

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - yhteenveto toimenpiteiden etenemisestä

Tiivistelmä

- Suunnitelmaa toimeenpannaan koko hallinnonalan virkakunnan yhteisin voimin ja yhteistyössä sidosryhmien kanssa
- Suunnitelma toimii yhtenäisenä strategisena viitekehyksenä monien erilaisten toimenpiteiden valmistelussa
- Suurin osa suunnitelman mukaisista toimenpiteistä etenee hyvin
- Nykyinen julkisen talouden suunnitelma (2025-2027) ei vastaa kaikilta osin Liikenne 12 –suunnitelman rahoitusohjelmaa
- Tietopohjainen valmistelutapa mahdollistaa suunnitelman toimeenpanon tehokkaasti myös muuttuvassa toimintaympäristössä ja rahoituskehityksessä
- Suunnitelmaa päivitetään parhaillaan ja se mm. sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa

Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2021–2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Se sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja toimintaympäristön muutoksista, vision, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja valtion ja kuntien toimenpiteitä sisältävän ohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelma sisältää valtion rahoitusohjelman. Tämä raportti on yhteenveto suunnitelman toimenpiteiden etenemisestä ja se on laadittu nyt kolmatta kertaa.

Liikenne 12 –suunnitelman mukainen toiminta, kuten mm. säännöllisesti päivitettävät Liikenne 12 -suunnitelman perusteella laadittavat valtion väyläverkon kunnossapitoa ja kehittämistä ohjaavat ohjelmat – väylänpidon perussuunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma - ovat osa alueellisenkin liikennejärjestelmän kehittämisen jatkuvaa prosessia.

Keskeinen haaste Liikenne 12 –suunnitelman toimeenpanossa on voimakkaasti muuttunut maailmantilanne ja kohonneet kustannukset. Käynnissä olevien kehittämishankkeiden valtuuskorotuksia on tehty esimerkiksi vuoden 2023 toisessa lisätalousarviossa yli 125 milj. eurolla, joka vähentää mahdollisuutta uusien hankkeiden käynnistämiseen. Perusväylänpidossa korjausvelka on kasvanut, vaikka rahoitus on ollut Liikenne 12 -suunnitelma mukaisella tasolla ja ylikin. Myös liikenteen palveluihin kohonneet kustannukset ovat vaikuttaneet merkittävästi, eivätkä Liikenne 12-suunnitelma mukaiset korotukset ole toteutumassa suunnitellusti vuodesta 2025 alkaen.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelma (20.6.2023) linjaa Liikenne 12 –suunnitelman toimeenpanoon vaikuttavia toimia. Hallitusohjelmassa osoitettiin 100-250 milj. € vuosittaiset leikkaukset kehittämismomentille sekä 5-8 milj. € vuosittaiset säästöt kävelyn ja pyöräilyn sekä yksityisteiden avustuksille. Harkinnanvaraisten ilmastoperusteisten joukkoliikennetoimenpiteiden rahoitus poistettiin (-13 milj. € vuosittain). Toisaalta hallitusohjelmaan sisältyi myös määräaikainen investointiohjelma, joka rahoitetaan valtion omaisuutta myymällä. Sen vaikutukset ovat n. kolme miljardia euroa liikenteen infrastruktuuriin.

Samalla kun Liikenne 12 -suunnitelmaa vuosille 2021-2032 toteutetaan, on aloitettu seuraavan suunnitelman laadinta hallitusohjelman mukaisesti. Suunnitelmapäivityksen valmisteluprosessia, tilannekuvaa sekä vision ja tavoitteiden arviointia käsiteltiin syyskuussa 2023 järjestetyssä aloituswebinaarissa sekä suuralueellisissa keskustelutilaisuuksissa.

1. Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa vuosittain Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteiden etene- mistä ja laatii siitä yhteenvetoraportin. Raportissa tarkastellaan liikennejärjestelmän rahoitusta ja eri osa-alueiden toimenpiteiden edistymistä. Keskusteluja kuntien kanssa toimenpiteiden etene- misestä ei ole käyty, joten raportti käsittelee lähinnä valtion toimenpiteitä. Suunnitelman toteutuk- sessa tehdään yhteistyötä sidosryhmien kanssa, ja Liikenne- ja viestintävirasto seuraa tavoittei- den saavuttamista liikennejärjestelmänalyysin osana. Toimenpiteiden seuranta pyrkii varmista- maan niiden etenemisen, jotta suunnitelman strategiset tavoitteet voidaan saavuttaa. Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamiseen on osallistettu laaja joukko liikennealan toimijoita ministeriön eri osastoilta, virastoista, kunnista ja kaupungeista.

Vaikka toimeenpano on kokonaisuudessaan edennyt hyvin, on alkuvuosien haasteeksi osoittau- tunut toimintaympäristön muutosten lisäksi rahoituksen puute. Vaje erityisesti tuleville vuosille nä- kyy rahoitusta edellyttävien toimenpiteiden toteutumisessa: ne toteutuvat vain osittain tai niitä ei pystytä aloittamaan ollenkaan. Vaikka koronapandemian myötä liikenteen avustuksiin ja palvelui- hin osoitettiin lisärahoitusta liikenne 12-suunnitelmaa enemmän, on merkittävää pudotusta näkö- piirissä tulevina vuosina rahoitusohjelmaan verrattuna. Toimenpiteet, jotka eivät edellytä rahoit- tusta, etenevät hyvin.

Yhteenvetoraportti on koottu liikenne- ja viestintäministeriössä lokakuussa 2023. Valtion väylä- verkon, muun väyläverkon, kumppanuuksien, EU-vaikuttamisen ja liikennejärjestelmäsuunnitte- lun kehittämisen osalta yhteyshenkilöt ovat johtava erityisasiantuntija Maria Torttila, suunnittelija Edgar Pyhälä, liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi sekä liikenneneuvos Hanna Perälä verkko-osas- toltta, vaikutustenarvioinnin ja hankeyhtiöiden osalta erityisasiantuntija Mikko Jääskeläinen kon- serniohjausosastolta, liikenteen palveluiden ja matkaketjujen osalta Tiia Orjasniemi palveluosas- toltta, tiedon, digitalisaation ja automaation osalta erityisasiantuntija Atte Riihelä tieto-osastolta ja talousasioiden osalta neuvotteleva virkamies Jyrki Tanskanen konserniohjausosastolta.

2. Suunnitelman rahoitus

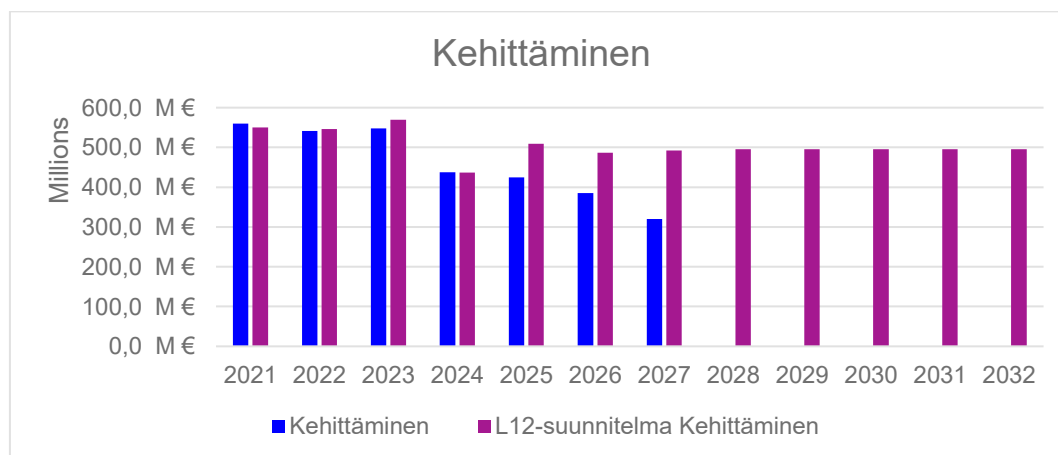
Liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistettava valtion rahoitus vaikuttaa keskeisesti Liikenne 12 -suunnitelman toteutumiseen. Liikenne 12 -suunnitelma sisältää valtion rahoitusohjelman vuo- sille 2021-2032 ja tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin. Toisaalta suunnitelmassa on to- dettu, että toimenpiteiden yhteydessä esitetyt kustannukset ovat arvioita ja niiden toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunni- telma myös tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvitta- essa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyrki vaikuttamaan keväällä 2023 valmisteltuun hallitusohjelmaan Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman varmistamiseksi. Hallitusohjelmassa osoitettiin kui- tenkin 100-250 M€ vuosittaiset leikkaukset kehittämismomentille sekä 5-8 M€ vuosittaiset säästöt

kävelyn ja pyöräilyn sekä yksityisteiden avustuksille. Harkinnanvaraisten ilmastoperusteisten joukkoliikennetoimenpiteiden rahoitus poistettiin (-13 M€ vuosittain).

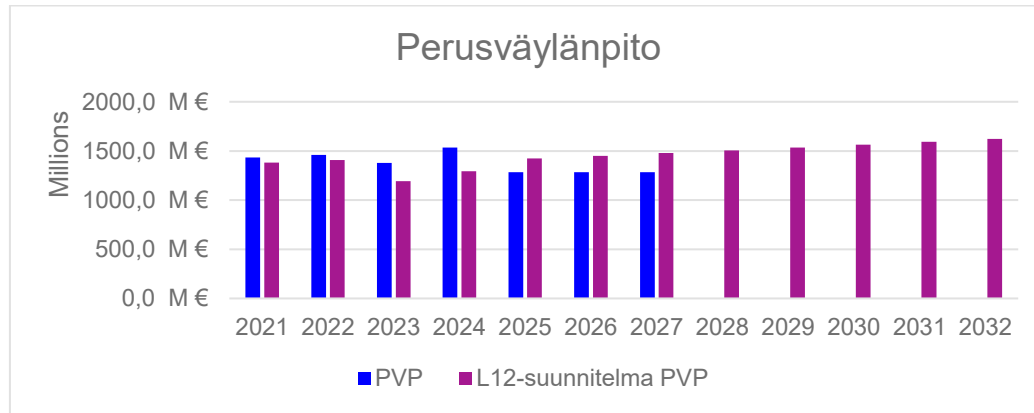
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoituksen seuranta aloitettiin vuoden 2021 alusta. Väyläverkon kehittämishankkeiden osalta seuranta kohdistuu talousarvioissa tehtäviin päätöksiin ja niiden kohdistumiseen Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin painotuksiin, kuten elinkeinoelämän ja työmatkaliikenteen tarpeisiin sekä välityskyvyn parantamiseen. Lokakuun 2024 talousarvioesityksen ja julkisen talouden suunnitelman (2025-2027) kehyspäättöksen mukaan keskimääräinen kehittämishankkeisiin osoitettava summa on noin 380 milj. Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehysten mukaiset panostukset väyläverkon kehittämiseen ovat noin 500 milj. euroa vuodessa. Väyläverkon kehittämisen rahoitus on nykyisten päätösten valossa pienempi kuin Liikenne 12 -suunnitelman mukainen rahoitustaso. Lisäksi rahoitusta joudutaan käyttämään merkittävästi jo käynnistyneiden hankkeiden lisärahoitukseen kustannustason nousun vuoksi. Tällä on merkittävä vaikutus tavoitteisiin mm. saavutettavuuden osalta.

Hallitusohjelman n. kolmen miljardin määräaikaisesta liikenneinfrastruktuuriin kohdistuvasta investointiohjelmasta on kuitenkin vasta 597 miljoonaa mukana talousarvioissa ja julkisen talouden suunnitelman kehyksissä. Näiden hankkeiden vaikutusta Liikenne 12-suunnitelman tavoitteisiin ei ole arvioitu.



Kuva 1. Kehittämisen ja elinkaarihankkeiden momenttien talousarviopäätökset 10/23

Perusväylänpidossa suunnitelman keskeinen tavoite on, että rahoituksen vuosittainen taso on noin 1,4 mrd. euroa vuodesta 2025 alkaen ja lisäksi kaikkien väylämuotojen hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen yleinen kustannustason nousu. Julkisen talouden suunnitelman (2024-2027) mukaan vuoden 2025 kehys perusväylänpidolle on noin 1,3 mrd euroa eli se on suunnitelman rahoitustasoa pienempi. Toisaalta hallitusohjelman erillisen investointisuunnitelman mukaisesti korjausvelan purkamiseen osoitetaan erikseen 520 miljoonaa euroa. Tästä 250 miljoonaa kohdistettiin talousarvioesityksessä vuodelle 2024. Vuosien 2025-2027 osalta korjausvelkarahoitusta ei ole vielä sisällytetty kehysiin.



Kuva 2. Perusväylänpidon rahoituksen talousarviopäätökset 10/23

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 % (keskimäärin 765 milj. euroa vuodessa), radoille 39 % (keskimäärin 592 milj. euroa vuodessa) ja vesiväylille 9 % (keskimäärin 141 milj. euroa vuodessa). Seurantatiedot rahoituksen kohdistumisesta ovat tiedossa vuosien 2021 ja 2022 osalta. Eri väylämuotojen osuudet olivat: maantiet 56,5 %, rautatiet 35,6 % ja vesiväylät 7,9 %. On kuitenkin huomioitava, että rahoituksesta osa oli kohdennettu aiemmin käynnistettyihin toimiin jo ennen Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen linjauksia.

Avustusten (mm. yksityistiet, kävely ja pyöräily sekä valtionavustukset kuntien raideliikennehankkeille) määrärahasojen korotukset alkavat suunnitelman mukaan pääosin vuodesta 2025 alkaen. Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2024-2027 ei kuitenkaan sisällä näitä yksityisteiden eikä kävelyn ja pyöräilyn avustusten osalta. Julkisen talouden suunnitelma sisältää määrärahat valtionavustuksiin niille kuntien raideliikennehankkeille, jotka sisältyvät voimassaoleviin MAL-sopimuksiin. Hallitusohjelmassa päätettiin myös yksityisteiden sekä kävelyn ja pyöräilyn avustusten leikkauksesta (5-8 milj. euroa/vuosittain yhteensä edellä mainituista kohteista).

Julkisen henkilöliikenteen ostoihin on osoitettu rahoitusta vuodelle 2023 hiukan Liikenne 12-suunnitelmaa enemmän, johtuen lentoliikenteen lisätuista. Vuodesta 2024 alkaen poistetaan hallitusohjelman mukaisesti harkinnanvaraisten ilmastoperusteisten joukkoliikennetoimenpiteiden rahoitus (-13 M€ vuosittain), eikä julkisen talouden suunnitelma pidä sisällään Liikenne 12-suunnitelman rahoitusohjelman mukaisia korotuksia (+ 32 milj. euroa vuosittain) vuodesta 2025 alkaen esimerkiksi suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tukeen.

3. Toimenpiteiden eteneminen

3.1. Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkkoon liittyvien toimenpiteiden eteneminen riippuu paljon perusväylänpitoon ja väyläverkon kehittämiseen kohdistettavista määrärahoista. Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2025-2025 ei vastaa suunnitelman rahoitusohjelman tasoa eikä eduskunnan suunnitelmaa koskevaa kannanottoa. Kehittämisen rahoitusta käyttävät myös jo käynnissä olevat hankkeet ja niiden tarvitsemat lisärahoitukset (mm. kustannusten nousu), mikä hidastaa uusien hankkeiden käynnistämistä.

Väyläverkon kehittäminen, investointiohjelma ja suunnitteluohjelma

Rahoitustasosta riippumattomat väyläverkon toimenpiteet ovat edenneet hyvin. Väylävirasto on laatinut suunnitelman mukaisen väyläverkon investointiohjelman jo kolmesti (ja neljäs vuosille 2025-2032 on valmisteilla). Investointiohjelma on laadittu huomioiden suunnitelman toimenpiteet ja linjaukset rahoituksen kohdistamisesta. Perusväylänpidon ja erityisesti tienpidon parantamishankkeiden tarvetta ja vaikutuksia on kartoitettu yhdessä ELY-keskusten kanssa. Investointiohjelmassa on käsitelty myös kävelyn ja pyöräliikenteen väylien sekä liityntäpysäköinnin rahoituksen allokointia valtion verkolla. Investointiohjelma laadittiin vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa (mm. lausuntokierros) ja sitä on hyödynnetty talousarvioehdotusten valmistelussa. Investointiohjelma päivitetään jatkossakin vuosittain.

Valtion väyläverkon suunnittelukohteita ohjaava suunnitteluohjelma päivitetään vuosittain loppuvuodesta. Uusi suunnitteluohjelma koskee vuosia 2024-2027.

Nykyisen junien kulunvalvontajärjestelmän korvaava monivuotinen Digirata-hanke etenee suunnitelman mukaan. Vuonna 2022 saatiin käyttöön Suomen ensimmäinen ERTMS-laboratorio. Testiradan rakentaminen on käynnissä ja aikataulun mukaan ensimmäiset testiajot radalla päästään ajamaan loppuvuonna 2023. Digirata-hankkeen jatkorahoituksesta odotetaan päätöksiä. Ensimmäisen kaupallisen ERTMS-rataosan osalta hankinnan valmistelu on alkanut sekä suunnittelu käynnistynyt. Tavoitteena on saada ensimmäinen kaupallinen rataosa puhtaasti ERTMS:llä ope-roitavaan käyttöön 2026-2027 vaihteessa. Kaluston omistavat yritykset sekä kunnat ovat varautuneet varustelun aikatauluun ja investointitarpeisiin, ja alustava rahoitus on suunniteltu.

Perusväylänpito ja väyläverkon korjausvelka

Väylävirasto on laatinut perusväylänpidon toimenpiteitä konkretisoivan väylänpidon perussuunnitelman. Suunnitelma on julkaistu Väyläviraston verkkosivuilla. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetut tarpeet ohjaavat perussuunnitelman laatimista. Lisäksi perussuunnitelman laadinnassa hyödynnetään Väyläviraston asiakastyössä (erityisesti elinkeinoelämä) tuotettua tietoa. Perussuunnitelma perustuu Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteisiin ja suunnitelman mukaiseen rahoituksen jakautumiseen väylämuodoille. Nykyisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella rahoitustasolla ei suunnitelman mukainen väylämuotokohtainen rahoitus voi toteutua etenkään, kun yleinen hintojen nousu on ollut jyrkkää ja vaikuttanut merkittävästi väylänpidon kustannuksiin.

Suunnitelman mukaisella väylärahoituksen kohdistamisella väyläverkon korjausvelkaa voitaisiin vähentää suunnittelukaudella 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon vuoteen 2032 mennessä. Perusväylänpidon rahoitustason nosto suunnitelman mukaiseksi on edellytys korjausvelan laskuun kääntymiselle. Huomioitavaa on, että suunnitelman rahoitusohjelmassa arvioitu kustannustason nousu (2,5 % vuosittain) ei tällä hetkellä kata muuttunutta tilannetta esim. materiaalikustannusten ja rakentamisen hintojen nousun suhteen. Hallitusohjelman määräaikainen investointiohjelma sisältää 520 miljoonan euron lisärahoituksen korjausvelan purkamiseen, mutta se ei estä korjausvelan kasvua.

Kuva 3. Korvausvelan laskennallinen kehitys vuosille 2024–2027 perusväylänpidon eri rahoitustasoilla (Väylävirasto)

Maantielauttaliikenteen ohjelmointi on osa perussuunnitelmaa (ml. lauttarantojen korjausvelan lyhentäminen sekä suuremman lauttakaluston liikenteen mahdollistaminen). Väylävirasto ohjaa Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maantielauttatoimintaa osana ELY-ohjauksen kokonaisuutta. Mahdolliset silloituskohteet tarkastellaan osana suunnittelu- ja investointiohjelmaa.

Talvimerenkulun pitkäjänteinen kehittäminen jatkuu yhteistyössä Ruotsin ja Viron kanssa. Hallitusohjelman mukaisesti uudistetaan jäänmurron järjestämistapa ja käynnistetään jäänmurtajien pitkäjänteinen uusimishjelma hallituskauden aikana. Rahoitustarpeet eivät ole vielä selvillä.

Liityntäpysäköintiä koskevien hankkeiden toteutus on riippuvainen käytössä olevasta rahoituksesta. Hankkeisiin käytettävä rahoitus allokoidaan investointiohjelman kautta. Haaste valtion rahoituksen seurannan ja koordinoinnin osalta liittyy siihen, että liityntäpysäköintiä parannetaan usein muiden infrahankkeiden osana tai yhteishankkeina kuntien kanssa. Vuosien 2022 ja 2023 vaihteessa julkaistiin sidosryhmätyönä toteutettu valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävien henkilöliikenteen solmukohtien palvelutasomäärittely, joka käsitti myös liityntäpysäköinnin. Vuonna 2023 liityntäpysäköinnin sidosryhmätyötä on edistetty järjestämällä webinaarisarja yhteistyössä MAL-verkoston kanssa. Syksyn 2023 aikana MAL-seutujen liityntäpysäköinnin kehittämistarpeet tarkistetaan MAL-neuvotteluihin valmistauduttaessa.

Raskaan liikenteen taukopaikat ja HCT-kuljetukset

Suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuorma-alueverkon kehittämisestä on laadittu Väyläviraston johdolla. Yhteistyön toimintamallista on sovittu ja ensimmäiset konkreettiset kehittämiskohteet on valittu ja kehittämistoimet ovat käynnistyneet. Raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämiseen liittyy kiinteästi myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamisen mahdollistaminen. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut työryhmätyönä valmistellun tieliikenteen jakeluinfracorjelman 03/2023.

Liikenne- ja viestintäviraston HCT-yhteistyöryhmässä on tarkasteltu pitkien yhdistelmien liikennesuorituksen kehittymistä, infran kantavuuteen ja liikennöitävyyteen liittyviä pullonkauloja sekä yli 76-tonnisten ajoneuvoyhdistelmien reittimahdollisuuksia. Lisäksi työskennellään aktiivisesti käsitellyssä olevan mitta- ja massadirektiivin lakiehdotuksen parissa, turvaten erityisesti kansallisten HCT-yhdistelmien toiminta.

Sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli

Suunnitelman mukaan valtio vahvistaa, selkeyttää ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä kuntien ja yritysten kanssa infrahankkeiden rahoituksessa, ja osallistuu yhteisrahoitteisesti ja sopimusperusteisesti kuntien elinkeinoelämän kehittämisen ja maankäytön tukemiseen. Valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta, mutta valtionavustuslaki (688/2001) sekä EU:n valtiontukisäännöt asettavat myös rajoituksia valtion ja yksityisten toimijoiden välisille kustannusjaoista tehtäville sopimuksille, ja tämä on tasapuolisesti huomioitava investointihankkeiden edistämisen ohessa.

Väylävirastossa on menettelyyn laadittu prosessi.

Väylänpidon kehittäminen

Väylävirasto on suunnitelman mukaisesti jatkanut väylänpidon kehittämistä. Väyläomaisuuden hallintaa on kehitetty ja digitalisaatiota hyödynnetty erityisesti rataverkon omaisuuden kunnan ja sen kehittymisen sekä kunnossapidon toimenpiteiden valvonnan, vaikuttavuuden sekä korjausten pitkäjänteisen ohjelmoinnin kehittämiseen. Tieomaisuudenhallinnassa ollaan pintakunnan lisäksi kehittämässä pohjoismaisessa yhteistyössä luotettavia tapoja rakenteiden kunnan havainnointiin (esim. painumat).

Väylävirasto kehittää väylänpidon hankintaa mm. infra-alan kanssa tehtävän yhteistyön, markkina-seurannan, markkinavuoropuhelun ja pilottihankkeiden avulla.

Väylävirasto on kehittänyt tietoa investointihankkeiden elinkaarenaikaisten kustannusten hallinnasta. Elinkaarikustannuslaskentaa on pilotoitu valituilla omaisuuslajeilla (esimerkiksi sillat ja vaihteet). Hankearviointia on kehitetty laatimalla ohjeet mm. maanteiden parantamishankkeiden hankearviointiin. Perusradanpidon parantamis- ja peruskorjaushankkeiden hankearviointiohje on valmistunut 2021 ja ratapihojen hankearviointiohje on valmistunut 2022.

Ilmastonmuutoksen sopeutumisessa on jatkettu lähiajan haasteisiin liittyvien väyläverkon häiriösietoisuuden toimenpiteiden laajentamista väylänpidossa (rankkasateet, myrskyt, lämpötilan vaihtelut). Lisäksi väyläverkon pidemmän aikavälin sopeutumis suunnittelun kehittämistä on jatkettu yhteistyössä mm. Ilmatieteen laitoksen kanssa peilaten tulevia ilmastoskenaarioita maantie- ja rataverkon sekä vesiväylien ja jäänmurron toimenpiteisiin ja niiden kehittämiseen liittyen.

Väyliä koskeva lainsäädäntö

Väylälainsäädännön kehittämiseen liittyvät toimenpiteet etenevät suunnitellusti. Osa toimenpiteistä, esimerkiksi pääväyläasetuksen päivitystarpeiden arviointi, tulee ajankohtaiseksi vasta myöhemmin vuosina.

Maanteiden toiminnallisten luokkien osalta on toteutettu lainmuutos. Lisäksi Väylävirasto on selvittänyt eri toiminnallisten luokkien kriteerien mahdollisia tarkennustarpeita. LVM on käynnistänyt teiden hallinnollisia luokkia koskevan selvityksen.

3.2. Muu väyläverkko

Muuhun kuin valtion liikenneverkkoon kohdistuvat toimenpiteet etenevät toistaiseksi kohtuullisesti. Suunnitelmassa esitetyt määrärahatasot vuodesta 2025 alkaen eivät kuitenkaan sisälly julkisen talouden suunnitelmaan, mikä vaikeuttaa toimenpiteiden toteuttamista.

Yksityistiet

Yksityisteiden tienpitoon vuosittain myönnettävien valtionavustusten määrärahatason nostaminen 25 miljoonaan euroon vuodessa vuosille 2023-2032 ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Vuodelle 2023 talousarviossa oli yksityistieavustuksiin 23 miljoonaa euroa, mutta hallitusohjelmassa linjattiin leikkauksista, jotka koskivat yksityistieavustusten lisäksi kävelyn ja pyöräilyn avustuksia. Vuoden 2024 talousarvioesityksessä yksityistieavustuksille on 8,5 miljoonaa euroa.

Yksityistieasetuksen uudistaminen tuli voimaan vuoden 2023 alusta (mm. avustusprosentin korotus).

Katuverkko ja liityntäpysäköintiavustukset kunnille

Katuverkon kunnossapitoa on kehitetty kunnissa mahdollisuuksien mukaan. Osassa MAL-sopimuksia on huomioitu, että henkilöliikenteen kannalta tärkeät yhteydet solmupisteisiin sekä tavara-liikenteen kannalta tärkeät yhteydet muun muassa satamiin niin katu- kuin maantieverkollakin ovat sujuvia ja turvallisia sekä mahdollistavat täsmälliset matkat ja kuljetukset. Lisäksi kunnat huomioivat HCT-kuljetusten tarpeet katuverkolla.

Valtio pitää automaation edellytysten huomioimista sekä muita katuverkkoon liittyviä asioita esillä esimerkiksi MAL-sopimuksia neuvoteltaessa.

Valtionavustus katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen olisi suunnitelman mukainen uusi toimenpide vuodesta 2025 alkaen, mutta rahoitus ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin parantamiseen tähtäävät valtionavustusten korotukset (kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman mukainen ja Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehityksen tavoitetaso 30 milj. euroa/v.) alkavat suunnitelman mukaan vuonna 2025, mutta ne eivät sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Vuoden 2023 aikana on kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määräraha 3,5 miljoonaa euroa ja vuoden 2024 talousarvioesityksessä 3 miljoonaa euroa.

Yhä useammat kunnat ovat laatineet ja/tai päivittäneet kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishojelmia liikkumisen ohjauksen valtionavustusta hyödyntämällä. Kaupunkipyöräjärjestelmiä on tullut käyttöön uusiin kuntiin ja olemassa olevia järjestelmiä on kehitetty monin paikoin. Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä pyritään parantamaan MAL-sopimusmenettelyn ja -rahoituksen avulla.

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Turun Tunnin Oy:n suunnittelemat Espoo-Salo oikoradan ja Salo-Kupittaa kaksoisraiteen rata-suunnitelmat valmistuvat teknisiltä osiltaan vuoden 2023 aikana, jonka jälkeen seuraa suunnitelmien hallinnollinen käsittely. Ratasuunnittelun jälkeen seuraava vaihe on rakentamisvaihe, johon

kuuluu rakentamissuunnittelu ja varsinainen rakentaminen. Hallitusohjelmassa on kirjattu, että valtio toteuttaa Turun tunnin juna –hankkeen. Turun tunnin juna -hanke käynnistetään parantamalla Salo–Kupittaa-väliä sekä rakentamalla Espoo–Lohja-rata. Hallitusohjelmakirjausten toimeenpanoa on tarkoitus käsitellä talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa.

Hallitusohjelman mukaisesti Suomiradan valmistelu keskeytetään muilta osin, mutta Lentoradan suunnittelua jatketaan. Lentoradan alustava linjaussuunnitelma sekä ympäristövaikutusten arviointi valmistuvat vuoden 2023 loppuun mennessä. Valtio käynnistää keskustelun muiden yhtiön omistajien kanssa lokakuussa 2023 hallitusohjelmakirjauksen toimeenpanosta.

Itärata Oy on saanut toimintansa käyntiin ja jatkaa Itäradan esiselvitysvaihetta.

Satamat ja lentoasemat

Satamien kehittämiseen sisältyy suunnitelmassa mm. CEF-rahoituksen hyödyntäminen. Oulun satamaan johtavaan Poikkimaantien kehittämiseen myönnettiin vuonna 2023 rahoitusta 9,34 miljoonaa euroa. Poikkimaantie on tärkeä työ- ja asiointiliikenteen sekä raskaan liikenteen yhteys Oulun satamaan. Poikkimaantie yhdistää Oulun sataman useisiin TEN-T-verkon teihin. Hankkeessa Poikkimaantie linjataan Oulun sataman päässä uuteen paikkaan ja rakennetaan muun muassa kiertoliittymä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää vuosittain valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille. Vuoden 2023 tuet on myönnetty ja suunnattu alueellisten lentoasemien ylläpitoon ja kehittämiseen siten, mikä osaltaan tukee alueellisia yhteyksiä ja parantaa alueellista saavutettavuutta. Hakemusten arvioinnin painopiste oli säännöllinen (toistuva) siviili-ilmailun matkustaja- ja reittiliikenteen edistäminen ja niitä tukevat toimenpiteet. Avustuksen kohdentamisen arvioinnissa otettiin huomioon myös valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

3.3. Liikenteen hallinta ja ohjaus

Liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyvät toimenpiteet etenevät hyvin. Suurin osa niistä on osa valtion jatkuvaa toimintaa. Rautatieliikenteessä on meneillään Digirata-hanke, jota on käsitelty edellä.

Ilmailun osalta matalalentoverkostoa koskeva selvitys valmistui syyskuussa 2021. Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenomomentille hyväksyttiin 21.12.2022 vuoden 2023 täydentävässä talousarviossa 2 327 000 euroa matalalentoverkoston perustamiseksi (siirtomääräraha 2 v). Verkoston hankintatoimia valmistellaan edelleen osallistumalla sosiaali- ja terveysministeriön lääkäriheli-kopteritoiminnan strategiatyöhön, mikä osaltaan vaikuttaa matalalentoverkoston toteuttamiseen.

U-spaceen liittyvää EU-säätelyä täydentävät muutokset kansalliseen ilmailulakiin (864/2014) hyväksyttiin (174/2023) ja ne ovat tulleet voimaan 20.2.2023. Voimaantulon jälkeen selvitetään, onko Suomeen tarkoituksenmukaista perustaa U-space-ilmatiloja ja jos, niin hoidettaisiinko kansallinen U-space-ilmatilan yhteisen tietopalvelun tarjoajan tehtävä keskitetysti vai hajautetulla mallilla. Päättöstä perustamisesta ei ole vielä tehty.

Lisäksi valtion ja muiden toimijoiden varautuminen ilmailun satelliittinavigointiin siirtymiseen vuonna 2030 etenee ja PBN-siirtymäsuunnitelma (Performance Based Navigation transition plan) on hyväksytty Liikenne- ja viestintävirastossa.

3.4. Joukkoliikenteen palvelutaso ja tuet

Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet tukevat eri toimijoiden välistä yhteistyötä liikenteen palvelujen suunnittelussa ja järjestämisessä, sekä vahvistavat tietopohjaa liikenteen palvelujen saatavuudesta ja kehityksestä.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 16.12.2022 selvityksen maakuntakeskusten välisen työhön liittyvän joukkoliikenteen palvelutasotavoitteista. Selvitykseen kuuluivat maakuntakeskusten välillä tapahtuvan yli 100 kilometrin pituisen työssäkäynti- ja työasialiikenteen palvelutaso. Palvelutasotavoitteet kattavat linja-auto, juna- ja lentoliikenneyhteydet. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom seuraa jatkossa palvelutason toteutumista ja kehitystä osana liikennejärjestelmäanalyysiä. Liikennejärjestelmäanalyysiä on kehitetty myös siten, että taksien saatavuudesta saadaan aiempaa kattavammin tietoja. Taksiliikenneluvan haltijoiden ja välityskeskusten tulee markkinaseuranta varten toimittaa Traficomille liiketoimintaansa koskevia tietoja. Tietojen avulla seurataan mm. taksipalveluiden alueellista kysyntää, saatavuutta ja hinnoittelua.

Suunnitelmassa esitetyt korotukset suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetukeen sekä ELY-liikenteen vahvistamiseen (yht. + 32 milj. euroa) eivät sisälly julkisen talouden suunnitelmaan 2024-2027. Lisäksi pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa poistettiin suunnitelmaan sisältyvä ilmastoperusteisten joukkoliikennetoimenpiteiden rahoitus (-13 milj. € vuosittain).

Vuonna 2021 käynnistynyt määräaikainen lentoliikenteen ostopalvelu Joensuun, Jyväskylän, Kaajanin, Kemi-Tornion ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välillä on kilpailutettu 28.4.2024 saakka. Budjettiriihessä syksyllä 2023 hallitus sopi, että valtio jatkaa ostopalveluliikennettä määräaikaisesti maakuntien lentoyhteyksien turvaamiseksi ja lentoliikenne kilpailutetaan uudestaan 29.4.2024 alkaen maaliskuun 2026 loppuun saakka.

LVM ja VR allekirjoittivat alkuvuodesta 2022 hankintasopimuksen henkilöjunaliikenteen palveluista vuosille 2022–2030. Sopimuksen käsittää Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen, yöjunaliikenteen, sähköistämättömien rataosien kiskobussiliikenteen sekä yksittäisiä Intercity- ja Pendolino -vuoroja. Sopimukseen sisältyy muutoshallintamekanismi, jonka avulla muutokset palvelutarjontaan sopimusaikana ovat mahdollisia.

Pääministerin Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikenne-markkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Hallitus luo pitkän aikavälin näkymän kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi. Hallitus avaa markkinaehtoisen henkilöjunaliikenteen markkinat tosiasialliselle kilpailulle. Toimivan kilpailuneutraalin markkinan edellytykset varmistetaan tarvittavilla selvityksillä, vaikutusarvioilla ja erikseen arvioitavilla toimenpiteillä, pohjautumatta edellisten vaalikausien poliittiseen valmisteluun. Kilpailuneutraali ja houkutteleva toimintaympäristö edellyttää kaluston ja varikoiden saatavuuden järjestämistä puolueettomasti. Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalusto-yhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tuleminen kynnystä.

Vuonna 2023 ovat valmistuneet Traficomien alueellisen junaliikenteen jatkoselvitykset ja lisäksi on aloitettu raideliikennemarkkinoiden avaamiseen liittyviä selvitystöitä.

Saariston yhteysalusliikenteen yhtenäisiä järjestämisperusteita arvioidaan saaristolain uudistamis-hankkeen yhteydessä. Uudistuksen tietopohjaksi ollaan julkaisemassa kolme selvitystä saaristoliikenteestä vuonna 2023. Liikenne- ja viestintäministeriön teettämä selvitys koskee yhteysalusliikenteen toimintamallien vertailua ja riskejä. Lisäksi saaristoasiain neuvottelukunta (SANK) on teet-tänyt kaksi selvitystä.

3.5. Matkaketjut

Matkaketjujen kehittämistoimenpiteet etenevät kohtuullisesti huolimatta siitä, että suunnitelman mukaista rahoitusta matkaketjutoimenpiteille ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Suunnitelman mukaan matkaketjujen kehittämiseen (lippu- ja maksujärjestelmät, matkustajainformaatio sol-mupisteissä sekä henkilökuljetusten yhdistely, esteettömyys) tulisi suunnata vuosina 2023-2025 rahoitusta yhteensä 20 milj. €.

Matkustajapalveluiden ja -informaation palvelutasoa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkit-tävimmille henkilöliikenteen solmupisteille on selvitetty yhdessä keskeisten solmupistetoiimijoiden kanssa. Selvitys tehtiin kaukoliikenteen palvelutasotyön yhteydessä ja julkaistiin 16.12.2022. Pal-velutasoselvitystä hyödynnetään Traficommin liikennejärjestelmäanalyysissä, jossa seurataan sol-mupisteiden palvelutasoa. Selvitys toimii apuna solmupisteiden kehitystarpeiden arvioinnissa.

Tavoitetila liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palvelujen saavutetta-vuudelle määritellään vuonna 2023 julkaistavassa esteettömyysvisiossa. Työtä on tehty syksyllä 2021 perustetussa työryhmässä, jonka tehtäviä ovat muun muassa tavoitetilan ja keskeisimpien ongelmakohtien määrittely. Matkaketjujen käytännön ongelmien havainnollistamiseksi on toteu-tettu myös selvitys joukkoliikenteen matkaketjujen saavutettavuudesta eri vammaisryhmien näkö-kulmasta. Selvitystä on hyödynnetty tavoitetilan laatimisessa.

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus kehittää julkisesti järjestettyjä liikennepalve-luita kokonaisuutena yhteistyössä kuntien ja hyvinvointialueiden kanssa. Tavoitteena on varmis-taa, että palveluiden järjestämiseen suunnatuista resursseista saadaan mahdollisimman suuri lii-säarvo. Lisäksi päivitetään liikennepalvelulaki siten, että toimivat matkaketjut mahdollistavien tie-tojärjestelmien kehittäminen koordinoidaan valtakunnallisesti tarkoituksenmukaisella tavalla.

3.6. Tavaraliikennettä koskevat selvitykset

Tavaraliikennettä koskevien selvitysten tekeminen sujuu pääosin suunnitelman mukaisesti.

Selvitystyö yhdistettyjen kuljetusten käynnistämiseksi aloitettiin fossiilittoman liikenteen tiekartan osaselvityksenä laaditun päästövähennyspotentiaalın tarkastelulla. Hiilidioksidipäästöjen vähen-nyspotentiaalia koskeva selvitys valmistui elokuussa 2021. Jatkoselvitys toimenpiteistä yhdistetty-jen kuljetusten käynnistymisen mahdollistamiseksi valmistui helmikuussa 2023. Selvityksen tulok-sena yhdistettyjen kuljetusten toiminnan käynnistämiseksi Suomessa kehitettiin toimintakonsepti sekä siihen soveltuva pilotti. Yhdistettyjen kuljetusten toiminnan käynnistämiseen vaikuttaa oleelli-sesti EU:n vihreän rahtipaketin yhteydessä tuleva komission ehdotus jäsenvaltioiden välisiä tava-roiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 92/106/ETY muuttamiseksi.

Toimintaympäristön merkittävien muutosten vuoksi transitoliikenteen yhteiskuntataloudellisten vai-kutusten selvityksen laatimisen ajankohta siirtyy myöhemmäksi. Selvitys mahdollisuuksista siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille oli tarkoitus toteuttaa osana logistiikan päästövähennyksiä kos-kevaa tutkimusta. Maailmantilanteen epävarmuudet ovat kuitenkin muuttaneet sisävesiliikenteen

toimintaedellytyksiä Itä-Suomessa, joten selvitystä ei sellaisenaan toteuteta. Parhaillaan valmistellaan sisävesiselvitystä, joka sivuaa edellä mainittua toimenpidettä. Sisävesikuljetuksiin liittyy merkittävästi Saimaan kanavan kautta kulkevan liikenteen loppuminen.

3.7. Tietoon ja digitalisaatioon liittyvät toimenpiteet

Tietoon ja digitalisaatioon liittyvät suunnitelman toimenpiteet edistyvät pääosin hyvin. Suurin haaste liittyy digitaalisen liiketoiminnan pohjana toimivien tietopalveluiden rahoitukseen, mikä ei sisältynyt vuoden 2023 talousarvioehdotukseen eikä julkisen talouden suunnitelmaan.

Laajamittaisen ja tehokkaan datan hyödyntämisen mahdollistamiseksi liikenteen sektorilla kehitetään liikenteen tietopohjaista toimintaympäristöä, johon kuuluu koko liikennejärjestelmä sekä sen digitaaliset palvelut. Tavoitteena on hallinnonalan viranomaistehtäviin ja rekistereihin liittyvän datan aiempaa parempi hyödynnettävyys sekä kokonaisuuden arkkitehtuurin ja liittymäpintojen tunnistaminen ja yhteiset pelisäännöt datan hyödyntämiselle.

Digitaaliset yhteydet ja tieto

Suunnitelman tietoon ja digitalisaatioon liittyvät toimenpiteet kohdistuvat valtion lisäksi myös muille osapuolille. Mm. kuntien tulisi kehittää katuverkkoa koskevien staattisten tietojen kattavuutta ja laatua. Kaupunkien ja kuntien ylläpitämän tie- ja katuverkon tietojen kattavuuden ja laadun parantamiseksi Väylävirasto kehittää ns. kuntarajapintaa Digiroad-tietojärjestelmään. Kuntien katuverkkoa koskevien tietojen saatavuuden kehittäminen on huomioitu myös MAL-sopimuksissa. Liikenteen tietosäätelyyn on tulossa uudistuksia ITS-direktiivin uudelleentarkastelun myötä. Osana liikenteen tietoekosysteemiä kehitetään digitaaliseen kaksoseseen tähtäävää digitaalista mallia, jonka on tarkoitus koota yhteen rakennetusta ympäristöstä ja liikennejärjestelmästä oleva tieto.

Myös satamien digitalisaatiota ja tietopalveluita edistetään mm. osana EU:n velvoittamaa satamailmoitusjärjestelmien uudistamista. Satamien ja yritysten välisessä yhteistyössä on käynnissä useita kehittämishankkeita. Muun muassa alusten tulo- ja lähtöaikoja koskeva kehitystyö ja pilotointi on saatu valmiiksi ja se on tulossa mukaan uuteen meriliikenteen ilmoituspalveluun.

EU:ssa käyttöönotettavan merenkulkualan yhdenmetyt palveluympäristön (European Maritime Single Window, EMSW) toteutus on käynnissä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:n toimesta EU:n asetuksen mukaisten palveluiden osalta. Palveluympäristön toteutuksessa kehitetään uusi merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO, joka korvaa nykyisen alusselvitysjärjestelmän Portnetin. Kehittämisen rahoitus sisältyy julkisen talouden suunnitelmaan.

Tiedon hyödyntäminen matkaketjuissa

Suunnitelman mukaisesti valtio ja kunnat edistävät liikennepalveluiden liikkumispalveluita koskevien olennaisten tietojen, kuten aikataulu- ja reittitietojen, saatavuutta koko maassa. Liikenteen tietoekosysteemin edistämistyötä on jatkettu viranomaisten ja alan toimijoiden välisessä yhteistyössä. Tiedon saatavuuden parantamista koskevaa uutta EU-säätelyä, kuten ITS-direktiivin uudistaminen, ja sen osana kansallisen tietoyhteyspisteen (NAP) toiminnan laajentaminen uusiin tietosisältöihin sekä myös kaupunkien ja kuntien tie- ja katuverkkoon, tullaan antamaan 2023 loppulla. NAP-liikkumispalvelukatalogi on avoin kansallinen yhteyspiste (National Access Point,

NAP), johon liikkumispalvelun tuottajien on toimitettava tietoja digitaalisista olennaisten tietojen koneluettavista rajapinnoistaan.

Suunnitelman mukaista rahoitusta matkaketjutoimenpiteille ei julkisen talouden suunnitelmaan sisällynyt. Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä avustuksilla ja aktiivisella valvonnalla ja ohjeistuksella on pyritty edistämään taustajärjestelmäpohjaisten järjestelmien hyödyntämistä ristiin. Opiskelijastatuksen varmentamiseen tarvittavia tietoja on yhdistetty rajapintojen kautta lippujärjestelmiin. Yhteentoimivuuden valtakunnallinen kattavuus edellyttää kuitenkin lisätoimenpiteitä ja -rahoitusta.

Vuoden 2023 aikana valmistuvassa esteettömyysvisioon sisältyy myös matkaketjujen esteettömyystiedon saatavuuden parantaminen. Syksyllä 2023 on käynnistetty säädöshanke liikennepalvelulain tietosäätelyn päivittämiseksi. Säädöshankkeessa tullaan sekä päivittämään matkatietoa koskevat EU-säätelyä johtuvat muutokset mutta myös tarkastelemaan korjaustarpeita lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden ja esteettömyystiedon saatavuuden parantamiseksi. Muutosten on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2025 alussa. Lisäksi myöhemmin tullaan käynnistämään ITS-direktiivin kansallisen toimeenpanon myötä vielä myös laajempi liikenteen tietopalveluita ja niiden järjestämistä koskeva säädöshanke.

Liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, Maas)

Liikkumispalveluita koskevan tiedon saatavuuden osalta tilanne on parantunut ja tietopalvelua ja lippuyhteistyötä jatkokehitetään Fintrafficin ekosysteemyön osana. Toimijat ovat avanneet lippu- ja maksurajapintoja, erityisesti kertalippurajapintojen tilanne on hyvä. Vaikuttamistyötä liikkumispalveluiden kehittämiseen on tehty myös EU:n suuntaan yhteisen eurooppalaisen lainsäädäntökehityksen aikaansaamiseksi. EU-tason säätelyä ei kuitenkaan ole odotettavissa lähiaikoina.

Logistiikan digitalisaatio ja kaupunkilogistiikka

Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen logistiikan digitalisaatiosta keväällä 2021 ja päätöksen toimeenpano on käynnissä. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut logistiikan digitalisaatiofoorumin, joka yhdessä toimijoiden kanssa seuraa ja osaltaan varmistaa periaatepäätöksen toteutusta sekä käynnissä olevalogistiikan tietoympäristöä koskevaa selvitystä.

Periaatepäätökseen sisältyy myös logistiikan tilastointia koskevia toimenpiteitä, joita on edistetty periaatepäätöksen mukaisesti.

Vuonna 2022 on tehty päätös, että sähköisen rahtitiedon (eFTI) tietoympäristöjen kehittämiseksi on kehyskaudelle varattu 4 miljoonan euron rahoitus viranomaistehtävien hoitamiseksi logistiikan digitalisaation periaatepäätöksen esityksen mukaisesti.

Kaupunkilogistiikan kehittäminen sisältyy liikenteen kestäväen kasvun ohjelmaan ja rahoitusta ohjataan mm. Business Finlandin Smart Mobility and Batteries from Finland -ohjelman kautta. Avautuvien EU-hankehakuihin (erityisesti Digital Europe, Horisontti Eurooppa, CEF) osallistumista on edistetty LVM:n logistiikan digitalisaation, datatalouden ja älykkään liikenteen verkostoissa.

Maaliskuussa 2023 alkoi tutkimushanke koskien päästöraportoinnin liiketoiminta- ja päästövähennyspotentialiaalia. Hankkeen tavoitteena on selvittää nykytila ja tarpeet logistiikan kasvihuonekaas-

supäästötietojen keräämiselle, saatavuudelle ja hyödyntämiselle. Hankkeessa verrataan nykytilaa olemassa olevaan ja tulevaan EU-sääntelyyn datan hyödyntämisen ja erityisesti päästötietojen saatavuuden osalta. Hankkeessa arvioidaan lisäksi, millaista arvonluontia päästötiedon hyödyntäminen mahdollistaa ja mitä toisaalta tarvitaan tiedon hyödyntämiseksi.

Lainsäädännölliset puitteet tiedon hyödyntämiselle

Osana liikenteen tietokesysteemin kehitystyötä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla selvitetään, miten liikennevälineiden keräämää liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvää digitaalista tietoa saataisiin jaettua toimijoiden kesken kaikkia hyödyttävällä tavalla. Liikenteen tietokesysteemin koordinaatiota on vahvistettu ministeriön hallinnonalalla ja liikenteen tietoon liittyvien EU:n EMSW ja eFTI -asetusten kansallinen täytäntöönpano ja toteutus on käynnistetty. Liikenteen datakesysteemin sääntökirja julkaistiin keväällä 2022. Sääntökirja toimii perustana liikennealan dataan liittyvän yhteistyön rakentamisessa, ja se luo liikennealalle luottamuksen rakentamista helpottavan datan jakamisen sopimuskehityksen. Mukaan avoimeen liikenteen datakesysteemiin voivat liittyä kaikki halukkaat yksityis- ja oikeushenkilöt.

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annettu direktiivi 2010/40/EU (nk. ITS-direktiivi) sekä sen nojalla annetut delegoidut asetukset asettavat tiettyjä velvoitteita liikennettä koskevien tietojen saatavuudelle sekä tarjoamiselle. Delegoiduissa asetuksissa on annettu tarkemmat tekniset määrätykset sekä standardit tietojen jakamisen yhteen toimivuuden varmistamiseksi. ITS-direktiivin vuonna 2021 alkanut uudelleentarkastelu on loppusuoralla. Direktiiviehdotuksessa komissio on ajantasaistanut direktiivin mukaisia prioriteettialueita koskevia määrittelyjä sekä vahvistaa näihin liittyviä säännöksiä. Yhtenä keskeisimpänä muutoksena on, että jäsenvaltiot veloitettaisiin varmistamaan alueillaan tiettyjen, olennaisiksi määritettyjen liikennetietojen saatavuuden digitaalisesti koneluettavassa muodossa. Aiemmin keväällä 2022 astui voimaan tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta annettu delegoitu asetukset (EU) 2015/962. Päivitetty asetukset laajentaa sen maantieteellistä soveltamisalaa, sisällyttää uusia tietolajeja sääntelyn piiriin sekä parantaa kerättävien tietojen sekä niiden pohjalta tuotettavien tietopalvelujen laatua. Uudistettu asetukset tulee tukemaan myös tieliikenteen automaatioketjityksen tarvitsemien tietojen saatavuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö on vaikuttanut asetuksen valmisteluun aktiivisesti. Osana ITS-direktiivin kansallista toimeenpanoa on käynnistetty Liikenteen ja logistiikan tietosääntelyn päivityshanke, joka pitää sisälttää muista EU-säännöksistä (MMTIS-, eFTI- sekä AFIR-asetus) johtuvien kansallisten muutostarpeiden arvioimisen ja tarvittavat muutosehdotukset liikennepalvelulakiin, valtioneuvoston asetukseen sekä tarvittaessa muihin lakeihin.

Digitaalisen liiketoiminnan peruspalvelut

Suunnitelman mukaisesti valtio tukee liikennejärjestelmän digitalisointia parantamalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n avulla tiedon saatavuutta ja hyödynnettävyyttä. Liikenne 12 -suunnitelman mukaista rahoitusta tietopalvelujen järjestämiseksi ei toistaiseksi ole varmistettu.

Tiedon hyödyntäminen valtion väylänpidossa

Väylävirasto kehittää valtion väyläverkkoja koskevien staattisten tietojen kattavuutta ja laatua osana väylätietojärjestelmien uusimisprojekteja, jolloin nykyiset tietosisällöt laajenevat. Myös tiedonkeruuprosesseja automatisoidaan ja tietojen laatu paranee. Väylävirasto kehittää väyläverkon

digitaaliseen kaksoseen tähtäävää mallia palvelemaan väylänpitoa. Kehittämistoimenpiteet palvelevat väylänpitoa, omaisuuden hallintaa ja automaattiliikenteen ennakoitavia tietotarpeita. Toimenpide etenee suunnitelman mukaisesti.

Liikennejärjestelmän kyberturvallisuus

Liikennemuotojen kyberturvallisuuden kehittäminen ja kyberturvallisuuden tilannekuvan tuottaminen ovat osa jatkuvaa viranomaistoimintaa. Toiminnan kehittämiskohteita on tunnistettu ja arvioidaan säännöllisesti toimintaympäristön muuttuessa. Osa kehittämiskohteista on pystytty aloittamaan.

Liikennejärjestelmän kyberturvallisuuteen kaikissa liikennemuodoissa tulee vaikuttamaan EU:n uuden kyberturvallisuusdirektiivin (NIS2-direktiivi) täytäntöönpano vuonna 2024. Täytäntöönpanon myötä lain tasolla säädettäisiin aiempaa yksityiskohtaisemmin kyberturvallisuuden riskienhallinta- ja raportointivelvoitteista ilma-, raide-, vesi- ja tieliikenteen toimijoille. Kyberturvallisuusvelvoitteet koskisivat myös CER-direktiivin nojalla yhteiskunnan kriittisiksi toimijoiksi nimettäviä tahoja. Velvoitteiden soveltamisen alkamiseen on varauduttava hyvissä ajoin.

Ilmailun osalta kyberturvallisuus on jo monin paikon integroitu ilmailun turvallisuusviranomaistyöhön. Raideliikenteen kyberturvallisuuden yhteistyöryhmän kokoontuminen on vakiinnutettu. Raideliikenteessä järjestettiin myös syksyllä 2022 ensimmäinen kyberturvallisuusharjoitus, johon yhteistoimintaryhmän jäsenet osallistuivat aktiivisesti. Tieinfran ja älyliikenteen kyberturvallisuusverkoston toimintatapa on vakiintunut. Traficom vetää aktiivisesti useita liikennejärjestelmän asiakas- ja sidosryhmäfoorumeita.

Liikenne- ja logistiikkatoimialan ISAC-verkoston toiminta on vakiinnutettu. Verkostossa jaetaan kyberturvallisuuden tilannekuvaa säännöllisesti, ja toimintaa kyetään tehostamaan tarvittaessa laajemmissa poikkeamatilanteissa. Liikenne- ja logistiikkasektorilla järjestetään vuosittain kyberharjoituksia. Harjoituksia järjestetään niin liikennemuotokohtaisesti, kuin laajemmin liikennejärjestelmää koskien. Harjoittelu tehostaa organisaatioiden toimintaa todellisissa poikkeamatilanteissa.

3.8. Automaatio

Automaation edistäminen edistyy toistaiseksi suunnitelman mukaisesti. Suurin haaste liittyy pilotihankkeiden rahoitukseen, joka ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Eri liikennemuodoissa vaikutetaan kuitenkin aktiivisesti kansainvälisen sääntelykehikon uudistamiseen kehittyneen liikenteen automaation mahdollistamiseksi. Kansallisesti edistämistyötä on tehty sekä mahdollistavan lainsäädännön avulla, että hallinnonalan kehittämishankkeissa.

Digi-ilmailun toimijoiden verkostotoiminta on käynnistynyt ja toimenpidettä tukeva automaatio-suunnitelma valmistui 2021. Lainsäädäntö- sekä viranomaistoiminnan tarpeita on arvioitu ja ilmailulain muutokset tehty.

Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteenä on laatia arvio tavoiteltavasta tieliikenteen automaation tasosta väyläverkon (myös katuverkko) osilla sekä näkemys arvion mukaisista automaatiota edistävästä toimenpiteistä ja erityisesti mahdollisista ongelmakohtista. Arvio tehdään yhteistyössä kuntien kanssa. Toimenpiteeseen liittyvä Automoto-hanke on päättynyt. Tieliikenteen automaation toteutussuunnitelma on valmistunut. Selvityksien mukaan Suomen moottoriteiden infrastruk-

tuuri tukee liikenteen automaatiota. Toteutussuunnitelman tuloksissa esitetään ehdotus toimenpidekokonaisuuksista ja toimenpiteistä sekä tiekartasta Väyläviraston suunnittelutyön sekä kotimaisen ja kansainvälisen yhteistyön seurannan ja osallistumisen tueksi. Kuntien automaatiota koskevia tiekarttoja on edistetty MAL-sopimuksien avulla.

Suunnitelman mukaan erikseen määriteltyihin pilotteihin varattaisiin yhteensä 76,5 miljoonaa euroa vuosina 2023-2032. Pilottihankkeilla edistettäisiin erityisesti tiedon hyödyntämistä ja automaatiota liikennejärjestelmässä ja lisäksi pilottihankkeisiin sisältyisivät kaupunkilogistiikan hankkeet. Rahoitusta pilottihankkeille ei talousarvioissa eikä julkisen talouden suunnitelmassa ole.

3.9. Kumppanuudet

Kumppanuuksiin liittyvät toimenpiteet koostuvat mm. kaupunkiseutujen kanssa solmittavista maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksista sekä muusta alueiden kehittämiseen, saavutettavuuteen ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvästä yhteistyöstä ja sen kehittämisestä. Lisäksi kumppanuuteen kuuluu yhteisrahoitusmallien selkeyttäminen ja kehittäminen. Kaikki toimenpiteet etenevät suunnitelman mukaisesti.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset

Valtio on solminut seitsemän (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) kaupunkiseudun kanssa 12-vuotiset MAL-sopimukset ja on sitoutunut sopimusten toimenpiteisiin. MAL-sopimusten toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain. Lisäksi keväällä 2023 on julkaistu ensimmäinen valtakunnallinen seurantaraportti MAL-sopimusten vaikuttavuudesta. Valtakunnallisesta seurannasta vastaavat ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sekä Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto. Valtakunnallista seurantaa tehdään jatkossa kahden vuoden välein.

Hallitusohjelman mukaan MAL-sopimukset päivitetään. Valtio-osapuolet ovat valmistautuneet ympäristöministeriön johdolla sopimusten päivityksiin hallitusohjelman mukaisesti. Liikenteen osalta MAL-sopimusten päivityksissä lähtökohtana on lisäksi Liikenne 12 -suunnitelma. Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään liikennejärjestelmäanalyysiin on koottu tietopohjaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeista MAL-kaupunkiseuduilla.

Muiden kuin MAL-seutujen kanssa sovittavat yhteisrahoitteiset hankkeet perustuvat Väyläviraston investointiohjelmaan sekä perussuunnitelmaan. Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston, kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän yhteistyössä ylläpidetään tilannekuvaa kuntien maankäytön ja elinkeinoelämän tarpeista.

Yhteisrahoitteiset hankkeet

MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin on Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehyksessä varattu yhteensä noin 661 miljoonaa euroa vuosille 2024-2032. Hallitusohjelman mukaan MAL-sopimukset rahoitetaan valtion omaisuuden myyntituloihin perustuvasta investointiohjelmasta (hallitusohjelman liite E).

3.10. Vaikuttaminen EU:ssa ja kansainvälisesti

Kansainvälisen vaikuttamisen osalta Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteet ovat edistyneet hyvin.

Liikenne- ja viestintäministeriön EU-vaikuttamistoimet on suunniteltu strategisesti tukemaan Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa ja tavoitteita. Samat strategiset painopisteet näkyvät myös ministeriössä valmistelussa olevissa kansainvälisen toiminnan linjauksissa. Aktiivista vaikuttamistyötä tehdään niin poliittisella kuin virkamiestasollakin.

Käynnissä olevaa TEN-T-asetusehdotusta koskevat U-kirje ja U-jatkokirje ovat suunnitelman mukaisia. Lisäksi TEN-T-karttoja koskevassa vaikuttamisessa on huomioitu liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta saatavilla oleva tieto myös muuttuneessa toimintaympäristössä. TEN-T-asetuksesta saavutettiin neuvoston yleisnäkemyks joulukuussa 2022, joka oli pitkälti Liikenne 12-suunnitelman linjausten mukainen. Kolmikantaneuvottelut asetuksesta ovat käynnissä.

Myös Verkkojen Eurooppa -välineen nykyistä rahoituskautta koskevissa valmisteluissa Suomi on vaikuttanut suunnitelman linjausten mukaisesti. Uuden CEF-rahoituskauden ensimmäinen hakukierros päättyi tammikuussa 2023 ja Suomen rahoitussuunnitelma oli hyvä. Suomi sai EU-rahoitusta 25,13 miljoonaa euroa sotilaallisen liikkuvuuden haussa vuonna 2022 sekä 2,5 milj. euroa logistiikan sähköisten rahtitietojen (eFTI) tietoaalustan kehitystyöhön. Mahdolliset CEF-rahoituskohteet väyläverkon kehittämiseksi on huomioitu väyläverkon investointiohjelmassa. Tällä hetkellä valmistaudutaan kolmanteen CEF-hakukierrokseen väyläverkon investointiohjelman pohjalta ja hakemukset sotilaallisen liikkuvuuden vuoden 2023 hakuun on jätetty.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat järjestäneet säännöllisesti tietoiskuja CEF-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksista suomalaisille toimijoille.

Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut aktiivisesti tieliikenteen älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan ITS-direktiivin sekä liikenteen ja logistiikan dataympäristön sääntelykehityksen ja täytäntöönpanon valmisteluun EU:ssa. Tieliikenteen automaation sääntelykehitykseen on osallistuttu lisäksi UNECEn komiteoissa ja alatyöryhmissä. Raideliikenteen kansainväliseen sääntelyyn on vaikutettu Digirata-hankkeen tavoitteiden mukaisesti.

3.11. Muut toimenpiteet

Muihin toimenpiteisiin sisältyvät mm. liikenneturvallisuus, viestintäverkkojen rakentaminen, huoltovarmuus ja kysynnän ohjaaminen kestävässä liikenteeseen. Suurin osa toimenpiteistä on jatkuvaa toimintaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ja ne edistyvät suunnitelman mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltua liikenneturvallisuusstrategiaa 2022-2026 on seurattu toimeenpanon ja toimenpiteiden toteutumisen osalta. Strategialla ohjataan kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuustyötä vuosien 2022-2026 aikana. Liikenneturvallisuusstrategia kattaa kaikki liikennemuodot: tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmailu. Strategiaa ohjaa EU:n nol-lavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Hallinnonalan virastojen, Ilmatieteen laitoksen ja Fintrafficin välille kehittyneitä yhteiseen tavoitettiin perustuvaa toimintamallin kehittämistä on jatkettu. Toimintamallilla pyritään parantamaan liikenteen olosuhdetietojen hankintaa, jalostamista ja käyttöä siten, että se on kustannustehokas,

edistää liikenneturvallisuutta ja säämallintamista sekä tehostaa kunnossapitoa. Kehitettyä hallinnonalan toimintamallia tukevat pilottihankkeet on käynnistetty vuonna 2023. Poikkileikkaavina pilottihankkeina tehdään tienpinnan uusien lämpötilamittausten IoT-tuotantopilotti ja seurataan liikenteenohjauksen olosuhdetietojen käyttöä kehittävää Kelitietotuote -pilottiprojektia. Kelitietotuotteen tietotuotteet otetaan tuotantokäyttöön vuoden 2023 aikana.

Viestintäverkkojen rakentumisen edistymistä on jatkettu digitaalisen infrastruktuurin strategian mukaisesti. 5G-taajuuksien rakentuminen on jatkunut markkinaehtoisesti ja taajuuksia hyödynnetään erinäisissä palveluissa. Kaikki Euroopassa tunnistetut 5G-taajuudet on otettu käyttöön Manner-Suomessa. Vuoden 2023 aikana valmistellaan uusien 5G-toimilupien myöntämistä Ahvenanmaalle. Myös matkaviestinverkon signaalin vahvistamista junissa on pyritty liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toimesta edistämään. Vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa myönnettiin 4,7 miljoonan euron määräraha viestintäyhteyksien laadun parantamiseen matkustajajunissa. Ongelmaa ei kuitenkaan saada ratkaistuksi yksinomaan valtion rahoituksella. Kuuluvuuden parantaminen edellyttää teleyritysten ja VR:n sitoutumista edistäviin toimenpiteisiin, verkon nykytilan mittaamiseen ja tarvittavan infrastruktuurin rakentamiseen. Myös mahdollisen valtiontuen reunaehdoja ja tukimahdollisuuksia on selvitetty vuoden 2023 aikana.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen tarpeet. Kriittisen infrastruktuurin toimivuus varmistetaan Väyläviraston ja Huoltovarmuuskeskuksen ja Puolustusvoimien kanssa tehdyn yhteistoimintasopimuksen avulla. Verkkojen Eurooppa -välineen mahdollisuudet huoltovarmuuden kehittämiseksi on huomioitu vuoden 2023 haussa.

Liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin varautumisessa kriittisen infrastruktuurin toimintakykyä on pyritty vahvistamaan. Tammikuussa 2023 voimaan tulleella CER-direktiivin täytäntöönpanolla kriittisen infrastruktuurin toimintakykyä tullaan vahvistamaan. Muilta osin liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin varautumista edistetään jatkuvana toimintana.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä edistetään fossiilittoman liikenteen tiekartan toteuttamiseksi. Jakeluinfran laajentamiseksi on osoitettu ARA-tukia ja julkisen jakeluinfran tukea. Myös CEF AFIF-tukea on osoitettu sellaisille hankkeille, joissa on suomalaisia toimijoita. EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettu AFIR -asetus neuvoteltiin valmiiksi heinäkuussa 2023. Jakeluinfraohjelma päivitetään ja toimeenpannaan tulevan hallituksen linjausten mukaisesti. Vuosina 2023–2024 tullaan kartoittamaan myös meri- ja lentoliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran tarpeet. Kaikki liikennemuodot on tarkoitettu yhteensä, AFIR-asetuksen edellyttämään kansalliseen ohjelmaan.

Vähäpäästöisemmän kaupunkilogistiikan kokonaisuutta on edistetty mm. lainsäädännön osalta. Lakia puhtaiden ajoneuvojen hankinnoista on uudistettu ottamaan huomioon sosiaali- ja terveyspalveluiden uudistuksesta johtuvat muutokset kuntien vastuissa. Muutokset tulivat voimaan helmikuussa 2023. Sähköistyminen on edennyt vauhdikkaasti erityisesti kaupunkien bussiliikenteessä. Kaupunkilogistiikassakin uusia käyttövoimia otettu käyttöön, mutta vielä melko vaatimattomasti.

3.12. Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen ja yhteistyö

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseen sisältyvät mm. tietopohjan ja uusien suunnitelman mukaisten yhteistyömallien kehittäminen. Toimenpiteet etenevät suunnitellusti.

Tietopohjan ja vaikutusten arvioinnin kehittäminen

Tietopohjan kehittäminen on edennyt suunnitelman mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto on kehittänyt koko liikennejärjestelmän kattavaa liikennejärjestelmäanalyysiä. Liikenneverkon strateginen tilannekuva on rakentunut vakiintuneeksi osaksi liikennejärjestelmäanalyysiä. Liikennejärjestelmäanalyysiä ja julkaisualustan käytettävyyttä on parannettu sekä perusväylänpidon analyysiä kehitetty. Vuoden 2023 elokuussa analyysin osana julkaistiin kaksi uutta nykytila-arviota: liikennejärjestelmän nykytila ja liikennejärjestelmän toimintaympäristön muutokset.

Liikennejärjestelmäanalyysiä ja julkaisualustan käytettävyyttä on parannettu. Vuoden 2023 aikana liikennejärjestelmäanalyysin tilannekuvien sisältöjä on laajennettu erityisesti suurimpia kaupunkiseutuja, kansainvälistä saavutettavuutta, taksipalveluita, palvelutasotavoitteita ja perusväylänpittoa koskevilla tiedoilla. Vuoden 2023 elokuussa liikennejärjestelmäanalyysin osana on lisäksi julkaistu yhteenvedot: liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista.

Valtio kehittää osaltaan liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arvioinnin menetelmiä. Väyläviraston kehittämä PRIO-työkalu on käytössä investointiohjelman laadinnan ja vaikutusten arvioinnin tukena. Myös suunnitteluohjelman vaikutusten arvioinnin kehittäminen sekä rakentamisen aikaisten päästöjen sisällyttäminen hankearvioinnin ohjeisiin ovat käynnissä Väyläviraston toimesta.

Liikenne- ja viestintävirasto on julkaissut vuonna 2023 oppaan alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin. Opas on laadittu alueiden ja ylimaakunnallisten liikennejärjestelmätoimijoiden tueksi alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arviointiin. Lisäksi valtakunnallisen liikenne-ennustemallin kehitystyötä jatketaan. Liikenne- ja viestintäviraston ohje kaupunkiraiteiden hankearviointiin on valmistunut ja julkaistu. Kaupunkiraiteiden hankearviointiohje määrittelee yleiset periaatteet kaupunkien raitiotie- ja metrohankkeiden yhteiskuntataloudelliseen sekä vaikuttavuuden arviointiin. Jatkossa uusien esille tulevien kaupunkiraidehankkeiden osalta tarkoitus on tehdä hankearviointia laaditun ohjeen mukaisesti.

Yhteistyö

Yhteistyötä valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmätyössä on jatkettu olemassa olevilla foorumeilla. Virastojen tehtäviä koskevia väylälainsäädännön muutostarpeita on arvioitu vuoden 2023 aikana. Lainsäädännön muutostarpeiden arviointia liikennejärjestelmän kehittämisen osalta tullaan arvioimaan myös myöhempinä vuosina.

Liikenne 12 -suunnitelma päivitetään tarvittavilta osin hallituskausittain. Liikenne 12 -suunnitelman valmistelussa tietopohjan kehittämisen lisäksi pohditaan suunnitelman valmisteluprosessia ja sen yhtymäkohtia muuhun liikennejärjestelmätyöhön ja valtioneuvoston muuhun toimintaan. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisto tullaan huomioimaan osana lokakuussa 2023 käynnistyneitä MAL-sopimusneuvotteluja. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa myös hallituskausittain tehtävässä aluekehittämisspätöksen valmistelussa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitetason huomiointia.

Syyskuussa 2023 järjestettiin valtakunnallinen sidosryhmille suunnattu tilaisuus Liikenne 12 -suunnitelman päivitystä koskien. Tilaisuus järjestettiin sidosryhmille suunnattuna webinaarina. Tilaisuudessa käsiteltiin Liikenne 12 -suunnitelman valmistelua ja vaikuttamisen paikkoja, suunnittelun ja vaikutusarvioinnin yhteensovittamista sekä visiota ja tavoitteita. Seuraava valtakunnallinen tilaisuus on keväälle 2024 suunniteltu liikennejärjestelmäfoorumi.

Lokakuun 2023 aikana liikenne- ja viestintäministeriön johdolla järjestettiin suuralueittaiset keskustelutilaisuudet. Tilaisuudet järjestettiin Pohjois-, Itä-, Länsi- ja Etelä-Suomen liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa. Maakuntien liittoja pyydettiin kokoamaan osallistujat kultakin suuralueelta tilaisuuksiin. Tilaisuuksissa käsiteltiin Liikenne 12 –suunnitelman päivittämistä ja vuorovaikutusta valmisteluprosessissa, liikennejärjestelmän tilannekuvaa alueiden näkökulmasta sekä vision ja tavoitteiden tarkistamista vuosille 2025-2036. Suuralueittaisten tilaisuuksien lisäksi järjestettiin vastaava keskustelutilaisuus MAL-kaupunkiseuduille.

Vuoden 2024 aikana tullaan järjestämään erilaisia vuorovaikuttamisen paikkoja Liikenne 12 –suunnitelman valmistelua ajatellen. Alkuvuodesta 2024 tullaan järjestämään teematyöpajoja sekä myöhemmin keväällä liikennejärjestelmäfoorumi. Vuoden 2024 osalta myös suuralueittaiset keskustelutilaisuudet ajoitetaan keväälle. Lisäksi Liikenne 12 –suunnitelman valmistelussa tullaan hyödyntämään erilaisia foorumeita, neuvottelukuntia ja alueellisia liikennejärjestelmätyöryhmiä vuorovaikutuksen varmistamiseksi. Eri vaiheissa toteutettavilla vuorovaikutusmahdollisuuksilla pyritään varmistamaan eri sidosryhmien mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa Liikenne 12 –suunnitelman päivitykseen.