

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 - yhteenveto toimenpiteiden etenemisestä

Tiivistelmä

Liikenne 12 –suunnitelma vuosille 2021–2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. 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 toista kertaa.

Liikenne 12 –suunnitelman mukainen toiminta, kuten mm. liikennejärjestelmäanalyysin tuottaman tietopohjan hyödyntäminen päätöksenteon tukena, on vakiintunut kuluneen vuoden aikana. Myös yleistä tietoisuutta suunnitelmasta on saatu lisättyä ja sen tavoitteet ohjaavat toimintaa pitkälti koko hallinnonalalla. 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. Kuluneen vuoden aikana on viety eteenpäin myös vaikutusten arvioinnin yhtenäisiä käytäntöjä valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmätyössä ja aloitettu suunnitelman mukaisten uusien vuorovaikutusfoorumien järjestäminen liikennejärjestelmäfoorumissa toukokuussa 2022.

Keskeinen haaste Liikenne 12 –suunnitelman toimeenpanossa on voimakkaasti muuttunut maailmantilanne ja kohonneet kustannukset. Myöskään kesällä 2022 päätetty julkisen talouden suunnitelma ja vuoden 2023 talousarvioehdotus eivät sisällä suunnitelman mukaisia määrärahoja suunnitelman täysimääräiseen toimeenpanoon.

Toimenpiteet, jotka eivät edellytä rahoitusta, etenevät suunnitelman mukaisesti. Toimeenpano on myös saatu pääosin kytkettyä osaksi hallinnonalan toimijoiden perusprosesseja, jolloin resurssointi toimenpiteiden toteuttamiseksi on saatu tehokkaaksi.

Samalla kun Liikenne 12 –suunnitelmaa vuosille 2021-2032 toteutetaan, on aloitettu valmistautuminen seuraavan suunnitelman laadintaan. Seuraavan suunnitelman valmisteluprosessia käsiteltiin liikennejärjestelmäfoorumissa. Meneillään on myös useita selvityksiä, jotka tuottavat tietoa seuraavan suunnitelman laadintaan.

1. Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa vuosittain Liikenne 12 -suunnitelman 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. Kuntien toimenpiteiden etenemisestä on tarkoitus kuulla alueiden edustajia syksyllä 2022

järjestettävissä suuralueittaisissa keskusteluissa. Suunnitelman toimeenpanossa tehdään laajaa yhteistyötä sidosryhmien kanssa. Suunnitelman tavoitteiden toteutumista seurataan osana Liikenne- ja viestintäviraston [liikennejärjestelmäanalyysiä](#).

Toimenpiteiden seurannan tavoitteena on varmistaa niiden eteneminen, jotta myös suunnitelman strategiset tavoitteet voidaan saavuttaa. Toimenpiteiden avulla Liikenne 12 –suunnitelman toteutukseen on pyritty sitouttamaan laaja joukko liikennealan toimijoita niin ministeriön eri osastoilta, virastoista kuin kunnista ja kaupungeistakin. Liikennejärjestelmä kehittämiseen tarvitaan monipuolinen keinovalikoima, josta nämä toimenpiteet ja niiden muodostamat kokonaisuudet ovat osoituksena.

Vaikka toimeenpano on kokonaisuudessaan lähtenyt käyntiin hyvin, on alkuvuosien haasteeksi osoittautunut toimintaympäristön muutosten lisäksi rahoituksen puute. Vaje erityisesti tuleville vuosille näkyy rahoitusta edellyttävien toimenpiteiden toteutumisessa: ne toteutuvat vain osittain tai niitä ei pystytä aloittamaan ollenkaan. Vaikka perusväylänpidon rahoitusraami on seurannut Liikenne 12 -suunnitelmaa toistaiseksi hyvin, on merkittävää pudotusta näköpiirissä tulevina vuosina. Tämä ei vaikuta pelkästään korjausvelan kasvuun vaan myös muita toimia, joita voisi toteuttaa perusväylänpidossa, kuten esim. pilottihankkeita, jäivät toteutumatta. Toimenpiteet, jotka eivät edellytä rahoitusta, etenevät.

Merkittävän osana kansallista suunnitelmaa on myös kansainvälinen vaikuttaminen. 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.

Yhteenvetoraportti on koottu liikenne- ja viestintäministeriössä syyskuussa 2022. Valtion väyläverkon, muun väyläverkon, kumppanuuksien, EU-vaikuttamisen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämisen osalta yhteyshenkilöt ovat erityisasiantuntija Maria Torttila, liikenneneuvos Hanna Perälä ja liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi verkko-osastolta, vaikutustenarvioinnin ja hankkeiden erityisasiantuntija Mikko Jääskeläinen konserniohjausosastolta, liikenteen palveluiden ja matkaketjujen osalta Tiia Orjasniemi palvelu-osastolta, tiedon, digitalisaation ja automaation osalta erityisasiantuntija Atte Riihelä tieto-osastolta ja talousasioiden osalta neuvotteleva virkamies Jyrki Tanskanen konserniohjausosastolta.

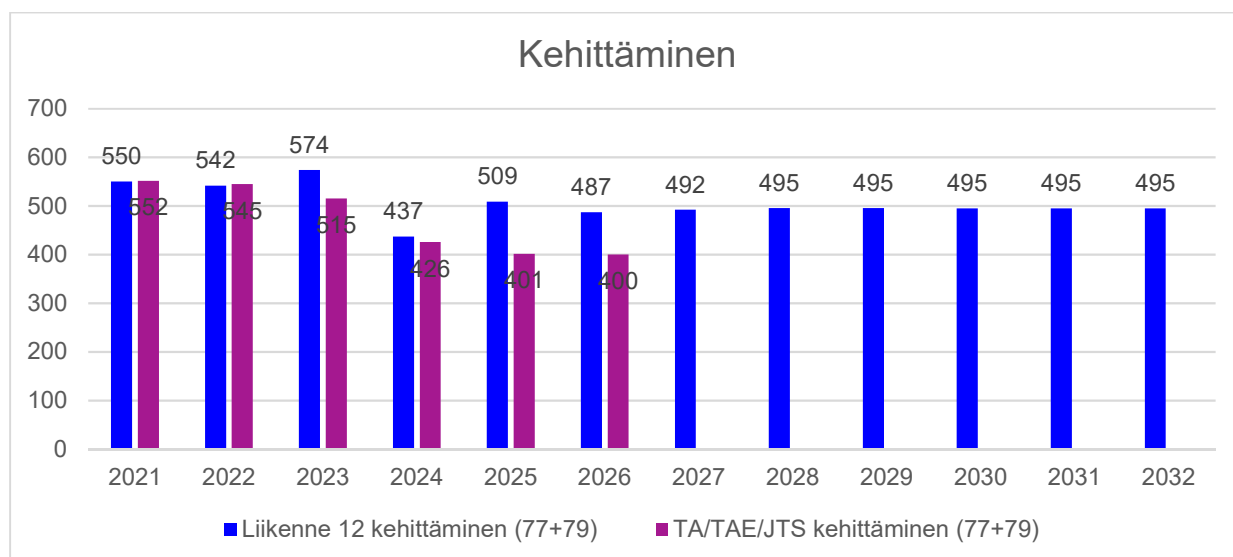
2. Suunnitelman rahoitus

Liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistettava valtion rahoitus vaikuttaa keskeisesti Liikenne 12 -suunnitelman toteutumiseen. Liikenne 12 -suunnitelma sisältää valtion rahoitusohjelman 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.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyrki vaikuttamaan keväällä 2022 valmisteltuun vuosia 2023-2026 koskevaan julkisen talouden suunnitelmaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Kehittämismomentille esitettiin rahoitusvarausta mm. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisille hankkeille, ja pilottihankkeille rahoitusta esitettiin sekä kehittämis- että perusväylänpidon momenteille. Vuonna

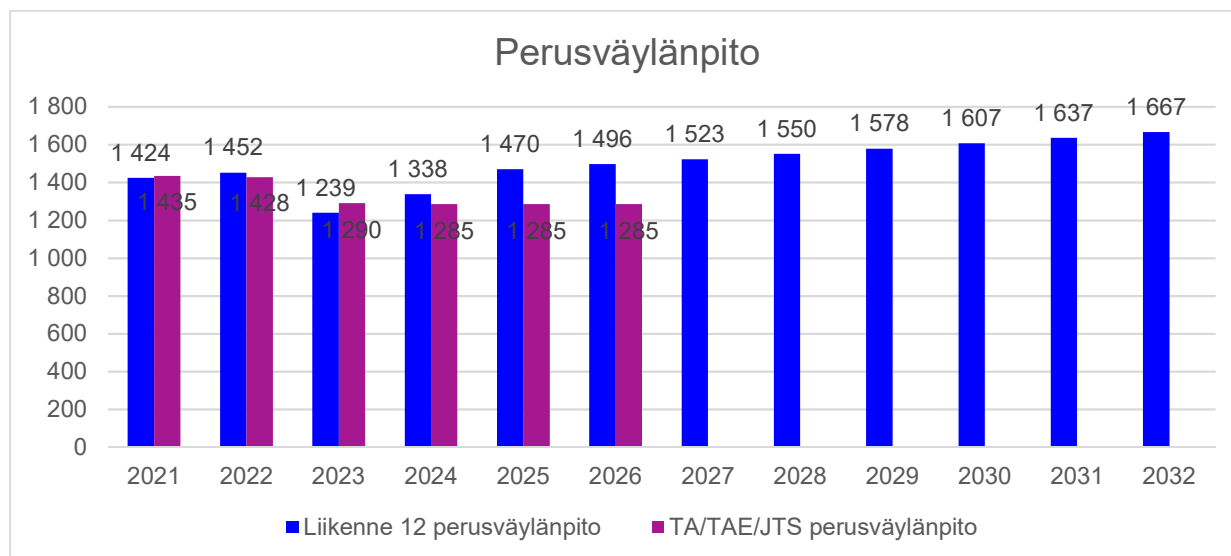
2021 tehty 110 milj. euron pysyvä säästöpäätös jäi kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ja se osoitettiin väyläverkon kehittämismomentille. Vuosittaiset talousarvioehdotukset laaditaan pääsääntöisesti julkisen talouden suunnitelman asettaman kehyksen puitteissa.

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. Syyskuun 2022 talousarvioehdotuksen ja julkisen talouden suunnitelman (2023-2026) mukaan keskimääräinen kehittämishankkeisiin osoitettava summa on noin 470 milj. euroa vuosittain (RRF-tuki huomioiden). Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehyksen mukaiset panostukset väyläverkon kehittämiseen ovat noin 500 milj. euroa vuodessa. Väyläverkon kehittämisen rahoitus on nykyisten päätösten valossa pienempi kuin Liikenne 12 -suunnitelman mukainen rahoitustaso. Tällä on merkittävä vaikutus tavoitteisiin mm. saavutettavuuden osalta.



Kuva 1. Kehittämisen ja elinkaarihankkeiden momenttien talousarviopäätökset (19.9.2022 mennessä, sis. HE TAE2023) ja JTS 2023-2026 verrattuna Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehykseen.

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 (2023-2026) mukaan vuoden 2025 kehys perusväylänpidolle on noin 1,3 mrd euroa eli se on suunnitelman rahoitustasoa pienempi. Lisäksi voimakas inflaatio ja muu kustannusten nousu vaikuttavat perusväylänpitoon merkittävästi ostovoimaa pienentäen.



Kuva 2. Perusväylänpidon rahoituksen talousarviopäätökset (19.9.2022 mennessä, sis. HE TAE2023) ja JTS 2023-2026 verrattuna Liikenne 12 –suunnitelman rahoituskehykseen.

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). Ensimmäiset seurantatiedot rahoituksen kohdistumisesta vuoden 2021 osalta saatiin keväällä 2022. Eri väylämuotojen osuudet olivat: maantiet 58 %, rautatiet 34,3 % ja vesiväylät 7,7 %. On kuitenkin huomioitava, että rahoituksesta suuri osa oli kohdennettu aiemmin käynnistettyihin toimiin jo ennen Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen linjauksia.

Avustusten (mm. yksityistiet, kävely ja pyöräily sekä kuntien raideliikennehankkeet) määrärahojen 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. Avustuksiin käytettiin kuitenkin vuoden 2022 aikana suunnitelmaa enemmän johtuen mm. koronapandemian seurauksista.

Myös julkisen henkilöliikenteen ostoihin on osoitettu vuodelle 2022 niin ikään koronatukina lähes 100 miljoonaa euroa suunnitelmaa enemmän (yhteensä 200,7 miljoonaa euroa).

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 noudattivat suunnitelmassa määriteltyjä rahoitustasoja. Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2023-2026 ei kuitenkaan 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 kahdesti (uusin julkaistiin kesäkuussa 2022 vuosille 2023-2030). 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 jatkossa vuosittain.

Valtion väyläverkon suunnittelukohteita ohjaava suunnitteluohjelma päivitetään vuosittain loppuvuodesta. Vuoden 2022 suunnitteluohjelma koskee vuosia 2023-2026.

Nykyisen junien kulunvalvontajärjestelmän korvaavan monivuotisen Digirata-hankkeen kehitys- ja verifiointivaihe on käynnissä. Vuoden 2022 aikana on saatu käyttöön Suomen ensimmäinen ERTMS-laboratorio. Testaaminen ja määrittelydokumentaation verifiointi ovat käynnissä laboratoriossa. Testiradan rakentaminen on käynnissä ja aikataulun mukaan ensimmäiset testiajot radalla päästään ajamaan loppuvuodesta 2023. Ensimmäisen kaupallisen rataosan hankinnan valmistelu alkanut ja suunnittelu on käynnissä. Tavoitteena on saada ensimmäinen kaupallinen rataosa puhtaasti ERTMS:llä operoitavan käyttöön 2026-2027 vaihteessa. Kaluston omistavia yrityksiä sekä kuntia on informoitu kaluston varustelusta ja siihen liittyvästä aikataulusta. Omistajien kanssa käydään tiivistä vuoropuhelua aikataulujen yhteensovittamiseksi. Odotettavissa on, että varustelun aikataulutus, vuositason investointitarpeet ja alustava rahoitus on suunniteltu vuoden 2022 loppuun mennessä. Digirata-hankkeelle on myönnetty 85 milj. €:n rahoitus EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF). Hankkeen ja kaluston omistajien mahdollisuuksia hyödyntää CEF-rahoitusta selvitetään.

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 väylämuotoikohdainen 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 (mm. bitumi) nousun suhteen. Ilman lisärahoitusta tie- ja rataverkon korjausvelka kasvaa. Vuoden 2022 lopussa koko väyläverkon korjausvelan ennustetaan olevan 3,0 mrd. euroa, josta tieverkolle kohdistuu hieman yli 1,6 mrd. euroa ja rataverkolle hieman yli 1,3 mrd. euroa.

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. Suomen ja Ruotsin yhteinen jäänmurtajasuunnitelma on valmistunut ja Ruotsi etenee 1-2 murtajan hankintaan syksyn 2022 aikana.

Liityntäpysäköintiin liittyvää valtion rahoitusta on selvitetty ja pyritään kehittämään. Vuonna 2022 on kehitetty asemien liityntäpysäköinnin tarvearviointi- ja priorisointimenetelmiä. Lisäksi on kartoitettu asemien liityntäpysäköintiä nykytilaa kuntiin suunnatulla kyselyllä. 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 tai yhteishankkeina kuntien kanssa. Suuri osa valtion liityntäpysäköintirahoituksesta tapahtuu perusväylänpidon kautta. Valtionavustuksin tapahtuva Liikenne- ja viestintäviraston rahoitus kanavoituu nykyisin kävelyn ja pyöräilyn infrainvestointihaun kautta.

Raskaan liikenteen taukopaikat ja HCT-kuljetukset

Suunnitelman laatiminen valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä etenee Väyläviraston johdolla. Yhteistyöryhmän valmisteleva ehdotus kehittämissuunnitelmasta on tarkoitus antaa jatkokäsittelyyn syksyllä 2022.

Liikenne- ja viestintäviraston HCT-yhteistyöryhmässä on tarkasteltu pitkien yhdistelmien liikennesuoritteiden kehittymistä, infran kantavuuteen ja liikennöitävyyteen liittyviä pullonkauloja sekä yli 76-tonnisten ajoneuvoyhdistelmien reittimahdollisuuksia. Lisäksi vaikutetaan tulevaan mitta- ja massadirektiivin uudistukseen.

Sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli

Suunnitelman mukaan valtio vahvistaa, selkeyttää ja monipuolistaa sopimuksellista yhteistyötä kuntien ja yritysten kanssa infrahankkeiden rahoituksessa, ja osallistuu yhteisrahoitteisesti ja sopusaperusteisesti 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 valmistellaan kuvausta prosessista ja periaatteista liittyen sopimukselliseen yhteisrahoitteiseen toimintaan vuoden 2022 loppuun mennessä. Yhteisrahoitteiset hankkeet huomioidaan investointiohjelmassa.

Väylänpidon kehittäminen

Väylävirasto on suunnitelman mukaisesti jatkanut väylänpidon kehittämistä. Väyläomaisuuden hallintaa on kehitetty ja digitalisaatiota hyödynnetty mm. väylätiedon keruussa ja kunnan mittaamisessa sekä hallinnassa. Rataomaisuuden hallintaa on kehitetty hyödyntämällä esim. radantarkas-

tusvaunua ratojen kunnan mittaamisessa ja seurannassa. Väylävirasto kehittää väylänpidon hankintaa mm. infra-alan kanssa tehtävän yhteistyön, markkinaseurannan, markkinavuoropuhelun ja pilottihankkeiden avulla.

Väylävirasto on kehittänyt tietoa investointihankkeiden elinkaarenaikaisten kustannusten hallinnasta. Seuraavaksi elinkaarikustannuslaskentaa pilotoidaan valituilla omaisuuslajeilla (esimerkiksi sillat ja vaihteet). Hankearviointia on kehitetty laatimalla ohjeet mm. maanteiden parantamishankkeiden hankearviointiin. Perusradanpidon parantamis- ja peruskorjaushankkeiden hankearviointiohje on valmistunut loppuvuodesta 2021 ja ratapihahankkeiden hankearviointiohje julkaistaan syyskuussa 2022.

Ilmastonmuutoksen sopeutumisen nykytilan tarkastelu väylänpidossa on valmistunut, ja sen pohjalta tunnistettiin keskeisimmät riskit ja haavoittuvuudet sekä väyläverkon toimenpiteitä, joilla edistetään liikennejärjestelmän sopeutumista ilmastonmuutoksen suoriin ja välillisiin vaikutuksiin. Työ toimi pohjatietona mm. Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumis suunnitelman (KISS2030) laadinnassa, ja sitä jatketaan tunnistuen ja tarkentaen erityisesti väyläverkon pidemmän aikavälin sopeutumis suunnittelun kehittämistarpeita.

Väyliä koskeva lainsäädäntö

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

Maanteiden toiminnalliseen luokitukseen liittyvät lakimuutokset on valmisteltu ja niitä koskeva hallituksen esitys annetaan eduskunnalle marraskuussa 2022. Konkreettisten muutostarpeiden koostaminen sekä luokkien kriteerien tarkentaminen aloitetaan syksyllä 2022. Konkreettiset muutokset toteutetaan lakimuutosten voimaantulon, kriteerien täsmentämisen ja muutostarpeiden kokoaamisen jälkeen. Kaikki muutokset eivät välttämättä astu voimaan vuoden 2023 aikana. Maanteiden, katujen ja yksityisteiden rajapintoja koskeva tarkastelu sovitetaan yhteen muihin prosesseihin (esim. liikennejärjestelmäsuunnittelu ja seuraavan Liikenne 12 -suunnitelman valmistelu).

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 oli yksityistieavustuksiin 30 miljoonaa euroa, mikä on suunnitelman määrärahatasoa suurempi ja vuodelle 2023 on ehdotettu 23 miljoonaa euroa.

Yksityistieasetuksen uudistaminen on tarkoitus viimeistellä 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 (kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman mukainen ja Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehityksen tavoitetaso 30 milj. euroa/v.) alkavat suunnitelman mukaan vuonna 2025, mutta ne eivät sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Vuoden 2022 aikana on kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määräraha 33,8 milj. euroa, josta vuonna 2022 myönnettävää määrärahaa 7 milj. euroa ja loppu aiemmilta vuosilta siirtynyttä uudelleenbudjetoitua määrärahaa. Vuoden 2023 talousarvioesityksessä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on osoitettu 3,5 miljoonaa euroa.

Kunnat ovat jatkaneet kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämishojelmien laatimista ja kaupunkipyöräjärjestelmien suunnittelua.

Suurten raidehankkeiden hankeyhtiöt

Uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua varten on perustettu hankeyhtiöt Turun Tunnin Juna Oy ja Suomi-rata Oy joulukuussa 2020 ja Itärata Oy huhtikuussa 2022. Suunnitteluhankeyhtiöiden vastuulla on raideyhteyksien suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Suunnitteluhankeyhtiöt toteuttavat suunnittelua omistajilta saatavan pääomituksen sekä erikseen haettavan Verkkojen Eurooppa (CEF) -tuen turvin.

Turun Tunnin Juna Oy:n tehtävänä on Espoo-Salo oikoradan ja Salo-Turku kaksoisraiteen suunnittelu, joiden ratasuunnittelu jatkuu. Ratasuunnitelmien arvioitu valmistuminen on vuoden 2023 lopussa. Suomi-rata Oy:n tehtävänä on Lantoradan sekä Lantoradan ja Tampereen välisen nopean raideyhteyden suunnittelu. Suunnittelu on esiselvitysvaiheessa. Itärata Oy:n tehtävänä on Lantorata-Porvoo-Kouvola-välisen ratayhteyden suunnittelu. Vuonna 2022 yhtiö käynnistää toimintaansa.

Satamat ja lentoasemat

Satamien kehittämiseen sisältyy suunnitelmassa mm. CEF-rahoituksen hyödyntäminen. Kemin sataman kehittämishankkeelle myönnettiin vuonna 2022 CEF-tukea 26,12 miljoonaa euroa. Lisäksi komissio myönsi rahoitusta muiden toimijoiden hakemuksille. Satamien hankkeilla parannetaan sekä infrastruktuuria että tehdään tarvittavia ympäristöinvestointeja. Helsingin ja Tallinnan sataman Twinport V -hankkeelle myönnettiin 6,8 miljoonaa euroa, Kokkolan sataman Power-4-Future -hankkeelle 3 miljoonaa euroa, Porin sataman Quays2Solutions -hankkeelle 7,5 miljoonaa euroa sekä Rauman ja Ystadin sataman Baltic comp -hankkeelle 2,08 miljoonaa euroa.

Euroopan komissio valmistelee vaikutusarviota COVID-19-pandemian vaikutuksista lentoliikenne-markkinaan. Vaikutusarvion tulosten perusteella komissio arvioi tarvetta uudistaa mm. Suomen lentoasemaverkoston toimintaedellytyksiin vaikuttavaa lentoasemamaksudirektiiviä. 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 liikennejärjestelmäanalyysiä.

Valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille myönnetään vuosittain. Vuoden 2022 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. Ko. asemat eivät saaneet tukea vuonna 2022. 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 näkösaäolosuhteita huonommissa sääolosuhteissa tapahtuvan operoinnin suorituskykyä parantavan matalalentoverkoston perustamista. Matalalentoverkostoselvitys on valmistunut vuonna 2021 ja rahoitusvaihtoehtojen selvittämistä jatkettu.

Varautuminen perustamaan Suomen ilmatilaan miehittämättömän ilmailun palveluita sisältäviä uudenlaisia ilmatiloja (U-space) EU-sääntelyn jälkeen etenee. Tarkoituksena on, että alkuvuodesta 2023 tulee voimaan kansallinen EU-sääntelyä toimeenpaneva sääntely.

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 työssäkäyntiyhteisöjen kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille ja solmupisteille on aloitettu. Määrittelyn pohjaksi Liikenne- ja viestintävirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö ovat teet-

täneet selvityksen, jossa hahmotellaan palvelutasomäärittelyn kriteerit maakuntakeskusten väliin liikenteeseen sekä henkilöliikenteen tärkeimpiin solmupisteisiin. Kriteerejä on muokattu Liikenne- ja viestintäviraston tekemän nykytilan arvion tulosten pohjalta. Palvelutasoehdotusta on käsitelty sidosryhmien kanssa neljässä työpajassa keväällä 2022. Työpajojen tulosten perusteella viimeistelty palvelutasomäärittelytyön raportti julkaistaan syksyllä 2022.

Palvelutasomäärittelyä tukee myös Liikenne- ja viestintäviraston liikennejärjestelmäanalyysi sekä uusi määräys, jolla edellytetään esimerkiksi taksirytykset toimittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle aiempaa tarkempia tietoja.

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. Vuoden 2022 ensimmäisessä lisätalousarviossa eduskunta hyväksyi 17 miljoonan euron lisämäärärahan lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen kustannusten kattamiseen. Siltaratkaisuna normaalitilanteeseen palaamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto asetti julkisen palveluvelvoitteen ja käynnisti tarjouskilpailun reittilentoliikenteen hankkimiseksi valtion tukemana viiden maakuntalentoaseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välille ajalle 31.10.2022–30.7.2023. 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 2022 koronatukea myönnettiin yhteensä 78 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto seuraavat joukkoliikenteen elpymistä ja tuen tarvetta 2023–2024.

Joukkoliikennetuet ovat lähivuosina suunnitelman (yhteensä 102,8 M€) mukaiset lukuun ottamatta 2 miljoonan euron vähennystä ilmastoperusteiseen joukkoliikennetukeen vuoden 2023 talousarvioesityksessä. Suunnitelmassa esitettyä korotusta tukitasoihin ei ole sisällytetty julkisen talouden suunnitelmaan vuodelle 2025.

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

Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto selvittävät alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita sekä -mahdollisuuksia valtakunnallisesta näkökulmasta huomioiden seudulliset näkemykset. Väyläviraston selvitysten valmistuttua Liikenne- ja viestintävirasto on jatkanut liikenteen kysynnän ja liikennöintiedellytysten selvityksiä.

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. Virkamiestyöryhmän valmisteleva esiselvitys viedään lausuntokierrokselle vuonna 2022.

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 käynnistynyt, ja tätä varten on syksyllä 2021 perustettu työryhmä, joka muun muassa määrittelee tavoitetilan ja keskeisimmät ongelmakohdat sekä sovittaa työn yhteen kaukoliikenteen ja solmupisteiden palvelutasomäärittelyn kanssa. Matkaketjujen käytännön ongelmien havainnollistamiseksi on käynnistetty esteettömyyspilotti, joka valmistuu syyskuussa 2022. Esteettömyyden tavoitetilan määrittelyn yhteydessä tarkennetaan työnjako liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston ja Fintrafficin välillä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on syksyllä 2021 ehdottanut sosiaali- ja terveysministeriölle korkean tason poikkihallinnollisen työryhmän perustamista pohtimaan henkilökuljetusten yhdistelyä ja julkisesti tuettujen kyytien kehittämistä. Asiaa koskevia keskusteluja on käyty myös keväällä 2022. Työryhmän perustaminen ei kuitenkaan ole edennyt, koska siihen keskeisesti vaikuttavat monikanavarahoituksen purkamiseen ja soteen liittyvät ratkaisut eivät ole riittävän pitkällä. Soteministerityöryhmä päätti maaliskuussa 2022, että matkakorvausten rahoitusvastuu ja kelakorvattavien matkojen järjestämisvastuu siirretään hyvinvointialueille valtakunnallisesti yhdenmukaisesti vuonna 2025-2027 Kelan kilpailutuskauden päättyessä sote-valmistelun tilanteesta riippuen. Rahoitus- ja järjestämisvastuuta koskevat muutokset edellyttävät soteen liittyvien lakien ja rahoituskriteerien avaamista ja tämä työ jatkuu seuraavalla hallituskaudella. Eduskunta edellytti ns. taksiliikenteen korjaussarjan yhteydessä samankaltaisia huomioita julkisten kuljetusten yhdistelystä. Taksipalvelujen tilasta saadaan tarkempaa tilannekuvaa vuoden 2022 lopulla, minkä pohjalta on mahdollista arvioida 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 fossiiliton liikenteen tiekartan osaselvityksenä laaditun päästövähennyspotentiaalın tarkastelulla. Selvitys valmistui elokuussa 2021. Työ on jatkunut Liikenne- ja viestintäviraston johdolla vuonna 2022 ja siinä hyödynnetään edellä mainittua selvitystä. Jatkoselvityksen tavoitteena on selvittää millä edellytyksillä yhdistettyjen kuljetusten palvelut olisi mahdollista saada käyntiin. Jatkoselvityksen on tarkoitus valmistua joulukuussa 2022. Toimintaympäristön merkittävien muutosten vuoksi transitoliikenteen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten selvityksen laatimisen ajankohta voi siirtyä myöhemmäksi.

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 fossiiliton liikenteen tiekartan yhteydessä tehtyä selvitystä siitä, mikä on yhdistettyjen kuljetusten päästövähennyspotentiaali Suomessa. Sisävesikuljetuksiin liittyvä 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 sisällynyt 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 digitaaliseen kaksoseseen tähtäävää digitaalista mallia, 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.

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 käyttöön otettavan 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. Kehittämistyöhön 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 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.

Liikkuminen palveluna (Mobility as a Service, Maas)

Liikkumispalveluita koskevan tiedon saatavuuden osalta tilanne on parantunut ja tietopalvelua jatkokehitetään. 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 digitalisaatioforumin, 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 kestävä 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.

Lainsäädännölliset puitteet tiedon hyödyntämiselle

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

Virastojen ja Fintrafficin kanssa käytyjen keskustelujen perusteella on todettu, että akuutteja muutostarpeita voimassaolevassa sääntelyssä ei ole ekosysteemitoiminnan käynnistämiseksi havaittu. Mahdolliset pienemmät muutostarpeet sääntelyn yhtenäistämiseksi olisi toteutettavissa muissa substanssilakien muutosten yhteydessä.

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. Parhaillaan EU:ssa on käynnissä ITS-direktiivin päivitys. Direktiiviehdotuksessa komissio on ajantasaisaanut 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 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. 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 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 suosituksen käsittelyyn. Yksikön tehtävänä on torjua lisääntyviä vakavia kyberhäiriöitä. Lisäksi on vaikutettu erityisesti EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin käsittelyyn.

Ilmailun osalta kyberturvallisuus on jo monin paikoin integroitu ilmailun turvallisuusviranomaistyöhön. Raideliikenteen kyberturvallisuuden yhteistyöryhmän kokoontuminen on vakiinnutettu. Raideliikenteessä järjestettiin myös syksyllä 2022 ensimmäinen kyberturvallisuusuharjoitus, johon yhteistoimintaryhmän jäsenet osallistuivat aktiivisesti. Tieliikenteen kyberturvallisuusverkosto on kasvanut ja sen toimintatapa on vakiintunut. Molempia ryhmiä vetää Traficom.

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 pilot-tihankkeiden rahoitukseen, joka ei sisälly julkisen talouden suunnitelmaan. Eri liikennemuodoissa vaikutetaan kuitenkin aktiivisesti kansainvälisen sääntelykehikon uudistamiseen kehittyneen lii-kenteen automaation mahdollistamiseksi. Kansallisesti edistämistyötä on tehty sekä mahdollista-van 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 esi-tysluonnos ilmailulain muuttamisesta annettu. Lisäksi verkoston toimijoita osallistettu sidosryhmä-tilaisuudessa.

Liikenne 12 -suunnitelman toimenpiteenä on laatia arvio tavoiteltavasta tieliikenteen automaation tasosta väyläverkon (myös katuverkko) osilla sekä näkemys arvion mukaisista automaatiota edis-tävistä toimenpiteistä ja erityisesti mahdollisista ongelmakohtista. Arvio tehdään yhteistyössä kuntien kanssa. Toimenpiteeseen liittyvä Automoto-hanke on päättynyt. Tieliikenteen automaa-tion toteutussuunnitelma laatiminen maantieverkon osalta on käynnistymässä.

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. Tois-taiseksi 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 toi-menpiteet etenevät suunnitelman mukaisesti.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset

Valtio on solminut kaikkien 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 on alkamassa MAL-sopimusten valtakunnallinen seuranta, jolla saadaan tietoa sopimusten vaikuttavuudesta. Valta-kunnallisesta seurannasta vastaavat ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sekä Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto.

Kesäkuussa 2022 valmistui ympäristöministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön tilaama MAL-sopimusmenettelyn arviointi- ja kehittämisselvitys. Selvityksessä esitetään 22 suositusta menette-lyn kehittämiseksi, jotka liittyvät myös Liikenne 12 –suunnitelmassa esille nostettuun tarpeeseen kehittää MAL-sopimusten ja Liikenne 12 –suunnitelman laadintaprosesseja niin, että ne tukevat aikaisempaa paremmin toisiaan. Selvityksen suositukset liittyvät mm. MAL-sopimusvalmistelun aikataulutuksen parantamiseen, valtion yhteistyövalmiuksien parantamiseen, budjetointiin sekä rahoituksen periaatteista sopimiseen. Selvityksen mukaan MAL-sopimusmenettelyä ei ole tarpeen laajentaa nykyisestä, mikä on linjassa Liikenne 12 –suunnitelman kanssa.

Liikenteen osalta MAL-prosessin ja sopimusten sisällön kehittämisen lähtökohtana on Liikenne 12 -suunnitelma. Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto laativat näkemyksen kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisesta infrastruktuurin ja palveluiden kehittämisestä ennen MAL-sopimusten päivittämistä. Työ alkaa syksyllä 2022.

MAL-sopimusten seuranta ja kehittäminen jatkuvat yhteistyössä ympäristöministeriön ja muiden osapuolten kanssa. Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämää liikennejärjestelmäanalyysiä sekä sopimusten valtakunnallista seurantaa hyödynnetään tietopohjana sopimuksia päivitettäessä.

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 rahoituskehiksessä varattu yhteensä noin 661 miljoonaa euroa vuodesta 2024 alkaen. Koska julkisen talouden suunnitelman rahoitustaso on Liikenne 12 –suunnitelman rahoituskehystä pienempi, on riskinä, ettei yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ole mahdollista varata suunnitelmassa suunniteltua summaa.

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.

TEN-T-suuntaviiva-asetuksen valmistelussa on huomioitu Liikenne12 -suunnitelman linjaukset. 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.

Myös Verkkojen Eurooppa -välineen nykyistä rahoituskautta koskevissa valmisteluissa Suomi on vaikuttanut suunnitelman linjausten mukaisesti. Uuden CEF-rahoituskauden ensimmäinen hakukierros päättyi tammikuussa 2022 ja Suomen rahoitussuunnitelma oli hyvä. Mahdolliset CEF-rahoituskohteet väyläverkon kehittämiseksi on huomioitu väyläverkon investointiohjelmissa. Tällä hetkellä valmistaudutaan toiseen CEF-hakukierrokseen väyläverkon investointiohjelman pohjalta.

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 valmisteltu liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026 julkaistiin maaliskuussa 2022. Sen tarkoituksena on ohjata kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuustyötä seuraavien vuosien aikana. Uudessa liikenneturvallisuusstrategiassa on nyt ensimmäistä kertaa mukana kaikki liikennemuodot: tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmailu. Strategiaa ohjaa nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Hallinnonalan virastot ovat määrittäneet Ilmatieteen laitoksen johdolla ja yhteistyössä Fintrafficin kanssa yhteisen tavoitetilan ja kehittäneet yhteisen toimintamallin, jolla parannetaan liikenteen olosuhdetietojen hankintaa, jalostamista ja käyttöä siten, että se on kustannustehokas, edistää liikenneturvallisuutta ja säämallintamista sekä tehostaa kunnossapitoa.

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 keskusteltu toimijoiden kanssa vuosien 2021-2022 aikana. Junakuuluvuuden parantamista koskevaa tiekarttaa viimeistellään.

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 2022 hauissa.

Liikenne- ja viestintävirastolle on asetettu vuodelle 2022 liikennejärjestelmän häiriöttömyyteen liittyviä liikennejärjestelmän päivitysprosessiin, laadunvalvonnan toimintamalleihin ja liikenteen palvelutarjonnan kokonaiskuvan laadintaa koskevia tavoitteita. Muilta osin tavoitetasot tulevat toteutumaan, mutta liikenteenpalvelutarjonnan kokonaiskuvan laatimiseen liittyy resurssiriski.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä edistetään fossiilittoman liikenteen tiekartan toteuttamiseksi. YM:n hallinnonalalle kuuluva yksityisen latausinfrastruktuurin tukiohjelma laajeni vuonna 2022 koskemaan myös työpaikkalatausta. TEM:n hallinnonalalle kuuluva liikenteen infrastruktuurin tukiohjelma uudistettiin maaliskuussa 2022. Tukea voi saada sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön julkisille infrastruktuurihankkeille eli tukiohjelma laajeni koskemaan myös uusiutuvan vedyn hankkeita. CEF-rahoituksen hyödyntämistä julkiselle jakeluinfrastruktuurille on edistetty.

Elokuussa 2021 voimaan tulleella ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetulla lailla edistetään puhtaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja.

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. Vuonna 2021 julkaistujen tilannekuvien sisältöjä on kehitetty ja tietoja päivitetty. Lisäksi analyysissä julkaistaan vuoden 2022 aikana kolme uutta tilannekuvaa: liikenneturvallisuuden, liikenteen ympäristövaikutusten ja liikenteen automaation tilannekuvat. Toimintaympäristön analysointityö on käynnistetty. Kesäkuussa 2022 päivitettiin liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan maailmanpoliittisen tilanteen vaikutuksia. Lisäpäivityksiä tehdään vuoden loppuun mennessä. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita koskeviin mittareihin tehdään päivitys syksyn 2022 aikana.

Myös valtakunnallisen liikenne-ennustemallin kehitystyö etenee Liikenne- ja viestintävirastossa. Henkilöliikenteen tarjontamallien ensimmäinen versio valmistuu vuoden 2022 aikana ja tavaraliikenteen mallijärjestelmästä laaditaan tarkentava suunnitelma. Tavaraliikenteen verkkokuvaus valmistuu osana henkilöliikennemallien toteutusta.

Lentoliikenteen kehitysnäkymiä ja vaikutuksia alueelliseen saavutettavuuteen tullaan arvioimaan myös osana liikennejärjestelmäanalyysiä. Liikenne- ja viestintäviraston on tehnyt selvityksen, jossa on kartoitettu sähköisen lentämisen edellytykset, mahdollisuudet sekä kehitysnäkymät Suomessa vuoteen 2040. Työssä käsiteltiin sähköisen lentämisen kalustoa, teknologiaa, infrastruktuuria, regulaatiota, markkinoita sekä sovellusmahdollisuuksia osana Suomen liikennejärjestelmää.

Valtio kehittää osaltaan liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusten arvioinnin menetelmiä. Väyläviraston kehittämä PRIO-työkalu on käytössä investiointiohjelman laadinnan ja vaikutusten arvioinnin tukena. Myös suunnitteluohjelman vaikutusten arvioinnin kehittäminen sekä päästötietokannan pilotointityö (rakentamisen aikaisten päästöjen laskentaa varten) on käynnissä Väyläviraston toimesta.

Liikenne- ja viestintäviraston laatima alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnin ohje valmistuu vuoden 2022. Liikenne- ja viestintävirastossa on myös käynnistetty työ kaupunkiseutujen raidehankkeiden hankearvioinnin kehittämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriöön on perustettu vaikutustenarvointi- ja kehitysyksikkö. Käynnissä ja käynnistymässä on tutkimus- ja selvityshankkeita. Näitä ovat liikennehankkeiden maankäyttövaikutusten jälkiarvioinnit, Liikenne- ja viestintäviraston vetämä kasautumisvaikutusten jatkoselvitys sekä tutkimushanke työmarkkinavaikutuksista kaupunkitason mallinnustyönä. Selvityksillä tuetaan vaikutusten arvioinnin kehittämistä.

Yhteistyö

Yhteistyötä valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmätyössä on jatkettu olemassa olevilla foorumeilla. Virastojen tehtäviä koskevan lainsäädännön muutostarpeiden arviointi liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta tulee ajankohtaiseksi vasta myöhempinä vuosina.

Toukokuussa 2022 järjestettiin ensimmäinen liikennejärjestelmäfoorumi. Foorumi kokosi Säätytalolle Helsinkiin ja etäyhteyksien päähän laajan osallistujajoukon. Foorumissa käsiteltiin liikennejärjestelmän tulevaisuutta ja suunnitelman toimeenpano sekä luotiin katsaus seuraavan suunnitelman laadintaan. Ennen liikennejärjestelmäfoorumia liikenne- ja viestintäministeriö kokosi yhteen kokemuksia Liikenne 12 –suunnitelman valmistelusta ja odotuksia seuraavan suunnitelman laadintaan kyselyn avulla. Kyselyn tulokset käytiin läpi foorumissa ja niitä hyödynnetään seuraavan suunnitelman laadintaprosessia valmisteltaessa.

Alueelliset keskustelut Pohjois-, Itä-, Etelä- ja Länsi-Suomen liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa järjestetään marraskuussa 2022. Maakuntien liittoja pyydetään kokoamaan osallistajat tilaisuuksiin. Tarkoituksena on keskustella erityisesti suunnitelman toimeenpanosta alueella, väyläverkon suunnittelujärjestelmän kehittämistarpeista sekä seuraavan Liikenne 12 –suunnitelman ja liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsauksen aihepiireistä. Suuralueittaisten tilaisuuksien lisäksi järjestetään vastaava keskustelutilaisuus MAL-kaupunkiseuduille.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistautuu jo seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen. Tietopohjan kehittämisen lisäksi pohditaan suunnitelman valmisteluprosessia ja sen yhtymäkohtia muuhun liikennejärjestelmätyöhön ja valtioneuvoston muuhun toimintaan.