuus ja hyvä kunto. Raideliikenteen täsmällisyys ja toimintavarmuus ovat hallitusohjelman painopistealueita. Yhteiskunnalle tulee pitkällä aikavälillä kalliiksi, jos kriittisten rakenteiden kunnon annetaan heiketä. Heikko kunto on myös turvallisuusriski.

Kuljetuslogistiikka on keskeinen osa yhteiskunnan peruspalveluja ja kriittistä infrastruktuuria, jonka mahdollisimman häiriötön ja ennakoitava toiminta on tärkeä asiakkaille, Suomen kilpailukyvyille ja yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiselle. Kuljetuslogistiikan varautumisen lähtökohtana tulee olla näiden toimintojen jatkuvuuden turvaaminen normaaliajan häiriötilanteista aina poikkeusoloihin saakka osana tavanomaista toiminnan ohjausta ja päätöksentekoa. Viimeaikaiset häiriöt kuljetuksissa, kuten poikkeuksellisen ankan talven vaikutukset erityisesti rautatie- ja meriliikenteeseen ja toistuvat toimintaedellytyksiä merkittävästi rajoittavat säätötilan ääri-ilmiöt, ovat osaltaan osoittaneet, kuinka riippuvainen talous on kuljetuksista ja kuinka mittavia kerrannaisvaikutuksia liikenteen häiriöillä on koko yhteiskuntaan. Toisaalta nämä tapahtumat ovat myös osoittaneet, kuinka heikosti häiriöihin ja toimintojen jatkuvuuden varmistamiseen on varauduttu. Henkilö- ja tavarakuljetusten turvallisuus, täsmällisyys, vaurioitumattomuus ja

kuljetusvarmuus edellyttävät kuljetuslogististen palveluiden jatkuvuudenhallinnan menetelytapoja entistä häiriöherkemmässä toimintaympäristössä. Viranomaisen ollessa viimekädessä vastuussa yhteiskunnan tarvitsemien kuljetuslogististen palveluiden saatavuudesta myös häiriötilanteissa, vaikka toiminnot olisivat ulkoistettu, edellyttää tämä vahvaa ja ennakoivaa yhteistoimintaa viranomaisen ja elinkeinoelämän (yritysten) välillä.

Liikennejärjestelmän tilannekuva on koko älykkään liikennejärjestelmän perusta. Tilannekuva ilmaisee sekä ajantasaisen että ennustetun liikennejärjestelmän tilan kuten liikennemäärät, häiriöt, poikkeukset ja täsmällisyyden sekä liikennöintiolosuhteet kuten kelin ja sujuvuuden, ja lisäksi tuottaa muille viranomaisille perustiedon niiden tarvitseman tilannetietoisuuden tuottamiseen. Tie-, rata- ja meriliikenteen ohjausjärjestelmiä on uusittava. Tilannekuvan laatiminen edellyttää myös tiedonkeruun ja analysoinnin kehittämistä, julkisten tietovarantojen avaamista palvelukehittäjien käytettäväksi sekä matkustajia ja kuljetuksia palvelevien monikanavaisen tiedottamisen ja ohjauksen kehittämistä toimintavarmuuden, häiriönhallinnan ja liikenteen turvallisuuden kohentamiseksi. Ilmailussa Suomi on EU-tasolla sitoutunut pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilalohkon (NEFAB) muodostamiseen.

Älyliikenne antaa mahdollisuudet hyödyntää elintärkeää olosuhdetietoa uudella tavalla. On tuotettava ajallisesti ja paikallisesti entistä tarkempia olosuhdetietoja ja tätä tietoa tulee hyödyntää optimaalisesti koko liikennejärjestelmässä, esimerkiksi liikenteen ohjausjärjestelmissä, ja varmistaa että tieto on saatavissa kaikkialla missä se tuottaa lisäarvoa. Tämä tarkoittaa esimerkiksi tiedon viemistä tarvittaessa yksittäisille autoilijoille tai häiriöiden ennustamista olosuhdetietoihin pohjautuen raideliikenteelle. Lisäksi on erittäin tärkeää rakentaa nämä olosuhdetietojen tuottamis- ja jakelukanavat niin, että niiden toimivuus on varmistettu kaikissa olosuhteissa, esimerkiksi kriisitilanteissa.

Merenkulun elinvoimaisuus on Suomen kilpailukyvyllä ensiarvoisen tärkeää. Valtion tulee politiikallaan ja investoinneillaan ohjata toimijoita kohti tehokkaita, asiakaslähtöisiä satamajärjestelyjä. Suomeen on tarve luoda yhteistyössä sidosryhmien kanssa valtakunnallinen satamapolitiikka logistiikan tehostamiseksi ja satamien työnjaon kehittämiseksi. Myös EU-tasolla on odotettavissa satamapolitiikkaa koskevia aloitteita, joiden tavoitteena on satamien toiminnan tehostaminen. Merenkulun toimintaedellytykset tulee kokonaisvaltaisesti varmistaa ja linjata tarkemmin mm. talvimerenkulun, alusten talvikestävyiden, meriturvallisuuden ja väylämaksujen kysymyksiä. Jäänmurrossa siirryttiin tilaa- ja tuottajamalliin vuonna 2004, mutta muutoksen perusteena olleet hyödyt eivät ole sellaisenaan toteutuneet. Kauppa-alusten jäissäkulkukyky on heikentynyt ja jäänmurron nykyisessä palvelumallissa palvelun tuottamisen kustannukset kasvavat nopeasti, eikä haluttua palvelutasoa välttämättä silti saavuteta.

Liikenneverkot

Liikenneverkkoja kehitetään liikenneinvestointiohjelmalla (liitteet 1 ja 2). Investointiohjelman lähtökohtana on ollut hallitusohjelman kirjaus: ”Tärkeitä ovat suuria liikennemääriä palvelevat, talouskasvua tukevat, kustannushyötysuhteeltaan parhaat, liikenneturvallisuutta edistävät, päästöjä vähentävät ja maakunnallista merkitystä omaavat hankkeet.” Muita näkökulmia ovat mm. alueellinen tasapuolisuus, elinkeinoelämän kilpailukyky, verkollinen rooli (runkoverkot ja solmupisteet) sekä suuret liikennemäärät ja kasvukeskukset. Yksittäiset hankkeet on vaikuttavuuden perusteella ryhmitelty seuraavalla sivulla esitettyyn viiteen hankekokonaisuuteen:

Pääväylien parantaminen

- Pääväylillä parannetaan matkojen ja kuljetusten toimivuutta ja turvallisuutta. Alueiden välinen saavutettavuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky ovat keskeisiä tavoitteita.
- Rataverkolla lisätään välityskykyä ja liikenteen täsmällisyyttä sekä parannetaan ratapenkereiden vakavuutta ja turvallisuustasoa. Kauppamerenkulun väylien toimilla parannetaan kuljetusten toimivuutta ja kuljetustaloudellista tehokkuutta.
- Tieverkon toimilla lisätään liikenneturvallisuutta ja yhtenäisempää palvelutasoa pitkämatkaisessa liikenteessä. E18 Turku–Vaalimaa-välin ohjelmakaudella käynnistyvillä hankkeilla saadaan Suomen kansainvälinen tie yhtenäiseen palvelutasoon ja EU:n priorisoima ”Pohjolan kolmio” toteutuu.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä

- Helsingin seudulla parannetaan raideliikenteen ja liityntäpysäköinnin edellytyksiä. Kehäväylillä parannetaan työmatkaliikenteen, joukkoliikenteen ja jakeluliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta väylänpidon ja liikenteen hallinnan keinoin.

Muun päätiestön ja rataverkon parantaminen

- Tieverkolla yksittäisten ongelmakohtien korjaamisella säilytetään palvelutaso ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Raakapuukuljetusjärjestelmää kehitetään tehokkaammaksi ja taloudellisemmaksi.

Kaupunkiseutujen hankkeet

- Tavoitteena on matkaketjujen toimivuus, joukkoliikenteen edellytysten parantaminen, olemassa olevan verkon tehokas käyttö, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita tuetaan liikennematkaisuilla, jos ne tukeutuvat joukkoliikenteeseen.

Liikenteen ohjauksen investoinnit

- Turvataan päivittäinen liikennöitävyys ja luodaan edellytyksiä liikenneverkkojen tehokkaalle käytölle ja liikenteen täsmällisyydelle. Hyvin informoidut matkat ja kuljetukset lisäävät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Ympäristöönnettomuuksien riskien vähentäminen on meri- ja sisävesiliikenteessä keskeinen tavoite.

Hallituskaudella 2012–2015 aloitetaan liikenneverkon kehittämishankkeita noin 1 mrd. euron edestä. Hankkeet on esitetty alla sekä kuvassa 2. Hankekuvaukset on esitetty liitteessä 1.

Hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikenneverkon kehittämishankkeet:

• E18 Hamina–Vaalimaa (PPP-hanke, sopimusvaltuus 560 M€)	(240 M€)
• E18 Vaalimaan rekkaliikenteen odotusalue	25 M€
• Vt 3 Tampere–Vaasa (Laihian kohta)	20 M€
• Vt 5 Mikkelin kohta	20 M€
• Vt 6 Taavetti–Lappeenranta	90 M€
• Vt 8 Turku–Pori	100 M€**
• Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset	85 M€
• Riihimäen kolmioraide	10 M€
• Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-ratayhteyden parantaminen (sähköistys)	90 M€
• Rauman meriväylä	20 M€
• Mt 101 Kehä I:n parantaminen (valtion osuus*)	35 M€
• Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen	150 M€
• E 18, Kehä III:n kehittäminen (valtion osuus*)	110 M€
• Raakapuuterminaalit	40 M€
• Vt 22 Oulu–Kajaani	45 M€
• Vt 4 Rovaniemen kohta	25 M€*
• MAL-hankekokonaisuudet (valtion osuus 30 M€, kunnat 30 M€)	30 M€***
• Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen	90 M€
• Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen	100 M€
• Kaivosyhteyksien kehittäminen ja elinkeinopoliittisesti tärkeät hankkeet, päätetään erikseen	
• Luumäki–Imatra-kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle (kustannusarvio 380 M€), suunnittelu	10 M€

* Hankkeiden kustannusjako valtion ja kuntien kesken selvitettävä vielä tarkemmin.

** Jos PPP-hanke, niin sopimusvaltuus 250 M€.

*** Rahoitus perusväylänpidosta.

Hallituskaudella aloitettavien hankkeiden lisäksi hallitus sitoutuu 10-vuotisesta investointiohjelmasta toteuttamaan kolme kärkihanketta, jotka ovat:

- Pisara-rata
- Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe
- Luumäki–Imatra-kaksoisraide sekä yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle.

10-vuotishjelman muut kohteet on esitetty liitteessä 2.

PÄÄVÄYLIEN PARANTAMINEN

1. E18 Hamina-Vaalimaa
2. E18 Vaalimaan rekka liikenteen odotusalue
3. Vt 3 Tampere-Vaasa (Laihian kohta)
4. Vt 5 Mikkelin kohta
5. Vt 6 Taavetti-Lappeenranta
6. Vt 8 Turku-Pori
7. Päärajojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset *
8. Riihimäen kolmioraide
9. Ylivieska-lisalmi-Kontiomäki ratayhteyden parantaminen (sähköistys)
10. Rauman meriväylä

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

11. Mt 101 Kehä I:n parantaminen
12. Helsinki-Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisääminen
13. E18 Kehä III:n kehittäminen

MUUN PÄÄTIESTÖN JA RATAVERKON PARANTAMINEN

14. Raakapuuterminaalit *
15. Vt 22 Oulu-Kaajaani

KAUPUNKISEUTUJEN HANKKEET

16. Vt 4 Rovaniemen kohta
17. MAL-hankekokonaisuudet (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu)

LIIKENTEENOHJAUKSEN INVESTOINNIT

18. Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen **
19. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen

MUUT KOHTEET

20. Kaivosyhteyksien kehittäminen ja elinkeinopoliittisesti tärkeät hankkeet, päätetään erikseen
21. Luumäki-Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle, suunnittelu

** valtakunnalliset järjestelmät



Kuva 2. Hallituskaudella 2012–2015 aloitettavat liikenneverkon kehittämissankkeet

Pienillä investointiohjelmilla on mahdollisuus panostaa joustavasti yhdyskuntien ja elinkeinoelämän muutostarpeisiin useissa kohteissa, jolloin saadaan vaikuttavuutta laajemmalle alueelle ja ajankohtaisiin tarpeisiin. Kohteita ja kehittämistarpeita on useita satoja eri puolilla Suomea (1,3 mrd. euron edestä). Alueellisista tarpeista on valmisteltu pieniä investointiohjelmiä, jotka kohdistuvat seuraaviin teemoihin:

- Liikenneturvallisuus
- Tavarankuljetusten solmupisteet
- Elinkeinoelämän toimintaedellytysten tehostaminen
- Kaivostoiminnan edellytysten tukeminen
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kaupunkiseuduilla
- Joukkoliikenteen toimivuuden ja täsmällisyyden parantaminen
- Matkakettujen solmupisteet
- Elinympäristön parantaminen (pohjavedet, melu, värinä).

Maantiet ja radat voidaan nähdä infrakäytävinä, joiden varrelle voidaan sijoittaa yhteiskunnan toiminnan kannalta merkittävää infrastruktuuria. Maantielaki, ratalaki ja viestintämarkkinalaki mahdollistavat sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisen maanteiden varsille. Tienpitäjän luvalla tiealueelle voidaan sijoittaa sähköjohtoja ja -kaapeleita, telekaapeleita, maakaasuputkia, kaukolämpöputkia, vesi- ja viemäriputkia, biokaasuputkistoja ja tuulimyllyjen putkistoja. Vuonna 2012 valmisteltavan maantielain ja ratalain muutospaketin yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee lainmuutoksen, jolla kaapeleiden sijoittamista teiden varsille helpotetaan ja samalla selvitetään miten sijoittamistarve voitaisiin ottaa huomioon jo lunastettaessa maata tietä varten. Alue voitaisiin tällöin hankkia maanomistajalta laajempaan kuin mitä vain tietä varten tarvittaisiin.

Vähäliikenteinen tieverkko on elintärkeä metsä- ja energiateollisuuden sekä maatalouden toiminnalle. Nykyisin uhkana on vähäliikenteisten teiden liikennöitävyyden heikkeneminen. Selonteon valmistelun yhteydessä Pohjois-Savon ja Keski-Suomen ELYjen alueilla tehdyissä tarkasteluissa selvitettiin maaseudun kuljetusten palvelutason keskeiset tekijät. Samalla arvioitiin miten tämä palvelutaso pystyttäisiin turvaamaan mahdollisimman kustannustehokkaasti. Selvityksessä todettiin, että maaseudun tieverkon kunnossapito ottaa jo nykyisin varsin hyvin huomioon eri käyttäjäryhmien erilaiset tarpeet toimenpiteiden kohdentamisessa ja ajoittamisessa. Esimerkiksi yhteistyö metsäsektorin kanssa on jatkuvaa ja toimenpiteiden ajoituksessa ja kohdentamisessa otetaan huomioon puukuljetusten tärkeät reitit ja vuosittaiset puukuljetusten vaihtelut. Myös matkailuyritysten liikennehuiput otetaan huomioon, samoin maatalouden erilaiset tarpeet. Päivittäisen liikennöitävyyden takaamiseen tähtäviä toimenpiteitä voidaan kuitenkin edelleen tehostaa käyttämällä hyväksi muun muassa paikkatietojärjestelmiä sekä antamalla online-tietoa käyttäjille esimerkiksi aurauksen reiteistä ja ajoituksesta. Vähäliikenteisen verkon tasa-arvoisen hallinnon ja johdonmukaisuuden näkökulmasta avustusjärjestelmiä pitää tarkastella ja tieverkkojen hallintaa virtaviivaistaa.

Vähäliikenteisen rataverkon keski-ikä on korkea ja peruskorjausten ajankohtaistuessa sen ylläpito kallista sitä tarvitsevaan liikenteeseen nähden. Liikennöitävyyden turvaavat toimenpiteet eivät aina tuo radoille lisäliikennettä. Radanpidon rahoitusresurssien rajallisuudesta ja liikennekysynnän pienuudesta johtuva vähäliikenteisten ratojen lakkauttamistarve on ollut vuosikymmeniä esillä. Maakunnissa ja alueilla on suhtauduttu suunnitelmiin jyrkän kielteisesti vedoten mahdollisiin tulevaisuudessa esiintyviin kuljetustarpeisiin ja liikennemuotojen välisen kilpailutilanteen ylläpitämiseen. Erittäin vähäliikenteisillä radoilla tulisi pitäytyä liikennöitävyyden mahdollistavissa kunnossapidon keinoissa (vuosikustannus noin 8 milj. euroa) ja jättää kymmenien miljoonien korvausinvestoinnit tekemättä.

Sisävesien tavarankuljetusliikenteessä on tunnistettu kehittämispotentiaalia lähinnä Saimaan kanavan ja Vuoksen vesistöalueilla. Silloin tällöin esillä olleet uusien kanavien

rakentamishankkeet liittyvät pääasiassa matkailuun tai vapaa-ajan veneilyyn, ja niiden toteuttaminen on kuntien ja maakuntien harkinnassa. Mahdollisuutta hyödyntää sisävesireittejä tavarakuljetuksissa ja matkustajaliikenteessä nykyistä laajemmin on kuitenkin tarpeen tarkastella uudestaan 2010-luvun puolivälissä, huomioiden erityisesti bioenergian tuotantokehityksen sekä matkailun vaikutuksia kysyntään.

Kaivosteollisuuden liikenneyhteydet

Viime vuosina Suomen kaivosteollisuus on kehittynyt uudella tavalla. Uusia malmiesiintymiä arvioidaan ja jalostusprosesseja on kehitetty. Kaivosteollisuus on kuljetusintensivistä ja hyvin toimivia kuljetusyhteyksiä tarvitaan kaivostuotteiden kuljetusten lisäksi myös prosesseissa käytettävien materiaalien kuljetukseen. Korkea jalostusaste kotimaassa hyödyttää Suomen elinkeinoelämää samoin kuin vähentää kansainvälisten kuljetusten ympäristövaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi lokakuussa 2011 Liikennevirastolle tehtävän selvittää, mitkä ovat yritysten ja viranomaisten näkemykset Pohjois-Suomen kaivostoiminnan kuljetustarpeista ja toimivista kuljetusreiteistä. Selvityksen tavoitteena on muodostaa yhteinen kansallinen näkemys kaivostoiminnan tarvitsemista kuljetusreiteistä ja niiden vaikutuksista liikennejärjestelmälle lyhyellä ja pidemmällä aikajänteellä. Tehtävänä on selvittää Suomen ja naapurimaiden kaivostoiminnan kuljetustarpeet ja sen edellyttämä liikennejärjestelmä lyhyellä (<20 vuotta) ja pitkällä aikajänteellä (20–50 vuotta). Samalla pohditaan periaatteita ja rahoitusmalleja, joilla valtio ja kaivosyhtiöt voisivat osallistua kaivostoiminnan vaatimien kuljetusreittien rakentamiseen ja kunnossapitoon. Valtio on aiemmin sitoutunut maksamaan tieyhteydet kaivosalueen rajalle ja osallistumaan rata-kustannuksiin, valtio on myös osallistunut meriväylien kehittämiseen. Yhteistyössä kaivostoiminnan, alueen eri toimijoiden sekä naapurimaiden kanssa tehtävä selvitys valmistuu vuoden 2012 loppuun mennessä.

Vuonna 2012 valmistuu myös työ- ja elinkeinoministeriön johdolla tehtävä Itä- ja Pohjois-Suomen ohjelma. Ruotsissa, Norjassa ja Venäjällä pohjoisten alueiden tulevaisuuden näkymiä ja kehittämismahdollisuuksia on tarkasteltu erillisissä pohjoisten alueiden viisiotöissä. Itä- ja Pohjois-Suomen ohjelman sekä kaivosteollisuuden kuljetustarpeita tarkastelevien töiden valmistettua vuonna 2012 voi olla tarpeen koota Suomen pohjoisten alueiden kehittämistä koskevat näkemykset yhteen ja laatia ministeriöiden yhteistyönä Pohjois-Suomen visio.

Harmaan talouden torjunta

Harmaan talouden torjuminen on hallituksen kärkihankkeita. Harmaa talous näkyy kuljetusalalla pimeään työvoiman käyttönä ja ulkomaisten liikennöitsijöiden laittomana toimintana Suomen kuljetusmarkkinoilla. Yleisiä ilmenemismuotoja ovat myös pimeiden kuljetuspalvelujen myynti yksityiseen liikenteeseen rekisteröidyillä ajoneuvoilla, konkurssikeinottelu ja kertakäyttöyritysten hyväksikäyttö. Vuonna 2009 tehtyjen yrityskyselyjen⁹ mukaan harmaa talous oli arviolta kymmenen prosenttia tieliikenteen tavarakuljetuksen kokonaismyynnistä. Joka toisessa kuljetusyrityksessä arveltiin, että piilotalous on kasvanut 2000-luvulla. Ongelma on suhteellisesti suurinta muuttokuljetuspalvelussa, Itä-Euroopan liikenteessä ja rakennusalan kuljetuksissa. Bruttokansantuotelaskelmien mukaan piilotalous oli vuonna 2009 neljä prosenttia tieliikenteen tavara-kuljetuksen tuotoksesta eli noin 230 milj. euroa. Laskennalliset pimeät palkat ja yrittäjätulot olivat noin 70 milj. euroa.

⁹ Harmaan talouden selvitysyksikön tilannekuva IV/2011:

<http://www.vero.fi/download/noname/%7BD37002D2-152F-4D2B-8EF0-348C4EBC7258%7D/6901>

Tiellä tapahtuvan valvonnan ja yritystarkastusten liian pieni määrä edistävät rikoksente-komahdollisuuksia. Ulkomaisten ajoneuvojen osalta valvontaviranomaisten kansainväli-nen tietojenvaihto on laajuuteen nähden vähäistä. Valtioneuvoston harmaan talouden torjunnan periaatepäätöksen mukaisia toimenpiteitä voidaan soveltuvin osin toteuttaa myös tiekuljetuksissa. Liikennelupa- ja valvontaviranomaisten toiminnan tehostaminen edellyttää voimavarojen ja tiedonvaihtomahdollisuuksien lisäämistä. Rajanylitysliiken-teen voimakas lisääntyminen ulkorajoilla asettaa oman lisähaasteensa jo nykyisen tason ylläpitämiselle harmaan talouden tai tieliikenteen valvonnan osalta. Tähän tulee varau-tua ennakolta. Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuuksia tieliikenteen valvonnan lisäämisessä olisi selvitettävä.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet:

- 14) Huolehditaan Suomen vientiteollisuuden toimintaedellytyksistä ja logistiikka-alan kilpailukykyvystä. Hallituskausittain tehdään arvioin-ti elinkeinoelämän logistisesta kilpailukykyvystä. Liikennepoliittisten päätösten yhteydessä arvioidaan kokonaisvaltaisesti vaikutukset yrityksille, logistiikan toimivuuteen ja kilpailukykyyn. Varmiste-taan osaavan työvoiman, muun muassa ammattikuljettajien, riittä-vyyden.**

Liikennejärjestelmän palvelutaso:

- 15) Varmistetaan ensisijaisesti keskeisen väyläverkon tarkoituksen-mukainen kunto sekä koko verkon päivittäinen liikennöitävyys ja hoitotaso. Aiempaa enemmän painotetaan raideliikenteen täsmäl-lisyyttä ja toimintavarmuutta muun muassa uusimalla vanhentuvat ohjausjärjestelmät ja tehostamalla kunnossapitoa. Kriittisten ja kalliiden rakenteiden kuten siltojen ja tunneleiden kunnan säilyt-täminen on keskeinen osa elinkaarihokkuutta. Alemman väylä-verkon kunto joustaa rahoituksen mukaan.**
- 16) Kuljetusjärjestelmän ja liikennepalveluiden logistista varmuutta kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä siten, et-tä vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa voidaan olla var-moja toimintojen jatkuvuudesta ja tarvittavan palvelutason ylläpi-tämisestä.**
- 17) Luodaan ajantasaiseen tietoon perustuva liikenteen tilannekuva joka on kaikkien palveluntarjoajien hyödynnettävissä. Uusimalla rautatie-, meri- ja tieliikenteen keskeiset ohjausjärjestelmät ra-kennetaan perusta laadukkaalle liikenteen tilannekuvalle ja sen ennusteille ennakoivia olosuhdetietoja tehokkaasti hyödyntäen. Ajantasaiseen tilannekuvaan kytketään myös joukkoliikenteen ai-kataulu- ja matkustajainformaatio.**
- 18) Laaditaan laaja-alainen kansallinen meristrategia, joka kattaa kaikkien hallinnonalojen merelliset kokonaisuudet. Liikennesehto-rin osalta strategiassa linjataan muun muassa sopeutumista kiris-tyviin ympäristömuutoksiin, tukipolitiikkaa, väylämaksujen uudis-**

tamista, jäänmurtokaluston hankintaa sekä satama- ja telakka-asioita.

Liikenneverkot:

- 19) Hallituskauden liikenneinvestointiohjelmalla parannetaan liikenteellisesti keskeisten väylien toimivuutta. Vuosina 2013–2015 pyritään osoittamaan lisärahoitusta pieniin investointiohjelmiin.**
- 20) Hallitus sitoutuu sähköistämään Suomen rataverkkoa hiilidioksidipäästöjen alentamiseksi. Tärkeysjärjestyksessä on ensin Ylivieska–Iisalmi-rataosuuden sähköistäminen ja seuraavaksi tärkein on Hanko-Hyvinkää-rataväli.**
- 21) Selkiytetään ja yksinkertaistetaan erilaiset yksityisteiden avustuserjestelmät ja -periaatteet ja päivitetään lainsäädäntöä.**
- 22) Erittäin vähäliikenteisiä tavaraliikenteen ratoja ei perusparanneta, mutta niillä tapauskohtaisesti säilytetään liikennöintiedellytykset.**
- 23) Päivitetään sisävesiliikenteen kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia koskeva arviointi hallituskauden loppuun mennessä.**

Kaivosteollisuuden liikenneyhteyksien varmistaminen:

- 24) Kaivosteollisuuden ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin kehittämistarpeita ja mahdollisuuksia tarkastellaan kokonaisuutena työryhmän mietinnön pohjalta vuoden 2013 alussa.**
- 25) Kootaan erilliset Pohjois-Suomen kehittämistä koskevat selvitykset ja näkemykset ministeriöiden yhteistyönä valmistelemaksi Pohjois-Suomen visioksi.**

Harmaan talouden ehkäiseminen:

- 26) Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa valtioneuvoston kehyspäättöksen mukaisesti harmaan talouden torjuntatoimia ja selvityksiä omalla toimialallaan.**

6. Arjen toimivuudella edellytyksiä hyvinvoinnille

Matkojen toimivuus kaupunkiseuduilla

Liikkujien ja tavaraa kuljettavien toimijoiden suurimmat päivittäiset liikenneongelmat esiintyvät suurilla kaupunkiseuduilla. Koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja kestävyyskannalta on olennaista, että kaupunkiseuduilla kuljetaan nykyistä enemmän jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Tavoitteena on, että kaupunkiseutujen liikenneolosuhteita parannetaan teknologian, toimijoiden monipuolisen osaamisen, tehokkaan yhteistyön ja liikkumisen ohjauksen avulla. Liityntäpysäköinti yhdistää liikennemuodot, mutta liityntäpysäköinnin järjestäminen kaipaakin nykyistä selkeämpiä toimintamalleja.

Kokeilu:

LIITYNTÄPYSÄKÖINTI

Voitaisiinko löytää toimintatapa, jonka avulla liityntäpysäköintipaikkojen rakentamisesta suurille kaupunkiseuduille voidaan nopeuttaa ja täten vähentää keskustoihin tulevaa henkilöautoliikennettä?

Nykyisin kenelläkään ei ole vastuuta liityntäpysäköinnin järjestämisestä ja uusien liityntäpysäköintipaikkojen rakentaminen on hidasta. Kokeilussa etsitään toteutus-, vastuunjako- ja rahoitusmalleja liityntäpysäköinnin ja pyöräpysäköinnin järjestämiseen raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen terminaaleihin ja solmukohtiin Liikenneviraston, kuntien, HSL:n, ELY-keskusten, käyttäjien, liikenneoperaattoreiden, maanomistajien ja elinkeinoelämän yhteistyönä. Tavoitteena on luoda sopimusmalli, jossa hankkeen toteutusvastuu määritellään ja rahoitusvastuu jaetaan hyötyjien (valtio, kunnat, muut maanomistajat, liikennöitsijä, elinkeinonharjoittajat) kesken. Mallissa asema-alueen kehittämisestä syntyvä maan arvonnousu kohdennetaan sovituksi määrin liityntäpysäköinnin kehittämisinvestointiin.

Pilottikohteena on tarkasteltu Kauniaisten asemanseutua pääkaupunkiseudulla. Kauniaisten valtuusto päätti kuitenkin olla kaavoittamatta liityntäpysäköintialueen yhteyteen tilaa päivittäistavarakaupalle. Liiketilaksi ehdotettu rakennusoikeus oli alun perinkin pieni, joten suurin osa liityntäpysäköinnin kustannuksista olisi kohdistunut julkiselle sektorille, lähinnä kaupungille. Kaupungin rahoitusintressin kannalta käyttäjät olisivat tulleet liikaa muista kunnista. Maanomistajien välisessä neuvottelussa sovittiin, että kaupunki suunnittelee ja toteuttaa alueelle pysäköintipuiston omalla kustannuksellaan väliaikaisena ratkaisuna. Espoo-Leppävaara-kaupunkiradan suunnittelun yhteydessä jatketaan alueen kehittämistä houkuttelevana liityntäpysäköintiratkaisuna osana pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintijärjestelmää.

Houkuttelevasta liityntäpysäköinnistä yhdistettynä kaupallisiin palveluihin hyötyvät asukkaat, liike-elämä ja kunnat. Myös kaupan hyödyt ovat huomattavat, koska asemaseudut ovat hyviä kauppapaikkoja. Liityntäpysäköinnin yhteyteen voisi kehittää uusia palveluja, jotka helpottaisivat ihmisten arkea ja houkuttelisivat ihmisiä joukkoliikenteen käyttäjiksi vähentäen näin yksityisautoilua keskustoihin.

Liityntäpysäköinnin järjestäminen osittain yksityisellä rahoituksella edellyttää kunnalta merkitävän uuden rakennusoikeuden kaavoittamista asemanseuduille. Myös valtion kannattaa osallistua liityntäpysäköintipaikkojen rahoitukseen, koska liityntäpysäköinti vähentää sisääntuloväylille tarvittavia investointeja, ruuhkakustannuksia ja kasvihuonekaasupäästöjä. Liikennevirasto luo toimintatapaa, jossa arvioidaan liityntäpysäköintitarpeet ja sisällytetään tarvittavan liityntäpysäköinnin toteutus kaikkiin merkittäviin väyläinvestointihankkeisiin. Näin on jo menetetty Kehäratihankkeessa. HSL:n johdolla laaditaan HSL-alueen liityntäpysäköintistrategia, jossa selvitetään toimintamalli, osapuolet ja rahoitus. Liityntäpysäköinnin merkittävä lisääminen edellyttää, että se määritellään osaksi joukkoliikenteen infrastruktuuria ja osoitetaan sille isäntäorganisaatio.

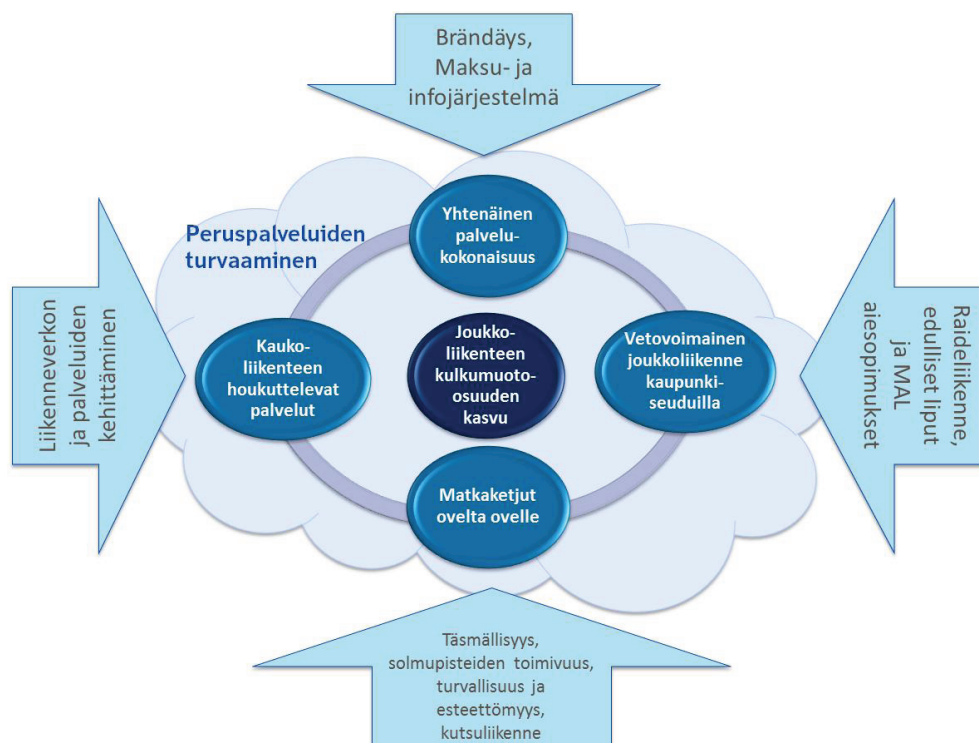
Kaupunkiseutujen kasvu ja yhdyskuntarakenteen pirstoutuminen on johtanut mm. työ- ja asiointimatkojen pidentymiseen ja henkilöauton käytön lisääntymiseen. Tätä on voimistanut erityisesti kaava-alueiden ulkopuolella toteutettu hajakenttä ja hajakentän rakentaminen sekä vahvasti henkilöautoilun varaan rakentuvat kaavoitetut alueet. Hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa joukkoliikenteen järjestäminen on hankalaa. Etäisyydet palveluihin ovat myös monesti liian pitkiä pyörällä tai jalan kuljettavaksi.

Yhdyskuntarakenteella on suuri taloudellinen merkitys, sillä hajautunut yhdyskuntarakenne aiheuttaa huomattavia kustannuksia rakentamisessa ja ylläpidossa (väylät, kunnallistekniikka). Yhdyskuntarakentamisessa tehdyt ratkaisut ovat lisäksi hyvin pysyviä ja pitkäikäisiä.

Kaupungistumiskehitys avaa kuitenkin myös mahdollisuuksia: tiivis yhdyskuntarakenne luo edellytykset hyvätasoiselle ja taloudelliselle joukkoliikenteelle ja monet matkat ovat riittävän lyhyitä kuljettavaksi kävellen tai pyörällä. Kävely ja pyöräily ovat edullisia ja terveitä ja hyvinvointia edistäviä kulkumuotoja. Myös kaupunkien välisessä liikenteessä on kaupunkien kasvaessa mahdollista kehittää korkeatasoista joukkoliikennettä.

Joukkoliikenne

Arjen toimivuuteen vaikuttaa koko liikennejärjestelmä, mutta merkittäviä kehittämistarpeita on joukkoliikenteen osalla, erityisesti kaupunkiseuduilla. Rahoitusta näille ei kuitenkaan ole pystytty varmistamaan. Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet ja kärkitoimenpiteet sisältyvät oheisiin neljään näkökulmaan.



Kuva 3. Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet ja kärkitoimenpiteet

Haasteina joukkoliikennepalvelukokonaisuuden järjestämisessä ovat joukkoliikennealan hajanaisuus ja yhteisen tahtotilan ja asiakasnäkemyksen puute. Pelkillä viranomaistomilla tai omistajaohjauksella ei ole mahdollista edetä, vaan kaikki toimijat tulee saada mukaan. Yhteentoimivan joukkoliikennekokonaisuuden edut ovat kiistattomat ja vain sillä tavoin asiakkaiden etu toteutuu, joukkoliikenteen kilpailukyky paranee ja luodaan edellytykset kestävien kulkumuotojen käytön kasvulle.

Kaukoliikenteen peruspalvelutason hankinnasta olennaista on, että julkisin varoin ei rahoiteta useita vaihtoehtoja eri kulkumuodoilla, vaan palvelu tarjotaan pääsääntöisesti ainoastaan yhdellä, kyseiseen yhteyteen tarkoituksenmukaisella ja aluetta parhaiten palvelevalla, saavutettavuuden turvaavalla kulkumuodolla.

Suomen tavoitteena on rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa edetä unionilainsäädännön linjausten mukaisesti ottaen kuitenkin huomioon se, että todelliselle kilpailulle on oltava myös toiminnalliset edellytykset. Hallitusohjelman linjausten mukaisesti tekeillä on selvitys rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisen kokonaistaloudellisista vaikutuksista. Tämä tarkoittaa, että vaikutuksia arvioidaan yhteiskunnallisen ja liikennetaloudellisen kokonaistehokkuuden näkökulmasta, pitäen sisällään myös rautatie-turvallisuuden, palveluiden saatavuuden turvaamisen, henkilöstön aseman turvaamisen sekä kestävä kehityksen huomioon ottamisen.

EU-lainsäädännössä pyrkimyksenä on paitsi kilpailun avaaminen myös kilpailun ja markkinoille pääsyn näkökulmasta turvata eri toimijoiden tasapuolinen pääsy huolto- ja tukipalveluiden käyttämiseen ja näin mahdollistaa palvelujen tasapuolinen tarjonta. Suomes-sa tämä tarkoittaa merkittäviä organisaatorakenteiden ja omistuspohjien muutoksia. Kilpailun avaamiseen liittyvät keskeisesti myös liikenteenohjauksen ja energianjakelun tasapuolinen järjestäminen, koulutetun henkilökunnan sekä vaunukaluston saatavuus sekä rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin riittävyys.

Harvaan asutulla maaseudulla erilaisia julkisen liikenteen ratkaisuja tulee tarkastella ja hakea kustannustehokkaita, käyttäjälähtöisiä ja teknologian mahdollisuudet hyödyntäviä vaihtoehtoja, esimerkiksi kutsujoukkoliikennettä. Yhdistämällä opetus- ja kulttuuritoimen koululaiskuljetukset, sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset, KELAn korvaamat kuljetukset sekä liikennehallinnon tukema avoin joukkoliikenne kokonaisuutena suunniteltavaksi ja ohjatuksi kokonaisuudeksi voidaan sekä parantaa palvelutasoa että saavuttaa kustannus-tehokkuutta.

Kokeilu:**JULKISIN VAROIN RAHOITETTAVIEN HENKILÖKULJETUSPALVELUJEN UUDET KONSEPTIT****Voitaisiinko yhteiskunnan maksamat henkilökuljetukset järjestää nykyistä koordinoitummin, kustannustehokkaammin ja palvelutasoa samalla parantaen?**

Kokeilussa tarkasteltiin julkisin varoin hankittavien henkilöliikennepalvelujen tehostamista Kouvolan seudulla. Ilman parannuksia kustannukset kasvavat jatkossa hallitsemattomasti. Syinä ovat väestön ikääntyminen, kuntapalvelujen keskittyminen, kuljetuskustannusten yleinen nousu sekä puutteet kuljetusten koordinoinnissa ja hankinnassa. Hankkeen ohjausryhmässä olivat mukana LVM:n, STM:n, Kouvolan kaupungin, ELY-keskusten, Liikenneviraston, Kuntaliiton ja konsulttien edustajat.

Kouvola ryhtyi v. 2009 kuntaliitoksen yhteydessä kehittämään henkilöliikenteen kuljetusjärjestelmää tavoitteena kasvattaa joukkoliikenteen osuutta kuljetuksista, parantaa vanhusten ja liikuntaesteisten palveluja sekä järjestelmän kustannustehokkuutta. Järjestelmää on jo parannettu vahvistamalla avoimen joukkoliikenteen osuutta, luomalla kutsuohjattuja joukkoliikennepalveluja ja keskittämällä henkilöliikenteen ohjaus ja rahoitus yhteen paikkaan vuoden 2012 alusta.

Kokeilussa havaittiin nykyisen lainsäädännön ja sen tulkintojen rajoittavan tuottavuuskehitystä. Erityisryhmien ja KELAn kuljetukset ohjautuvat yksittäisiksi taksikuljetuksiksi. Kaupungin toimenpiteet järjestelmän kehittämiseksi eivät vähennä kaupungin kustannuksia vaan tehostamisella aikaansaatava tuottavuushyöty siirtyy lähinnä KELAlle. Merkittävää lisähyötyä olisi saavutettavissa KELAn ja muiden yhteiskunnan korvaamien matkojen yhdistämisellä ja koko liikenteen yhteisellä ohjauksella. Henkilökuljetusten julkista tukijärjestelmää tulisi lisäksi tarkistaa siten, että se ohjaa parhaisiin ratkaisuihin. Kokeilun tulosten todettiin olevan yleistettävissä valtakunnallisesti.

Esteetön ja turvattu liikennejärjestelmä

Esteetön liikennejärjestelmä tarjoaa kansalaisille yhdenvertaiset osallistumismahdollisuudet ja estää syrjäytymistä sekä yksinäisyyttä. Esteettömyydellä tarkoitetaan sitä, että liikenneympäristö on selkeä, liikennepalvelut ovat toimivia ja fyysisesti saavutettavia myös liikenteen heikommille osapuolille. Tieto liikennepalveluista on helposti saatavilla ja ymmärrettävää. Turvattomuuden tunne esimerkiksi joukkoliikenteessä ei muodostu käytön esteeksi. Niin laajojen liikennepoliittisten ratkaisujen kuin yksittäisten liikennehankkeiden tulee tukea liikkumisesteisten ja iäkkäiden henkilöiden yhdenvertaista mahdollisuutta elää itsenäisesti ja omatoimisesti. Esteettömäksi suunniteltu ja toteutettu liikennejärjestelmä palvelee paremmin kaikkia liikkujaryhmiä.

Kulkumuodon valinnassa keskeistä roolia näyttelee myös matkustusympäristön viihtyisyys ja turvallisuus. Turvattomuuden tunne voi estää kävelyn, pyöräilyn tai joukkoliikennevaihtoehdon valinnan. Vuoden 2011 lopussa pääkaupunkiseudulla sekä Tampereella ja Turussa tehdyn tutkimuksen mukaan joka viides matkustaja on joskus korvannut joukkoliikennevälineen jollain toisella liikennemuodolla turvattomuuden takia. Joukkoliikenteen suurimpana yksittäisenä turvallisuusongelmana pidetään päihteitä käyttävien ihmisten häiriökäyttäytymistä. Selvä enemmistö tutkimuksen vastaajista toivoikin joukkoliikenteeseen lisää henkilötöyönä toteutettua valvontaa. Erityisesti viikonloppujen myöhäisliikenteessä tapahtuvan valvonnan lisäämistä pidettiin tärkeänä. Tarkempi puuttuminen alkoholin käyttöön pysäkeillä, asemilla ja liikennevälineissä nousi myös tärkeimpien kehittämiskohteiden joukkoon.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Kolmasosa kaikista matkoista tehdään kävellen tai pyörällä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen jakautuu motivointiin ja markkinointiin sekä infrastruktuurin parantamiseen ja investointeihin. Jalankulun ja pyöräilyn suhteellinen kasvu liikenteessä lisää kaupunkiseutujen ja taajamien viihtyisyyttä, miellyttävyyttä ja turvallisuutta. Seuraavalla sivulla on tarkasteltu hyviä esimerkkejä sellaisista eurooppalaisista kaupungeista, joissa kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuus on korkea.

Kävelyllä ja pyöräilyllä on myös kiistattomia kansanterveyttä edistäviä vaikutuksia. Kevyen liikenteen väylät ovat suomalaisten eniten käyttämä liikuntaympäristö. Liikunnan puute on merkittävä kansanterveydellinen ongelma, josta yksilölle aiheutuvien vaikutusten lisäksi aiheutuu yhteiskunnalle merkittäviä kuluja. Riittämättömän liikunnan on arvioitu lisäävän terveydenhoidon menoja vuodessa 100–200 milj. euroa. Lisäksi lisääntyneet poissaolot ja työn tuottavuuden lasku lisäävät välillisiä kustannuksia. Suurelle osalle ihmisistä liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi. Lapsille, nuorille ja työikäisille työ- ja koulumatkakävely tai -pyöräily on luonteva tapa lisätä päivittäistä liikkumista. Omatoiminen liikkuminen pitää myös ikään-tyvän ihmisen pitempään terveenä ja vähentää laitoshoidon ja kuntoutuksen tarvetta.

Vuosina 2011–2012 valmistui kävelyn ja pyöräilyn strategia ja sen toimeenpanosuunnitelma, joissa tavoitteena on nostaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta 20 prosenttia, mikä tarkoittaa noin 300 miljoonaa lisämatkaa. Saman verran matkoja pitäisi vähentyä lyhyistä henkilöautomatkoista. Strategialinjauksen toteutuminen edellyttää eri organisaatioiden ja hallinnon eri tasojen yhteistä tahtoa ja tiivistä yhteistyötä. Lisäksi se edellyttää riittävää rahoituksen suuntaamista sekä kävelyn ja pyöräilyn hyötyjen täysimittaista arvostusta niin yhteiskunnan kuin yksittäisen ihmisenkin taholta. Kävelyn ja pyöräilyn strategian linjausten toteuttaminen on varmistettava kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Kevyen liikenteen ja jalankulun turvallisuudessa on paljon parannettavaa. Talvikauden liukastumistapaturmissa loukkaantuu vuosittain arviolta 50 000 henkilöä ja kuolemaan johtavia liukastumistapaturmia 10–20 vuosittain. Liukastumisista aiheutuu vuosittain yhteiskunnalle jopa 600 milj. euron kustannukset, kun mukaan lasketaan sairaanhoitokulut sekä työpanoksen ja hyvinvoinnin menetykset. Liukastumistapaturmien vähentämiseksi tulee jalkakäytävien talvikunnossapidon laatutasoa parantaa.

Kaupunkiseutujen kävelyn ja pyöräilyn kehittämistarpeita on alueellisesti tunnistettu 40 milj. euron edestä eri puolilla Suomea. Näitä kehittämistoimia voitaisiin toteuttaa osana perusväylänpidon pieniä investointiohjelmia. Toimenpiteillä voitaisiin kehittää pyöräilyn ja kävelyn infrastruktuurin laatutasoa nykytasosta ja korjata kevyen liikenteenväyliin liittyviä jatkuvuuspuutteita, ja edistää näin jalankulkua ja pyöräilyä ensisijaisena tapana liikkua kaupunkiseuduilla. Ehdotetut toimenpiteet ovat tyypillisesti kevyen liikenteen väylien ja risteysten turvallisuuden parantamista erilaisin taso- ja eritasoratkaisuin sekä pyöräpysäköinnin kehittämistä joukkoliikenneasemien ja -pysäkkien yhteydessä.

HYVIÄ EUROOPPALAISIA ESIMERKKEJÄ KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISESTÄ

Avainasemassa kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamisessa on pyöräily- ja kävelymyönteinen politiikka. Päätöksenteossa tulisi lähteä siitä, että pyöräilyä, kävelyä ja joukkoliikennettä halutaan edistää. Pyöräily ja kävely on tehtävä liikenteen ja maankäytön suunnittelulla nopeammaksi kuin autoilu. Pyöräilyä ja kävelyä – ja myös joukkoliikennettä – on mahdotonta edistää tehokkaasti, ellei koko liikennejärjestelmää suunnitella kokonaisuutena.

Keskustaan tulevaa autoliikennettä on mahdollisuus tehokkaasti ohjata toimivalla liityntä-pysäköintitarjonnalla. Parhaimmillaan liityntäpysäköintitilat mahdollistavat sekä henkilöautoilun että pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön yhdistämisen. Joukkoliikennepalvelujen ja liityntä-pysäköinnin on oltava henkilöauton käytölle myös hinnoittelultaan kilpailukykyistä.

Tarkastelluissa esimerkkikaupungeissa on korostunut ennen kaikkea pyöräilyinfrastruktuurin korkeatasoisuus. Määrällisesti väyliä voi olla jopa suhteessa vähemmän kuin Suomessa. Houtenissa (Alankomaat) pyöräily on mahdollistettu pyöräkaduilla, joilla autot liikkuvat pyöräilijöiden ehtoilla. On tärkeää myös, että jalankulun ja pyöräilyn väylät on erotettu toisistaan. Kaksisuuntaisilla pyöräteillä tarvitaan keskiviiva suuntien erottamiseksi. Myös viitoituksen tulee olla selkeää. Risteykset tulisi toteuttaa siten, että pyöräilijän on mahdollista tehdä reitinvalintapäätös ennen kun hän ajaa risteykseen – ihan kuten autoilijallakin. Usein pyöräilijöille on myös omat vaiheet liikennevaloissa.

Toimivan pyöräpysäköinnin järjestämisellä asuin ympäristön suunnittelun yhteydessä – sijoittamalla pyöräsäilytystilat ulko-ovien läheisyyteen, autopaikoituksen sijaitessa kauempana – on mahdollista kannustaa käyttämään auton sijaan pyörää. Suomen olosuhteissa korostuu myös tarve pyöräväylien tehokkaalle talvikunnossapidolle, jolle esimerkiksi Kööpenhaminassa on oma kunnossapitoluostonsa.

Monissa Euroopan kaupungeissa on hyvät kävelykeskustat. Keskustan kävelyalueilla on myös selkeä funktio: ostoskeskittymä, liikunta- ja virkistyspuisto tai ravintolakeskittymä. Freiburgissa on yhden neliökilometrin suuruinen, yksi maailman suurimmista yhtenäisistä kävelykeskustoista. Kaupunkien tavaroiden lähikuljetus ja jakelulogistiikka on suunniteltu hyvin. Se on rajoitettu kävelyalueilla tiettyihin kellonaikoihin aamulla ja iltapäivällä. Geneveä ollaan kehittämässä kävelykaupungiksi. Lähiasuinalueilta keskustaan ja työpaikkakeskittymiin on nopeat ja viihtyisät reitit, jotka on suunniteltu kulkijan näkökulmasta. Tärkeää on, että asukkaat ja liike-elämä ovat aktiivisesti mukana kaupunkitiloja suunniteltaessa.

Esteettömyyttä on edistetty paitsi näkövammaisten ja liikuntarajoitteisten kannalta myös kaikkien muidenkin kulkijoiden näkökulmasta. Autoliikennettä on rajoitettu siellä, missä on paljon jalankulkijoita, jotta katujen ylitykset eivät muodosta esteitä liikkumiselle. Talvikunnossapitoa tehostetaan sulanapitojärjestelmillä, kuten Suomessa monissa kaupungeissa.

Hyvän infrastruktuurin rakentaminen ei riitä. Ihmiset pitää aktivoida kävelyn ja pyöräilyn markkinoinnin ja yleisen innostamisen avulla. Fyysisen ympäristön parantamistoimet ja markkinointi tulee olla kytketty toisiinsa. Toimien yhtäaikaisuus on erityisen tärkeää. Suomessa on viime vuonna tehty päänavaus ja saatu osoitettua rahoitusta liikkumisen ohjaukseen.

Eurooppalaisissa esimerkkikaupungeissa työpaikat on haastettu mukaan markkinointiin. Monet työpaikat tarjoavat etuuksia niille, jotka kulkevat pyörällä tai kävellen työmatkansa. Lisäksi pyöräilijöille on tuotettu palveluita, esimerkiksi huolto-, pumppaus-, juomapisteitä, pyörän pesupaikkoja, itsepalveluhuoltopaikkoja, kypärän säilytyslokeroita sekä pyöräkeskuksia, joissa on laaja-alaiset palvelut pyörähuollosta kahvilaan. Kaupunkipyöräjärjestelmät ovat yleistyneet ympäri maailmaa.

Lähde: *Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere, 2011*

Saaristoliikenteen ja Merenkurkun liikenteen palvelutaso

Saaristoliikenteen palvelutasosta puuttuu päätös ja siihen liittyvä rahoitus. Laki saariston kehityksen edistämisestä¹⁰ lähtee siitä, että valtion on pyrittävä huolehtimaan, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut ja että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset. Saaristoasetus¹¹ puolestaan lähtee siitä, että avustettavassa liikenteessä perittävistä maksuista ovat vapautettuja reitin varrella sijaitsevilla saarilla pysyvästi asuvat henkilöt, heidän omistamansa ajoneuvot ja heidän tavaratoimitustensa kuljetuksia hoitavat ajoneuvot.

Palvelutason määräytymisen tulisi perustua vakituisiin asukkaisiin, joille tarjotaan maksuton palvelu. Yhteysalusliikenteen maksullisuus muille käyttäjille tai vapaa-ajan asukkaiden maksuttomien matkojen määrän rajoittaminen ovat vaihtoehtoja, jotka tulee tutkia. Maantielauttaliikenteen palvelutasoa tulisi tarkistaa siten, että palvelutason mitoituksessa otettaisiin huomioon vilkkaimpien lauttavälien kesä- ja talviajan kysyntähuiput sekä yöajan palvelutaso. Saaristoliikenteen käyttäjämääriä tulee seurata systemaattisesti ja tarkistaa palvelutasoa tarvittaessa. Saaristoliikenteen rahoituksen varmistamisessa voitaisiin tarkastella myös budjettirakennetta.

Maantielauttaliikenteen rahoitustarvetta on kasvattanut mm. kustannustason nousu sekä kaluston osittaisen uusiutumisen aiheuttama pääomakustannusten kasvu. Tämä on johdantanut rahoituksen siirtämiseen maantielauttaliikenteeseen muualta muutoinkin kuormitusta perusväylänpidosta.

Merenkurkussa on liikennöinyt autolautta jo lähes 50 vuotta. EU-jäsenyyden myötä verovapaa myynti päättyi vuonna 1999, joka johti matkustajamäärien erittäin voimakkaaseen vähenemiseen. Sekä Suomen valtio että alueviranomaiset niin Ruotsin kuin Suomen puolella ovat tukeneet vuodesta 2010 Vaasan ja Uumajan välistä matkustajaliikennettä. Tuki päättyy vuoden 2012 lopussa. Hallitusohjelman mukaan hallitus tukee Merenkurkun laivaliikenteen jatkamista ja laatii yhdessä Ruotsin ja Merenkurkun edustajien kanssa pitkäjänteisen strategian liikenteen turvaamiseksi. Tämä työ on käynnissä ja valmistuu syyskuussa 2012.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 27) Liikennepolitiikassa, liikennepalvelujen hankinnassa ja liikenneolosuhteiden kehittämisessä huomioidaan esteettömyys sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tarkoituksenmukaisella tavalla.**

Matkojen toimivuus kaupunkiseuduilla:

- 28) Matkojen ja kuljetusten toimivuus suurimmilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla nostetaan erityiseksi painopisteeksi. Keskeisiä keinoja ovat olemassa olevan väyläkapasiteetin käytön tehostaminen ja liityntäpysäköinnin järjestämistapojen ratkaiseminen.**

¹⁰ 494/1982

¹¹ Valtioneuvoston asetus 371/2001

Joukkoliikenne:

- 29) Joukkoliikenteestä luodaan eri osapuolten yhteistyönä kaikille käyttäjryhmille helppokäyttöinen ja yhtenäinen palvelukokonaisuus, joka sisältää myös käyttäjäystävällisen, yhteentoimivan joukkoliikenteen maksu- ja informaatiojärjestelmän. Valtion rahoituksen edellytyksenä on toimijoiden sitoutuminen yhteiskäyttöisen maksujärjestelmän kehittämiseen ja käyttöönottoon.**
- 30) Varmistetaan joukkoliikennelain täysimääräinen täytäntöönpano alkuperäisessä aikataulussa. Joukkoliikennelain toimivuutta ja vaikutuksia seurataan ja arvioidaan myös markkinoillepääsyn näkökulmasta. Mahdollistetaan uusien palvelujen syntyminen.**
- 31) Kaukoliikenteen peruspalvelutason toteutuminen pyritään varmistamaan ympäri maata. Niillä yhteysväleillä, joilla peruspalvelutaso ei markkinaehtoisesti täyty, ostetaan valtion varoin liikennettä palvelutason täyttymiseksi, pääsääntöisesti vain yhdellä kulku-
muodolla.**
- 32) Julkisin varoin järjestettävät henkilökuljetukset, kuten perusopetuksen koulumatkat, sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset, KELAN korvaamat kuljetukset sekä liikennehallinnon hankkima joukkoliikenne yhdistetään ja järjestetään nykyistä joustavampina ja taloudellisempina palvelukokonaisuuksina, jolloin myös haja-asutusalueen liikennepalvelut voidaan turvata.**
- 33) Rautatieliikenteen kilpailun avaamista henkilöliikenteessä edistetään, mikäli se on liikennepoliittisesti ja yhteiskuntataloudellisesti kestävä. Rautatiekilpailun avaamista laajemmin arvioidaan selvitysmiehen työn valmistuttua. Tällöin on varmistettava kokonaistaloudellinen tehokkuus, raideturvallisuus, palveluiden saatavuus sekä henkilöstön aseman tasa-arvoinen turvaaminen. Siihen saakka Suomen kantana on EU-tasolla pidättäytyminen uusista kilpailua avaavista ratkaisuksista.**

Saaristoliikenteen turvaaminen:

- 34) Tehdään päätös saaristoliikenteen palvelutasosta ja osoitetaan siihen tarvittava rahoitus. Edistyneillä hankintamenettelyillä ja valtion talousarviossa annettavin sopimusvaltuuksin varmistetaan liikenteen pitkäjänteisyys ja kohtuullinen kustannustehokkuus.**

7. Viisas ja vastuullinen liikenne

Ihmiskunnan suurimpia haasteita on ilmastomuutoksen hillintä ja sen vaikutuksiin sopeutuminen. Hiilidioksidipäästöt pysyvät ilmakehässä kauan, jopa satoja vuosia, joten tämän päivän päätöksillä ja toimenpiteillä on vaikutusta kauas tulevaisuuteen ja tulevien sukupolvien elämään. Liikenteen hiilijalanjäljen pienentäminen edellyttää tehokkaita ja koko valtionhallinnon piirissä hyvin koordinoituja toimenpiteitä, jotta voidaan vastata Suomen nykyisiin ja tuleviin kansainvälisen ja EU-tason päästöjen vähentämistä koskeviin velvoitteisiin. Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on noin viidennes.

Liikennesektori on tällä hetkellä riippuvainen fossiilisista polttoaineista. Liikenteen käyttövoimana on sähkökäyttöistä raideliikennettä lukuun ottamatta lähes yksinomaan raakaöljystä jalostetut hiilivetypolttoaineet. Helposti hyödynnettävät öljyvarat ovat kuitenkin maailmanlaajuisesti supistumassa samaan aikaan, kun esimerkiksi Kiinan öljynkulutus on voimakkaassa kasvussa. Tästä syystä öljyn hintaan kohdistuu kovia nousupaineita tulevana vuosikymmeninä ja myös saatavuus voi heiketä ennakoitua nopeammin. Parhailaan on käynnissä työryhmätyö, jossa selvitetään liikenteen tulevaisuuden käyttövoimia. Työn yhteydessä tulee määriteltäväksi liikenteen energiahierarkia ja toimet, joilla öljyn korvaamista saadaan käytännössä edistettyä. Öljyriippuvuuden vähentämisen edellyttämät muutokset ovat melko hitaita, ja siksi päätöksiä tarvitaan jo nykyisellä hallituskaudella.

Suomen autokanta on EU-maiden vanhimpia. Ajoneuvokannan uudistamisella saavutetaisiin vuoteen 2020 ulottuvalla tarkastelujaksolla liikenteen päästövähennysvelvoitteiden kannalta suurin vaikuttavuus eli 80 prosenttia koko ilmastopoliittisen ohjelman päästövähennystarpeesta. Uudemmat autot on myös arvioitu tutkimuksissa keskimäärin 10–50 prosenttia 10 vuotta vanhempia automalleja turvallisemmiksi. Ajoneuvojen teknisen turvallisuuden kehittyminen onkin ollut suurimpia yksittäisiä tekijöitä, jolla on pystytty vähentämään liikennekuolemia.

Suomi on sitoutunut kansainvälisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteisiin monella tasolla. Ns. Kioton pöytäkirjassa EU:n tavoitteeksi asetettiin 8 prosentin päästövähennys. Tavoite jyvitetiin myöhemmin EU-tasolla eri maiden kesken. Suomen tavoitteeksi sovittiin päästöjen pitäminen vuoden 1990 tasolla. Kioton pöytäkirjan jälkeistä aikaa ajatellen EU on sitoutunut ns. 20–20–20-tavoitteisiin. EU-tavoitteiden mukaan Suomen on vähennettävä liikenteen päästöjä 16 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Suomen kansallisessa pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastراتيجiasa (2008) liikennesektorille asetettiin 15 prosentin päästövähennystavoite. Keinot tavoitteeseen pääsemiseksi linjattiin maaliskuussa 2009 valmistuneessa LVM:n hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa (ILPO).

Päästövähennystavoitteet ovat liikennesektorin osalta hyvin haasteellisia eivätkä kivutomasti saavutettavissa. Tieliikenteen päästöjen osuus kansallisen liikenteen päästöistä on n. 90 prosenttia. Tavoitteita kohti eteneminen edellyttää liikennesuoritteiden vähentämistä, ajoneuvokannan uusiutumisen vauhdittamista sekä vähäpäästöisen teknologian ja kestävien polttoaineiden käyttöönottoa. Tehdyistä toimenpiteistä huolimatta liikenteen päästöt ovat olleet kasvussa. Ilman toimenpiteiden vaikuttavuuden oleellista parantumista Suomi ei tule saavuttamaan asetettuja tavoitteita. Liikenteen ilmastopoliittisen ohjelman välitarkastelu tehdään vuoden 2012 aikana. Ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttaminen tarvitsee tuekseen myös eri osapuolien ja viranomaistahojen nykyistä parempaa yhteistyötä ja koordinaatiota.

EU-tasolla on tehty ja on parhaillaan valmisteilla muun muassa useita uusia logistiikan parantamiseen tähtääviä aloitteita, joilla pyritään sähköisten kuljetusasiakirjojen ja sähköisen asiointin helpottamiseen. Merkittävä on myös raskaiden ajoneuvojen hiilidioksi-

päästöjen vähentämistä koskeva strategia, jonka yhteydessä tulee varmistaa kansallisen kilpailukyvyyn säilyminen. Suomen on oltava aktiivinen neuvoteltaessa kansainvälisistä ja EU-tason toimista öljyriippuvuuden ja päästöjen vähentämiseksi, jotta näissä löydetään kuljetusten saumattomuuden turvaavat, mutta myös Suomen olosuhteisiin ja liikenteellisiin erityispiirteisiin sopivat kustannustehokkaat ratkaisut. Lisäksi kansalliset energialähteet tulisi voida käyttää täysimääräisesti. Kansallisesti liikenteen energiatehokkuuden parantamista olisi tarpeen vauhdittaa luomalla toimintamallit ja varaamalla rahoitusta liikennealan yritysten kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien toimien tukemiseksi ja uuden ajoneuvoteknologian käyttöön oton edistämiseksi (ns. liikenteen energiatuki).

Taloudellinen ja informaatio-ohjaus

Yhtenä keinona tavoitteiden saavuttamiseksi on joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Samalla saavutettaisiin huomattavia hyötyjä myös muiden ympäristökysymysten, liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden alueilla. Tämä edellyttää lainsäädännön, taloudellisen ohjauksen ja informaatio-ohjauksen, erityisesti liikkumisen ohjauksen, kehittämistä. Nykyinen liikenteen monitahoinen vero- ja maksujärjestelmä ei tue parhaalla mahdollisella tavalla kulkumuodon valintaan liittyvää päätöksentekoa ilmasto- ja liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti.

Tuloverojärjestelmäämme liittyy piirteitä, jotka hämärtävät eri liikennemuotojen kustannusten läpinäkyvyyttä. Esimerkiksi työsuhdematkalipun verokohtelu on tarpeettoman monimutkainen eikä edistä työsuhdematkalipun käyttöönottoa. Selkiyttämällä verotuskäytäntöä olisi mahdollisuus merkittävästi vaikuttaa työsuhdematkalipun käyttöönottoon ja sitä kautta joukkoliikenteen käyttöön suurilla kaupunkiseuduilla. Työsuhdematkalipun verotuskäytännön uudistamisesta aiheutuva verokertymän vähenemä olisi mahdollista kompensoida tarkastelemalla yhtäaikaaisesti esimerkiksi työnantajien tarjoamia auto- ja pysäköintietuuksia. Kokonaisuutta olisi tarve uudistaa tukemaan nykyistä paremmin ympäristö- ja liikennepoliittisia tavoitteita pitämällä kuitenkin samanaikaisesti kiinni nykyjärjestelmän fiskaalisista vaikutuksista.

Liikenteeseen ja liikennepalveluihin kohdistuvien maksujen ja verojen kokonaisvaikutuksia kansalaisten tai yritysten näkökulmasta ei ole tarkasteltu riittävästi. Liikenteen hinnoittelua tarkasteltaessa eri liikennemuotoja on tarpeen tarkastella myös rinnakkain. Myös EU-tasolla tavoitteena on kaikkien liikennemuotojen hinnoittelu tasavertaisesti ulkoiset kustannukset sisäistämällä sekä ”käyttäjä maksaa” ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteiden ulottamisella eri liikennemuotoihin ja käyttäytymistä negatiivisesti ohjaavien kannustimien poistaminen. Suomen tulee olla aktiivisesti mukana tässä työssä.

Uudet tavat ja teknologiat

Tieto- ja viestintäteknologian hyödyntäminen liikennejärjestelmän osana on ensiarvoisen tärkeää liikennejärjestelmän tuottavuuden, turvallisuuden, sujuvuuden sekä ympäristöystävällisyyden edistämiseksi. Kansallisen älyliikennestrategian toteutuminen eri liikennemuodoissa ja kestävä liikennemuotojakauman kehitys tulee varmistaa. Älyliikenteen strategian toteuttamisen tueksi on tarpeen perustaa Suomeen älyliikenteen kansallisia kokeilualueita innovaatioiden, tutkimuksen sekä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Kokeilualueita voidaan hyödyntää myös suomalaisen viennin edistämiseksi. Uusien toimintatapojen sekä teknologioiden kehittämiseksi tarvitaan pitkäjänteistä tuotekehityspanostusta sekä julkiselta että yksityiseltä sektorilta. Uudet teknologiat synnyttävät työpaikkoja teollisuuteen, liiketoimintaa palvelutuotantoon sekä tuotteita vientiin.

Julkisen sektorin roolia edelläkävijänä uuden teknologian edistämässä ja käyttöönotossa tulisi kasvattaa. Ensi tilassa tulee varmistaa, ettei regulatiivisia tai rakenteellisia esteitä uusien liikkumismuotojen (yhteiskäyttöautot, kimppakyydit yms.) yleistymiselle ja edistyneiden vähäpäästöisten teknologioiden käyttöönotolle ole. Julkisen tiedon avaami-

nen ja teknologian nopea kehitys synnyttää täysin uudenlaisia, vuorovaikutteisia palveluja, joiden tuottamisessa jokainen voi olla osallisena. Julkisella sektorilla on roolinsa myös markkinoiden kannustamisessa uusien ratkaisujen kehittämiseen, ja julkisissa liikennepalvelujen ja -kaluston hankinnoissa tuleekin päästö- ja energiatehokkuus nostaa keskeiseksi arviointiperusteeksi. Tämän tueksi valmistellaan valtionhallinnossa opastusta ja tarvittaessa tiukennetaan ohjausta. Cleantech-kehitys, muun muassa Suomen sähköautoklusteri, tarvitsee kotimarkkinareferenssejä. Merkittävänä tilaajana valtiolla on tärkeä rooli kriittisen massan synnyttämisessä liikenteeseen, jonka myötä kuluttajille on tarjolla laajemmat valikoimat ja vähäpäästöisiä teknologioita palveleva infra.

Jatkossa vaikutetaan kansalaisten liikkumistarpeeseen hyödyntämällä tieto- ja viestintäteknologiaa ja edistämällä digitaalisten palvelujen kehittämistä ja käyttöönottoa. Perinteisesti liikennepolitiikan sisältö on painottunut liikenneinfrastruktuurin ja liikenneolosuhteiden kehittämiseen. Tietoisuus yhteiskunnan rajallisista resursseista, ympäristö- ja tehokkuusajattelu sekä tieto- ja viestintäteknologian kehittyminen ovat avanneet kokonaan uusia mahdollisuuksia fyysisen liikkumistarpeen vähentämiseksi. Etätyöskentely, etäopiskelu, etäasiointi, liikkuva etätyö, sosiaalinen media ja videoneuvottelut ovat jo nykyään suomalaisten ulottuvilla tai ainakin lähes kaikkien tietoisuudessa. Vaikka nämä toimintatavat eivät perinteisesti kuulukaan suoraan liikennepolitiikan piiriin, niiden yleistymisestä seuraavat vaikutukset palvelevat käytännössä kaikkia liikennepoliittisia tavoitteita, samoin ympäristö- ja ilmastopoliittisia tavoitteita. Valtionhallinnossa olisi tarpeen lisätä erilaisten etäkäytäntöjen hyödyntämistä, jotka ovat suositeltavia sekä vähäisten ympäristövaikutustensa että kustannustensa vuoksi.

Etätyö- ja muiden modernien asiointimahdollisuuksien hyödyntäminen edellyttää kattavia ja toimivia laajakaistayhteyksiä kaikkialle Suomeen. Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti laajakaistayhteyksiä on valtakunnallisesti kehitettävä niin, että vuoden 2015 loppuun mennessä lähes kaikki (yli 99 prosenttia väestöstä) vakinaiset asunnot sekä yritysten ja julkishallinnon organisaatioiden vakinaiset toimipaikat ovat enintään kahden kilometrin etäisyydellä nopean (100 Mbit/s) laajakaistayhteyden mahdollistavasta valokuitu- tai kaapeliverkosta. Tavoitteen saavuttamiseksi valtio onkin sitoutunut tukitoimiin nopeiden yhteyksien rakentamiseksi myös haja-asutusalueille, sinne missä ne eivät markkinaehtoisesti synny. Tukijärjestelmää on nyt kokeiltu kahden vuoden ajan ja sen toimivuutta koskeva väliarviointi on valmistunut. Tukijärjestelmään on tarkoitus tehdä eräitä pieniä tarkistuksia, joilla hankkeiden toteutus saadaan entistäkin sujuvammaksi.

Itämeren merkitys kaupallisena kuljetusreitteinä ja arvokkaana luonnonympäristönä on varmistettava. Vilkas tankkeriliikenne sekä sitä risteävä matkustajaliikenne nostavat turvallisuusriskiä Suomenlahdella. Lisäksi ongelmana on monista syistä johtuva rehevöityminen. Tiheästi asutuilla rannikkoseuduilla laivaliikenteen rikkipäästöt vaikuttavat ilmanlaatuun. Rikkipäästöjen vähentäminen aiheuttaa kaukana päämarkkina-alueista sijaitsevalle Suomen vientiteollisuudelle merkittävän lisälaskun kuljetuskustannuksiin. Haasteena on löytää tasapainoinen ratkaisu toisaalta ilmanlaatua selvästi parantavien toimien ja toisaalta niiden täytäntöönpanosta johtuvien elinkeinolle ja yhteiskunnalle aiheutuvien taloudellisten vaikutusten välillä. Valtion toimin on jo entuudestaan tuettu uusien aluksien rikkipäästöjä vähentäviä investointeja. Alustavan kartoituksen mukaan myös jälkiasennettavien laitteiden, niin kutsuttujen rikkipesureiden asentaminen olisi mahdollista noin 40–60 Suomen lipun alla purjehtivaan alukseen. Jälkiasennuksen hinta per laiva riippuu aluksesta, mutta vaihtelee noin 3 milj. eurosta aina 6–8 milj. euroon.

Liikenneturvallisuus

”Tavoitteet todeksi – Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014” sisältää keskeiset liikenneturvallisuustyön toimenpiteet sekä linjaukset vuoteen 2020. Keskeisimmät painopisteet ovat ajokuntoon, liikennekäyttäytymiseen sekä taajamien ja maanteiden liikenneturvallisuuteen tähtäävät toimet. Turvallisuussuunnitelman pohjalta annetaan valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta keväällä 2012.

Periaatepäätöksessä tullaan linjaamaan myös päihteiden käyttöä liikenteessä. Suomalaisessa liikenneturvallisuuskulttuurissa merkittävä ongelma on päihteiden aiheuttamat onnettomuudet tieliikenteessä ja vesillä. Joka neljäs tieliikenteen uhri menehtyy rattijuopumusonnettomuudessa. Nuorten osuus on suuri. Liikennevirrassa joka 700. autoilija on rattijuoppo. Kiinnijääneistä rattijuopoista runsas puolet on ollut alkoholin suurkuluttajia ja kolmanneksella on todettu päihderiippuvuus. Ongelmaan puuttuminen vaatii tiukempia, ohjaavia keinoja, kuten alkoholikon käytön laajentamista, valvonnan ja kampanjoinnin tehostamista sekä kiinnijääneiden hoito- ja tukitoimia. Usein havaittavissa on myös yhteys rattijuopumuksen ja muunlaisen syrjäytymisen välillä, jolloin keinoja rattijuopumusten vähentämiseen on haettava laajasti, yhteiskunnan kaikilta sektoreilta.

Infrastruktuurin kehittämisen lisäksi valvonnalla ja uuden teknologian keinoilla on mahdollista vaikuttaa liikenneturvallisuuteen kustannustehokkaasti. Resurssit perinteiseen liikennevalvontaan on turvattava. Sitä täydennetään automaattista liikennevalvontaa kehittämällä ja lisäämällä. Uusia keinoja liikennevalvonnan järjestämiseen etsitään ELY-keskusten, kuntien ja poliisien välistä vastuu- ja tehtäväjakoa kehittämällä. Mahdollistamalla kunnille nykyistä laajempi rooli liikenteen valvonnassa pystyttäisiin kameravalvontaa lisäämään ja vähentämään näin liikenneturvallisuutta heikentävää käyttäytymistä, kuten ylinopeuksia ja punaisia päin ajamista sekä hillitsemään joukkoliikenteen kilpailukykyä heikentäviä toimia (esim. bussikaistojen luvaton käyttö). Kuntien osallistuminen liikennevalvontaan perustuisi kuntien vapaaehtoisuuteen ja edellyttää lainmuutosta. Kunnallisen liikennevalvonnan mahdollistaminen toisi valtiolle lisätuloja ja olisi kunnille kustannusneutraalia. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tarpeen tehdä muutoksia myös nopeusrajoitusjärjestelmään. Sillä on saavutettavissa merkittäviä vaikutuksia myös polttoaineenkulutukseen ja ympäristöön. Vastuullisen liikennekulttuurin edistämiseksi on avainasemassa liikennekasvatuksen huomioiminen koulujen opetuksessa.

Ilmailun, rautatieliikenteen ja laivaliikenteen tapaan turvallisuuskulttuuriajattelua ja riskianalyysiä perustuvaa ennalta ehkäisevää toimintatapaa tulee edistää myös ammatillisessa ja luvanvaraisessa tieliikenteessä. Liikenneturvallisuus kaikissa liikennemuodoissa on myös merkittävä osa kansainvälistä ja EU-työtä ja Suomen tulee olla näiden asioiden valmistelussa tiiviisti mukana.

Elinympäristö

Monet liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat ja riskit ovat suoraan verrannollisia liikenteen määrään, jolloin liikennesuoritteisiin vaikuttamalla myös ilmasto-, ilmanlaatu-, melu- ja pohjavesihaittoja voidaan vähentää. Liikenteen aiheuttama melu heikentää elinympäristön laatua ja vähentää viihtyisyyttä. Ympäristömelu voi myös aiheuttaa suoria ja epäsuoria terveyshaittoja. Ehdottomasti suurin osa liikennehallinnon kansalaisilta saamista yhteydenotoista ympäristöasioissa koskee juuri melua. Pääväylien ja ratojen meluntorjunnalla vaikutetaan myönteisesti maankäytön tiivistymismahdollisuuksiin ja asuntotuotannon edellytyksiin keskeisillä paikoilla.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

Taloudellinen ja informaatio-ohjaus:

- 35) Vaikutetaan vero- ja maksupolitiikalla sekä informaatiolla liikku-
mistarpeeseen, liikkumis- ja kuljetusvalintoihin ja ohjataan liiken-
nettä aiempaa enemmän kestävien liikennemuotojen varaan. Teh-
dään kaikki liikennemuodot kattava maksujen ja verojen raken-
teellinen kokonaistarkastelu ja sen pohjalta uudistus, jossa poiste-
taan väärään suuntaan ohjaavat kannustimet, ottaen huomioon
myös eri ratkaisujen välilliset vaikutukset.
- 36) Tehdään työperäisten liikenteeseen liittyvien etujen ja verotuksen
kokonaisuudistus tavoitteena ohjata ja kannustaa käyttämään
joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä silloin kun se on käytän-
nössä mahdollista. Selkiytetään työsuhdematkalipun verokohtelua.
Vaikutetaan kestävien kulkumuotojen valintaan tukemalla tiedo-
tusta, markkinointia ja liikkumisen ohjaustyötä kaupunkiseuduilla
ja työpaikoilla.

Uudet tavat ja teknologiat:

- 37) Edistetään kestävien polttoaineiden ja vähäpäästöisten ajoneuvo-
teknologioiden sekä käyttäjälähtöisten liikkumismuotojen (esim.
yhteiskäyttöauto) kehittämistä veroratkaisuin sekä purkamalla
lainsäädännöllisiä ja rakenteellisia esteitä. Julkisin varoin rahoitet-
tavien liikennepalvelujen hankinnoissa ja julkisen hallinnon ajo-
neuvohankinnoissa otetaan nykyistä tiukemmin huomioon ympä-
ristö- ja energiavaikutukset. Valmistellaan valtionhallinnon organi-
saatioille asetettavat kuljetuksia koskevat vuosittaiset päästömää-
rätavoitteet, jotka ohjaavat organisaatioiden ajoneuvohankintoja
ja kuljetusten järjestämistapoja.
- 38) Edistetään laivojen uuden teknologian, tehokkaampien alusohjaus-
järjestelmien sekä laivapolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönot-
toa Itämeren päästökuormituksen vähentämiseksi ja meriturvalli-
suuden parantamiseksi. Parannetaan satamien kykyä ottaa vas-
taan alusten jätevesiä ja pyritään toteuttamaan jätevesien me-
reenlaskun täyskielto.

Liikenneturvallisuus:

- 39) Tehostetaan liikennevalvontaa ELY-keskusten, kuntien ja poliisin
vastuu- ja tehtäväjakoa kehittämällä. Laajennetaan kuntien mah-
dollisuuksia osallistua liikennevalvontaan. Vastuuttomaan liiken-
nekäyttäytymiseen ja päihteiden käyttöön liikenteessä puututaan
tiukemmin, muun muassa laajentamalla alkoholukon käyttöä sekä
tehostamalla alkoholiongelmallisille tarkoitettuja hoito- ja tukitoi-
mia.
- 40) Edistetään ja varmistetaan turvallisuuskulttuurin ja vastuullisuu-
den paraneminen kaikessa ammattiliikenteessä säädöksillä ja va-
paaehtoisilla toimintamalleilla (esim. johtamisjärjestelmien käyt-
töönotto tieliikenteessä).

- 41) Ajoterveyden ja ajokunnon arviointia kehitetään ja liikennelääketieteen osaaminen varmistetaan lääketieteen opetuksessa ja terveydenhuollon palvelujärjestelmässä.**

8. Tehokkaat toimintatavat varmistavat lopputuloksen

Viime vuosina on eri yhteyksissä¹² todettu, että nykyiset hallinnon toimintatavat ja keinot edistävät huonosti sekä yleisten yhteiskuntapoliittisten tavoitteiden että liikennepoliittisten tavoitteiden toteutumista. Liikenteen ongelmia ei kannata enää ratkaista perinteisin toimintatavoin ja keinoin. Tarvitaan enemmän poikkihallinnollisuutta, monipuolisten keinojen käyttöä, asiakaskeskeisyyttä ja osallistavaa toimintakulttuuria. EU:n komission liikenteen valkoisessa kirjassa painotetaan erityisesti innovaatioiden ja uuden teknologian rohkeaa käyttöönottoa. Hallinnonalat ylittävää valmistelua tarvitaan myös siksi, että eri hallinnonalojen valmistelussa linjausten koordinaatio vaihtelee ja esimerkiksi aluehallintoa ohjataan osittain ristiriitaisin odotuksin. Muun muassa maaseutupolitiikan ja alemman tieverkon liikennepolitiikan ristiriitaisuus sekä saaristoliikenteen palvelutasoon liittyvät odotukset ovat hankaloittaneet toimeenpanoa.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen

Askelia oikeaan suuntaan on jo otettu. Vuoden 2010 alussa toteutettiin aluehallinto- ja liikennehallinnon virastouudistus. Alueellisella tasolla on saatu kokemuksia elinkeino-, liikenne- ja ympäristöasioiden yhdessä tekemisestä. Ministeriötasolla on tarve kehittää toimintatapoja ja ohjausta asumisen, kaavoituksen ja liikenteen nykyistä syvemmän yhteistyön, synergiaetujen ja kokonaisvaltaisen suunnittelun edellytysten luomiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja ympäristöministeriön hallinnonalojen tulee sitoutua yhteistyöhön ja kehittää menettelytapoja aiempaa laajalaisemman yhdyskunta- ja liikennepolitiikan valmistelun ja toteutuksen varmistamiseksi. Tarvittaessa myös hallinnonrakenteiden uudistamistarpeita on oltava valmis tarkastelemaan. Avainasemassa tässä on liikenne- ja viestintäministeriön ohella työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö ja valtiovarainministeriö.

Näköpiirissä oleva kuntarakenteen uudistus mahdollistaa seutujen liikennejärjestelmien ja yhdyskuntarakenteen suunnittelun laajempina kokonaisuuksina. Suurimmilla kaupunkiseuduilla on tehostamiselle luotu edellytyksiä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksilla. MAL-aiesopimukset edellyttävät myös valtion rahoitusta, mutta alueen kuntien on vastavuoroisesti sitouduttava kehittämään maankäyttöään sovitun mukaisesti. Sopimuksissa on tarve sopia yhteistuumiin lähivuosien kiireellisimpien liikenneinvestointien ohella myös joukkoliikenteen ja liikenteen hallinnan seudullisesta roolista ja järjestämistavoista. MAL-aiesopimusten näkökulmaa on jatkossa tarve laajentaa integroimalla mukaan myös palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän suunnittelu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti (MALPE¹³). MALPE-sopimusmenettelyä pilotoidaan Lahden seudulla sekä E18-liikennekäytävän suunnittelussa Koskenkylästä itärajalle ulottuvan yhteyden osalta.

¹² mm. OECD:n Suomen maa-arviointi 2010, EU:n komission liikenteen valkoinen kirja 2011 sekä Kataisen hallituksen hallitusohjelma

¹³ MALPE = maankäyttö, asuminen, liikenne, palvelurakenne ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Kokeilu:**E18-KASVUKÄYTÄVÄ VÄLILLÄ KOSKENKYLÄ–KOTKA**

Voitaisiinko tien kehittämishankkeella tuottaa nykyistä tehokkaammin selvää, suoraa hyötyä hankkeen vaikutusalueen yrityksille, kunnille ja koko maakunnalle niin, että kilpailukyvyyn, taloudellisen kasvun ja ihmisten toimivan arjen edellytykset vahvistuvat kestäväällä tavalla?

Valtio investoi E18-moottoritien rakentamiseen Itä-Uudellamaalla ja Kymenlaaksossa tällä vuosikymmenellä yli puoli miljardia euroa. Kokeilussa selvitettiin, miten investoinneista voitaisiin elinkeinoelämän ja julkisen sektorin uudenaikaisella yhteistyöllä tuottaa nykyistä tehokkaammin kilpailukykyä, työtä ja taloudellista kasvua tien vaikutusalueen elinkeinoelämälle ja kunnille.

Kokeilu toteutettiin laajana ja poikkihallinnollisena prosessina työpajoissa ja pienryhmätyöskentelyinä ministeriöiden, ELY-keskusten, Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston, rajaviranomaisten, alueen maakuntaliittojen, kuntien ja elinkeinoelämän yhteistyönä. Kokeilussa ideoitettiin uusia liiketoimintamahdollisuuksia kasvukäytävän varrelle hyödyntäen väylän erityispiirteitä: moottoritie, Venäjän läheisyydestä syntyvä suuri asiakaspotentiaali, tiehen kytkeytyvät vihreä moottoritie- ja älyliikennekonseptit sekä erinomaiset satamayhteydet tarjoavat yrityksille ja kunnille houkuttelevan ja poikkeuksellisen paljon kehittymismahdollisuuksia sisältävän toimintaympäristön. Kokeilun aikana laadittiin myös yhteinen alueellinen tahdonilmaus hankkeen edistämiseksi ja jatkotoimenpiteistä Kymenlaaksossa ja Itä-Uudellamaalla.

Alueellisesti uuden yhteistyön käynnistäminen parantaa mahdollisuuksia hyödyntää tieinvestointia elinkeinotoiminnan kehittämisessä ja uusien työpaikkojen luomisessa. Väyläkäytävän kehittäminen tapahtuu yhteisen suunnitelman mukaisesti kokonaisuutena hyödyntäen myös vanhan tien mahdollisuudet. Tavoitteena on toimiva ja asiakkaita houkutteleva palvelukäytävä. Venäjän kehityksen generoimaan uuteen kysyntään varaudutaan ajoissa.

Kokeilu laajennetaan ministeriöiden johdolla kansainväliseksi kasvukäytävähankkeeksi. Tavoitteena on käytäväkokonaisuuden yhteinen markkinointi ja brändäys sen kansainvälisen vetovoimaisuuden parantamiseksi ja investointien houkuttelemiseksi käytävän varrelle. Moottoritiestä kehitetään joustava uuden sukupolven älykäs ja vihreä kehitysalusta, joka tukee koko ympäröivää yhteiskuntaa. Hankkeelle haetaan kehitysrahoitusta EU:n pohjoisen ulottuvuuden logistiikkakumppanuuden ja TEN-T-käytävien ohjelmista. Teknologisilta ratkaisuiltaan maailmanluokan älykäs ja vihreä kasvukäytävä toimii referenssinä sen kehittämiseen osallistuneille yrityksille kansainvälisen liiketoiminnan kehittämisessä.

Kokeilussa hahmottui uusi laaja-alaiseen yhteistyöhön perustuva toimintatapa, jolla liikennehallinto yhdessä muiden hallinnonalojen ja alueen toimijoiden kanssa voi aiempaa tehokkaammin luoda mahdollisuuksia elinkeinoelämän, kuntien ja alueiden kilpailukyvyille, kasvulle ja kehittymiselle. Toimintatapaa tulisi jatkossa harkita käytettäväksi yleisesti merkittävien liikennehankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

Maakuntatason ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöllä luodaan alueen eri toimijoiden yhteistä näkemystä liikennejärjestelmän tilasta, tarvittavista toiminnoista ja niiden priorisoinneista. Suunnittelussa on lähtökohtana maankäyttöön, asumiseen ja palvelurakenteen muutoksiin liittyvät asiat. Alueellisessa suunnittelussa yhteen sovitetaan valtakunnantasolla tehtävät liikennejärjestelmän kehittämislinjaukset ja alueen tarpeet. Aluerakenteeseen, liikennejärjestelmän kehittämisen ja alueiden kehittämiseen liittyvää yli-maakunnallista yhteistyötä edistetään. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimusmenettelyillä tuetaan edelleen tämän työn tuloksellisuutta.

Vaikuttavuus, tuloksellisuus ja osaaminen yli hallinnonalojen

Julkisen sektorin kestävyysvajeen kiinni kuromiseksi ei riitä asioiden tarkastelu sektoreittain vaan tarvitaan koko yhteiskuntapolitiikan vaikuttavuuden parantamista. Asioiden ja ilmiöiden seuraukset kertautuvat ja usein vaikutukset kohdistuvat muille sektoreille. On

välttämätöntä, että monimuotoisiin, poikkihallinnollisiin vaikutuksiin kiinnitetään aiempaa enemmän huomiota ja toisaalta myös asioiden yhteiseen ennakkoivaan tekemiseen panostetaan. Esimerkiksi liikenneturvallisuudesta puhuttaessa on tärkeää tunnistaa, että vammautumiseen johtaneet liikenneonnettomuudet aiheuttavat kustannuksia sosiaali- ja terveyssektorille ja lyhentävät työuria. Tulevaisuudessa tarvitaan yhä enemmän yhteistyötä ja tarkasteluja yli hallinnonalojen ja sektoreiden.

Liikennejärjestelmän asiakas, liikenneverkon tai -palvelujen käyttäjä on nostettava etusijalle palvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa. Rakenteista, sääntelystä, epäselvästä vastuunjaosta tai yhteistyön puutteesta aiheutuva tehottomuus on karsittava. Kävelijät, pyöräilijät ja joukkoliikennematkustajat ovat käyttäjäryhmiä, joiden tarpeita on ennistä enemmän otettava suunnittelussa ja toteutuksessa huomioon.

Tilaaajaorganisaatioiden haasteena on asiakkaiden tarpeiden tunnistaminen ja niiden johtaminen hankittavaksi palvelutasoksi käytettävissä olevat resurssit huomioiden. Avainasemassa ovat myös hankintamenettelyt, joilla tilaaajaorganisaatiot voivat kannustaa yrityksiä osaamisensa kehittämiseen, uudenlaiseen palvelutarjontaan ja sitä kautta liiketoiminnan kehittämiseen ja laajentamiseen. Tilaaajaorganisaatioiden hankintatoimen kehittämisen on oltava pitkäjänteistä, jotta toimijoilla on realistinen mahdollisuus kehittää toimintaansa toivottuun suuntaan. Julkinen sektori tilaajana on avainasemassa markkinoiden ja tarjonnan kehittymisen kannalta. Liikennepolitiikalla voidaan antaa sysäystä uuden tyyppisen yritystoiminnan ja työpaikkojen syntymiseen eri puolille maata.

Tulevaisuuden huolena liikennesektorilla on osaavan työvoiman saatavuus. Osaamistarpeet ovat viime vuosikymmenien teknologiakehityksen myötä moninaistuneet. Kuljetussektorin toimijoilta edellytetään tietoteknisiä valmiuksia ja logistiikkaketjujen ymmärrystä, liikennesuunnittelijoilta taas yhdyskuntasuunnittelun tuntemusta. Uhkana on erityisesti alhaisemmin palkattujen alojen töiden jääminen ilman tekijää. Haasteisiin täytyy tarttua koulutusta laaja-alaisesti, palkkausta kehittämällä ja työskentelyolosuhteista huolehtimalla. Liikenteen toimialalle tarvitaan kokonaisvaltaista osaamisen kehittämisstrategiaa.

Myös tutkimus- ja kehittämistoiminnalla on merkittävä rooli osaamisen kehittämisessä, yhteistyön luomisessa sekä alan strategisten valintojen toimeenpanossa. Uutta osaamista luodaan tutkimustoiminnalla, joka tuottaa sisältöä koulutukseen. Osaajia koulutetaan lukuisiin liikenteen ammatteihin sekä suunnittelijoiksi ja päätöksenteon valmistelijoiksi. Eri alojen välisessä kilpailussa työvoimasta on huolehdittava, että liikenteen ammattilaisia ja osaajia on Suomessa riittävästi. Uusi osaaminen vaatii panostuksia. Suomen niukat tutkimusresurssit kannattaa suunnata valikoivasti mutta pitkäjänteisesti siten, että syntyy vahvoja syvällisen osaamisen keskittymiä. Liikennealalla ei ole omaa sektoritutkimuslaitosta vaan tutkimus- ja kehitystoiminnalla on useita rahoittajia kuten liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja TEKES sekä toteuttajia kuten Ilmatieteen laitos, VTT, yliopistot ja korkeakoulut sekä konsultit. Alan toimijoiden strateginen verkostoituminen osaamista kokoavaksi virtuaaliseksi tutkimuskeskukseksi sekä pitkäjänteiset tutkimusohjelmat ovat tarpeen osaamisen kehittämisen tehostamiseksi ja vaikuttavuuden lisäämiseksi.

Liikennesektorin osalta sitova sääntely on suurelta osin siirtynyt Euroopan unioniin ja kansainvälisiin järjestöihin. Lisäksi liikenteeseen suoraan vaikuttavia asioita käsitellään usein myös muilla kuin liikennefoorumeilla. Suomen kansallisten intressien valvonta edellyttää, että kansainväliseen vaikuttamiseen ja säädösvalmisteluun sekä EU-tasolla että kansainvälisissä järjestöissä panostetaan nykyistä tehokkaammin ja oikea-aikaisesti. Valmistelussa korostuu myös systemaattisen, ennakoivan tiedonvaihdon tarve sidosryhmien kanssa.

Liikenne- ja muun yhteiskuntapolitiikan strategioiden ja ohjelmien vaikuttavuustarkasteluja uudistetaan. Liikenneväylien kehittämisinvestointien vaikutusten arviointien laaja-alaisuus varmistetaan. Arvioinnissa otetaan huomioon myös toimien liikennejärjestelmävaikutukset sekä välilliset yhteiskunnalliset vaikutukset (mm. päästöt, alueiden kilpailukyky, työllisyys).

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen:

- 42) **Liikenteen, maankäytön, asumisen, palveluiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten yhteensovittamista vahvistetaan seudullisella ja alueellisella tasolla sekä valtakunnallisesti LVM:n, TEMin ja YM:n hallinnonaloilla.** Tarvittaessa hallinnon rakenteita uudistetaan yhteistyön tehostamiseksi. ELYjen eri vastuualueiden yhteistyötä vahvistetaan ja osaamisesta huolehditaan, jolloin ELYjen roolia alueellisena elinkeinoelämän, liikenteen ja ympäristön kokonaisvaltaisena asiantuntijana voidaan nykyistä tehokkaammin hyödyntää.
- 43) **Käynnistetään useamman maan yhteinen E18-kasvukäytävä-hanke (Oslo–Tukholma–Turku–Helsinki–Pietari).** Tavoitteena on julkisen sektorin ja elinkeinoelämän uudenaikaisella yhteistyöllä luoda nykyistä tehokkaammin mahdollisuuksia käytävän alueen kasvua ja kehitystä tukeville palveluille ja liiketoiminnalle.

Vaikuttavuus, tuloksellisuus ja osaaminen yli hallinnonalojen:

- 44) **Liikennesektorin hankintaosaamista kehitetään palvelutason ja vaikutusten hankinnan suuntaan.** Myös joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten hankintaosaamiseen tulee panostaa, vastaamaan joukkoliikennelaissa viranomaisille asetettuja tehtäviä. Liikennevirastosta kehitetään liikennetoimialan hankinnan osaamiskeskusta.
- 45) **Liikenne- ja muun yhteiskuntapolitiikan strategioiden ja ohjelmien vaikuttavuustarkasteluja uudistetaan sekä liikenneväylien kehittämisinvestointien ja muiden kehittämistratkaisujen arvioinnissa laajennetaan tarkastelua hyöty-kustannusarviointia laaja-alaisemmaksi.** Kokonaisvaltaisemmassa vaikuttavuusarvioinnissa otetaan huomioon myös toimien liikennejärjestelmävaikutukset sekä välilliset yhteiskunnalliset vaikutukset (mm. päästöt, alueiden kilpailukyky, työllisyys).
- 46) **Varmistetaan liikennealan työvoiman saatavuus ja osaaminen innovaatio-, koulutus-, työvoima- ja maahanmuuttopolitiikan keinoin.** Liikennealalle laaditaan kokonaisvaltainen toimialan osaamisen kehittämisstrategia sekä toteutetaan alan osaamista pitkäjänteisesti valituilla aloilla kehittävä, kumppanuuteen perustuva osaamiskeskittymien verkosto.
- 47) **Kehitetään ja lisätään liikennesektorin ennakoivaa ja systemaattista kansainvälistä edunvalvontaa yhdessä sidosryhmien kanssa.**

9. 2010-luvun liikennepolitiikan erityiskysymyksiä

9.1 Suuret ja kasvavat kaupunkiseudut

Suurten ja kasvavien kaupunkiseutujen merkitys Suomen hyvinvoinnille ja kilpailukyvyllä on keskeinen. Työ-, koulu- ja asiointimatkojen sujuvuus on tärkeä elämän laatuun vaikuttava tekijä. Valtion ja kaupunkiseutujen kuntien välisellä yhteistyöllä edesautetaan yhdyskuntarakenteen eheytymistä, liikennejärjestelmän toimivuutta ja joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia. Tavoitteena suurilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla on liikennetarpeen ja henkilöautoriippuvuuden vähentäminen. Tavoitteeseen pyritään muun muassa maankäytön ja liikenteen suunnittelun keinoin.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimusmenettelyn tavoitteena on eheän, toimivan ja kilpailukykyisen kaupunkiseudun luominen valtion ja seudun kuntien yhteistyönä. Aiesopimuksista neuvotellaan parhaillaan Helsingin, Turun ja Oulun seudulla ja tavoitteena on että sopimukset solmitaan selonteon valmistumisen jälkeen. Tampereen seudulla sopimus on olemassa kaudelle 2011–2012. Hallitusohjelmassa **MAL-aiesopimusmenettelyn edistäminen** nähdään tärkeänä sekä sen mahdollinen laajentaminen muille kaupunkiseuduille toivottavana. ELYlle, maakuntaliitoille ja kuntayhtymille etsitään luonteva rooli valtion ja kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamistyössä. MAL-aiesopimusten näkökulmaa on jatkossa tarve laajentaa integroimalla mukaan myös palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän suunnittelu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti (MALPE). MALPE-ajattelulle luodaan pohjaa Lahden pilotissa, joka koskee väyläkäytävää Lahden keskustassa. Tavoitteena on syventää kunnan, valtion ja yksityisen sektorin yhteistyötä kaupunkikeskustan suunnittelussa, toteuttamisessa ja rahoituksessa, ja saada aikaan yhteinen strateginen näkemys ja kokonaistaloudellinen, kestävän kehityksen mukainen kaupunkirakenteellinen ratkaisu nykyistä nopeammin. Konkreettisia tuloksia Lahden pilotista voidaan odottaa 2–3 vuoden päästä.

Sopimuksissa neuvotellaan liikennettä koskien sekä liikennepalveluista (esim. suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuen käyttö) että liikenneinfrastruktuuriin liittyvistä toiminnoista. Sopimuskausi on alustavasti 2012–2015, minkä lisäksi linjataan alustavasti seuraavan kauden toimia. Liikennejärjestelmän osalta tavoitteena on erityisesti maankäytön ja liikenteen toimien yhteensovittaminen ja kestävien (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) liikennemuotojen edistäminen. Aiesopimusmenettelyllä tuetaan seudulla tehtävän liikennejärjestelmätyön tuloksellisuutta. MAL-aiesopimusmenettelyn laajentaminen muille kaupunkiseuduille on hyvä pitää tulevaisuuden optiona. Tällä hallituskaudella muiden suurten (pois luettuina Helsinki, Turku, Tampere, Oulu) ja keskisuurten kaupunkiseutujen MAL-yhteensovituksista voidaan tarvittaessa käsitellä osana valmisteilla olevia hallitusohjelman mukaisia kasvusopimuksia.

Valtion mukana olo kaupunkiseutujen MAL-aiesopimuksissa varmistaa kaupunkiseutujen kehittämisen kytkeytymisen valtakunnallisiin maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistavoitteisiin. Tavoitteena on kokonaisvaltaiset, linjakkaat ratkaisut ja parhaiden käytäntöjen hyödyntäminen jatkuvassa kehitystyössä. MAL-aiesopimukset edellyttävät myös valtion rahoitusta, mutta alueen kuntien on vastavuoroisesti sitouduttava kehittämään maankäyttöään ja asumista sovitun mukaisesti. MAL-sopimusten sitovuutta on tarve parantaa. Aiesopimusten edellytys on kokonaisvaltainen yhdessä tehty suunnittelutyö maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelurakenteen ja elinkeinojen toimintaedellytysten luomisessa.

Myös suurista hankkeista tehdään Liikenneviraston ja muiden osapuolten kanssa hankekohtaiset aiesopimukset, joissa määritetään alustavasti hankkeen sisältö, rahoitus ja molempien osapuolten vastuut suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja käytöstä. Helsingin seudun joukkoliikenne on perinteisesti tukeutunut raideliikenteeseen ja sen eri muotoihin. Raideliikenteen eri muodot ovat tarkastelussa myös Turun ja Tampereen seu-

duilla ja valtion osallistuminen raideliikennejärjestelmien tarvemäärittelyyn, suunnitteluun ja toteutukseen on syytä täsmentää pitkän aikavälin jatkosuunnittelun selkeyttämiseksi. Uudet raideliikennehankkeet tulevat Turun ja Tampereen seudulla ajankohtaisiksi kuluvan vuosikymmenen puolivälissä. Hallitus on valmis sitoutumaan jo tällä hallituskaudella aiesopimuksen tekemiseen valtion osallistumisesta kaupunkiseutujen raideliikennehankkeiden rahoitukseen. Sekä lähi- että kaukoliikennettä palvelevan Písararadan osalta valtion ja kunnan kustannusjako sovitaan erikseen.

Seuraavalla hallituskaudella kaupunkiseutujen pienten liikenneinfrastruktuuritoimien rahoitusta jatketaan neljällä suurella kaupunkiseudulla ja laajennetaan muille keskisuurille kaupunkiseuduille (valtion osuus Helsingin seutu yhteensä 20 milj. euroa/vuosi, muut kaupunkiseudut yhteensä 15–20 milj. euroa/vuosi). Kaupunkiseuduilla eri toimijoiden yhteistyönä valmistellaan MAL-infrastruktuurihankkeiden ohjelma osana alueellista liikennejärjestelmätyötä ja MAL-aiesopimusten jatkovalmistelua.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 48) Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla MAL-aiesopimusten sitovuutta parannetaan ja vahvistetaan niissä palvelurakenteiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten huomioon ottamista. Suurilta kaupunkiseuduilta saatavien kokemusten pohjalta arvioidaan edellytyksiä laajentaa aiesopimuskäytäntöä muille kasvaville kaupunkiseuduille. Toimintamallia liikennehankkeiden ohjelmoinnissa ja rahoitusjärjestelyissä kehitetään.**
- 49) MAL-aiesopimusmenettelyn edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon kehittämistoimia tällä hallituskaudella 30 milj. euroa edellyttäen, että kunnat rahoittavat toimia samalla osuudella. Rahoitus on yhteensä 60 milj. euroa, josta Helsingin seudulle 30 milj. euroa sekä Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduille kullekin 10 milj. euroa. Toimenpiteet suunnataan niin, että ne parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.**
- 50) Joukkoliikenteen suurten kaupunkien tuki kytketään aiesopimuksissa sovittaviin, joukkoliikennettä edistäviin toimiin. Myös liikenteen hallinnan yhteisistä seudullisista toimintamalleista ja työkaluista sekä liityntäpysäköinnin järjestämisestä sovitaan osana aiesopimuksia. Kunnat sitoutuvat omalta osaltaan sovittuihin maankäytön ja asumisen ratkaisuihin.**
- 51) Valtio on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen (Helsingin, Turun ja Tampereen seudut) raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on, että kaupunkiratahankkeet toteutetaan 50–50-periaatteella valtion ja kuntien kesken. Valtio avustaa metron ja kaupunkiraitioteiden rakentamista 30 prosentin osuudella. Hankkeiden rahoitusosuudet päätetään kuitenkin tapauskohtaisesti erikseen riippuen muun muassa hankkeen kustannuksista, laajuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta sekä kohteiden omistussuhteista. Valtio edellyttää rahoituksensa vastapainoksi, että valtio ja kunnat sopivat yhdessä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä alueella. Suurten kaupunkien raideliikenneinvestointeihin tulee aina sisällyttää liityntäliikenteen järjestelyt.**

9.2 Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto

Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä ja toimivalle liikennejärjestelmälle. Lentoliikenne on pitkillä välimatkoilla nopea ja tehokas liikenne-
muoto ihmisten ja tavaroiden kuljetukseen globaalissa maailmassa. Toimivat lentoyhteydet edistävät alueiden vetovoimaa.

Lentoliikenne on noussut logistisesti Suomen kannalta yhä merkittävämpään asemaan. Vaikka lentorahdin määrällinen osuus on vielä suhteellisen pieni, sen osuus kuljetusten arvosta on merkittävästi suurempi. Lentoliikenteen oleellinen merkitys ei ole kuitenkaan itse tavarankuljetuksessa, vaan toiminnoissa, jotka mahdollistavat suomalaisen tuotannon ja tarjoamien palveluiden kysynnän: markkinoinnissa, myynnissä ja kaikessa muussa yhteydenpidossa, jonka tarve on entisestään kasvanut. Tässä roolissa lentoliikenteelle ei ole vaihtoehtoa.

Lentoliikenteen riittävä palvelutaso on katsottu tarpeelliseksi turvata verkostoperiaatteella. Finavian 25 lentoasemaa sekä Seinäjoen ja Mikkelin lentoasemat tarjoavat väestömäärään ja maan kokoon nähden tiheän verkon. Lentoyhteyksien tarjonta on toistaiseksi ollut varsin kattavaa. Tiheän lentoasemaverkoston säilymisessä on haasteita. Liikennevirrat ovat ohuita, monien reittien kannattavuus on huono ja suuri osa lentoasemista on itsenäisesti tarkasteltuna tappiollisia. Osalla lentoreittejä ei ole kilpailua. Kotimaan lentoliikenteen tarjonta on tiettyjen lentoasemien osalta murroksessa. Kotimaan liikenteen kamppaillessa kannattavuuden rajamailla on markkinoille tulleet halpalentoyhtiöt avanneet suoria kansainvälisiä yhteyksiä maakuntakentiltä.

Lentoliikenne on osa liikennejärjestelmää ja joukkoliikennepalveluja, vaikka sitä on Suomessa perinteisesti pidetty kaikilla tavoin erillisenä toiminta-alueenaan. Liikennepoliittisesta näkökulmasta lentoasemaverkoston laajuutta ja palvelutasoa tulee arvioida osana muuta liikenneinfrastruktuurin ja liikennepalvelujen kokonaisuutta. Lentoasemaverkoston tarkastelussa on otettava huomioon myös yhteydet lentoasemilta kaupunkikeskukseen ja kuntien sitoutuminen julkisen joukkoliikennepalvelun tarjoamiseen.

Tällä hetkellä Suomessa on enemmän yhtiöitä ja reittitarjontaa kuin koskaan aiemmin. Helsinki-Vantaan lentoaseman kattavat kansainväliset kaukolentoyhteydet tuovat Suomeen runsaasti sekä kauttakulkumatkustajia että turisteja. Kansainvälisten reittien tarjonta suoraan Eurooppaan on kasvanut useilta Suomen lentoasemilta. Lentoasemaverkoston rooli tulee markkinakehityksen myötä muuttumaan. Kotimaan liikenne väheni vuosina 2008–2010, mutta palasi 2000-luvun keskimääräiselle tasolle 5,5 miljoonaa matkustajaa vuonna 2011. Kotimaan lentojen kysyntään heijastuvat suorat lennot ulkomaille sekä osittainen kotimaan lentomatkojen korvautuminen auto- ja junamatkoilla. Se, mitkä lentoasemat pääsevät osallisiksi kasvusta ja mitkä jäävät paitsi, riippuu kilpailutilanteesta ja suuresti myös eri toimijoiden aktiivisuudesta.

Ilmaliikenteen hallinta perustuu Euroopassa kansallisen ilmatilan riippumattomuuteen ja sitä hallitsevat kansallisten palveluntarjoajien monopolit. Euroopan ilmatila on hyvin hajanainen. Vuonna 2008 hyväksyttiin toinen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva lainsäädäntöpaketti, jolla jäsenvaltioille asetettiin velvoite perustaa toiminnallinen ilmatilalohko¹⁴ kolmen vuoden kuluessa asetuksen voimaan tulosta eli joulukuuhun 2012 mennessä. Toiminnallisella ilmatilan loholla tarkoitetaan operatiivisiin vaatimuksiin perustuvaa ilmatilan lohkoa, joka on perustettu valtioiden rajoista riippumatta ja jossa lennonvarmistuspalvelujen ja niihin liittyvien toimintojen tarjonta on suoritus pohjaista ja optimoitu, jotta jokaisella toiminnallisella ilmatilan loholla voitaisiin aloittaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tiiviimpi yhteistyö tai, silloin kun se on tarkoituksenmukaista, käyttää yhtä tarjoajaa. Suomi on mukana pohjoiseurooppalaisessa toiminnallisessa ilma-

¹⁴ FAB, Functional Airspace Block

tilan lohkoissa (NEFAB) yhdessä Latvian, Viron ja Norjan kanssa. Lohko perustetaan valtioiden välisellä sopimuksella, joka on tarkoitus allekirjoittaa kevään 2012 aikana. Lohkon toiminta on tarkoitus käynnistää joulukuun 2012 alkuun mennessä.

NEFAB-hankkeen tarkoituksena on lisätä lentoliikenteen tehokkuutta, parantaa turvallisuutta ja vähentää polttoaineen kulutusta ja samalla myös hiilidioksidipäästöjä. Tutkimusten mukaan NEFAB tuo siinä mukana oleville maille vähintään 340 milj. euron hyödyt vuosina 2012–2025. Hyödyt kohdistuvat ensisijaisesti lentoliikenteelle ja ympäristölle. Lentomatkustajille NEFABin perustamisen on tarkoitus näkyä muun muassa lentoliikenteen täsmällisyyden parantumisena sekä matka-aikojen lyhentymisenä.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 52) Laaditaan lentoliikenteen strategia, jossa selvitetään lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä sekä arvioidaan, erityisesti liikennepolitiikan näkökulmasta ja alueiden saavutettavuuden lähtökohdista, Suomen lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaisuutta sekä valtion asemaa lentoliikennepalvelujen järjestämisessä. Lisäksi sovitaan lentoliikenteen tavoitteista muuttuneessa toimintaympäristössä ottaen huomioon joukkoliikennepalveluiden ja liikennejärjestelmän kokonaisuus.**

9.3 Venäjän liikenteen kasvunäkymät ja infrastruktuuri

Venäläisten ostovoiman kasvu ja kaupan ja palvelujen nopea kehittyminen on tehnyt siitä houkuttelevan markkinan, jossa monet suomalaiset yritykset ovat menestyneet hyvin. Kauppakumppanuus Venäjän kanssa on tarjonnut merkittävät kasvumahdollisuudet suomalaiselle teollisuudelle ja logistiikkayrityksille. Transitovienti on hitaasti käynnistymässä uudelleen vuoden 2009 talouskriisin jälkeen ja vuonna 2011 sen arvo kasvoi 22 prosenttia. Transiton määrä nousi 5 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen.

Venäjän poliittinen ja taloudellinen kehitys tulevat suoraan vaikuttamaan maiden välisiin kauppasuhteisiin, kuljetuksiin ja transitoon. Venäjän omien satamien osalta ongelmana ovat kapasiteetin puute ja huonot maaliikenneyhteydet. Suomen arvion mukaan tavaraliikenne tulee edelleenkin jatkumaan myös Suomen satamien kautta. Suomen reitin kilpailuetuja ovat turvallisuus, varastointi- ja lisäarvopalvelujen saatavuus sekä toimitusajan ennustettavuus.

Pitkä, 18 vuotta kestänyt neuvotteluprosessi Venäjän jäsenyydestä Maailman kauppajärjestö WTO:ssa saatiin päätökseen joulukuussa 2011. Venäjän jäsenyys astunee voimaan kesällä 2012. Suomelle Venäjän WTO-jäsenyydellä on merkitystä erityisesti yleisenä tullitason laskemisena sekä mm. rautatiekuljetusten tuontitavaroiden maksujen laskemisena samalle tasolle Venäjän sisäisten maksujen kanssa.

Venäjän WTO-jäsenyyspäätöksen myötä tuli 1.1.2012 voimaan myös Venäjän ja EU:n välinen sopimus Siperian ylilentomaksuja koskevan järjestelmän uudistamisesta. Sopimuksen tavoitteena on asteittain luopua Venäjän perimistä huomattavista ylilentomaksuista. Ylilentomaksujen normalisoinnilla on merkitystä Finnairille, joka on maksanut Suomen ja Venäjän välisistä yhteyksistä ja Siperian ylilentomaksuista Aeroflotille vuosittain useita kymmeniä miljoonia.

Pietarin ja Suomen lähialueiden matkailu Suomeen on kääntynyt talouskriisin jälkeen ennätyskasvuun ja vuonna 2011 maiden välisen rajan ylitti 10,6 miljoonaa matkustajaa. EU ja Venäjä asettivat vuonna 2003 viisumivapauden yhteiseksi pitkän tähtäimen tavoit-

teeksi. Vuonna 2011 osapuolet sopivat yhteisistä viisumiaskelmerkeistä eli viisumivapaudelle asetettavista ehdoista, jotka tulee panna toimeen, ennen kuin voidaan tehdä päätös viisumivapausneuvottelujen aloittamisesta. Rajavartiolaitoksen arvioiden mukaan rajanylittäjien määrän kaksinkertaistuu eli noin 20 miljoonaan rajanylittäjään jo ilman viisumivapauttakin. Venäjän mahdollinen viisumivapaus kasvattaa määriä vielä tätäkin enemmän.

Maantieliikenteen rajanylityspaikkojen kehittämistarpeet liittyvät lähinnä neljään eteläisimpään kansainväliseen rajanylityspaikkaan (Vaalimaa, Nuijamaa, Imatra ja Niirala), joiden kautta kulkee yli 90 prosenttia itärajan henkilö- ja tavaraliikenteestä. Tämän hetken arvio on, että henkilöliikenteen kasvun arvioidaan vilkkaimmilla rajanylityspaikoilla olevan jatkossa 8–10 prosenttia vuositasona. Rajan ylittävän tavaraliikenteen arvioidaan kasvavan jatkossakin. Tavaraliikenteen osalta vuoden 2008 huipputaso on arvioitu saatutettavan lähivuosina.

Suomen ja Venäjän välistä rajaliikennettä ja rajaväyliä on kehitettävä sekä huomioitava tulevat tarpeet myös viranomaisresursseissa. Suomen tieverkostoa ja yhteyksiä rajalta suuriin kasvukeskuksiin ja kansainvälisille lentokentille on parannettava. Rajanylityspaikoille johtavat tiet on kunnostettava vastaamaan liikennemääriä ja kansainvälisen liikenteen vaatimuksia. Rajanylityspaikkojen varustelua on parannettava; painopisteitä ovat Vaalimaan rajanylityspaikan henkilö- ja tavaraliikenteen eriyttämisen jälkeen erityisesti Imatran maantieraja-aseman laajentaminen sekä Nuijamaan vuonna 2006 avatun uuden raja-aseman laajentaminen.

Suomen ja Venäjän välisestä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä neuvotellaan uusi yhdysliikennesopimus Venäjän kanssa, ja sopimus valmistuu vuosina 2013–2014. Uudessa sopimuksessa kaikki rautatierajanylityspaikat avataan kaikelle tavaraliikenteelle. Imatrankosken rautatietavaraliikenteen kansainvälistämisestä ei ole rajaviranomaisen puolelta tehty vielä lopullista päätöstä. Suomen puolen viranomaiset (Tulli/Rajavartiolaitos) ovat ilmoittaneet valmiutensa rajanylityspaikan kansainvälistämiseen. Venäjän puolella vaaditaan rajanylityspaikan järjestelyjä, varusteita ja laitteita ennen kuin Venäjän rajaviranomaiset voivat antaa luvan kansainvälistämiselle. Ulkomaankaupan kuljetusten suuntaaminen Imatrankosken rajanylityspaikan kautta edellyttää Suomen puolella investointeja rataverkkoon Luumäeltä Imatralle. Kapasiteetin lisääminen on välttämätöntä, jotta Venäjän kasvu kyetään hyödyntämään. Kansainvälinen rautateiden henkilöliikenne on kasvanut nopean junayhteyden ja parantuneen palvelutason myötä. Tavaraliikenteen mahdollisesti siirtyessä Imatrankosken reitille tulee myös henkilöliikenteen tarpeet tarkastella Luumäeltä Vainikkalaan. Kapasiteetin nostaminen Vainikkalan kautta kulkevalla rataosuudella mahdollistaa suosituksen nopeajunaliikenteen lisäämisen.

Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamista koskeva pöytäkirja allekirjoitettiin Moskovassa syyskuussa 2011. Pöytäkirjalla pyritään poistamaan Suomen ja Venäjän välisen lentoliikenteen kilpailun rajoitteita sekä saattaa lentoyhtiöiden välinen yhteistyö vastaamaan yleisesti kansainvälisessä lentoliikenteessä sovellettavia käytäntöjä. Hallituksen esitys pöytäkirjan voimaansaattamiseksi annetaan eduskunnalle maaliskuussa 2012. Pöytäkirjan voimaantulo voi parhaimmillaan lisätä lentoyhtiöiden välistä kilpailua ja sitä myötä monipuolistaa lentoyhteyksiä sekä alentaa lentolippujen hintoja myös lentoyhtiöiden suorittamien maksujen normalisoitumisen seurauksena.

Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 53) Huomioidaan Venäjältä ja Venäjälle kulkevan liikenteen kasvu ja varmistetaan rajaylityspaikkojen tulli- ja rajajärjestelyjen ja raja-asemille johtavien liikenneväylien kapasiteetti ja toimivuus. Varaudutaan Imatrankosken raja-aseman avaamiseen rautateiden kansainväliselle tavaraliikenteelle ja toteutetaan tarvittavat investoinnit. Huolehditaan Suomen EU-edunvalvonnasta suhteessa Venäjään. Suomen ja Venäjän välistä viranomaisyhteistyötä kehitetään molemmin puolin rajaa ja kaikilla mahdollisilla tasoilla.**

9.4 Euroopan laajuiset liikenneverkot

Euroopan laajuisilla liikenneverkoilla on tärkeä rooli turvata Euroopan kestävä liikenne, kilpailukyky ja sen kansalaisten hyvinvointi, sekä taata tavaroiden ja matkustajien liikuvuus. Euroopan komissio antoi lokakuussa 2011 ehdotuksensa Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan politiikan uudistamiseksi sekä uudeksi TEN-T-liikenneverkoksi. Komission antaman ehdotuksen merkittävin uudistus on TEN-T-verkon kaksitasoisuus. Uusi TEN-T-verkko tulee muodostumaan kattavasta verkosta ja ydinverkosta. Ydinverkko käsittää liikenneverkon strategisesti merkittävimmät osat ja muodostaa Euroopan liikenteellisen selkärangan. Ehdotuksen mukaan ydinverkon tulee olla valmis vuoteen 2030 mennessä ja kattavan verkon vuoteen 2050 mennessä.

Ehdotuksen mukaan Suomen ydinverkkoon kuuluvat aiemmat prioriteettihankeet Pohjolan kolmio, Merten moottoritiet ja Rail Baltica. Pohjolan kolmio tarkoittaa Suomesa E18-tietä ja ratayhteyttä Turusta Vainikkalaan. Merten moottoritiet on TEN-T-verkon merellinen ulottuvuus. Itämeren moottoritie yhdistää Itämeren EU-jäsenvaltiot Keski- ja Länsi-Eurooppaan. Rail Baltica muodostaa liikennekäytävän Helsingistä Tallinnaan ja Baltian maiden kautta Varsovaan. Uutena prioriteettiyhteytenä Suomeen lisättiin Botnian käytävä. Pohjanlahden kiertävään Botnian käytävään kuuluu Suomen puolella päärata Helsingistä Tornioon ja valtatie 4 Helsinki–Jyväskylä–Kemi.

Jäsenvaltioille uudet suuntaviivat tarkoittavat entistä tiukempia teknisiä vaatimuksia liikenneverkon toteuttamiseksi. Tavoitteena on saattaa suuntaviivoja koskevat uudistukset voimaan vuoden 2013 jälkeen. TEN-T-ydinverkon ensimmäinen täytäntöönpanovaihe on vuosina 2014–2020. Suomen tulee varautua kehittämään ydinverkon osat vaatimusten edellyttämään tasoon vuoden 2030 loppuun mennessä. Suomen on mahdollista hakea TEN-T-tukea ydinverkon rautatie- ja merten moottoritie -hankkeille vuosina 2014–2020, mikäli komission ehdottama uusi Verkkojen Eurooppa -rahoitusinstrumentti hyväksytään ja otetaan käyttöön. Tiehankkeille ei kuitenkaan olla osoittamassa tukea rahoitusvälineen kautta, vaan se jää kansallisen rahoituksen varaan. Myös kattavan verkon rahoittamisesta vastaavat suurelta osin jäsenvaltiot itse.

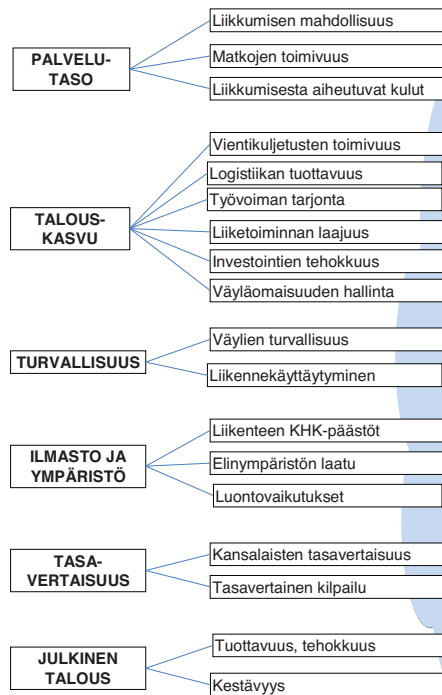
Valtioneuvoston linjaukset ja keskeiset toimenpiteet:

- 54) Varaudutaan kehittämään TEN-T-ydinverkon osat vaatimusten edellyttämään tasoon vuoden 2030 loppuun mennessä.**

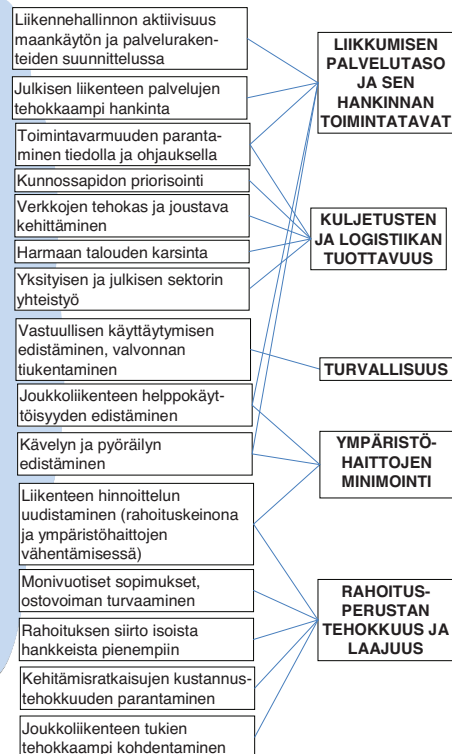
10. Vaikutusarviointi

Liikennepolitiikka sisältää laajemmasta yhteiskunnallisesta tavoitteistosta johdettuja tavoitealueita ja näkökulmia, joiden määrittelyn taso ja mitattavuus vaihtelevat. Tämän selonteon vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointiin muodostettiin viitekehys yhdistelmällä aineksia selonteossa kuvatuista liikenteen visiosta ja tulevaisuuden haasteista sekä kotimaisista ja kansainvälisistä referensseistä. Tunnistettiin kuusi perimmäistä tavoitealuetta: (1) palvelutaso, (2) talouskasvu, (3) turvallisuus, (4) ilmasto ja ympäristö, (5) tasavertaisuus sekä (6) julkinen talous, jotka jakautuvat täsmällisemmiksi keinotavoiteiksi ja kytkeytyvät edelleen selonteon linjauksiin ja toimenpidekokonaisuuksiin. Selonteon vaikutusten arvioinnissa on analysoitu millaisia vaikutuksia linjauksista seuraa ja kuinka linjaukset vaikutusten näkökulmasta edistävät asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi on arvioitu sitä, onko linjauksilla tavoitteiden suunnasta poikkeavia myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia.

TAVOITEALUEET



KESKEISET LINJAUKSET



Kuva 4. Liikennepolitiikan vaikutusten ja vaikuttavuuden arvioinnin viitekehys

Palvelutaso. Selonteossa linjataan, että kansalaisten palvelutasotarpeet ja -kokemukset otetaan jatkossa entistä vahvemmin suunnittelun ja päätöksenteon lähtökohdaksi. Linjaus vaikuttaa hallituskaudella liikennealan suunnittelun sekä tutkimus- ja kehittämistoiminnan sisältöön. Hallinnonalojen välisiä silloja yritetään murtaa, toimijaverkostoja ra-

kentaa ja toimintoja tuoda ainakin osittain entistä enemmän paikalliselle tasolle. Konkreettisten tulosten realisoituminen vie kuitenkin aikaa.

Hallituskaudelle esitetyn liikenneverkon kehittämisohjelman (liite 1) pääasiallisena tavoitteena on lisätä väyläkapasiteettia sekä parantaa liikkumisen ja kuljettamisen täsmällisyyttä ja kustannustehokkuutta. Lisäksi tavoitellaan turvallisuuden paranemista, mutta ympäristövaikutukset jäänevät pieniksi.

Henkilöliikenteen matkojen tärkeitä palvelutasotekijöitä ovat matka-aika ja sen ennakoitavuus sekä liikenneinformaation saatavuus. Kehittämisohjelman hankkeista merkittävimmät vaikutukset näihin tekijöihin saadaan Helsingin seudun suurien liikennemääriä palvelevilla hankkeilla (Mt 101 Kehä I ja E18 Kehä III, Helsinki–Riihimäki-rataosa ja Helsingin ratapiha), jotka lisäävät liikenteen toimivuutta, täsmällisyyttä ja turvallisuutta. Erityisesti ratahankkeilla on positiivisia vaikutuksia matka-aikaan ja sen ennakoitavuuteen laajalla alueella Suomessa, sillä merkittävä osa matkaketjuista ulottuu Helsingin seudulle ja raideliikenteen toimivuus Helsingin seudulla vaikuttaa järjestelmän toimivuuteen koko maassa. Pääteiden päivittäinen liikennöitävyys säilyy hyvällä tasolla, ja palvelutasoa kehitetään sekä isoin että pienin investoinnein maan eri osissa.

Linjauksen panostamisesta kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen vaikuttaa arjen liikkumisen palvelutasoon. Lähivuosina joukkoliikenteen kehittämisessä keskitytään lippu- ja informaatiojärjestelmiin. Seuraavien hallituskausien aikana painotus alkaa näkyä raideliikenteen palvelutason kehittymisenä. Kaupunkien välisessä joukkoliikenteessä liikennepalvelut ja niiden hinnoittelu monipuolistuvat ja peruspalvelutaso turvataan. Rautatieliikenteessä häiriöt vähenevät tai ainakin niiden hoitaminen tehostuu. Lippu- ja informaatiojärjestelmien yhdenmukaistuminen parantaa järjestelmän hallittavuutta kokonaisuutena. Toisaalta kilpailun avautuminen lisää toimijoiden määrää, mikä voi vaikeuttaa yhtenäisyyden kehittymistä. Autoliikenteen tarpeisiin vastaamaan liikenteen ohjausta ja informaatiopalveluja kehittämällä.

Linjauksen verojen ja maksujen vahvemman liikennepoliittisesta ohjaavuudesta tavoittelee vaikutuksia kansalaisten liikkumisvalintoihin. Hinnoittelumuutosten tavoitteiden valossa on ilmeistä, että autoilun hinta nousee kasvattaen kotitalouksien liikennemenoja. Näin tapahtuu liikennepoliittikan linjauksista riippumatta, kun julkistalouden tasapainotuksen takia vähennetään tieliikenteeseen kohdistuvia tukia ja nostetaan veroja. Vaikutuksen suuruutta ja alueellista kohdentumista ei voi vielä ennakoida.

Taloukasvu. Pääväylien palvelutason parantaminen vaikuttaa etenkin kuljetusvaltaisen yritystoiminnan tuottavuuteen parantamalla yhden tuotannontekijän (infrastruktuuri) laatua. Alempiasteisen tiestön ylläpitoon ja pieniin investointeihin jää vähemmän rahoitusta ja siellä palvelutaso voi paikoin heiketä. Taloukasvun kannalta merkityksellisimpiä ovat vientikuljetuksiin kohdistuvat palvelutason parannukset. Jäänmurron palvelutason säilyttämiseen tähtäävä strategia ja murtajahankinta ovat vientikuljetuksille tärkeitä.

Liikenneverkon kehittämisohjelmalla tavoitellaan ulkomaankaupan kuljetusketjujen sekä pitkien kotimaan runkokuljetusten palvelutason parantumista tärkeillä kuljetusreiteillä. Hyvä palvelutaso pääväylillä tukee taloukasvua ja alueiden kilpailukykyä. Täsmällisyyttä edistää erityisesti E18-tien kehittäminen (Kehä III, Hamina–Vaalimaa, Vaalimaan rekka-liikenteen odotusalue), mutta myös muut pääväylähankkeet. Rata- ja vesiväylähankkeet (mm. Rauman meriväylä, Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-ratayhteys sekä Riihimäen kolmioraide) parantavat kuljetusten kustannustehokkuutta.

Kaupunkiseuduilla liikenteen palvelutason parantaminen vaikuttaa saavutettavuuteen ja siten parantaa toisen tuotannontekijän (työvoima) saatavuutta. Linjaukset kehittää rakentamis-, kunnossapito-, liikennöinti- ja liikenteen palvelujen hankintaa innovatiivisuuteen ja tuottavuuteen kannustaen ovat elinkeinoelämälle myönteisiä, kuten myös uusien

liiketoimintamahdollisuuksien avaaminen muun muassa älyliikenteen palveluissa ja väyläinvestointien yhteydessä. Yritykset myös osallistuvat enenevässä määrin liikenneinvestointien suunnitteluun ja rahoittamiseen erilaisten uusien sopimusmallien yleistyessä. Onnistuessaan nämä linjaukset kasvattavat elinkeinotoiminnan liikevaihtoa, parantavat tuottavuutta ja kasvattavat talouden arvonlisää. Vaikutuksen suuruus ei ole arvioitavissa vielä.

Suurena linjana talouskasvulle on eduksi se, että liikennepolitiikassa haetaan parempaa tuottavuutta kohdistamalla suhteellisesti enemmän rahoitusta tarpeen eli kysynnän mukaan kaupunkiseuduille ja ydinverkolle. Julkisen sektorin tuottavuuden paraneminen pienentää paineita lisätä verotusta, joka sellaisenaan pääsääntöisesti heikentää elinkeinotoiminnan edellytyksiä. Vero- ja maksujärjestelmän uudistamisella on vaikutuksia myös elinkeinoelämään. Vaikutuksen luonne ja määrä riippuu verotuksen muutoksen yksityiskohdista, muun muassa siitä, kuinka kohdellaan esimerkiksi tavarankuljetuksiin ja työvoiman liikkuvuuteen nykyisin kohdistuvia veroja ja tukia.

Selonteon linjaus rahoituksen painopisteen siirtämisestä verkkojen isoista kehittämissankkeista korvausinvestointeihin, ylläpitoon ja ylipäänsä laajemman kehittämissratkaisujen valikoiman käyttöön on talouskasvun kannalta oikeansuuntainen. Muutos tapahtuu hitaasti, ja siksi on tärkeää että tarve on tunnistettu ja ryhdytään toimiin.

Turvallisuus. Liikenneverkon kehittämissohjelmalla uusitaan ohjausjärjestelmiä tie-, meri- ja rautatieliikenteessä, mikä parantaa etenkin merenkulun turvallisuutta. Tieverkon hankkeet parantavat liikenneturvallisuutta monin paikoin. Selonteon linjauksissa puututaan lisäksi vastuuttomaan tieliikennekäyttäytymiseen ja päihteiden käyttöön liikenteessä muun muassa etsimällä uusia toimintatapoja tehostaa liikennevalvontaa, ottamalla käyttöön uusia raittiussvalvonnan menettelyjä sekä edistämällä liikennekasvatusta ja alkoholiongelmaisten hoito- ja tukitoimia. Valvonnan lisääminen ja nopeuksien alentaminen voivat vähentää nopeasti liikennekuolemia. Valistuksen vaikutukset realisoituvat pidemmällä aikavälillä asennemuutosten kautta.

Ilmasto ja ympäristö. Linjauksissa esitettyjen liikenteen maksu- ja verokäytäntöjen muutosten keskeisenä tavoitteena on vähentää liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää. Hinnoittelumuutoksilla on potentiaalia vähentää henkilöautoilua jopa viidenneksellä. Todellinen vaikutus riippuu luonnollisesti toteutettavien muutosten luonteesta sekä liikenteen verojen ja tukien kokonaisuudesta. Julkisten liikennepalvelujen ja julkisten hankintojen kohteiden (esim. kalusto) energiatehokkuuden parantuminen ei vaikuta kasvihuonekaasupäästöjen kokonaisuuteen merkittävästi lyhyellä aikavälillä mutta pidemmällä aikajänteellä se voi kannustaa vastaavanlaiseen toimintaan laajemmalti ja siten saada aikaan merkittäviäkin seurannaisvaikutuksia.

Liikenteen energiatehokkuutta parantamalla ja kasvihuonekaasujen määrää vähentämällä voidaan usein samanaikaisesti vaikuttaa positiivisesti myös muiden ympäristöhaittojen ilmenemiseen, kuten meluun, liikennelympäristön viihtyisyyteen ja ilmanlaatuun. Meriliikenteessä nopeuden sääntelyllä on erittäin merkittävä potentiaali kaikkien yhdisteiden päästöjen vähentämisessä. Toisaalta, merikuljetusten hidastuminen toisi haasteita vientiteollisuuden logistiikan tehokkuudelle.

Tasavertaisuus. Selonteossa puututaan liikennejärjestelmän tasavertaisuuteen aktiivisesti peruspalvelutason ja esteettömyyden kohdalla. Toisaalta selonteossa on myös tasavertaisuuden tavoitteiden kannalta kielteisiä linjauksia. Maan eri osien tasavertaisuutta ylläpidetään pyrkimällä turvaamaan perustasoiset kaukoliikenteen yhteydet. Alueellisen joukkoliikenteen palvelutaso toisaalta vaihtelee jatkossakin maan eri osissa. Tasavertaisuuteen on vaikutuksia myös sillä, kuinka liikenteen hinnoittelu muuttaa muun muassa haja-asutusalueiden asukkaisiin ja pienipalkkaisiin työssäkävijöihin nykyisin kohdistuvia veroja ja tukia.

Julkinen talous. Selonteon linjaukset tehokkuuden parantamiseksi puuttuvat liikenne-sektorin rahoituksen rakenteellisiin haasteisiin. Linjauksilla ensinnäkin pienennetään julkisten kulutusmenojen lisäyksen painetta kuljetuspalvelujen hankinnassa, mikä tehostaa joukkoliikenteen palvelutason ylläpitoa. Joukkoliikenteen rahoitusta ohjataan suhteellisesti enemmän kaupunkiseuduille, jossa vaikutus muun muassa käyttäjämäärien kasvuun on suurin. Toiseksi väylien palvelutason kehittämisessä haetaan parempaa tuottavuutta yhteistyöllä ja paremmalla suunnittelulla. Selontekoon liittyneiden kokeilujen perusteella voidaan päätellä, että etenkin pääteiden kehittämisessä uudenaikaisilla ratkaisulla on huomattava tehostamispotentiaali. Tehokkaampien ratkaisujen etsintä jatkuu etenkin hallituskaudella selonteossa osoitetuissa suunnittelukohteissa.

Kolmas liikennejärjestelmän rakenteellinen haaste on liikenteen päästöjen, ruuhkautumisen ja turvallisuusongelmien sekä toisaalta väylien korjausvelan kasvu. Selonteossa on useitakin tähän haasteeseen pureutuvia linjauksia, mutta potentiaalisesti vaikuttavin on verojen ja maksujen käyttäminen liikennepolitiikan välineenä. Liikenteen hinnoittelulla voidaan ohjata nykyisiä valintoja pitkällä aikavälillä kestävämpään suuntaan. Samalla hinnoittelun uudistuksilla on vaikutus julkisen talouden tuloihin: veron tai maksun korottaminen lisää välittömästi tuloja kyseisestä verosta mutta vastaavasti vähentää niitä kulutusmuutosten takia muusta verotuksesta.

Hallituskaudella aloitettavien yli 1,3 mrd. euron väyläinvestointien investointikulut kohdistuvat suoraan suunnittelu- ja rakennustöihin valittavien yritysten liikevaihtoon, arvonlisäykseen sekä työvoimapanokseen. Välittömän vaikutuksen lisäksi investoinnit synnyttävät toimitusketjun välituotepanoksia ja edelleen välillisiä kerrannaisvaikutuksia. Kaiken kaikkiaan hallituskaudella aloitettavat väyläinvestoinnit kasvattavat hyvin laajan yritysjoukon liikevaihtoa yhteensä noin 2,6 mrd. eurolla ja lisäävät työvoiman kysyntää 15 800 henkilötyövuodella. Investointikohteiden sijainnin perusteella kysyntä- ja työllisyysvaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin Uudenmaan (34 prosenttia), Kymenlaakson (20 prosenttia), Varsinais-Suomen (9 prosenttia) ja Etelä-Karjalan (7 prosenttia) maakuntiin. Vaikutukset kuitenkin vuotavat laajoille alueille riippuen hankkeisiin valikoitavista urakoitsijoista hankintaketjuineen.

Selonteon linjausten toteutumista seurataan hallituskauden kuluessa. Selonteon linjausten toteutumisen ohella liikennehallinto seuraa jatkuvasti liikennejärjestelmän tilan kehittymistä. Tämän selonteon tavoitteistolle voidaan osoittaa seuraavat keskeiset mittarit ja seurannan tietolähteet.

Taulukko 1. Selonteon tavoitteiston keskeiset mittarit

Liikenteen visiosta (2030) johdetut kysymykset	Seurannan mittarit	Seurannan tietolähteet
Palvelutaso Vastaako liikennejärjestelmän palvelutaso kansalaisten tarpeita?	Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin	Liikenneviraston kyselytutkimus
Talousskasvu - Antaako liikennejärjestelmä elinkeinoelämälle edellytykset globaalisti kilpailukykyiseen toimintaan? - Kompensoiko Suomen logistinen tehokkuus maantieteellistä asemaamme? - Onko liikennejärjestelmä toimintavarma ja ennakoitava?	Elinkeinoelämän tyytyväisyys liikennejärjestelmään Global Competitiveness Index - Suomen infrastruktuurin ranking osana kilpailukykyä Logistics Performance Index - arvosana Suomen logistiikan laadulle - Suomen logistiikan ranking Väylien kunnon seuranta - huonosta kunnosta johtuvat rajoitukset verkoilla Liikenteen täsmällisyyden seuranta - lähijunaliikenteen täsmällisyys - kaukojunaliikenteen täsmällisyys - jäänmurron odotusajat Päätieverkon matka-aikojen seuranta	Liikenneviraston kyselytutkimus World Economic Forum Maailmanpankki Liikennevirasto Liikennevirasto
Turvallisuus Onko liikkuminen ja liikenne turvallista?	Ilma-, meri- ja rautatieliikenteen vaaratilanteet Tieliikenneonnettomuustilastot - tieliikennekuolemien määrä - tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä Liikennekäyttäytymisen seuranta - alkoholitapaukset - ajonopeudet	Liikennevirasto Onnettomuustutkimuskeskus Tilastokeskus Liikenneturva
Ilmasto ja ympäristö - Onko liikenteen haitat minimoitu? - Onko elinympäristö viihtyisä ja puhdas?	Kotimaan tie-, rautatie-, vesi- ja ilmaliiikenteen päästöjen ja energiankulutuksen kehitys - liikenteen CO₂-päästöjen määrä Ajoneuvorekisteri - ensirekisteröityjen henkilö- ja pakettiautojen CO₂-päästöt Liikenteen meluselvitykset - liikenteen melulle altistuneiden määrä	VTT:n LIPASTO-malli Liikenteen turvallisuusvirasto Ympäristöministeriö
Tasavertaisuus Onko jokaisella kansalaisella mahdollisuus toimivaan arkeen?	Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin Julkisen liikenteen suoritetilasto - julkisen liikenteen tarjonta - matkakorvaukset	Liikenneviraston kyselytutkimus Liikennevirasto
Julkinen talous Onko resurssien käyttö tehokasta?	Resurssien käytön tehokkuus Liikenteen menot suhteessa panoksilla saataviin hyötyihin (joita kaikilla listatut mittarit kuvaavat)	LVM, asiantuntija-arvio

11. Lopuksi

Liikennepoliittisen selonteon valmistelu ajoittui aikaan, jota on leimannut yhä kasvava epävarmuus Euroopan yhtenäisen talouspolitiikan tulevaisuudesta. On käynyt selväksi, että taantumasta toipuminen ottaa aikansa ja edessä on pitkä hitaan kasvun aika. Samalla hallitus joutuu kantamaan vastuuta talouden pitkän aikavälin tasapainottamisesta, mikä edellyttää valtiontalouden kukkaron nyörien kiristämistä entisestään.

Kehysriihessä 22.3.2012 sovittiin valtiontalouden kehyksistä vuosille 2013–2016 sekä kehyskaudella käynnistettävistä liikennehankkeista. Liikenneverkkojen nykytilatarkastelun ja alueiden toimijoiden toiveiden perusteella lähivuosien kiireellisiä kehittämiskohteita tunnistettiin kahdeksan miljardin euron edestä. Tällä hallituskaudella keskitytään erityisesti vähäpäästöisyyttä, liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän kannalta tärkeiden kasvua edistävien hankkeiden toteuttamiseen. Taloutemme elvyttämiseksi on vienti saatava vetämään. Tämä määrittää myös liikennepoliitiikan suuntaa. Kaikkia toiveita ei pystytty täyttämään, mutta miljardin euron panostus liikenneväyliin vallitsevien talouspainoiden keskellä on merkittävä päätös, jolla tuetaan talouden ja työllisyyden myönteistä kehitystä ja alueiden kehittämistä.

Liikenneinvestointien ohella tältä selonteolta odotettiin uusia keinoja liikennejärjestelmän rahoittamiseksi. Liikenneverkon kipukohtien korjaamisen nopeuttamiseksi tai investointivolyymien kasvattamiseksi on apuun huudettu Infra Oy:tä tai yksityisiä sijoittajia. Liikennepoliittisen selonteon valmistelun yhteydessä tehdyssä tarkastelussa todettiin, että nykyistä talousarviorahoitusta on mahdollisuus joustavoittaa siten, että hankehallinta helpottuu ja hankkeiden yhteiskuntataloudellisesti tehokas läpivienti pystytään varmistamaan. Ovea ei uusien rahoitusjärjestelyjen käyttöönotolta suljettu, mutta niiden rooli tulee löytyä normaalin talousarviorahoituksen rinnalta, tukemassa sen tehokasta käyttöä.

Liikennejärjestelmälle myönnettävä rahoitus on aina kompromissi yhteiskunnan eri tarpeiden välillä. Suomen liikenneverkko on pystytty niukkenevista resursseista huolimatta pitämään kohtuullisessa kunnossa. Tämän vuosikymmenen lähestyessä loppuaan lienevät liikennesektorin rahoituksen lähtökohdat toisenlaiset kuin tällä hetkellä. EU:n liikennepoliitikassa pitkän aikavälin tavoitteena on soveltaa käyttömaksuja kaikkiin ajoneuvoihin koko liikenneverkossa. Suomessa liikenteen hinnoittelun pitkän aikavälin etenemissuunnitelmaa laaditaan Jorma Ollilan johdolla.

Hallitusohjelma painottaa liikennepoliitiikan kytkemistä kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, talouden, työllisyyden sekä alueiden kehittämisen kehukseen. Hyvänä kokeilualustana tälle toimii käynnissä oleva E18-kasvukäytävähanke, jossa liikennehankkeisiin haetaan uutta, arvon tuottamiseen tähtäävää näkökulmaa. Kestävässä käyttäjäkeskeisessä palveluyhteiskunnassa infrastruktuuria, liikkumista ja logistiikkaa lähestytään palveluna ja kasvun, kilpailukyvyn ja hyvinvoinnin lähteenä. Tässä ajattelussa väylästä kehitty joustava ja älykäs alusta, joka siihen kytkeytyvine palveluineen mahdollistaa innovaatioita ja kehittyvää liiketoimintaa ja siten tukee ympäröivän yhteiskunnan kestävästä kasvusta ja hyvinvointia. Tällä tiellä otetaan ensimmäisiä askeleita juuri nyt.

Liikennepoliitikalle on asetettu uudentyyppisiä odotuksia, jotka vaativat meitä laajentamaan katsantokantaamme. Asioiden tarkastelu sektoreittain ei enää riitä vaan tarvitaan koko yhteiskuntapolitiikan vaikuttavuuden parantamista. Selonteon valmistelun yhteydessä liikennepoliitiikan – ja laajemminkin yhteiskuntapolitiikan – vaikuttavuuden arvioinnin menettelyissä on tunnistettu perustavanlaatuisia kehittämistarpeita, joihin on aiheellista tarttua hallituskauden aikana. Menettelyjen määrätietoinen kehittäminen tukee poli-

tiikan pitkäjänteisyyttä ja tavoitteiston jatkuvuutta sekä mahdollistaa niin sisällöllisen kuin prosessuaalisen oppimisen.

Hidastuva talous- ja tuottavuuskasvu sekä väestön ikääntymisen aiheuttamat menopaineet edellyttävät Suomelta aiempaa tehokkaampaa julkista sektoria. Valtionhallinnon tehtävä on osaltaan kantaa vastuuta siitä, että yhteiskunta toimii taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristön kannalta kestävästi. Tuottavuuden kasvu ei enää tyypillisesti synny tekemällä enemmän vaan tekemällä asiat uudella tavalla, fiksummin kuin ennen. Hallintoon tarvitaan lisää uskallusta kyseenalaistaa nykyistä toimintaa ja toimintatapoja sekä innostusta luoda uusia ratkaisuja yhä monimutkaisempiin ja hallinnonalarajat ylittäviin ongelmiin. Hallintoa ei perinteisesti ole rakennettu innovoimaan vaan ylläpitämään vakautta ja olemassa olevia rakenteita. Roolin muutos on haasteellinen, mutta ei missään mielessä mahdoton. Liikennehallinnon uusi rooli innovaatioiden mahdollistajana ja tuottajana edellyttää piilossa olevan potentiaalin vapauttavaa toimintakulttuurin tavoitteellista kehittämistä. Tätä tulevaisuuden näkymää ja tahtotilaa on pyritty tässä selonteossa tuomaan esille.

Valtatien 6 palvelutasoa välillä Taavetti–Lappeenranta parannetaan. Yhteysvälin suunnitelmat uudelleenarvioidaan kustannustehokkaan, optimaalisen ja käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi. Ratkaisu ideoidaan avoimesti ja vuorovaikutuksessa käyttäjien ja elinkeinoelämän kanssa. Mikäli kevyemmällä suunnitteluratkaisulla saavutetaan kustannussäästöjä, voidaan ne kohdentaa valtatie 12 Lahti–Kouvola-yhteyksillä aloittamiseen.

Vt 8 Turku–Pori, 100 M€

Valtatien 8 palvelutasoa välillä Turku–Pori parannetaan. Yhteysvälin suunnitelmat uudelleenarvioidaan kustannustehokkaan, optimaalisen ja käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi. Ratkaisu ideoidaan avoimesti ja vuorovaikutuksessa käyttäjien ja elinkeinoelämän kanssa. Tavoitteena on parantaa koko yhteysvälin palvelutasoa, liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Osana hanketta pienennetään vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden ja -ottamoiden pilaantumisriskiä (Masku).

Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset, 85 M€

Radan vakavuuden osalta kunnostustarvetta löytyy lähes koko rataverkolta. Tässä hankkeessa korjataan roudan osalta kriittisimpiä kohteita, jotka tarkentuvat suunnittelussa.

Hankkeen tarkoituksena on parantaa junaliikenteen turvallisuutta, täsmällisyyttä ja varmistaa ratojen vakavuus sortumista vastaan. Uuden eurooppalaisen standardin mukaisen junakaluston kuormitus ratapenkereeseen kasvaa nykyisestä ja siksi radan vakavuus sortumista vastaan on heikentynyt osissa pehmeikköalueita alle hyväksyttävän varmuustason. Pehmeikköalueilla olevia ratoja korjataan muun muassa rakentamalla vastapenkereitä sekä stabiloimalla ja tekemällä teräsponttiseiniä radan viereen. Olemassa olevan radan pohjarakenteen uusimisella voidaan parantaa radan vakavuutta sekä samalla poistaa routimisen syy pohjamaassa.

Riihimäen kolmioraide, 10 M€

Hankkeessa rakennetaan Kouvolan suunnasta Tampereen suuntaan johtava noin 1,5 kilometrin pituinen ns. Riihimäen kolmioraide, joka mahdollistaa tavarajunien suoran ja joustavan liikennöinnin rataverkon vilkkaimpien järjestelyratapihojen välillä. Nykyään junat joudutaan kuitenkin ohjaamaan Riihimäen tavararatapihalle, koska niiden kulkusuunta vaihtuu. Hyötykustannussuhde on 1,1.

Hankkeella vähennetään junaliikkeiden määrää ja tehostetaan liikennöintiä. Kolmioraiden toteutuksen jälkeen ratapihojen investointitarve alenee.

Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-ratayhteyden parantaminen (sähköistys), 90 M€

Hanke sisältää rataosan Ylivieska–Iisalmi sähköistyksen, Iisalmen kolmioraiden rakentamisen ja liikennöinnin sujuvoittamiseksi tehtävät liikennepaikkajärjestelyt. Hyöty-kustannussuhde on 2,2.

Hankkeella voidaan lisätä radan välityskykyä siten, että Siilinjärven pasutekuljetukset ja Talvi-vaaran kaivoksen liikenne hoituvat ongelmitta. Liikennöintikustannukset pienenevät. Suurimmat säästöt tulevat Iisalmen kolmioraiden ja Iisalmi–Ylivieska-välin sähköistyksen avulla etenkin teollisuuden tuotteiden vientikuljetuksista. Ylivieska–Iisalmi-rataosan sähköistys vähentää junaliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Rauman meriväylä, 20 M€

Hanke käsittää Rauman nykyisen 10,0 metrin väylän syventämiseen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä väylän merkintään liittyvät turvalaitetyöt. Hankkeessa väylän syvyyttä kasvatetaan 11,0 metrin kulkusyvyyden vaatimusten mukaiseksi. Hyöty-kustannussuhde on 2,1.

Hanke parantaa paperin kaukoviennin, raaka-ainekuljetusten ja konttiliikenteen kuljetustaloutta.

Mt 101 Kehä I:n parantaminen, valtion osuus 35 M€

Kehä I (Länsiväylä–Itäväylä) on pääkaupunkiseudun pahimmin ruuhkautuva tie. Suurista liikennemääristä, 30 000–106 000 autoa vuorokaudessa, johtuen liikenne on erittäin häiriöherkkä. Kehä I:llä on päivittäin pitkiä seisovia jonoja ja tie on hyvin onnettomuusaltis.

Kehä I:n parantaminen sisältää useita kohteita. Kehä I:n toimivuuden kannalta kiireellisimpiä ovat: Kivikonttien eritasoliittymän rakentaminen, Kehä I lisäkaistojen toteutus välillä Espoon raja–Vihtintie (Mt 120) ja Hämeenlinnanväylän (Vt3) eritasoliittymän I-vaiheen ramppijärjestelyjen toteutus. Hankkeen kustannusarvio on 50 M€, josta valtion osuus on 35 M€.

Kehä I:n parantamisen kokonaishankkeeseen sisältyy myöhemmin toteutettavaksi jäävä Itäväylän eritasoliittymän rakentaminen. Koko hankkeen kustannusarvio on 175 M€.

Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen (Kyrölä–Jokela, Riihimäki), 150 M€

Hankkeessa rakennetaan Kyrölän ja Jokelan välille kaksi lisäraidetta sekä tehdään liikennepaikoilla välityskykyä lisääviä raidejärjestelyjä.

Koko hanke Helsinki–Riihimäki-kapasiteetin lisääminen sisältää lisäksi Hyvinkää–Riihimäki-välille yhden tavaraliikenteen raiteen rakentamisen. Lisäksi rakennetaan lisäraiteet Kytömaalta Kyrölään ja Purolasta Jokelaan sekä Keravan Lahden oikoradan suunnan tavaraliikenne- ja Keravalla. Koko hankkeen kustannusarvio on noin 350 M€. Hyötykustannussuhde on 1,0.

Junatarjonnan kehittämismahdollisuudet ja liikenteen sujuvuus häiriötilanteissa paranee. Lähi-liikenteen säännöllinen junatarjonta voidaan kasvattaa neljään junapariin tunnissa Helsingin ja Riihimäen välillä.

E18 Kehä III:n kehittäminen (Lentoasemantien eritasoliittymä, Lahdentie–Porvoonväylä välisen osuuden parantaminen), valtion osuus 110 M€

Kehä III:n varrella maankäyttö kasvaa voimakkaasti ja valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin sekä aamu- että iltapäivisin. Eritasoliittymien lyhyet liittymis- ja erkanemisrampit rajoittavat sujuvaa liittymistä ja poistumista Kehä III:lta. Linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat haittaavat liikenteen sujuvuutta.

Hankkeen ensisijaisesti toteutettaviin toimenpiteisiin sisältyy Lahdenväylän (Vt 4) ja Porvoonväylän (Vt 7) välisen osuuden parantaminen. Lahdentien ja Hakunilan eritasoliittymän välille toteutetaan kolmannet kaistat ja Porvoon väylän liittymään toteutetaan uusia rampeja niin, että vasemmalle kääntymiset ja liikennevalot Kehä III:lta poistuvat. Lentoasemantien eritasoliittymä Kehä III:lla parannetaan lisärampeilla. Lentoasemantien ja Tikkurilantien valo-ohjattu tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä. Bussirampeja ja pysäkkejä parannetaan. Kehä III:n ja Porvoon välille toteutetaan liikenteen hallintajärjestelmä. Toimenpiteiden kustannusarvio on 150 M€, josta valtion osuus on 110 M€. Hanke parantaa merkittävästi väylän kapasiteettia, ruuhka-ajan liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta.

Kehä III:n parantamistoimenpiteistä myöhemmin toteutettavaksi jää tieosuuden Vanhakartano–Lentoasemantie eritasoliittymien ramppi- ja joukkoliikennejärjestelyt ja melusuojaukset. Hankekokonaisuuden kustannusarvio on 290 M€. Hyötykustannussuhde on 2,5.

Raakapuuterminaalit, 40 M€

Hankkeessa tehdään pienehköjä investointeja nykyisiin raakapuun kuormauspaikkoihin (20 kpl). Lisäksi rakennetaan terminaleja, joista kiireellisimpiä ovat Kemijärven terminaalit ja Kontiomäen terminaalin laajennus ja Kiteen terminaalin raiteen jatkaminen.

Hanke on osa bioenergia ja raakapuukuljetusten kehittämistä, jossa raakapuuterminaalien kehittämisen lisäksi parannetaan tiekuljetusreittien kelirikko- ja heikkoja siltoja. Kokonais-hankkeen kustannusarvio 120 M€.

Vt 22 Oulu–Kajaani, 45 M€

Valtatie 22 levennetään Oulussa välillä Joutsentie–Iinatti nelikaistaiseksi, ja Iinatin eritasoliittymää täydennetään uusin rampein ja parannetaan Poikkimaantien, Oulunlahdentien, Heikkilänkankaan ja Madekosken liittymät. Valtatietä levennetään välillä Utajärvi–Vaala ja Vaala–Paltamo. Pikkaralan, Hyrkkään ja Kivesvaaran kohdille rakennetaan ohituskaistoja. Lisäksi tehdään liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä Oulun, Muhoksen, Utajärven, Vaalan ja Paltamon kohdilla sekä rakennetaan pohjaveden suojaus Vaalan kohdalle.

Autoliikenteen sujuvuus paranee etenkin Oulun kaupunkiseudulla ja säilyy muilla vilkasliikenteillä osuuksilla vähintään nykyisellä tasolla liikenteen kasvusta huolimatta. Valtatien ja liittymien liikenneturvallisuus paranee.

Vt 4 Rovaniemen kohta, 25 M€

Hankkeessa jatketaan 2-ajorataisen osuus Oijustielle asti sekä toteutetaan Oijustien ja Vierustien eritasoliittymät, melusuojauksia ja kevyenliikenteen järjestelyjä.

Hanke on osa Vt 4 Rovaniemen kohdan kehittämistä. Koko hankkeessa nykyistä nelikaistaista valtatietä on suunniteltu jatkettavaksi etelään ja liittymät koko osuudella muutettavaksi eritasoliittymiksi. Koko hankkeen kustannusarvio on 60 M€. Hyöty-kustannussuhde on 1,4. Valtatien ja siihen liittyvän katuverkon liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat.

MAL-hankekokonaisuudet (valtion osuus 30 M€, kunnat 30 M€)

Maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimusmenettelyn lähtökohtaisena tavoitteena on eheän, toimivan ja kilpailukykyisen kaupunkiseudun luominen. Kestävän yhdyskuntarakenteen edistämistä tukevat toimenpiteet on ensiarvoisen tärkeää kohdistaa alueilla, joissa muutokset ovat vaikuttavampia. Ohjelmaan sisältyy neljän suuren kaupunkiseudun kanssa laadittavissa MAL-aiesopimuksissa soveltuvat pienet maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen liittyvät toimenpiteet.

Rahoitus on yhteensä 60 M€, joka jaetaan seuraavasti: Helsingin seutu 30 M€ sekä Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseudut kukin 10 M€. Valtion osuus on 50 prosenttia ja kunnat sitoutuvat toimenpiteiden toteuttamiseen vastaavalla osuudella, kuten myös muihin maankäytön ja asumisen soveltuihin ratkaisuihin. Valtion osuus rahoitetaan perusväylänpidosta.

Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen, 90 M€

Suomen tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaus toimii 24/7 ja tapahtuu pääasiassa teknisten järjestelmien avulla. Tieliikenteessä kehittämisessä korostuvat häiriöiden ja tieliikenteen kokonaistilanteen hallinta, meriliikenteessä turvallisuus ja tietojenvaihto eri osapuolten kesken ja rautatieliikenteessä täsmällisyys ja ohjaustoiminnan tehostaminen.

Ohjausjärjestelmien uusimishanke koostuu tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien kehittämiseen liittyvistä tietojärjestelmäprojekteista sekä laite- ja palveluhankinnoista. Hanke on toteutettava kokonaisuutena, mutta voidaan toteuttaa vaiheittain. Hanke mahdollistaa liikenneverkon tehokkaamman hyödyntämisen ja parempien informaatiopalvelujen tarjoamisen yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

Hankkeen kustannusarvio on 90 M€, josta rautatieliikenteen osuus on 31 M€, tieliikenteen osuus 30 M€ ja meriliikenteen osuus 29 M€.

Helsingin ratapihan toiminnallinen parantaminen, 100 M€

Hanke sisältää uuden asetinlaitteen hankinnan ja ETCS-järjestelmän implementoinnin. Asetinlaitteella on vielä elinkaarta jäljellä, mutta uusimistyö kestää noin 10 vuotta ja se on aloitettava lähivuosina.

Toimenpiteillä vähennetään junaliikenteen häiriöitä Helsingin alueella.

Kaivosyhteysien kehittäminen ja elinkeinopoliittisesti tärkeät hankkeet

Hankkeista päätetään erikseen.

Luumäki–Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle (kustannusarvio 380 M€), suunnittelu, 10 M€

Rautatiekuljetukset Venäjältä Suomeen tulevat nykyään pääsääntöisesti Vainikkalan kautta. Suunnitelmissa on avata uusi kansainvälinen rajanylityspaikka Imatralle ja kehittää Imatran rajanylityspaikkaa myös muille kuljetuksille kuin ainoastaan raakapuulle. Venäjältä Suomeen tulevan liikenteen kulun painopiste siirtyisi Vainikkalasta Imatralle.

Rataosalle Luumäki–Imatra on tehtävä merkittäviä välityskykyä parantavia muutoksia, jotta radan sujuva liikennöinti voidaan varmistaa liikennemäärien kasvaessa. Rataosuuden muuttaminen kaksiraiteiseksi on tehokkain tapa lisätä radan välityskykyä. Myös yhteyttä Imatralta Venäjän rajalle on kehitettävä.

Luumäki–Imatra-kaksoisraiteen ja Imatra–Venäjän raja ratayhteyden parantamisen suunnitellun kustannusennuste on 10 M€.

Liite 2: Liikenneverkon kehittämishjelma 2016–2022, suunnitte- lukohteet

Vuosina 2016–2022 sitoudutaan seuraavien kärkihankkeiden toteutukseen (noin 1 300 M€):

- | | |
|--|--------|
| • Pisara-rata, Helsinki | 750 M€ |
| • Helsinki–Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen, 2.vaihe | 200 M€ |
| • Luumäki–Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle | 380 M€ |

Muiden kohteiden osalta vuosien 2016–2022 listaus on luonteeltaan suunnittelua ohjaava ohjelma, jossa kuvataan liikenneverkon kehittämistä edellyttäviä tärkeitä kohteita. Näiden kohteiden suunnitelmavalmiutta edistään ja jatkosuunnittelussa arvioidaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja monipuolisten keinojen hyödyntämistä. Ohjelman luonne mahdollistaa myös nopean reagoinnin esimerkiksi uusiin elinkeinopoliittisesti tärkeisiin hankkeisiin ja uusiin painotuksiin. Suunnitteluohjelman kohteiden rakentamisen kustannusennuste on yhteensä noin 2,2 mrd. €.

10-vuotishjelman kohteiden joukossa on myös hankkeen Savonlinnan keskusta, 3. vaihe, jonka toteuttamista päätettiin lykätä 22.3.2012 kehysriihen yhteydessä. Hankkeen suunnitelmat ovat valmiit toteutusta varten.

Suunnitteluohjelman muut kohteet (noin 2 200 M€):

Keskeisten pääväylien (tie, rata, vesi) parantaminen (900 M€)

- Vt 3 Tampere–Vaasa-yhteysväli
- Vt 4 Jyväskylä–Oulu-yhteysväli
- Vt 4 Oulu–Kemi-yhteysväli
- Vt 5 Mikkeli–Juva-yhteysväli
- Vt 9 Tampere–Orivesi-yhteysväli
- Vt 12 Lahden eteläinen kehätie
- Vt 12 Lahti–Kouvola-yhteysväli
- Kouvola–Kotka/Hamina-rataosan palvelutason parantaminen
- Ratapihojen parantaminen
- Kokkolan meriväylä

Helsingin seudun liikennejärjestelmä (700 M€)

- Mt 101, Kehä I:n parantaminen
- E18 Kehä III:n kehittäminen
- Metropolialueen pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)
- Pääkaupunkiseudun metrohankkeet (valtion avustus 30 %)
- Espoon kaupunkirata

Muun päätiestön ja rataverkon parantaminen (200 M€)

- Bioenergia- ja raakapuukuljetusten turvaaminen
- Hyvinkää–Hanko-rataosan sähköistys
- Muun päätiestön parantaminen (kohteet tarkentuvat)
- Muun rataverkon parantaminen (kohteet tarkentuvat)

Muiden kaupunkiseutujen hankkeet (300 M€)

- Tampereen ja Turun raitiotie- ja lähijunaliikenne (valtion avustus 30–50 %)
- Kaupunkiseutujen MAL-hankekokonaisuuudet (valtion osuus 50 %)
- Muut kaupunkiseutujen hankkeet (kohteet tarkentuvat)

Liikenteen ohjauksen investoinnit (100 M€)

