

# Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - yhteenveto toimenpiteiden etenemisestä

## 1. Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 (Liikenne 12) hyväksyttiin huhtikuussa 2021 ja eduskunta on ottanut siihen kantaa. Eduskunnan kannanotto huomioidaan suunnitelman toimeenpanossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa vuosittain valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden etenemistä ja laatii siitä yhteenvetoraportin. Yhteenvetoraportissa luodaan katsaus liikennejärjestelmän rahoitukseen sekä liikennejärjestelmän eri osa-alueita koskevien toimenpiteiden etenemiseen. Yhteenvetoraportin laadinnan aikana ei ole käyty erillisiä keskusteluja esimerkiksi kuntien kanssa kuntien toimenpiteiden etenemisestä, joten raportti kattaa lähinnä valtion toimenpiteiden etenemisen. Suunnitelman toimeenpanossa tehdään laajaa yhteistyötä sidosryhmien kanssa.

Tietoa rahoituksesta sekä suunnitelman toimenpiteiden etenemisestä hyödynnetään tulevan vuoden toiminnan suunnittelussa ja se palvelee vuorovaikutteista liikennejärjestelmätyötä eri suunnittelutasoilla. Yhteenvetoraportin sisältöä kehitetään jatkossa siten, että se palvelisi näitä tavoitteita mahdollisimman hyvin. Kehittämisessä on mahdollista huomioida myös muiden kuin valtion toimijoiden kokoamaa tietoa toimenpiteiden etenemisestä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden toteuttamisessa keskeinen haaste on, etteivät keväällä 2021 päätetty julkisen talouden suunnitelma ja vuoden 2022 talousarvioehdotus sisällä suunnitelman mukaisia määrärahoja suunnitelman toimeenpanoon. Toisaalta vielä vuonna 2022 rahoituksen puute ei merkittävästi vaikuta suunnitelman toimeenpanoon. Tämä johtuu siitä, että vuodelle 2022 ei suunnitelmassa juurikaan esitetty uusia rahoitusta edellyttäviä toimenpiteitä. Pitemmällä aikavälillä rahoituksen puute näkyy rahoitusta edellyttävien toimenpiteiden toteutumisessa: ne toteutuvat vain osittain tai niitä ei pystytä aloittamaan ollenkaan. Mikäli tilanne jatkuu samanlaisena vielä vuonna 2022, vaikeutuu suunnitelman toteuttaminen. Myös suunnitelman tavoitteiden saavuttaminen vaikeutuu, ellei rahoitusvajetta kiritä kiinni lähivuosina. Toimenpiteet, jotka eivät edellytä rahoitusta, etenevät suunnitelman mukaisesti.

Yhteenvetoraportti on koottu liikenne- ja viestintäministeriössä syyskuussa 2021. Valtion väyläverkon, muun väyläverkon, kumppanuuksien ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämisen osalta yhteyshenkilöt ovat erityisasiantuntija Maria Torttila ja liikenneneuvos Hanna Perälä verkko-osastolta, liikenteen palveluiden ja matkaketjujen osalta liikenneneuvos Pyyri Takala palvelu-osastolta, tiedon, digitalisaation ja automaation osalta ylitarkastaja Jenni Korhonen-Pereira Coutinho 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 vuosille 2021-2032 ja tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin. Toisaalta suunnitelmassa on todettu, että toimenpiteiden yhteydessä esitetyt kustannukset ovat arvioita ja niiden toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä.

Eduskunta edellytti Liikenne 12 -suunnitelmaa koskevassa kannanotossaan, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vaikutti keväällä 2021 valmisteltuun vuosia 2022-2025 koskevaan julkisen talouden suunnitelmaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Julkisen talouden suunnitelmassa kuitenkin päätettiin kohdistaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle 110 miljoonan euron vuosittainen säästö vuodesta 2023 alkaen, mikä teknisesti kirjattiin väyläverkon kehittämisen momentille. Päätökset säästön kohdistumisesta on tarkoitus tehdä keväällä 2022. Vuosittaiset talousarvioehdotukset laaditaan pääsääntöisesti julkisen talouden suunnitelman asettaman kehysten puitteissa.

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. Syyskuussa 2021 talousarvion ja julkisen talouden suunnitelman (2022-2025) mukaan keskimääräinen kehittämishankkeisiin osoitettava summa on noin 460 milj. € vuosittain. Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset panostukset väyläverkon kehittämiseen ovat noin 500 milj. € vuodessa. Väyläverkon kehittämisen rahoitus on siis pienempi kuin Liikenne 12 -suunnitelman mukainen rahoitustaso.

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 (2022-2025) mukaan vuoden 2025 kehys perusväylänpidolle on noin 1,3 mrd euroa eli se on suunnitelman rahoitustasoa pienempi.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoituksesta kohdistetaan maanteille 52 % (keskimäärin 765 milj. € vuodessa), radoille 39 % (keskimäärin 592 milj. € vuodessa) ja vesiväylille 9 % (keskimäärin 141 milj. € vuodessa). Ensimmäiset seurantatiedot rahoituksen kohdistumisesta saadaan keväällä 2022, kun vuoden 2021 tilinpäätöstiedot ovat käytettävissä.

Avustusten (mm. yksityistiet, kävely ja pyöräily sekä kuntien raideliikennehankkeet) määrärahasojen korotukset tapahtuvat suunnitelman mukaan pääosin vuodesta 2025 alkaen. Julkisen talouden suunnitelma ei kuitenkaan toistaiseksi sisällä suunnitelman mukaisia avustuksia vuodelle 2025 eikä esimerkiksi aikaisemmille vuosille suunniteltua matkaketjujen ja tiedon hyödyntämisen kehittämistä.

## 3. Toimenpiteiden eteneminen

### 3.1. Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkkoon liittyvien toimenpiteiden eteneminen riippuu paljon perusväylänpitoon ja väyläverkon kehittämiseen kohdistettavista määrärahoista. Liikenne- ja viestintäministeriön esitykset julkisen talouden suunnitelmaan (JTS) noudattivat suunnitelmassa määriteltyjä rahoitustasoja. Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2022-2025 ei kuitenkaan vastaa suunnitelman rahoitusohjelman tasoa eikä eduskunnan suunnitelmaa koskevaa kannanottoa, mikä voi vaikeuttaa suunnitelman toimeenpanoa merkittävästi tulevina vuosina.

#### Väyläverkon kehittäminen, investointiohjelma ja suunnitteluohjelma

Rahoitustasosta riippumattomat väyläverkon toimenpiteet ovat edenneet hyvin. Väylävirasto on laatimassa suunnitelman mukaista väyläverkon investointiohjelmaa vuosille 2022-2029. Investointiohjelmaa on laadittu huomioiden suunnitelman toimenpiteet ja linjaukset rahoituksen kohdistamisesta. Perusväylänpidon ja erityisesti tienpidon parantamishankkeiden tarvetta ja vaikutuksia on kartoitettu yhdessä ELY-keskusten kanssa. Investointiohjelmassa käsitellään myös kävelyn ja pyöräliikenteen väylien sekä liityntäpysäköinnin rahoituksen allokointia valtion verkolla. Investointiohjelma laadittiin vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa (mm. lausuntokierros heinä-syyskuussa 2021) ja sitä hyödynnetään talousarvioehdotusten valmistelussa. Investointiohjelma päivitetään jatkossa vuosittain.

Valtion väyläverkon suunnittelukohteita ohjaava suunnitteluohjelma päivitetään vuosittain loppuvuodesta. Vuoden 2021 päivityksessä suunnitteluohjelma päivitetään Liikenne 12 -suunnitelman mukaiseksi. Suunnitteluohjelma koskee vuosia 2022-2025.

Nykyisen junien kulunvalvontajärjestelmän korvaavan monivuotisen Digirata-hankkeen kehitys- ja verifiointivaihe on käynnistynyt vuonna 2021. Kehitys- ja verifiointivaiheessa valmistellaan testaus-toimintaa testilaboratoriossa, testiradalla sekä kaupallisen junaliikenteen käyttöön jäävällä pilottiradalla. On odotettavissa, että ERTMS-testilaboratorio olisi käytössä vuoden 2022 loppuun mennessä. Kaluston omistavia yrityksiä sekä kuntia on informoitu kaluston varustelusta ja siihen liittyvästä aikataulusta ja odotettavissa on, että varustelun aikataulut, vuositason investointitarpeet ja alustava rahoitus on suunniteltu vuoden 2022 loppuun mennessä. Digiradalle on esitetty rahoitusta EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä ja hankkeen mahdollisuuksia hyödyntää CEF-rahoitusta selvitetään.

#### Perusväylänpito ja väyläverkon korjausvelka

Väylävirastossa on meneillään perusväylänpidon toimenpiteitä konkretisoivan perussuunnitelman laatiminen. JTS-kauden rahoituksen kohdentamisesta on tehty ensimmäinen versio väylämuodoittain ja tuoteryhmittäin. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetut tarpeet ohjaavat perussuunnitelman laatimista. Lisäksi perussuunnitelman laadinnassa hyödynnetään Väyläviraston asiakastyössä (erityisesti elinkeinoelämä) tuotettua tietoa. Perussuunnitelma perustuu suunnitelman toimenpiteisiin ja suunnitelman mukaiseen rahoituksen jakautumiseen väylämuodoille. Nykyisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella rahoitustasolla ei suunnitelman mukainen väylämuotokohtainen rahoitus voi toteutua.

Perussuunnitelman lisäksi perusväylänpidon toimia ohjaavat tarkemmat toimintalinjat (esimerkiksi talvihoidon toimintalinjat). Väylävirasto varmistaa, että toimintalinjat ovat Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia. Maanteiden talvihoidossa on meneillään talvihoidon toimintalinjojen toimeenpano alueurakoiden kautta vuoteen 2023 mennessä.

Väylävirasto on uudistanut päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat, joiden mukaan pääteiden ja Eurooppateiden päällysteiden kunto turvataan kaikissa tilanteissa. Talvihoidossa korotettu rahoitustaso on vakiinnutettu ja pääteiden, Eurooppateiden sekä rajanylityspaikkojen talvihoidon taso on korkeatasoista. Palvelutasoa seurataan liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivitysten yhteydessä ja mahdollisia puutteet otetaan huomioon suunnitteluohjelmaa ja investointiohjelmaa päivitettäessä.

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. Arvio korjausvelan määrästä päivitetään liikenneverkon strategisen tilannekuvan päivitysten yhteydessä.

Maantielauttaliikenteen ohjelmointi on osa perussuunnitelmaa (ml. lauttarantojen korjausvelan lyhentämisen sekä suuremman lauttakaluston liikenteen mahdollistamisen). Väylävirasto ohjaa Varsinais-Suomen ELY-keskuksen maantielautta-toimintaa osana ELY-ohjauksen kokonaisuutta. Mahdolliset silloituskohteet tarkastellaan osana investointiohjelmaa.

Talvimerenkulun kehittämiseksi meneillään olevan uuden jäänmurtajan suunnittelu yhteistyössä Ruotsin kanssa on loppusuoralla.

Liityntäpysäköintiin liittyvää valtion rahoitusta on selvitetty ja pyritään kehittämään. Vuonna 2021 on selvitetty, millä tietopohjalla liityntäpysäköintialueiden suunnittelua alueilla tehdään ja mitä kehittämistarpeita tähän liittyy. Kooste valtion liityntäpysäköintirahoituksesta ja tiedossa olevista suunnitelmista on tehty Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston yhteistyössä. Haaste valtion rahoituksen seurannan ja koordinoinnin osalta liittyy siihen, että liityntäpysäköintiä parannetaan usein muiden infrahankkeiden osana. Suuri osa valtion liityntäpysäköintirahoituksesta tapahtuu perusväylänpidon kautta. Valtionavustuksin tapahtuva Liikenne- ja viestintäviraston rahoitus kana-voituu nykyisin kävelyn ja pyöräilyn infrainvestointihaun kautta, mutta uuden budjettimomentin tarvetta selvitetään. Tietopohjan kehittämistä jatketaan erityisesti MAL-sopimusten seurannan avulla.

### Yhteisrahoitteiset hankkeet

MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin on suunnitelmakaudella varattu yhteensä noin 661 miljoonaa euroa vuodesta 2024 alkaen. Koska julkisen talouden suunnitelman rahoitustaso on suunnitelmaa pienempi, on riskinä, ettei yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ole mahdollista varata suunnitelmassa suunniteltua summaa.

### Raskaan liikenteen taukopaikat ja HCT-kuljetukset

Suunnitelman laatiminen valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuorma-alueverkon kehittämisestä etenee Väyläviraston johdolla. Yhteistyöryhmä on perustettu ja selvityksiä on käynnistetty.

Liikenne- ja viestintäviraston HCT -yhteistyöryhmässä tarkastellaan ensi vuoden aikana myös infran kantavuuteen liittyviä pullonkauloja.

### Väylänpidon kehittäminen

Väylävirasto on suunnitelman mukaisesti jatkanut väylänpidon kehittämistä. Väyläomaisuuden hallintaa on kehitetty ja digitalisaatiota hyödynnetty mm. hyödyntämällä konenäköä kävelyn ja pyöräilyn väylien kunnon mittaamisessa. Rataomaisuuden hallintaa on kehitetty hyödyntämällä radan tarkastusvaunua ratojen kunnon mittaamisessa ja seurannassa. Satelliittidatan hyödyntämistä on pilotoitu mm. piilopehmeikköjen tunnistamisessa. Väylävirasto kehittää väylänpidon hankintaa mm. infra-alan kanssa tehtävän yhteistyön, markkinaseurannan ja pilottihankkeiden avulla.

Väylävirasto on kehittänyt tietoa investointihankkeiden elinkaarenaikaisten kustannusten hallinnasta. Seuraavaksi elinkaarikustannuslaskentaa pilotoidaan valituilla omaisuuslajeilla (esimerkiksi sillat ja vaihteet). Hankearviointia on kehitetty aloittamalla teiden parannushankkeiden hankearviointiohjeen laatiminen. Perusradanpidon parantamis- ja peruskorjaushankkeiden hankearviointiohje on valmistunut loppuvuodesta 2021.

Vuonna 2021 on selvitetty ilmastonmuutokseen sopeutumisen nykytilannetta väylänpidossa.

### Väyliä koskeva lainsäädäntö

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

Maanteiden toiminnallisen luokituksen uudistaminen on alkanut ja hankepäätös tehty vuoden 2021 loppuun mennessä. Asetuksen valmistelu yhdessä sidosryhmien kanssa tapahtuu vuoden 2022 aikana. Mahdolliset toiminnallisten luokkien muutokset eivät välttämättä astu voimaan vuoden 2022 aikana. Mm. maantie- ja yksityistieverkkojen rajapintojen sekä maanteiden ja katuverkon rajapintojen tarkastelu sovitetaan muihin prosesseihin (esim. liikennejärjestelmäsuunnittelu) ja luokittelumuutokset tehdään tarpeen mukaan asetuksen mukaisesti.

## **3.2. Muu väyläverkko**

Muuhun kuin valtion liikenneverkkoon kohdistuvat toimenpiteet etenevät toistaiseksi kohtuullisesti. Suunnitelmassa esitetyt määrärahatasot vuodesta 2023 tai 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 2022 talousarviossa on yksityistieavustuksiin ehdotettu 30 miljoonaa euroa, mikä on suunnitelman määrärahatasoa suurempi.

Yksityistieasetus on tarkoitus uudistaa vuoden 2022 aikana (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-sopimusten seurannassa.

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 alkavat suunnitelman mukaan vuonna 2025, mutta ne eivät sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Vuoden 2022 talousarvioehdotuksessa kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksiin ehdotetaan 0,5 miljoonan euron lisäystä, jolloin kokonaissumma olisi 4 miljoonaa euroa vuodessa.

Kunnat ovat jatkaneet kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishjelmien laatimista ja kaupunkipyöräjärjestelmien suunnittelua. Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti osana valtioneuvoston yhteistä selvitys- ja tutkimustoimintaa, miten kunnat, valtio, työnantajat ja koulut voivat edistää kävelyä ja pyöräilyä. Samalla tutkittiin, mikä hidastaa siirtymistä kestävään liikkumiseen. Syyskuussa 2021 julkaistussa tutkimuksessa esitettiin suosituksia kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseksi.

### Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Suomi-rata Oy ja Turun Tunnin Juna Oy on perustettu joulukuussa 2020. Yhtiöt toimivat operatiivisesti. Valtion ja kuntien neuvottelijat pääsivät toukokuussa 2021 yhteisymmärrykseen Itäradan suunnittelua edistävän hankeyhtiön perustamisesta. Osakassopimuksen lopullinen hyväksyminen ja hankeyhtiön perustaminen edellyttävät vielä valtion ja kuntien päätöksentekoa omissa päätöksentekoaikavälissään. Talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi syyskuussa 2021, että valtio voi hyväksyä Itärata-hankeyhtiön osakassopimuksen sekä hankeyhtiön perustamisen yhdessä vähemmistöosakkaiden kanssa. Valtion rahoitusosuudesta ja määrärahan käyttämisestä hankeyhtiön pääomittamiseen päättäisi eduskunta. Yhtiö perustettaisiin mahdollisimman pian sen jälkeen, kun tarvittavat päätökset on tehty ja osakassopimukset on allekirjoitettu.

### Satamat ja lentoasemat

Satamien kehittämiseen sisältyy suunnitelmassa mm. CEF-rahoituksen hyödyntäminen. Uuden rahoituskauden ensimmäinen hakukierros on auki syksyllä 2021, ja liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto tiedottavat hausta myös satamia.

Suomen lentoasemaverkoston toimintaedellytyksiin vaikuttavaa lentoasemamaksuehdotusta valmistellaan parhaillaan Euroopan komissiossa. Liikenne- ja viestintäministeriö vaikuttaa ehdotukseen niin, että verkostoperiaatteen hyödyntäminen olisi jatkossakin mahdollista. Suunnitelman mukaan valtio pyrkii huolehtimaan kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumisesta niillä

alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin. Kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumista tarkastellaan osana kaukoliikenteen palvelutasohanketta, jonka valmistelu on meneillään, sekä osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

Valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille myönnetään vuosittain. Vuoden 2021 tuet on myönnetty ja avustuksen kohdentamisen arvioinnissa otettiin huomioon myös valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kesäkuussa 2021 julkaistiin lentopaikkojen viime vuosien valtionavustusten vaikuttavuuden arviointi. Arvioinnin mukaan lentopaikkojen valtionavustukset ovat olleet tärkeitä Lappeenrannan, Mikkelin ja Seinäjoen lentoasemien taloudelle. Valtionavustukset eivät kuitenkaan käytännössä ole parantaneet alueellista saavutettavuutta tai alueen elinkeinoelämän kansainvälistä kilpailukykyä. Yleisilmailun lentopaikkojen tuella on pystytty parantamaan kohtuullisella etäisyydellä Malmin lentoasemalta sijaitsevien lentopaikkojen mahdollisuuksia ottaa vastaan Malmin ilmailutoimintoja. Pääosa tuesta on käytetty tähän. Tuella on myös pystytty kokeilemaan ja kehittämään uusia ilmailutoimintoja kolmella kentällä. Tuen merkitys on ollut suuri ja ilman tukea investointihankkeet olisivat jääneet toteuttamatta.

### 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. Selvityksessä on tutkittu erityisesti sotilasilmailun, rajavalvonnan sekä lääkintähelikopteripalveluista vastaavien ilmailutoimijoiden näkösuhteita huonommissa sääolosuhteissa tapahtuvan operoinnin suorituskykyä parantavan matalalentoverkoston perustamista. Matalalentoverkoston toteuttamisen poliittisen tahtotilan ja rahoituskysymysten selvittämistä jatketaan.

Varautuminen perustamaan Suomen ilmatilaan miehittämättömän ilmailun palveluita sisältäviä uudenlaisia ilmatiloja (U-space) EU-sääntelyn jälkeen etenee. Tarkoituksena on, että vuoden 2022 loppuun mennessä kansallinen lainsäädäntö on päivitetty vastaamaan EU:n sääntelykehystä.

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

### 3.4. Joukkoliikenteen palvelutaso ja tuet

Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet etenevät suunnitelman mukaisesti.

Palvelutasotavoitteiden määrittely maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti-työpaikkojen kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille ja solmupisteille on aloitettu. Määrittelyn pohjaksi Liikenne- ja viestintävirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö ovat teettäneet selvityksen, jossa hahmotellaan palvelusomärittelyn kriteerit maakuntakeskusten väliin liikenteeseen sekä henkilöliikenteen tärkeimpiin solmupisteisiin. Selvityksessä laaditut vaihtoehdot esitellään sidosryhmille syksyllä 2021.

Palvelutasomäärittelyä tukee myös Liikenne- ja viestintäviraston liikennejärjestelmäanalyysi sekä uusi määräys, jolla edellytetään esimerkiksi taksiyritykset toimittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle aiempaa tarkempia tietoja. Maakuntakeskusten välisen liikenteen ja solmupisteiden palvelutasomäärittely jatkuu vuonna 2022.

Lentoliikenteen kehitysnäkymiä ja kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta seurataan osana palvelutasomäärittelyä. Samalla huomioidaan koronapandemian vaikutus joukkoliikennetoimijoihin ja matkustajamääriin. Koronakriisin pitkittymisen vuoksi hallitus päätti vuoden 2022 talousarvioesityksestä sopiessaan, että Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemi-Tornion ja Kokkolan sekä Helsinki-Vantaan lentoasemien välisten lentojen hankinnan tukemista jatketaan vielä ajanjaksolla 1.1.–14.8.2022. Tämän jälkeen tarkoituksena on palata markkinaehtoiseen liikenteeseen. Liikenne- ja viestintävirasto ja Savonlinnan kaupunki ovat tehneet hankintasopimuksen Savonlinnan ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välisistä lentoliikennepalveluista. Lennot alkavat lokakuussa 2021 ja sopimus päättyy vuoden 2024 lopussa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on varauduttu joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen koronapandemian vuoksi. Vuonna 2020 koronatukea myönnettiin yhteensä 200 miljoonaa euroa, josta osan Liikenne- ja viestintävirasto on jakanut vuoden 2021 puolella. Lisäksi vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarviossa henkilöliikenteen palveluiden ostoihin myönnettiin 22,8 miljoonaa euroa lisämäärärahaa. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa koronapandemian kehittymistä ja tuen tarvetta 2021–2022.

Joukkoliikennetuet kokonaisuudessaan ovat lähivuosien osalta suunnitelman mukaiset, mutta esitettyä korotusta tukitasoihin ei ole sisällytetty julkisen talouden suunnitelmaan vuodelle 2025.

LVM ja VR laativat parhaillaan ostoliikennesopimusta henkilöjunaliikenteen palveluista vuosille 2022–2030. Sopimuksen on tarkoitus käsittää Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen, yöjunaliikenteen, sähköistämättömien rataosien kiskobussiliikenteen sekä yksittäisiä Intercity- ja Pendolino -vuoroja. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi syyskuussa 2021 alueilta ja muilta sidosryhmiltä näkemyksiä henkilöjunaliikenteen ostoista. Sopimukseen on tarkoitus sisällyttää muutoshallintamekanismi, jonka avulla muutokset palvelutarjontaan sopimusaikana ovat mahdollisia.

Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto selvittävät alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita sekä -mahdollisuuksia valtakunnallisesta näkökulmasta huomioiden seudulliset näkemykset. Työn ensimmäinen vaihe on valmistunut Väyläviraston johdolla.

Saariston yhteysalusliikenteen yhtenäisiä järjestämisperusteita on tarkoitus arvioida saaristolain uudistamishankkeen yhteydessä. Laista vastaavan maa- ja metsätalousministeriön mukaan lain päivitystarpeista aiotaan tehdä perusteellinen selvitystyö vielä kuluvan hallituskauden aikana. Selvitystyö on käynnistymässä syksyllä 2021. Tavoitteena on, että ensin perustetaan virkamies-työryhmä ja järjestetään alueellisia kuulemistilaisuuksia.



### 3.5. Matkaketjut

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

Tavoitetilan määrittely liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palvelujen saavutettavuudelle on käynnistymässä. Syksyllä 2021 on tarkoitus perustaa työryhmä, joka muun muassa määrittelee tavoitetilan ja keskeisimmät ongelmakohdat sekä sovittaa työn yhteen kaukoliikenteen ja solmupisteiden palvelutasomäärittelyn kanssa. Esteettömyyden tavoitetilan määrittelyn yhteydessä tarkennetaan työnjako liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston ja Fintrafficin välillä.

Henkilökuljetusten yhdistelyn edistämiseksi tehtävä työ pyritään aloittamaan syksyllä 2021. Keskustelut asiasta ovat käynnissä. Liikenne 12 -suunnitelmaan on kirjattu samankaltaisia huomioita julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämisestä, kuin mitä eduskunta edellytti ns. taksiliikenteen korjaussarjan yhteydessä. Osana Liikenne 12 -toimenpiteitä saadaan tarkempaa tilannekuvaa taksipalvelujen tilasta vuodesta 2022 lähtien, minkä pohjalta on mahdollista miettiä mahdollisia toimia markkinaehtoisten taksipalvelujen saatavuuden suhteen. Tavoitteena on edistää Liikenne 12 -toimenpiteitä ja eduskunnan edellyttämiä toimia yhtenä kokonaisuutena.

### 3.6. Tavaraliikennettä koskevat selvitykset

Tavaraliikennettä koskevien selvitysten tekeminen on alkanut suunnitelman mukaisesti.

Alustava selvitystyö yhdistettyjen kuljetusten käynnistämiseksi on alkanut fossiilitoman liikenteen tiekartan osaselvityksenä laaditun päästövähennyspotentiaalin tarkastelulla. Selvitys valmistui elokuussa 2021. Tarkoitus on, että työ jatkuu Liikenne- ja viestintäviraston johdolla vuonna 2022 ja siinä hyödynnetään edellä mainittua selvitystä. Transitoliikenteen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten selvittäminen pyritään aloittamaan sen jälkeen, kun yhdistettyjä kuljetuksia koskevat selvitykset ovat valmistuneet.

Lisäksi alustavaa arviointia on tehty siitä, mitkä ovat mahdollisuudet siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta. Myös tämän työn pohjana on hyödynnetty erityisesti fossiilitoman liikenteen tiekartan yhteydessä tehtyä selvitystä siitä, mikä on yhdistettyjen kuljetusten päästövähennyspotentiaali Suomessa. Selvityksestä pyydetään lausunnot, joiden perusteella tarkoitus on arvioida mahdollisuudet siirtää kuljetuksia sisävesille.

### 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 sisälly vuoden 2022 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. kunnat kehittävät katuverkkoa koskevien staattisten tietojen kattavuutta ja laatua. Osana liikenteen tietoekosysteemiä kehitetään ns. digitaalinen kaksonen, jonka on tarkoitus koota yhteen rakennetusta ympäristöstä ja liikennejärjestelmästä oleva tieto. Kaupunkien ja kuntien ylläpitämän tie- ja katuverkon tietojen kattavuuden ja laadun parantamiseksi on tiivistetty yhteistyötä YM:n ja LVM:n välillä rakennetun ympäristön tietojärjestelmien uudistamishankkeen osana ja LVM:n ja MMM:n välillä osana paikkatietoyhteistyötä ja osoitetietojärjestelmän uudistamishanketta. Yhteistyö on huomioitu myös MAL-sopimuksissa. Tarkoituksena on ryhtyä valmistelemaan pilottihankkeen käynnistämistä. Tässä pyritään käyttämään apuna CEF-ohjelmasta rahoitettua tieliikenteen automaatiota edistävää pohjoismaista Nordic Way 3 -hanketta, jota Liikenne- ja viestintävirasto koordinoi.

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 pilottointi 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 tehty viranomaisten ja alan toimijoiden välisessä yhteistyössä. Fintraffic Oy on selvittänyt mahdollisia haasteita, jotka liittyvät tietoekosysteemin kehittämiseen erillisessä matkatietoryhmässä. Kehittämistyö jatkuu vuonna 2022 ja siihen tulevat vaikuttamaan EU-aloitteiden valmistelu, kuten ITS-direktiivin uudistaminen, ja sen osana kansallisen tietoyhteyspisteen (NAP) toiminnan laajentaminen uusiin tietosisältöihin sekä myös kaupunkien ja kuntien tie- ja katuverkkoon. 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 sisälly. Lippu- ja maksujärjestelmiä ja niiden yhteentoimivuutta on kehitetty osana matkatietryhmän työtä. Valtionavustuksia on myönnetty joukkoliikenneviranomaisille digi-investointien edistämiseen pandemiatilanteesta huolimatta. Liikenne- ja viestintävirasto Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä avustuksilla ja aktiivisella valvonnalla on pyritty edistämään taustajärjestelmäpohjaisten järjestelmien hyödyntämistä ristiin. Opiskelijastatuksen varmentamiseen tarvittavia tietoja on yhdistetty rajapintojen kautta lippujärjestelmiin. Yhteentoimivuuden valtakunnallinen kattavuus edellyttää kuitenkin lisätoimenpiteitä ja -rahoitusta.

#### Liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, Maas)

Liikkumispalveluita koskevan tiedon saatavuuden osalta tilanne on parantunut ja tietopalvelua jatkokehitetään entisestään. Säädös- ja sopimusjärjestelyillä on vuoden 2021 aikana mahdollistettu tietopalvelujen tuottamisen siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastolta Fintrafficille osaksi liikenteen tietoekosysteemikonaisuutta. Vuonna 2022 on tarkoitus avata lisää myyntirajapintoja, jolloin myös niiden hyödynnettävyys paranee. Vaikuttamistyötä liikkumispalveluiden kehittämiseen on tehty myös EU:n suuntaan ja komissio valmistelee parhaillaan säädösehdotusta lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta koko EU:ssa. Vaikuttamistyötä tehdään myös osana EU:n komission datasääntelyn kuten datasäädöksen valmistelua.

#### 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 periaatepäätöksen mukaisesti tarkoitus edistää vuoden 2022 aikana erityisesti Tilastokeskuksen kehittämisprojektien kautta. Tietojen jakamista vaarallisten aiheiden kuljetuksista (VAK) ei mahdollisteta osana VAK-lain kokonaisuudistusta ja tämän jatkoselvittäminen on siirretty osaksi logistiikan periaatepäätöksen toteuttamista.

Liikenne- ja viestintäministeriö on keväällä 2021 aloittanut lainsäädännön valmistelun EU:n sähköisten rahtikirjatietojen digitalisointia edellyttävän (eFTI) -asetuksen täytäntöönpanemiseksi.

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

#### Lainsäädännölliset puitteet tiedon hyödyntämiselle

Osana liikenteen tietoekosysteemin kehitystyötä liikenne- ja viestintäministeriössä selvitetään, miten liikennevälineiden keräämää liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvää digitaalista tietoa saataisiin jaettua toimijoiden kesken kaikkia hyödyttävällä tavalla. Liikenteen tietoekosysteemin koordinaatiota on vahvistettu ministeriön hallinnonalalla ja liikenteen tietoon liittyvien EU:n EMSW ja eFTI -asetusten kansallinen täytäntöönpano ja toteutus on käynnistetty.

Tiedon tuottajien, välittäjien ja tiedon hyödyntäjien vastuihin liittyen liikenne- ja viestintäministeriö toteutti keväällä 2021 liikenteen tietoekosysteemiä koskevan lainsäädäntökatsauksen. Hallinnonalalla on täsmennetty vastuita mm. kumppanuussopimuksessa ja tietopalvelujen tuottamista koskevilla sopimuksilla sekä tarvittavilta osin säädöksissä mm. rajanylityspalvelujen osalta. Ministeriön, hallinnonalan virastojen ja Fintrafficin kanssa käytyjen keskustelujen perusteella on todettu, että akuutteja muutostarpeita voimassaolevassa sääntelyssä ei ole ekosysteemitoinnin käynnistämiseksi havaittu.

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 määrittelyt sekä standardit tietojen jakamisen yhteen toimivuuden varmistamiseksi. Parhailtaan EU:ssa on käynnissä tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 muuttaminen. Komission tavoitteena on laajentaa asetuksen maantieteellistä soveltamisalaa, sisällyttää uusia tietolajeja sääntelyn piiriin sekä parantaa kerättävien tietojen sekä niiden pohjalta tuotettavien tietopalvelujen laatua. Uudistettu asetusta tulee tukemaan myös tieliikenteen automaatiokehityksen tarvitsemien tietojen saatavuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö on vaikuttanut asetuksen valmisteluun aktiivisesti.

#### Digitaalisen liiketoiminnan peruspalvelut

Suunnitelman mukaisesti valtio tukee liikennejärjestelmän digitalisointia parantamalla Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n avulla tiedon saatavuutta ja hyödynnettävyyttä. Keväällä 2021 toteutettiin liikenteen tietoekosysteemiä koskeva lainsäädäntökatsaus. Tarvittavien perusrakenteiden, sopimusten ja sääntökirjan laadinta ovat käynnissä ekosysteemihankkeessa sekä sähköisiä rahtikirjoja (EFTi) ja satamailmoituksia (EMSW) koskevien EU-asetusten täytäntöönpanotyössä. 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. Kehittämistoimenpiteet palvelevat väylänpitoa, omaisuuden hallintaa ja automaattiliikenteen ennakoitavia tietotarpeita. Toimenpide etenee suunnitelman mukaisesti.

#### Liikennejärjestelmän kyberturvallisuus

Liikennemuotojen kyberturvallisuuden ja kyberturvallisuuden tilannekuvan kehittäminen jatkuu. Toiminnan kehittämiskohteita on tunnistettu ja osa niistä on pystytty aloittamaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut EU-työryhmässä valmistelussa olevan uudesta yhteisestä kyberturvallisuusyksiköstä annettavan komission suositusten käsittelyyn. Yksikön tehtävänä on torjua lisääntyviä vakavia kyberhäiriöitä. Lisäksi on vaikutettu erityisesti EU:n verkko- ja tietoturva-direktiivin käsittelyyn.

Ilmailun osalta kyberturvallisuus on jo monin paikoin integroitu ilmailun turvallisuusviranomaistyöhön. Raideliikenteen kyberturvallisuuden yhteistyöryhmän kokoontuminen on vakiinnutettu ja tieliikenteen kyberturvallisuusverkosto on perustettu kesäkuussa 2021.

Kyberturvallisuuden tilannekuvan kehittäminen ilmailun keskeisten toimijoiden kanssa on aloitettu. Liikenne- ja logistiikkatoimialan ISAC (Information Sharing and Analysis Centre) -verkoston toiminta on vakiinnutettu.

### 3.8. Automaatio

Automaation edistäminen edistyy toistaiseksi suunnitelman mukaisesti. Suurin haaste liittyy pilottihankkeiden rahoitukseen, joka ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Eri liikennemuodoissa vaikutetaan kuitenkin aktiivisesti kansainvälisen sääntelykehikon uudistamiseen kehittyneen liikenteen automaation mahdollistamiseksi. Tieliikenteessä on käynnistetty automaatioon vaikuttavan sääntelyn tarkastelu- ja valmisteluhanke, jolla valmistaudutaan kansallisesti tekeillä oleviin kansainvälisiin sopimusmuutoksiin sekä lainvalmisteluhanke, jonka avulla kehitetään tieliikenteen automaation testaamisen sääntelyä Suomen alueella.

Digi-ilmailun toimijoiden verkostotoiminta on käynnistynyt ja toimenpidettä tukeva automaatio-suunnitelma valmistunut vuoden 2021 aikana. Tavoitteena on, että vuoden 2022 aikana lainsäädäntö- ja viranomaistoiminnan tarpeet on arvioitu.

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 etenee suunnitellusti. Vuoden 2022 aikana tarkoituksena on käynnistää hankkeen automaatiotasojen määrittely.

Suunnitelman mukaan erikseen määriteltyihin pilotteihin varataan yhteensä 76,5 miljoonaa euroa vuosina 2023-2032. Pilottihankkeilla edistetään erityisesti tiedon hyödyntämistä ja automaatiota liikennejärjestelmässä ja lisäksi pilottihankkeisiin sisältyvät kaupunkilogistiikan hankkeet. Toistaiseksi rahoitusta pilottihankkeille ei 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 kaikkien seitsemän (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) kaupunkiseudun kanssa MAL-sopimuksen ja on sitoutunut sopimuksen toimenpiteisiin. MAL-sopimusten seuranta ja kehittäminen jatkuvat yhteistyössä ympäristöministeriön ja muiden osapuolten kanssa. Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämää liikennejärjestelmäanalyysiä tullaan hyödyntämään seuraavilla sopimuskierröksillä.

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.

### Yhteistyön kehittäminen

Yhteistyön kehittäminen etenee mm. MAL-sopimuksia evaluoimalla ja kehittämällä sekä osana koko Liikenne 12 -suunnitelman vuorovaikutustoimia parantamalla. MAL-sopimusten seuranta ja liikennejärjestelmäanalyysejä kehitetään yhteistyössä.

### 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.

Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteita selkeytetään vuoden 2022 aikana mm. vesiväylä-hankkeiden osalta. Satamien ja valtion yhteishankkeille määritetään yhtenäiset ja tasapuoliset käytännöt yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Näitä periaatteita pyritään hyödyntämään myös muilla väylämuodoilla. Suunnitelman ja eduskunnan kannanoton mukaisesti yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita.

## **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. Pohjoismaisten liikenneministereiden vuoropuhelu on ollut aktiivista kuluneen vuodenkin aikana ja myös yhteisiä EU-edunvalvonnan toimia on tehty mm. merenkulun ilmastoasioissa.

TEN-T-suuntaviiva-asetuksen uudistamiseen liittyvässä ennakkovaikuttamisessa ja eduskunnalle annettussa E-kirjeessä on huomioitu suunnitelman linjaukset. Lisäksi TEN-T-verkkoja koskevissa ennakkovaikuttamiskannoissa on huomioitu liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta saatavilla oleva tieto.

Myös Verkkojen Eurooppa -välineen nykyistä rahoituskautta koskevissa valmisteluissa Suomi on vaikuttanut suunnitelman linjausten mukaisesti. Uuden CEF-rahoituskauden ensimmäinen hakukierros päättyy tammikuussa 2022 ja siihen valmistellaan hakemuksia. Mahdolliset CEF-rahoituskohteet väyläverkon kehittämiseksi on huomioitu väyläverkon investointiohjelmassa.

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

### 3.11. Muut toimenpiteet

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

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on valmisteltu liikenneturvallisuusstrategiaa. Strategiaa on valmisteltu laajassa poikkihallinnollisessa yhteistyössä sidosryhmien kanssa ja Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Se sisältää kaikkia liikennemuotoja koskevat keinot liikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa alun perin tieliikenteelle asetettu nollavisio, joka ulotetaan nyt koskemaan kaikkia liikennemuotoja: tie- ja raideliikennettä, ilmailua sekä veneilyä. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Viestintäverkkojen rakentamista on edistetty digitaalisen infrastruktuurin strategian mukaisesti. Kaikki Euroopassa tunnistetut 5G-taajuudet on otettu käyttöön Manner-Suomessa. Taajuudet 24 GHz sekä 25-25,1 GHz on varattu paikalliseen toimintaan, joka edesauttaa innovaatioiden kehitystä ja mahdollistaa viestintäverkkojen räätälöinnin ja muokattavuuden kulloiseenkin käyttötarkpeeseen sopivaksi, esim. satamille. Matkaviestinverkon signaalin vahvistamiseksi junissa on liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehty yhteistyötä vuoden 2021 aikana. Junakuuluvuuden parantamista koskeva tiekartta on loppusuoralla.

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 huomioidaan.

Sisävesiliikenteen edistämiseksi valtio on jatkanut luotsauksessa kotimaanliikenteen osalta vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ja ulkomaanliikenteen osalta alennettuja maksuja.

Ympäristöministeriössä on meneillään alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityskuvan laatiminen. Lausunnoilla olevan kaavoitus- ja rakennuslain uudistuksen valmistelussa on huomioitu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämistä edistetään fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti. Kansallisten jakeluinfröjen uusien tukiohjelmien valmistelu etenee YM:ssä ja TEM:ssä. Tukiohjelmille on esitetty rahoitusta EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä. Myös CEF-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksia julkiselle jakeluinfröstruktuurille pyritään edistämään. Liikennealan julkisia hankintoja edistetään erityisesti osana Liikennealan kestävä kasvun ohjelmaa.

### 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. Syksyllä 2021 julkaistiin ensimmäinen versio liikennejärjestelmäanalyysistä Traficomien uudella julkaisualustalla kahdessa vaiheessa: syyskuussa palvelut ja seuranta, lokakuussa saavutettavuus. Samalla siirrettiin myös kesäkuussa päivitetty liikenneverkkoja koskeva osio (liikenneverkon strateginen tilannekuva) uudelle julkaisualustalle. Liikennejärjestelmäanalyysi sisältää myös arvion suunnitelman tavoitteiden toteutumisesta. Tavoitteita koskevassa mittaristossa on edelleen kehittämistarpeita, joihin pyritään resurssien puitteissa vastaamaan jatkuvuutena. Sidosryhmien kanssa käydään keskusteluja ensimmäistä kertaa julkaistujen tilannekuvien (palvelut, saavutettavuus) kehittämistarpeista.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva päivitetään joulukuussa Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston yhteistyössä. Liikenneverkon strategisen tilannekuvan kehittämiseksi osoitetun rahoituksen puuttuminen Liikenne- ja viestintävirastossa estää tällä hetkellä tietopohjan laajentamista sekä syventämistä erityisesti muun kuin valtion verkon infrastruktuurin osalta.

Lentoliikenteen kehitysnäkymiä ja vaikutuksia alueelliseen saavutettavuuteen tullaan arvioimaan myös osana liikennejärjestelmäanalyysiä. Eduskunnan kannanoton mukaisesti viimeistään ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua selvitetään sähköisen lentoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet erityisesti lyhyempien matkojen tarpeisiin.

Liikennejärjestelmäanalyysi sisältää myös tiedon nopeiden viestintäverkkojen peittävydestä tie- ja rataverkolla. Mahdollisuuksien mukaan jatkossa selvitetään liikenteen solmupisteiden digitaalisen infran saatavuutta.

Valtio kehittää osaltaan liikennejärjestelmäsuunnittelun menetelmiä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Kaupunkiseutujen ja maakuntien liittojen liikennejärjestelmätyössä pyritään edistämään Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja linjauksia, mm. yhteisen tietopohjan hyödyntämistä.

Erityisesti vuonna 2021 on panostettu vaikutusten arvioinnin menetelmien kehittämiseen. Vaikutusten arvioinnin menetelmien yhdenmukaistamiseksi on tunnistettu työpajoissa alueiden tarpeita sekä muodostettu konkreettista käsitystä siitä, mikä arvioinnin yhdenmukaistamisessa on mahdollista ja mikä haastavaa. Lisäksi on vahvistettu yhteistyötä ja vuorovaikutusta eri toimijoiden ja suunnittelutasojen välillä. Työpajojen pohjalta on valmisteltu luonnosta koosteeksi tai oppaaksi vaikutusarviointien tueksi.

Uuden valtakunnallisen liikenne-ennustemallin kehitystyö on käynnistynyt liikenne- ja viestintävirastossa. Vuoden 2021 aikana on käynnistetty mm. asiantuntijapalveluiden hankintoja, markkina-katsaus tarjontamallin ohjelmistoista sekä pitkien matkojen aineistokeräysotanta.

Väylähankkeiden suurempien investointien hankearviointiohjeistusta on kehitetty ja päivitetty Väylävirastossa. WEI-kehikko (laajemmat taloudelliset vaikutukset, wider economic impacts) on tunnistettu osana hankearviointia ja maankäyttökkenaariot on tunnistettu ohjeistuksessa aiempaa paremmin. Vuoden 2021 aikana laaditaan pienempien investointien hankearviointiohjeet (maantiet,



radat, ratapihat). Perusväylänpidon vaikutusten arviointi (mm. päällystystöiden ja muiden ylläpito-toimenpiteiden) vaatii vielä kehittämistoimia arvioinnin systematisoimiseksi (mm. ohjeistus) ja perusväylänpidon arviointiohjeistuksen laajentamisen tarpeet arvioidaan.

Ministeriön vaikutusten arviointitoiminnan kehittämistä on viety eteenpäin. Investointien työllisyysvaikutusten arviointia ja merkitystä osana hankearviointia käsittelevä tutkimushanke on työn alla. Liikennehankkeiden maankäyttövaikutusten jälkiarvioinnista on suunnitteilla hanke, josta saisi ai-neksia hankearviointiin maankäyttöskenaarioiden muodostamiseksi.

### Yhteistyö

Yhteistyötä valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmätyössä on jatkettu olemassa ole-villa foorumeilla. Virastojen tehtäviä koskevan lainsäädännön muutostarpeiden arviointi liikennejär-jestelmän kehittämisen näkökulmasta tulee ajankohtaiseksi vasta myöhemminä vuosina.

Uusien yhteistyömallien (liikennejärjestelmäfoorumi, alueelliset keskustelut) toteuttamisesta kes-kustellaan yhteistyötahojen kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa mielellään vastaan näke-myksiä uusiin yhteistyömalleihin liittyen. Liikennejärjestelmäfoorumi ja alueelliset keskustelut on tarkoitus järjestää ensimmäisen kerran vuonna 2022. Liikennejärjestelmäfoorumi järjestettäisiin keväällä ja alueelliset keskustelut syksyllä, jolloin on käytettävissä seuraava yhteenveto suunnitel-man toimenpiteiden etenemisestä.

Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät myös alkuvuodesta 2022 käytävät aluekehittämiskes-kustelut maakuntien liittojen ja valtion välillä. Liikennejärjestelmäanalyysin tietopohjaa hyödynne-tään valmistauduttaessa näihin keskusteluihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistautuu jo seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman laatimiseen. Tietopohjan kehittämisen lisäksi pohditaan suunnitelman valmistelupro-sessia ja sen yhtymäkohtia muuhun liikennejärjestelmätyöhön ja valtioneuvoston muuhun toimin-taan. Osana prosessin kehittämistä pohditaan myös yhtymäkohtia MAL-sopimusten valmisteluun ja arvioidaan tarve vuosittaisille keskusteluille kaupunkiseutujen kanssa.