

Toiminta- ja

taloussuunnitelma 2004-2007



Liikenne- ja viestintäministeriö
Toiminta- ja taloussuunnitelma 2004–2007

ISSN 1239-4106

Valokuvat
Antero Aaltonen
Hannele Sartjärvi

Taitto
Taittotalo Oy

Paino
Miktor

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelma 2004–2007

Sisällys

| | |
|--|----|
| ESIPUHE | 5 |
| YHTEENVETO POLITIIKKA-ALUEISTA | 6 |
| TOIMINTAYMPÄRISTÖN HAASTEITA | 7 |
| VIESTINTÄ- JA TIETOYHTEISKUNTAPOLITIIKKA | 9 |
| Päämäärät ja lähtökohdat | 9 |
| Toimintaympäristö muutoksessa - uhat ja mahdollisuudet | 10 |
| Viestintäpolitiikalla edistetään tietoyhteiskuntaa | 13 |
| Tietoyhteiskuntapolitiikan kehittäminen | 21 |
| LIIKENNEPOLITIIKKA | 22 |
| Liikenteen visio ja tavoitteet | 22 |
| Toimintaympäristö muuttuu | 22 |
| Tavoitteet ja toimenpiteet strategisilla toiminta-alueilla | 24 |
| OMISTAJAPOLITIIKKA | 42 |
| TUTKIMUSTOIMINTA JA TUTKIMUSLAITOKSET | 45 |
| Ministeriön tutkimustoiminta | 45 |
| Tutkimuslaitokset | 46 |
| HALLINNONALAN JA MINISTERIÖN KEHITTÄMINEN | 48 |
| Hallinnonalan kehittäminen | 48 |
| Verkkopalvelujen kehittäminen | 49 |
| Ministeriön toiminta ja kehittäminen | 49 |
| YHTEENVETO HALLINNONALAN RAHOITUKSESTA JA RESURSSEISTA | 52 |
| Rahoitus | 52 |
| Henkilöstö | 53 |
| Omaisuus | 53 |
| LIITTEET | 55 |
| Liite 1: Budjettirahoitus | 55 |
| Liite 2: Isot väyläverkon kehittämishankkeet sekä teemapaketit | 56 |
| Liite 3: Liikenne-ennusteita | 58 |
| Liite 4: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastot ja laitokset, liikelaitokset sekä yhtiöt 1.1.2003 | 60 |

Liikenne- ja viestintäministeriön toiminta-ajatus:

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

Liikenne- ja viestintäministeriön visio:

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

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelman tavoitteena on tuoda esille viestinnän ja liikenteen tila, esittää näkyvissä olevat haasteet ja ongelmat sekä kertoa niistä toimenpiteistä ja vaihtoehtoista, joilla ongelmia voitaisiin ratkaista ja haasteisiin vastata.

Suomi on ollut tietoyhteiskuntakehityksen edelläkävijöitä. Maamme on kehittynyt tietoyhteiskuntana nopeammin ja pidemmälle kuin useimmat muut maat, mutta on nyt menettämässä kilpailuetuaan. Tietoyhteiskuntakehityksen kriittinen menestystekijä on se, miten Suomen vahvuudet viestintäinfrastruktuurissa ja -palveluissa onnistutaan muuntamaan vahvuudeksi tietoyhteiskuntapalvelujen tuotannossa ja käytössä. Viestintä- ja tietotekniikka sekä viestintäpalvelut tulevat toimialana edelleen olemaan merkittävä osa suomalaisesta yhteiskunnasta taloudellisen kasvun ja hyvinvoinnin tuottajana.

Tieliikenteen myönteinen turvallisuuskehitys on pysähtynyt. Asetettujen turvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri tahojen entistä parempaa sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön sekä panostusta tieverkon turvallisuusratkaisuihin, toimia kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi taajamissa sekä automaattisen valvonnan edellytysten ja muiden lainsäädäntöhankkeiden edistämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaakin, että tietoyhteiskuntapolitiikka ja tieliikenteen turvallisuus otettaisiin uuden hallituksen poikkihallinnollisiksi ohjelmiksi, joita liikenne- ja viestintäministeri koordinoisi.

Liikenneväylien rahoitus ja päätöksenteko on saatava pitkäjänteiseksi. Väyläpalvelujen perustaksi otetaan elinkeinoelämän, väestön ja alueiden perustoiminnot turvaava peruspalvelutaso. Tarvitaan myös pitkäjänteinen investointiohjelma, jonka toteuttamisesta voidaan päättää yhdellä kertaa. Investointiohjelma voi sisältää sekä yhteyksien kehittämisen ja liikenteellisen toimivuuden kannalta tärkeitä isoja väyläinvestointeja että ns. teemapaketteja, jotka koostuvat pienehköistä muun muassa liikenneturvallisuutta tukevista investoinneista.

Joukkoliikenteen palveluja ei pystytä säilyttämään käytettävissä olevalla rahoitustasolla. Ilman lisäpanostusta sekä maaseudun liikenteen että junaliikenteen palveluja joudutaan tarkastelukaudella karsimaan.

Merenkulussa keskeinen asia on suomalaisen elinkeinon kilpailuedellytysten kehittäminen ulkomaankaupasta erittäin riippuvaisen maamme huoltovarmuuden turvaamiseksi.

Toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu valtiovarainministeriön antamien ohjeiden mukaisesti. Valtioneuvosto ja valtiovarainministeriö eivät ole ottaneet kantaa suunnitelmaan.

Helsingissä joulukuun 19. päivänä vuonna 2002



Liikenne- ja viestintäministeri

Kimmo Sasi



Kansliapäällikkö

Juhani Korpela

Yhteenvedo politiikka-alueista

Viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikan tavoitteet ja painopisteet

Tietoyhteiskuntapolitiikan keskeinen tehtävä on valjastaa tietotekniikka ja viestintäpalvelut edistämään kansalaisten hyvinvointia sekä elinkeinoelämän ja julkishallinnon tuottavuutta ja kilpailukykyä. Tietoyhteiskuntapolitiikka on laaja-alaista ja vaatii toimia kaikilla hallinnonaloilla. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnalla pyritään siihen, että tietoyhteiskunnan mahdollisuudet käytetään täysimittaisesti hyväksi ja kehityksen uhat torjutaan. Viestintäpolitiikalla huolehditaan siitä, että tietoyhteiskunnan kansalaisilla ja elinkeinoelämällä on käytössä korkealaatuisia ja edullisia viestintäpalveluja. Viestintäpolitiikan eri alueet ovat verkot, media ja tietoturva.



Liikennepolitiikan tavoitteet ja painopisteet

Liikennepolitiikassa on keskeistä ylläpitää ja kehittää liikenteen infrastruktuuria ja liikenteen palveluja pitkäjänteisesti siten, että ne edistävät Suomen ja sen eri alueiden kilpailukykyä ja väestön hyvinvointia. Liikenteen tulee olla turvallista samalla kun elinkeinoelämän kuljetustarpeet turvataan, ihmisten päivittäinen liikkuminen on sujuvaa ja eri alueiden tarpeet otetaan huomioon ekologisesti ja taloudellisesti kestävällä tavalla. Investointeja koskeva päätöksenteko on saatava pitkäjänteiseksi. Pitkien etäisyyksien maassa, kaukana markkina-alueista, kuljetuskustannusten alentaminen ja logistiikan kehittäminen sekä ulkomaankuljetusten toimintavarmuus ovat myös avainasioita.

Omistajapolitiikan tavoitteet ja painopisteet

Omistajapolitiikan tavoitteena on valtion omistusten arvon kasvattaminen, hyvän tuoton saaminen sekä yhtiöiden kehittäminen kiinnostavina sijoituskohteina. Painopisteitä ovat omistusarvojen kasvattaminen, rakennemuutoksen jatkaminen viranomais- ja tuotantotoimintoja edelleen eriyttämällä, liiketoimintojen strateginen kehittäminen, omistajapohjan laajentaminen, hyvän hallintotavan toteuttaminen sekä selkeän tuottotavoite- ja voitonjakopolitiikan luominen ja sen kehittäminen.

Toimintaympäristön haasteita

Globalisaatio: haaste ja mahdollisuus

Globalisaatio luo paitsi haasteita niin myös mahdollisuuksia Suomen kansalaisille ja elinkeinoelämälle. Viestintä-, tietotekniikka- ja liikennealan kansainvälisessä yhteistyössä kehitetään muuttuneeseen tilanteeseen sopivia uusia hallintamekanismeja ja pelisääntöjä. Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on osaltaan varmistaa, että globalisaation tarjoamat mahdollisuudet ovat kansalaisten ja elinkeinoelämän käytettävissä. Samalla ministeriö pyrkii kansainvälisellä yhteistyöllä vähentämään globalisaation kielteisiä vaikutuksia.

Suomen on globaalissa kilpailussa selvitäkseen voitettava muun muassa maantieteellisestä asemasta aiheutuvia ongelmia. Siksi liikenteessä on saavutettavuuden eli nopeiden, toimintavarmojen ja kohtuuhintaisten liikenneyhteyksien kehittäminen avainasemassa.

Suomen liikennettä koskevalla sekä viestintä- että tietoteknisellä tietotaidolla on muuttuneessa tilanteessa kysyntää. Suomalaisen viestintähallinnon tietotaito ja kokemukset kiinnostavat erityisesti niitä maailman maita, joissa viestinnän infrastruktuuri ja tietoyhteiskuntakehitys eivät ole vielä saavuttaneet Suomen tasoa. Ministeriö on aikaisempaa aktiivisemmin mukana tukemassa suomalaisten yritysten vientiponnisteluja. Suomi osallistuu ensimmäisen kerran EU:n jäsenenä Maailman kauppajärjestön (WTO) neuvotteluihin, joiden tulisi päättyä vuoden 2005 alkuun mennessä. Ministeriö pyrkii palvelukauppaneuvotteluissa markkinoiden avaamiseen sekä turvamaan Suomen edut toimialansa neuvottelukysymyksissä.

Kansainväliset ympäristösopimukset sitovat yhä enemmän myös Suomen liikennealaa. Kansainvälisen ilmastostrategian toteuttaminen edellyttää Suomessa toimia mallillisen liikenteen kasvun edistämiseksi sekä entistä parempaa ympäristövaikutusanalyysien hyväksikäyttöä liikennepolitiikan valmistelussa.

Euroopan unioni laajenee: Itämerestä EU:n ”sisämeri”

Euroopan unionin laajentuminen avaa uusia mahdollisuuksia laajalle viranomaisyhteistyölle ja suomalaiselle elinkeinoelämälle erityisesti muodostuvalla Itämeren talousalueella. Laajentumisen myötä Itämerestä tulee EU:n ”sisämeri”. Alueen talous kasvaa ja ihmisten liikkuvuus lisääntyy.

Euroopan unioni pyrkii tehostamaan toimintaansa siirtymällä ns. kolmivuotisohjelmiin. Ensimmäinen ohjelma on tarkoitus hyväksyä jo vuoden 2003 loppupuolella. Ministeriön on pyrittävä vaikuttamaan kolmivuotisohjelman sisältöön, koska ohjelma on voimassa myös Suomen tulevan puheenjohtajakauden aikana (1.7.-31.12.2006). Suomi nostaa tässä yhteydessä esille Itämeren alueen liikenne-, viestintä- ja tietoyhteiskuntakysymyksiä.

Ministeriön EU-toiminta integroituu lopullisesti kansalliseen liikenne- ja viestintäpolitiikkaan. Ministeriön vaikuttamiskeinoista EU:ssa laaditaan johdonmukainen strategia. Erityishuomiota kiinnitetään henkilöiden rekrytointiin EU:n instituutioihin sekä kansallisten asiantuntijoiden lähettämiseen komissioon. EU:n instituutioissa palveleminen tulee ottaa osaksi henkilöstön urakehitystä.

Venäjä naapurina

Venäjä on integroitumassa aiempaa tiiviimmin kansainväliseen poliittiseen ja kauppapoliittiseen järjestelmään. Venäjän liikenne- ja viestintäalan yhdenmukaistuminen eurooppalaisiin käytäntöihin on Suomen ja Venäjän kahdenvälisten suhteiden kannalta myönteistä. Liikenteessä rajanylitysten tehostaminen ja liikenteellisten ”pullonkaulojen” poistaminen ovat edelleen keskeisiä painopisteitä. Tulevaisuuden painopisteitä ovat liikenteen telematiikka sekä viestintäalan yhteistyö.

Lähialueyhteistyön erityisiä kohdealueita ovat Pietarin kaupunki, Leningradin alue, Karjalan tasavalta ja Muurmanskin alue. Yhteistyöllä pyritään vaikuttamaan myönteisesti Luoteis-Venäjän kehitykseen ja luomaan tätä kautta edellytyksiä ja toimintamahdollisuuksia suomalaisille yrityksille.

Tavoitteena on, että neuvottelut Suomen ja Venäjän välillä tehdyn Saimaan kanavan vuokrasopimuksen uudistamiseksi käynnistyisivät suunnittelukauden alkupuolella.

Turvallisuus tullut keskeiseksi

Kansainvälinen turvallisuuspoliittinen ilmapiiri muuttui Yhdysvalloissa syyskuussa 2001 tapahtuneiden terroritekojen seurauksena. Ministeriö kiinnittää erityistä huomiota mahdollisiin uhkakuviin ja pyrkii turvaamaan Suomen liikenne- ja viestintäjärjestelmän häiriöttömän toiminnan kaikissa olosuhteissa.



Viestintä- ja informaatioteknologian käytön yleistyessä ja arkipäiväistyessä kansalaisten, elinkeinoelämän ja julkisen hallinnon toiminnassa sähköisten verkkojen turvallisen käytön merkitys kasvaa. Luottamus uudella tavalla toteutettujen palvelujen toimivuuteen ja käytettävyyteen on tärkeää tietoyhteiskunnan kehittymiselle.

Liikenteen turvallisuus on pystyttävä hoitamaan siten, että kaikki voivat liikuntakykyyn ja käytössään oleviin liikumisen välineisiin katsomatta liikkuu ja hoitaa arjen toiminnot turvallisesti pelkäämättä onnettomuuksia tai väkivaltaa.

Talousoikeus epävarmaa, kilpailukykyyn ja hyvinvoinnin sekä alueiden elinvoiman edistäminen tärkeitä tavoitteita



Maailmantalouden kasvunäkymien epävarmuus heijastuu myös Suomeen, joskin talous on alkanut hiljalleen elpyä. Epävarmat talousnäkymät tuovat paineita tuotantosektorin ja palvelualojen rakenteiden muuttamiseen. Informaatioteknologia on ollut Suomen 1990-luvun loppupuolen talouden kasvun perusta. Teollisuuden kokonaistuottavuuden kasvusta sen osuus on viime vuonna ollut kaksi kolmasosaa. Informaatioteknologia on myös kiihdyttänyt koko kansantalouden tuottavuuden kasvua, josta sen mahdollisuuksia ei vielä ole täysin hyödynnetty. Informaatioteknologian merkitys ei katoa, vaikka viimeisen parin vuoden aikana kehitys on ollut selvästi heikompa kuin niitä edeltävinä vuosina. Viestinnän palvelujen kasvu tulee myös olemaan kansantalouden keskimääräistä kasvua selvästi nopeampaa. Jatkossa on edelleen panostettava osaamiseen ja teknologian kehittämiseen.

Myös julkisen talouden tila säilynee lähivuosina varsin kireänä. Tarvitaan rakenteellisia uudistuksia, tuottavuuden kasvua ja uusia kustannussäästöjä. Pitkällä aikavälillä paineita lisää väestön ikääntymisen tuomat muutokset työmarkkinoilla. Painopiste ja haaste on toisaalta Suomen kilpailukykyyn tekijöiden edistämiseksi ja toisaalta peruspalvelujen turvaamisessa. Yhteiskunnan muutokset vaativat samanaikaisesti yhä parempaa palvelutasoa sekä viestinnässä että liikenteessä. On saatava yhä parempaa yhä pienemmällä resursseilla, joten toimintaa on jatkuvasti pystyttävä tehostamaan. Liikenne- ja viestintäministeriön

hallinnonalan toimin on edistettävä tieto- ja viestintätekniologian hyväksikäyttöä yhteiskunnan eri aloilla, kehitettävä kilpailukykyistä logistiikkaa, luotava edellytyksiä maantieteellisen aseman hyödyntämiselle, parannettava saavutettavuutta sekä huolehdittava ulkomaankaupan toimintavarmuudesta ja sujuvuudesta.

Julkisen sektorin toiminta muuttuu jatkuvasti, palvelutuotanto tulee eriytetyksi

Julkisen sektorin toiminta on jatkuvan muutoksen alla. Sektorin toimintaa vahvistaa siirtyminen strategiseen, ennakoiavaan ajatteluun. Toimintaedellytysten luominen linjaa toimintaa. Julkinen sektori on vastuussa palvelujen järjestämisestä ja niiden laadusta, mutta työ voidaan myös ostaa yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Keskustelu julkisen sektorin roolista ja tehtävistä Suomen kilpailukykyyn ja hyvinvoinnin turvaamiseksi jatkuu varmasti. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on tehty mittavia uudistuksia viimeisen vuosikymmenen aikana. Tuotannollinen toiminta on eriytetty liikelaitoksiksi ja yrityksiksi. Tavoitteena on ollut palvelutason säilyttäminen ja uusiin haasteisiin vastaaminen tehostamalla toimintaa ja kehittämällä organisaatorakenteita.

Viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikka

Päämäärät ja lähtökohdat

Tietoyhteiskuntapolitiikan visio on yhteiskunta, jossa teknologisen kehityksen sallimia, turvallisia, edullisia, kehittyneitä ja helppokäyttöisiä apuvälineitä käytetään laajasti hyväksi kansalaisten hyvinvoinnin, tasa-arvon ja demokratian sekä kansallisen kilpailukyvyn edistämiseksi. Tietoyhteiskuntapolitiikan toiminta-ajatus on edistää kansalaisten hyvinvointia, palvelujen saatavuutta ja tasa-arvoa sekä julkishallinnon uudistumista luomalla hyvä ympäristö viestintä- ja tietoyhteiskuntapalvelujen kysynnälle ja tarjonnalle. Tietoyhteiskuntapolitiikan keskeinen tehtävä on valjastaa tietotekniikka ja viestintäpalvelut edistämään kansalaisten hyvinvointia sekä tuottavuutta ja kilpailukykyä koko elinkeinoelämässä ja julkishallinnossa.

Hallinnonalan **päämäärä** on, että kansainvälisessä ja kansallisessa yhteiskunnallisessa päätöksenteossa huolehditaan seuraavien tavoitteiden toteutumisesta:

- Kansalaiset, elinkeinoelämä ja julkishallinto käyttävät hyväkseen tietoyhteiskunnan tarjoamia mahdollisuuksia siten, että hyvinvointi kasvaa, alueelliset ja väestöryhmien väliset hyvinvointierot tasoittuvat, Suomen elinkeinoelämän kilpailukyky säilyy maailman eturivissä ja julkishallinto uudistaa rakenteensa ja palveluprosessinsa.
- Viestintäyritykset ja julkishallinto tarjoavat kansalaisten ja elinkeinoelämän käyttöön sisällöltään moniarvoisia, sananvapautta ja demokratiaa edistäviä helppokäyttöisiä viestintä- ja tietoyhteiskuntapalveluja alueellisesti ja sosiaalisesti tasa-arvoisella tavalla.
- Kansalaiset ja elinkeinoelämä luottavat tietoyhteiskuntapalvelujen käytön turvallisuuteen ja tietoyhteiskuntapalvelujen käyttäjien oikeudet toteutetaan tehokkaasti.
- Kansainvälisessä toimintaympäristössä kehitetään globaaleja, tasapuolisia pelisääntöjä tietoyhteiskuntapalvelujen tarjonnan ja käytön edistämiseksi. Globalisaation tarjoamat mahdollisuudet ovat suomalaisten yritysten ja yksilöiden käytettävissä.

Suomen menestys tietoyhteiskuntana on perustunut valistuneiden kansalaisten ja edistyksellisen elinkeinoelämän toimintaan. Sitä on tukenut valtion rooli, joka on suomalaisen tietoyhteiskuntapolitiikan mukaisesti selkeästi puitteita luova. Välttämättömänä perustana suotuisalle tietoyhteiskuntakehitykselle ovat valtion investoinnit inhimilliseen osaamiseen. Niitä ovat panostukset koulutusjärjes-

telmään ja tutkimus- ja kehittämistyöhön sekä innovaatioiden edistäminen. Lisäksi valtio luo toiminnallaan suotuisan toimintaympäristön ja pelisäännöt tietoyhteiskunnan palvelujen tarjonnalle ja käytölle. Hyvä toimintaympäristö tekee mahdolliseksi pääosin kaupallisesti tuotettujen palvelujen tarjoamisen. Se varmistaa kilpailuilla markkinoilla käyttäjille monipuoliset, korkealaatuiset ja edulliset palvelut.

Julkinen valta näyttää esimerkkiä tietoyhteiskunnan palvelujen tarjoajana ja käyttäjänä kiihdyttäen siten kehitystä elinkeinoelämässä. Samalla julkishallinto tuottaa entistä tehokkaammin entistä parempia palveluja kansalaisille. Tietoyhteiskunnan varsinaisia rakentajia käytännön tasolla ovat kuitenkin kansalaiset ja yritykset. Kansainvälisten vertailujenkin perusteella Suomen tietoyhteiskuntapolitiikan tulokset ovat olleet pääosin hyviä, eikä suunnittelukauden kehityksen arvioida vaativan muutosta tähän peruslinjaan.

Tietoyhteiskuntapolitiikka ei ole kansallisestikaan erillinen yhteiskuntapolitiikan sektori, vaan sen tavoitteet on otettava huomioon kaikessa yhteiskuntapolitiikassa. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on keskeinen asema tietoyhteiskunnan kehittämistyössä, koska se vastaa viestintämarkkinoiden yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä. Ministeriö tarkastelee tietoyhteiskuntaa kokonaisuutena ja sen toiminta on sisältöihin nähden neutraalia. Pääosa tietoyhteiskuntapalveluista tuotetaan ja kulutetaan viestintäpalveluja käyttäen. Maailman parhaisiin kuuluvat viestintäverkot ja -palvelut ovat se alusta, jolle toimiva tietoyhteiskunta rakennetaan.

Hyvät kansalliset ja kansainväliset yhteydet ja laaja verkostoituminen koko tietoyhteiskuntaklusterin kanssa ovat liikenne- ja viestintäministeriön vahvuudet 2000-luvun tietoyhteiskuntapolitiikassa. Hyvinvointia ja kansallista kilpailukykyä luovan tietoyhteiskunnan edistäminen edellyttää ministeriön hallinnonalalta entistäkin aktiivisempaa osallistumista myös muiden hallinnonalojen vastuulle kuuluviin asioihin. Yhteistyön tarpeet ovat sekä kansallisia että kansainvälisiä. Siksi ministeriö tiivistää avointa yhteistyötä kansalaisten, elinkeinoelämän ja muiden hallinnonalojen kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnalla pyritään siihen, että tietoyhteiskunnan mahdollisuudet käytetään täysimittaisesti hyväksi ja uhat torjutaan. Viestintäpolitiikalla on tässä keskeinen rooli, koska tietoyhteiskunnan palvelut tarjotaan ja käytetään huomattavalta

osalta viestintäverkkojen ja –palvelujen kautta. **Viestintäpolitiikalla** huolehditaan siitä, että tietoyhteiskunnan kansalaisilla ja elinkeinoelämällä on käytössään korkealaatuisia ja edullisia viestintäpalveluja, joita ilman tietoyhteiskunta ei voi tehokkaasti toteutua eivätkä sen hyödyt tulla kansalaisille hyvinvointina ja elinkeinoelämälle parantuneena kilpailukyknä.

Viestintäpolitiikan keinojen tehokas käyttö on välttämätön, mutta ei riittävä ehto myönteiselle tietoyhteiskuntakehitykselle. Tarvitaan myös laaja-alaista **tietoyhteiskuntapolitiikkaa** muilla yhteiskuntapolitiikan sektoreilla, jotta hyvä kehitys varmistetaan ja sen hyödyt jaetaan tasa-arvoisesti kansalaisille. **Viestintäpolitiikan ohella tietoyhteiskuntapolitiikan kannalta ydinalueeseen kuuluvia yhteiskuntapolitiikan lohkoja ovat muun ohella koulutus- ja kulttuuripolitiikka, tutkimus- ja kehityspolitiikka ja hallinnon kehittämistoiminta.** Niiden lisäksi kriittisiä menestystekijöitä on kaikilla hallinnonaloilla. Liikenne- ja viestintäministeriö toimii yhteistyössä kansalaisten, elinkeinoelämän ja eri hallinnonalojen kanssa.

Toimintaympäristö muutoksessa – uhat ja mahdollisuudet

Kilpailukyyn säilyttäminen

Suomi on kehittynyt tietoyhteiskuntana nopeammin ja pidemmälle kuin useimmat muut maat, mutta on kuitenkin menettämässä varhaisesta viestintämarkkinoiden liberalisoinnista ja onnistuneista koulutus-, tutkimus- ja kehitysinvestoinneista syntyneitä kilpailuetuaan. Verkkokilpailun avaaminen 1990-luvun lopulla on edistänyt muissakin maissa verkkoinfrastruktuurin kehittymistä, ja suurempien markkinoiden kilpailukykyä lisää jo pelkästään suuruuden ekonomia. Tutkimus- ja kehitysinvestointien merkitys ymmärretään maailmallakin ja kilpailukyyn ylläpito edellyttää jatkuvaa panostusta. **Tietoyhteiskuntakehityksen kriittinen menestystekijä on, miten Suomen vahvuudet viestintäinfrastruktuurissa ja -palveluissa onnistutaan muuntamaan vahvuuksiksi tietoyhteiskuntapalvelujen tuotannossa ja laajassa hyväksikäytössä.**

Viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikan toimintaympäristö on kuitenkin entistä epävarmempi. Tilanne ei muuttune ratkaisevasti ainakaan suunnittelukauden alkupuolella. Maailmanlaajuisesti ja erityisesti Euroopassa tieto-

ja viestintätoimialan resurssit investointeihin ovat heikot yleisen talouskehityksen ja yritysten velkaantuneisuuden vuoksi. Hidastuneen kasvun syy ei kuitenkaan ole teknologia, joka kehittyy yhä nopeasti samalla, kun kilpailu eri innovaatioiden ja teknologioiden välillä kiihtyy. Kilpailevien teknologioiden merkityksen arviointi on suuri haaste tietoyhteiskunnan palveluja ja laitteita tuottaville yrityksille. Palvelujen tarjonnan ja kysynnän ongelmat ruokkivat toisiaan ja tästä noidankehästä irti pääseminen kestää aikansa.

Tietoyhteiskuntaklusteri on kasvanut keskeiseen asemaan Suomen kansantaloudessa. Toimialan kasvuun pitkällä aikavälillä vaikuttaa kaksi tekijää, jotka ovat nykyhetken epävarmuustekijöitä vahvempia. Keskeinen kasvun lähde on ihmisen aineettomiin tarpeisiin liittyvä kysyntä. Viestintäverkot ja niiden kautta tarjotut palvelut tarjoavat ihmisille helpon ja tehokkaan väylän elämyksille ja vuorovaikutukselle. Palvelut ovat saatavilla etäisyyksistä ja ajasta riippumatta. Ne tarjoavat mahdollisuuksia helpottaa arkipäivää informaatiopalvelujen avulla tai nauttia kulttuuripalveluista tai viihteestä. Toinen kasvun mahdollisuus on tuottavuuden tehostaminen tietotekniikan ja viestintäpalvelujen avulla. Tätä mahdollisuutta voidaan käyttää niin elinkeinoelämässä kuin julkisessa hallinnossakin.

Tuottavuutta parantavia kaupallisia sovelluksia syntyy jatkuvasti. Siksi viestintäpalvelujen käyttö liiketoiminnassa kasvaa voimakkaasti suunnittelukaudella. Myös julkista hallintoa voidaan tehostaa ja sen palveluja parantaa tietoyhteiskunnan välineiden avulla. Näistä molemmista syistä tietoyhteiskunta- ja viestintäpalvelujen kysyntä kasvaa edelleen pitkällä aikavälillä selvästi yleistä talouskasvua nopeammin. Sen seurauksena viestintäalan markkinoiden kasvu jatkuu muuta talouskasvua nopeampana, kun talous taas kääntyy nousuun. Kasvunopeus ei kuitenkaan enää saavuttane takavuosien poikkeuksellisen korkeata tasoa.

Eurooppalaisen viestintäklusterin huono kehitys voi hidastaa tietoyhteiskuntapalvelujen kehitystä koko suunnittelukauden ajan. Yleinen talouskehitys, viestintäteknologiaan liittyvä epävarmuus ja yritysten heikko riskinotto-kyky hidastavat investointeja ja tuotekehitystä. Kansainvälisten standardien ja palvelukonseptien hidas kehitys vaikuttaa välittömästi kehitykseen myös Suomessa. Suomi voi kansainvälisellä tasolla ja kansallisesti toimia aktiivisesti yritysten toimintaympäristön parantamiseksi. Julkishallinto voi tasoittaa suhdannekehitystä aktiivisena palvelujen käyttäjänä ja tarjoamalla palvelujaan verkossa.

Kehitys voi tarjota mahdollisuuden Suomen elinkeinoelämälle, jos suomalainen tietoyhteiskuntaklusteri saadaan toipumaan ongelmista muuta maailmaa nopeammin.

Suomalaisen viestintäklusterin kehitys on viime vuosina ollut myönteistä. Klusterin, erityisesti telelaiteteollisuuden, aseman heikentymiseen tulevaisuudessa voisi johtaa esimerkiksi yleisen talouskehityksen heikkeneminen ja sitä kautta laite- ja palveluinvestointien väheneminen, ennakoitua hitaampi tietoyhteiskuntakehitys, odottamatomat ongelmat teknologian kehityksessä ja viestintäyri-tysten väärät valinnat. Toimintaedellytyksiä saattaa heikentää myös kansainvälisen kilpailun kiristyminen, maailmankaupan puutteelliset pelisäännöt tai palvelujen kysynnän väheneminen, mikäli kuluttajat eivät omaksu uusia palveluja.

Kehitys voisi pahimmillaan vaikuttaa syvästi Suomen talouteen, vaikka se ei vaikuttaisikaan välittömästi suomalaiseen tietoyhteiskuntakehitykseen. Suomalainen tietoyhteiskuntapalvelujen tuotanto ei ole suoraan riippuvainen siitä, onko Suomi vahva laitevalmistuksessa. Laitevalmistuksen hiipuminen heikentäisi kuitenkin koko viestintäklusteria ja vaikuttaisi pidemmällä aikavälillä negatiivisesti koko viestintäalaan. Tämän kehityksen vaikutus olisi samansuuntainen myös siksi, että se vaikuttaisi negatiivisesti yleiseen talouskehitykseen ja työllisyyteen. Julkisen vallan aktiivisella tietoyhteiskuntapolitiikalla sekä kansallisesti että kansainvälisellä tasolla voidaan edistää suomalaisen viestintäklusterin toimintaedellytyksiä ja ehkäistä uhkaa. Suomalaisen teollisuuden säilyminen vahvana edistää tietoyhteiskuntaklusterin vahvuutta.

Kansainvälistyminen

Tietoyhteiskuntakehitys on kansainvälistä, mikä luo mahdollisuuksia hyvinvoinnin lisäämiseen. Toisaalta se tuo mukanaan epävakautta ja uhkia ihmisten sosiaaliselle, taloudelliselle ja sivistykselliselle tasa-arvolle. Pelkästään kansallinen tietoyhteiskuntapolitiikka ei ole mahdollista, vaan kansainvälisessä taloudessa tarvitaan **globaalit pelisäännöt**, jotka kohtelevat kaikkia toimijoita mahdollisimman tasapuolisesti. Globaalin viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikan kehitys on kuitenkin hidasta. Euroopan unionin lisäksi kansainvälistä yhteistyötä tehdään erilaisissa kansainvälisissä järjestöissä. Kahdenvälistä yhteistyötä harjoitetaan erityisesti sellaisten maiden kanssa, jotka suuntautuvat vahvasti tietotekniikan ja viestintäpalvelujen käyttöön, kuten esimerkiksi Yhdysvallat ja Japani.

Uusien alueiden, erityisesti Kiinan ja Venäjän, tulo maailmankaupan piiriin avaa markkinoita ja parantaa mahdollisuuksia hyötyä globalisaatiosta. Myös globalisaation vaikutusten arviointiin tulee osallistua aktiivisesti esimerkiksi YK:n puitteissa. Tärkeitä foorumeita ovat myös Maailman kauppajärjestön (WTO) neuvottelut, Kansainvälinen valuuttarahasto (IMF) sekä Maailmanpankin ohjelmat.

Suomi osallistuu kansainväliseen tietoyhteiskuntakehitykseen pääosin Euroopan unionin jäsenvaltiona. EU:n verkkopolitiikka keskittyy suunnittelukaudella sähköisen viestinnän kokonaisuudessaan uudistetun sääntelyjärjestelmän täytäntöönpanoon sekä yleisen tietoyhteiskuntakehityksen edistämiseen. Viestinnän sääntely yhdenmu-kaistuu Euroopan unionissa ja avaa suomalaisille toimijoille entistä parempia mahdollisuuksia Euroopassa.

Verkkojen turvallisuus

Verkkojen turvallisuus on tietoyhteiskuntakehityksen perusedellytyksiä.

Viestintäverkkojen tietoturvan ja yksityisyyden puute on riski, jos verkkojen toimintaa häiritään rikollisella tai haitallisella toiminnalla eikä

verkkoja onnistuta suojaamaan riittävän tehokkaasti. Arkisimmillaan verkon käyttäjää voi häiritä roskaposti, verkossa ilkkuvasti levitetyt virukset tai muut hyökkäykset, joilla palveluja tahallisesti häiritään. Pahimmillaan verkkoja uhkaa terrorismi tai äärimmillään jopa sotatoimet. Virukset ja tietoturvaloukkaukset voivat lamaannuttaa avoimen verkon tai ainakin viedä siltä uskottavuuden.

Viestinnän laaja siirtyminen Internetiin vaatii arvioimaan, mitä uhkia liittyy verkon varmistamisen puutteisiin. Mikäli tietoturvan varmistamisesta tulee kallista, se voi vähentää verkon käyttöä. Myös viestinnän laaja valvonta viranomaisen toimesta voi lisätä epäluottamusta Internetiin ja viestintäpalveluihin yleensäkin. Uhkana on, että tietoturvariskit tai yksityisyyden menettämisen pelko aiheuttaisivat haittaa avoimen ja vapaan tietoverkon käytölle ja korkeampaa turvallisuustasoa vaativa viestintä siirtyy erillisiin verkkoihin. Tätä vastaan on syytä toimia, koska avoimuus on Internetin yhteiskunnallisesti keskeisiä puolia. Tietojärjestelmistä ja viestinnästä täysin riippuvainen yhteiskunta joutuu käyttämään huomattavia resursseja turvatakseen järjestelmien toiminnan kaikissa oloissa. Erityisiä ponnistuksia vaatii toiminta tietoturvan hyväksi glo-



baalilla tasolla.

Tietoturvan ja yksityisyyden varmistaminen on tärkeätä jo normaaliaikana, ja poikkeusoloissa tehtävä on yhteiskunnan toimintaedellytyksille välttämätön. Varautuminen poikkeusoloihin merkitsee toimenpiteitä jo normaaliolojen aikana. Toimenpiteet kohdistuvat niin viestintäverkkoihin ja -palveluihin kuin tietoteknisiin järjestelmiinkin.

Korkean tietoturvan ja yksityisyyden takaaminen verkossa on suuri mahdollisuus verkkoliiketoiminnan ja sähköisen asioinnin edistämiseksi. Suomalaiselle viestintäteollisuudelle tähän liittyy mahdollisuuksia myös vientiin. Suomeen voi parhaimmillaan kehittyä kansainvälisesti entistäkin kilpailukykyisempi vahva tietoturvaklusteri.

Tasa-arvoinen ja tasapainoinen kehitys

Tietoyhteiskunta ei kehity muusta yhteiskunnasta irrallaan. Tietoyhteiskunta ei sinänsä ole yhteiskunnallinen päämäärä, vaan keino tiettyihin yhteiskunnallisiin tavoitteisiin pääsemiseksi. Suomi kuuluu niihin harvoihin maihin, joissa tietoyhteiskunta ei ole vain tulevaisuuden visio, vaan sen vaikutukset tuntuvat jokaisen kansalaisen elämässä. Tietoyhteiskunnan eteneminen on yleisesti ottaen helpottanut ihmisten arkipäivää ja lisännyt hyvinvointia, työllisyyttä ja talouskasvua. Myönteiset vaikutukset eivät kuitenkaan kohdistu tasaisesti kaikkiin kansalaisryhmiin ja alueisiin. Tietoyhteiskunnan aiheuttamat tuotantojärjestelmien muutokset ovat esimerkiksi aiheuttaneet työttömyyttä. Tietoyhteiskunnan tarjoama mahdollisuus entistä tasa-arvoisempaan koulutukseen on toteutunut toistaiseksi vain osittain, eivätkä kaikki kansalaiset osaa käyttää hyväksi tietoyhteiskunnan palveluja. Näistä ja muista epätasa-arvoa aiheuttavista syistä johtuen on uhkana, että yhteiskunta polarisoituu: osa kansalaisista ei hyödy hyvinvoinnin lisääntymisestä. Tietoyhteiskunnan suuri haaste on saada kehitys palvelemaan eheän hyvinvointiyhteiskunnan rakentamista ja torjua yhteiskunnallisen eriarvoisuuden uhka.

Hyvinvointikuilu on uhkana globaalilla tasolla, jos tietoyhteiskuntakehitys kärjistää alueiden välisiä hyvinvointieroja. Erot eivät ole inhimillisesti hyväksyttäviä ja lisäävät kansainvälisten ristiriitojen uhkaa. Globaalien hyvinvointikuilun (digital divide) ehkäiseminen vaatii aktiivisia toimia ja panostusta globaalilla tasolla. Toimien suunnittelussa on keskeistä havaita, että tietoyhteiskuntapalvelut ovat toisaalta vahva keino kehityserojen tasoittamiseksi. Suomalaiselle palvelutuotannolle sekä laite- ja ohjelmistoteollisuudelle kehitys antaa myös huomattavia mahdol-

lisuuksia.

Väestön eriarvoistuminen ja syrjäytyminen uhkaa tietoyhteiskunnan kehittyessä jo siitä syystä, että sähköisinä tarjotut sekä julkiset että kaupalliset palvelut eivät tavoita niitä, jotka eivät osaa, halua tai ymmärrä käyttää niitä. Eriarvoisuutta voivat lisätä myös ikään ja varallisuuteen, kielitaitoon ja terveyteen liittyvät syyt. Esimerkiksi ikään-tyneet, vammaiset ja erityisryhmät ovat vaarassa syrjäytyä, vaikka juuri heidän asemaansa tietoyhteiskunnan palveluilla voitaisiin tehokkaimmin edistää. Tietotekniikan ja viestintäpalvelujen laaja käyttö tuotannossa vaatii työvoimalta uusia taitoja ja sopeutumista. Syrjäytymisen ja sosiaalisten ongelmien välttämiseksi on investoitava jatkuvasti koulutukseen kaikilla tasoilla ja ikä- ja sosiaaliryhmissä. Myös erityisryhmiä palvelevien sovelluksien kehittäminen on suomalaiselle tietotekniikka- ja viestintäelinkeinolle mahdollisuus.

Myös alueelliset syyt voivat lisätä syrjäytymisen riskiä, jos uudet palvelut, esimerkiksi laajakaistaiset verkot, eivät leviä alueellisesti tasapainoisella tavalla. Tietoyhteiskunta tarjoaa välineet edistää hyvinvointia alueellisesti tasapainoisella tavalla. Kehitys ei toteutuisi, jos esimerkiksi teleyritykset eivät enää olisi valmiita investoimaan taajamien ulkopuolelle tai ottamaan riskiä. Samaan tulokseen johtaisi se, että laite- ja ohjelmistovalmistajien kiinnostus kehittää haja-asutusalueelle sopivia viestintäratkaisuja hiipuisi. Uhka on myös, että digitaalisten televisioverkkojen leviäminen hidastuu tai loppuu kokonaan, jos ohjelmistoja ei voida tarjota taloudellisesti kannattavalla tavalla koko maassa. Siitä seuraisi myös digitaalisen televisiojaketun näivettyminen tietoyhteiskuntapalvelujen tarjoajana. Alueellista eriarvoisuutta seuraisi myös siitä, jos kolmannen sukupolven matkaviestinverkot jäisivät niin suppeiksi, että palvelut olisivat tarjolla vain suurissa taajamissa.

Mediamarkkinoiden kehitys kansainvälistyy ja konsolidoituu, mikä vaikuttaa erityisesti pieniin kieli- ja kulttuurialueisiin kuten Suomeen. Kieleen perustuva omaleimaisuus antaa jonkin verran suojaa suomalaiselle kulttuurille, mutta kotimaisen sähköisen median monipuolinen tarjonta voi yksipuolistua. Uhkan torjumiseksi julkista palvelua ja suomalaisen sisällöntuotannon ja televisio- ja radio-toimialan toimintaedellytyksiä muutenkin on ylläpidettävä kilpailukykyisinä. Internetin sisällöt ovat kulttuurisesti monipuolisia, mutta suomalaista aineistoa Internetissä on luonnollisesti vähän. Mahdollisuus kansallisten sisältöjen lisääntymiseen ja monipuolistumiseen lisääntyy, jos uu-

det palvelut saadaan laajaan käyttöön ja sisältöjen kysyntä kasvaa.

Tietoyhteiskuntapalvelujen tuotannon ja viestintäverkkojen omistuksen keskittyminen jatkuu kaupallisista ja teknisistä syistä. Laite- ja ohjelmistoteollisuuden, tele- ja muiden viestintäyritysten konsolidoituminen vaatii arvioimaan tietoyhteiskuntakehitystä kansallisesti. Erityisesti joukkoviestintävälineiden keskittyminen voi olla uhka moniarvoiselle viestinnälle ja sananvapaudelle.

Osaamisen kartuttaminen

Tutkimus- ja kehittämistoiminnan kansallisten panostusten heikkeneminen merkitsisi tietoyhteiskunnan palvelutuotannon hidastumista ja pitempään jatkuessaan näivetymistä. Se vaikuttaisi yleisesti Suomen elinkeinoelämän ja erityisesti suomalaisen tieto- ja viestintäklusterin kilpailukykyyn. Riittävän tutkimus- ja kehittämispanoksen varmistaminen edellyttää suunnittelukaudella panostukselta vähintäänkin nykytasoa. Julkisen rahoituksen lisääminen tarjoaisi mahdollisuuden parantaa kansallista kilpailukykyä samalla tavoin kuin 1990-luvulla. Tuolloin suhdannevaikeuksista selviämisen ratkaisevia tekijöitä oli julkisen tutkimus- ja kehittämisrahoituksen lisääminen ja suunnittaminen tietoyhteiskunnan palvelukehitykseen.

Tietoyhteiskunta vaatii uudenlaista osaamista ja uhkana on, että koulutusjärjestelmä ei kykene tuottamaan osajia. Pelkästään suomalaisen tietoteollisuusalan ammattityövoiman tarve kasvaa ennusteiden mukaan kaksinkertaiseksi tällä vuosikymmenellä. Määrällisesti ja laadullisesti hyvän työvoiman ja moniosajien varmistaminen on tietoyhteiskuntaklusterin menestymisen edellytys. Myös veropolitiikalla voidaan luoda mahdollisuuksia, jotka edistävät ulkomaisen osaavan työvoiman hakeutumista Suomeen ja viihtymistä täällä. Uhkana on, että merkittävät yritykset vievät keskeiset toimintonsa pois Suomesta, jos ympäristö ei ole hyvälle työvoimalle houkutteleva. Huipposajia suosivan ympäristön rakentaminen Suomeen olisi kansallinen mahdollisuus säilyttää ja saada uuttakin klusteroitumisen kautta laajalti vaikuttavaa toimintaa.

Viestintäpolitiikalla edistetään tietoyhteiskuntaa

Verkkopolitiikka

Verkkopolitiikan toimintaperiaatteena on varmistaa luotettavien ja välityskykyisten verkkojen tarjonta kattavasti koko maassa. Kaikkiin sähköisiin viestintäverkkoihin sovelletaan lähtökohtaisesti samoja sääntöjä. Verkkoinfrastruktuuri ja –palvelut syntyvät kaupalliselta pohjalta ilman valtion taloudellista tukea viestintäyrityksille.

Nopeat, välityskykyiset ja turvalliset verkot ovat tietoyhteiskunnan toiminnan välttämätön edellytys. Suomen verkkoinfrastruktuurin kehittyneisyydellä on ratkaiseva merkitys tehokkaan monikanavajakelun kannalta. Verkkopolitiikan suurin haaste on pitää keskeiset viestintäverkot jatkuvasti korkealuokkaisina ja kattavina sekä niiden palvelut edullisina. Kilpailua erityisesti kiinteässä televerkossa on kehitettävä jatkuvasti. Kilpailuongelmiin on puuttettava tarmokkaasti. Matkaviestinverkkojen kilpailua ja erityisesti kolmannen sukupolven matkaviestinverkkojen (UMTS) rakentamisen edistymistä on seurattava. Matkaviestinverkkojen alueellista laajenemista käyttäjien viestintätarpeita vastaavasti on tarkkailtava ja tarvittaessa säänneltävä lupaehtojen mukaisesti. Suunnittelukaudella tulevat yhä laajenevaan kaupalliseen käyttöön myös digitaalisten televisioverkkojen välityksellä tarjotut palvelut. Televisio- ja radiolähetyksen digitalisointi on käynnissä. Suunnittelukaudella vuonna 2007 arvioidaan televisioverkkojen kehitystä ja tarvittaessa tarkistetaan verkkolupien toimilupaehdot.

Laajakaistaisia kiinteän verkon palveluja on nykyisin saatavilla kaikissa kunnissa siten, että suurimmassa osassa kuntia yli puolella kotitalouksista on mahdollisuus laajakaistapalveluihin. Suunnittelukauden alkupuolen keskeisiä tavoitteita onkin taata kaikille käyttäjille mahdollisuus laajakaistaisiin tietoliikenneyhteyksiin vuoden 2005 loppuun mennessä. Tapoja toteuttaa laajakaistainen yhteys on useita. Lähtökohta on, että yhteydet syntyvät kaupalliselta pohjalta ilman valtion suoraa taloudellista puuttumista. Vuonna 2000 tehdyn arvion mukaan kaikkien Suomen kotitalouksien varustaminen valokaapeliyhteydellä maksaisi noin 3,5 miljardia euroa.

Viestintämarkkinalainsäädäntöä kehitetään edelleen hyvän toimintaympäristön varmistamiseksi viestintäverk-

kojen tarjoajille. Viestintämuotojen lähentyminen heijastuu lainsäädäntöön siten, että kaikkiin sähköisiin viestintäverkkoihin sovelletaan samoja sääntöjä. Tavoitteena on luoda eri verkkoja ja palveluja tarjoaville yrityksille tasapuoliset kilpailuolosuhteet. Muutokset edellyttävät myös markkinoiden ohjauksen tehostamista. Toimilupaa tarvitaan vain sellaisten sähköisten verkkojen tarjontaan, joissa käytetään rajallisia radiotaajuuksia. Viestinnän palvelujen lisääntyessä ja viestintämäärien kasvaessa radiotaajuuspolitiikka tulee entistä tärkeämmäksi, kun useat käyttötarpeet kilpailevat samoista niukoista resursseista. Hallitus tekee keskeiset radiotaajuuspoliittiset linjanvedot, ja tasapuolisen radiotaajuushallinnon järjestäminen on Viestintäviraston vastuulla. Radiohallinnon keskeisin periaate on taajuuksien tehokas ja tasapuolinen käyttö ja varautuminen tulevaisuuden käyttötarpeisiin.

Verkkopolitiikassa on tavoitteena vähentää erityissäännöksiä alan kehityksen ja Euroopan unionin lainsäädännön sallimissa rajoissa. Suunnittelukauden alussa voimaan tulleen uuden viestintämarkkinalainsäädännön täytäntöönpano tekee mahdolliseksi kohdistaa sääntelytoimet vain niihin markkinoihin, joilla kilpailuongelmia ilmenee. Eurooppalaisen sääntelymallin harmonisoiuessaakin Suomen viestintähallinto pyrkii säilyttämään suomalaisten viestintämarkkinoiden ominaispiirteet silloin kun siitä on käyttäjille etua. Yhtenäinen eurooppalainen verkkosääntely on kuitenkin nähtävä etuna myös suomalaisen viestintäklusterin liiketoiminnalle.

Toinen keskeinen haaste liittyy uuteen teknologiaan perustuvien **verkkojen käyttöön** ja kaupallistamiseen. Erilaiset sähköiset jakelukanavat ovat lisääntyneet nopeammin kuin kiinnostavien sisältöjen ja palvelujen määrät. Käyttäjät eivät aina ole valmiita omaksumaan uuden teknologian palveluja, vaikka niitä olisi kaupallisesti tarjolla. Kolmannen sukupolven matkapuhelinverkkojen ja digitaalisen television palvelut ovat vasta alullaan ja palvelujen kysynnän kehitys on toistaiseksi ollut vaikeasti ennustettavaa. Palvelujen kehityksen sekä kuluttajien käyttäytymisen seuraaminen ja jopa ennakointi on tärkeää, jotta alan kehitystä voidaan tukea ja pitää lainsäädäntöä ajan tasalla.

Tietoyhteiskunnan tärkeät toiminnot riippuvat sähköisten tietojärjestelmien toiminnasta. Häiriöt johtavat nopeasti tärkeiden toimintojen lamaanumiseen. Kehitys edellyttää panostamista **viestintäverkkojen turvallisuuteen** sekä häiriötilanteisiin varautumiseen yhteistyössä viestintäyhtymien kanssa. Suunnittelukaudella tehostetaan myös viranomaisten yhteistyötä viranomaisverkkojen tarjonnas-

sa. Tavoitteena on, että viranomaiset käyttävät mahdollisimman laajasti yleisiä viestintäpalveluja. Ne viestintätarpeet, joita varten tarvitaan erillisiä viranomaisverkkoja, tyydytetään mahdollisimman taloudellisesti ja tehokkaasti keskitetyn julkishallinnon ratkaisun avulla.

Postipalveluverkko on merkittävässä asemassa myös tietoyhteiskunnassa, sillä se tarjoaa fyysisen jakelukanavan esimerkiksi verkkoliiketoiminnan tarpeisiin. Postipalvelut on perinteisesti mielletty osaksi yhteiskunnan perusrakennetta, jonka toiminnalla on vaikutuksia alueelliseen tasa-arvoon, talouskasvuun ja työllisyyteen. Suomalaisen postitoiminnan vahvuutena on palvelujen korkea laatu ja tuotannon tehokkuus. Postitoiminnassa tarvitaan uusia tehokkaita toimintamalleja, jotta koko maan kattavalle palveluverkostolle voidaan turvata taloudelliset edellytykset toimia. Kilpailun mahdollistavasta lainsäädännöstä huolimatta postitoiminta on edelleen yksinomaan Suomen Posti Oyj:n vastuulla. Kilpailevaa kirjelähetysten jakelua välitystoimintaa ei ole toistaiseksi syntynyt. Kilpailun lisääntyminen edesauttaisi toimialan kehitystä ja lisäisi sen kykyä vastata asiakkaiden tarpeisiin.

Globalisaatio, sähköisen viestinnän innovaatiot ja uudet liiketoimintamallit vaikuttavat voimakkaasti myös postipalvelujen kysyntään ja tarjontaan lähivuosina. Perinteinen postitoiminta vähenee ja kirjeviestinnän kilpailu sähköisen viestinvälityksen kanssa kovenee. Uhkana on, että toiminta muuttuu kannattamattomaksi ja toimialan kehitys pysähtyy, jos toimiala ja sen sääntely eivät pysty vastaamaan muuttuviin olosuhteisiin. Markkinoiden muuttuessa perinteisten postiyhtymien toiminta onkin laajentumassa uusille liiketoiminta-alueille. Postipalvelut kehittyvät yhä enemmän tieto- ja materiaalivirtojen hallintalogistiikan suuntaan. Tietoyhteiskuntakehitys tarjoaa postitoimialalle mahdollisuuden vastata entistä paremmin käyttäjien erilaisiin tarpeisiin ja tehostaa toimintaa. Tietotekniikkaa ja viestintäpalveluja käytetään hyväksi postipalvelun tuottamisen osana. Postipalvelu voidaan tarjota kokonaan sähköisessä muodossa käyttäjien tarpeiden mukaisesti. Markkinoiden muuttuessa nousee esille myös se, miten varmistetaan tasapainoinen kilpailu toimiluvanvaraisen ja muun, sääntelemättömän toiminnan kesken. Tulevaisuuden keskeinen haaste postipalveluissa onkin, miten kirjeviestinnän vähentyessä ja muuttaessa muotoaan fyysisestä sähköiseksi turvataan tasa-arvoinen perinteinen postipalvelu ja luodaan edellytykset tasapainoiselle kilpailulle sekä toimialan kehittymiselle ja kilpailukyvyille.

Tavoitteet ja toimenpiteet

Verkkoinfrastruktuu ri on monipuolinen, luotettava ja valilyiskykyinen. Kilpailu viestintaverkoissa on tehokasta. Laajakaistaisia verkkoyhteyksia tarjotaan kysynta vastaten tasapuolisesti maan eri osissa. Laajakaistapalvelut ovat kaikkien kansalaisten saatavilla vuoden 2005 loppuun mennessa.

Toimenpiteet

- Tuetaan lainsadannon ja muiden toimenpiteiden avulla teknologianeutraalia kilpailua viestintapalvelujen tarjonnassa.
- Seurataan vaihtoehtoisten laajakaistaisten viestintayhteyksien tarjoamista kaikissa viestintaverkoissa ja tarvittaessa edistetaan vaihtoehtoista tarjontaa.
- Seurataan televisio- ja radiotoiminnan lahetysverkkojen digitalisointikehitysta ja puututaan tarvittaessa ongelmatilanteisiin.
- Huolehditaan, etta tehokkaan kilpailun varmistamiseksi viestintamarkkinoilla on kaytossa riittavasti valvontaresursseja ja toimivaltaa.

Hyvalaatuiset ja kohtuuhintaiset postipalvelut ovat saatavilla tasapuolisesti koko maassa. Postitoiminnan kehitysedellytykset on varmistettu.

Toimenpiteet

- Seurataan ja arvioidaan postipalvelulain tavoitteiden ja erityisesti yleispalvelun toteutumista.
- Arvioidaan teknologisen kehityksen vaikutuksia postipalvelujen kysyntaan ja postitoiminnan harjoittamisen edellytyksiin.
- Arvioidaan postikilpailun laajentamisen vaikutuksia.

Viestintaverkkoja kaytetaan tehokkaasti, syntyy innovaatioita ja uusia teknologioita. Palveluja otetaan kayttoon laajasti ja myos globaalilla tasolla.

Toimenpiteet

- Saantelytoimilla luodaan suotuisaa toimintaymparistoa innovaatioiden syntymiselle ja uusien verkko-tekniologioiden kayttoonotolle.
- Tuetaan saantelyn keinoin uusien ansaintalogiikoiden toimintamahdollisuuksia viestintapalveluissa.
- Suositetaan standardeja ja muita ei-lainsadannollisia valijaineita yksityiskohtaisten teknisten saadoksien sijaan seka tehdaan yhteistyota toiminnan harjoittajien

itsesaantelyn edistamiseksi.

- Suositetaan avointa verkkoarkkitehtuuria ja avoimia verkkoratkaisuja.
- Vaikutetaan aktiivisesti kansainvalijaisella tasolla innovaatioiden ja uusien viestintajarjestelmien kayttoonottoon.
- Edistetaan kahdenvalijaisella yhteistyolla suomalaisen viestintaklusterin kansainvalijaista liiketoimintaa.

Mediapolitiikka

Mediapolitiikan toimintaperiaatteena on ottaa huomioon viestintaverkoissa ja -teknologiassa tapahtunut yhdentyminen myos sisaltoihin liittyvassa saantelykehiksessa ja luoda hyva toimintaymparisto sisaltopalvelujen tarjonnalle ja kayttolle. Lahetokohdantana on edista sananvapautta ja moniarvoista viestintan sisaltoa.

Tietotekniikan ja siihen perustuvien sovellusten kehittyminen vaikuttaa voimakkaasti myos joukkoviestintaan. Kayttajille tarjotaan mediapalveluja kaikkia sahkoisia viestintaverkkoja kayttaen. Monikanavajakelun aikana jakeluvaylia on runsaasti, ja tarjonnan maara kasvaa huomattavasti. Kuluttaja on uusien valinnanmahdollisuuksien edessa. Uusi verkkoymparisto vaatii viestintayrityksia rakentamaan ansaintamalleja, joilla palveluja voidaan tarjota liiketoimintana kannattavasti.

Media yritysten toimintaymparisto muuttuu myos siksi, etta kilpailu kiristyy. Sen johdosta yritykset kasvavat ja kansainvalijaistyvat yhteensulautumisten myota. Suomalaisia viestintayrityksia siirtyy ulkomaiseen omistukseen ja suomalaiset yritykset laajenevat ulkomaille. Jokaisen yrityksen on arvioitava uudelleen liiketoimintamallinsa, panostettava entista enemman tuotekehitykseen ja verkotuttava kansainvalijaisesti. Toisaalta viestintatekniikan kehitys avaa mahdollisuuksia aikaisempaa pienemmille yrityksille, kansalaisjarjestoille ja muille vastaaville tahoille. Ne voivat tarjota sisaltopalveluja pienin jakelukustannuksin, tarvittaessa jopa maailmanlaajuisesti. Tietoyhteiskuntakehitys tekee siten mahdolliseksi laajentaa sananvapautta seka edista moniarvoista kulttuuria ja kansalaisten hyvinvointia.

Suomalaisessa televisiotoinnassa Yleisradio Oy:n julkinen palvelu ja kaupallisten toimijoiden tarjonta muodostavat yhdessa monipuolisen peruskokonaisuuden, joka palvelee varsin hyvin erilaisten kohderyhmien tarpeita. Kansainvalijaistyvassakin viestintaymparistossa kotimaisella medialla on edelleen keskeinen rooli kansalaisten arkipai-

vässä ja kansallisen kulttuurin ja keskustelun säilyttäjä-
nä. On ilmeistä, että nykyistä useampia mainosrahoittei-
sia vapaasti seurattavia yleisteleviokanavia ei markkinoil-
lemme sovi, vaan kehitys kulkee kohti erikoistuneita te-
maattisia kanavia. Suunnittelukaudella maksutelevisioi-
toiminnan uskotaan yleistyvän.

Suomalaisten televisioyri-
tysten keskeinen lähivuosien
haaste on jakeluverkkojen nopea digitalisointi. Digitaalinen
televisiotoiminta ei ole käynnistynyt ongelmitta. Toi-
minta aloitettiin elokuussa 2001 ja vuonna 2002 käyn-
nistettiin hakukierros uusien, vuonna 2002 voimaan tul-
leen lainsäädännön mukaisten ohjelmistotoimilupien
myöntämiseksi. Suunnittelukaudella tulee ajankohtaiseksi
myös Ruotsin television (SVT) ohjelmien jakeluun käy-

tetytyn verkon digitalisointi ja toimi-
lupien myöntäminen kyseiseen
verkkoon. Kysymystä on käsiteltä-
vä osana Pohjoismaiden keskinäis-
tä televisio-ohjelmien jakelujärjes-
telyä.

Vanhentuvan analogisen jakelu-
järjestelmän ylläpito kuluttaa talou-
dellisia voimavaroja. Resurssit tar-
vittaisiin kansainvälisesti kilpailu-
kykyisten ja laadullisesti korkeata-

soisten palvelujen kehittämiseen. Toisaalta julkisen pal-
velun ylläpito vaatii, että analogiset lähetykset ovat kan-
salaisten seurattavissa kohtuullisen siirtymäajan. Hallituk-
sen vuonna 1999 asettama tavoite oli, että analogisia te-
levisiotoimilupia ei olisi enää tarpeen julistaa haettaviksi
vuoden 2006 lopussa päättyvän toimilupakauden jälkeen.
Jos televisioyhtiöt eivät digitaalisen televisiotoiminnan
edetessä enää halua tarjota analogisia palveluja, hallitus
ei voi vaatia toimiluvanvaraisia televisioyri-
tyksiä niitä jat-
kamaan. Päätös analogisen jakelun lopettamisajankohdasta
tulee tehtäväksi suunnittelukaudella markkinatilanne hu-
miooon ottaen. Yleisradio Oy päättää televisio- ja radiolain-
säädännön mukaisesti siitä, milloin sen lähetysten analo-
ginen jakelu on mahdollista lopettaa.

Televisioverkkojen digitalisointi ja uudet jakelukana-
vat ovat suuria haasteita myös Yleisradio Oy:lle. Parlamen-
taarinen työryhmä teki vuonna 2001 esityksen yhtiön toi-
minnan rahoituksesta lähivuosina. Linjauksen muuttami-
seen ei ole ajankohtaista tarvetta. Yleisradio Oy:n julkisen
palvelun toimintaedellytysten turvaamiseksi televisiomak-
sua on korotettava työryhmän esittämällä tavalla kustan-
nustasoa vastaten yhdellä prosenttiyksiköllä lisättynä koko

suunnittelukauden ajan.

Radiotoiminnan tarjonta on Suomessa varsin monipuoli-
sta. Yleisradio Oy on parhaillaan uudistamassa julkisen
palvelun radiotoimintaansa ja kaupallinen radiotoiminta
säilyy runsaana. Myös radiotoiminnassa jakelun digitali-
sointi tulee suunnittelukaudella ajankohtaiseksi.

Viestintäverkot ja -palvelut lähenevät toisiaan. Televi-
sio- ja radiotoimintaa varten rakennettuja digitaalisia verk-
koja voidaan käyttää myös muiden palvelujen tarjontaan.
Vastaavasti televisio- ja radio-ohjelmistoja voidaan välit-
tää teletoi-
mintaan tarkoitetuissa verkoissa. Myös palvelu-
muotojen väliset rajat hämärtyvät. Tavallisen ihmisen kan-
nalta palvelun sisällössä ei sinänsä ole mitään eroa, vaika
teknisesti ero on suuri. Televisio- ja radiotoiminta on
Suomessa muiden maiden tavoin varsin pitkälle säännel-
tyä muissa verkoissa tarjottuihin palveluihin nähden. Ja-
kelumuotoja ei voi eikä ole syytäkään säännellä eri tavoin
jo teknologianeutraalisuuden vuoksi. Sääntely yhdenmu-
kaistunee siten, että televisio- ja radiotoiminnan sääntely
kevenee. Se johtuu länsimaissa jo sananvapaussyistä: jos
jakeluväyliä on kaikkien halukkaiden käytössä tai muutoin
huomattavan runsaasti, jaeltavan sisällön sääntely on mini-
moitava. Toisaalta Internetin sääntely televisiotoiminnan
tavoin on kutakuinkin mahdotonta jo teknisistä syistä, jos
Internet halutaan säilyttää avoimena järjestelmänä.

Televisio- ja radiotoiminnan erityissääntelystä ei kui-
tenkaan voida vielä suunnittelukaudella luopua. Toimin-
taan käytettäviä taajuuksia on yhä kysyntää vähemmän.
Näköpiirissä ei ole ainakaan ennen analogisten televisio-
lähetysten loppumista, että toimilupasääntelystä voitaisiin
luopua. Sen sijaan voidaan, ja sananvapaussyistä on vält-
tämätöntäkin, kehittää toimilupajärjestelmää keveämmäksi
ja mahdollisuuksien mukaan oikeusharkintaiseksi.

Lainsäädäntöä on kehitettävä siten, ettei se väärissä
teknologisesti epäneutraalilla tavalla kilpailua eri jakelu-
kanavien kesken. Se merkitsee mm. teknisen kehityksen
vuoksi hankalaksi muuttuneen ohjelmiston käsitteen tar-
kistamista. On teknologisesti epäneutraalia ja markkinoiden
kilpailutilannetta häiritsevää, että samaa sisältöä säännel-
lään eri tavoin siitä riippuen, minkä verkon kautta se jae-
taan. Ohjelmiston käsitteen tarkistamisella on laajoja vai-
kutuksia mediakenttään. Tämän käsitteen avulla määri-
tellään laitteet, joista on maksettava televisiomaksu. Niin
ikään käsitteen avulla määritellään liiketoiminta, jonka
harjoittajalla on velvollisuus maksaa toimilupamaksua.
Näistä syistä suunnittelukaudella tulee esille myös kysy-
mys Yleisradio Oy:n rahoituksesta. Tässä yhteydessä voi-

daan tarkastella myös julkisen palvelun laajuutta ja asemaa suomalaisessa viestintäjärjestelmässä sekä Yleisradio Oy:n suhdetta kaupallisiin kilpailijoihinsa.

Useiden ennusteiden mukaan vuorovaikutteisten palvelujen tarjonta television kautta kasvaa. Samanaikaisesti kulutustottumukset muuttuvat. Uusilla vastaanottimilla kuluttajat voivat helposti koostaa itse omat ohjelmistonsa tarjolla olevista valikoimista. Kehitys voi olla uhka paitsi television mainosrahoitukselle, myös suomalaiselle sisältöteollisuudelle yleensäkin. Vuorovaikutteisten palvelujen ja kuluttajien huomiosta kilpailemaan pystyvien korkealaatuisten ohjelmien tuotekehityskustannukset ovat korkeat. Sen vuoksi on pelättävissä, että sisältöteollisuus ja siihen liittyvä tuotekehitys siirtyy suurten kansainvälisten yritysten käsiin. Kehitys vaatii julkisen vallankin toimin kehittämään kotimaista sisällöntuotantoa.

Televisiotoiminnan kansainvälisessä sääntelyssä ei odoteta tapahtuvan suunnittelukaudella suuria muutoksia. Euroopan unionin televisiodirektiivi asettaa minimiehdot jäsenmaissa harjoitettavalle televisiotoiminnalle. Direktiivi uudistetaan suunnittelukauden loppupuolella. Uudistus ei vaikuttane merkittävästi Suomen lainsäädäntöön. Julkisten yleisradioyhtiöiden rahoitusta koskevaa EU:n perustamissopimuksen liitettä eli niin sanottua Amsterdamin pöytäkirjan liitettä ei muutettane lähivuosina.

Uusien viestintäpalvelujen nopea kehitys ei ole tois- taiseksi vaikuttanut sanottavasti **sanoma- ja aikakauslehdistön** eikä **graafisen viestinnän** asemaan. Suomessa on edelleen sekä sisällöllisesti että taloudellisesti poikkeuksellisen vahva sanoma- ja aikakauslehdistö. Edellä mainitut sähköisen viestinnän kehitystrendit, ennen muita kulutustottumusten muutos, vaikuttavat pidemmällä tähtäyksellä myös lehdistön toimintaedellytyksiin ja -mahdollisuuksiin. Aikakauslehdistön erityinen haaste on kilpailun lisääntyminen, kun kansainvälistä lehdistöä lokalisoidaan Suomeen. Paikallislehdistön haaste taas on maaseudun väestön väheneminen, mikä johtanee yritysten konsolidoitumisen jatkumiseen. Suomalaisen sisältötuotannon kilpailukyvyyn kannalta on ensiarvoisen tärkeätä, että lehdistön sisältö- ja liiketoimintaosaaminen saadaan täysimääräisesti hyödynnetyiksi. Tämä edellyttää sitä, että verkot ovat sisällön tuottajille avoimia ja että laskutusjärjestelmät eivät tee liiketoimintaa taloudellisesti mahdottomaksi.

Sähköisissä verkoissa tarjolla olevan **sisällön** määrä kasvaa jatkuvasti ja se saavuttaa entistä useampia kohde-

ryhmiä. Sisältöjen digitalisoituminen, Internetin käytön yleisyys ja monikanavajakelu luovat uusia mahdollisuuksia erilaisten näkemysten ja sisältöjen levittämiseksi. Tämä kehitys edistää sananvapauden toteutumista sekä lähettäjän että vastaanottajan näkökulmasta ja tukee monipuolista ja moniarvoista tiedonvälitystä. Lainsäädännöllä ei tule luoda tarpeettomia hidasteita tälle kehitykselle, vaan nykyisiä esteitä on poistettava sen tieltä.

Internet tarjoaa vaihtoehtoisen tai täydentävän jakelukanavan tietoyhteiskunnan sisällöille ja palveluille. Tietoverkkoihin syntyy yhä enemmän sisältöjä, joita ei ole saatavissa muulla tavoin ja jotka on alun perin toteutettu tietoverkossa käytettäväksi. Internet on tehokas väline silloin kun sillä toteutetaan yhteiskunnallisesti myönteisiä – mutta myös kielteisiä tavoitteita. Turvallisen viestintäympäristön luominen ja verkossa liikkuvan laittoman ja haitallisen sisällön torjunta on yhä tärkeämpää. Laittomien sisältöjen torjunnassa tiukka lainsäädäntö ja tehokas valvonta ovat keskeiset työkalut, minkä lisäksi tulee harjoittaa aktiivista kansainvälistä yhteistyötä erityisesti poliisihallinnossa. Haitalliset sisällöt, jotka ovat sinänsä laillisia, mutta esimerkiksi lasten tai jonkin muun väestöryhmän kannalta vahingollisia, vaativat muita toimia. Tässä työssä ohjauksena on ollut viranomaisten ja alan toimijoiden välinen keskustelu ja toimialan itsesääntely. Itsesääntelyllä on pitkä ja hyvä perinne Suomen lehdistön historiassa, jossa Julkisen sanan neuvosto on onnistuneesti huolehtinut korkeasta journalistisesta etiikasta. Eräisiin ongelmiin voidaan puuttua myös uuden sananvapauslainsäädännön avulla. Lainsäädännöstä ei kuitenkaan pidä tehdä sellaista, että se vaikeuttaa kohtuuttomasti myös sellaisten sisällöntuottajien toimintaa, joiden toimintaan ei liity mitään ongelmallista.

Median toiminta on turvattava myös poikkeusoloissa, ja siksi viestintäverkkojen toiminta on varmistettava. Sääntelyllä on huolehdittava myös siitä, että viranomaisten tiedotustoiminta onnistuu kaikissa oloissa.

Tavoitteet ja toimenpiteet

Viestintäverkoissa tarjotaan monipuolisia sisältöjä ja verkkoja käytetään monipuolisesti tietoyhteiskunnan palvelujen tuottamiseen.

Toimenpiteet

- Kehitetään televisio- ja radiolainsäädäntöä jakeluväyliin nähden neutraaliksi (ohjelmiston käsite).

- Luodaan kevyempiä televisio- ja radiotoiminnan toimilupamenettelyitä, jotka perustuvat oikeusharkintaan.
- Kehitetään lainsäädäntöä siten, että sisällön tuottajien uudet ansaintamallit ovat mahdollisia.
- Vaikutetaan aktiivisesti muiden hallinnonalojen hankkeisiin, joissa on sisältötuotannon edellytyksiin liittyviä näkökohtia ja vähennetään televisiotoiminnan tarpeetonta erityissäätelyä.
- Käynnistetään laaja digitaalisten sisältöpalvelujen tutkimus- ja tuotekehitysprojekti.
- Vaikutetaan EU:n televisiodirektiiviä koskevaan muutostyöhön siten, että direktiivi tukee paremmin sisällön tuottamisen edellytyksiä.
- Muutetaan nykyinen lehdistötuki lehdistön kehitystueksi.

Turvataan televisio- ja radiotoiminnan toimintaedellytykset.

Toimenpiteet

- Huolehditaan korkealaatuisen julkisen palvelun toteutumisesta televisiotoiminnassa huolehtimalla televisiomaksujen korottamisesta v. 2001 tehdyn parlamentaarisen työryhmän esittämällä tavalla.
- Arvioidaan televisiotoiminnan julkisen palvelun tarkoituksenmukaista laajuutta sekä Yleisradio Oy:n rahoitusta ja asemaa televisio- ja radiotoiminnan kentässä.
- Päätetään analogisen televisiotoiminnan lopettamisesta ottaen huomioon julkisen palvelun saatavuus ja kahden jakelutekniikan ylläpidosta televisiotoiminnalle aiheutuvat kustannukset.
- Ohjelmistotoimiluparatkaisulla vahvistetaan sananvapauden toteutumista ja monipuolista tiedonvälitystä.

Luodaan edellytykset sille, että sähköisissä verkoissa tarjottujen palvelujen sisältö on turvallista käyttää.

Toimenpiteet

- Tuetaan viestintäpolitiikan keinoin laittomien sisältöjen jakelun estämistä sähköisissä verkoissa.
- Tuetaan viestintävälineiden (erityisesti Internetin) haitallisen sisällön itsensäantelyä.
- Vahvistetaan kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä sisältöön liittyvissä kysymyksissä.

Tietoturvapoliittikka

Tietoturvapoliittikan toimintaperiaatteena on varmistaa kansalaisten, elinkeinoelämän ja julkishallinnon luottamus tietoyhteiskunnan palvelujen käytettävyyteen ja turvallisuuteen.

Turvallinen verkkoympäristö takaa luottamuksen sähköiseen asiointiin ja luo edellytykset verkkokaupan ja -asioinnin kasvulle. Luottamuksella tarkoitetaan sitä, että yhteiskunnassa tapahtuva tiedon hallinta ja välitys toimivat niin kuin niiden oletetaan toimivan. Viestintäpoliittisin keinoin tulee varmistaa, että tietoyhteiskuntapalvelun käyttäjän ei tarvitse pelätä altistuvansa tietoturvana tai yksityisyytensä loukkauksille. Käyttäjän näkökulmasta tietoturvallisen toiminnan tulee olla erottamaton osa jokapäiväistä elämää. Se edellyttää tietoturvaratkaisuilta huomaamattomuutta ja luotettavuutta. Yhteiskunnan kaikilla toimijoilla tulee olla oikeus tiedon turvalliseen hallintaan ja välitykseen.

Tieto ja tietämys on muuttunut yhteiskunnan keskeiseksi pääomaksi. Informaatioteknologian ja verkottumisen kehitys ovat tehneet tietoturvaloukkaukset helpommiksi toteuttaa ja seurauksiltaan vaarallisemmiksi. Suomalaisenkin tietoyhteiskunnan kehitys ja kilpailukyky on suuresti riippuvainen kyvystämme hyödyntää, hallita ja välittää tietoa oikein ja turvallisesti. Nopea teknologinen kehitys ja verkottuneiden tietoteknisten välineiden laaja levinneisyys on tuonut mukanaan uusia riskejä ja mahdollisuuksia jopa lamauttaa yhteiskunnan keskeisiä toimintoja tietoverkkojen välityksellä. Pienimmät riskit näkyvät jokapäiväisenä haittana viruksina, roskapostina ja nimettömänä häiritäviestintänä. Suuremmat uhat kohdistuvat yhteiskunnan kriittisten toimintojen lamaantumiseen tai elintärkeän tiedon tuhoutumiseen tai joutumiseen väärin käsiin. Käyttäjien kokema verkkoasioinnin turvattomuus saattaa vähentää tietoyhteiskuntapalvelujen käyttöä ja supistaa palvelutarjontaa. Tietoturvan varmistaminen voi vaikuttaa myös palvelujen hintoihin, sillä jatkuva varautuminen ukiin lisää käyttäjien, palveluntarjoajien, teleyritysten ja tietotekniikkayritysten kustannuksia. Kustannukset siirtyvät käyttäjien maksettaviksi.

Tietoturva on erottamaton osa yhteiskunnan kaikkia toimintoja. Lyhyellä tähtäyksellä tietoturvaan panostaminen voidaan nähdä kustannuksena ja lisätyönä. Pitkällä aikavälillä panostukset säästävät kuitenkin voimavaroja estämällä vahinkoja ja tuomalla uusia mahdollisuuksia sähköisen asioinnin hyödyntämiseen, kriittisen infrastruktuu-

rin suojaamiseen ja yhteiskunnan toimintojen tehostamiseen.

Tietoturvan ohella yksityisyyden suojaamisesta on tullut entistä merkittävämpi osa tietoyhteiskuntapolitiikkaa. Sekä henkilökohtaisesta että julkisuuteen tarkoitettusta viestinnästä ja erilaisesta sähköisestä asioinnista jää verkkoon jälkiä. Niiden joutuminen asiattomien tai oikeudettomien käsiin uhkaa yksityisyyden suojaa ja rikkoo viestinnän luottamuksellisuutta. Markkinoille syntyy aivan uusia palveluja, jotka käyttävät hyväkseen verkkojälkiä. Esimerkiksi hyvin tarkkaa matkaviestimen sijaintitietoa voidaan aivan lähivuosina käyttää hyväksi palvelutarjonnassa. Yksityisyyden suoja on ilmeinen ongelma, kun palvelu perustuu asiakkaan matkaviestimen sijainnin seurantaan.

Turvallinen ja kilpailukykyinen verkkoympäristö syntyy eri toimijoiden aktiivisella yhteistyöllä, jossa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on keskeinen asema. Suunnittelukauden päättyessä Suomen tulisi olla tietoturvallinen yhteiskunta, johon kaikki voivat luottaa ja joka mahdollistaa tiedon turvallisen hallinnan ja välityksen kaikille.

Tietoyhteiskunta on haavoittuva tietojärjestelmiin ja viestintäverkkoihin kohdistuvan rikollisuuden ja ilkeiden, jopa terrorismin ja sotilaallisten toimien aiheuttamien häiriöiden vuoksi. Varautuminen näitä uhkia vastaan edellyttää laajaa yhteistyötä eri viranomaisten ja organisaatioiden kesken jo normaaliaikana.

Tavoitteet ja toimenpiteet

Hyvä tietoturva ja yksityisyyden suoja toteutuu. Luodaan hyvä ilmapiiri kansalliseen ja kansainväliseen yhteistyöhön ja osallistutaan siihen aktiivisesti.

Toimenpiteet

- Uudistetaan sähköisen viestinnän tietosuojalaki. Lailla taataan ensisijaisesti verkkoviestinnän luottamuksellisuuden suoja sekä varmistetaan yksityisyyden suoja uusissa palveluissa (mm. paikantamispalvelut, suoramarkkinointi sähköpostiin ja matkaviestimiin, luettelopalvelut).
- Jatketaan kansallisen tietoturvallisuusasioiden neuvottelukunnan toimikautta suunnittelukauden loppuun. Neuvottelukunta seuraa tietoturvan tilaa, koordinoi kansallisia tietoturvatoumia ja tekee esityksiä tietoturvaa edistäviksi toimenpiteiksi.

- Varmistetaan, että eri toimijoiden roolit ja vastuut tietoturvan kehittämisessä ovat selkeät ja vastaavat toimijoiden toimintaedellytyksiä.
- Osallistutaan aktiivisesti kansainvälisten tietoturva-standardien ja -toimintalinjausten määrittelemiseen ja yksityisyyden suojaan kehittävään toimintaan.
- Kehitetään viranomaisten välistä yhteistyötä tietosuojan toteuttamiseksi.

Yhteiskunnan kehitystä tuetaan hyvällä tietoturvalla ja tietosuojalla. Elinkeinoelämä ja julkishallinto edistävät tietoturvallisten ja yksityisyyttä suojaavien toimintatapojen ja palvelujen muodostumista kaikessa toiminnassaan. Tietoturvaosaamisesta luodaan kilpailukykyinen toimiala ja edistetään tietoturvallisuuden huomioon ottamista yritysten toiminnassa maan kilpailukykyä lisäävällä tavalla.

Toimenpiteet

- Tunnistetaan tietoturvan innovatiiviset kehittämisalueet ja arvioidaan niiden tukemista rahoitus- ja muin tavoiteohjelmin.
- Kannustetaan yrityksiä kaupallistamaan tietoturvainnovaatioita ja levittämään parhaita käytäntöjä.
- Edistetään sähköisten palvelujen laajaa käyttöä sekä luotettavia ja helppokäyttöisiä salaus- ja tunnistusmenetelmiä.
- Muodostetaan ja toteutetaan kumppanuusohjelmia yhteistyössä johtavien yksityisen sektorin toimijoiden kesken.
- Edistetään tietotekniikan varaan rakentuvien toimintaprosessien yhteensopivuutta julkisen ja yksityisen sektorin välillä.

Tietoturvariskit tunnistetaan luotettavasti ja ylläpidetään valmiutta niiden torjumiseksi.

Toimenpiteet

- Pidetään yllä riittävää, ajantasaista kansallista tilannekuvaa tietoturvariskeistä ja välitetään sitä aktiivisesti yrityksille, julkishallinnolle ja kansalaisille.
- Valmistaudutaan uhkien torjumiseen yhteistyössä eri toimijoiden kanssa kehittämällä kansallista tietoturvan valvontatoimintaa (CERT) ja sen resursseja.
- Seurataan tietoturvariskien hallinnan vaikuttavuutta.

Kansalaisten, elinkeinoelämän ja julkishallinnon toimintaympäristö on tietoturvallinen, yksityisyyden suojan tarjoava, monipuolinen ja käyttäjäystävällinen.

Toimenpiteet

- Varmistetaan perusoikeuksien, erityisesti yksityisyyden ja luottamuksellisen viestin suojan huomioon ottaminen sähköiseen viestintään liittyvässä lainsäädännössä, standardeissa ja viranomaisohjeissa sekä erityisesti uusia palveluja kehitettäessä.
- Määritellään ja varmistetaan kansalaisen kannalta riittävä tietoturvan taso kaikessa sähköisessä asiointissa.
- Edistetään helppokäyttöisten tietoturvaratkaisujen kehittämistä tuotteissa ja palveluissa.
- Edistetään helppokäyttöisten salaus- ja tunnistusmenetelmien laajaa käyttöä sähköisiä palveluja kehitettäessä.

Yksilöiden, elinkeinoelämän ja julkishallinnon tietoturvatietoisuus ja -osaaminen ovat korkeatasoisia. Kaikkien tulee olla tietoisia oman toimintansa osalta tietoturvan merkityksestä ja tietoturvariskeistä sekä omasta roolistaan riskien ehkäisemisessä.

Toimenpiteet

- Kartoitetaan tietoturvatietoisuuden ja osaamisen nykytila, määritellään tavoitetasot ja perustetaan tarvittavat hankkeet tavoitteiden saavuttamiseksi.
- Lisätään kansalaisten tietoisuutta tietoturvakysymyksistä sekä yksityisyyden suojaan vaikuttavista uhkista jakamalla informaatiota, laatimalla tietoiskuja ja sisällyttämällä tietoturvakasvatusta kaikille kouluasteille sekä levittämällä tietoa parhaista tietoturvakäytännöistä.
- Parannetaan elinkeinoelämän ja erityisesti pienten ja keskusuurten yritysten tietoturvatietoisuutta jakamalla informaatiota sekä tarjoamalla tietoturvapalveluja luonnollisten palveluntuottajaverkoston kautta.
- Tuetaan tiedotusvälineitä asiallisen tietoturvatiedon tarjonnassa ja tarjotaan aktiivisesti tietoturva-informaatiota jaeltavaksi.

Rahoitus ja resurssit

Viestintä- ja tietoyhteiskuntapolitiikan hoitamisessa valtion talousarviorahojen osuus on pieni alan toimiessa kilpailuilla markkinoilla ilman suoria tukia.

Rahoitus:

- Sanomalehdistön tuki (31.72.41): 12 614 000 euroa. Tuki on tarkoitus muuttaa nykyisestä lehdistön kustannusten alentamiseksi osoitetusta ja puolueiden lehdistöille osoitetusta tuesta yleisempään lehdistön kehittämistukeen.
- Viestintäviraston nettomääräraha (31.70.21): 776 000 euron taso. Hyväksytyt maksupolitiikan mukaisesti virasto kattaa asiakkailta perittävillä noin 30 miljoonan euron tuloilla menonsa lähes kokonaan. Laskelmissa ei ole otettu huomioon poikkeusoloihin varautumisesta vuodesta 2004 alkaen aiheutuvia vuotuisia menoja 260 000 euroa, jotka esitetään rahoitettavaksi valtion talousarvion määrärahalta.

Tietoyhteiskuntapolitiikan kehittäminen

Tietoyhteiskuntakehitys on suunnittelukauden tärkein yhteiskunnallinen muutosprosessi, joka koskettaa koko yhteiskuntaa ja kaikkia hallinnonaloja. Hallituksen tietoyhteiskuntapoliittisen toiminnan poliittinen ohjaus on ollut heikkoa eikä kehitystä tarkastella ja ohjata kokonaisuutena. Siksi tietoyhteiskuntapolitiikan ohjausta ja päätöksenteon valmistelun organisoimista on merkittävästi kehitettävä nykyisestäään, jos kehitys halutaan saattaa edistämään nykyistä paremmin hyvinvointia, tasa-arvoa ja maan kilpailukykyä. Organisaatio on rakennettava niin, että se varmistaa riittävän koordinoinnin kaikilla hallinnonaloilla tehtäville tietoyhteiskuntapoliittisille ratkaisuille.

Koska tietoyhteiskuntapolitiikka koskettaa kaikkia hallinnonaloja ja vaatii läpinäkyvyyttä päätöksenteossa, tietoyhteiskunta-asioiden tehokasta johtamista ja yhteensovittamista varten olisi perustettava pääministerin johtama **tietoyhteiskuntaneuvosto**. Neuvostoon kuuluisivat kaikki ministerit. Kehityksen edistäminen edellyttää tiivistä yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa, joten tietoyhteiskuntaneuvostoon tulisi kutsua myös tietoyhteiskunta-alalle keskeisen elinkeinoelämän edustajia. Hallituksen erikseen tehtävään määräämä ministeri (**tietoyhteiskuntaministeri**) vastaisi tietoyhteiskunta-alan koordinoinnista sekä teknologia- ja palvelukehityksen edistämisestä. Tietoyhteiskuntaministeri raportoisi tietoyhteiskuntaneuvostolle. Hänen tehtäviinsä kuuluisi seurata lainsäädännön ja valtion talousarvion valmistelua tietoyhteiskuntakehityksen kannalta.

EU:n eEurope-toimintaohjelman toteuttaminen ja seuranta muodostavat hyvän lähtökohdan tietoyhteiskuntapolitiikan kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena on kehittää nykyaikaiset viranomaisten sähköiset palvelut erityisesti koulutuksen ja terveydenhuollon aloille, luoda dynaaminen sähköisen liiketoiminnan ympäristö, varmistaa laajakäyttöisyksien hyvä saatavuus sekä turvallinen verkkoympäristö sähköiseen asiointiin ja liiketoimintaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on viestintähallinnon johdosta laaja kosketuspinta suomalaisen tietoyhteiskuntapolitiikkaan. Tämän vuoksi ministeriö katsoo, että liikenne- ja viestintäministerille sopisi hyvin vastuu tietoyhteiskuntapolitiikasta.



Liikennepolitiikka

Liikenteen visio ja tavoitteet

Liikennepolitiikan on toiminta-ajatuksensa mukaisesti huolehdittava siitä, että kansalaisten ja elinkeinoelämän käytössä on laadukkaat, turvalliset ja edulliset liikenne-yhteydet sekä alan yrityksillä kilpailukykyiset toimintamahdollisuudet.

Tavoitteena on älykäs ja kestävä liikkuminen ja kuljettaminen, jossa otetaan huomioon taloudelliset, ekologiset, sosiaaliset ja kulttuuriin liittyvät näkökohdat. Tämä tarkoittaa, että

- liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset hyödyt ovat mahdollisimman suuret ja vastaavasti haitat ja kustannukset mahdollisimman pienet,
- liikenteen käyttäjät, palvelujärjestelmät, ajoneuvot ja infrastruktuuri hyödyntävät älykkään teknologian mahdollisuudet,
- liikenneala ottaa toimissaan huomioon luonnon ja rakennetun ympäristön hyvän laadun tavoitteet ja valmistelussa ennakoidaan ilmaston ja ympäristön muutoksia sekä pyritään minimoimaan näitä,
- liikennesektori edesauttaa ihmisten terveyden, elinolojen ja viihtyvyyden parantamista mahdollisimman oikeudenmukaisesti alueellisesti ja väestöryhmittäin.

Toimintaympäristö muuttuu

Liikenneinfrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen vaatii suuria voimavaroja. Kestävä taloudenpito edellyttää, ettei tuleville sukupolville jätetä nykysukupolven aiheuttamia kustannuksia. Sekä ihmisten – liikkujien – että kuljetusten kysyjien eli elinkeinoelämän asettama vaatimustaso liikenteen infrastruktuurille ja liikenteen palveluille on jatkuvasti noussut. Suomelle on laajuutensa ja mm. vienti- ja tuontimarkkinohinsa nähden syrjäisen sijaintinsa vuoksi elintärkeää yhteyksien kehittäminen kansainvälisesti ja kansallisesti. Julkinen sektori on rahoittanut liikenteen infrastruktuurin ylläpidon ja kehittämisen. Mahdollisuudet ja resurssit ovat kuitenkin rajalliset. Tämä asettaa kovat vaatimukset mm. väyläpalvelujen hoidolle. Ne on kyettävä tuottamaan pitkällä aikavälillä taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi ja liikenneturvallisuudesta tinkimättä – jatkuvasti yhä kustannustehokkaammin.

Liikenteen käyttäjien kannalta hintakehitys on ollut epäedullinen viime vuosina. Liikenteen kuluttajahinnat ovat 1990-luvulla nousseet noin 20 prosenttia enemmän kuin kuluttajahinnat keskimäärin. Eniten ovat kallistuneet kotimaisten lentomatkojen hinnat. Auton käyttökustannukset, junamatkojen hinnat ja paikallisten joukkoliikennematkojen hinnat ovat kasvaneet yli 50 prosenttia vuoden 1990 hintatasoon verrattuna. Vaikka yleinen ansiotaso on kasvanut 1990-luvulla lähes 40 prosenttia, on käytettävissä olevien tulojen määrä noussut vain 10 prosenttia. Liikenteen osuus kotitalouksien kulutusmenoista on noin 16 prosenttia.

Talouden kehityksellä on edelleen varsin suora yhteys liikenteen kysyntään. Runsaasti kuljetuksia käyttävän teollisuuden kasvunäkymät ovat kohentuneet, mutta suurta kasvua ei odoteta. Tavarankuljetusten kasvun odotetaan siten olevan varsin maltillista. Yksityisen kulutuksen odotetaan kasvavan, mutta työllisyyskehitys ei lähivuosina edenne yhtä suotuisasti kuin vahvan talouskasvun aikoina. Siten myös kotimaan henkilöliikenteen kasvun ennakoidaan olevan lähivuosina maltillista. Kehitysnäkymät ovat kuitenkin varsin erilaiset eri puolilla maata. Kaupunkiseuduilla liikenne kasvaa selvästi keskimääräistä enemmän, maaseudulla liikenne voi jopa vähetä. Tämä maltillisen liikenteen kasvun toteutuminen on tärkeä perusta, jolle myös muut kansallisen ilmastostrategian sisältämät liikenteen toimet perustuvat. Tavoitteena on saada kasvihuonekaasupäästöt pysymään vuoden 1990 tasolla. Koska alueellinen kehitys on erilaista, pyritään erilaisuus ottamaan huomioon tarkemmin ilmastostrategian jatkokehityksessä.

Informaatioteknologialla on mahdollisuuksia korvata liikennettä mm. etätyön, sähköisen kaupankäynnin ja videoneuvottelujen sekä elämystarjonnan kautta. Toistaiseksi Suomessa etäläsnäolo liikennettä korvaavasti on lähtenyt varsin hitaasti liikkeelle. Pikemmin informaatioteknologia on johtanut liikenteen kysynnän lisääntymiseen talouden voimistumisen myötä sekä mahdollistamalla tavoitettavuuden lähes aina ja kaikkialla, jolloin maksimaalinen liikkuvuus on myös mahdollista.

Alueiden ja väestöryhmien erilaiset tarpeet luovat uusia haasteita alueiden kehityksen eriytyessä ja elämäntapojen monimuotoistuesssa. Viime vuosikymmenen kehitys on ollut Suomen eri alueilla hyvin erilaista. Väestö ja uudet työpaikat ovat keskittyneet muutamalle kaupunkiseudulle. Moni seutu on menettänyt juuri koulutetun nuoren vä-

estönsä. Jos muuttoliike edelleen jatkuu suuntaa kääntämättä, useita alueita uhkaa väestön ikääntyminen ja palvelujen heikkeneminen. Liikenteen toimenpitein olisi pysyttävä tarjoamaan edellytyksiä alueiden elinvoiman kasvulle ja tuettava alueiden erilaisten vahvuuksien hyödyntämistä elinkeinotoiminnassa. Useilla Suomen alueilla nähdään omana vahvuutena matkailun kehittäminen. Myös liikenteelle toimialana matkailu on tärkeä. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on keskeinen rooli matkailun toimintaedellytysten turvaamisessa. Ministeriö muun muassa parantaa matkailuliikenteen edellytyksiä ottamalla huomioon matkailun tarpeet joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen informaatiopalveluja kehitettäessä, huolehtimalla erityisesti matkailun edellyttämästä liikenneinfrastruktuurista sekä kehittämällä merenkulun väylämaksuperiaatteita matkailun edistämistä tukeviksi.

Väestön ikääntyminen luo tulevina vuosikymmeninä leimansa koko suomalaiseen yhteiskuntaan. Työvoimasta tulee kilpailu, joka koskettaa syvällisesti myös liikenteen toimialaa. Suuri haaste on, miten liikenteen työpaikat pysyvät houkuttelemaan nuoria tulijoita.

Väestön ikääntymisen myötä aiempaa suurempi osa väestöstä voi vapaasti valita asumispaikkansa sekä liikkumisensa ajan ja paikan. Kun lisäksi työelämä muuttuu ja pirstaloituu, liikenteen järjestämiselle tulee suuria haasteita monimuotoisen ja aikaan sitomattoman elämäntavan myötä. Erilaiset tarpeet ja erilaiset liikkumisen rajoitteet on otettava huomioon. Liikenteen esteettömyys ja käyttäjakeskisyys on erittäin tärkeää. Ympäristö, tuotteet ja palvelut tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja mukauttaa erilaisten käyttäjien erilaisiin tarpeisiin siten, että kaikki ihmiset iästä, toimintakyvystä ja kulttuuritaustasta riippumatta voivat niitä käyttää. Käyttäjien osallistuminen ympäristön, tuotteiden ja palvelujen suunnitteluun ja arviointiin varmistaa niiden sopivuuden heidän tarpeisiinsa.

Kiristynyt kuntatalous ja meneillään olevat aluepoliittiset uudistukset ja kokeilut tuovat uusia uhkia ja mahdollisuuksia hallinnonalan toiminnan alueelliseen organisointiin.

Kuljetuselinkeino on vaikeuksissa. Merenkulun kannattavuus on maailmalaajuisesti kiinni tukiaisista, rautatie liikenne on useissa maissa menettänyt jatkuvasti markkinaosuuttaan, lentoliikenteen kannattavuus on heikentynyt kysynnän vähetessä mm. terroritekojen ja talouden heikkenemisen myötä, kumipyöräliikenteen kannattavuus on myös heikko.

Suomalaisen kuljetuselinkeino kilpailukyvyyn turvaaminen on keskeinen kysymys. Kilpailutilanne on jatkuvasi kiristynyt ja kiristyy edelleen muun muassa EU:n itälaajentumisen vuoksi. Suomalaiselle kuljetuselinkeinoille tulee saada tasavertaiset lähtökohdat kuljetuksista kilpailemiselle keskeisten kilpailijamaiden kanssa.

Kuljetusten täsmällisyysvaatimukset kasvavat tulevaisuudessa. Tämä on seurausta täsmällisiä kuljetuksia tarvitsevien kaupan ja hi-tech-teollisuuden liikevaihdon kasvusta ja siitä, että myös perusteellisuuden kuljetusten on tulevaisuudessa oltava aiempaa täsmällisempiä. Liikenteen toimivuus on varmistettava etenkin suurimpien kasvukeskusten kehäteillä, lentokenttäyhteyksillä sekä satamien ja prosessiteollisuuden tie- ja ratayhteyksillä.

Liikenteen hinnoittelun käyttö taloudellisena ohjauksena lisääntyy. Sen lisäksi, että hinnoittelua käytetään yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden ja liikennemuotojen välisen oikeudenmukaisen vero- ja maksupolitiikan ohjausvälineenä, hinnoittelun käyttö on Euroopassa lisääntynyt investointien rahoitusvajeen kattajana. Hinnoittelua koskevan EY-puitedirektiivin on suunniteltu tulevan voimaan suunnittelukauden alussa. Liikennemuotokohtaisia säädöksiä on jo olemassa tai niiden valmistelu on käynnissä. Hinnoittelu perustuu kustannuksiin: infrastruktuurikustannuksiin sekä nk. ulkoisiin haittakustannuksiin (päästöt, onnettomuudet, ruuhka). Aiemmin hyväksytyt rajakustannushinnoittelun lisäksi on alettu hyväksyä yhä enemmän myös infrastruktuuri-investoinnin kattavia maksuja. Eräät Keski-Euroopan maat ovatkin alkaneet periä kilometriperusteisia maksuja. Maksujen suhde liikenteeltä perittäviin muihin veroihin on sovittamatta yhteen. Suomen kilpailukyvyyn kannalta liikenteen kustannuksia nostavien hinnoitteluperiaatteiden lisääntyminen on ongelmallista. On tärkeää, että hinnoitteluperiaatteet hyväksytään EU:n laajuisesti ottaen huomioon vaikutukset eri maiden kilpailukykyyn.

Suomen sisäisen liikenteen kustannuksiin liittyy aluepoliittinen ongelma. Infrastruktuurikustannusten ja ylipääntään kiinteiden kustannusten kattamisvaatimus ei sovi laajan verkon ja alhaisen asukasluvun maahan. Tämä johtaisi korkeisiin väylä- ym. maksuihin. Suomen kilpailukyvyyn turvaamiseksi on saatava aikaan tiivis yhteistyö valtiovainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden yhteistyötahojen kanssa. Ajoneuvojen verotuksen rakenteen uudistaminen ottamalla samalla huomioon kustannusperusteinen hinnoittelu sekä valtiontalouden näkökulma on varsin haasteellista.

Tavoitteet ja toimenpiteet strategisilla toiminta-alueilla

Kansainväliset yhteydet

Suomi on monin sitein yhä kiinteämmin sidoksissa koko maapallolla tapahtuvaan taloudelliseen ja muuhun yhteiskunnalliseen kehitykseen. Suomen on tässä globaalissa kilpailussa selvitäkseen voitettava mm. perifeerisyydestään aiheutuvia ongelmia. Saavutettavuuden eli nopeiden, toimintavarmojen ja kohtuuhintaisten liikenneyhteyksien kehittäminen on välttämätöntä. Kuljetusjärjestelmän logistista tehokkuutta on lisättävä.

Suomi on avoimen talouden maana erittäin riippuvainen ulkomaankaupasta ja sijaintinsa vuoksi merikuljetuksista. Valtaosa eli viennissä noin 90 prosenttia ja tuonnissa noin 70 prosenttia ulkomaankaupamme kuljetuksista hoidetaan meritse, eikä vaihtoehtoja juuri ole. Kilpailijamaita pitemmät kuljetusetäisyydet huomioon ottaen on tärkeää kehittää Suomen ja muiden maiden välisiä merikuljetusratkaisuja.

Lentoliikenteen merkitys on kasvanut sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Globaali, verkostomainen talous ja elämäntapa merkitsee myös jatkuvia henkilökohtaisia tapaamisia ympäri maailmaa. Vuonna 2001 Suomeen saapui joko työ- tai vapaa-ajan matkalle 4,3 miljoonaa ulkomaalaista, joista lentäen 37 prosenttia eli lähes 1,6 miljoonaa. Viennin arvosta jo noin 14 prosenttia kuljetetaan lentoteitse. Hyvät kansainväliset ja kansalliset lento-yhteydet voivat olla jopa yritysten sijoittumispaikan yhtenä perusteena.

Tavoitteet

Ulkomaankuljetusten nopeus, toimintavarmuus ja kohtuuhintaisuus turvataan pitkällä aikavälillä. Logistisia kustannuksia alennetaan.

Satamien ja lentoasemien maaliikenneyhteyksien ja terminaalien riittävä välityskyky turvataan.

Kansainvälisen matkustajaliikenteen palvelutaso turvataan.

Toimenpiteet

Lisääntyvä kilpailu edellyttää tavarakuljetusjärjestelmän palvelutason ja kustannustehokkuuden parantumista. So-

vitaan uusista yhteisistä kansainvälisistä pelisäännöistä ja niiden noudattamisesta kuljetusketjujen toiminnan turvaamiseksi ja esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusten riskien minimoimiseksi. Tieliikenteen rajamuodollisuuksiin sekä tavarankuljetusten paino- ja mittaongelmien ratkaisuun panostetaan pyrkimyksenä liikenteen turvallisuus, sujuvuus ja kuljetusten tasapuolinen jakautuminen. Kansainvälinen yhteistyö on erityisen merkittävää lento- ja vesiliikenteessä, jotka muodostavat Suomen kansainvälisten yhteyksien rungon.

Itämeren alueen maiden yhteistoimintaa parannetaan merikuljetusten ja logististen palvelujen tuottamisessa. Kehitetään myös lyhyen matkan merenkulkua ja Itämeren moottoritiet -hanketta.

Varmistetaan merikuljetusten sujuvuus turvaamalla kauppamerenkulun väyliä kunto ja kapasiteetti meri- ja sisävesiväyläohjelman mukaisesti.

Valtakunnalliset ja alueiden väliset yhteydet

Väestön ja työpaikkojen keskittyminen kasvukeskuksiin lisää keskusten välistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Kysynnän kasvu kohdistuu raide- ja lentoliikenteeseen sekä pääteihin. Myös tasapainoisen aluerakenteen kehittyminen ja eri alueiden omaehtoisen kehittämisen tukeminen edellyttävät nopeita ja laadukkaita yhteyksiä maakuntien keskusten välillä.

Rataverkon kunto ei nykyisellään mahdollista nopeita yhteyksiä kovin laajalti. Vain noin kymmenellä prosentilla säännöllisen henkilöliikenteen käytössä olevasta rataverkosta on mahdollista 160 kilometrin tai suuremman tuntinopeuden käyttö. VR Oyj:n hankkimien Pendolino-junien nopeutta ei juurikaan voida hyödyntää. Rataverkon päällysrakenteesta noin 30 prosenttia on yli 30 vuoden ikäistä. Radan kunnosta johtuvia liikennöintirajoituksia on runsaat 300 km. Rajoitukset hidastavat liikennettä, heikentävät täsmällisyyttä ja lisäävät kuljetuskustannuksia. Rataverkosta yli 90 prosenttia on yksiraiteista rataa. Tämä asettaa suuret vaatimukset liikenteenhoidolle ja rajoittaa liikenteen sujuvuutta vilkkaimmilla pääradoilla.

Päätieverkolla on useita yhteysvälejä, joilla on pullonkauloja ja liikenneturvallisuuspuutteita. Kiireellisen saneeraus- tarpeessa olevia vilkkaita päätiejaksoja on noin 700 km. Tiet ovat nykyliikenteelle kapeita ja ohittaminen on vaikeaa teiden mutkaisuuden ja mäkisyyden vuoksi. Liikenneturvallisuuden kannalta kohtamissonnettomuudet

ovat vakavin ongelma. Myös maankäytön leviäminen päätieverkon varrelle aiheuttaa turvallisuusongelmia. Pääteiden päällysteiden kunto sen sijaan on hyvä eikä se myöskään ole sanottavasti heikentynyt. Tienkäyttäjät ovat olleet kohtuullisen tyytyväisiä pääteiden hoitoon ja sujuvuuteen taajamien ulkopuolella.

Lentoasemaverkko on nykyisin kattava. Lentoasemia ylläpidetään ja kehitetään käyttäjämaksuin. Koska periaatteena on tarkastella lentoasemia verkkona, on kustannusvastaavuustavoite myös koko verkkoa koskeva. Näin kannattavien lentoasemien saamalla tuloilla katetaan kannattamattomien lentoasemien ylläpitoa. Läpinäkyvyyden vaatimus kustannusvastaavuudessa tuo paineita muuttaa tätä käytäntöä, jolloin kannattamattomien lentoasemien ylläpito tulisi verovaroin ylläpidettäväksi. Nykyisin liikenne- ja viestintäministeriö tukee kahta vähäliikenteistä lentoasemaa.

Kaukoliikenteessä linja-autokilometrit ja junien vaukilometrit ovat kasvaneet. Lentoliikenteen kilometrit ovat vähentyneet. Pitkän matkan liikenteen tarjonta ohjautuu pääasiassa kysynnän mukaan. Poikkeuksena on junaliikenne, jonka kannattamaton kaukojunaliikennettä ministeriö ostaa.

Tavoitteet

Valtakunnallisesti sovittujen alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista edistetään.

Rataverkkoa kehitetään siten, että se mahdollistaa nopeat, turvalliset ja täsmälliset henkilöliikenteen junayhteydet maakuntakeskusten välillä sekä kustannustehokkaat ja täsmälliset tavarakuljetukset.

Päätieverkkoa kehitetään siten, että se mahdollistaa nopeat ja turvalliset yhteydet kaupunkikeskustojen välillä.

Joukkoliikenteen markkinaosuutta lisätään suurten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä.

Toimenpiteet

Suomen laajuuden sekä eri alueiden kehitysedellytysten vuoksi tulee selvittää, voitaisiinko ja millä ehdoin taata kaikilta suurimmilta kaupunkiseuduilta mahdollisuus asioida pääkaupunkiseudulla yhden päivän aikana. Eri liikennemuotojen samanaikainen kehittäminen ei kuitenkaan välttämättä ole kannattavaa kysynnän vähäisyyden vuoksi. Määritellään valtakunnallisesti merkittävät liikennever-

kot ja niiden vaatimustaso sekä kehitetään niitä vaatimustason mukaisesti. Samalla selvitetään nopeiden yhteyksien palvelutasovaatimukset ja vaihtoehdot.

Joukkoliikenteen markkinaosuuden kasvattaminen edellyttää eri liikennemuotojen saumatonta yhteistyötä ja toimivien ovelta ovelle –palvelujen kehittämistä. Matkaketjujen toimivuus otetaan erityisesti huomioon informaatio- ja maksujärjestelmiä suunniteltaessa ja toteutettaessa sekä matkakeskuksia toteutettaessa.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi panostetaan yksiajorataisen päätieverkon liikennetekniseen parantamiseen. Myös automaattista nopeuden valvontaa laajennetaan ja kehitetään resursseja säästävämmäksi. Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteista suunnittelua varten kehitetään menetelmiä ja yhteistyömuotoja. Myös kaavalainsunnoissa ja lupapolitiikassa kiinnitetään huomiota liikenneturvallisuusongelmia aiheuttavaan maankäyttöön.

Toteutetaan runkoväylien ajantasaisen liikenteen ohjauksen, tiedotuksen ja häiriönhallinnan tarvitsemat seuranta- ja tietojärjestelmät (esim. alusohjauksjärjestelmä merenkulussa, automaattinen kulunvalvonta junaliikenteessä ja lennonvarmistus).

Kaupunkiseutujen liikenteen toimivuuden turvaaminen

Kaupunkiseuduilla liikenteellinen toimivuus heikentyy ja henkilöautoliikenteen ongelmat kasvavat väestön ja työpaikkojen lisääntyessä, ellei liikennejärjestelmän tasapainoisesta kehittämisestä pystytä huolehtimaan. Kaupunkiseudut ovat usein läheisen alueen ja osin koko maan kehityksen moottoreita. Jotta liikenne ei muodostuisi kehitystä vakavasti jarruttavaksi tekijäksi, kaupunkiseutujen koko liikennejärjestelmän toimivuus on turvattava.

Kaupungistuminen parantaa joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Tämä edellyttää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Haasteena onkin uusien asuntojen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittaminen ja liikenneinfrastruktuurin rakentaminen siten, että yhdyskuntarakenteen eheytyisi ja kaupunkien viihtyisyys kuitenkin paranisi. Tämä tekisi mahdolliseksi toimintojen hoitamisen mahdollisimman vähäisellä liikenteellä.

Kasvavien seutujen tarpeisiin vastaaminen kestävän kehityksen vaatimusten mukaisesti ja tasapainoisen liikennejärjestelmän toteuttaminen edellyttää kiinteää yhteistyötä maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa,

innovatiivisia liikenneratkaisuja, osin uusia investointeja sekä vahvoja toimenpiteitä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen järjestämisessä.

Kaupunkiseuduilla vakavan onnettomuuden riski on suurin jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä. Kevyen liikenteen turvallisuuden kannalta ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat liian korkeita, vaikka porrastettujen nopeusrajoitusten käyttöönotto onkin edistynyt. Ongelmana on nopeusrajoitusten ja muidenkin liikennesääntöjen liian vähäinen valvonta. Lisäksi kevyen liikenteen väylästössä on puutteita.

Tavoitteet

Pääkaupunkiseudun ja isojen kaupunkiseutujen liikenteellinen toimivuus turvataan. Kehitetään liikenteen hallintaa.

Kasvatetaan joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen markkinaosuutta.

Pääkaupunkiseudun raideliikenteen verkkoa kehitetään edelleen siten, että se mahdollistaa riittävän tiheän, helposti saavutettavan ja täsmällisen matkustamisen.

Suurten kaupunkien tieverkkoa ja kevyen liikenteen väyliä kehitetään siten, että ne mahdollistavat turvallisen kevyen liikenteen kehityksen, helposti saavutettavan, täsmällisen ja turvallisen joukkoliikenteen sekä kohtuullisesti sujuvan ja turvallisen henkilöautoliikenteen.

Liitetään pyöräily ja kävely aiempaa kiinteämmäksi osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja toteutusta sekä parannetaan niiden turvallisuutta.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamista parannetaan.

Toimenpiteet

Liikennejärjestelmien ja maankäytön yhteensovittamiseen kiinnitetään kaupunkiseuduilla erityistä huomiota. Yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyritään eheyttämään yhdyskuntarakennetta. Liikenneturvallisuusongelmia aiheuttavaan maankäyttöön kiinnitetään myös erityistä huomiota kaavalauseunnoissa ja lupapolitiikassa.

Kehitetään liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja niihin liittyvää aiesopimusikäytäntöä. Ministeriö osallistuu neljän suurimman kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Valtiolla on erityisen tärkeä rooli isoilla kaupunkiseuduilla, joiden olosuhteilla ja liikennepoliittisilla toimilla

on erittäin suuri merkitys joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen markkinaosuuteen.

Kehitetään investointihankkeiden yhteiskuntataloudellista arviointia paremmin joukko- ja kevyen liikenteen hankkeiden arviointiin soveltuvaksi.

Kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kehittäminen vaatii liikennejärjestelyjä: raideliikenteen kehittämistä, joukkoliikennekatuja ja -kaistoja, liikennevaloetuisuuksia, pysäköintijärjestelyjä ym. Joukkoliikenteen helppokäyttöisyyttä parannetaan kehittämällä reaaliaikaista joukkoliikenteen informaatiota. Liikennejärjestelmien ja maankäytön yhteensovittamiseen kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Jakeluliikenteen kehitys ja kaupunkilogistiikka otetaan aiempaa paremmin huomioon suunnittelussa.

Huolehditaan siitä, että eniten käytetyt koulumatkat ovat niin selkeät, jatkuvat ja turvalliset, että lasten on mahdollista itsenäisesti kävellä tai pyöräillä kouluun. Liikenneonnettomuuksille altistumista hillitään rajoittamalla autoliikenteen kasvua mm. suuntaamalla suurien kaupunkiseutujen kasvavaa liikennettä turvallisempiin liikennemuotoihin. Kehitetään automaattivalvontaa paremmin taajamien liikennekäyttötymisen valvontaan soveltuvasi yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa.

Rahoitetaan ja kehitetään seutu-, työmatka- ja kaupunkilippujärjestelmiä. Rautatiehenkilöliikenteen kilpailuttamiseen varaudutaan ensisijaisesti pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä yhteisöläinsäädännön sitä edellyttäessä.

Kehitetään liikenteen hallintaa yhteistyössä väylälaitosten, kuntien, liikenteen yrittäjien sekä muiden organisaatioiden kanssa. Kehitetään tapoja ymmärtää paremmin ja syvällisemmin asiakasvalintojen taustoja ja perusteita.

Peruspalvelutason turvaaminen maaseudulla

Maaseudulla väestö ja samalla palvelut ja liikenne vähenevät. Vaikka väestö vähenisi tietyillä alueilla, se ei merkitse liikenneyhteyksien merkityksen vähenemistä, vaan pikemmin päinvastoin. Usein näillä alueilla myös peruspalvelut vähenevät ja keskittyvät taajamiin, jolloin asuminen ja elinkeinotoiminta ovat täysin liikenneyhteyksien toimivuuden varassa. Tieverkon kohtuullinen kunto ja hoitotaso ovat myös elinkeinoelämän kannalta merkityksellisiä. Huonokuntoiset väylien rakenteet haittaavat mm. metsäteollisuuden raaka-aineen hankintaa ja tuotteiden kuljetuksia. Matkailusta on monin paikoin muodostunut tärkeä elinkeino, minkä vuoksi matkailupalvelujen saavutettavuus on

turvattava. Joukkoliikenteen palveluilla varmistetaan myös autottomien mahdollisuus täysipainoiseen elämään.

Päällystetyn alemman tieverkon kunto on heikentynyt viime vuosina. Huonokuntoisia päällystettyjä teitä on noin 6 500 km. Näistä rakennepuutteita on noin 2000 km:llä ja loput 4500 km ovat pintakuntopuutteita. Sorateillä ongelmana on kauttaaltaan heikko rakenteellinen kunto. Kelirikkorajoitusten määrä vaihtelee vuosittain 3 000–7 000 km. Keväisin muutaman viikon ajan ilmenevä keli-rikko aiheuttaa ongelmia maaseudun asukkaiden liikkumiselle sekä erityisesti raskaille ajoneuvoille, kuten linja-autoille sekä raakapuun ja irtomaidon kuljetuksille. Tienkäyttäjien palaute alemman tieverkon kunnosta ja hoidon tasosta on ollut negatiivista.

Valtionapuun oikeutettuja yksityisteitä teitä on noin 60 000 km. Valtion tuki on kohdistuu vain yksittäisten kohtien (sillat, rakenteen korjaus) parantamiseen sekä lautoihin. Yksityisteiden kunto on heikentynyt 1990-luvulla. Vuosikymmenen alussa yksityisteistä oli hyväkuntoisia 73 prosenttia ja huonokuntoisia kaksi prosenttia. Yksityisteiden avustusten huomattava vähentäminen vuonna 1994 lähes lopetti tien rakenteen säilymisen kannalta tärkeän kunnossapidon ja vastaavat luvut vuonna 2001 olivat 43 prosenttia ja seitsemän prosenttia. Erot eri yksityisteiden välillä ovat suuret johtuen muun muassa korvaavan kunta-avustuksen roolista.

Haja-asutusalueilla perinteisen joukkoliikenteen toimintaedellytykset ovat heikentymässä matkustajien vähenemisen ja liikenteen hoidon kustannusten nousun takia. Maaseutuliikenteen tarjonta on toistaiseksi pystytty säilyttämään. Liikenteen kannattavuus on heikentymässä, mikä johtaa itsekkannattavien linja-autoyhteyksien muuttamiseen kannattamattomiksi ja siten liikenteen ostotarpeen kasvuun. Esimerkiksi koululaiskuljetusten siirtymisen normaalista linjaliikenteestä tilausajoihin on laskettu lisäävän koulutoimen kuljetuskustannuksia 20–120 prosenttia eli 4–40 euroa asukasta kohti.

Erytishaasteena on riittävien palvelujen ylläpitäminen ja liikkumismahdollisuuksien turvaaminen ikääntyvälle väestölle. Liikenneväylien päivittäisen peruspalvelutason ylläpidossa suurin haaste on tie- ja rataverkon säilyttäminen sellaisessa kunnossa, jota taloudelliset kuljetukset ja taloudellinen väylänpito edellyttävät.

Tavoitteet

Väyläpalvelujen taso mahdollistaa elinkeinoelämän, alueiden ja väestön perustoiminnot myös pitkällä aikavälillä.

Liikenneverkkoja ja palveluja ylläpidetään siten, että ne luovat edellytyksiä asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri alueilla.

Turvataan julkisen liikenteen palvelut maaseudulla.

Toimenpiteet

Kaikilla tulee olla oikeus ja mahdollisuus liikkua sekä saavuttaa peruspalvelut ja niihin liittyvä informaatio. Päivittäisen peruspalvelutason turvaaminen sisältää väylien hoidon, ylläpidon, korvausinvestoinnit, liikenteen hallinnan sekä akuutit investoinnit (pienet laajennus- ja uusinvestoinnit). Päivittäisen peruspalvelutason ylläpidon rahoitus turvataan ensisijaisesti.

Yksityisteiden valtionapu pyritään nostamaan valtioneuvoston maaseutupoliittisen periaatepäätöksen mukaiselle tasolle. Selvitetään yksityisteiden uusia hallintomalleja sekä lisätään osaamista.

Alueellisen liikenteen palveluja turvataan kannattamattoman runkoliikenteen ostoilla. Osallistutaan joukkoliikenteen alueellisten tavoitteiden määrittämiseen ja sitä kautta eri osapuolten roolin ja työnjaon määrittämiseen niiden palvelujen osalta, joita ei voida ylläpitää asiakastuloin. Tavoitteena on turvata liikkumismahdollisuuksia, parantaa palvelutasoa ja tehokkuutta sekä löytää alueellinen yhteistyömalli, joka palvelee mahdollisimman hyvin liikenteen hallinnonalan toimenpiteitä ja tukee joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä maaseutualueilla. Määrittelytyöhön kuuluu olennaisena osana yhteiskunnan maksamien kuljetusten yhdistely avoimeen joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen hyödyntäminen vähentää kuntien erilliskuljetusten tarvetta ja tuo joukkoliikenteelle lisää kysyntää. Alueellisen yhteistyön kautta kuljetusten järjeistämiseen ja niiden kustannusten hallintaan on selvästi paremmat edellytykset kuin kuntatasolla toimittaessa. Kuljetusten yhdistelyn toimenpiteet kuuluvat keskeisesti alueellisen palvelutason määrittelyyn.

Uusien palvelulinjojen käynnistämistä rahoitetaan ja kehitetään. Palvelulinjojen ja matkojenyhdistelykeskusten toteuttamisessa tehdään yhteistyötä ja sovitaan matkojen yhdistelyn toteuttamisesta. Edistetään uusien liikennetemaattisten palvelujen käyttöönottoa.

Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön aktivoimiseksi ja tehostamiseksi kehitetään uusia tuki- ja kannustinmuotoja. Osallistutaan myös aluetason yhteistyömuotojen kehittämiseen liikenneturvallisuuden alalla. Luodaan yhteistyökanavat maakuntien liittoihin. Haja-asutusalueilla alemman tieverkon nopeusrajoitusjärjestelmää tarkistetaan tarvittaessa.

Liikenteen turvallisuuden edistäminen

Tieliikenteen myönteinen turvallisuuskehitys on pysähtynyt.

Liikennekuolemien määrä ei ole juurikaan laskenut vuoden 1996 jälkeen. Vuonna 2001 tieliikenteessä menehtyi 433 ja loukkaantui 8 411 ihmistä. Pohjoismaisessa vertailussa Suomi jäi vuonna 2001 viimeiseksi kun tarkastellaan liikennekuolemia väestön määrään suhteutettuna. Liikenneturvallisuudessa on suuria alueellisia eroja.

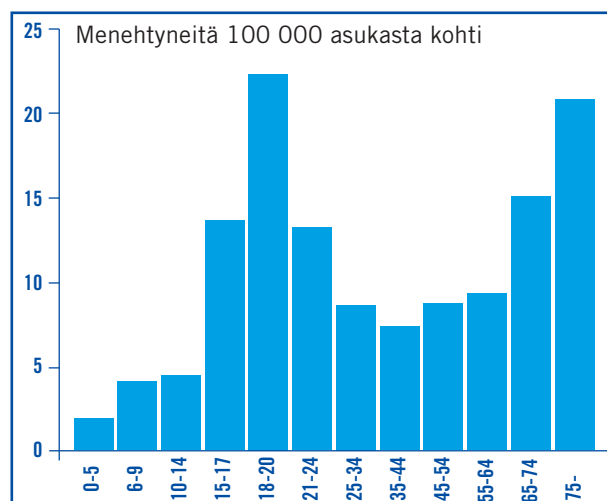
Tieliikenneonnettomuudet aiheuttavat yhteiskunnalle vuodessa noin kolmen miljardin euron kustannukset, josta yleisillä teillä tapahtuneiden onnettomuuksien osuus on runsaat puolet. Suurimpia ongelmia ovat pääteiden kohtaamisonnettomuudet ja kevytliikenteen onnettomuudet. Myös maankäytön leviäminen päätieverkon varrelle aiheuttaa turvallisuusongelmia. Pitkämatkaisen ajoneuvoliikenteen sekaan tulee lyhytmatkaista auto- ja kevyttä liikennettä, joka ei sovellu korkealuokkaiselle päätielle. Päätieverkon osuus yleisten teiden liikennekuolemista on noin 60 prosenttia.

Kaupunkiseuduilla riski joutua vakavaan onnettomuuteen on suurin jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä. Kevyen liikenteen turvallisuuden kannalta ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat liian korkeita, vaikka porrastettujen nopeusrajoitusten käyttöönotto onkin edistynyt. Ongelmana on nopeusrajoitusten ja muidenkin liikennesääntöjen liian vähäinen valvonta. Lisäksi kevyen liikenteen väylästössä on puutteita.

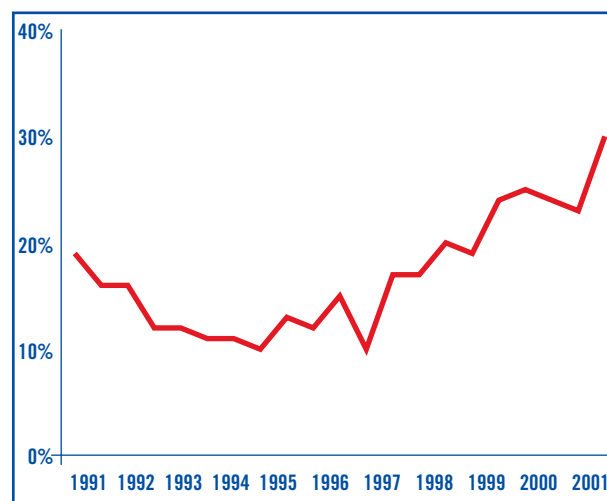
Liikenteen kasvu lisää aina altistumista liikenneonnettomuuksille. Talouden kasvukausina on myös tyypillistä, että liikenteen ilmapiiri heikkenee: aggressiivisuus lisääntyy ja näkyy mm. ajonopeuksien nousuna. Arvomaailman yksilöllistyminen korostaa erityisesti nuorten kuljettajien ongelmia ja lisää päihteiden käyttöä liikenteessä. Lääkäiden riski kuolla liikenteessä suhteessa omaan väestöosuuteensa on jo nyt ikäryhmistä toiseksi suurin nuorten kuljettajien jälkeen.

Asetettujen turvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää mm. rahallista panostusta yksiajorataisen päätieverkon turvallisuusratkaisuihin, toimia kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi taajamissa, automaattisen valvonnan edellytysten sekä muiden lainsäädäntöhankkeiden edistämistä sekä eri tahojen entistä parempaa sitoutumista liikenneturvallisuustyöhön.

Rautatieliikenteessä tapahtuu vuosittain 40–50 tasoristeysvahinkoa. Tasoristeyskiä on vielä yli 4000. Niiden poistaminen on edellytys myös junaliikenteen nopeutta-



Riski menehtyä liikenneonnettomuudessa ikäryhmittäin (vuotta) vuosien 1990–2000 keskiarvona (kuolleiden määrä 100 000 asukasta kohti).



Liikenteen ilmapiirin huonontuneeksi kokeneiden osuuden kehitys 1990-luvulla.

miselle. Junamatkustajien kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia tapahtuu harvoin. Rautatieliikenteen turvallisuuden kannalta tärkeä kulunvalvonta kattaa nykyisin tärkeimmät pääradat ja koko rataverkosta noin 40 prosenttia. Turvallisuustason varmistamiseksi huonokuntoisille radoille asetetaan nopeusrajoituksia, joita vuonna 2001 oli viidellä prosentilla rataverkon pituudesta. Turvallisuustason parantamiseen myös kilpailun mahdollisesti avautuessa on jatkossa kiinnitettävä erityistä huomiota.

Lentoliikenteessä turvallisuustaso on säilynyt hyvänä. Kaupallisessa lentoliikenteessä ei ole useaan vuoteen sattunut yhtään onnettomuutta. Myös poikkeama- ja vaaratilanteet ovat vähentyneet.

Vesiliikenteessä erityisesti Suomenlahden alusliikenteen voimakas kasvu asettaa vaatimuksia merenkulun turvallisuuden kehittämiseksi. Suomenlahden kansainvälisellä merialueella otetaan käyttöön heinäkuussa 2004 Suomen, Viron ja Venäjän yhteinen VTMS-järjestelmä eli uudet liikenteenjakoalueet ja alusten pakollinen ilmoittautumien. EU:ssa on tehostettu meriturvallisuutta tavoitteena mm. kaksirunkoisten säiliöalusten käyttöönoton nopeuttaminen sekä EU:n rannikon kattavan alusliikenteen seurantajärjestelmän kehittäminen. Odotettavissa on myös lukuisia lisäehdotuksia nykyisten säännösten tiukentamiseksi ja kokonaan uusien luomiseksi.

Tavoitteet

Tieliikenteessä kuolleiden määrän on valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi oltava alle 290 vuonna 2007 (vähemmän 143 vuodesta 2001).

Turvataan liikenneturvallisuustyölle ja liikenneturvallisuuden tutkimus- ja kehittämistoiminnalle riittävät resurssit.

Nostetaan junaturvallisuus korkealle kansainväliselle tasolle vuoden 2005 loppuun mennessä.

Lentoliikenteessä pidetään nollataso matkustajaonnettomuuksissa.

Vesiliikenteessä vähennetään vuosittaisten merionnettomuuksien määrää siten, että kauppamerenkulun välillä vuonna 2007 Suomen aluevesillä sekä suomalaisille aluksille tapahtuvien onnettomuuksien määrä ei ylitä 48:aa neljän vuoden liukuvalla keskiarvolla laskettuna (vähemmän kaksi vuodesta 2001).

Toimenpiteet

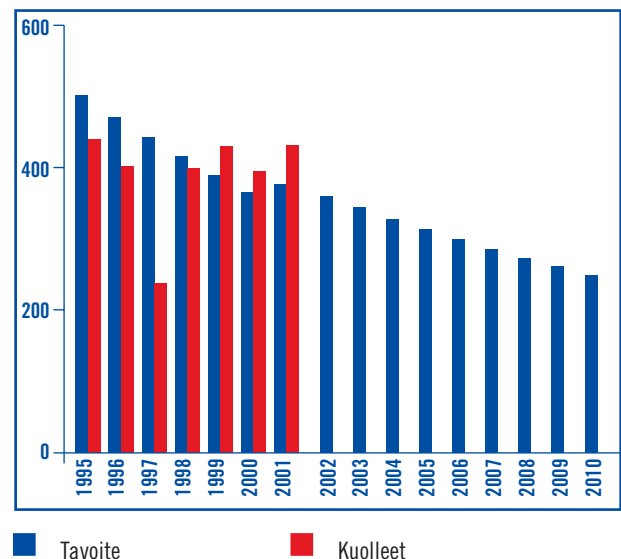
Tieliikenne

Liikenne- ja viestintäministeriö on tieliikenteen turvallisuustyötä koordinoiva viranomainen. Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta sekä siihen sisältyvä liikenneturvallisuusvisio edellyttävät aktiivista toimintaa myös muilta ministeriöiltä. Turvallisuustavoitteiden saavuttaminen edellyttää eri toimijoiden ja päätöksentekijöiden sitoutumista niihin.

Valtakunnalliset tavoitteet on kyettävä viemään tavoitteisiin tähtääväksi toiminnaksi myös alue- ja paikallistasolla. Tämä vaatii yhteistyön tiivistämistä ja uusien yhteistyömuotojen kehittämistä valtion viranomaisten välillä, valtion sekä alueellisten ja paikallisten organisaatioiden (mm. kuntien) välillä ja yksityisen sektorin kanssa. Alueellisen ja paikallisen liikenneturvallisuustyön aktiivisuudesta on pidettävä huolta.

Liikenneturvallisuustyötä varten laaditaan uusi asetettuihin tavoitteisiin perustuva liikenneturvallisuussuunnitelma, joka viedään valtioneuvoston käsittelyyn. Liikenneturvallisuusvisiota puretaan konkreettisiksi toimiksi ja toimintatavoiksi eri toimijoiden näkökulmasta. Kehitetään visiota, siitä johdettuja toimia ja niiden perusteluita koskevaa tiedottamista ja koulutusta. Parannetaan myös suunnittelijoiden tietopohjaa.

Tieliikenteessä kuolleiden määrän kehitys ja tavoitteet



Kehitetään menetelmiä liikenneturvallisuuden integroimiseksi suunnitteluun ja päätöksentekoon niin julkisella kuin yksityiselläkin sektorilla. Kehitetään malleja turvallisuuden huomioimiseksi laatu- ja ympäristöjärjestelmissä ja työsuojeluohjelmissa. Erityistä huomiota kiinnitetään myös hirvivahinkojen torjuntaan.

Liikenneympäristön turvallisuutta parannetaan poistamalla vakavan onnettomuuden mahdollistavia riskitekijöitä. Toiminnan painopiste on yksiajorataisen päätieverkon turvallisuudessa. Liikenneympäristö mitoitetaan pitkällä tähtäimellä vision mukaan kyseisen ympäristön heikoimman osapuolen mukaan ottaen huomioon liikennetilanteet ja järjestelmän eri tekijöiden turvallisuutta vastaava nopeustaso. Lisäksi mitoituksessa arvioidaan mahdollisia virhetilanteita.

Liikenteen ilmapiirin parantamiseksi ja riskikäyttäytymisen vähentämiseksi kehitetään valvontaa, seuraamusjärjestelmää sekä tiedotusta.

Kuljettajantutkintojen sisältöjä kehitetään yhteisöläis-säädännön vaatimusten mukaisesti. Kehitetään kuljettajantutkinnon vastaanottajien koulutus- ja laadunvarmistusjärjestelmää.

Uuden ajoneuvolainsäädännön pohjalta kehitetään ajoneuvojen tyyppihyväksynnän sekä rekisteröinti- ja muutuskatsastuksen rutiineja vastaamaan asianomaisten direktiivien menettelyjä. Käytettynä maahan tuotujen ajoneuvojen rekisteröintikatsastus edellyttää yhdenmukaisia ohjeita katsastustoimipaikoille ja selkeitä periaatteita tarvittavien poikkeusten käsittelyyn.

Teknistä tienvarsitarkastusta, kohdistettuna erityisesti raskaisiin ajoneuvoihin, lisätään uuden direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten pohjalta.

Kuljettajien ADR-ajoluvat ja turvallisuusneuvonantajien tutkinnot toteutetaan kansainvälisten sopimusten ja EU-direktiivien mukaisesti.

Moni edellä mainituista toimista edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön ja muiden hallinnonalojen välistä yhteistyötä. Valtioneuvoston tulisi tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 18.1.2001 tehdyn periaatepäätöksen mukaisesti

- edistää liikenneturvallisuusnäkökohtien huomioonottamista maakunta-, yleis- ja asemakaavoituksessa (YM),
- lisätä panostusta poliisin liikennevalvontaan, laajentaa automaattista nopeusvalvontaa, alentaa puuttumiskynnystä ylinopeusrikkomuksissa sekä tehostaa liikenne-

rikkomuksiin syöllistyviin kohdistuvia toimenpiteitä (SM),

- valmistella sellainen lainsäädäntö, jolla toteutetaan ajoneuvon haltijan vastuu lievissä ylinopeusrikkomuksissa sekä selvittää kunnallisen nopeusvalvonnan käyttömahdollisuudet poliisin suorittaman valvonnan täydentäjänä (OM),
- tehostaa terveydentilan ja ajokyvyn seuranta, ohjeistaa lääkäreitä tiedonkulun parantamiseksi ajokykyyn vaikuttavista sairauksista terveydenhuollon ja poliisin välillä sekä kehittää liikennelääkärijärjestelmää ongelmallisia ajokyvyn arviointeja varten (STM),
- varmistaa liikennekasvatuksen asema kouluissa (OPM).

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan ja valtioneuvoston periaatepäätöksiin perustunut nykyinen liikenneturvallisuuspolitiikan koordinointi ei ole johtanut riittävään sitoutumiseen liikenneturvallisuustavoitteiden toteuttamisessa. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää harkittavaksi, että tieliikenteen turvallisuus sisällytettäisiin tulevaan hallitusohjelmaan ministeriöiden väliseksi ohjelmaksi, jota koordinoisi liikenne- ja viestintäministeri.

Rautatieliikenne

Rautatieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi tasoristeyksiä poistetaan laaditun ohjelman mukaisesti. Myös tasoristeysten merkintöjä ja näkemäalueita parannetaan. Kaikki henkilöliikenteen radat ja tärkeimmät tavaraliikenteen radat saadaan kulunvalvonnan piiriin vuonna 2005. Rautatieliikenteen GSM-R-radiojärjestelmä toteutetaan. Harmonisoidaan Suomen ja Venäjän välinen vaarallisten aineiden rautatiekuljetusmääräyksiä koskeva sopimus EU-direktiivien mukaiseksi.

Lentoliikenne

Ilmailulaitos edistää lentoturvallisuutta huolehtimalla lennonvarmistuksen korkeasta tasosta ja hallinnoimiensa lentoasemien ylläpidosta liikenteen edellyttämässä kunnossa. Osallistutaan tiivistyvään eurooppalaiseen yhteistyöhön lentoliikenteen hallinnassa, turvallisuustoimissa ja lennonvarmistuksessa.

Vesiliikenne

Ulkomaisten alusten tarkastuksia tehostetaan uusien EU-velvoitteiden mukaisesti. Varsinaisten alusturvallisuutta parantavien toimenpiteiden lisäksi kehitetään yhdessä

muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa terrorismin vastaisia toimia merenkulkualalla kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa valmisteltavina olevien sopimusmuutosten pohjalta.

Veneilyn turvallisuutta parannetaan yhdessä eri osapuolten kanssa kehittämällä markkinavalvontajärjestelmää, jotta vaaralliset veneet ja laitteet saadaan pois markkinoilta.

Ympäristöhaittojen minimointi

Kansainväliset sopimukset sitovat Suomen toimintaa yhä enemmän. Myös ympäristöasenteet ja -vaatimukset kasvavat ja muuttuvat. Ilmastostrategian toteuttaminen edellyttää toimia maltillisen liikenteen kasvun edistämiseksi sekä ilmastotoimien kytkentää liikennepolitiikan valmisteluun kaikilla toiminnan tasoilla. Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat pysyneet lähes tavoitteen mukaisella vuoden 1990 tasolla. Tieliikenne on talouden kasvusta huolimatta kasvanut melko kohtuullisesti. Autokanta on tosin kasvanut, mutta se on samalla kehittynyt aiempaa energiatehokkaammaksi.

Liikenteen terveysvaikutukset ovat edelleen erittäin merkittävät. Erityisesti pienhiukkasten vähentämiseksi tarvitaan käynnissä olevien tutkimusten perusteella tehäviä toimia. Meluhaitat ovat kasvamassa.

Rautatieliikenteessä 20–25 prosenttia junakilometreistä ajetaan dieseledolla, vaikka sähköveto on selvästi dieselvetoa taloudellisempaa ja ympäristöystävällisempää.

Tärkeillä pohjavesialueilla sijaitsee noin 7900 kilometriä yleisiä teitä. Liikenne ja tienpito (mm. vaarallisten aineiden kuljetukset, suolan käyttö) aiheuttavat merkittävän riskin pohjavedelle. Päätiestön varrella on kiireellisiä suojauskohteita noin 110 km. Nykyrahoituksella kiireellistä suojausta edellyttävät kohteet saadaan suojattua vasta 10–20 vuoden kuluessa.

Pääkaupunkiseudun pääteiden liikennemelulle altistuvien asukkaiden määrän arvioidaan vuoteen 2020 mennessä kasvavan ilman uusia meluntorjuntatoimia 63 prosenttia eli 110 000 asukkaaseen. Kehitys on samansuuntainen myös muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Väylähankkeissa ympäristön suojaamis- ja meluntorjuntatoimenpiteet voivat muodostaa jopa 20–30 prosenttia hankkeiden kokonaiskustannuksista. Lisäkustannuksia aiheutuu mm. liikenteen ja maankäytön huonosta yhteensovittamisesta, kun kunnat suuntaavat maankäyttöä val-

tateiden varsiin, jolloin meluntorjuntakustannukset muodostuvat suuriksi. Myös luonnonsuojeluperustein tehtävät uusien väylien linjausvalinnat merkitsevät usein huomattavia lisäkustannuksia.

Suomenlahden öljykuljetukset ovat nykyisin noin 40 miljoonaa tonnia vuodessa, mutta liikenne on jatkuvassa kasvussa ja Suomenlahden öljykuljetusten arvioidaan vähintään kaksinkertaistuvan vuoteen 2010 mennessä. Liikenteen kasvu johtuu pääasiassa Venäjän ja Viron uusista satamahankkeista ja nykyisten satamien uusimisesta. Onnettomuuksien riskiä lisää Helsingin ja Tallinnan välisen vilkkaan matkustajaliikenteen ja Suomenlahden itäosan satamien liikenteen risteävyys.

Tavoitteet

Liikenteen kasvihuonepäästöt vuonna 2010 ovat korkeintaan vuoden 1990 tasolla.

Ympäristö- ja terveysvaikutukset otetaan huomioon liikennejärjestelmän ja yksittäisten hankkeiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Lisäksi toteutetaan erillisiä meluntorjunta- ja pohjavesisuojauskohteita.

Öljyntorjuntavalmiudet ovat riittävät.

Toimenpiteet

Liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi toteutetaan kaikki liikennemuodot kattavaa ympäristöohjelmaa, jota seurataan säännöllisesti. Ohjelma on hallinnonalan ympäristöjärjestelmän perusta. Siinä on esitetty keskeiset tavoitteet ja keinot vastuineen hallinnonalan ympäristötyölle vuoteen 2005 asti. Hallinnonalan laitoksilla ja virastoilla on niiden toimintaan suhteutetut ympäristöjärjestelmät ja ne toteuttavat omalta osaltaan hallinnonalan ympäristöohjelmaa omien ympäristöohjelmiansa mukaisesti osana muuta toimintaansa. Vuonna 2004 tehdään hallinnonalan ympäristöjärjestelmien ulkoinen auditointi, jonka perusteella ympäristöjärjestelmiä kehitetään edelleen.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kehityksessä pyritään tukemaan kansallisen ilmastopolitiikan ja valitun toimintalinjan toteutumista kansallisessa ilmastostrategiassa esitettyjen toimenpiteiden avulla.

Toteutetaan kansallista Itämeri-ohjelmaa. Merenkulun osalta ohjelmassa korostetaan öljyntorjuntavalmiuden parantamista ja Suomen, Venäjän ja Viron meriliikenteen ohjauspalvelut yhdistävän Suomenlahden alusliikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmän (VTMIS) kehittämistä. Yhteis-

työssä muiden tahojen kanssa selvitetään ja varmistetaan öljyntorjuntakapasiteetin riittävyys sekä muut valmiudet.

Liikenteen meluhaittojen torjuntaa toteutetaan kansallisen melustrategian perustalta. Pohjavesien suojauksessa noudatetaan suojauksen kiireellisyysjärjestystä.

Kansainvälisessä yhteistyössä pyritään kansainvälisen lento- ja laivaliikenteen päästöjen vähentämiseen.

Selvitetään liikenneväylähankkeiden ympäristöhaittojen vähentämiseksi käytettyjä resursseja sekä haittojen vähentämistä tehokkaasti ja kohtuullisin kustannuksin yhteistyössä ympäristöministeriön, sisäasiainministeriön ja Suomen Kuntaliiton kanssa.

Perustetaan työryhmä kartoittamaan keinoja, joilla suuriin hankkeisiin liittyviä kaavoitus-, hyväksymis- ja lupamenettelyjä voitaisiin kehittää sekä suunnittelun ja toteutuksen välistä aikaa lyhentää kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia kaventamatta.

Rahoitus ja resurssit

Hallinnonalan käytettävissä olevasta rahoituksesta valtaosa käytetään liikenneverkkojen ylläpitoon ja kehittämiseen sekä joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen ja kehittämiseen.

Väyläverkon ylläpito (perusväylänpito)

Tienpito

Perustienpidon rahoitus käytetään tieverkon hoitoon, ylläpito- ja korvausinvestointeihin, pienehköihin laajennus- ja uusinvestointeihin, liikenteen hallintaan ja suunnitteluun sekä hallintoon.

Peruslaskelman mukaisesti rahoitus alenee vuoden 2002 varsinaisen talousarvion tasosta 50,5 miljoonaa euroa eduskunnan aiemmin myöntämän ylimääräisen rahoituksen poistumisen johdosta. Perussuunnitelmataso on siten 555,8 miljoonaa euroa.

Päivittäinen liikennöitävyys (hoidon taso), **tieverkon kunto** (ylläpito- ja korvausinvestoinnit) ja **liikenneturvallisuus turvataan ensisijaisesti**. Vuonna 2002 tieverkon hoitoon käytetään noin 220 miljoonaa euroa ja vuonna 2003 vielä noin 204 miljoonaa euroa. Tienpidon tuottavuuden kasvua mm. kilpailua edelleen lisäämällä kuvaa se, että hoidon taso kyetään säilyttämään, vaikka hoitoon käytetään vuodesta 2005 lähtien enää noin 190 miljoonaa euroa.

Tieverkon kunto (päällystetty tieverkko, sillat, soratiet) säilytetään nykytasolla, kun ylläpito- ja korvausinvestointeihin käytetään vuosittain 200 miljoonaa euroa. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä pysyy noin 6500 km:ssä, kun yhteiskunnan ja käyttäjien kustannukset huomioonottaen huonokuntoisia päällystettyjä teitä saisi olla enintään 3800 km. Siltojen kunto heikkenee edelleen hiukan ja peruskorjaustarve kumuloituu hitaasti. Sorateiden runkokelirikkoa voidaan poistaa vain vähän.

Peruslaskelmatasolla pienehköihin alueellisiin laajennus- ja uusinvestointeihin käytetään suunnittelukaudella yhteensä 185 miljoonaa euroa (35–50 miljoonaa euroa vuosittain). Investointirahat käytettäisiin keskeneräisten hankkeiden toteuttamiseen sekä yhteisesti rahoitettujen ohjelmien loppuun rahoittamiseen. Yhteisten ohjelmien lisäksi on mahdollista toteuttaa vain liikenneturvallisuutta edistäviä hankkeita.

Liikenneturvallisuuden kehittäminen valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti edellyttäisi tienpidon toimin noin viiden liikennekuoleman ja 50 henkilövahinko-onnettomuuden vähenemistä vuositasona. Hoidon sekä ylläpito- ja korvausinvestointien avulla voidaan saavuttaa yhteensä neljän sekä liikenteen hallinnan ja ohjaustoimien avulla seitsemän henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä vuosittain. Kun laajennus- ja uusinvestoinneista noin puolet suunnataan liikenneturvallisuushankkeisiin, voidaan niillä saavuttaa kahdeksan henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä. Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen edellyttäisi siten yleisten teiden nopeusrajoitusjärjestelmän uudelleen arviointia.

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | (1000 euroa) | | | | | |
| Perustienpito (31.24.21) | | | | | | |
| * peruslaskelma | 606 085 | 599 079 | 555 779 | 555 779 | 555 779 | 555 779 |
| * muutossuunnitelma | | | 650 000 | 650 000 | 650 000 | 650 000 |
| Valtionapu yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen (31.25.50) | | | | | | |
| * peruslaskelma | 10 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 |
| * muutossuunnitelma | | | 11 781 | 13 462 | 15 143 | 16 824 |
| Merenkululaitoksen toimintamenot (31.30.21) | | | | | | |
| * peruslaskelma | 13 541 | 10 988 | 10 821 | 10 821 | 10 821 | 10 821 |
| * muutossuunnitelma | | | 12 821 | 12 821 | 12 821 | 12 821 |
| Perusradanpito (31.40.21) | | | | | | |
| * peruslaskelma | 230 171 | 233 900 | 253 100 | 238 300 | 240 000 | 249 000 |
| * muutossuunnitelma | | | 290 000 | 304 200 | 294 500 | 310 700 |
| PERUSLASKELMA YHTEENSÄ | 859 897 | 855 067 | 830 800 | 816 000 | 817 700 | 826 700 |
| MUUTOSUUNNITELMA YHTEENSÄ | | | 964 702 | 982 883 | 974 964 | 990 345 |

Kuntien ja maakuntien priorisoimia eri alueiden kehitysedellytysten kannalta tärkeitä hankkeita ei voida juurikaan aloittaa peruslaskelmatasolla.

Mikäli tienpidon rahoitus olisi 600 miljoonaa euroa, hoitotaso ja tieverkon kuntoon vaikuttavat ylläpito- ja korvausinvestoinnit olisivat samalla tasolla kuin peruslaskelmassa.

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointeihin käytettäisiin suunnittelukaudella yhteensä noin 360 miljoonaa euroa eli 80–95 miljoonaa euroa vuosittain. Liikenneturvallisuuden rahoitus kasvaisi vähän, noin viisi miljoonaa euroa vuosittain. Perustienpidolla saavutettava vuotuinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä olisi tällöin 20.

Yhteisesti ohjelmitaviin hankkeisiin käytettäisiin noin 10 miljoonaa euroa. Näitä ohjelmia ovat mm. losseja korvaavat sillat, EU-ohjelmahankkeet ja pohjavesien suojausohjelma. Alueellisesti ohjelmitaviin hankkeisiin voitaisiin käyttää arviolta noin 45 miljoonaa euroa vuodessa, joten myös tällä rahoitustasolla useat kuntien ja maakuntien tärkeinä pitämät hankkeet jäävät toteuttamatta.

Muutossuunnitelmassa esitetään **650 miljoonan euron** rahoitustasoa.

Muutossuunnitelmassa hoitotaso olisi sama kuin edellä kuvatuilla peruslaskelmatasolla sekä 600 miljoonan euron tasolla. Ylläpito- ja korvausinvestointeihin käytettävä rahoitus nostettaisiin vähitellen 220 miljoonan euron tasoon vuodessa, jolloin tieverkon kunto pystyttäisiin kääntämään hitaaseen kasvuun. Päälystettyjen huonokuntoisten teiden määrä vähenisi suunnitelmakaudella yhteensä noin 150 km. Siltojen kunto säilyy ennallaan ja lisääntynyt peruskorjaustarve pystytään hoitamaan. Sorateiden runkokelirikkoa vähennetään 50–100 km vuodessa, jolloin runkokelirikolle alttiiden teiden määrä on suunnittelukauden lopussa lähes 3000 km. Yhteiskuntatalouden kannalta ne tulisi vähentää 1000–1500 kilometriin.

Laajennus- ja uusinvestointeihin käytettäisiin yhteensä noin 510 miljoonaa euroa eli 125–132 miljoonaa euroa vuodessa. Liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin käytettäisiin noin 40–45 miljoonaa euroa vuosittain, jolloin näillä toimenpiteillä saavuttaisiin 12 henkilöliikenneonnettomuuden vuosittainen vähenemä eli perustienpidon toimin vähenemä olisi yhteensä 23. (Isot kehittämissankkeet toisivat lisäksi viiden henkilövahinko-onnettomuuden vuosittaisen vähenemän ja pääteiden turvallisuuskohteiden paketti yhdestä kahteen vähenemän.)

Lisäksi rahoitusta yhteisten ohjelmien lisäksi suunnattaisiin joukko- ja kevytliikenteen aseman parantamiseen, liikenteen toimivuuteen, ympäristöhankkeisiin sekä liikenteen hallintaan. Maakuntien ja kuntien tärkeinä pitämiin, aluekehitystä tukeviin investointeihin olisi myös käytettävissä rahoitusta yhteensä noin 55 miljoonaa euroa vuodessa. Näiden avulla voidaan poistaa lähinnä pieniä paikallisia ongelmia. Perustienpidon investoinnit eivät ole riittäviä pienempien kaupunkiseutujen ja taajamien paikallisen liikenteen kehittämistarpeisiin. Väliinputoajiksi jäävät jo noin kahden miljoonan euron investoinnit.

Tiehallinnon näkemys perustienpidon riittävästä rahoituksesta on 710 miljoonaa euroa.

Yksityisteiden rahoitus on peruslaskelmassa 11 miljoonaa euroa vuodessa ja se esitetään muutossuunnitelmassa nostettavaksi 17 miljoonaan euroon valtioneuvoston maaseutupoliittisen periaatepäätöksen mukaisesti. Valtion tuki kohdistuu nyt vain teiden parantamiseen ja lauttoihin. Kehittämissuunnitelman mukainen rahoitus mahdollistaa sen, että voidaan avustaa myös kunnossapitoa ja tieverkon



kunto saadaan palautettua lähemmäksi 1990-luvun vaihteen tasoa. Tällöin teitä hoidettaisiin pitkäaikaisen kestävyuden ja myös liikenteen kannalta taloudellisesti. Enimmäistukimäärän mukainen rahoitustarve (tuen enimmäisosuus voi olla 75 prosenttia todellisista hyväksytyistä kustannuksista) olisi 34 miljoonaa euroa.

Radanpito

Perussuunnitelman lähtökohtana on noin 300 miljoonan euron (sisältää arviolta noin 70 miljoonaa euroa ratamaksumaa ym. tuloja) lisäksi 10 miljoonaa euroa VR-Yhtymän voitontuloutusta perusradanpidossa.

Perussuunnitelman mukaisella rahoituksella rautatie liikenteen kilpailukyky on vaarassa. Rataverkon kunto heikenee ja yli-ikäisten rataosien määrä kasvaa. Liikennerajoitukset kaksinkertaistuvat vuoteen 2005 mennessä. Rajoitukset heijastuvat koko verkkoon. Korvausinvestointitarpeet ovat viime vuosina alkaneet uudestaan kasautua. Kasautuminen jatkuu ja kunnossapitokustannukset kasvavat. Tämän seurauksena kunnossapitokustannukset kasvavat 10–30 miljoonaa euroa jo toiminta- ja talous-

suunnittelukaudella. Korvausinvestoinnit ovat välttämätön edellytys, jotta saman rataosan nopeutta, kantavuutta ja kapasiteettia pystytään kehittämisinvestoinnein myöhemmin nostamaan. Isojen ratapihojen toimintavarmuus ja -tehokkuus vaarantuvat perusparantamisen lykkääntyessä. 25 tonnin akselipainon sallivien rataosien määrä kasvaa vain 300 km ja on seitsemän prosenttia rataverkosta ja 11 prosenttia vuoden 2020 tavoitteesta. Nopean verkon laajuus kasvaa 150 km, kun tavoitteena on 900 km. Henkilöliikenteessä rajoitukset syövät matka-aikoja ja vaikeuttavat matkaketjujen sujumista. Seinäjoki–Oulu-välin suurinta sallittua henkilöliikenteen nopeutta joudutaan lähivuosina alentamaan nykyisestä 140 km:n tuntinopeudesta nopeuteen 100–120 km/h, minkä seurauksena matkustajamäärät alenevat. Savonradalla vastaava nopeusrajoitus aiheutti matkustajamäärien pienenemisen 15 prosentilla.

Seuraavissa kuvissa on kuvattu palvelutasoa eri rahoitustasoilla:

Nopeusrajoitusten määrä ratalinjoilla vuonna 2002 ja eri rahoitustasoilla vuonna 2007

Muutos suunnitelman mukaisella rahoitustasolla (370 miljoonaa euroa) varmistetaan asetettujen tavoitteiden mukainen palvelutaso. Rataverkon kunto ei heikkenisi ja liikennerajoitusten määrä pysyisi nykytasolla noin 300 km:ssä (viidestä kuuteen prosenttia rataverkosta). Korvausinvestointitarpeiden kasautuminen saataisiin pysäytettyä. Nopeustaso nousisi 900 km:llä, mikä on kuu-sinkertainen määrä perussuunnitelmavaihtoehtoon verrattuna. 25 tonnin akselipainon sallivien rataosien määrä kasvaisi 740 km ja olisi kaksinkertainen perussuunnitelmavaihtoehtoon verrattuna. Rautatieliikenteen kilpailukyky säilyisi tai jopa paranisi. Myös tasoristeysturvallisuus paranisi.

Nopeimmat matka-ajat (tuntia) eräillä yhteysväleillä

| YHTYEVÄLI | VUONNA 2002 | PERUSLASKELMA | MUUTOSUUNNITELMA | | TAVOITE RATAVERKKO 2020 |
|----------------------|-------------|---------------|------------------|--|-------------------------|
| | | | VUONNA 2007 | | |
| Helsinki–Turku | 1.44 | 1.44 | 1.42 | | 1.40–1.45 |
| Turku–Tampere | 1.39 | 1.39 | 1.39 | | 1.30–1.40 |
| Helsinki–Tampere | 1.37 | 1.19 | 1.19 | | 1.15–1.20 |
| Helsinki–Seinäjoki | 2.52 | 2.34 | 2.34 | | 2.10–2.20 |
| Helsinki–Oulu | 5.54 | 5.36 | 5.36 | | 4.20–4.40 |
| Helsinki–Pori | 3.14 | 2.52 | 2.52 | | 2.20–2.30 |
| Helsinki–Jyväskylä | 3.13 | 2.47 | 2.47 | | 2.30–2.40 |
| Hki–Jyväskylä–Kuopio | 4.59 | 4.29 | 4.24 | | |
| Helsinki–Lahti | 1.21 | 0.48 | 0.48 | | 0.44–0.50 |
| Helsinki–Kouvola | 1.56 | 1.23 | 1.23 | | 1.10–1.15 |
| Helsinki–Mikkeli | 3.23 | 2.35 | 2.35 | | 2.05–2.10 |
| Hki–Kouvola–Kuopio | 5.04 | 4.05 | 4.05 | | 3.05–3.10 |
| Helsinki–Imatra | 3.10 | 2.35 | 2.33 | | 2.05–2.10 |
| Helsinki–Joensuu | 5.16 | 4.38 | 4.32 | | 3.25–3.35 |



Vesiliikenne

Merenkululaitos on nettobudjetoitu laitos, jonka toimintamenomomentille budjetoiduilla tuloilla (väylämaksut, luotsausmaksut, liiketoiminnan tulot, viranomaismaksut jne.) rahoitetaan laitoksen kaikki toimintamenot. Valtion talousarviossa toimintamenomomentilla on ainoastaan nettomääräraha. Väylänpidon, liikenteen ohjauksen ja jäänmurron toimintakustannukset ovat noin 92 miljoonaa euroa eli 75 prosenttia laitoksen kaikista toimintakustannuksista. Kokonaiskustannuksista edellä mainittujen toimintojen osuus on noin 136 miljoonaa euroa eli 80 prosenttia. Laitoksen tulot ovat väylämaksujen osalta vuonna 2003 73,8 miljoonaa euroa ja luotsausmaksut 30 miljoonaa euroa. Väylämaksujen 100 prosentin kustannusvastaavuustavoitteessa pysyminen merkitsee sitä, että jos liikenne kasvaa ja kustannukset eivät nouse, väylämaksuja voidaan jonkin verran alentaa. Luotsauksen tulot nykymaksutasolla säilyvät noin 28–29 miljoonassa eurossa. Kustannusvastaavuuden arvioidaan säilyvän nykytasolla.

Perussuunnitelmassa nettomääräraha on vuoden 2003 tasolla eduskunnan vuodelle 2003 tekemällä lisäyksellä vähennettynä, mutta toisaalta siihen on lisätty alushankintamomentin rahoitus.

Muutossuunnitelmaan sisältyy nettomäärärahan nostaminen 10,8 miljoonasta eurosta noin 12,8 miljoonaa euroon. Lisäys käytettäisiin huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien kunnostukseen. Huonokuntoisia kauppamerenkulun väyliä on vuoden 2002 lopussa noin 1100 kilometriä (noin 20 prosenttia). Muutossuunnitelmaan sisältyvällä kahden miljoonan euron määrärahalla huonokuntoisten väylien määrä voidaan vähentää kauden loppuun mennessä 650 kilometriin. Väylien madaltumisen takia mm. maan kohoamisen seurauksena alukset voivat ottaa vähemmän lastia ja saman tavaramäärän kuljetukseen tarvitaan useampia aluskäyntejä. Muutossuunnitelmaan ei ole sisällytetty mahdollisen korvaavan merenmitausaluksen hankintaa.

Kauppamerenkulun huonokuntoisten väylien määrän kehitys (kilometri)

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Perussuunnitelma | 1200 | 1100 | 1050 | 1000 | 950 | 900 | 850 |
| Kehittämisvaihtoehto | 1200 | 1100 | 1050 | 1000 | 950 | 900 | 850 |

Ilmailuliikenne

Ilmailulaitos vastaa valtion liikelaitoksena käyttäjärahoitteisesti valtion vastuulla olevan infrastruktuurin ylläpitämisestä. Hallinnonalan liiketoimintaa käsitellään jäljempänä luvussa Omistajapolitiikka.

Valtion talousarviossa olevalla määrärahalla korvataan Ilmailulaitokselle valmiustehtävistä 4 575 000 euroa, joka säilyy peruslaskelman mukaisena. Kaupallisen liikenteen vähentyessä erältä kentiltä on ilmennyt lisärahoitustarvetta. Muutossuunnitelmaa ei kuitenkaan tässä vaiheessa esitetä, sillä ministeriö on asettanut työryhmän selvittämään vähäliikenteisten kenttien asemaa.

Valtio myöntää valtionapua yksityisille lentokentille (31.52.41.), käytännössä Seinäjoen ja Mikkelin lentokentille. Vuonna 2003 avustus on yhteensä miljoona euroa, minkä ehdotetaan säilyvän koko suunnittelukauden. Määräraha on mahdollistanut lentokenttien nettokäytömenoista noin 70 prosentin tuen ja investointimenoista 40 prosentin tuen.

Väyläverkon kehittämisinvestoinnit ja teemapaketit

Kehittämisinvestoinneiksi kutsutaan nk. sijoitusmenomäärärahoista rahoitettavia hankkeita, jotka ovat rahamääräisesti merkittäviä ja joiden aloittamisesta eduskunta päättää hankekohtaisesti myöntämällä sopimusvaltuuden. Valtioneuvoston aiemmin vahvistamat kehukset sisältävät vain keskeneräisten kehittämisinvestointien rahoitustarpeet. **Peruslaskelmatasoon** sisältyvät käynnissä olevat hankkeet sekä sellaiset hankkeet, joista on tehty poliittinen päätös. Eduskunnan vuoden 2003 budjetin käsittelyn yhteydessä erikseen päättämät hankkeet ovat mukana peruslaskelmassa. Käynnissä olevat kehittämissuunnitelmat on esitetty seuraavassa taulukossa. Toiminta- ja taloussuunnittelukaudella 2004–2007 näihin hankkeisiin tarvitaan noin 800 miljoonaa euroa valtion rahoitusta.

Muutossuunnitelma sisältää ehdotettavat uudet kehittämisinvestoinnit.

Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että vuosille 2004–2007 laadittava investointiohjelma hyväksyttäisiin yhdellä kertaa uuden hallituksen vahvistaessa kehukset. Ohjelmaan sisällytetään sekä suuret sijoitusmenomäärärahoilla toteutettavat hankkeet että myös teemapaketteja.

Pitkäjärjestyksen investointiohjelman avulla liikennejärjestelmää voidaan suunnitella ja kehittää yhtenä kokonaisuutena ottaen entistä paremmin huomioon eri liikenne- ja muotojen ja niiden yhteensovittaminen. Valtiontalouden suunnittelun kannalta on tärkeää, että investointeihin tarvittava raha tiedetään useampien vuosien osalta etukäteen. Pitkäjärjestyksen investointiohjelma tarjoaa myös paremmat mahdollisuudet infrastruktuurihankkeiden toteuttajille, kuten rakennusteollisuudelle, kehittää toimintansa tulevien tarpeiden mukaisesti.

Perustienpidon määrärahoilla toteutettavista investointihankkeista suurin osa on akuutteja ja kustannuksiltaan varsin pieniä, mutta monet saattavat maksaa useita miljoonia euroja. Etenkin viimeksi mainitut jäävät usein toteutuksessa "väliinpuotoajan" asemaan, koska ne ovat käytettävissä olevaan perusväylänpidon määrärahaan nähden yleensä liian suuria yksittäisiä parannuskohteita, mutta liian pieniä kehittämishankkeiksi. Nämä, yleisimmin pienten kaupunkiseutujen, taajamien ja maaseudun liikennejärjestelmää usein merkittävästi parantavat hankkeet, jäävät päätöksenteossa kehittämishankkeiden varjoon. Teemapaketit on koottu tämällytyypisistä hankkeista.

Käynnissä olevat tai päätetyt kehittämishankkeet

| HANKE | SOPIMUSVALTUUS (milj. euroa) | VALMISTUMISVUOSI |
|---|---------------------------------|----------------------|
| Keravan–Lahden oikorata | 331 | 2006 |
| E18 Lohja–Lohjanharju(I vaihe) | 58,9 | 2005 |
| E18 Muurla–Lohja (II vaihe) ¹ | 279 | 2008 |
| Vuosaaren liikenneyhteydet | 103,7 | 2008 |
| E18 Paimio–Muurla | 171,2 | 2003 |
| Tasoristeysten poisto | 22,2 | 2003 |
| Vt13 Nuijamaan raja-aseman tieyhteys | 14,5 | 2005 |
| Vt4 Järvenpää–Lahti | 252,3 | 1999 |
| | | (jälkirahoitushanke) |
| E18 Kehä III Lentoasema–Tikkurila | 60,5 | 2004 |
| Vt6 Koskenkylä–Kouvola | 48,8 | 2004 |
| Vt9 Orivesi–Muurame | 43,7 | 2003 |
| Valtatie 3 Tampereen läntinen ohikulkua, I vaihe | 57 | 2006 |
| Valtatie 5 Joroinen–Varkaus | 27 | 2005 |
| Valtatie 8 Raision kohta | 14 | 2005 |
| Valtatie 4 Lahti–Heinola | 41 | 2006 |
| Valtatie 4 Jyväskylä–Kirri (pohjoinen sisääntulo) | 21 | 2005 |
| Naantalın meriväylä | 6,5 | 2004 |
| Loviisan väylä | 3,3 | |
| Rataosan Oulu–Rovaniemi sähköistys | 48,1 | 2004 |
| Rataverkon kulunvalvonta | 50,5 | 2005 |
| Rataosan Oulu–Iisalmi/Vartiussähköistys | 70,6 | 2006 |
| Tikkurila–Kerava, 4. raide | 40,4 | 2004 |
| Radioverkon rakentaminen | 10,7 | 2004 |

¹ Ks. vuoden 2002 valtion talousarvioesitys, momentin 31.24.78 selvitysosa, jossa todetaan, että Helsinki–Turku-moottoritien puuttuvan osan Muurla–Lohjanharju loppuosaa, kustannusarvioiltaan 279 milj. euroa, on tarkoitettu rakentaa vuosina 2004–2008.

Isojen hankkeiden ja teemapakettien vaikutusmekanismi on erilainen. Isot hankkeet tuovat ratkaisun tarkkaan rajattavissa oleviin liikenneverkon ongelmakohtiin. Teemapaketit on koottu tukemaan keskeisiä yhteiskunnan perustoimintoihin ja arvoituksiin liittyviä palvelusovaitimuksia. Niiden sisältämällä toimenpiteillä kehitetään liikkumisen olosuhteita monissa yksittäisissä ongelmakohteissa maan eri osissa ja erityyppisillä alueilla ja niillä on mahdollista edistää mm. turvallisuus-, sujuvuus- sekä ympäristötavoitteiden saavuttamista.

Ehdotus toiminta- ja taloussuunnittelukauden suurten liikenneväyläinvestointien investointiohjelmaksi on esitetty seuraavassa taulukossa. Tarkemmat kuvaukset hankkeista vaikutusarvioineen ovat liitteessä 2. Hankkeiden arvioidut kustannukset ovat yhteensä 1,208 miljardia euroa, josta menoja aiheutuisi toiminta- ja taloussuunnittelukaudella yhteensä 652 miljoonaa euroa. Osa ohjelman hankkeista valmistuu vuoden 2007 jälkeen ja niiden kustannukset toiminta- ja taloussuunnittelukauden jälkeen ovat noin 556 miljoonaa euroa.

Seuraavassa taulukossa on keskeneräisten ja päätettyjen hankkeiden tarvitsema rahoitus momenteittain:

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | (1000 euroa) | | | | | |
| Tienpito (mom. 31.24.77, 78, 79) | 108 213 | 147 290 | 151 300 | 137 919 | 95 819 | 86 819 |
| Radanpito (mom. 31.40.77, 78, 79) | 95 529 | 172 000 | 164 500 | 110 300 | 36 800 | |
| Meriväylät (mom. 77, 78 uusille väylähankkeille v. 2004) | 2 523 | 5 523 | 9 323 | 2 523 | 2 523 | 2 523 |
| Vuosaaren sataman liikenneväylät (31.99.77) | | 9 000 | 51 000 | 40 000 | 35 000 | 35 000 |
| Yhteensä | 206 265 | 333 813 | 376 123 | 290 742 | 170 142 | 124 342 |

Hankkeiden valinnassa on käytetty seuraavia kriteerejä:

- liikenteellinen tarve ja hankkeen vaikuttavuus Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn (kansainväliset ja alueiden väliset yhteydet, maaseudun peruspalvelutaso elinkeinoelämän kannalta), alueiden tasapainoiseen kehitykseen (alueiden väliset yhteydet, suurten kaupunkien ulkopuoliset hankkeet), ihmisten arkiliikentämiseen (kaupunkiseutujen liikenteellinen toimivuus, maaseutu) sekä turvallisuuteen ja hyvään ympäristöön,
- hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus (kynnysarvona h/k-suhde yli 1,5),
- suunnitelmavalmius,
- liikennepoliittisten tavoitteiden tukeminen,
- investointiohjelman vuosittaisen volyymin tasaisuus,
- hankkeen sisältyminen kaupunkiseutujen aiesopimukseen ja priorisointi Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (PLJ).

Kansainvälisen liikenteen ja erityisesti tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä parantavat rataosan Lahti–Luumäki tasonnosto ja Raahen meriväylän syventäminen. Alueiden välisiä yhteyksiä sekä valtakunnallisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan valtatiellä 4 Kemissä ja Vaajakoskella, valtatiellä 6 välillä Koskenkylä–Kouvola, valtatiellä 2 välillä Vihti–Pori ja valtatiellä 6 välillä Lappeenranta–Imatra toteutettavilla hankkeilla sekä rataosien Seinäjoki–Oulu ja Tampere–Seinäjoki tasonnostolla, jotka lyhentävät matka-aikaa junaliikenteessä, parantavat turvallisuutta ja tavaraliikenteen toimintamahdollisuuksia.

Kaupunkiseutujen liikenteellistä toimivuutta parantavat yksittäiset hankkeet Tampereella (vt 3), Jyväskylässä (vt 4), Vaasassa (vt 8) ja Savonlinnassa (vt14). Pääkaupunkiseudun liikenteellistä toimivuutta parantavat mm. Hakamäentien nelikaistaiseksi kehitettävä yhteys sekä Kehä I:n ja Kehä III:n kehittämistoimet. Hankkeet parantavat myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja liikenneturvallisuutta.

Investointiohjelma vuosille 2004–2007 (isot kehittämishankkeet), hankkeet ovat liikennemuodoittain kiireellisyysjärjestyksessä

| HANKE | SOPIMUSVALTUUS (MILJ. €) | H/K-SUHDE |
|--|--------------------------|------------|
| Tiehankeet | | |
| Valtatie 3 Tampereen läntinen ohikulku, II vaihe | 57 | 2,9 |
| Hakamäentie, Helsinki | 50 | 2,9 |
| Kehä I Turunväylä–Leppävaara | 60 | 5,7 |
| Valtatie 2 Vihti–Pori (yhteysvälihanke) | 35 | Laaj. inv. |
| Valtatie 6 Lappeenranta–Imatra | 119 | 1,5 |
| Valtatie 4 Lusi–Vaajakoski | 54 | 1,6 |
| Valtatie 4 Kemin kohta ja sillat | 48 | 2,2 |
| Valtatie 8 Sepänkylän ohitus, Vaasa | 25 | 2,3 |
| Valtatie 14 Savonlinnan keskusta | 50 | 4,5 |
| Kehä III Vantaankoski–lentoasema | 105 | 3,1 |
| Valtatie 6 Koskenkylä–Kouvola, puuttuva osuus | 10 | Laaj. inv. |
| Ratahankeet | | |
| Rataosan Lahti–Luumäki tason nosto | 150 | 2,4 |
| Rataosan Tampere–Seinäjoki tason nosto | 15 | 3,0 |
| Rataosan Seinäjoki–Oulu tason nosto | 400 | 2,5 |
| Vesiväylähanke | | |
| Raahen meriväylän syventäminen | 30 | 3,4 |
| SOPIMUSVALTUUDET YHTEENSÄ | 1 208 | |

Seuraavat teemapaketit esitetään aloitettaviksi vuosina 2004–2007. Teemapakettien kuvaukset on esitetty liitteessä 2. Kullakin teemapaketilla panostetaan lähes koko maata kattavasti yhteen laaja-alaiseen ongelmaan kerralla joko rata- tai tieverkolla.

Teemapaketit vuosille 2004–2007

| TEEMAPAKETTI | KUSTANNUSARVIO (MILJ. €) |
|---|--------------------------|
| Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen (mm. 25 tonnin akselipainon yhtenäiset reitit) | 100 |
| Rataverkon päällysrakenteen nopeutettu uusiminen | 100 |
| Pääteiden keskiuuret turvallisuusinvestoinnit | 40 |
| Varikkoratapihojen parantaminen (mm. Ilmala) | 30 |
| Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen | 30 |
| Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen | 15 |
| Meluntorjunta pääkaupunkiseudulla | 15 |
| Liikenteen ja kelin seurantajärjestelmä runkotieverkolla ja suurilla kaupunkiseuduilla (telematiikka) | 12 |
| Kustannusarvio yhteensä | 342 |

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen -momentin (31.60.63) määrärahalla turvataan liikenteen peruspalveluja ja vaikutetaan joukkoliikenteen markkinaosuuteen. Lisäksi saaristoliikennettä avustetaan momentin 31.32.44 määrärahalla.

Seuraavassa taulukossa on esitetty perussuunnitelman ja muutossuunnitelman mukaiset rahoitustasot.

Joukkoliikenteen ostojen ja kehittämisen perussuunnitelman mukainen määräraha merkitsee liikenteen palvelutason, tehokkuuden ja laadun heikentymistä, mikä vähentää matkustajamääriä. Tällöin joudutaan kierteeseen, jossa joukkoliikenteen kannattavuus laskee ja liikennepalvelujen ostotarve kasvaa, mikä merkitsee liikennepalvelujen jatkuvaa vähentymistä.

Liikenteen kannattavuuden heikentymisen takia ostopalvelujen tarve kasvaa, eikä perussuunnitelman mukaisella määrärahalla pystytä palvelujen säilyttämiseen liittyvää tavoitetta saavuttamaan. Alueellisen liikenteen ostovuoroja on nykyään noin 4500 ja niissä matkustajia noin 8,5 miljoonaa vuodessa. Vuoteen 2005 mennessä ostolii-

kenne vähenee noin 600 vuorolla, mikä vastaa keskimäärin 1,1 miljoonaa matkaa. Palveluja supistetaan asteittain päättyvien sopimusten kautta. Kannattamattoman junaliikenteen palvelujen karsiminen tulee ajankohtaiseksi erityisesti vuoden 2004 lopussa, kun nykyinen sopimuskausi päättyy. Ostojunia on tällä hetkellä yli 400 ja niissä tehdään noin 15 miljoonaa matkaa vuodessa. Perussuunnitelma merkitsee keskimäärin 15 ostojunan karsimista, mikä vastaa keskimäärin 0,5 miljoonaa matkaa.

Matkustajille edullisten ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta parantavien kaupunki-, seutu-, ja työmatkalippujen hinnanalentamisen valtionavustus säilyy nykytasolla, mikä ei vastaa rahoitustarvetta. Kustannusten nousun takia lippujen hinnat nousevat ja mm. työmatkalippujärjestelmien kehittämistä ei voida enää jatkaa. Joukkoliikenteen kehittäminen sopeutetaan hidastamalla palvelulinjojen ja kutsujoukkoliikenteen käynnistämistä, matkojen yhdistelykeskuskokeilua, matkakeskusten kehittämistä ja toteuttamista.

Kokonaisuutena perussuunnitelma merkitsee yhteiskunnan vastuulla olevien lakisääteisten kuljetuskustannusten kasvua.

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | (1000 euroa) | | | | |
| 31.60.63. JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUJEN OSTO JA KEHITTÄMINEN | | | | | |
| Kaukoliikenteen ja junien lähiliikenteen palvelujen osto | | | | | |
| * peruslaskelma | 38 400 | 37 500 | 37 000 | 37 000 | 37 000 |
| * muutossuunnitelma | | 38 400 | 38 400 | 38 400 | 38 400 |
| Alueelliseen liikenteen palvelujen osto ja paikallisen liikenteen valtionavustus | | | | | |
| * peruslaskelma | 26 800 | 25 300 | 23 800 | 23 800 | 23 800 |
| * muutossuunnitelma | | 27 500 | 27 500 | 27 500 | 27 500 |
| Kaupunki- ja seutulippupalennusten valtionavustus | | | | | |
| * peruslaskelma | 10 800 | 9 700 | 9 700 | 9 700 | 9 700 |
| * muutossuunnitelma | | 11 400 | 11 400 | 11 400 | 11 400 |
| Kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimushankkeet | | | | | |
| * peruslaskelma | 6 000 | 5 818 | 7 818 | 7 818 | 7 818 |
| * muutossuunnitelma | | 9 000 | 9 000 | 9 000 | 9 000 |
| Merenkurkun liikenne | 1000 | 1 000 | 1 000 | | |
| 31.60.63. Peruslaskelma yhteensä | 83 000 | 79 318 | 79 318 | 78 318 | 78 318 |
| 31.60.63. Muutossuunnitelma yhteensä | | 87 300 | 87 300 | 86 300 | 86 300 |
| 31.32.44 Saaristoliikenteen avustaminen | | | | | |
| * peruslaskelma | 286 | 286 | 286 | 286 | 286 |
| * muutossuunnitelma | 320 | 320 | 320 | 320 | 320 |
| 31.60.63 ja 31.32.44 PERUSLASKELMA YHTEENSÄ | 83 286 | 79 604 | 79 604 | 78 604 | 78 604 |
| MUUTOSSUUNNITELMA YHTEENSÄ | | 87 620 | 87 620 | 86 620 | 86 620 |

Muutossuunnitelman kahdeksan miljoonan euron vuosittaisella lisäyksellä pystytään palvelutaso säilyttämään sekä hillitsemään lippujen ashintojen nousupaineita ja siten edistämään joukkoliikenteen käyttöä. Samalla parannetaan liikenteen edellytyksiä toimia asiakastulojen turvin ja pidetään kurissa liikenteen ostotarpeen kasvua. Lisäksi lisärahoitus luo edellytyksiä erityisesti kasvavia kaupunkiseutuja palvelevien työmatkalippujärjestelmien kehittämiseksi ja uudenlaisten joukkoliikenteen säännölliseen käyttöön houkuttelevien lipputuotteiden käyttöönoton edistämiseksi. Joukkoliikenteen tehostamiseen, hyödyntämiseen ja houkuttelevuuden parantamiseen liittyvää kehittämistoimintaa voidaan jatkaa suunnitelmien mukaisesti.

Muutossuunnitelman mukaisella rahoitustasolla ostopalveluista voidaan suunnata paremmin sinne, missä tehostamistoimenpiteistä huolimatta liikenteen ostaminen on ainoa keino säilyttää palveluja.

Saaristoliikenteen avustamisen määrärahaa nostetaan muutossuunnitelmassa kustannustason nousun takia 10 prosentilla. Tuella mahdollistetaan Kotkan, Porvoon ja Tammisaaren yhteysalusten liikenne ja siten vuosittain noin 5000 matkustajan sekä 300 tonnin rahdin kuljetaminen.

Alan yritysten toimintavaatimukset ja -edellytykset

Tuotantoelämä kansainvälistyy ja verkottuu. Globalisoituminen on avannut yrityksille uusia hankinta-alueita ja markkinoita, mutta merkinnyt samalla kilpailun huomattavaa kiristymistä. Yritysten menestyminen riippuu yhä keskeisemmin toimivasta ja tehokkaasta logistiikasta sekä yhteistyöstä tarjontaketjussa. Yritystoiminnassa kiristyvä kilpailu on merkinnyt toiminnan huomattavaa tehostamistarvetta tuottavuuden parantamiseksi, mistä on seurannut toiminnan keskittäminen ydinalueille. Logistiikassa ja kuljetuksissa keskeisenä haasteena on nopeus, joustavuus ja kustannusten pienentäminen. Kuljetuksia on huomattavassa määrin ulkoistettu osaavien ja toimintaa kehittämään pystyvien kilpailukykyisten yritysten tehtäväksi.

Kotimainen kuljetuselinkeino on kohdannut yhä kiristyvän kilpailun, jonka taustalla ovat yritystoiminnan tarpeet toiminnan tehostamiseen ja markkinoiden globalisoitumiseen. On ilmeistä, että keskittyminen jatkuu kohti riittävän vahvaa ja kilpailukykyistä rakennetta sekä kansainvälistymistä. Huolintaliikenteistä valtaosa on siirtynyt ulkomaalaisomistukseen. Tieliikenteessä vaikutusten oletetaan olevan merkittäviä johtuen elinkeinon rakenteellisesta kehittymättömyydestä.

Lisääntyvä kilpailu edellyttää tavarakuljetusjärjestelmän palvelutason ja kustannustehokkuuden parantumista. On sovittava tarvittavista uusista yhteisistä kansainvälisistä pelisäännöistä ja niiden noudattamisesta kuljetusketjujen toiminnan turvaamiseksi ja esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusten riskien minimoimiseksi. Kansainvälinen yhteistyö on erityisen merkittävää lento- ja vesiliikenteessä, jotka muodostavat Suomen kansainvälisten yhteyksien rungon.

Logistisen toiminnan kehittäminen edellyttää jatkossa myös tiivistyvää yhteistyötä Itämeren alueen maiden ja Venäjän kanssa. Transitioliikenne Venäjälle on ollut kasvussa. Se on mahdollistanut myös Kaakkois-Suomen alueen satamien kehittämisen ja kuljetustoiminnan laajentamisen.

Merikuljetuksissa kilpailutilanne tulee EU:n itälaajentumisen myötä Itämeren alueella entisestään kiristymään, kun kustannustasoltaan edullisten uusien EU-maiden on mahdollista vallata uusia markkinoita. EU-maat tukevat voimakkaasti varustamojaan EU:n valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti.

Suomalaisen tonniston osuus merikuljetuksista on viime vuosina laskenut. Uusia aluksia Suomen lipun alle on parin viime vuoden aikana hankittu vain muutamia. Suomalaisten varustamojen miehituskustannukset ovat EU-alueen korkeimmat. Lastialussektorilla Suomi on seurannut EU:n valtiontuen suuntaviivoja ja käytössä on mm. Ruotsin ja Tanskan nettopalkkajärjestelmää vastaava tukitaso. Matkustaja-alussektorilla suomalaisten alusten työvoimakustannuksia on merenkulkijoiden verotuen johdosta voitu alentaa noin 20 prosenttia, kun Ruotsissa vastaavan tuen määrä on 58 prosenttia työvoimakustannuksista. Ulosliputusuhka tällä sektorilla on ilmeinen.

Mikäli laajamittainen ulosliputus tapahtuisi, vireillä olevan meriklusteritutkimuksen alustavien tietojen mukaan työpaikkojen menetykset suoraan ja välillisesti olisivat tuhansia. Kotimaisen osaamisen säilyttäminen merikuljetuksissa Suomen olosuhteissa on välttämätöntä, samoin huoltovarmuuden turvaaminen. Kaikki nämä tekijät edellyttävät suomalaisen tonniston kilpailukykyyn säilyttämistä. Koska valtion tukitoimenpiteillä ei yksin ole mahdollista varmistaa suomalaisten alusten kilpailukykyistä kustannustasoa, asiassa tarvitaan myös työmarkkinaosapuolten välisiä ratkaisuja.



Rautatieliikenteessä toimii Suomessa vain yksi operattori. Euroopan unionissa rautateiden kehittämisen ja rautatiemarkkinoiden avaamisen odotetaan parantavan yritysten toimintaedellytyksiä ja tehokkuutta sekä tarjoavan mahdollisuuden asiakaspalvelun kehittämiseen ja kustannusten pienentämiseen.

Kuorma-autoalan kilpailutilanne on kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin kehityksen perusteella kiristynyt 1990-luvulla, sillä kustannukset ovat kasvaneet kotimaan markkinahintoja enemmän ja autokanta on kasvanut ylisuureksi.

Kuorma-autoalan yrityksistä noin kaksi kolmannesta on yhden auton yrityksiä ja yli 10 auton yrityksiä on ainoastaan noin yksi prosentti yrityksistä. Maaliikenteen yritysten määrä on Suomessa vuosina 1994–99 kasvanut noin kahdeksan prosenttia. Alalla tehtiin paljon konkurssseja 1990-luvun alkupuolella. Yritysten kokojakauman perusteella yritysten menestymismahdollisuudet kansainvälisessä liikenteessä ovat melko pienet. Myös kuorma-autoliikenteessä

kenteen kustannusten kasvu on heikentänyt yritysten kilpailukykyä kansainvälisillä kuljetusmarkkinoilla.

Lentokuljetusten yritystoiminta on viime vuosina kokenut monia suuria muutoksia toimintaedellytysten muuttuessa ja kilpailun jatkuvasti kiristyessä.

Maa- ja vesirakentamisen tuotos vuonna 2001 oli yhteensä noin 2,8 miljardia euroa. Tästä summasta yritysten (ml. Tieliikelaitos), osuus oli lähes 90 prosenttia ja kuntien yli kahdeksan prosenttia. Maa- ja vesirakennusalalla toimii Suomessa noin 7 200 yritystä ja noin 30 000 henkilöä. Alalle tunnusomaisia piirteitä ovat pienyritysjävaltaisuus ja suhdannevaihtelut. Alan näkymät ovat lähivuosina hyvät, koska isoja infrastruktuurihankkeita on alkamassa. Myös väylien kunnossapidon markkinat avautuvat. Tielaitoksen organisaatiouudistukseen liittyvä siirtymäaika päättyy vuoden 2004 lopussa, jolloin kaikkien yleisten teiden kunnossapitotyöt ovat vapaassa kilpailussa.

Valtion väylävirastot eivät ole enää rakennusorganisaatioita, vaan väylien rakentamisen ja kunnossapidon tilaajia, jotka kilpailuttavat väylien pitoon liittyvät tehtävät hankintalainsäädännön mukaisesti.

Tavoitteet

Turvataan kotimaiselle merenkulkuelinkeinolle kilpailijamaihin nähden kilpailukykyiset toimintaedellytykset.

Turvataan elinkeinoelämän tarpeet kansainvälisissä ja kotimaisissa kuljetuksissa huolehtimalla siitä, että kuljetusmarkkinat toimivat tehokkaasti.

Väylienpidon markkinat avautuvat hallitusti, ja toimivien markkinoiden säilymistä edistetään. Hallinnon alan liikelaitosten ja yhtiöiden organisaatioita valmistaudutaan tarvittaessa muuttamaan.

Toimenpiteet

Merenkulussa valtiovallan tehtävänä on pitää tuki- yms. toimenpitein huolta siitä, että suomalaisilla varustamoilla on tasavertaiset kilpailuedellytykset kilpailijamaihme nähden. Tämä edellyttää kuitenkin myös merenkulun työmarkkinajärjestöiltä miehityskustannusten alentamiseen tärkeitä toimenpiteitä.

Joulukuussa valmistunut merenkulun strategiaselvitys sekä toukokuussa 2003 valmistuva meriklusteriselvitys samoin kuin Ahvenanmaan maakuntahallituksen ja liikenne- ja viestintäministeriön yhteisessä työryhmässä val-

misteilla oleva selvitys Ahvenanmaan merenkulkupoliittisista erityistarpeista antavat pohjaa tarvittaville toimenpiteille.

Tonnistoverolainsäädännön tarkistamistarpeet olisi selvitettävä, jotta siitä tulisi todellinen vaihtoehto suomalaisen varustamojen verotuksessa ja alushankinnoissa.

Uuden aluksen hankinta vaatii suuria pääomia ja siihen tarvitaan ulkopuolista rahoitusta. Tonnistoa uudistettaessa hankittujen uusien alusten omistus jää useissa tapauksissa joko tilapäisesti tai pysyvästi rahoittajalle, vaikka suomalainen varustamo operoi alusta. Tulisi harkita tukiperusteiden muuttamista siten, että miehistötukea voitaisiin myöntää myös sellaiselle työnantajana toimivalle suomalaiselle varustamolle, joka ei itse varsinaisesti omista alusta. Tällöin olisi kuitenkin edellytettävä, että tällainen alus on mahdollisissa poikkeusoloissa Suomen viranomaisten käytettävissä poikkeusoloja koskevan lainsäädännön mukaisesti.

Ammattitaitoisten merenkulkijoiden saatavuus olisi turvattava. Tämä edellyttää alan houkuttelevuuden lisäämistä ja koulutuksen edelleen kehittämistä sekä riittävän työharjoittelun järjestämistä.

Suomessa voimassa oleva merenkulun lainsäädäntö olisi käytävä läpi ja muutettava niiltä osin kuin siihen sisältyy tarpeettomia kansallisia säädöksiä, jotka heikentävät suomalaisten varustamojen kilpailuedellytyksiä.

Merenkululaitoksen uudistamisella tavoitellaan kustannustehokkuutta, jonka kautta osaltaan voitaisiin keventää merenkulun infrastruktuurin ylläpidosta ja kehittämisestä alalle aiheutuvaa kustannusrasitusta.

Edistetään avoimia markkinoita, joissa suomalainen **tieliikenteen kuljetuselinkeino** on kilpailukykyinen. Määritellään suomalaiset tarpeet tavaraliikenteen pelisääntöjen kehittämiseksi ja noudattamiseksi EU:ssa.

Tuetaan tieliikenteen kuljetuspalveluja tarjoavien yritysten kilpailukykyä kehittämistä parantamalla niiden toimintaedellytyksiä.

Huolehditaan logististen palvelujen ja kuljetusten kehittämisestä hyödyntämällä tehokkaasti tieto- ja viestintäteknologiaa (telematiikkaa).

Kehitetään kuljetusalan varautumistoimintaa siten, että kuljetusten turvallisuus ja toimintavarmuus voidaan varmistaa mahdollisimman hyvin kaikissa oloissa. Onnettomuuksien lisäksi terrorismin uhka tulee jatkossakin voimakkaasti vaikuttamaan liikenteen ja kuljetusten turval-

lisuusuhkien torjuntaan tähtääviin toimenpiteisiin. Kehitetään yhteistyössä YK:n ja EU:n kanssa terrorismin vastaisia toimia liittyen vaarallisten aineiden kuljetuksiin kaikissa kuljetusmuodoissa.

Maa- ja vesirakennusalan ennustettavuutta lisätään ja suhdannevaihteluja tasataan kokoamalla isot väylähankkeet monivuotiseksi, vähintään hallituskauden pituiseksi ohjelmaksi. Elinkaari- ja ympäristönäkökohdat otetaan huomioon väylänpidossa. Uudenlaisia toteutusmalleja etsitään tavoitteena saada hyötyjä julkisen ja yksityisen tahon yhteistyöstä. Riittävän isojen hankkeiden toteuttamisesta ovat myös ulkomaiset rakennusalan yritykset kiinnostuneita. Tiehallinnon pyrkimyksenä on siirtyä hankintamenettelyissään asteittain innovatiivisten ja laaja-alaisempaa osaamista vaativien palvelukokonaisuuksien hankintaan.

Rahoitus ja resurssit

Valtion tukien yleisten suuntaviivojen mukaisesti hallinnonalalla tuetaan ainoastaan merenkulkuelinkeinoja siltä osin kuin on kyse ulkomaanliikenteestä. Tuki kohdistuu toisaalta henkilöstökustannusten alentamiseen ja toisaalta alusten hankintoihin liittyvänä korkotukena. Henkilöstökustannuksia alentavan tuen tavoitteena on parantaa kotimaisen tonniston kilpailukykyä ja säilyttää riittävä kuljetusten omavaraisuus. Lastialukset saavat tukea, joka vastaa merityötulosta toimitettujen ennakonpidätysten ja maksettujen työnantajamaksujen sekä henkilöstöön liittyvien vakuutuskustannusten määrää. Matkustaja-alukset saavat tukea, joka vastaa 97 prosenttia merityötulosta toimitetuista ennakonpidätyksistä. Lastialushankintoihin myönnettäviä uusia korkotukia ei enää myönnetä.

Rahoitus peruslaskelman mukaisesti:

| | 2 003 | 2 004 | 2 005 | 2 006 | 2 007 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | (1000 euroa) | | | | |
| Lastialusten hankinnan tuki (31.32.40) | 556 | 1 230 | 969 | 950 | 950 |
| Ulkomaan kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten kilpailuedellytysten turvaaminen (31.32.41) | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 |
| Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten ja -autolauttojen kilpailuedellytysten turvaaminen (31.32.42) | 27 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 |
| Lästimaksuista suoritettavat avustukset (31.32.50) | 782 | 953 | 973 | 992 | 1 012 |
| MERENKULUN TUET YHTEENSÄ | 68 881 | 67 726 | 67 485 | 67 495 | 67 505 |

Miehistötukea saavien lastialusten määrä on vuoden 2002 lopussa 111 vastaten 61,4 prosenttia koko tonniston bruttovetoisuudesta. Alusta kohden tuki on 352 000 euroa ja tuen osuus merityötulosta 42,1 prosenttia. Miehistötukea saavien matkustaja-alusten määrä on vuoden 2002 lopussa 15. Alusta kohden tuki on 1 713 250 euroa ja osuus merityötulosta 19,0 prosenttia. EU:n itälaajentuminen saattaa vaikuttaa Suomen kauppalaivastoon ja etenkin matkustaja-aluksiin, mikä vähentäisi kauppa-alusluettelotuen tarvetta. Peruslaskelman mukainen laskelma perustuu nykyisiin alusmääriin.

Määrärahasoon ei esitetä yksityiskohtaista muutos suunnitelmaa, sillä merenkulkuelinkeinojen tukiratkaisut edellyttävät myös edellä mainittuja muita toimenpiteitä.



Omistajapolitiikka

Liikenne- ja viestintäministeriö on yhdessä muiden liike-toimintaa organisoivien ministeriöiden kanssa kehittänyt valtion omistajaohjausta. Eduskunta on pitänyt tarpeellisena, että valtion omistajapolitiikan hallinnonin ja omistajaohjauksen kehittämistä selvitetään tarkoituksenmukaisimman hallinnointitavan löytämiseksi. Kehittämistrakaisista sovitaan seuraavan hallituksen hallitusohjelmassa. Valtion omistajaohjaukselle eri organisaatiomuodoissa tulee jatkossakin taata hyvät edellytykset markkinoiden mukaiseen toimintaan ja vahvaan omistajaohjaukseen yksityisen sektorin tapaan liiketoiminnan kehittämiseksi, välttämättömän rakennemuutoksen jatkamiseksi sekä arvojen luomiseksi ja kasvattamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriössä omaksutun omistajapolitiikan linjan säilyminen omistajapolitiikan uudelleenjärjestämisessä nähdään tärkeänä haasteena. Valtion omistajaohjauksen kannalta on tärkeää voida käyttää ohjauksessa liikenne- ja viestintäministeriön omistajastrategiaan sekä siihen liittyvän toimialan tuntemukseen perustuvaa asiantuntemusta.



Tavoitteet ja toimenpiteet

Hallinnonalan liikelaitoksia ovat Ilmailulaitos ja Tieliikelaitos. Valtioneuvosto asettaa liikelaitoksille vuosittain palvelu- ja toimintatavoitteet sekä lainanoton ja investointien enimmäismäärän.

Hallinnonalan omistus muodostuu seuraavista yhtiöistä: TeliaSonera (19 prosenttia), Finnair Oyj (58 prosenttia), VR-Yhtymä Oy, Suomen Posti Oyj, Suomen Autokatsastus Oy, Raskone Oy (86 prosenttia) ja Suomen Erillisverkot Oy (60 prosenttia) sekä lisäksi eduskunnan suorassa ohjauksessa oleva Yleisradio Oy.

Valtion omistus on perusluonteeltaan pitkäaikaista. Omistajaohjauksen perustavoitteena on lisäarvon tuottaminen yhtiöissä. Arvoa voidaan pörssilistatuissa yhtiöissä realisoida markkinoiden mukaan valtiontalouden hyväksi. Yhtiöiden osalta tavoitteena on valtion sijoituksen kasvattaminen. Liikelaitoksella voi olla myös jokin muu strateginen erityistehtävä, jota se toteuttaa. Omistajaohjaus on eriytetty politiikkatavoitteista, joista ministeriö erikseen huolehtii regulaation sekä viestintä- ja liikennepoliittisten

päätösten ja toimenpiteiden kautta. Omistajapolitiikan tavoitteissa noudatetaan hyvälle hallintotavalle asetettavia vaatimuksia.

Kun yhtiöt ja liikelaitokset menestyvät liiketoiminnassaan, ne tarjoavat kilpailukykyiset ja tasokkaat liikenne- ja viestintäpalvelut elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja kansalaisille. Valtion omistajuudella ei aseteta yhtiön liiketoiminnan kannalta ristiriitaisia tavoitteita.

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii hallinnonalan yhtiöiden liiketoiminnan strategisesta kehittämisestä markkinoiden mukaan sekä yhtiöiden kannattavuudesta, osingonmaksukyvyistä, arvon kehityksestä ja omistajapohjan laajentamisesta. Operaatioina käytetään yksityistämistä ja yhtiöiden rakennejärjestelyitä.

Liikelaitosten suhteen noudatetaan soveltuvin osin samaa toimintalinjaa. Liikelaitosmallissa omistuspohjan laajentaminen ei kuitenkaan ole mahdollista. Ilmailulaitoksen tehtäviin kuuluu viranomaistehtävänä lentoturvallisuushallinnosta vastaaminen.

Omistajastrategia ja hyvä hallintotapa

Liikenne- ja viestintäministeriön omistajastrategia on markkinoiden mukaista ja ammatillista sekä liiketoiminnan ja arvon kehitystä korostavaa. Keskeiset omistajapoliittiset ja strategiset, valtioneuvoston omistajapoliittisten päätösten mukaiset periaatteet ovat seuraavat:

- Valtio on pragmaattinen omistaja.
- Valtio on omistajapolitiikassaan kaupallinen.
- Valtio on vahvasti suuntautunut arvonmuodostukseen.
- Valtio ei puutu yhtiön operatiivisiin asioihin.
- Yhtiöissä, joissa valtiolla on omistusta, osakkeenomistajat ovat keskenään yhdenvertaisessa asemassa.
- Valtio pyrkii luomaan yhtiöille edellytyksiä kasvaa ja kehittyä suomalaisen osaamisen perustalta.
- Valtio etenee johdonmukaisesti markkinoiden mukaan yksityistämässä.

Markkinoiden mukaisessa omistajapolitiikassa on keskeistä valtioneuvoston periaatepäätökseen 16.9.1999 kirjattujen osakeyhtiölakiin ja arvopaperimarkkinalainsäädäntöön liittyvien olennaisten periaatteiden noudattaminen. Periaatepäätös ei kuitenkaan ole kaikilta osiltaan täysin johdonmukainen ja sitä onkin kehitettävä lainsäädännön, hyvän hallintotavan ja markkinoiden mukaisesti ohjaamaan

selkeämmin valtion omistajapolitiikkaa.

Yhtiökokouksen valitsema osakeyhtiön hallitus vastaa kaikille osakkeenomistajille yhtiön liiketoiminnasta ja arvonmuodostuksesta. Yhdessä toimivan johdon kanssa se päättää yhtiön liiketoiminnan keskeisistä ratkaisuista ja strategioista. Mikäli omistajana halutaan poikkeuksellisesti tehdä yksittäistä yhtiötä koskevia, sen hallintoelinten kannasta poikkeavia ratkaisuja, nämä päätökset tehdään yhtiökokouksessa.

Tuottotavoite- ja voitonjakopolitiikka, arvojen kasvattaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö edellyttää yhtiöiltään ja liikelaitoksiltaan kannattavuutta niin, että ne pystyvät investoimaan strategiseen kasvuun säilyttäen rahoitusrakenteensa terveenä sekä täyttävät tulos- ja voitonjakotavoitteet. Ministeriön tavoitteena on pitkäjänteinen, tasaisesti kasvava osinkokehitys. Voitonjakotavoite on noin 40 prosenttia yhtiöiden ja 30 prosenttia liikelaitosten tuloksesta. Pitkävaikutteisilta yhteiskunnallisilta infrastruktuuri-liikelaitoksilta edellytetään vähintään neljän prosentin tuottoa peruspääomalle. Osinkoja ja voitontuloutusta tarkastellaan kuitenkin aina yhtiö- ja laitoskohtaisesti.

Omistajapohjan laajentaminen

Kilpailluilla markkinoilla toimivien yhtiöiden osalta selvitetään ja jatketaan omistajapohjan laajentamista ja yhtiöiden yksityistämistä eduskunnan myöntämien valtuuksien mukaisesti. Vuonna 1994 myönnettiin valtuus vähentää valtion omistusosuus Finnair Oyj:ssä 50,1 prosentin osuuteen ja Sonera Oyj:n osalta on vuonna 2000 annettu valtuus luopua kokonaan yhtiön omistuksesta. Vuonna 2002 eduskunta myönsi valtuuden luopua kokonaan Suomen Autokatsastus Oy:n omistuksesta.

Yhtiöiden liiketoimintaa ja omistajarakennetta kehitetään yhtiökohtaisesti. Omistuspohjan laajentaminen luo edellytyksiä yhtiöiden liiketoiminnan kehittämiseksi, kasvulle ja kansainvälistymiseksi. Luotuja arvoja voidaan realisoida valtion- ja kansantalouden hyväksi.

Omistuspohjan laajentamista selvitetessä analysoidaan omistuksen realisoimisen laajuutta ja optimaalista aikataulua. Olennaista omistuspohjan laajentamista harkittaessa on myös varmistettava, että toimialalla on riittävän laajat markkinat ja aito kilpailutilanne. Yhtiön omis-

tuspohjan laajentamisen yhteydessä selvitetään lisäksi, onko valtiolla erityisintressiä yhtiön osakkeiden omistamiseen.

Osakeyhtiö- ja liikelaitoskohtaiset painotukset

Omistajaohjaus turvaa ja analysoi **Ilmailulaitoksen** edellytyksiä tuottaa ja kehittää asiakkailleen laadultaan ja hinnaltaan korkealaatuisia ja kansainvälisesti kilpailukykyisiä lentoasema- ja lennonvarmistuspalveluja. Selvitetään suunnittelukaudella voimaan tulevan uuden liikelaitoslain vaikutukset Ilmailulaitoksen toimintaan ja sen organisoimiseen.

Tieliikelaitos aloitti toimintansa vuoden 2001 alussa. Sen perustehtävien lisäksi omistajaohjauksessa painotetaan tavoitetta kehittää Tieliikelaitoksesta infra-alan suunnannäyttäjäksi ja johtava liikenneväyliin ja liikenneympäristöön liittyvien palvelujen kehittäjäksi. Tieliikelaitoksen toiminnalle asetettavissa tavoitteissa ja tuloutustavoitteissa otetaan huomioon liikelaitoksen toiminnalle tielaitosuudistuksen yhteydessä eduskunnan asettamat, siirtymäkaudesta vuoteen 2004 asti koskevat rajoitteet. Valmistaudutaan siirtymäajan päättymiseen.



Valtiolla on 19 prosentin omistusosuus konsolidaation kautta muodostuneesta **TeliaSonerasta**, joka on Pohjoismaiden suurin teleoperaattori. Keskeisenä omistajastrategisena tavoitteena on tämän valtion finanssisiijoituskohteen liiketoiminnan ja arvon kehittäminen sekä jatkokonsolidaation mahdollistaminen. Tärkeää on, että yhtiön hallituksessa ja johdossa noudatetaan hyvää hallintotapaa.

Suomen Erillisverkot Oy:n omistuspohjaa selvitetään.

Valtio osakkeenomistajana antaa tukensa **Finnair Oyj:n** ajankohtaisena haasteena olevalle rakenteiden ja liiketoiminnan edelleen kehittämiseksi sekä kustannustehokkaalle sopeuttamiselle yhtiön kilpailukyvyyn vahvistamiseksi ilmailukenteen haasteellisessa suhdannetilanteessa.

Suomen Posti Oyj:n perusliiketoimintojen kannattavuus ja kilpailukyvyyn kehittäminen varmistavat yhtiön korkeatasoiset palvelut niin yritys- kuin yksityisasiakkaille. Samalla Posti vahvistaa osaamistaan ja kasvua viestinvälityksen uusien liiketoimintojen alueella.

VR-Yhtymän omistajaohjauksessa erityinen haaste on rautatietoimialan mahdollinen avaaminen kilpailulle ja yhtiön rakenteellinen kehittäminen.

Suomen Autokatsastus Oy:n omistajaohjauksessa arvioidaan yhtiön roolia kilpaillun markkinan kehityttyä. Valtio osakkeenomistajana antaa tukensa yhtiön panostukselle ydinliiketoimintoihinsa ja kansainvälistymiseen katsastusliiketoiminnassa. Laajennetaan yhtiön omistajapohjaa.

Raskone Oy jatkaa edelleen julkisen sektorin ja valtion-yhtiöiden korjaamoalan tehostamista. Valtio osakkeenomistajana tukee yhtiötä partneruuspohjaisissa järjestelyissä ja yhtiön arvon edelleen kehittämisessä.



Rahoitus ja resurssit

Omistajapolitiikan harjoittamiseksi on määräraha 31.99.88., jonka perussuunnitelman mukaisena tasona on 505 000 euroa. Määrärahalta rahoitetaan osakeyhtiöiden ja valtion liikelaitosten omistusjärjestelyistä sekä osakkeiden hankinnasta ja myynnistä aiheutuvia menoja. Lähtökohtana on, että määräraha

elää osakeantien ym. markkinoiden mukaisten tarpeiden mukaisesti.

Tutkimustoiminta ja tutkimuslaitokset

Ministeriön tutkimustoiminta

Tutkimus- ja kehittämistoiminta tukee liikenne-, tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikkaan liittyvien strategioiden ja tavoitteiden toteuttamista. Sen tavoitteena on tuottaa tietoa tulevaisuuden ongelmista, mahdollisuuksista ja uhkista, löytää uusia periaatteita ja ideoita liikenne- ja viestintäasioiden kehittämiseksi ja hoitamiseksi. Tutkimuksella hahmotetaan lisäksi niitä toimenpiteitä, joita tarvitaan elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämiseksi ja suomalaisen yritystoiminnan tukemiseksi. Keskushallintoudistukseen liittyvät sekä Valtion tiede- ja teknologianeuvoston linjaukset korostavat ministeriön tutkimus- ja kehittämistoiminnan merkitystä entisestään. Toisaalta ministeriöiden strategisen roolin korostuminen edellyttää entistä syvällisempää, kattavaa sektoriosaamista ja toisaalta sektoripolitiikkojen kehittämistyö perustuu sisällöllisesti yhä enemmän tutkimustietoon sekä sen tehokkaaseen hyödyntämiseen.

Tärkeimmät tutkimustarpeet kootaan hallinnonalan yhteisiksi tutkimusohjelmiksi, joihin osallistuu yleensä muita ministeriöitä, laitoksia ja yrityksiä. Ohjelmia täydentävät ajankohtaiset tutkimusteemat, jotka koskevat suurempia alueita, ja yksittäiset merkitykseltään vaikuttavat tutkimus- ja kehittämishankkeet.

Sekä ministeriön hallinnonalalla että kansallisesti on toimivia yhteistyöverkostoja. Yhteistyöverkostojen toimintaa edistetään erityisesti kansallisten tutkimusohjelmien verkottumisella Euroopassa. Tutkimus- ja kehittämisohjelmien ja -projektien toteutus, seuranta, tulosten hyödyntäminen ja arviointi noudattavat hyviksi todettuja projektityön malleja. Tulosten hyödyntämistä korostetaan koko tutkimusohjelman tai -projektin elinkaaren ajan.

Tietoyhteiskunta- ja viestintäpolitiikka

Suunnittelukaudella toteutetaan **digitaalisen viestinnän palvelujen ja tietoturvan klusteriohjelma**. Lisäksi toteutetaan hankkeita, joilla tuetaan tietoyhteiskuntapoliittisten ratkaisujen valmistelua. **Yleisessä tietoyhteiskuntapolitiikassa** kehitetään Suomen kansallista ja kansainvälistä tietoyhteiskuntastrategiaa tavoitteena kansalaisten hyvinvoinnin, alueellisen ja väestöryhmien välisen tasa-arvon ja kansallisen kilpailukykyyn edistäminen. **Verkkopolitiikassa** rahoitusta kohdennetaan viestintäverkkojen korkean laadun varmistamiseen, laajakajaisten viestintäpalvelujen alueellisen saatavuuden varmistamiseen, verkkojen avoimen

arkkitehtuurin kehittämiseen ja uusien ansaintalogiikkojen syntymisen tukemiseen sekä postitoiminnan palvelujen varmistamiseen ja lainsäädännön kehittämiseen. **Mediapolitiikassa** tutkimus- ja kehittämiskohteita ovat televisioiminnan toimintaedellytysten ja palvelukehityksen edistäminen sekä julkisen palvelun varmistaminen, moniarvoisten ja sananvapautta edistävien sisältöjen saatavuuden varmistaminen verkoissa sekä Internetin laittomien sisältöjen ehkäiseminen ja haitallisten sisältöjen vaikutusten torjunta. **Tietoturwapolitiikassa** toteutetaan hankkeita, jotka edistävät tietoturvan ja yksityisyyden suojan varmistamista erityisesti langattomassa viestinnässä, sähköpostissa, paikantamisessa ja luettelopalveluissa, tietoturvan korkean tason varmistamista televiestinnässä ja tietojärjestelmissä. Lisäksi kehitetään sähköisen tunnistamisen ja varmennepolitiikkaa.

Liikennepolitiikka

Liikennepolitiikan tutkimus- ja kehittämistoiminnassa on keskeistä:

- **Liikenteen turvallisuuden parantamiseksi** uusien tehokkaiden keinojen tutkiminen ja selvittäminen.
- **Liikenteen peruspalvelutason selvittäminen ja määrittäminen** edellyttää vaihtoehtoisten toimintamallien ja esteettömyyden kehittämistä ja niiden eri vaikutusten arviointia mm. asiakkaiden, palvelujen saavutettavuuden, laadun ja palvelutuotannon tehokkuuden kannalta sekä alueellisten, eri liikennemuotojen, kustannusten ja kansalaisten tasapuolisen kohtelun kannalta.
- **Liikkumisen ja kuljettamisen tarpeiden kehittymisestä** tarvitaan tutkimustoimintaa kehityksen ennakoimiseen ja heikkojen signaalien tunnistamiseen.
- **Liikennejärjestelmän yhteentoimivuus ja yhteistyö** on olennainen kysymys sekä henkilö- että tavaraliikenteen palvelujen kehittämisen kannalta. On selvitettävä mitä mahdollisuuksia yhteistoiminnan tehostamisella voidaan saavuttaa ja mitä toimenpiteitä toteuttaminen edellyttää mm. matka- ja kuljetusketjujen hoitamiseksi.
- **Väyläverkkojen kehittäminen**. Liikenteen kasvavat tarpeet ja maan tasapainoinen kehittäminen edellyttävät liikenneverkkojen toiminnan ja kehittämisen optimointia.
- **Liikenteen hinnoittelu** lisääntyvänä taloudellisena ohjauksena edellyttää tutkimus- ja selvitystyötä.



- **Liikenteen telematiikkaan** liittyvien palvelujen ja liikenteen hallinnan, palvelutuotannon ja sen menetelmien sekä viestintä- ja informaatioinfrastruktuurin ja niiden tuotteiden kehittäminen. Uusien teknologioiden hyödyntäminen matkaketjujen ja niihin liittyvän matkustajainformaation ja palvelujen kehittämisessä.

Lisäksi tutkimusta ja kehittämistyötä tarvitaan koko ministeriön toiminnan ja johtamisen edistämiseksi esimerkiksi tulosohjauksen ja -johtamisen parantamiseksi sekä tietojohtamisen kehittämiseksi.

Rahoitus ja resurssit



Ministeriö rahoittaa tutkimus- ja kehittämistoimintaa pääosin erillisellä tutkimusmäärärahalta (31.01.22.). Peruslaskelman taso 7 350 000 euroa vastaa vahvistettua menokehystasoa. Määräraha alenee Digiroad-tietojärjestelmän erillisrahoituksen takia.

Hallinnonalan virastot ja laitokset käyttävät tutkimustoimintaan noin 23 miljoonaa euroa. Tähän ei sisälly liikelaitosten ja yhtiöiden tutkimustoimintaa.

Tutkimuslaitokset

Ilmatieteen laitos

Ilmaston muuttuessa sään vaikutus kasvaa monilla elinkeinoelämän aloilla. Ilmatieteen laitokselta edellytetään korkeatasoista ilmakehään ja sen muuttumiseen liittyvää tutkimustietoa. Laitoksen on huolehdittava aktiivisesta tiedottamisesta säähän liittyvistä ajankohtaisista aiheista ja verkkopalvelujen strategiassaan hyödynnettävä uusien tekniikoiden tarjoamat mahdollisuudet. Laitokselta odotetaan myös käyttäjien tarpeet huomioon ottavia palveluja sääilmiöiden epäedullisten vaikutusten minimoimiseksi.

Tulevina vuosina kansainvälisen yhteistyön merkitys kasvaa edelleen, koska riittäviä voimavaroja ongelmien ratkaisemiseen ei ole yksin yhdelläkään Euroopan maalla. Tässä yhteistyössä Ilmatieteen laitos on aktiivisesti mukana painopisteidensä mukaisesti ilmakehää simuloivien

mallien tutkimuksessa ja kehittämisessä, erityisesti ilmaston muutokseen ja otsonikatoon keskittyvässä globaali-muutostutkimuksessa, ilmanlaatututkimuksessa, avaruustutkimuksessa sekä kaukokartoitusmenetelmien kehittämisessä. Laitos osallistuu myös aktiivisesti pohjoismaiseen ja eurooppalaiseen yhteistyöhön infrastruktuurin ja palveluedellytysten kehittämiseksi.

Yhteistyö yliopistojen ja muiden sektoritutkimuslaitosten kanssa on tehokas toimintaverkosto, joka tuottaa mm. yhteisiä huippututkimusyksiköitä, tutkimuskonsortioita ja koulutusohjelmia.

Laitoksen keskeisenä tavoitteena on uusinta tutkimustietoa hyödyntäen kehittää ilmakehätiedon, sään ennustamisen ja säävaroitusten laatua mukaan lukien poikkeusolojen sääpalvelu sekä kiinteyttää laitoksen ja tärkeimpien viranomaisten ja asiakasryhmien välistä yhteistyötä.

Kilpailu kaupallisessa toiminnassa meteorologian alalla voimistuu. Laitos keskittää osaamistaan syvää asiantuntemusta edellyttäviin palveluihin myös maksullisessa palvelutoiminnassa.

Merentutkimuslaitos

Merentutkimuslaitos soveltaa merentutkimuksen asiantuntemustaan erityisesti liikenteen ja muun elinkeinoelämän sekä meriympäristön hoidon ja suojelun edellyttämiin toimenpiteiden pohjaksi.

Suomen ja koko pohjoisen alueen fyysinen ympäristö muuttuu tulevina vuosikymmeninä kahdesta syystä: Ilmaston muutos aiheuttaa Itämeren alueella muutoksia myrskyisyydessä, jääolojen kehityksessä ja vedenvaihdossa Pohjanmeren kanssa. Ilmaston lämpeneminen ei automaattisesti merkitse talven liikenteellistä helpottumista, koska samanaikaisesti jääpeitteen vähenemisen kanssa jään liikkuvuus ja sen mukana jäävoimat lisääntyvät ja vuosien välisen vaihtelun vuoksi myös erittäin kovia jäätalvia on odotettavissa. Toinen vaikuttava tekijä on Itämeren ravinne- ja happipitoisuuksien kasvu kaikista ympäristönsuojelutoimenpiteistä huolimatta. Itämeren ympäristön tilan kannalta tutkimuksen suurin haaste onkin tuottaa oikeita skenaarioita suojelutoimenpiteiden vaikutuksesta. Tämä edellyttää mallien kehittämistä kuvaamaan koko ekosysteemia – tehtävä, jota missään ei ole ratkaistu tyydyttävästi.

Taloudellinen kasvu EU:n laajentuessa Itämeren maissa lisää liikenteen, myös meriliikenteen määrää. Meriliikennettä palvelevan merentutkimuksen osalta haasteet suun-

tautuvat liikenteen sujuvuutta ja taloudellisuutta parantavien operatiivisten palvelujen kehittämiseen, mikä edellyttää sellaisten työkalujen, mm. julkisten verkkopalvelujen, kehittämistä, joilla voidaan turvata liikenteen ohjauksen ja turvallisuuden valvonnan tarvitsemat palvelut. Tarjottavia julkisia verkkopalveluita ovat mm. jääkartat, aallokkohavainnot ja -ennusteet sekä vedenkorkeushavainnot ja -ennusteet. Merentutkimuslaitos on mukana oseanografista tiedotus- ja ennustuspalvelua tarjoavassa Itämeren maiden yhteisessä verkkopalveluhankkeessa (Baltic oceanographic system).

Toinen meriliikennettä palvelevan tutkimuksen haaste liittyy liikenteen onnettomuusriskien ennakointiin ja niiden vaikutusten arviointiin. Liikenteen ympäristöriskeistä ilmeisimpiä ovat öljy- ja/tai myrkyhaverit. Merentutkimuslaitos tähtää yhdessä meriturvallisuusviranomaisten kanssa näiden riskien pienentämiseen ja onnettomuustorjunnan tehostamiseen.

Tietoyhteiskunnan kehittämisessä mukana pysyminen edellyttää Merentutkimuslaitokselta toimenpiteitä ja lisäresursseja seuraavilla painopistealueilla: osallistuminen EU:n ja ESA:n ”Global Monitoring for Environment and Security” -keskusten suunnitteluun, Itämeren seurannan tehostaminen, verkkopalvelujen kehittäminen ja tietokantojen kehittäminen kansallisen meridatakeskuksen vaatimalle tasolle. Nämä kehittämistavoitteet tarvitsevat tuekseen laitoksesta puuttuvat tutkimusprofessorit.

Rahoitus ja resurssit

Tutkimuslaitokset siirtyvät vuonna 2005 yhteisiin uusiin toimitiloihin Kumpulaan, mikä mahdollistaa synergiaetujen käyttämisen. **Ilmatieteen laitoksen** perussuunnitelman mukainen taso ei mahdollista riittäviä korvausinvestointeja. Muutossuunnitelmaan on sisällytetty 0,5 miljoonaa euroa vuosittain korvausinvestointeihin, Pohjanmaan sää-tutkan hankinta vuosina 2004–2005 ja uuden sukupolven kaukokartoitussatelliittien hyödyntämiseksi monipuolisen satelliittikeskuksen kehittäminen. Ministeriö ehdottaa harkittavaksi, että nettobudjetoitavan Ilmatieteen laitoksen säättukahankinta 1,7 miljoonaa euroa vuonna 2004 rahoitetaan uudella budjetointitavalla, jonka mukaan investointi rahoitetaan erillisellä määrärahalla valtion sisäisellä lainajärjestelyllä. Muutossuunnitelma ei sisällä varautumiskustannuksia, jotka ovat 0,5 miljoonaa euroa vuositasona.

Hallinnonalan *tutkimuslaitosten* rahoitus:

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | (1000 euroa) | | | | |
| Ilmatieteen laitoksen toimintamenot (31.80.21) | | | | | |
| * peruslaskelma | 26 781 | 27 140 | 27 866 | 27 866 | 27 866 |
| * kehittämissuunnitelma | | 28 853 | 29 303 | 28 436 | 28 436 |
| Merentutkimuslaitoksen toimintamenot (31.81.21) | | | | | |
| * peruslaskelma | 7 162 | 7 471 | 8 080 | 8 080 | 8 080 |
| * kehittämissuunnitelma | | 7 575 | 8 288 | 9 027 | 9 027 |
| PERUSLASKELMA YHTEENSÄ | 34 611 | 35 946 | 35 946 | 35 946 | 35 946 |
| KEHITTÄMISSUUNNITELMA YHTEENSÄ | 36 428 | 37 591 | 37 463 | 37 463 | 37 463 |

Merentutkimuslaitoksen muutossuunnitelman mukainen rahoitustaso sisältää muun muassa verkkopalvelujen kehittämistä (245 000 euroa yhteensä), tietokantojen kehittämistä (vuosina 2006 ja 2007 500 000 euroa), Itämeren seurannan tehostamista sekä kolmen tutkimusprofessorin viran perustamisen.



Hallinnonalan ja ministeriön kehittäminen

Hallinnonalan kehittäminen

Merenkululaitoksen osalta tavoitteena on eriyttää palvelutuotantoa ja kaupallista toimintaa kolmeen erilliseen liikelaitokseen vuoden 2004 alusta. Liikelaitokset muodostuvat talvimerenkulun avustamisen ja monitoimimurtajien kaupallisesta toiminnasta, luotsaustoiminnasta sekä saariston yhteysalusliikenteestä. Samalla muodostuvaan merenkululaitokseen jää kauppamerenkulun toimintaedellytyksiä koskevat tilaaja- ja viranomaistehtävät sekä sisäisinä tuotantoyksikköinä väylänpidon ja merenmittauksen tuotantoyksiköt. Liikelaitoksia ja merenkulkuhallintoa koskeva lainsäädäntö on tarkoitus antaa keväällä 2003. Samassa yhteydessä arvioidaan myös ratkaisun taloudelliset vaikutukset.

Rautatieliikennehallinnon kehittäminen. Suomessa on radanpito ja muut rautatieliikenteen viranomaistehtävät eriytetty rautatieliikenteen harjoittamisesta VR:n yhtiöittämisen yhteydessä vuonna 1995 perustamalla viranomais-tehtäviä varten Ratahallintokeskus. Viraston tehtävänä on huolehtia rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, rautatieliikenteen turvallisuudesta sekä radanpitoon ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä viranomaistehtävistä.

Uudessa rautatieliikennettä koskevassa yhteisölainsäädännössä asetetaan merkittäviä uusia viranomaistehtäviä rautatieliikenteen hallinnolle. Euroopan unionin ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanon yhteydessä uudet tehtävät osoitetaan pääosin Ratahallintokeskukselle. Uuden lainsäädännön mukaiset sääntelyviranomaisen tehtävät säädetään kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön hoidettaviksi.

Vireillä olevassa Euroopan unionin toisessa rautatiepaketissa ehdotetaan edelleen uusia rautatieliikenteen viranomaistehtäviä. Pakettiin sisältyvässä turvallisuusdirektiiviehdotuksessa ehdotetaan perustettavaksi kuhunkin jäsenvaltioon itsenäinen turvallisuusviranomainen Euroopan rautatieviraston lisäksi.

Rautatieliikenteen hallinnon kehittämiseksi vastaamaan yhteisölainsäädännön vaatimuksia suunnittelukauden aikana selvitetään rautatieliikenteen hallinnon kehittämistarpeita ja varaudutaan perustamaan edellä mainitun turvallisuusdirektiiviehdotuksen mukainen rautatieliikenteen turvallisuusviranomainen. Uusi viranomainen perustetaan rataverkon haltijana toimivasta Ratahallintokeskuksesta ja rautatieliikenteen harjoittajista riippumattomaksi elimeksi, jonka tehtävänä on huolehtia turvallisen rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä valvomalla toisaalta rautatie-

liikenteen harjoittajien toimintaa ja toisaalta rataverkosta vastaavan Ratahallintokeskuksen toimintaa.

Ilmatieteen laitoksen kaupallisen liiketoiminnan ohjausta, organisointia sekä toimintaedellytyksiä kehitetään edelleen. Ongelmana on toisaalta toimialaa koskevat kilpailupoliittiset tavoitteet ja toisaalta kilpailun lisäämisen edellyttämät taloudelliset reunaehdot.

Viestintähallintoa ja sen toimintamenetelmiä kehitetään edelleen viestintäpolitiikan tehostamiseksi sekä liikenne- ja viestintäministeriössä että Viestintävirastossa. Erityinen toiminnan painopiste on viestintähallinnon kansainvälisen toiminnan tehostaminen. Pyrkimyksenä on vaikuttaa kansainväliseen viestintäpolitiikkaan entistä varhaisemmin ja syvällisemmin niin Euroopan unionissa kuin muillakin kansainvälisillä foorumeilla. Suunnittelukaudella kehitetään myös Viestintäviraston ohjausmenetelmiä muun muassa vuoden 2002 lopussa valmistuvan viraston ulkopuolisen arvioinnin tulosten perusteella.

Liikenne- ja väylähallinnon uudistamista sekä väylätuotannon rakenteiden kehittämistä koskeva selvitysmiesehdotus ”Tie auki taivasta myöten” julkistettiin marraskuussa 2002. Ehdotuksessa Ajoneuvohallintokeskuksesta, Tiehallinnosta, Merenkululaitoksesta, Ratahallintokeskuksesta ja lääninhallitusten liikenneosastoista muodostettaisiin koko liikennejärjestelmästä vastuullinen Liikennevirasto. Samassa yhteydessä ehdotetaan muodostettavaksi erillinen pieni virasto vastaamaan liikenneturvallisuuden sääntelyä. Tuotantopuolella ehdotetaan Tieliikelaitoksen yhtiöittämistä sekä VR-Rata Oy:n irrottamista VR-konsernista. Lisäksi esitetään liikenneinfrastruktuurin lisärahoitus-ratkaisu. VR-Rata Oy:n ja Tieliikelaitoksesta muodostettavan osakeyhtiön omistuspohjaa ehdotetaan laajennettavaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt selvityksestä lausunnot helmikuun 2003 puoliväliin mennessä ja käsittelee itse ehdotusta sen jälkeen. Mahdolliset kehittämishankkeet toteutettaisiin suunnittelukaudella.

Valtion liikelaitoksista annetun lain muuttamista koskeva hallituksen esitys on hyväksytty eduskunnassa. Laki merkitsee muutoksia sekä liikelaitoksen ohjaukseen että toimintaedellytyksiin. Liikelaitoskohtaiset lait tulee uudistaa lain voimaantulon mukaisesti vuoteen 2004 mennessä. Ilmailulaitosta koskeva laki on siirtymäsäännösten mukaan uudistettava vuoteen 2005 mennessä. Erityisenä haasteena on Ilmailulaitoksen nykyisin hoitamien viranomaistehtävien organisointi ja rahoitus.

Verkkopalvelujen kehittäminen

Verkkopalvelujen ja sähköisten asiointipalvelujen kehittyminen sekä ministeriössä että hallinnonalalla edellyttää koordinoitua ja yhteisiä tavoitteita. Tavoitteena on kokonaisvaltainen verkkoliiketoiminnan ja prosessien kehittäminen osana toiminnan ja organisaatioiden kehittämistä. Tämä on ollut lähtökohtana myös virastojen verkkopalvelustrategiatyössä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla merkittävin käynnissä oleva kehittämishanke on Ajoneuvohallintokeskuksen PALKO-hanke, jossa saatuja kokemuksia ja kehitettyjä toimintatapoja voidaan hyödyntää koko hallinnonalan verkkopalvelujen ja sähköisten asiointipalvelujen kehittämisessä ja siten nopeuttaa niiden käyttöönottoa sekä alentaa kustannuksia merkittävästi.

Tietoyhteiskunta-asiain neuvottelukunnan julkisen hallinnon sähköisen asioinnin toimintaohjelmassa 2002–2003 edellytetään ministeriöiltä nykyistä vahvempaa ohjausta sähköisten palvelujen kehittämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan sähköisen asioinnin kokonaiskartoituksessa 2002 nousi esille mm. seuraavia toimenpide-esityksiä:

1. Selvitetään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan verkkopalvelujen projektinhallinnan ja projektiosaimisen kehittämistä. Luodaan käytännöt hyvälle hankehallinnalle.
2. Luodaan asiointiprosessin kehittämiskonsepti ja etsitään yhteinen lain tulkinta vahvan tunnistamisen tarpeen vähentämiseksi.
3. Selvitetään pelisäännöt julkisin varoin tuotetun tiedon kaupalliselle hyödyntämiselle.

Hallinnonalan verkkopalveluhankkeet muodostavat kattavan kokonaisuuden laajoista toimialan kehittämissuunnitelmista (esimerkiksi liikenteen telematiikan rakenteiden kehittämissuunnitelma FITS tai Tiehallinnon eStrategian toteuttamissuunnitelma) laajamittaiseen organisaation toiminta- ja palveluprosessien uudistamiseen (Ajoneuvohallintokeskuksen Palko-hanke) ja myös hyvin toimialakohtaisiin kehittämishankkeisiin (Ilmatieteen laitoksen ilmanlaatuportaali, Viestintäviraston Radiohallinnon asiointijärjestelmä, Merentutkimuslaitoksen Baltic Oceanographic System). Keskeistä kehittämishankkeissa on pyrkimys kokonaisvaltaiseen sähköisen liiketoiminnan kehittämiseen, palveluprosessien tehostamiseen ja palvelujen tuottavuuden nostamiseen. Haasteena koko hallinnonalalla on riittävien resurssien ja osaamisen osoittaminen hankkeiden toteutuk-

seen, yhteentoimivien ja palvelulogiikaltaan yhtenäisten järjestelmien toteuttaminen sekä tasapainoisen, riittävän dynaamisen kehityksen varmentaminen.

Ministeriön toiminta ja kehittäminen

Toiminnan vaikuttavuus ja tuloksellisuus

Ministeriön tavoitteena suunnittelukaudella on parantaa edelleen toimintansa vaikuttavuutta ja läpinäkyvyyttä toiminnallisten painopisteiden, erinäkökulmien kautta tapahtuvan tasapainotetun tarkastelun ja strategisen tason vuositavoitteiden kautta.

Valtioneuvoston keskushallinnon uudistamishanke tulee vaikuttamaan ministeriön toimintaan eniten ohjelmajohtamiseen valmistautumisen kautta. Keskushallinnon tukitehtävien alueellistamishanke jatkaa hallinnollisten tukitehtävien tarkastelua alueellisesta näkökulmasta. Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut mukana molemmissa työryhmissä. Hallinnonalan tukitehtävien järjevä hoito ja mahdollinen alueellistaminen tapahtuu luontevimmin hallinnonalan uudelleen organisoitien ja rakennemuutosten yhteydessä. Hallinnonalan hankintastrategian valmistelu työ on osa tukitehtävien prosessien parantamista.

Ministeriön prosessien kehittämishankkeen toteuttaminen käytännössä näkyy parhaiten ministeriön tavoiteasetannan kehittymisenä strategiselle pohjalle. Strateginen näkökulma avataan Balanced Scorecard -mukaisen nelikentän purkamisessa kriittisinä menestystekijöinä. Tarkastelualueina liikenne- ja viestintätoimiala, hallinnonala ja konserni. Suunnittelukaudella ministeriö vahvistaa edelleen koko hallinnonalan ohjausjärjestelmäänsä erityisenä tavoitteenaan yhtenäisyys, linjakkuus ja tarkoituksenmukaisuus.

Erityisenä painopisteenä suunnittelukaudella on ministeriön johtamisjärjestelmän toimivuuden kehittäminen sekä sisäisesti että hallinnonalan suhteen. Ministeriön arvot on saatava näkymään entistä paremmin johtamistyössä.



Ilmapiirimittauksen lisäksi tarpeen mukaan otetaan käyttöön myös johtamisen muita arviointimenetelmiä. Kehityskeskustelumenettelyä kehitetään systemaattisemmaksi.

Henkilöstöstrategia

Liikenne- ja viestintäministeriön henkilöstöpolitiikka perustuu ministeriön henkilöstöstrategiaan. Henkilöstöstrategian tavoitteena on kehittää työyhteisöä niin, että työntekijät työskentelevät motivoituneesti, tuloksellisesti ja voivat hyvin uransa kaikissa vaiheissa. Liikenne- ja viestintäministeriö on nyt vaihteittain muuntamassa henkilöstöstrategiaansa käytännön toiminnaksi. Ministeriön henkilöstöstrategiassa on valittu eräiksi ensimmäisiksi kehittä-

misen kohteiksi johtajuuden periaatteet ja tulevien johtajien valmennus sekä ura-ajattelun tukeminen. Näiden valintojen yhteisenä tavoitteena on suunnitelmallisesti yhdistää ministeriön pitkän tähtäimen henkilöstötarpeet sekä yksilön osaamisen jatkuva kehittäminen.

Ministeriön yhä enenevä kansainvälistyminen tuo mukanaan lisääntyviä vaateita henkilöstön osaa-

miselle. Ministeriö huolehtii henkilöstönsä laajempaan kansainvälistymiseen liittyvistä osaamistarpeista. Kaiken kaikkiaan tavoitteena ministeriössä on jatkuva oppiminen ja kehittyminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä Suomen tavoitteiden saavuttamiseksi kansainvälisillä kentillä ministeriön virkamiesten liikkuvuuden mahdollistamista eri EU-instituutioissa, Suomen pysyvässä edustustossa Euroopan unionissa ja mahdollisuuksien mukaan ministeriön kannalta tärkeissä Suomen ulkomaanedustustoissa.

Ministeriön henkilöstöstrategiaa toteutetaan edelleen yhteistoiminnallisuuden periaattein. Ura-ajattelun strategista näkökulmaa tuetaan ministeriössä Huomisen johtaja- ja asiantuntijakoulutusohjelmalla. Pilottijakso käynnistyy keväällä 2003. Ohjelma tukee osaamisen varmistamista tilanteessa, jossa osaavasta työvoimasta jatkossa syntyy kilpailutilanne. Se tukee lisäksi osaamisen jakamista vuorovaikutteisesti sekä linjakasta toimintaa yhteisten pelisääntöjen kautta. Ohjelman yhtenä tavoitteena on myös tasapainoisen senioripolitiikan mahdollistaminen.

Ministeriön tarkoitus on suunnittelukaudella varmistaa, että ministeriön arvot voimistavat yhteistoiminnallisuutta ja syventävät yhteistyötä ja avoimuuden kokemista johtamisessa sekä työyhteisön arkipäivässä.

Työtyytyväisyysbarometrilla seurataan ja tuetaan ministeriön kehittymistä työyhteisönä ministeriön arvojen mukaisesti. Uuden palkkausjärjestelmän käyttöönottoa seurataan ja henkilöstön palkkauksellista asemaa parannetaan syntyneen sopimuksen ja käytettävissä olevien resurssien mukaisesti.

Ministeriön viestintä

Ministeriön toiminnan vuorovaikutteisuutta lisätään sidosryhmä- ja kansalaisjärjestöstrategian sekä verkkoviestintästrategian mukaisesti. Erityisesti verkkoviestintää hyödyntämällä suunnataan sidosryhmille niiden tarpeisiin kohdennettua tietoa ja palautekanavia. Osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksia järjestetään aiempaa laajemmin.

Viestinnän painopistettä suunnataan asioiden valmisteluvaiheeseen. Päätösten perustelut ja vaikutukset tuodaan selkeästi esiin ja irralliset asiat kytketään laajempiin yhteyksiin.

Liikenne- ja viestintäalan viestintäverkostoja hyödynnetään laajojen uudistusten viestinnässä ja niiden käytettävyyttä nopeaa reagoitua ja tehostettua mediaviestintää vaativissa tilanteissa parannetaan. Myös hallinnonalan verkkoviestintäyhteistyötä tiivistetään.

Varautumisen strategia

Liikenteen ja kuljetusten kriisiajan varautumista kehitetään siten, että kuljetusten suunnittelujärjestelmien painopiste siirretään erillisten kuljetusmuotojen sijasta logistiin kuljetusketjuihin. Huomioon otetaan kuljetusvälineiden lisäksi väylät, satamat, lentokentät sekä maaliikenteen kuljetusten terminaalit ja asemat.

Sähköisen viestinnän ja tietojärjestelmien toiminnan varmistamiseksi kehitetään teleyritysten varautumisjärjestelyjä sekä yhteyksien käyttöön liittyvää suunnittelua ja valmistelua. Painopiste asetetaan viranomaisverkkojen suunnittelun ja rakentamisen koordinointiin sekä niiden toimintaedellytysten turvaamiseen.

Hallinnonalan virastojen, laitosten ja yritysten varautumisjärjestelyjä tuetaan muun muassa resurssien hankintaan sekä koulutukseen liittyvää suunnittelua ja valmisteluja ohjaamalla. Hallinnonalan valmiutta toimintaan poikkeusoloissa ja normaaliajan häiriötilanteissa kehitetään turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa 2001 määriteltyjen kehitystavoitteiden mukaisesti.

Resurssit toiminnan painopisteitä tukemaan

Resurssit mitoitetaan suunnittelukaudella edelleen liikenteen ja viestinnän painopisteitä tukevasti. Resurssien hallinnassa kiinnitetään erityistä huomiota strategisten tavoitteiden ja kriittisten menestystekijöiden tukemiseen. Ministeriössä pyritään huolehtimaan riittävästä yhteistyöstä ja resurssien järkevästä käytöstä organisaatorajat ylittäen.

Kansainvälisten suhteiden merkityksen jatkuvasti kasvavassa ja mm. Venäjä-suhteiden merkityksen painottuessa myös EU:ssa, ministeriö tulee suunnittelukaudella huolehtimaan kansainvälisen osaamisen kehittymisestä. Erittymisen tullaan kiinnittämään huomiota ministeriön asiantuntijoiden mahdollisuuksiin työskennellä kansainvälisissä tehtävissä.

Ministeriön tukitoimintoihin varattavien resurssien määrää ei suunnittelukaudella lisätä.

Ministeriön ja hallinnonalan rakenneperiaatteita pohditaan edelleen ja mahdollisia tehtävien uudelleen kohdentamisia toteutetaan tarpeen mukaan. Suunnittelukaudella ministeriön henkilöstö vähenee pelkästään vanhuuseläkkeelle siirtymisen vuoksi noin 10 prosenttia. Poistumaa hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan.

Rahoitus ja resurssit

Ministeriön omia menoja rahoitetaan pääosin toimintamomentilta 31.01.21. Seuraavassa taulukossa on perussuunnitelman ja muutossuunnitelman mukaiset rahoitustasot:

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Toimintamenot (1000 euroa) | | | | | |
| * peruslaskelma | 13 698 | 13 698 | 13 698 | 13 698 | 13 698 |
| * kehittämissuunnitelma | | 14 198 | 14 198 | 14 198 | 14 198 |

Muutossuunnitelman mukainen rahoitustaso eli 0,5 miljoonan euron lisäys tarvitaan muun muassa ministeriön tehtävien kansainvälistyessä yhä enemmän. Samoin ministeriön kehittäminen tietoyhteiskunnan edistäjänä edellyttää lisäpanostusta toimintamenoihin. Muutossuunnitelmaan ei ole sisällytetty varautumistoiminnan mahdollisesti lisääntyviä menoja. Menoja aiheutuu ministeriön maksamista vuokramenoista 266 000 euroa vuositasolla vuodesta 2006 alkaen sekä VIRVE:n organisointi- ja rahoitusratkaisusta mahdollisesti aiheutuvista menoista.



Yhteenveto hallinnonalan rahoituksesta ja resursseista

Rahoitus

Tässä suunnitelmassa on kuvattu tavoitteiden saavuttamisen edellyttämä rahoitus. Lisäksi rahoitusta tarvitaan etenkin tietoyhteiskuntapolitiikan toteuttamiseksi sekä liikenneturvallisuuden edistämiseksi muilla hallinnonaloilla.

Toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu peruslaskelmatasoon ottaen huomioon edelliset kehukset ja muut hallituksen tekemät sitovat päätökset sekä vuoden 2003 talousarvion taso. Lisäksi on laadittu rahoitustarpeeseen perustuva muutossuunnitelma. Seuraavassa taulukossa on yhteenveto eri rahoitustasoista. Taulukossa on kuvattu määrärahat arvonlisäverottomina ja erikseen arvonlisäveromomentti. Vuoden 2003 talousarviosta lähtien on valtion hankintoihin sisältyvät arvonlisäverot siirretty kuhunkin pääluokkaan omalle momentille (31.99.19) valtiovainministeriön pääluokasta.

Pääluokan menot alenevat peruslaskelman mukaan lähinnä aloitettavaksi päätettyjen infrastruktuurin kehittämishankkeiden toteuduttua. Peruslaskelma verrattuna kehukseen on suurempi johtuen pääosin siitä, että kehukset eivät sisältäneet vuoden 2003 talousarviossa hyväksytyjä uusia kehittämishankkeita.

Muotossuunnitelma on noin 160–460 miljoonaa euroa peruslaskelmaa suurempi ja 250–480 miljoonaa euroa suurempi verrattuna aiemmin vahvistettuun kehystasoon.

Määrärahat momenteittain peruslaskelman ja muutossuunnitelman mukaan ovat liitteenä 1.

Seuraavassa on eritä muita määrärahojen mitoitukseen liittyviä tekijöitä:

- Muotossuunnitelman lisäksi tarvitaan lisärahoitusta edellä kuvatun mukaisesti varautumisesta poikkeusoloihin sekä jätealan kehittämistä ja rahoitusta selvittäneen työryhmän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle yhteensä 0,3 miljoonaa euroa (jätteiden raaka-ainekäytön ja pilaantuneiden alueiden puhdistamiseen Tiehallinnolle ja Ratahallintokeskukselle sekä ministeriön tutkimusmomentille kuljetuksen logistiikan kehittämiseen). Ratkaisujen valmiusaste ei ole kuitenkaan tässä vaiheessa riittävä momenttikohtaisesti päätettäväksi.
- Merenkululaitosta koskevat luvut perustuvat nykyiseen organisaatioon, liikelaitostamista ei ole otettu vielä huomioon tässä yhteydessä.
- Uudet infrastruktuurihankkeet on budjetoitu valtuus + arviomääräraha -periaatteella.
- EU-rakennerahastohankkeiden valtionosuus on eduskunnan päätöksen mukaisesti budjetoitu momentille 31.99.62 saman suuruisena kuin vuonna 2003. Kuitenkaan niiltä momenteilta, joilta eduskunta oli tehnyt siirrot, ei ole vastaavia vähennyksiä tehty myöhempinä vuosina.
- Arvonlisäveromomentti on mitoitettu siten, että arvonlisäveromenojen laskennallisen osuuden on arvioitu olevan 19,7 prosenttia. Merenkululaitoksen uudelleenorganisoinnin yhteydessä määräraharave lisääntyy siirryttäessä ostopalveluihin, jotka ovat verollisia.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määräraha-kehukset vuosille 2004–2007

| (1 000 euroa) | TA+LTA:t 2 001 | TA+LTA:t 2 002 | TA 2003 | 2 004 | 2 005 | 2 006 | 2 007 |
|---|-------------------|-------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| VEROTON | | | | | | | |
| Peruslaskelma | 1 770 408 | 1 405 974 | 1 424 144 | 1 470 586 | 1 369 980 | 1 250 886 | 1 214 146 |
| Muotossuunnitelma | | | | 1 627 721 | 1 664 624 | 1 650 183 | 1 671 244 |
| Ero (muotossuunnitelma/peruslaskelma) | | | | 157 135 | 294 644 | 399 297 | 457 098 |
| Kehys 2004–2007 | | | | 1 380 343 | 1 300 017 | 1 229 698 | 1 192 898 |
| Ero (peruslaskelma/kehys 2003–2006) | | | | 90 243 | 69 963 | 21 188 | 21 248 |
| Ero (muotossuunnitelma/kehys 2003–2006) | | | | 247 378 | 364 607 | 420 485 | 478 346 |
| ARVONLISÄVEROMENOT | | | | | | | |
| Peruslaskelma | | | 223 000 | 290 000 | 270 000 | 246 000 | 239 000 |
| Muotossuunnitelma | | | | 321 000 | 328 000 | 325 000 | 329 000 |
| Ero (muotossuunnitelma/peruslaskelma) | | | | 31 000 | 58 000 | 79 000 | 90 000 |

Henkilöstö

Seuraavaan taulukkoon on koottu henkilötyövuodet liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoissa ja laitoksissa. Luvut sisältävät myös tulo-rahoituksella palkatun henkilöstön.

Henkilöstömäärä tulee edelleen vähentymään Tiehallinnossa aiempien suunnitelmien mukaisesti tielaitoksen liikelaitostamisen sekä kilpailuttamisen aiheuttaman toiminnan tehostumisen vuoksi. Henkilöstön määrä tulee vähentymään vuoteen 2002 verrattuna noin 140 henkilötyövuoden verran. Myös Merenkululaitoksen toiminnossa henkilöstön tarve vähenee 65 henkilötyövuodella. Kasvu on sen sijaan Ajoneuvohallintokeskuksella. Muilla virastoilla henkilöstön määrä säilyy pääosin vuoden 2003 suunnitellulla tasolla.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan budjettitalouteen kuuluvien virastojen ja laitosten henkilötyövuodet vuosina 1995–2002 sekä ennuste vuosille 2003–2007 peruslaskelman mukaan

| HENKILÖTYÖVUODET | 1995 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Liikenne- ja viestintäministeriö ¹ | 150 | 166 | 170 | 175 | 178 | 181 | 181 | 181 | 181 | 181 | 181 |
| Ajoneuvohallintokeskus | 31 | 179 | 185 | 185 | 190 | 192 | 194 | 205 | 204 | 203 | 203 |
| Tielaitos/Tiehallinto | 8 200 | 6 963 | 6 403 | 6 100 | 1 040 | 1 044 | 1 025 | 994 | 968 | 934 | 900 |
| Merenkululaitos | 1 980 | 1 946 | 1 919 | 1 872 | 1 824 | 1 805 | 1 794 | 1 791 | 1 767 | 1 753 | 1 740 |
| Ratahallintokeskus | 44 | 95 | 105 | 110 | 110 | 120 | 128 | 130 | 130 | 130 | 130 |
| Viestintävirasto | 220 | 234 | 242 | 253 | 268 | 288 | 299 | 296 | 296 | 296 | 293 |
| Ilmatieteen laitos | 578 | 578 | 576 | 527 | 512 | 512 | 514 | 508 | 502 | 494 | 491 |
| Merentutkimuslaitos | 86 | 98 | 106 | 101 | 103 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 | 106 |
| YHTEENSÄ | 11 289 | 10 259 | 9 706 | 9 323 | 4 225 | 4 248 | 4 241 | 4 211 | 4 154 | 4 097 | 4 045 |

¹ Sisältää vain momentilta 31.01.21 palkatun henkilöstön.

Omaisuuks

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan omaisuus oli vuoden 2002 lopussa yhteensä noin 22,8 miljardia euroa. Ministeriön hallinnonalan käyttöomaisuudesta suurimman osan muodostavat tie- ja rautatierakenteet, maa-alueet, väylät ja kanavat, koneet ja laitteet sekä liikelaitosten peruspääoma ja valtionyhtiöiden osakepääomat.

Seuraavaan taulukkoon on koottu virastojen tase-ennusteet vuosille 2002–2007. Lähtökohtana on peruslaskelman mukaisen rahoitustason mukaiset investoinnit.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulevien vuosien omaisuuden arvoon vaikuttavat paitsi osakkeiden kurssikehitys myös mahdolliset yhtiöiden omistus pohjaan liittyvät ratkaisut.

Tieverkon arvon aleneminen jatkuu investointien ollessa alhaisemmalla tasolla kuin suunnitelman mukaiset poistot. Suunnitelmakauden loppuun mennessä tieverkon arvo alenee vuoden 2002 arvosta 573 miljoonaa euroa peruslaskelman mukaisella rahoituksella. Sen sijaan rataverkon arvo nousee runsaat 200 miljoonaa euroa. Merenkululaitoksen omaisuuden arvo alenee lähinnä sen takia, että mahdollisia korvaavia ei ole mukana.

Tase vuonna 2001 ja tase-ennuste vuosille 2002 ja 2003 käytettävissä olevan rahoituksen mukaan sekä ennuste vuosille 2004–2007 peruslaskelman mukaan

| TASEEN LOPPUSUMMA | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----------------------------------|--------------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 31.12 milj. euroa | TILINPÄÄTÖS | TASE-ENNUSTE | | | | | |
| Liikenne- ja viestintäministeriö | 4 446 | 4 514 | 4 514 | 4 514 | 4 514 | 4 514 | 4 514 |
| Ajoneuvohallintokeskus | 12 | 12 | 13 | 14 | 16 | 15 | 13 |
| Tielaitos/Tiehallinto | 15 025 | 15 117 | 15 037 | 14 986 | 14 872 | 14 708 | 14 569 |
| Merenkululaitos | 528 | 506 | 488 | 475 | 458 | 442 | 427 |
| Ratahallintokeskus | 2 589 | 2 591 | 2 651 | 2 801 | 2 873 | 2 881 | 2 821 |
| Viestintävirasto | 6 | 8 | 10 | 11 | 11 | 10 | 10 |
| Ilmatieteen laitos | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 |
| Merentutkimuslaitos | 10 | 9 | 8 | 8 | 7 | 6 | |
| YHTEENSÄ | 22 625 | 22 767 | 22 731 | 22 818 | 22 760 | 22 585 | 22 368 |

Liite 1: Budjettirahoitus

| MOMENTTI | PERUSLASKELMA (1 000 EUROA) | | | | | MUUTOSUUNNITELMA (1 000 EUROA) | | | |
|--|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| | TA 2003 | TTS 2004 | TTS 2005 | TTS 2006 | TTS 2007 | TTS 2004 | TTS 2005 | TTS 2006 | TTS 2007 |
| 01. Liikenne- ja viestintäministeriö | 21 607 | 21 048 | 21 048 | 21 048 | 21 048 | 21 548 | 21 548 | 21 548 | 21 548 |
| 21. Toimintamenot | 13 698 | 13 698 | 13 698 | 13 698 | 13 698 | 14 198 | 14 198 | 14 198 | 14 198 |
| 22. Tutkimus ja kehittäminen | 7 909 | 7 350 | 7 350 | 7 350 | 7 350 | 7 350 | 7 350 | 7 350 | 7 350 |
| 20. Ajoneuvohallintokeskus | 7 762 | 10 322 | 8 761 | 9 467 | 10 407 | 10 322 | 8 761 | 9 467 | 10 407 |
| 21. Toimintamenot | 7 762 | 10 322 | 8 761 | 9 467 | 10 407 | 10 322 | 8 761 | 9 467 | 10 407 |
| 24. Tiehallinto | 764 915 | 726 625 | 717 244 | 675 144 | 666 144 | 835 846 | 895 965 | 948 365 | 968 365 |
| 21. Perustienpito | 599 079 | 555 779 | 555 779 | 555 779 | 555 779 | 650 000 | 650 000 | 650 000 | 650 000 |
| 77. Tieverkon kehittäminen | 30 424 | 1 900 | | | | 1 900 | | | |
| 78. Eräät tiehankkeet | 34 500 | 113 800 | 121 100 | 79 000 | 70 000 | 128 800 | 205 600 | 258 000 | 278 000 |
| 79. Tieverkon jälki- ja kokonaisrahoitushankkeet | 77 366 | 31 600 | 16 819 | 16 819 | 16 819 | 31 600 | 16 819 | 16 819 | 16 819 |
| 87. Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset | 23 546 | 23 546 | 23 546 | 23 546 | 23 546 | 23 546 | 23 546 | 23 546 | 23 546 |
| 25. Tienpidon valtionavut | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 781 | 13 462 | 15 143 | 16 824 |
| 50. Valtionapu yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 100 | 11 781 | 13 462 | 15 143 | 16 824 |
| 30. Merenkululaitos | 25 532 | 20 194 | 13 394 | 13 394 | 13 394 | 22 194 | 25 394 | 25 394 | 25 394 |
| 21. Toimintamenot | 10 988 | 10 821 | 10 821 | 10 821 | 10 821 | 12 821 | 12 821 | 12 821 | 12 821 |
| 70. Alusten hankinta | 8 971 | | | | | | | | |
| 77. Väyläverkon kehittäminen | 5 523 | 2 523 | 2 523 | 2 523 | 2 523 | 2 523 | 2 523 | 2 523 | 2 523 |
| 78. Eräät vesihankkeet | | 6 800 | | | | 6 800 | 10 000 | 10 000 | 10 000 |
| 87. Maa- ja vesialueiden hankinta | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 32. Merenkulun ja muun vesiliikenteen edistäminen | 69 167 | 67 062 | 66 821 | 66 821 | 66 841 | 67 096 | 66 855 | 66 855 | 66 875 |
| 40. Lastialusten hankinnan tuki | 556 | 280 | 19 | | | 280 | 19 | | |
| 41. Ulkomaan kauppaa- alusluetteloon merkittyjen alusten kilpailuedellytysten turvaaminen | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 | 39 861 |
| 42. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten ja -autolauttojen kilpailuedellytysten turvaaminen | 27 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 | 25 682 |
| 44. Saaristoliikenteen avustaminen | 286 | 286 | 286 | 286 | 286 | 320 | 320 | 320 | 320 |
| 50. Lästimaksuista suoritettavat avustukset | 782 | 953 | 973 | 992 | 1 012 | 953 | 973 | 992 | 1 012 |
| 40. Ratahallintokeskus | 371 870 | 418 300 | 350 100 | 278 400 | 249 700 | 455 200 | 441 000 | 377 900 | 376 400 |
| 21. Perusradanpito | 233 900 | 253 100 | 238 300 | 240 000 | 249 000 | 290 000 | 304 200 | 294 500 | 310 700 |
| 77. Rataverkon kehittäminen | 30 400 | 23 600 | 7 400 | | | 23 600 | 7 400 | | |
| 78. Eräät ratahankkeet | 106 900 | 130 900 | 96 100 | 36 800 | | 130 900 | 121 100 | 81 800 | 65 000 |
| 79. Radioverkon rakentaminen | | 10 000 | 6 800 | | | 10 000 | 6 800 | | |
| 87. Rataverkon maa-alueiden hankinnat ja korvaukset | 670 | 700 | 1 500 | 1 600 | 700 | 700 | 1 500 | 1 600 | 700 |
| 52. Ilmailukenteen korvaukset ja valtionavut | 5 575 | 5 575 | 5 575 | 5 575 | 5 575 | 5 575 | 5 575 | 5 575 | 5 575 |
| 41. Valtionapu eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| 43. Korvaus Ilmailulaitokselle valmiustehtävistä | 4 575 | 4 575 | 4 575 | 4 575 | 4 575 | 4 575 | 4 575 | 4 575 | 4 575 |
| 60. Joukkoliikenteen palvelujen ostot, korvaukset ja tuet | 83 841 | 82 159 | 80 159 | 79 159 | 79 159 | 88 141 | 88 141 | 87 141 | 87 141 |
| 42. Valtionavustus koulutuksesta | 841 | 841 | 841 | 841 | 841 | 841 | 841 | 841 | 841 |
| 63. Joukkoliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen | 83 000 | 81 318 | 79 318 | 78 318 | 78 318 | 87 300 | 87 300 | 86 300 | 86 300 |
| 70. Viestintävirasto | 776 | 3 534 | 776 | 776 | 776 | 3 534 | 776 | 776 | 776 |
| 21. Toimintamenot | 776 | 3 534 | 776 | 776 | 776 | 3 534 | 776 | 776 | 776 |
| 72. Viestinnän korvaukset ja avustukset | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 |
| 41. Sanomalehdistön tuki | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 | 12 614 |
| 80. Ilmatieteen laitos | 26 781 | 27 140 | 27 866 | 27 866 | 27 866 | 28 853 | 29 803 | 28 936 | 28 856 |
| 21. Toimintamenot | 26 781 | 27 140 | 27 866 | 27 866 | 27 866 | 28 853 | 29 803 | 28 936 | 28 856 |
| 81. Merentutkimuslaitos | 7 162 | 7 471 | 8 080 | 8 080 | 8 080 | 7 575 | 8 288 | 9 027 | 9 027 |
| 21. Toimintamenot | 7 162 | 7 471 | 8 080 | 8 080 | 8 080 | 7 575 | 8 288 | 9 027 | 9 027 |
| 99. Hallinnonalan muut menot | 238 442 | 347 442 | 316 442 | 287 442 | 280 442 | 378 442 | 374 442 | 366 442 | 370 442 |
| 19. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan arvonlisäveromenot | 223 000 | 290 000 | 270 000 | 246 000 | 239 000 | 321 000 | 328 000 | 325 000 | 329 000 |
| 40. Eräät valtionavut | 782 | 782 | 782 | 782 | 782 | 782 | 782 | 782 | 782 |
| 62. EU:n rakennerahastojen valtion rahoitusosuus liikenne- ja viestintäministeriön osalta | 5 155 | 5 155 | 5 155 | 5 155 | 5 155 | 5 155 | 5 155 | 5 155 | 5 155 |
| 77. Vuosaaren sataman liikenneyälyt | 9 000 | 51 000 | 40 000 | 35 000 | 35 000 | 51 000 | 40 000 | 35 000 | 35 000 |
| 88. Osakehankinnat | 505 | 505 | 505 | 505 | 505 | 505 | 505 | 505 | 505 |
| HALLINNONALA YHTEENSÄ | 1 647 144 | 1 760 586 | 1 639 980 | 1 496 886 | 1 453 146 | 1 948 721 | 1 992 624 | 1 975 183 | 2 000 244 |

Liite 2: Isot väyläverkon kehittämishankkeet sekä teemapaketit

Väyläverkon kehittämishankkeet

| HANKE | KUST. ARVIO MILJ. EUROA | H/K-SUHDE | SUUNNITELMAT VALMIIT VUONNA | HANKKEEN KUVAUS |
|--|--------------------------|------------|-----------------------------|--|
| Tiehankeet | | | | |
| Valtatie 3 Tampereen läntinen ohikulku II vaihe | 57 | 2,9 | 2002 | Ohikulkutielle rakennetaan toinen ajorata. Nykyinen tie ruuhkautuu linjalla ja liittymissä haitaten sekä Tampereen kaupunkiseudun toimintoja ja työmatkaliikennettä että Tampereen ohittavaa pitkämatkaista liikennettä. |
| Maantie 100 Hakamaentie Helsinki | 76 (valtion osuus 50) | 2,9 | 2002 | Pasilan pohjoispuolite nelikaistaiseksi kehitettävällä yhteydellä puretaan itä-länsisuuntaisen liikenteen ruuhkaa Helsingin niemen pohjoisosissa. Nyt etenkin työmatkaliikenne ja päivittäiset jakelukuljetukset ruuhkautuvat pahoin. |
| Maantie 101 (Kehä I) Turunväylä–Leppävaara | 60 | 5,7 | 2005 | Pääkaupunkiseudun tukkoisin pullonkaula järjestellään lisäkaistoin ja eritasoliittymän sujuvammaksi. Osittaisella tunneloinnilla suojataan asutusta liikenteen melulta ja päästöiltä. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja liikenneturvallisuus paranevat. |
| Valtatie 2 Vihti–Pori-yhteysvälihanke | 35 | Laaj. inv. | 2004 | Yhteysvälin parantamishanke: poistetaan tasoliittymiä, rakennetaan ja täydennetään eritasoliittymiä, rakennetaan ohituspaikkoja sekä toteutetaan liikenneturvalliisuustoimia. Yhteydet Helsingin, Porin ja Rauman satamiin paranevat. Työmatkaliikenteen sujuvuus paranee kaupunkien tuntumassa. |
| Valtatie 6 Lappeenranta–Imatra | 119 | 1,5 | 2005 | Lappeenrannan ohitus ja jatko edelleen Imatralle muutetaan suuren liikennemäärän vaatimuksia vastaavaksi, laadukkaaksi nelikaistatieksi. Tien vaikutusalueella sijaitsee tärkeä puuteollisuuskeskittymä ja myös kansainvälisen liikenteen merkitys nousee voimakkaasti. Tiellä on suuri merkitys maakuntien yhdistäjänä. |
| Valtatie 4 Lusi–Vaajakoski | 54 | 1,6 | 2004 | Geometrialtaan huonoimpia osuuksia parannetaan, tien pientareita levennetään ja ohituspaikkoja rakennetaan. Tie on tavaraliikenteen pääväylä Suomen läpi ja ohitukset ovat nykytilassa erityisen vaarallisia. |
| Valtatie 4 Kemin kohta ja Isohaaran silta | 48 | 2,2 | 2003 | Kemin kohta täydennetään toisella ajoradalla, samoin Kemijoen ylitys. Uutta valtatielinjausta jatketaan myös etelään. Hanke edesauttaa Kemin maankäyttöä ja päätieverkon toimivuutta ns. Perämeren kaaren alueella. |
| Valtatie 8 Sepänkyän ohitustie, Vaasa | 25 | 2,3 | 2002 | Vaasan esikaupungin luonteen Mustasaaren kunnan keskus, Sepänkylä, ohitetaan uudella valtatielinjalla. Hanke parantaa maankäytön mahdollisuuksia Sepänkylässä, työmatka- ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta sekä rauhoittaa Sepänkyllä turvallisemmaksi ja viihtyisämmäksi. |
| Valtatie 14 Savonlinnan keskusta | 50 | 4,5 | 2003 | Keskustaa sivuten rakennetaan yleinen tieyhteys ohittavaa sekä alkavaa/päätyvää liikennettä varten. Nykyisin kaikki liikenne käyttää katuverkkoa (Olavinkatu), mistä aiheutuu ympäristö- ja turvallisuusongelmia sekä epäviihtyvyyttä. |
| Kantatie 50 (Kehä III) Vantaankoski–lentoasema (valtion osuus 105) | 116 | 3,1 | 2003 | Tasoliittymiä sisältävä osuus parannetaan ns. kaupunkimootoritieksi joukkoliikennejärjestelyineen. E18:aan kuuluvalla jaksolla on yhä lisääntyviä sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Maankäyttö Kehä III:lla lisääntyy nopeasti. |
| Valtatie 6 Koskenkylä–Kouvola puuttuvat parannustyöt (Pukaro–Mustila) | 10 | Laaj. inv. | 2002 | Valtatie 6 parantaminen välillä Koskenkylä–Kouvola on käynnissä. Kustannusarvion nousun vuoksi Pukaro–Mustila-välin parantaminen ei mahtunut hankkeeseen, ja se päätettiin toteuttaa erikseen. Koko yhteysväli rakennetaan yhtenäiseen laatuun. |
| Ratahankeet | | | | |
| Rataosan Lahti–Luumäki tason nosto | 150 | 2,4 | 2004 | Osa Helsingin ja Pietarin välistä nopeaa junayhteyttä. Matka-aika iäiseen Suomeen lyhenee, tavaraliikenne voi käyttää 25 tonnin akselipainoa. Hanke sisältää turvalaitteiden korvausinvestointeja. |
| Rataosan Tampere–Seinäjoki tason nosto | 15 | 3,0 | 2004 | Rataosaa käyttää valtaosa Etelä-Suomesta pohjoiseen suuntaavasta liikenteestä. Matka-aika pohjoiseen Suomeen lyhenee. |
| Rataosan Seinäjoki–Oulu tason nosto | 400 | 2,5 | 2005 | Matka-aika pohjoiseen Suomeen lyhenee, tavaraliikenne voi käyttää 25 tonnin akselipainoa. Hankkeesta merkittävä osuus on korvausinvestointien luonteisia töitä. |
| Vesiväylähanke | | | | |
| Raahen meriväylän syventäminen | 30 | 3,4 | 2005 | Raahessa sijaitsevat kaupungin satama ja Rautaruukki Oy:n teollisuussatama. Väylän syventäminen 8 metristä 10 metriin mahdollistaa suuremmat aluskoot ja tehokkaammat kuljetukset. |

Teemapaketit

| HANKE | KUSTANNUSARVIO (MILJ. EUROA) | HANKKEEN KUVAUS |
|--|------------------------------|---|
| Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen | 100 | Täydennetään 25 tonnin akselipainon sallivaa verkkoa ja toteutetaan muita tavaraliikenteen tehokkuutta parantavia toimia (kohtaamisraiteet, kolmioraiteet, automatisointi jne.) |
| Rataverkon päälysrakenteen nopeutettu uusiminen | 100 | Paino- ja nopeusrajoituksista aiheutuu rautatieliikenteelle vuosittain merkittävät lisäkustannukset. Teemapaketilla korvausinvestointikasauman purkua nopeutetaan niin, että työt valmistuvat vuoteen 2007 mennessä. Korvausinvestointeihin tarvitaan optimaalisessa toteutuksessa 170 milj. € vuodessa. |
| Pääteiden keskiuuret turvallisuusinvestoinnit | 40 | Paketti sisältää selviksi urakoiksi nimettävissä olevia, vähintään 1-2 milj. €:n kohteita. Toimenpiteet ovat lähinnä liittymä-, rinnakkais- ja yksityis- ja kevyen liikenteen järjestelyjä. Myös linjauksen muutos esim. kylän kohdalla tai turvallisuus- syistä tehtävät ohitusjärjestelyt voivat tulla kyseeseen. |
| Varikkoratapihojen parantaminen | 30 | Varikkoratapihojen, mm. Ilmalan henkilöliikenteen varikon parantaminen ja toiminnallinen kehittäminen. Ilmalassa huolletaan valtaosa lähi- ja kaukoliikenteen kalustosta. Ongelmia ovat mm. rakenteiden painumat, turvalaitetekniikan vanhentuneisuus ja huono kunto sekä yhä enemmän myös kapasiteetti. |
| Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen | 30 | Katuyhteyksiä korvaavia tai uusia yhteyksiä lähinnä satamiin, mutta myös muihin liikenneterminaaleihin tai uusille maakunnallisille jätteenkäsittelylaitoksille. Esim. Haminan satamatie, Kokkolan satamatie, Rauman satamatie, Röyttän satamatie (Tornio), Kymenlaakson sekä Etelä-Karjala jätteenkäsittelylaitosten tiet, Seinäjoen lentoaseman ja jätteenkäsittelylaitoksen tie jne. |
| Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen | 15 | Parannetaan turvallisuutta tasoristeyksissä, joita ei pitkällä aikavälillä poisteta. Toimenpiteitä ovat mm. näkemien ja odotustasanteiden parantaminen, nopeusrajoitusten tarkistaminen sekä varoituslaitteiden ja rakenteiden korjaaminen. |
| Meluntorjunta pääkaupunkiseudulla | 15 | Meluntorjuntatoimia pääkaupunkiseudulla ja sen ulosmenoväylillä. Hankkeet eivät ole liitettävissä varsinaisiin tiehankkeisiin, eivätkä ne niukassa rahoitustilanteessa etene erillisinäkään. |
| Liikenteen ja kelin seurantajärjestelmä runkotieverkolla | 12 | Toteutetaan tuoreen yleissuunnitelman mukaisesti ajantasainen liikenteen ja kelin seurantajärjestelmä ja suurimmilla kaupunkiseuduilla (telematiikka) keskeisellä runkoverkolla ja suurimmilla kaupunkiseuduilla. Hanke luo edellytykset paremmalle liikenteen tiedotukselle ja hallinnalle. |

Liite 3: Liikenne-ennusteita

Kotimaan henkilöliikenteen (henkilökilometriä) ja autokannan kehitysarviot vuosille 2002–2007

| LIIKENNEMUOTO | 1999 | 2000 | 2001 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003–2007 |
|----------------------|-----------------|--------------------|-------------|--------------------------|----------|--------------|----------|----------|-----------------------|
| | TASO MRD HLÖ KM | | | MUUTOS, PROSENTTIA/VUOSI | | | | ENNUSTE | |
| | | | | TOTEUTUMA | | | | | |
| Rautatiet | 3,415 | 3,405 | 3,282 | 0 | 1 | 0,3 | -3,6 | 1 | 1-2 |
| Metro ja raitiovaunu | 0,448 | 0,49 ¹⁾ | 0,505 | 5,4 | 9,1 | 13 v. 99-01 | 5 | | |
| Linja-auto | 4,667 | 4,7 ²⁾ | 4,732 | | | 2,5 v. 99-01 | 1 | 1 | |
| Henkilöauto | 54,9 | 55,7 | 57,0 | 3 | 3 | 1,5 | 2,3 | 2 | 1-2 |
| Kävely ja pyöräily | 4,0 | 4,0 | 4,0 | | | | | | 2 |
| Lento | 1,210 | 1,286 | 1,264 | 13,3 | -2,9 | 6,2 | -10 | | 1 v. 03, 2 v. 2004-07 |
| Vesi | 0,157 | 0,165 | 0,152 | 12,0 | 12,9 | 5,2 | -7,6 | 0 | 0 |
| YHTEENSÄ | 68,8 | 69,7 | 71,0 | 2,5 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1-2 |
| Autokanta | 1 000 ajoneuvoa | | | | | | | | |
| - henkilöautot | 2 | 2 | 2 146 | 3,8 | 3,1 | 2,5 | 1,1 | | 2-3 |
| - linja-autot | 069 | 121 | 9,7 | 7,0 | 4,9 | 4,3 | -0,8 | | 3 |
| | 9,4 | 9,8 | | | | | | | |

¹⁾ ja ²⁾ arvio

(Lähteet: Toteutumat vuoteen 2001: Ratahallintokeskus, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, Ilmailulaitos, Merenkululaitos, Tiehallinto, Tilastokeskus, Ajoneuvohallintokeskus.)

Kotimaan tavaraliikenteen (tonnikilometriä) ja tavara-autojen kehitysarviot vuosille 2002–2007

| KULJETUSMUOTO | 1999 | 2000 | 2001 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003–2007 |
|---------------------------|-------------------|--------------------|-------------|--------------------------|-----------|------------|-----------|----------|---------------|
| | TASO MRD TONNI KM | | | MUUTOS, PROSENTTIA/VUOSI | | | | ENNUSTE | |
| | | | | TOTEUTUMA | | | | | |
| Rautatieliikenne | 9,753 | 10,107 | 9,857 | 0,3 | -1,3 | 3,6 | -2,5 | 1 | 1-2 |
| Tieliikenne ¹⁾ | 26,5 | 28,6 ²⁾ | 27,6 | 4,3 | 0 | 3,8 | -3,5 | 4 | 2-3 % 2003-06 |
| Vesiliikenne | 3,12 | 2,76 | 2,99 | -3 | -3,7 | -12 | 8,3 | 0 | 0 |
| Lentoliikenne | 0,0024 | 0,0043 | | -1,2 | -15 | 76 | | 0 | 2-3 |
| YHTEENSÄ | 39,4 | 41,5 | 40,5 | 3,4 | -2 | 2,5 | -2 | 3 | 1-3 |
| Autokanta | 1 000 ajoneuvoa | | | | | | | | |
| - kuorma-autot | 60,6 | 64,8 | 68,1 | 6,0 | 6,2 | 6,9 | 5,1 | | 4 |
| - pakettiautot | 230,0 | 236,3 | 241,1 | 4,9 | 4,9 | 2,7 | 2,0 | | |

¹⁾ sisältää kuorma- ja pakettiautojen kuljetukset, pakettiautojen kuljetussuorituksen on arvioitu olevan noin 0,9 mrd tonnikm/v

²⁾ Tilastointimuutos vuonna 2001. Tilastokeskus on laskenut vuoden 2000 luvut takautuvasti uudella menetelmällä (esitetty luku). Muutosprosentit on laskettu vertailukelpoisista luvuista

(Lähteet: Toteutumat vuoteen 2001: Ratahallintokeskus, Tilastokeskus, Merenkululaitos, Ilmailulaitos, Ajoneuvohallintokeskus)

Kansainvälisen liikenteen matkustajamäärien kehitysarviot vuosille 2002-2007

| LIIKENNEMUOTO | 1999 | 2000 | 2001 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003-2007 |
|------------------|------------------------|-------------|-------------|--------------------------|------------|----------|-----------|----------|-------------|
| | TASO MILJ. MATKUSTAJAA | | | MUUTOS, PROSENTTIA/VUOSI | | | | ENNUSTE | |
| | | | | TOTEUTUMA | | | | | |
| Laivaliikenne | 16,1 | 16,0 | 15,6 | 5 | 1 | -1,1 | -2,3 | 0 | -1 |
| Lentoliikenne | 7,3 | 7,6 | 7,7 | 9 | 4,7 | 3,8 | 1 | -2 | 3v. 2003-07 |
| Rautatieliikenne | 0,175 | 0,21 | 0,24 | -2 | -19 | +15 | +16 | | 1-2 |
| YHTEENSÄ | 23,575 | 23,8 | 23,5 | 6 | 1,6 | 1 | -1 | 0 | 0 |

Sisältää lähteneet, saapuneet ja lentoliikenteessä myös vaihtomatrustajat
Huom! Maaliikenteen matkustajamääriä ei seurata säännöllisesti.

(Lähteet: Toteutumat vuoteen 2001: Merenkululaitos, Ilmailulaitos, Ratahallintokeskus, Tiehallinto)

Kansainvälisen tavaraliikenteen kehitysarviot (tonnia) kuljetusmuodoittain vuosille 2002-2007

| KULJETUSMUOTO | 1999 | 2000 | 2001 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003-2007 |
|------------------------------|-------------------|-------------|--------------|--------------------------|----------|------------|------------|----------|-----------|
| | TASO MILJ. TONNIA | | | MUUTOS, PROSENTTIA/VUOSI | | | | ENNUSTE | |
| | | | | TOTEUTUMA | | | | | |
| Satamien kautta ¹ | 77,4 | 80,6 | 84,5 | 1,9 | 0,8 | 4,1 | 4,9 | 2 | 2 |
| Rautateitse ² | 16,7 | 16,4 | 17,7 | 2 | -2 | -1,8 | 7,9 | 2 | 1-2 |
| Maanteitse ³ | 6,3 | 7,1 | 8,2 | -6 | 0 | 13 | 15 | 6 | |
| Lentoteitse ⁴ | 0,090 | 0,091 | | -1,1 | -5,1 | 1,7 | | | 3-4 |
| YHTEENSÄ | 94,9 | 98,5 | 102,5 | 3 | 0 | 3,8 | 4,1 | 2 | 2 |

¹⁾ Siitä transitoa vuonna 1999 3,9 milj. tonnia, vuonna 2000 ja 3,4 milj. tonnia ja vuonna 2001 5,7 milj. tonnia.

²⁾ Siitä transitoa vuonna 1999 1,1 milj. tonnia, vuonna 2000 2,7 milj. tonnia ja vuonna 2001 4 milj. tonnia..

³⁾ Tullilaitos: vienti ja tuonti sekä Tilastokeskus: transitokuljetukset. Transitoa vuonna 1999 1,0 milj. tonnia ja vuonna 2000 1,2 milj. tonnia ja vuonna 2001 1,5 milj. tonnia.

⁴⁾ Vienti ja tuonti yhteensä on laskettu Tullilaitoksen tilastoista ja siihen on lisätty transiton määrä. Tämän vuoksi luvut eivät täysin täsmää.

(Lähteet: Toteutumat vuoteen 2001: Merenkululaitos, Ratahallintokeskus, Tiehallinto, Tilastokeskus, Tullilaitos)

Liite 4: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastot ja laitokset, liikelaitokset sekä yhtiöt 1.1.2003



Hallinnonalan virastojen ja laitosten toimialakuvaus

- **Ajoneuvohallintokeskus** vastaa ajoneuvoihin ja kuljettajiin liittyvistä viranomaistehtävistä ja kilpailuttaa tai järjestää palveluja, joilla edistetään ajoneuvoliikenteen turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Se vastaa ajoneuvojen ja ajokorttien rekisteröinnistä sekä autokoulujen valvonnasta ja hoitaa kuljettajantutkintoihin ja ajoneuvojen katsastuksen valvontaan liittyviä tehtäviä.
- **Ilmatieteen laitos** hankkii luotettavaa tietoa Suomen ilmastosta ja ilmakehän laadusta, hoitaa sääpalvelua sekä suorittaa tutkimusta ilmatieteen, ilmanlaadun, geomagnetismin ja avaruustutkimuksen alueilla. Laitos edistää toiminnallaan elinkeinotoimintaa ja yleisen turvallisuuden ylläpitämistä.
- **Merenkulkulaitos** edistää merenkulkua ja sen turvallisuutta, kehittää väyläverkostoa sekä vastaa luotsauksesta, jäänmurtopalveluista, merenmittauksesta, merikartoituksesta ja saariston yhteysalusliikenteestä.
- **Merentutkimuslaitos** suorittaa maatamme ympäröivien merien luonnontieteellisiin ominaisuuksiin ja ilmiöihin sekä muuta meriin liittyvää tutkimustoimintaa pääasiassa Itämerellä, Suomenlahdella ja Pohjanlahdella. Laitoksen asiantuntemusta käytetään liikenteen ja muun elinkeinotoiminnan tukemiseksi ja meriympäristön hoidon ja suojelun edellyttämien toimenpiteiden pohjaksi.
- **Ratahallintokeskus** huolehtii radanpidosta ja toimii radanpidon omaisuuden haltijana. Se huolehtii rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä osana liikennejärjestelmää sekä lisäksi liikenneturvallisuudesta ja radanpitoon liittyvistä viranomaistehtävistä.
- **Tiehallinto** hallinnoi, ylläpitää ja kehittää yleisiä teitä sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää sekä huolehtii osaltaan tieliikennejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijatehtävistä. Se hankkii tienpitoon liittyvät tuotannolliset palvelut ja tuotteet ulkopuolisilta.
- **Viestintävirasto** on sähköistä viestintää ja tietoyhteiskunnan palveluja edistävä ja valvova viranomaislainen. Se hoitaa viestinnän yksityisyyden suojan, tietoturvallisuuden ja varmennepalvelujen viranomaistehtäviä, ohjaa radiotaajuuksien käyttöä, antaa teknisiä määräyksiä ja koordinoi kansallista standardointia, valvoo viestintäverkkojen toimivuutta ja turvallisuutta, ohjaa televerkkojen numerointia ja myöntää Internetin .fi-juuren alaiset verkkotunnukset. Viraston tehtäviin kuuluu viestintämarkkinoiden toimivuuden varmistaminen seuraamalla yritysten hinnoittelu- ja toimintavelvoitteiden toteutumista. Viraston tehtäviin kuuluu myös valtion televisio- ja radiorahastolain mukainen maksuhallinto sekä televisio- ja radiotoiminnan sisällön lainmukaisuuden valvonta. Viraston vastuulla on myös postitoiminnan valvonta.

Hallinnonalan liikelaitosten ja yhtiöiden toimialakuvaus

- **Ilmailulaitos** on valtion liikelaitos, joka tuottaa lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluja sekä harjoittaa muuta toimialaansa liittyvää liiketoimintaa. Ilmailulaitos edistää ilmailua, huolehtii lentoturvallisuudesta, ilmailun kehittämisestä ja valvonnasta sekä muista siviili-ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä.
- **Tieliikelaitos** on valtion liikelaitos, joka toimii maa- ja vesirakennusosalalla ensisijaisesti liikenneväylien ja liikenneympäristön suunnittelu-, rakentamis-, ylläpito- ja hoitotehtävissä sekä tuottaa näihin liittyviä tuotteita ja palveluja.
- **Finnair Oyj:n** osakkeista valtio omistaa 58 prosenttia. Finnair-konsernin toimialoja ovat lentotoiminnan lisäksi mm. matkatoimisto- ja seuramatkatoiminta.
- **Raskone Oy** on 1.1.1999 alkaen valtionyhtiö, jonka pääliiketoimialana on raskaan ajoneuvo- ja työkalukaluston sekä niiden lisälaitteiden kunnossapito.
- **TeliaSonera Ab** on Pohjoismaiden suurin verkko-operaattori ja tietoliikennepalvelujen tarjoaja. Suomen valtio omistaa 19 prosenttia TeliaSonera Ab:n osakkeista.
- **Suomen Autokatsastus Oy** on valtion kokonaan omistama. Sen toimialana on autokatsastustoiminta, ajoneuvojen rekisteröinti ja kuljettajantutkintojen vastaanotto.
- **Suomen Erillisverkot Oy:n** osakkeista valtio omistaa 60 prosenttia. Yhtiön toimialana on julkisen hallinnon viranomaisten hallinnassa tai käytössä olevien ja yhteiskunnan turvallisuuden varmistamiseen liittyvien tietoliikenneverkkojen rakennuttaminen ja operointi.
- **Suomen Posti Oyj** on valtion kokonaan omistama yritys, joka tarjoaa viestinvälitys- ja logistiikkapalveluja. Yritys vastaa postipalvelujen tuottamisesta ja yleisestä saatavuudesta maassamme.
- **VR-konsernin** emoyhtiö – VR-Yhtymä Oy – on valtion kokonaan omistama osakeyhtiö. Emoyhtiö omistaa varsinaista rautatieliikennettä harjoittavan VR Osakeyhtiön sekä Oy VR-Rata Ab:n, joka tuottaa rataverkon ylläpito- ja kunnossapitopalveluja. Konserni hoitaa myös kuorma- ja linja-autoliikennettä sekä ravintola- ja kiinteistötoimintaa.
- **Yleisradio Oy** on valtion 99,98 prosenttisesti omistama viestintäalan yhtiö. Yleisradio Oy:n tehtävänä on tuoda täyden palvelun televisio- ja radio-ohjelmisto (ns. julkinen palvelu) jokaisen saataville yhtäläisin ehdoin.

Muistiinpanoja

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Puhelin (09) 16002

www.mintc.fi