



Toiminta- ja taloussuunnitelma 2010–2013



Merenkululaitos

SISÄLTÖ

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | YHTEENVETO..... | 3 |
| 2 | TOIMINTAYMPÄRISTÖN KEHITYS..... | 4 |
| 2.1 | MERILIIKENNE KASVAA NOPEASTI JA ALUSKALUSTO UUDISTUU | 4 |
| 2.2 | KULJETUSJÄRJESTELMÄT KEHITTYVÄT | 5 |
| 2.3 | TEKNOLOGIA KEHITTYY NOPEASTI | 6 |
| 2.4 | KANSAINVÄLISEN YHTEISTYÖN MERKITYS KASVAA..... | 6 |
| 2.5 | ILMASTONMUUTOKSEN VAIKUTUKSIIN ON SOPEUDUTTAVA | 8 |
| 2.6 | ASIAKKAIDEN TARPEET LINJAAVAT TOIMINTAA | 8 |
| 3 | MERENKULKULAITOKSEN RAKENNEMUUTOS | 12 |
| 4 | STRATEGISET PÄÄMÄÄRÄT JA LIIKENNEPOLITIIKAN TOIMEENPANO..... | 15 |
| 4.1 | VALTIONEUVOSTON ASETTAMAT VAIKUTTAVUUSTAVOITTEET | 15 |
| 4.2 | MERENKULUN VIRANOMAISTOIMINNAN STRATEGISET PÄÄMÄÄRÄT..... | 15 |
| 4.3 | STRATEGISET RISKIT | 16 |
| 4.4 | MERENKULUN TURVALLISUUS..... | 17 |
| 4.5 | SUOMALAISEN ELINKEINOELÄMÄN KILPAILUKYKY | 23 |
| 4.6 | MERIIYMPÄRISTÖN SUOJELU JA ILMASTONMUUTOKSEN TORJUNTA..... | 30 |
| 4.7 | TUOTTAVUUDEN PARANTAMINEN JA TOIMINNAN TEHOSTAMINEN..... | 34 |
| 5 | TUTKIMUS JA KEHITTÄMISTOIMINTA..... | 36 |
| 6 | YHTEISKUNNAN ELINTÄRKEIDEN TOIMINTOJEN TURVAAMINEN | 36 |
| 7 | HENKISTEN VOIMAVAROJEN HALLINTA..... | 38 |
| 8 | RAHOITUS JA OMAISUUS..... | 39 |
| 8.1 | RAHOITUS | 39 |
| 8.2 | OMAISUUS | 40 |

1 Yhteenveto

Merenkululaitoksen toiminnan lähtökohtana on sujuva, turvallinen ja ympäristöystävällinen merenkulku, joka parhaalla mahdollisella tavalla palvelee koko asiakaskuntaa. Merenkululaitoksen strategisen- ja toiminnansuunnittelun painopisteet perustuvat hallitusohjelman ja *Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020* -selonteon linjauksiin ja toimenpiteisiin. Valtioneuvoston sekä liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksen ohella Merenkululaitos suunnittelee toimintaansa asiakastarpeen ja toimintaympäristön vaatimusten mukaisesti ja suuntaa konkreettiset toimenpiteensä väyläverkoston ja liikennepalveluiden palvelutasoa ylläpitäviin ja kehittäviin toimiin. Talous- ja toimintasuunnitelmassa on esitetty Merenkululaitoksessa laadittavien ohjelmataso suunnitelmien laitostasoinen näkemys, joka vastaa laitokselle esitettyihin tarpeisiin ja tavoitteisiin.

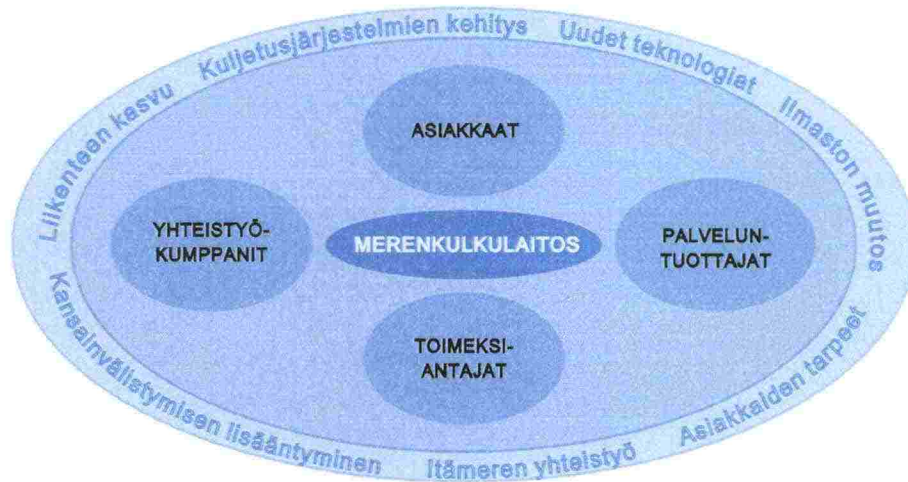
Yli kahdeksankymmentä prosenttia ulkomaan kuljetuksista tapahtuu meritse. Meriliikenteeseen vaikuttavilla toimilla on siten vahva merkitys suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja niihin haasteisiin, joita lisääntyvä meriliikenne asettaa meriturvallisuudelle, ympäristön- ja ilmastonsuojelulle. Merenkululaitos haluaa jatkossakin varmistaa väylästä ja liikennepalveluiden ylläpidon sekä asiakastarpeisiin perustuvan kehitystyön tavoitteena meriliikenteen sujuvuus ja taloudellisuus.

Merenkululaitoksen päämäärä on oman tehtäväkenttensä ja kansallisen sekä kansainvälisen yhteistyöverkostonsa kautta varmistaa ja parantaa Itämeren merenkulun turvallisuutta kasvavankin liikenteen olosuhteissa. Merenkulun turvallisuuden varmistaminen ennaltaehkäisemällä onnettomuuksia on myös paras ja kustannustehokkain keino vaikuttaa Itämeren ympäristökehitykseen. Merenkululaitos haluaa olla keskeisessä roolissa poikkihallinnollisessa yhteistyössä tavoitteen toteuttamiseksi.

Tutkimuksen ja palvelukehityksen edistäminen on nostettu keskeiseen asemaan hallitusohjelmassa. Merenkululaitos haluaa nähdä itsensä suomalaisen merenkulkukentän innovatiivisuuden edistäjän roolissa. T&K-toiminta on selkeästi eri toimijoiden yhteistyöalue, jossa Merenkululaitos näkee keskeiseksi panostaa yhteishankkeisiin ennen muuta merellisten turvallisuusviranomaisten sekä maamme eri liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa. Merenkululaitos uskoo, että näiden pitkäjänteisten panostusten ja toimenpiteiden kautta kyetään edistämään myös suomalaisen merenkuluelinkeinon toimintaedellytyksiä. Tavoitteiden saavuttamista uhkaavina riskitekijöinä Merenkululaitos näkee riittämättömät resurssit väylästä ja telematiikan välttämättömiin korvausinvestointeihin.

Hallitusohjelmassa edellytetään julkisen hallinnon toiminnan tuottavuuden tehostumista. Liikennehallinnon virastouudistus vastaa merkittäväällä tavalla tähän haasteeseen ja tavoitteena onkin koko liikennesektorin tuottavuuden ja toiminnan tehostaminen. Merenkululaitos näkee tämän toiminnan pitkäjänteisenä kehittämisen haasteena. Perustana tulee olla asiakaslähtöisyys ja kokonaisvaltaisen liikennepolitiikan harjoittaminen Suomessa tulevana vuosina. Niukkevat resurssit ja osaaminen saadaan hallinnonalan muutoksen kautta tehokkaampaan käyttöön ja vain tätä kautta voidaan niukat resurssit kohdentaa juuri niille alueille, joiden kautta syntyy paras yhteiskunnallinen vaikuttavuus. Muutokseen sisältyy aina myös riskejä ja uhkia, mutta nämä voidaan voittaa hyvällä suunnittelulla ja yhteistyöllä eri tahojen kesken.

2 Toimintaympäristön kehitys



Kuvio 1. Merenkululaitokset sidosryhmät ja toimintaympäristö

2.1 Meriliikenne kasvaa nopeasti ja aluskalusto uudistuu

Suomen ja ulkomaiden välisten merikuljetusten määrä ylitti 100 miljoonaa tonnia vuonna 2007. Kotimaan vesiliikenteen tavaramäärä oli 8,5 miljoonaa tonnia. Saimaan kanavan kautta kulki liikennettä 2,1 miljoonaa tonnia.

Meritse tapahtuvien ulkomaankuljetusten volyymi on kaksinkertaistunut viimeisen noin kahdenkymmenen vuoden aikana. Kasvu on ollut varsin tasaista, keskimäärin hieman yli 3 prosenttia vuodessa. Vuonna 2007 merikuljetusten määrä nousi uuteen ennätykseen 102,6 miljoonaan tonniin. Tuonti kasvoi 6,1 prosenttia ja vienti 0,1 prosenttia. Merikuljetusten ennustetaan kasvavan noin 150 miljoonaan tonniin vuonna 2030. Konttiliikenteessä kuljetettavan tavaran osuuden ennustetaan kasvavan siten, että konttiliikenteen määrä kasvaa nykyisestä noin kaksinkertaiseksi.

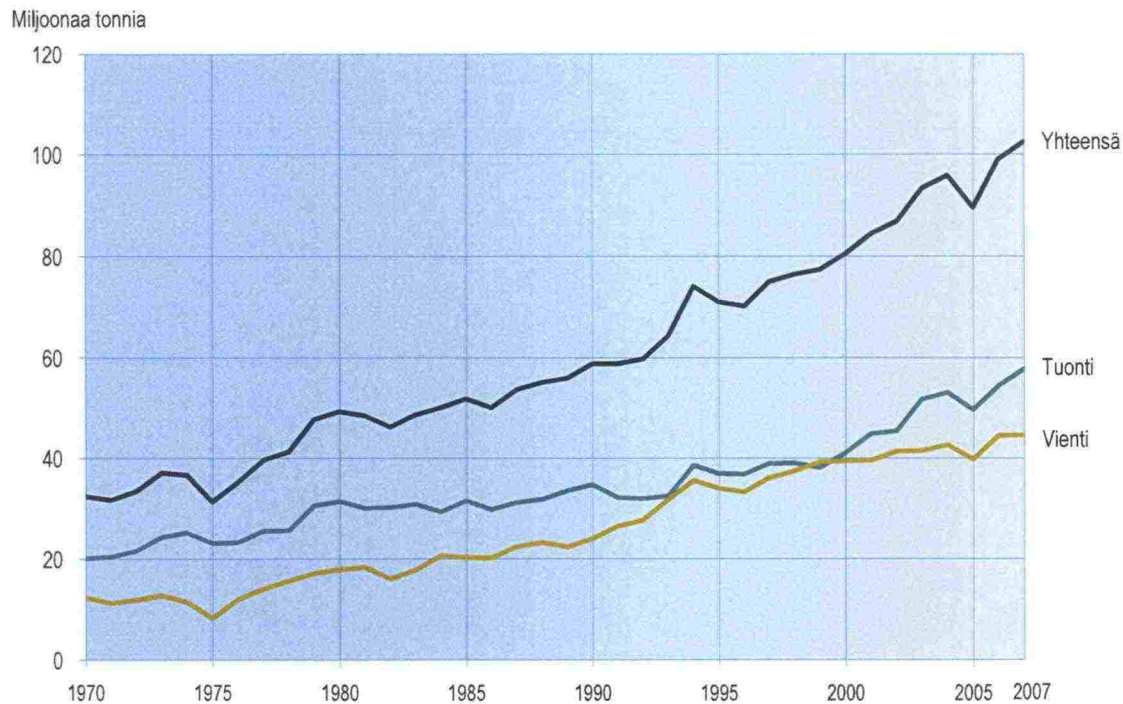
Satamien kuljetusmäärästä oli Venäjän kauttakulkuliikennettä 7,0 miljoonaa tonnia. Kauttakulkuliikenne Suomen satamien kautta on alle 10 prosenttia satamien liikenteestä, mutta se on keskittynyt muutamiin satamiin. Kauttakulkuliikenteessä voi tapahtua nopeitakin heilahteluja, jotka ovat merkittäviä tätä liikennettä palvelevien satamien kannalta.

Euroopan maiden välinen merenkulku ainoa liikennemuoto, joka kasvaa yhtä nopeasti kuin tiekuljetukset. Itämeri kuuluu maailman nopeimmin kasvaviin merikuljetusten alueisiin. Venäjän ja Viron Suomenlahden satamien liikenne on erityisesti öljynkuljetusten osalta kasvanut viime vuosina. Suomenlahden öljynkuljetusten ennustetaan kasvavan vuoden 2007 noin 140 miljoonasta tonnista noin 250 miljoonaan tonniin vuoteen 2015 mennessä.

Alusten nopeuden kasvu aiheuttaa lisävaatimuksia laitur-, väylä - ja rantarakenteille. Myös laivojen koko kasvaa. Propulsiotekniikan kehittyminen tekee mahdolliseksi rakentaa itsenäisesti jääolosuhteissa liikkumaan kykeneviä aluksia. Alusten koko ja konetehot kasvavat.

Suomalaisen tonniston osuus merikuljetuksista on viimeisen kymmenen vuoden aikana laskenut yli 40 prosentin osuudesta tasaiseen tahtiin - vuonna 2007 se oli enää 29 prosenttia. Suomen ulkomaanliikenteen kauppalaivastoon kuuluvien alusten keskimääräinen ikä bruttovetoisuuden mukaan laskien on kasvanut vuodesta 1992 lähtien, uudisrakennustilausten puuttuessa lähes kokonaan. Vuoden 2007 lopussa Suomen varsinaiseen kauppalaivastoon (pi-

tuus ≥ 15 m) kuului 635 alusta, joiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1,56 miljoonaa. Näistä säännöllistä ulkomaanliikennettä harjoitti 115 alusta. Vuonna 2007 suomalaisilla varustamoilla oli 58 ulkomaille rekisteröityä kauppaa-alusta, joiden bruttovetoisuus oli yhteensä 1,25 miljoonaa. Lisäksi varustamoilla oli 103 ulkomaista alusta pitkillä rahtaus sopimuksilla, bruttovetoisuudeltaan yhteensä 1,44 miljoonaa.



Taulukko 1. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1960–2007

Vaikutus toimintaan

- Alusten koon kasvu aiheuttaa syvennystarpeita joillakin väylillä
- Liikenteen kasvu parantaa väylämaksun kustannusvastaavuutta
- Liikenteen kasvu ja sen johdosta lisääntyvä onnettomuusriskien kasvu aiheuttavat lisävaatimuksia erikoisesti Suomenlahden alueen meriliikenteen ohjaukselle ja merikarttojen luotettavuudelle.
- Liikenteen kasvu lisää onnettomuusriskiä

2.2 Kuljetusjärjestelmät kehittyvät

Konttikuljetukset ovat nopeimmin kasvava merikuljetusten sektori. Itämerellä konttikuljetusten ennustetaan nelinkertaistuvan vuosina 2003 - 2020. Venäjän uusien satamien ja maan voimakkaan talouskasvun myötä Venäjän konttiliikenne kasvaa Itämerellä voimakkaimmin. Suomi on tällä hetkellä Itämeren merkittävin konttikuljetusmarkkina, jonka Venäjä tulee kuitenkin ohittamaan.

Konttiliikenteen keskeisiä trendejä ovat mm. aluskoon kasvu, Euroopan jälleenlaivaussatamien ruuhkautuminen ja kilpailun lisääntyminen Itämerellä. Konttiliikenteen aluskoko Suomessa tulee kasvamaan valtameriliikenteestä vapautuvan aluslajiston vuoksi. Aluskoon kasvu edistää ja toisaalta edellyttää konttiliikenteen keskittymistä muutama satamaan Suomessa.

Euroopan jälleenlaivaussatamien ruuhkautuminen siirtää kuljetuksia uusiin jälleenlaivaussatamiin. Kilpailu Itämeren ja erityisesti Venäjän konttikuljetuksista kiristyy. Itämeren eri konttisa-

tamiin ollaan tekemässä merkittäviä investointeja. Valtamerivarustamot ovat myös entistä vahvemmin mukana Itämeren syöttöliikennemarkkinoilla.

Polttoainekustannusten nousun vaikutuksia Itämeren konttikuljetuksiin on tässä vaiheessa vaikea ennakoida. Varustamoiden keinoja vastata kustannusten nousuun ovat mm. alusten nopeuden lasku, alusten koon nosto, uusien polttoainetehokkaiden alusten käyttöönotto sekä kuljetusten parempi suunnittelu. Polttoainekustannusten nousu voi myös parantaa merikonttikuljetusten kilpailukykyä muihin kuljetusmuotoihin nähden.

Vaikutus toimintaan

- Konttiliikenne lisää liikennettä satamissa, joihin se keskittyy
- Liikenteen määrä voi vaihdella satamissa, joihin on keskittynyt kauttakulkuliikennettä

2.3 Teknologia kehittyy nopeasti

Meriliikenteen ohjauspalvelu VTS kattaa Suomen koko rannikon ja Saimaan vesistön. Suomenlahden liikennettä valvotaan Suomen, Viron ja Venäjän yhteisellä GOFREP-valvontajärjestelmällä. Alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä AIS tuottaa ajantasaista tietoa alusten liikkeistä myös VTS-ohjausalueiden ulkopuolelta. VTS- ja AIS-järjestelmien tuottamaa laajaa tietoa aineistoa hyväksi käyttäen on käynnistymässä älykkäiden riski-indikaattorijärjestelmien kehitystyö tukemaan meriliikenteen ohjausjärjestelmiä.

Satelliittipaikannus on muuttanut navigoinnin luonnetta ratkaisevasti. Lähivuosina käyttöön tuleva Euroopan unionin ja Euroopan avaruusjärjestön yhteinen paikannussatelliittijärjestelmä GALILEO mahdollistaa monien uusien sovellusten kehittämisen. Merikarttojen ja muiden navigointitietojen tarkkuuden ja laadun on vastattava nykyaikaisen navigointitekniikan vaatimuksia. Elektronisia merikartta-aineistoja tarvitaan keskeisenä osana integroituja komentositajärjestelmiä.

Alusten satamaan saapumiseen ja lähtöön liittyvien viranomais- ja logistiikkatietojen hallitsemiseksi on Suomessa kehitetty PortNet-tietojärjestelmä, jonka uusi kehitysvaihe on tulossa käyttöön.

Uudet järjestelmät vaativat lähivuosina merkittävää kehittämispanosta. Liikenteen seuranta- ja ohjausjärjestelmät tulevat laajenemaan rannikoiden lisäksi myös kansainvälisille vesille.

Vaikutus toimintaan

- Merenkululaitoksen on panostettava merkittävästi omaan kehittämistoimintaansa, jotta uuden teknologian tarjoamia mahdollisuuksia voidaan hyödyntää
- Uudet navigoinnin apuvälineet asettavat vaatimuksia koulutukselle ja ihmisten ja laitteiden yhteistoiminnalle
- Uudet tekniset ratkaisut edellyttävät useissa tapauksissa viranomaisilta uudenlaista yhteistoimintaa kotimaassa ja uusia yhteistoimintamuotoja kansainvälisesti
- ECDIS/ENC – pakollisuus toteutuessaan velvoittaa julkaisemaan ENC:t kaikilta kansainvälisen liikenteen käyttäjiltä meri- ja sisävesialueilta vuoteen 2010 puoliväliin mennessä.

2.4 Kansainvälisen yhteistyön merkitys kasvaa

Merenkulku on maailmanlaajuista toimintaa ja sitä voidaan säädellä pääasiassa vain kansainvälisesti sopimalla. Lisääntyvä liikenne, tiukentuvat turvallisuus- ja ympäristöodotukset, kehittyvien talouksien vaikutus merenkulkuun ja alusteknologian kehitys luovat tarvetta uusiin ja pidemmälle meneviin sopimuksiin. Tärkeitä järjestöjä ovat muun muassa IMO, IALA, IHO ja HELCOM.

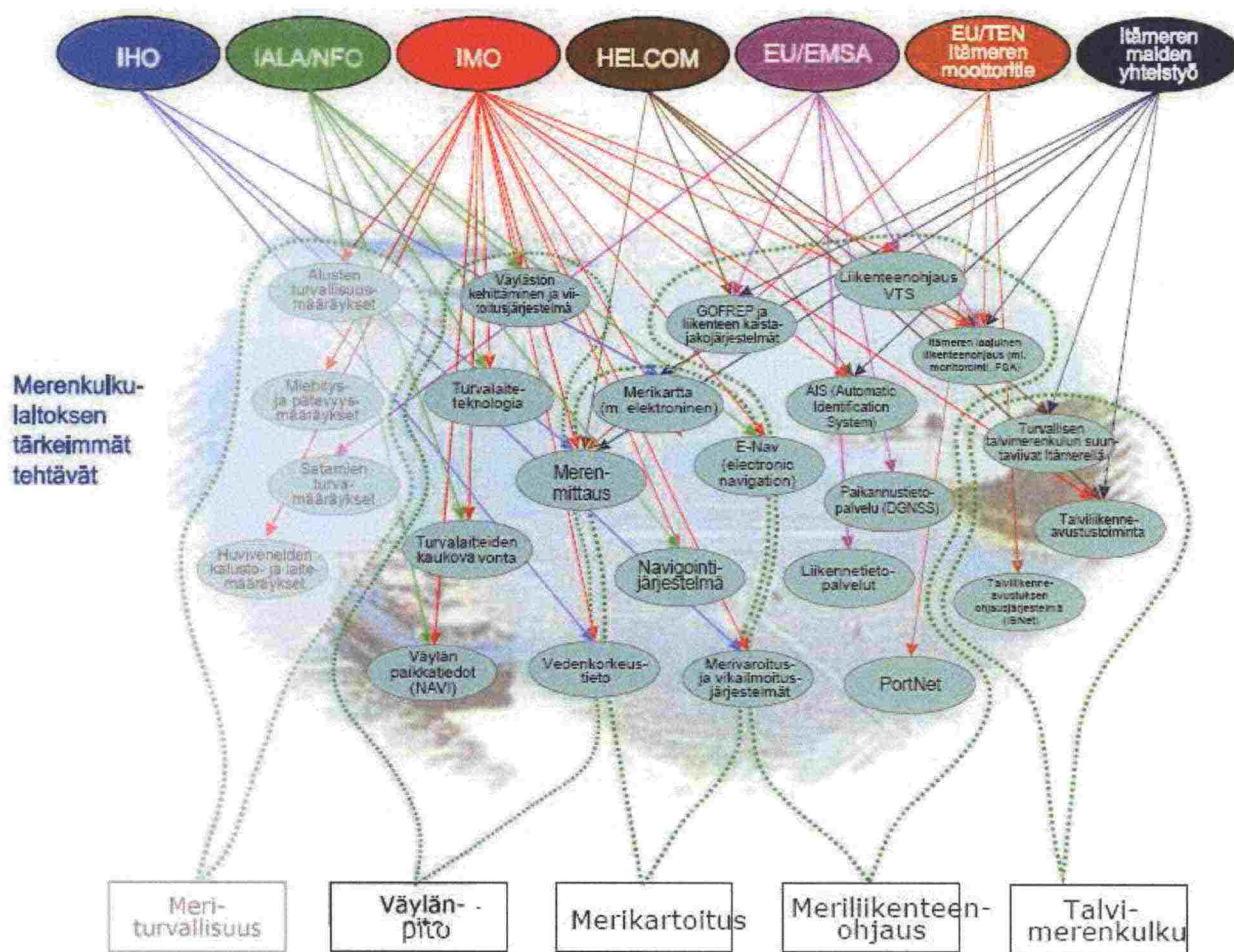
Meriliikenteen nopea kasvu Itämerellä ja meren ympäristöllisesti kriittinen tila ovat lisänneet alueen maiden yhteistyötarvetta merenkulkuun liittyvissä asioissa. Lähivuosina ovat esillä meriturvallisuusvirasto EMSA:n toiminnan laajentuminen, alusliikenteen valvonnan laajentaminen,

alusten päästöjen vähentäminen, Itämeren moottoritie -konseptin toteuttaminen, satamien turvallisuus, yhteisön meripolitiikan luominen jne. EU on myös lisännyt yhteistyön mahdollisuuksia muun muassa erilaisten kehittämisohjelmien muodossa.

EU:n komissio on käynnistänyt erityisen Itämeri-strategian laatimisen. Itämeren ympäristöhaasteiden ratkaiseminen on yksi strategian tärkeimmistä kohdista. Suomi on korostanut hyvin toimivan pohjoisen ulottuvuuden politiikan ja EU:n sisäisen Itämeri-strategian suhdetta. Se tarkoittaa Venäjän osallistumista laajempaan Itämeren piirissä tehtävään yhteistyöhön erityisesti ympäristö- ja meriturvallisuuskysymyksissä.

EU:n laajetessa tarvitaan vanhoilta jäsenmailta panostusta uusien jäsenmaiden hallinnollisten järjestelmien kehittämistä EU:n edellyttämälle tasolle. Merenkululaitos on osallistunut näihin twinning - hankkeisiin Virossa ja osallistuu parhaillaan Kroatiaassa.

Merenkulkusasioiden kansainvälisen sopimisen foorumit



* Organisointi nykyisen Merenkululaitoksen toimintoihin

Kuvio 2. Merenkululaitoksen kansainvälisen sopimisen foorumit

Vaikutus toimintaan

- Kansainvälisiin projekteihin osallistumiseen ja kansainvälisten yhteyksien ylläpitämiseen on panostettava entistä enemmän
- Suomen kannan muodostamiseen ja Suomen edun valvontaan erilaisissa kansainvälisissä hankkeissa on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota

- Kansainväliseen yhteistoimintaan panostamalla ja kansainvälisiä rahoitusmahdollisuuksia hyödyntämällä voidaan säästää laitoksen varoja kehittämishankkeissa
- Kansainvälisten projektien hallinta edellyttää erityistä osaamista

2.5 Ilmastonmuutoksen vaikutuksiin on sopeuduttava

Ilmastoennusteeseen pohjautuvassa jääsimuolinnissa Itämeren jäätalvet ovat pitkällä aikavälillä muuttumassa lauhkoiksi. Jäätalvien ankaruus vaihtelee laajasti mutta kuitenkin jäätä muodostuu joka talvi vähintään Perämerelle ja Suomenlahdelle. Ilmastonmuutokseen liittyy sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen, joten myös erittäin ankarat jäätalvet ovat yhä mahdollisia. Tuulisuuden vuoksi liikkuvat ja ahtautuvat jäät aiheuttavat lisääntyvää haittaa merenkululle myös leutoina jäätalvina.

Ilmakehän lämpenemisen vaikutuksesta muun muassa säänvaihtelut muuttuvat nopeammiksi ja rajummiksi. Ilmastonmuutos lisää tuulisuutta ja aiheuttaa epäsäännöllisiä ja nopeita muutoksia vedenkorkeuden vaihteluihin. Lisääntyvät sateet lisäävät vesistöjen virtaamia ja niiden vaihtelevuutta, mikä haittaa sisävesiliikennettä. Vedenpintojen korkeuden vaihteluiden lisääntyminen ja nopeutuminen edellyttää ennusteiden ja käyttäjille suunnatun tiedotuksen parantamista.

Vaikutus toimintaan

- Ilmastonmuutokseen liittyy sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen, joten myös erittäin ankarat jäätalvet ovat yhä mahdollisia
- Tuulisuuden vuoksi liikkuvat ja ahtautuvat jäät aiheuttavat lisääntyvää haittaa merenkululle myös leutoina jäätalvina.
- Säätilojen vaihtelu ja voimakkaat tuulet haittaavat vesiväylien rakentamista ja hoitoa ja lisäävät väylänhoidon tarvetta.
- Lisääntyvät sateet lisäävät vesistöjen virtaamia ja niiden vaihtelevuutta, mikä haittaa sisävesiliikennettä.
- Vedenpintojen korkeuden vaihteluiden lisääntyminen ja nopeutuminen edellyttää ennusteiden ja käyttäjille suunnatun tiedotuksen parantamista.
- Säätilojen vaihtelu ja voimakkaat tuulet rajaavat tehokasta merenmittauskautta nykyisestä.

2.6 Asiakkaiden tarpeet linjaavat toimintaa

Varustamotoiminta

Lisääntyvien öljynkuljetusten takia Itämerellä liikkuu yhä suurempia aluksia ja yhä useampi niistä on jäävahvisteinen. Valtamerivarustamot ovat ilmestyneet omilla kylmälastialuksillaan kilpailijoiksi Itämerellä. Kontti-, tankkeri-, kylmälasti- ja ropax-alusten osuus liikenteessä kasvaa, samoin aikatauluun sidotun liikenteen osuus. EU edistää lähimerenkulun ja intermodaalisuuden kehittämistä. Valtameriliikenne kasvaa Itämerellä lähinnä Venäjän satamissa.

Suomalaisen tonniston osuus merikuljetuksista on viimeisen kymmenen vuoden aikana laskenut yli 40 prosentin osuudesta tasaiseen tahtiin. Vuonna 2007 suomalaisen tonniston osuus oli enää 29 prosenttia. Suomalaisen tonniston vähenemiseen ovat ensisijaisesti vaikuttaneet merihenkilöstön rajoitettu saatavuus, kilpailun kiristyminen ja kilpailijamaita ankarampi verokohdeltu.

Suomen ulkomaanliikenteen kauppalaivastoon kuuluvien alusten keskimääräinen ikä bruttovetoisuuden mukaan laskien on kasvanut vuodesta 1992 lähtien, koska uudisrakennustilaukset ovat puuttuneet lähes kokonaan. Vuoden 2005 jälkeen alusten keskimääräinen ikä kääntyi kuitenkin laskuun ja oli vuonna 2007 hieman alle 19 vuotta. Vuoden 2007 lopussa Suomen kauppalaivastoon kuului 635 alusta, joiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1,56 miljoonaa.

Näistä säännöllistä ulkomaanliikennettä harjoitti 115 alusta. Vuonna 2007 suomalaisilla varustamoilla oli 58 ulkomaille rekisteröityä kauppa-alusta, joiden bruttovetoisuus oli yhteensä 1,25 miljoonaa. Lisäksi varustamoilla oli 103 ulkomaista alusta pitkillä rahtaus sopimuksilla, bruttovetoisuudeltaan yhteensä 1,44 miljoonaa.

Vaikutus toimintaan

- Entistä suuremmat alukset tarvitsevat aiempaa syvempiä väyliä /synnyttävät väyliin liittyviä tarpeita.
- Suomenlahden ja Itämeren nopeasti kasvava liikenne lisää turvallisuus- ja ympäristöriskejä. Liikennettä joudutaan siksi seuraamaan ja ohjaamaan entistä tehokkaammin. Poikkeaviin tilanteisiin ja olosuhteisiin varauduttaessa on luotettavaa merikartoitustietoa mitattava ja julkaistava kartoilla myös väylien ja tavanomaisten reittien sekä liikennealueiden ulkopuolisilta alueilta.
- Alusliikenteen infrastruktuurin ja muiden palvelujen on oltava yhä tasokkaampia, nopeampia ja luotettavampia.
- Uudet ja uudenlaiset toimijat markkinoilla tuovat myös uudenlaisia palvelutarpeita.
- Vieraiden lippujen osuuden absoluuttinen lisääntyminen Suomen satamissa käyvien alusten joukossa tuo alusturvallisuuden valvonnalle lisävaatimuksia.

Metsäteollisuus

Markkinat kasvavat erityisesti Aasiassa ja Latinalaisessa Amerikassa, Suomen suurimmissa vientimaissa kasvu hiipuu. Tuotteiden käsittelyssä automaatio lisääntyy. Konttien ja muiden suusuuryksiköiden käyttö kuljetuksissa lisääntyy. Kotimaista puuta ei tule markkinoille riittävästi kapasiteetin kasvattamiseksi. Venäjän raakapuutuonnin jatkuvuus on epävarmaa tullipolitiikan vuoksi. Puun kaukotuonti valtamerialuksilla lisääntyy. Fossiilisia polttoaineita korvataan vähitellen biopolttoaineilla, osittain myös metsästä peräisin olevilla.

Metsäteollisuuden investoinnit siirtyvät ulkomaille lähemmäksi päämarkkina-alueita. Toimintaa tehostetaan keskittämällä ja suurentamalla tuotantoyksiköitä. Kuljetukset keskittyvät harvemmillle merikuljetusten yhteysväylille, mistä seuraa maakuljetusetäisyyksien kasvua. Varustoinnin vähentämisen johdosta toimitusten täsmällisyyden merkitys kasvaa. Metsäteollisuus-tuotteiden laivaukset tulevat keskittymään Suomessa muutama satamaan. Kontti- ja muiden suuryksiköiden kuljetusten osuus metsäteollisuudenkin kuljetuksissa lisääntyy. Raaka- ja apuaineiden tuonnin siirtyminen yhä kaukaisemmille alueille voi suurten aluskokojen vuoksi vaatia väylästäön kehittämistä.

Vaikutus toimintaan

- Metsäteollisuustuotteiden laivaukset keskittyvät Suomessa muutama satamaan.
- Konttilaivojen osuus metsäteollisuuden satamissa lisääntyy.
- Kuljetusten häiriöherkkyys vaatii joustavia ja nopeita viranomaispalveluja.
- Kauempaa tuotu raaka-aine voi suurten aluskokojen vuoksi vaatia väylästäön kehittämistä.
- Kotimaan raakapuun kuljetukset saattavat vaatia sisävesiväylästäön kehittämistä

Metalliteollisuus

Teräksen kysyntä ja tuotanto kasvavat lähivuosina. Suomessa keskitytään korkean jalostustason tuotteisiin. Teräksen hintakehitys vaikuttaa kulutukseen. Metallien valmistusteollisuuden tuotanto kasvaa Suomessa lähivuosina muuta teollisuutta nopeammin. Metallin vienti on voimakasta Kaukoitään sekä Keski- ja Itä-Eurooppaan. Suomen metallituoteteollisuuden kapasiteetti on lähivuosina täyskäytössä.

Metalliteollisuuden tuotanto kasvaa nopeasti Kaukoidässä, erityisesti Kiinassa, ja saattaa aiheuttaa nopeita muutoksia metalliteollisuuden kilpailutilanteessa. Varastoinnin vähentäminen lisää toimitusketjun häiriöherkkyyttä. Metalliteollisuuden tuotannon kasvu lisää alusliikennettä, erityisesti malmin tuontia.

Vaikutus toimintaan

- Metalliteollisuuden tuotannon kasvu lisää alusliikennettä, erityisesti malmin tuontia.
- Kuljetusten häiriöherkkyys vaatii joustavia ja nopeita viranomaispalveluja.

Kaivosteollisuus

Kaivostoiminnan odotettavissa oleva laajentuminen Suomessa synnyttää myös malmin vientikuljetuksia. Perämeren satamien (Kokkola, Rahja, Raahe, Oulu, Kemi, Tornio) yhteenlaskettu vientivolyyymi oli vuonna 2007 noin 7,3 miljoonaa tonnia, joka oli koko maan viennistä meritse noin 14 prosenttia. Kaivoshankkeiden vaikutuksen on arvioitu olevan noin 13 miljoonaa tonnia meriviennin osalta. Kasvu tarkoittaisi Perämeren kuljetusvolyyymiin noin 44 prosentin nousua ja koko maan merivientikuljetusten volyyymiin noin 23 prosentin nousua.

Vaikutus toimintaan

- Väyläsuunnitteluvalmiutta Kemin Ajoksen ja Oulun väylähankkeissa on syytä nostaa
- Mahdollisiin vientikuljetuksiin käytettävien alusten koko ja tyyppi saattavat asettaa haasteita talviliikennöinnin varmistamiselle

Öljynjalostus

Öljyn hinnan nousu pienentää vähitellen öljyn osuutta kokonaisenergiasta. Vaihtoehtoisten energiamuotojen käyttöä lisätään. Venäjän uudet öljysatamat kasvattavat Itämeren öljyliikennettä. Porvoon jalostamoon valmistuvan diesel-tuotantolinjan vuoksi raakaöljyn erikoislaatuisten tuonti Venäjältä voi kasvaa. Dieselöljyn tuotanto Suomessa lisääntyy. Öljyntorjuntalaki vaikuttaa öljyn varastointiin. Päätös kuudennesta ydinvoimalasta vaikuttaa energialähteiden valintaan. Biopolttoaineiden käyttöönoton lisäämisellä voi myös olla pitkällä aikavälillä vaikutusta öljynjalostusteollisuuden kuljetustarpeisiin. Öljynjalostusteollisuus on suurin kotimaan alusliikenteen hyväksi käyttäjä.

Vaikutus toimintaan

- Öljynkuljetusten lisääntyessä Itämerellä turvallisuuden valvonnan ja liikenteen ohjauksen roolit kasvavat.
- Öljynjalosteet ovat kotimaan aluskuljetusten merkittävin ryhmä. Jakelun siirtyminen maakuljetuksiin vaikuttaisi koko kotimaan tavarankuljetusjärjestelmään.
- Biodieselin uudet raaka-aineet vaikuttavat kuljetusmuotoihin ja -määriin.

Satamat

Meritse tapahtunut vienti oli vuonna 2007 44,7 miljoonaa tonnia ja tuonti 57,9 miljoonaa tonnia: Ulkomaan merikuljetukset olivat siten yhteensä 102,6 miljoonaa tonnia. Kaikkiaan satamissa käsiteltiin ulkomaan ja kotimaan liikenteen tavaraa 115,7 miljoonaa tonnia.

Suomen ulkomaankaupasta tapahtuu noin 80 % meritse. Siten elinkeinoelämä ja koko muu yhteiskunta ovat hyvin riippuvaisia satamien toiminnasta. Suomessa on lähes 37 satamaa, joiden ulkomaan liikenne ylittää 100 000 tonnia vuodessa (vuonna 2007). Näistä kuusi on Saimaan alueella. Ympäri vuoden pyritään turvaamaan liikenne 23 talvisatamaan. Suomen satamaliikenne on hyvin keskittynyttä. Kymmenen suurimman sataman kautta kulkee kolme neljäsosaa ulkomaan liikenteestä ja kahdenkymmenen suurimman kautta jo yli 90 %.

| Suurimmat vientisatamat 2007 | miljoonaa tonnia |
|------------------------------|------------------|
| Helsinki | 6,3 |
| Kilpilahti | 6,0 |
| Kotka | 5,4 |
| Rauma | 4,6 |
| Hamina | 3,1 |
| Suurimmat tuontisatamat 2007 | miljoonaa tonnia |
| Kilpilahti | 10,3 |
| Helsinki | 6,8 |
| Naantali | 5,1 |
| Kotka | 4,9 |
| Raahe | 4,8 |

Taulukko 2. Suurimmat satamat 2007

| Merkittävimmät Suomen satamien kautta kuljetetut vientitavaralajit 2007 | miljoonaa tonnia |
|---|------------------|
| Paperi ja kartonki | 11,4 |
| Kappaletavara | 7,5 |
| Kivennäisöljyt | 6,1 |
| Sahatavara | 4,6 |
| Kemikaalit | 2,9 |
| Merkittävimmät Suomen satamien kautta kuljetetut tuontitavaralajit 2007 | miljoonaa tonnia |
| Kivennäisöljyt | 14,4 |
| Kappaletavara | 11,0 |
| Kivihiili ja koksi | 7,1 |
| Raakamineraalit ja sementti | 6,2 |
| Raakapuu ja hake | 6,1 |

Taulukko 3. Kuljetukset 2007

Eurooppalaiset jälleenlaivaussatamat ruuhkautuvat. EU:n satamadirektiivi saattaa nousta uudelleen asialistalle. Venäjän Itämeren satamien kuljetusmäärät kasvavat nopeasti. Itämerestä tulee Venäjälle strategisesti yhä tärkeämpi kuljetuskäytävä. Venäjän satamahankkeet, rajanylityksen ongelmat ja Venäjän kansalliset intressit vaikuttavat transiton kehittymiseen. Kuolan alueen kehittyminen saattaa vaikuttaa Itämeren kautta kulkevien Venäjän kuljetusten määrään, myös kauttakulkuliikenteeseen.

Kehittyvät EU:n ja Venäjän väliset maakäytävät kilpailevat Itämeren merikäytävien kanssa. EU:n uudet jäsenmaat kilpailevat Venäjän kuljetuksista edullisemmalla hintatasolla. Lastinkäsittely automatisoituu ja satamilta odotetaan ympärivuorokautista palvelua. Alusten koon kasvulla on vaikutuksia myös satamiin. Satamien vaikutusalueille kehittyy logistiikkakeskuksia ja yritysalueita. Satamat erikoistuvat ja asiakkaat keskittävät laivauksiaan. Ympäristöasioiden painoarvo kasvaa. Satamat altistuvat entistä enemmän turvariskeille.

Vaikutus toimintaan

- Liikennevirrat muuttuvat, kun satamat erikoistuvat yhä pidemmälle ja liikenne keskittyy.
- Suomen satamien kilpailukyky ja liikennejärjestelmän toimivuus vaikuttavat Suomen kautta kulkevan transitoliikenteen määrään.
- Satamien turvatarpeet kasvavat

Satamaoperaattorit

Alusten koon kasvu ja tarve nopeisiin satamakäynteihin tuovat uusia vaatimuksia. Lastinkäsittelyn uusilla teknisillä ratkaisuilla lisätään tehoa, nopeutta ja turvallisuutta. Pienten operaattoreiden toiminta vaikeutuu, koska uudet ratkaisut vaativat mittavia investointeja

Operaattorit erikoistuvat entistä enemmän tiettyihin lasteihin. Satamien landlord-mallit vaikuttavat operaattoreiden investointimahdollisuuksiin. Tarjottavat palvelut laajenevat. Asiakkaat odottavat entistä enemmän kokonaispalveluita. Otettaessa käyttöön uusia teknisiä ratkaisuja on myös tärkeää kehittää työturvallisuutta. Tietojärjestelmät kehittyvät satamatoiminnoissa nopeasti, yhteinen etu vaatisi niiden laajaa yhteen toimivuutta. Yhteen toimivuuden kehittämisen vaatii eri viranomaisten yhteistyötä.

Vaikutus toimintaan

- Suomessa investoinnit satamiin ylittävät moninkertaisesti väylillä tarvittavat investoinnit.
- Tietojärjestelmät kehittyvät satamatoiminnoissa nopeasti, yhteinen etu vaatisi niiden laajaa yhteen toimivuutta.
- Yhteen toimivuuden kehittäminen vaatii eri viranomaisten yhteistyötä.

3 Merenkululaitoksen rakennemuutos

Merenkululaitoksen rakennemuutos jatkuu edelleen voimakkaana 2010–2013. Merkittävimmät tekijät suunnittelukaudella ovat nykyisen Merenkululaitoksen toiminnan uudelleen organisointi liikennevirastoon, liikenteen turvallisuusvirastoon, perustettavaan tuotantoyhtiöön sekä tietyiltä osin elinkeino-, työvoima ja osaamis-, liikenne ja infrastruktuuri- sekä ympäristö ja luonnonvara-asioista vastaavaan aluehallintoviranomaiseen (ELLU). Merenkulun viranomais-toiminnan uudelleen organisoimnin lisäksi suunnittelukauden alussa selvitettäväksi tulee jäänmurron palvelutuotannon organisaatiomuoto. Mahdollinen yhtiöittäminen nähdään merkittävänä palveluiden saatavuuteen, hintaan ja huoltovarmuuteen liittyvänä riskinä.

Sisäisen tuotannon yhtiöittäminen ja merenmittauksen sekä väylätuotannon kilpailun avaaminen

Vanhasen II hallituksen hallitusohjelman mukaisesti Merenkululaitoksen tuotantotoiminnot eriytetään vuoden 2010 alusta. Sisäinen tuotannon toiminnot koottiin jo vuoden 2005 alusta laitoksen noin 300 henkilön sisäiseen tuotantoyksikköön, jonka toimialaan kuuluvat väylien ja kanavien ylläpito ja rakentaminen, suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut, merenmittaus sekä merikarttatuotanto. Toiminnan vuotuinen volyyymi on hieman alle 30 miljoonaa euroa.

Merenmittauksessa ja väylätuotannossa kilpailu avataan kokonaan kolmen vuoden siirtymäajan kuluessa vaiheittain. Kolmivuotisen siirtymäkauden aikana tuotantoyhtiö sopeutetaan hallitusti markkinaehtoiseen toimintaan, minkä jälkeen sillä arvioidaan olevan hyvät mahdollisuudet lähteä kasvattamaan liiketoimintaansa. Siirtymäaika antaa tilaajalle, tuotannolle ja myös markkinoille aikaa valmistautua kilpailuun. Siirtymäkauden aikana tuotantoyhtiö kehittää ja sopeuttaa toimintansa kilpailutilannetta vastaavaksi. Merenkululaitos tilaa yhtiöltä siirtymäkauden aikana palveluprojekteja, joissa sopeutettavaa henkilöstöä työllistetään.

Merikartoitusohjelman mukaisten merenmittausten hankintoihin tarvittava rahoitus pysyy pitkällä aikavälillä jotakuinkin samalla tasolla. Tämä sillä edellytyksellä, että kilpailutilanne ja markkinoiden sekä teknologian kehitys kompensoi inflaation hintatasoja korottavan vaikutuksen.

Merenkululaitoksen sisäisen tuotannon yhtiöittämisen jälkeen merenmittauspalvelujen yksikkökustannusten odotetaan kuitenkin nousevan, viimeistään sovittavan siirtymäkauden jälkeen. Tämä perustuu aiempiin kokemuksiin ulkoistamisesta ja siihen, että nykyiset Merenkululaitoksen operatiivisen merenmittauksen kustannuslaskelmat ja tilaukset sisäiseltä tuotannolta eivät sisällä tiettyjä piileviä kustannuksia, jotka yhtiöittämisen jälkeen sisällytetään väistämättä palvelujen hintoihin. Merenmittauspalvelujen yksikköhintojen ennakoidaan nousevan noin 15 prosenttia eli nykyisen vajaan 7 miljoonan sijasta tarvitaan tilauksiin 8 miljoonaa euroa vuodessa suunnitellun hankintavolyymin ylläpitämiseksi.

Tällä hetkellä ei Merenkululaitoksen sisäisen tuotannon lisäksi ole Suomessa muita, asiakkaiden ja yhteiskunnan tarpeita tyydyttäviä merenmittauspalveluja tarjoavia yrityksiä. Näin ollen kilpailua kansallisella tasolla ei ole odotettavissa ilman markkinoiden kehittämiseen suunnattuja toimenpiteitä. Toistaiseksi ei merenmittauksen toimintakenttään soveltuvia, markkinoita kehittäviä toimenpiteitä ole vielä kattavasti tutkittu. Tällaiseen kilpailunavaamiseen ja markkinoiden kehittämisen tutkimukseen sekä mahdollisiin tukiin tarvittavan teemapaketin rahoituksen kokonaismääräksi arvioidaan noin 5 miljoonaa euroa jakaantuen vuosille 2009–2013 alla olevan taulukon mukaisesti. Vuoden 2010 jälkeen toteutetaan esimerkiksi matalaväylien merenmittauspilotointi, jossa tilaajaviranomainen testaa markkinoiden toimivuutta.

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|------|------|------|------|------|
| Merenmittausten hankintakustannukset | 6,9 | 7,9 | 7,9 | 7,9 | 7,9 |
| Merenmittausten kilpailun avaaminen ja markkinoiden kehittäminen | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

Taulukko 4. Merenmittausten vuotuiset hankintakustannukset ja teemapaketti, (M€).

Jäänmurron palvelutuotannon järjestäminen

Talouseliittisen ministerivaliokunnan linjauksen (29.1.2008) mukaan uusia valtion liikelaitoksia ei toistaiseksi perusteta. Linjaus perustuu EU:n komission ratkaisuun, jonka mukaan liikelaitosten konkurssisuoja ja tuloverokäytäntö ovat yhteismarkkinoille soveltumattomia. Käytännössä tämä on johtanut siihen, että liikelaitosmallin tulevaisuus Suomessa on parhaillaan arvioitavana. Merenkululaitos näkee jäänmurron yhtiöittämisessä merkittävinä riskeinä palvelujen saatavuuden vaarantumisen, hintojen nousun sekä huoltovarmuuden heikentymisen.

Liikennehallinnon virastouudistus

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti liikennehallinnon virastouudistuksen selvitystyön keväällä 2008. Selvitystyö perustuu Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan, jossa todetaan, että hallitus selvittää väylävirastojen yhdistämisestä väylänpidon tuottavuudelle koituvia etuja ottaen huomioon merenkulun erityistarpeet.

Liikenteen väylävirasto

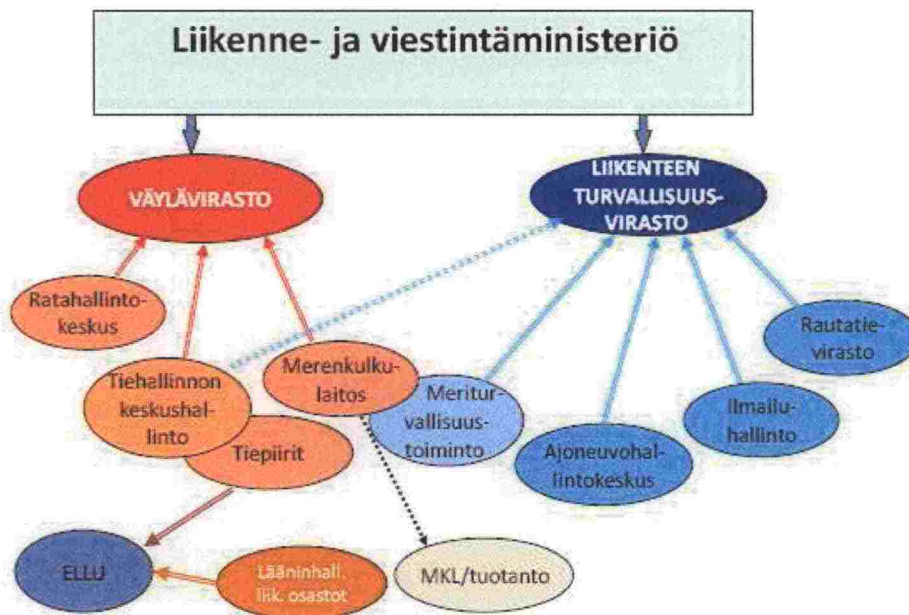
1.1.2010 perustettavaksi ehdotettuun maa- ja vesiliikennemuodot kattavaan noin 740 henkilötyövuoden väylävirastoon yhdistetään Merenkululaitoksesta kaikki sellaiset tehtävät, joita ei eriytetä sisäisestä tuotannosta vastaavaan yhtiöön tai yhdistetä liikenteen turvallisuusvirastoon. Väyläviraston toiminta-ajatuksena on huolehtia yhteistyössä sidosryhmiensä kanssa, että Suomessa on kansalaisten ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeita palveleva, toimiva, energiatehokas, ympäristöystävällinen ja turvallinen liikennejärjestelmä, joka varmistaa Suomen ja sen eri alueiden kilpailukyvyyn.

Liikenteen turvallisuusvirasto

1.1.2010 perustettavaksi ehdotettuun kaikki liikennemuodot kattavaan noin 500 henkilötyövuoden liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistetään Merenkululaitoksesta meriturvallisuustoiminto, alusliikenteen ohjauksen ja luotsauksen viranomaistehtävät sekä alusrekisterin pitäminen. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvonta-tehtävistä, kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta ja torjuu liikenteen ympäristöhaittoja.

Merenkululaitoksesta ELLU:een siirrettäväksi ehdotettava toiminta

Merenkululaitos on liikennehallinnon virastouudistustyössä ehdottanut, että tilaajaviranomais-tehtävät yhteysalusliikenneyksiköstä siirrettäisiin alueelliseen elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarakeskukseen.



Kuvio 3. Liikennehallinnon uudelleensijoitus

Merenkulun viranomaistoiminnan kannalta tärkeät asiat rakennemuutoksessa

Merenkululaitoksessa on määritelty viisi tärkeää asiaa, jotka tulee ottaa huomioon merenkulun viranomaistoiminnan uudelleenorganisoinnissa. Peruslähtökohtana rakennemuutoksen vaiheissa on taata olosuhteet toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi merenkulun substanssin kannalta tärkeiden palveluiden, järjestelmien jne. osalta.

Merenkululaitoksen asiakkaiden näkökulmasta organisoinnissa on huomioitava merellisen synergian ja yhteistyön säilyminen. Hyvää merellisen toimijoiden yhteistyökonseptia ei saa hävittää organisaatiouudistuksen myötä. Pikemminkin pitää pyrkiä löytämään uusia yhteistyömuotoja kuten verkostomainen toimintatapa. Myös merellisten ympäristökysymysten työnjakoa tulee selkiyttää ja toimintaa terävöittää nykyisestään. Turvallisuusfunktion erottaminen muusta liikennefunktiosta ei saa vaikuttaa merenkulun turvallisuutta heikentävästi. Suomi on perinteisesti korostanut muita maita enemmän turvallisuutta sujuvuuden ja taloudellisuuden kustannuksella.

- 1. Merellisten palveluiden laatu ja saatavuus varmistettava asiakkaille*
- 2. Merenkulun viranomaistehtävien ja osaamisen keskinäiset synergiat on säilytettävä*
- 3. Suomen vaikutusmahdollisuudet on varmistettava kansainvälisillä merenkulkualan foorumeilla kansainvälisen sääntelyn lisääntyessä*
- 4. Ympäristökysymyksille on annettava enemmän painoarvoa päätöksenteossa aidon kustannusvastaavuuden ja neliporrasajattelun kautta.*
- 5. Synergia ja hyvä yhteistyö muihin merellisiin viranomaistoihimoihin (merentutkimus, merivartiosto, puolustusvoimat, tulli) varmistettava.*

4 Strategiset päämäärät ja liikennepoliitiikan toimeenpano

Merenkululaitos turvaa missionsa mukaisesti meritien maailmalle. Merenkululaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Toimintamme on tehokasta ja edistämme merenkulun taloudellisuutta, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Merenkululaitoksen strategisen- ja toiminnansuunnittelun painopisteet perustuvat hallitusohjelman ja *Liikennepoliitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020* – selonteon (liikennepoliittinen selonteko) linjauksiin ja toimenpiteisiin. Valtioneuvoston sekä liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksen ohella Merenkululaitos suunnittelee toimintaansa asiakastarpeen ja toimintaympäristön vaatimusten mukaisesti ja suuntaa konkreettiset toimenpiteensä väyläverkoston ja liikennepalveluiden palvelutasoa ylläpitäviin ja kehittäviin toimiin.

4.1 Valtioneuvoston asettamat vaikuttavuustavoitteet

Valtioneuvoston asettamat yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet

- Turvataan toimivat matka- ja kuljetusketjut.
- Parannetaan liikenneturvallisuutta.
- Vähennetään ympäristöhaittoja.

Liikenne- ja viestintäministeriö asettamat edellisiä täydentävät tavoitteet yhteiskunnalliselle vaikuttavuudelle

- Liikenneverkon toimivuutta ja sujuvuutta parannetaan.
- Liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso turvataan.
- Vähennetään liikennekuolemia ja vakavia vammautumisia.
- Parannetaan liikenteen energiatehokkuutta.
- Selvitetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen eri toimien vaikutukset ja kustannukset.
- Huolehditaan liikenne- ja kuljetusmarkkinoiden toimivuudesta.
- Hallinnonalan tuottavuutta parannetaan.

4.2 Merenkulun viranomaistoiminnan strategiset päämäärät

Merenkulun turvallisuus

- Edistämme alusten turvallista liikkumista Suomen sekä lähialueiden vesialueilla
- Kehitämme valvontajärjestelmiä, jääluokitusjärjestelmää ja turvallista navigointia
- Toimimme aktiivisena vaikuttajana kansainvälisessä yhteistyössä

Suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyky

- Turvaamme väyläverkoston ja liikennepalveluiden palvelutason
- Edistämme meriliikenteen sujuvuutta ja kilpailukykyä
- Toimimme roolimme mukaisesti osana liikennejärjestelmää
- Osallistumme logistiikkaketjun toimintatapojen ja -välineiden kehittämiseen tehokkuuden parantamiseksi
- Toimimme asiakaslähtöisesti ja kehitämme asiakkaalle sopivimpia palvelukanavia

Tuottavuutta parantaminen ja toiminnan tehostaminen

- Hankimme palvelut alenevilla reaalikustannuksilla
- Lisäämme toiminnan tuottavuutta mm. optimoimalla väyläverkostoa, kehittämällä prosesseja ja hyödyntämällä tutkimusta sekä uutta teknologiaa

Meriympäristön suojelu ja ilmastonmuutoksen torjunta

- Ennaltaehkäisemme ja minimoimme meriliikenteen ympäristöhaittoja

4.3 Strategiset riskit

Merenkululaitoksen riskienhallinnan tarkoituksena on ennakoivasti tunnistaa ja hallita niitä riskejä, jotka voivat vaarantaa Merenkululaitoksen tavoitteiden saavuttamisen. Riskienhallinnan tavoitteena on tunnistaa toimintaan liittyvät riskit, niiden syyt, merkittävyys ja seuraukset, ottaa päätöksenteossa, toiminnan ohjaamisessa ja järjestämisessä huomioon riskien mahdollisuus ja todennäköisyys, ryhtyä toimenpiteisiin riskien ehkäisemiseksi ja pienentämiseksi sekä laatia riskienhallintastrategia ja varautua ennakoituihin toimenpiteisiin.

Merenkululaitoksen avainriskit kartoitettiin osana laajempaa strategian päivitystä vuonna 2007. Päivitetystä strategiassa huomioitiin hallituskauden ensimmäisen hallitusohjelman vaatimukset sekä toimintaympäristössä tapahtunut kehitys. Merenkululaitoksen avainriskit päivitettiin edelleen vuoden 2008 strategiatyössä vastaamaan toimintaympäristön muutoksia. Kuten avainriskien päivittäminen, myös riskien hallintatoimenpiteiden määrittäminen ja toimeenpano seuraavat vuotuista strategiatyötä ja toiminnan suunnittelua.

Merenkululaitoksen avainriskit:

1. *Riski, että meriliikenteen ruuhkautuminen ja ennakoimattomuus aiheuttavat vaaratilanteita ja/tai onnettomuuden*

Mikäli riskien pienentämiseksi kehitettyjä telemaattisia järjestelmiä ja laitteita ei kyetä uusimaan ja kehittämään, heikkenee meriliikenteen palvelutaso selkeästi ja merenkulun onnettomuusriski kasvaa. Myös kyky vastata yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen haasteisiin heikkenee.

2. *Riski, että puutteet syvyytiedoissa tai kriittisten havaintojen prosessoinnissa aiheuttavat vaaratilanteen ja/tai onnettomuuden*

Kriittisten havaintojen prosessointiin liittyy eri vaiheissa moni Merenkululaitoksen toiminto. Nämä kriittiset synergiat tulee säilyttää tulevassa rakennemuutoksessa.

3. *Riski, että kiristynyt liikennöintiakataulu, liikenteen ja alusfrekvenssin, -koon ja -tyypin muutokset yhdessä ennakoimattoman jäätalven kanssa ja aiheuttavat vaaratilanteen ja/tai onnettomuuden*

Perämeren liikenteen mahdollinen, jopa 44 prosentin liikenteen kasvu yhdessä kovan jäätalven ja jäänmurtaajille haasteellisten alustyyppien käyttöönoton kanssa aiheuttaa riskitekijöitä.

4. *Riski, että väylästä ei saada pidettyä asiakastarpeen ja määritellyn palvelutason mukaisessa kunnossa sisäisen tuotannon yhtiöittämisen jälkeen.*

Nykyisen Merenkululaitoksen Sisäisen tuotannon henkilöstö siirtyy valtion budjettitalouden ulkopuolelle, mutta määrärahan tarve säilyy ennallaan henkilöstökulujen muuttuessa palvelujen ostoksi. Riskinä on, että vähentämisen sääntöjen mukaisesti laitoksen budjetista vähennetään määrärahoja, jolloin palveluja ei pystytä ostamaan pienemmällä määräraha-kehyksellä.

5. *Riski, että asiakkaat ja toiminta kärsivät suomalaisen merenkulun hallinnon uudelleen organisoinnista sekä muutosprosessista*

Rakennemuutoksen vaiheissa on tärkeää taata olosuhteet toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi merenkulun substanssin kannalta tärkeiden palveluiden, järjestelmien jne. osalta.

6. *Riski, että asiakastarpeen vaatimat palvelut vaarantuvat ja palvelujen hinnat nousevat mikäli merenkulun palvelutuotantoa tarjoavat liikelaitokset yhtiöitetään.*

Jäänmurron yhtiöittämisessä riskinä nähdään palvelujen saatavuuden vaarantuminen, hintojen nousu sekä huoltovarmuuden heikentyminen.

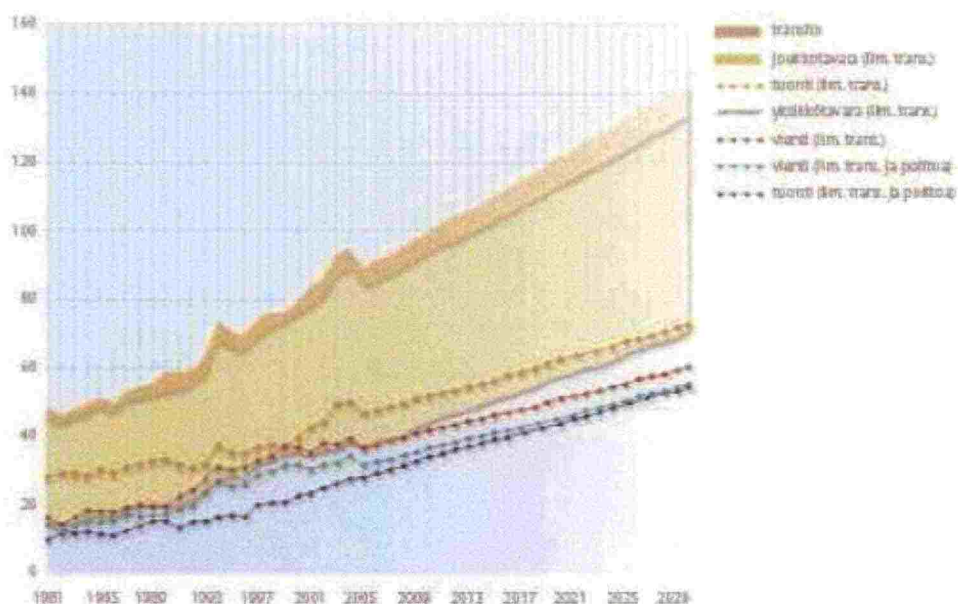
7. *Merenkulun asianasiantuntijat hajaantuvat, eikä uusia löydy.*

Riskienhallinnalla on yhteys Merenkululaitoksen valmiussuunnitteluun. Mikäli jonkin merenkulun riskin realisoituminen aktiivisista hallintatoimenpiteistä huolimatta aiheuttaa poikkeustilanteen Suomen vesialueilla tulee Merenkululaitoksen reagoida häiriötilanteisiin ja siirtyä käyttämään varajärjestelyitä.

4.4 Merenkulun turvallisuus

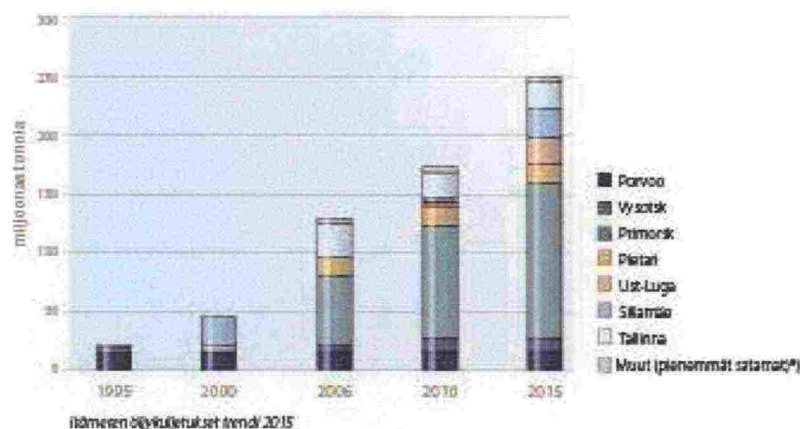
Voimakas liikenteen kasvu Suomen merialueilla on nostanut kysymyksen merenkulun turvallisuudesta yhä tärkeämpään asemaan. Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä noin 80 prosenttia kulkee meritse. Vuonna 2007 ulkomaan merikuljetuksia oli yhteensä yli sata miljoonaa tonnia. Merikuljetukset ovat lisääntyneet pitkällä aikavälillä keskimäärin 2,5 prosenttia vuodessa.

Itämeren tavaraliikenteen odotetaan Baltic Maritime Outlook:n ennusteen mukaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä 64 prosentilla 470 miljoonaan tonniin. Suomeen kohdistuvan meriliikenteen on ennustettu kasvavan tämän hetken noin 100 miljoonasta tonnista vuoden 2030 yli 140 miljoonaan tonniin. Pelkästään Suomenlahden öljykuljetusten ennustetaan kasvavan vuoteen 2015 mennessä noin 250 miljoonaan tonniin.



Taulukko 5. Merituonnin ja viennin skenaario vuoteen 2030

Merenkululaitos on viime vuosina panostanut merkittävästi merenkulun turvallisuuskulttuuriin, turvallisuustoimintojen sekä turvalaitteiden kehittämiseen. Kasvava liikennemäärä ja samaan aikaan ikääntyvä liikenteenohjausinfrastruktura vaativat edelleen voimakasta panostusta, jotta Suomen vesialueet ja erityisesti Suomenlahti välttyvät vakavilta ja vaikutuksiltaan mittamattomilta onnettomuuksilta.



Taulukko 6. Itämeren öljykuljetukset trendi 2015

Lähde: VTT/SYKE

Merenkulun turvallisuus hallitusohjelmassa

Hallitusohjelman mukaan liikenneturvallisuus (ml. merenkulun turvallisuus) tulee olla Suomessa parhaiden EU-maiden tasolla. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi hallitus laatii ohjelman meriturvallisuuden parantamiseksi Itämerellä.

Itämeren alusliikenteen turvallisuutta edistetään kehittämällä kansainvälisessä yhteistyössä liikenteen valvontajärjestelmiä, jääluokitusjärjestelmän luotettavuutta ja turvallista navigointia. Sääntelyllä varmistetaan, että liikenteenharjoittajat tarjoavat turvallisia ja sujuvia liikennepalveluja

Merenkulun turvallisuus liikennepoliittisessa selonteossa

Työryhmät ja selvitykset

Selonteon mukaisena tavoitteena on liikenneturvallisuusalan poikkihallinnollisen yhteistyön tiivistäminen ja koordinoinnin parantaminen resurssien käytön tehostamiseksi.

Uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti muun muassa lisäämällä liikennevalvontateknologian käyttöä ja mahdollistamalla kuntien osallistuminen valvontatyöhön sekä edistämällä liikenteen turvallisuusjärjestelmien käyttöönottamista. Selvitystyö, miten älykkään liikenteen ratkaisuilla voidaan tehostaa liikennejärjestelmän toimintaa, tukea ilmastopoliittikkaa ja turvallista liikkumista.

Hallitusohjelman mukaisessa Itämeren meriturvallisuusohjelmassa asetetaan keskeiset tavoitteet ja määritettävä toimet, joita Suomi kansainvälisessä yhteistyössä mm. EU:n Itämeristrategiaa laadittaessa edistää ja joita se kansallisella tasolla toteuttaa.

Käytännön toimet

Teemahankkeiden tilannetta ja rahoitusta arvioidaan uudelleen vaalikauden puolivälissä. Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä käsittelee erikseen teemahankkeiden sisältöä.

Tie- ja liikenneympäristöä koskeviin hankkeisiin liitetään kattava turvallisuuden arviointi.

Strategiset toimenpiteet

Itämeren alueen turvallisuutta edistävän yhteistyön ja lainsäädännön harmonisoinnin jatkaminen

- Osallistutaan aktiivisesti poikkihallinnollisen Itämeren meriturvallisuusohjelman laadintaan.
 - Arvioidaan Itämeren meriturvallisuuden kokonaisuutta Formal Safety Assessment (FSA)¹:n avulla.
- Tuetaan alusturvallisuuslain laadintaa ja varmistetaan sen toimeenpano.
- Jatketaan kansainvälistä yhteistyötä meriliikenteen turvallisuuden parantamiseksi (IMO, EU, HELCOM, IHO, BIM ja IALA) sekä selkeytetään kansallisten viranomaisten roolit ja vastuut valvonnassa sekä poikkeustilanteiden hallinnassa sekä kehitetään viranomaisyhteistyötä uusien toimintamenetelmien kehittämisessä.
- Kehitetään onnettomuusviestintää kansallisesti ja kansainvälisesti.
- Edistetään Itämeren merikartoitukseen liittyviä, merenkulun turvallisuutta lisääviä tiedonhankinta- ja harmonisointitoimenpiteitä (muun muassa elektronisten merikartta-aineistojen kehittäminen, Itämeren syvyystasoreferenssin harmonisointi sekä HELCOM-merenmittausten koordinointi) Erityisesti panostetaan IHO:n Itämeren komission ja sen alaisten työryhmien työhön sekä kahdenkeskiseen yhteistyöhön Venäjän kanssa.

¹ Formal Safety Assessment:n tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta systemaattisen, merenkulun riski- ja hyöty-kustannusanalyysiin perustuvan menetelmän avulla.

- Osallistutaan EU:n Itämeristrategian valmisteluun ja implementointiin. EU:n Itämeristrategian tavoitteena on:
 - *Turvallinen meriliikenne*
 - Meriturvallisuuden edelleen parantaminen, yhteinen meritilannekuva, meriliikenteen ohjaus-, valvonta- ja informaatiojärjestelmät, öljyntorjunta, huoltovarmuuden turvaaminen, EU:n pelastuspalveluyhteistyö
 - *Kannattava taloudellinen toimintaympäristö*
 - *Toimiva logistiikka ja liikenneyhteydet*
 - *Vahva sisäinen turvallisuus*

Alusliikenteen valvonnan ja ohjauksen kehittäminen

- Toteutetaan alusliikennepalveluiden palvelutason varmistamiseksi välttämätön telemaattisten laitteistojen ja -järjestelmien ylläpito- ja korvausinvestointiohjelma (Meriliikenteen ohjauksen teemapaketti)

| Hankkeet: | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Yhteensä |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Portnet2 | 800 | | | | | | 800 |
| Turvallisuusradioverkko | 750 | 1750 | 200 | | | | 2700 |
| Differentiaalikorjain | | | | 100 | 100 | 100 | 300 |
| Meriliikennekeskus Turku | | | 1000 | 500 | | | 1500 |
| Hankkeet yhteensä | 1550 | 1750 | 1200 | 600 | 100 | 100 | 5300 |
| Järjestelmien ylläpito | 1200 | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | 1600 | 9200 |
| Yhteensä | 2750 | 3350 | 2800 | 2200 | 1700 | 1700 | 14500 |

Taulukko 7. Meriliikenteen ohjauksen teemapaketti

PortNet2

Portnet2 palvelu on Merenkululaitoksen ja tullin ylläpitämä viranomaisjärjestelmä, jolla asiakkaat voivat tehdä kaikki alusilmoitukset viranomaiselle yhdestä paikasta. Merenkululaitos käyttää Portnet -järjestelmää EU:n alusliikenteen valvontadirektiivin (2002/59/EY) edellyttämänä SafeSeaNet-järjestelmänä ja tuottaa EU:n edellyttämät satamakäyntitiedot.

Turvallisuusradioverkko

Turvallisuusradiojärjestelmä on palvelu, joka perustuu nk. SOLAS sopimukseen² sekä kansainväliseen sopimukseen meripelastuksesta³. Se toimeenpannaan päätöksellä kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n päätöksellä. Suomessa laki meripelastuksesta määrää Merenkululaitoksen ylläpitämään turvallisuusradiopalvelua. Lisäksi järjestelmä varmentaa meripelastuksen hätäradioverkon. Merenkululaitos yhdessä Rajavartiolaitoksen kanssa investoi uuteen järjestelmään, joka integroi VTS⁴- ja rannikkoradiojärjestelmän ja tulee vuositason käyttökuukausikustannuksiltaan halvemmaksi.

² International Convention on Safety of Life at Sea

³ International Convention on Maritime Search and Rescue

⁴ Alusliikennepalvelulaissa mainitulla alusliikennepalvelulla (Vessel Traffic Service, VTS) tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin

Differentiaalikorjain

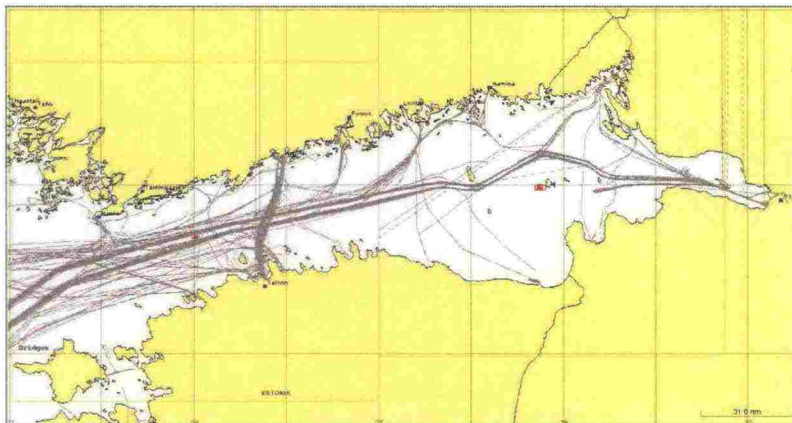
Avusteinen satelliittinavigointipalvelu on IMO:n edellyttämä⁵ paikannuksen tukipalvelu, jota laajennetaan 2011 vastaavaan EU:n Galileo-palveluun. Toteutustapa on vielä avoin ja nykyiselle palvelulle haetaan vaihtoehtoja. Palvelu parantaa paikannuslaitteen antamaa paikkatietoa korjaamalla ilmakehän ja muiden esteiden aiheuttamaa vääristymää signaalissa. Tämä parantaa merenkulun ja muiden liikennemuotojen sekä maanmittauksen tarvitsemää paikannusta.

Länsi-Suomen meriliikennekeskus

VTS-selvitysmiehen esityksen mukaan perustetaan Länsi-Suomeen koko länsirannikon kattava meriliikennekeskus, johon sijoittuvat nykyiset Archipelago VTS, West Coast VTS ja Turku Radio sekä Bothnia VTS. Tehdyn selvityksen perusteella tämä on paras vaihtoehto integroida toiminta resurssien parhaan käytön mahdollistamiseksi sekä meri- ja henkilöstöturvallisuuden parantamiseksi. Samalla voidaan hyödyntää turvallisuusradioverkon uusiminen palvelemaan koko liikenteen ohjauksen kenttää.

Telemaattisten järjestelmien ylläpito

Merenkululaitoksen telemaattiset järjestelmät muodostavat yli 100 erilaisen sensorin järjestelmän. Olemassa olevat järjestelmät ovat vanhimmalta osaltaan 10 - 20 vuotta vanhoja. Tietoteknisten järjestelmien elinkaari on noin 3-5 vuotta. Koko järjestelmän toiminnan turvaamiseksi Merenkululaitoksen huolto-ohjelma tarvitsee rahoituksen, jonka puitteissa uusitaan järjestelmällisesti elinkaarensa päässä olevat laitteet ja päivitetään niiden taso vastaamaan nykytilaa. Nykyinen kulutusmenorahoitus mahdollistaa ainoastaan rikkoutuneiden komponenttien uusimisen huoltosopimusten puitteissa.



Lähde: Seatrack Web



Kuvio 4. AIS - pyyhkäisy vuorokauden liikenteestä

- Pienennetään ympäristöonnettomuuksien riskiä Suomenlahden öljykuljetuksissa tehostamalla risteävän meriliikenteen ohjausta.
- Jatketaan Itämeren turvallisuutta edistävien alusliikennepalvelujen kehittämistoimien toteuttamista:
 - Alusten pakolliset ilmoittautumisjärjestelmät ja niiden yhtenäiset menettelytavat sekä raportin- ja tiedonvaihto (BASIES-hanke)
 - Pakolliset reittisuunnitelmat
 - Pakollinen talviliikennekoulutus ja sertifiointi

⁵ World Wide Radionavigation System (Res.A. 953(23))

- SafeSeaNet-hankkeen ja EU:n LRIT⁶-keskukseen liittymisen toteutus, MarNIS⁷-projektin implementointi, STIRES-hankkeen toteuttaminen
 - Uudet itämerenluotsin käyttösuositukset sisältäen ns. ice advisorit
 - AISBaltic-hankkeen valmistelun jatko ja esittely IMO:lle
 - Itämeren alusliikennepalveluiden harmonisointi
 - AIS/VTS-tietovaraston (datawarehouse) hankkeen kehittäminen
- Jatketään Älykkään meriliikenteen ohjauksen kehittämistä (IDiSS). IDiSS on osa ÄLLI-tutkimusohjelmaa. IDiSS -projektissa valmistuu reaaliaikainen alusliikenteen analysointiohjelma, joka tuottaa tietoa MKL:n eri toiminnolle. Järjestelmä mm. tunnistaa kehittyviä vaaratilanteita ja tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi alusliikenneohjaajille. Muita ohjelmiston toiminnallisuuksia ovat esimerkiksi S-57 materiaalin käyttö vaaratilanneanalyysissä ja varoitustiedon jakaminen turvalaitteiden toimintahäiriöistä.

Turvallisen navigoinnin ylläpito ja kehittäminen

- Merikartoituksessa toteutetaan kansainvälisesti HELCOM:n puitteissa sovittua Itämeren merenmittaussuunnitelmaa hankkimalla määritellyiltä alueilta luotettavat syvyystiedot ja uudistamalla ko. alueiden kartta-aineistot. Otetaan huomioon myös liikenteen tarpeet vaikeina jäätalvina tai muissa poikkeavissa oloissa. Toteuttamissuunnitelma aikatauluineen on sisällytetty syksyllä 2008 julkaistavaan merikartoitusohjelmaan vuosille 2008 - 2018.
- Edistetään IMO:n standardien mukaisesti tyyppihyväksytyjen elektronisten navigointijärjestelmien (ECDIS, Electronic Chart Display and Information System) ja virallisten elektronisten merikarttojen (ENC) käyttöä (ECDIS-pakollisuuden edistäminen).
- Parannetaan virallisten painettujen ja elektronisten merikarttojen (ENC) tietosisältöä sekä käytettävyyttä.
- Varaudutaan siihen, että onnettomuustilanteissa viranomaisten käytössä on vahinkojen minimoimiseksi ja lisäonnettomuuksien ehkäisemiseksi kaikki tarvittavat merikartoitustiedot ja -tietopalvelut.

Talvimerenkulun osaamisen varmistaminen

- Kehitetään talvimerenkulun IBNet- liikennetietojärjestelmää alusliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi.
- Panostetaan talvimerenkulun osaamiseen esimerkiksi laivoille jaettavan tai sähköisesti toimitettavan tietomateriaalin avulla. Järjestelmällisellä talvimerenkulunkoulutuksella saadaan parannusta pitkällä aikavälillä.

Alusturvallisuuden varmistaminen

- Toteutetaan satama- ja isäntävaltiotarkastukset (ISPS ja PSC – tarkastukset) sekä muut lainsäädännölliseen perustehtävään kuuluvat tarkastukset ja katsastukset.
- Osallistutaan kansallisella tasolla alusturvallisuuden ja ympäristön lakihankkeisiin sekä kansallisen meriklusterin hankkeisiin.
- Toteutetaan ja osallistutaan kansainvälisellä tasolla (EU ja IMO) asia SURSHIP -hankkeisiin⁸ sekä EU:n III Meriturvallisuuspakettiin.

⁶ Long Range Identification and Tracking

⁷ Maritime Navigation and Information Services

⁸ SURSHIP, Strategic European Research Cooperation on Maritime Safety

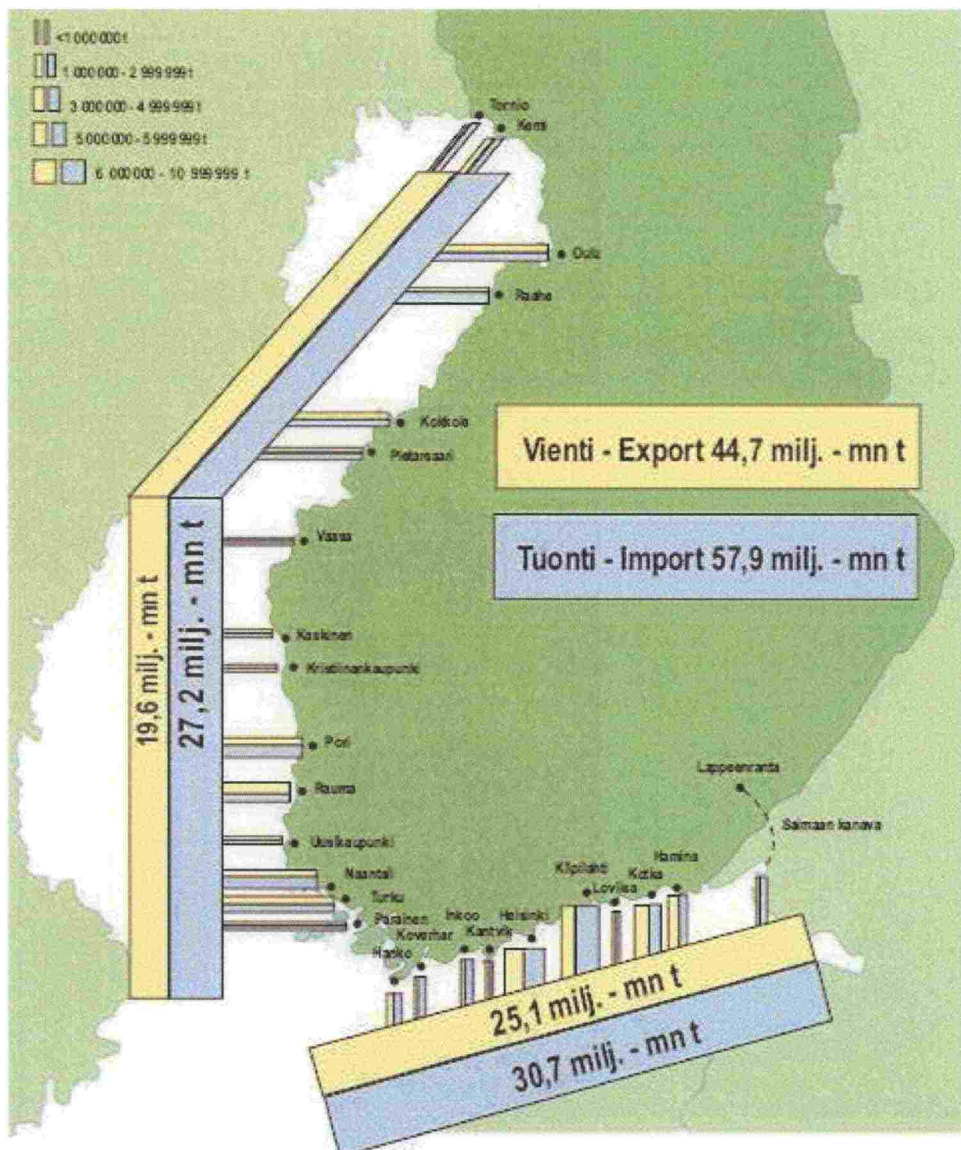
Väylä- ja turvalaitetekniikan kehittäminen

- Valmistellaan toimenpiteitä, joilla vesiliikenteen turvallisuutta voidaan väylä- ja turvalaiteteknisin keinoin parantaa. Osa valmistelusta tapahtuu Itämeren meriturvallisuusohjelman kautta (liikenneturvallisuus 2011–2015). Osallistutaan meriturvallisuusohjelman laadintaan tuomalla esille jo tiedossa olevia väylä- ja turvalaiteteknisiä keinoja turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Selvitetään mahdollisia uusia keinoja, joilla turvallisuutta voidaan ylläpitää ja parantaa. Jatketaan turvalaitteiden teknistä kehitystyötä ja turvalaitteiden kaukovalvonnan kehittämistä

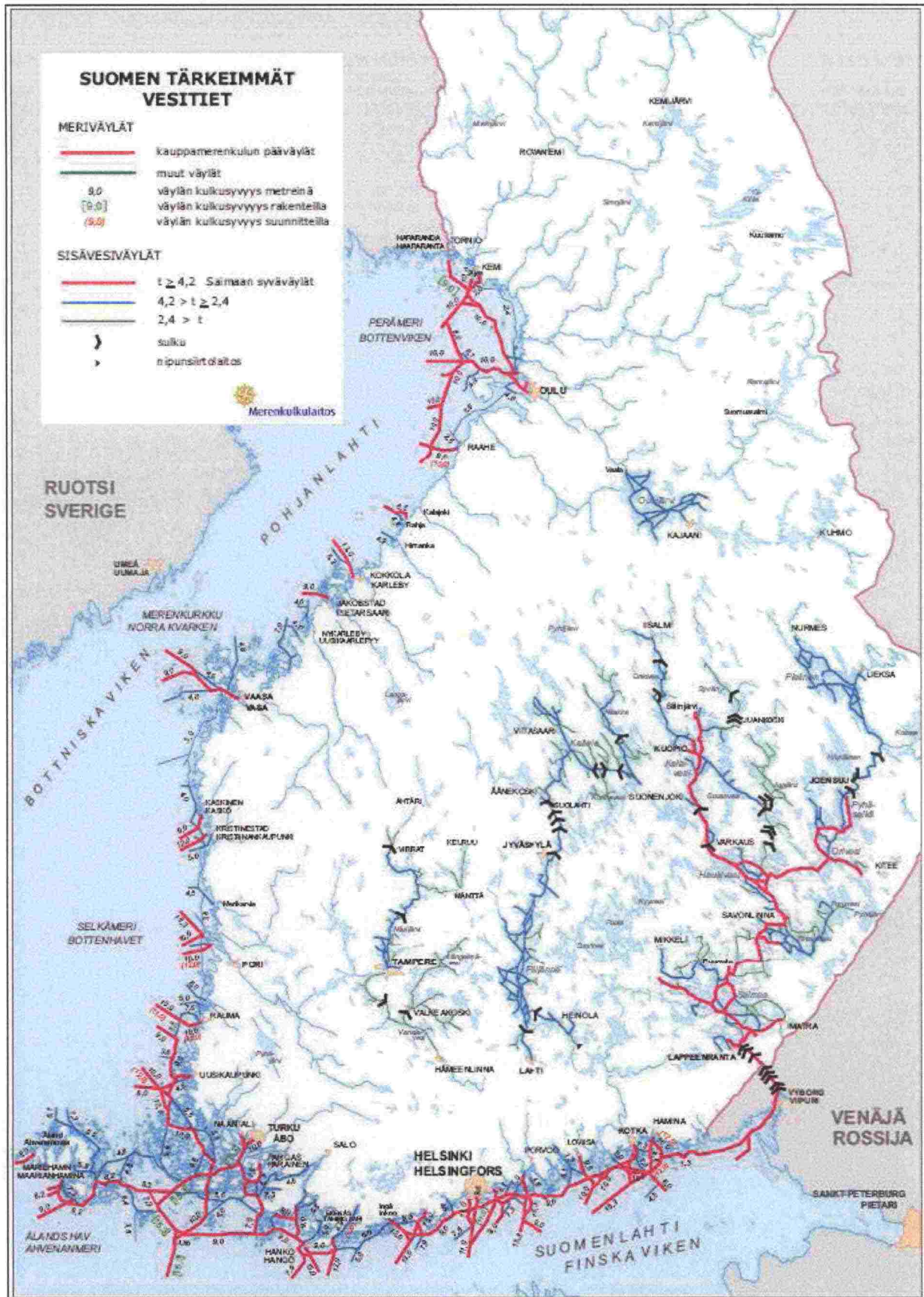
4.5 Suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyky

Meriliikenteen sujuvuus ja taloudellisuus on osaltaan olennainen edellytys elinkeinoelämämme globaalille verkottumiselle. Elinkeinoelämän muuttuvat logistiikkatarpeet luovat kehittämis- ja investointivaatimuksia. Sujuvalla ja kustannustehokkaalla alusliikenteellä on oleellinen vaikutus ulkomaankauppamme kuljetusketjujen kustannuksiin ja edelleen vientiteollisuutemme kilpailukykyyn. Hyvin toimiva kansainvälinen alusliikenne on myös tärkeä kauttakuljetuksia palveleville satamille ja logistiikkayrityksille. Elinkeinoelämän kilpailukykyyn varmistaminen edellyttää vesiväyläverkoston kehittämistä osana liikennejärjestelmää.

Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä noin 80 prosenttia kulkee meritse. Vuonna 2007 ulkomaan merikuljetuksia oli yhteensä 102,6 miljoonaa tonnia, josta kauttakulkuliikenteen osuus oli 7 miljoonaa tonnia. Kotimaan kuljetuksia oli 6 miljoonaa tonnia. Merikuljetukset ovat kasvaneet pitkällä aikavälillä keskimäärin 2,5 prosenttia vuodessa.



Kuvio 5. Tavaravirrat tuonti/vienti 2007



Kuvio 6. Suomen tärkeimmät vesitiet

Elinkeinoelämän kilpailukyky hallitusohjelmassa

Hallitusohjelman ja pitkän tähtäimen liikennejärjestelmästrategian tavoitteena on parantaa Suomen logistista kilpailukykyä elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alentamiseksi koko maassa. Tavoitteen toteuttamiseksi laaditaan logistiikkastrategia ja kaikki kuljetusmuodot kattavan kuljetusklusterin pitkän aikavälin elinkeinopoliittinen ohjelma edistämään suomalaisen liikenneklusterin kilpailukykyä. Suomalaisen merenkulun kilpailukykyä parannetaan tärkeimpien kilpailijamaiden tasolle EU:n sallimilla tukimuodoilla ja varustamoverotusta uudistamalla. Tonnistoverolainsäädäntö uudistetaan kilpailukykyiseksi. Alushankintavarauksen käyttöönotto selvitetään.

Tavoitteena on toimiva liikennejärjestelmä, joka edistää hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä varmistamalla toimivat matka- ja kuljetusketjut. Osana tavoitetta varmistetaan jäänmurtopalvelut nykytasolla osoittamalla niille riittävä budjettirahoitus.

Tavoitteena on osoittaa vaalikauden aikana liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkon palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut turvataan vähintään nykytasolla

Turvataan yhteiskunnan kuljetusten kotimainen omavaraisuus kaikissa tilanteissa.

Elinkeinoelämän kilpailukyky liikennepoliittisessa selonteossa

Laajat selvitykset

Kuljetusketjujen kehittäminen ja sujuvuus huomioidaan laadittaessa logistiikkastrategiaa. Itämeri erottaa Suomen EU:n keskeisistä markkina-alueista. Maa-meri-maa -kuljetusketjujen kehittäminen on siksi tärkeää Suomen ulkomaankaupan kuljetusten sujuvuuden parantamiseksi. Osana tavoitetta PortNet-järjestelmä uudistetaan suunnittelukauden alussa.

Työryhmät, selvitykset

Valmistellaan Suomen tavoitteet uusien TEN-suuntaviivojen ja TEN-verkon tarkistuksessa ja uusien prioriteettiprojektien määrittelyssä ottaen huomioon myös Barentsin alueen kehityksen tuomat mahdollisuudet Suomen puolella.

Käytännön toimet liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Saariston yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen palvelutason turvaamiseksi on tarpeen välittömästi aloittaa kaluston ja laitureiden uusiminen.

Kotimaisen puun hankinnan lisääminen edellyttää toimia liikenneverkon eri osissa. Osalla vähäliikenteisistä radoista (ja sisävesiväylistä) on erityistä merkitystä puun ja bioenergian raaka-ainekuljetuksissa.

Inframarkkinoiden kysyntää tasataan ja kustannuskehitystä hallitaan säätelämällä hankkeiden toteutusaikatauluja aikaistamisrahoituksen avulla.

Maankäyttöä ja liikennejärjestelmää on kehitettävä yhtenä saumattomana kokonaisuutena niin, että liikenneverkon kehittämisen tarjoamat mahdollisuudet tulevat yhdyskuntarakennetta eheyttäessä mahdollisimman tarkkaan hyödynnetyiksi. Alueiden ja maankäytön suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan selkeät, kaikkia toimijoita koskevat linjaukset

Strategiset toimenpiteet

- Toteutetaan Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelman 2008–2016 hankkeet. Hankkeet on esitetty taulukossa 7. Taulukko perustuu Meri- ja sisävesiväylien kehittämisohjelmaan 2008 -2016, liikennepoliittisen selonteon toteuttamisajoihin sekä näiden edellisten jälkeen esiin nousseisiin uusiin hanketarpeisiin. Huomioon on otettu päivitetty ja tarkentuneet kustannusarviot väylätöiden osalta.

| Keskeneräiset hankkeet | H/K | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012-2016 |
|--|---------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| Naantali (15,3 m) | | 3,5 | | | | |
| Raahe (10,0 m) | | 10,0 | 19,5 | | | |
| Hamina (12,0 m) | | | | 22,3 | | |
| Keskeneräiset hankkeet yhteensä | | 13,5 | 19,5 | 22,3 | | |
| Uudet hankkeet | H/K | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012-2016 |
| Väyliä palvelutaso ja turvallisuus- teemapaketti | | | 4,0 | 4,0 | 2,0 | 10,0 |
| Pietarsaari (11,0 m) | 3,1 | | | 8,5 | 10,0 | |
| Uusikaupunki Yara (12,5 m) 1) | 4,0 | | | | 8,0 | |
| Savonlinnan syväväylän siirto 2) | | | | 3,0 | | |
| Pohjankuru (6,0 m) | 2,2 | | | | | 3,8 |
| Pori Mäntyluoto (12,0 m) | 2,1 | | | | | 9,2 |
| Rauma (11,0 m) | 1,6 | | | | | 20,0 |
| Kemi Ajos (11,0 m) tai 3) | 6,9 | | | | | 4,0 |
| Kemi Ajos (12,0 m) | 2,7 | | | | | 18,0 |
| Oulu (11,0 m) tai 3) | 6,7 | | | | | 11,5 |
| Oulu (12,0 m) | 2,9 | | | | | 45,0 |
| Kaskinen (10,0 m) | 3,4 | | | | | 4,0 |
| Kotka Halla (8,5 m) | 3,2 | | | | | 1,8 |
| Kristiinankaupunki (15,3 m) 4) | 0,7/1,9 | | | | | 26,0 |
| Uudet hankkeet yhteensä | | 4,0 | 4,0 | 15,5 | 20,0 | 90,3 - 137,8 |

1) Nykyliikenteen perusteella h/k on 2,0, kasvuennusteen mukainen h/k on 4,0.

2) Syväväylän siirtoon liittyy siltajärjestelyjä, tiehankkeiden osalta h/k on 4,5

3) Liittyvät Kolarin seudun suunniteltuun kaivoshankkeeseen

4) Liittyy hiilivoimalahankkeeseen, josta ei ole tehty investointi- eikä sijoituspäätöstä

Taulukko 8. Keskeneräiset ja uudet suunnittelukauden vesiväylähankkeet

Väyliä palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen -teemapaketti

Tärkeäksi tekijäksi on noussut nykyisen väylästä palvelutason säilyttäminen eli vajaakuntoisten väyliä kunnossapitohankkeet sekä väyläturvallisuuden varmistaminen. Väyliä turvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä turvalaitetekniikkaa mm. kaukovalvontajärjestelmän toteuttamisella. Perusväylänpidon ja pienten kehittämishankkeiden lisärahoitustarve vuosille 2008 - 2011 on yhteensä 12 milj. euroa. Vuosina 2012 - 2016 rahoitustarve olisi 2 milj. euroa vuodessa (yhteensä 10 milj. euroa).

| Teemapaketti | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Hinta yht. MC |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|---------------|
| Hepokarin väylän leventäminen | | | 0,3 | | | 0,3 |
| Hangon länsisataman erik.alueen ruoppaus | 0,6 | | | | | 0,6 |
| Majakoiden korjaukset | 0,2 | 0,3 | 0,3 | | 0,5 | 1,3 |
| Norrångvikenin väylän parantaminen | | 1,2 | | | | 1,2 |
| Merenkulun turvalaitteiden korjaus | 3,0 | 1,6 | 0,2 | 0,1 | 0,5 | 5,4 |
| Rahjan väylän kunnossapitoruoppaus | | 0,5 | | | | 0,5 |
| Turvalaitteiden kaukovalvonta | 0,2 | 0,4 | 0,2 | | | 0,8 |
| Veitsiluodon väylän kunnossapitoruoppaus | | | | | 1,0 | 1,0 |
| Hallan väylän syventäminen | | | 1,0 | 0,8 | | 1,8 |
| Kotkan Idänväylä | | | | 0,7 | | 0,7 |
| Örön väylä | | | | 0,4 | | 0,4 |
| Yhteensä | 4,0 | 4,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 14,0 |

Taulukko 9. Väylien palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen -teemapaketti

Pietarsaaren väylähanke (11 m)

Vuonna 2007 Pietarsaaren sataman ulkomaanliikenne oli noin 1,7 milj. tonnia. Sataman pääasiallisia käyttäjiä ovat UPM-Kymmene Oyj ja Oy Alholmens Kraft Ab. Väylän syventämistä 11 metrin kulkusyvyyteen perustellaan erityisesti raakapuun, biopolttoaineiden ja hiilen tuonnissa saatavilla säästöillä. Kuljetuskustannussäästöt arvioitiin olevan 71 milj. euroa ja hankkeen hyöty-kustannussuhde on 4,5 (30 v, 5 %). Hanke sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon rahoitusohjelmaan ja on ajoitettu vuosille 2009 – 2011 ja käytännössä toteutus on mahdollista aloittaa 2010.

Savonlinnan syväväylän siirto

Savonlinnan keskustan liikennejärjestelyihin sisältyy vesiliikenteen osalta syväväylän siirto Kyrönsalmesta Laitaatsalmeen, joka edellyttää myös Laitaatsalmen katu- ja rautatiesiltojen uusimista. Syväväylän siirtoa puoltavat alusliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät. Väyläsiirron kustannusarvio on noin 3,0 milj. euroa ja siltajärjestelyjen noin 35 milj. euroa. Tiejärjestelyjen osalta hankkeen hyöty-kustannussuhde on 4,5. Hanke sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon rahoitusohjelmaan hankekorissa 2007 – 2011.

Uudenkaupungin väylähanke (12,5 m)

Uudenkaupungin satama jakautuu Yara - Suomi Oy:n ja Hepokarin satamiin. Satamien tuonnin ja viennin määrä yhteensä vuonna 2007 oli 1,1 milj. tonnia. Hanketta perustellaan lannoitteiden kaukoviennillä, joiden osuus kuljetuksista on ennustettu kasvavan vähän yli 0,5 milj. tonniin. Muita merkittäviä kuljetusartikkeleita ovat kemikaalit ja raakamineraalit. Kannattavuustarkastelussa on lähdetty siitä, että puolet ennustetusta viennin kasvusta syntyy väylähankkeen vuoksi. Hankkeen hyödyksi arvioitiin ennusteen perusteella noin 57 milj. euroa (30 v, 5 %). Hankkeen hyöty-kustannussuhde kasvuennusteella on 4,0. Nykyisillä kuljetusmäärillä hyöty-kustannussuhde on 2,0. Hanke sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon rahoitusohjelmaan ja on ajoitettu vuodelle 2011.

Pohjankurun väylähanke (6,0 m)

Hanke mahdollistaa Celsa Steel Service Oy:n teräksen tuontikuljetukset ilman alusten kevennystä Lappohjassa. Teräksen nykyinen ja ennustettu tuontimäärä on noin 140 000 tonnia vuodessa. Hankkeen kuljetuskustannussäästöt ovat 9,5 milj. euroa (30 v, 5 %) ja hyöty-kustannussuhde 2,2.

Porin Mäntyluodon väylähanke (12,0 m)

Porin sataman tuonti- ja vientikuljetukset vuonna 2007 olivat 4,7 milj. tonnia. Hanketta perustellaan konttiliikenteen kasvunäkymillä sekä Harjavallassa toimivan sulaton laajentamisella ja sen vaatimilla raaka-ainekuljetuksilla. Tuotantolaitoksen kuljetusten määrä on ollut 0,6 milj. tonnia ja laajennusinvestoinnin jälkeen määrän ennustetaan kasvavan vajaaseen yhteen milj.

tonniin. Kannattavuustarkastelussa hankkeen hyödyiksi arvioitiin kuljetusmääräennusteen perusteella noin 30 milj. euroa ja hankkeen hyöty-kustannussuhde on 2,1 (30 v, 5 %). Hanke sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon rahoitusohjelmaan vuoden 2011 jälkeen toteutettavaksi.

Rauman väylähanke (11,0 m)

Rauman satama oli maamme viidenneksi suurin ulkomaanliikenteen satama vuonna 2007. Kuljetusmäärä oli 6,8 milj. tonnia ja metsäteollisuustuotteiden viennin osuus tästä oli 3,9 milj. tonnia. Hanketta perustellaan paperituotteiden kaukoviennillä ja raaka-aineiden kaukotuonnilla sekä konttiliikenteen kasvunäkymillä. Hankkeen kannattavuutta arvioitiin näiden kuljetusten perusteella ja kuljetuskustannussäästöt ovat noin 36 milj. euroa ja hyöty-kustannussuhteeksi saadaan 1,7 (30 v, 5 %). Hanke sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon rahoitusohjelmaan vuoden 2011 jälkeen toteutettavaksi.

Kemi Ajoksen väylähanke (11/12 m)

Hanke liittyy mahdolliseen Kolarin kaivoshankkeeseen yhdessä Oulun sataman kanssa. Kannattavuustarkastelussa on lähdetty siitä, että arvioitu määrältään verrattain suuri mineraalikuljetusvirta (yli 13 milj. tonnia) jakautuisi käytännön syistä puoliksi näiden satamien kesken. Eri kulkusyvyyssvaihtoehdoilla hyödyt Kemian Ajoksen osalta ovat 89,6 ja 152, 2 milj. euroa ja hyöty-kustannussuhteet 6,9 ja 2,7. Väylähankeeseen h/k-suhde riippuu siitä, kuinka arvioidut kuljetusvirrat todellisuudessa tulisivat jakautumaan eri satamien kesken. Suunnitelmavalmiutta on syytä nostaa, koska hanke voi käynnistyä lyhyellä varoitusajalla kaivostoimintaan liittyvien päätösten myötä.

Oulun väylähanke (11/12 m)

Hanke liittyy Kolarin kaivoshankkeeseen yhdessä Kemian Ajoksen kanssa. Kannattavuustarkastelussa on lähdetty siitä, että arvioitu yli 13 milj. tonnin mineraalikuljetusvirta jakautuisi käytännön syistä puoliksi näiden satamien kesken. Eri kulkusyvyyssvaihtoehdoilla hyödyt Oulun väylähankeeseen osalta ovat 89,0 ja 150,8 milj. euroa ja hyöty-kustannussuhteet 6,7 ja 2,9. Väylähankeeseen h/k-suhde riippuu siitä, kuinka arvioidut kuljetusvirrat todellisuudessa tulisivat jakautumaan eri satamien kesken. Suunnitelmavalmiutta on syytä nostaa, koska hanke voi käynnistyä lyhyellä varoitusajalla kaivostoimintaan liittyvien päätösten myötä.

Kaskisten väylähanke (10,0 m)

Kaskisten sataman tuonti- ja vientikuljetukset yhteensä vuonna 2007 olivat 1,8 milj. tonnia. Väylän syventämistä 10 m:n kulkusyvyyteen perustellaan raakapuun kaukotuonnilla. Liikenneennusteiden mukaan hankkeen hyödyt ovat noin 22 milj. euroa (30 v, 5 %) ja hyöty-kustannussuhde 3,4. Hanke sisältyy valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon rahoitusohjelmaan vuoden 2011 jälkeen toteutettavaksi.

Kotkan Hallan väylähanke (8,5 m)

UPM-Kymmene Oyj:n tarve käyttää Hallan satamaa on kasvamassa. Satamaa käytetään yhtiön raakapuun tuontisatamana ja metsäteollisuustuotteiden vientisatamana. Sataman tuonti- ja vientikuljetukset ovat olleet noin 0,8 milj. tonnia vuonna 2007. Yhtiön esittämien arvioiden perusteella hankkeen kuljetuskustannussäästöt ovat noin 6 milj. euroa ja hyöty-kustannussuhde 3,2 (30 v, 5 %).

Kristiinankaupungin väylähanke (15,3m)

Hanke liittyy mahdolliseen uuteen hiilivoimalainvestointiin. Investointipäätöstä voimalan rakentamisesta tai sen sijaintipaikasta ei ole tehty, mutta Kristiinankaupunki on ollut mukana yhtenä sijaintivaihtoehtona. Hankkeen kustannusarviot valtion väylätyön ja satama-altaan osalta ovat hyvin karkealla tasolla, koska tällä hetkellä ei ole käytettävissä tarkkoja pohjatutkimustietoja. Hankkeen hyödyt perustuvat arviotuihin hiilen kaukotuonnissa väylän syventämisestä saataisiin kuljetuskustannussäästöihin. Hyödyt vaihtelevat eri toteutusvaihtoehtojen kuljetusmääriin välillä noin 22 – 65 milj. euron välillä ja hyöty-kustannussuhteet välillä 0,7 – 1,9.

- Merenkululaitoksen, liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon alustavissa neuvotte- luissa on sovittu, että 15 M€ käytetään kahden (kantavuus 60t) maantielautan hankintaan. Vuoden 2009 tarve on n. 1,5 M€. Lautat voidaan saada käyttöön vuonna 2012.
- Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on määrittellä saa- riston matkojen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Peruspalvelutason perusteella määritetään kokonaispalvelumalliin perustuva hankintamalli. Työryhmän määräaika päättyy vuoden 2008 lopussa.
- Tehdään laiturien ja siltojen merkittävyysluokitus ja sen perusteella laaditaan kunnostusoh- jelma. Rahoitus on otettava huomioon vuoden 2010 talousarviossa.
- Merenkululaitos ja Tiehallinto tekevät yhteisen kilpailutusohjelman, joka on valmis vuoden 2009 alkuun mennessä. Kaluston uudistamisen edellytyksenä on, että liikenne- ja viestin- täministeriö osoittaa Merenkululaitokselle tilausvaltuuden kokonaispalvelumallilla tapahtu- vaa uudiskaluston kilpailutusta varten.
- Osallistutaan aktiivisesti liikennejärjestelmien kehittämiseen eri tavoin yhteistyössä liiken- ne- ja viestintäministeriön sekä muiden liikennehallinnon toimijoiden kanssa. Tehdään sel- vitys koko vesiliikenteen, rannikkoliikenteen, talviliikennesatamien, Saimaan liikenteen ja satamien kokonaismäärän merkityksestä liikennejärjestelmätasolla. Selvitystä hyödynne- tään tuotaessa esille vesiliikenteen merkitystä liikennejärjestelmätyössä.
- Toteutetaan alusliikenteen sujuvuutta edistävien telemaattisten laitteistojen ja - järjestelmien ylläpito- ja korvausinvestointiohjelma (Vesiväylien palvelutason ja turvalli- suuden varmistamisen teemapaketti)
- Viedään käytäntöön suunnittelukauden alussa Portnet2 palvelu, joka on Merenkululaitok- sen ja tullin ylläpitämä viranomaisjärjestelmä, jolla asiakkaat voivat tehdä kaikki alusilmoi- tukset viranomaiselle yhdestä paikasta. Merenkululaitos käyttää Portnet -järjestelmää EU:n alusliikenteen valvontadirektiivin (2002/59/EY) edellyttämänä SafeSeaNet- järjestelmänä ja tuottaa EU:n edellyttämät satamakäyntitiedot.
- Osallistutaan uusien TEN-suuntaviivojen laatimiseen sekä TEN-verkon tarkistukseen ja uu- sien prioriteettiprojektien määrittelyyn.

4.6 Meriympäristön suojele ja ilmastonmuutoksen torjunta

Merenkululaitos toimii Suomen vesialueiden, erityisesti Itämeren ympäristön, tilan parantamiseksi. Merenkululaitoksen keskeinen tapa vaikuttaa ympäristön suojeleluun on edistää merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta vähentää ympäristöönnettomuuden riskiä. Tavoitteena on sekä vähentää ympäristöriskejä että, edistää kuljetusten ympäristöystävällisyyttä.

Vanhasen II hallituksen hallitusohjelma asettaa myös liikenteen ympäristönsuojelullisia tavoitteita. Hallitusohjelmassa todetaan, että liikenteelle asetetut energiansäästö- ja ilmastotavoitteet on tarkoitus saavuttaa vähentämällä liikenteen ympäristöhaittoja sekä edistämällä joukko-liikennettä, ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja ja siirtymällä biopohjaisiin polttoaineisiin. Hallitusohjelma kannustaa kuljetuselinkeinoja muun muassa vapaaehtoisin energiasäästötoimiin ja tehostamaan logistiikkaa. Liikenteen ympäristöhaittojen ja ympäristöriskien toteutumiseen vaikuttavien tekijöiden vähentäminen on myös koko hallinnonalan tavoite.

Meriympäristön suojelemiseksi Merenkululaitos toteuttaa päivitettyä ympäristöohjelmaa, jossa asetettujen toimenpiteiden avulla on mahdollista vaikuttaa meriympäristön suojeleluun sekä varmistaa, että MARPOL-säännösten noudattamisen valvonnassa säilyy hyvä taso.

Päästömäärät

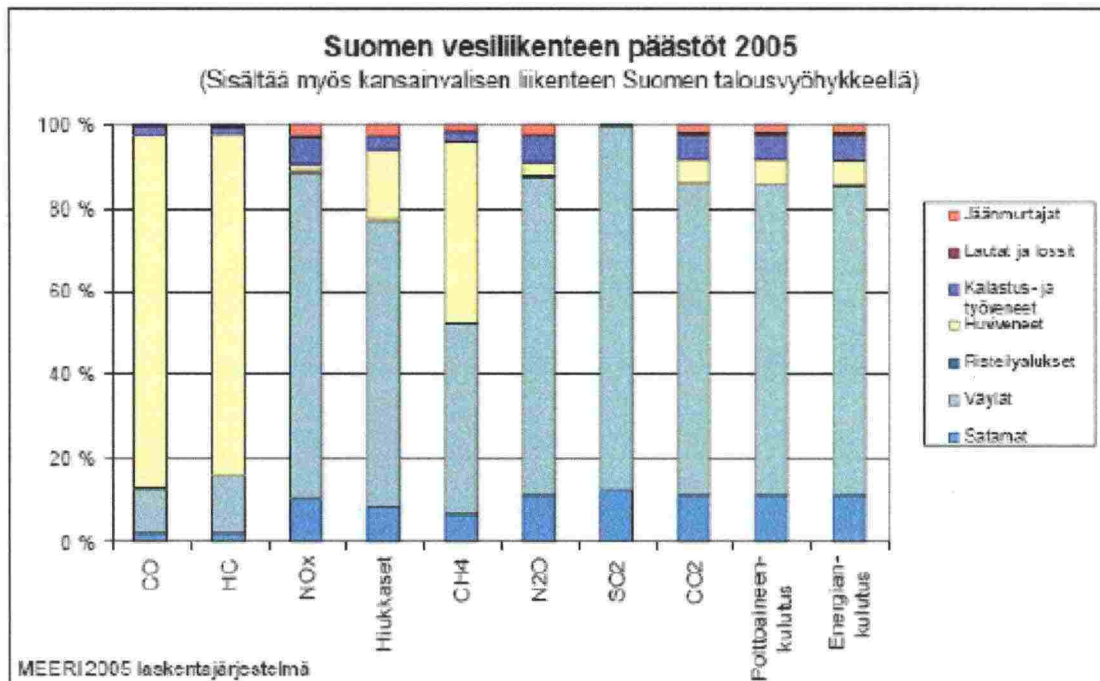
Merenkululaitos on tutkinut vesiliikenteen päästöjä viimeksi laajasti osana ympäristöohjelman päivitystä vuonna 2007. Liikenne- ja viestintäministeriön vaatimusten mukaisesti Merenkululaitoksessa päivitetään TTS-kaudella (jo vuonna 2009) tietoutta vesiliikenteen päästöjen vaikutuksesta ilmastonmuutokseen.

Suomen vesiliikenteen aiheuttamat päästöt Suomen talousalueella vuonna 2005 olivat seuraavat: hiilimonoksidia (CO) 30 000 t, hiilivetyjä (HC) 11 100 t, typen oksideja (NOx) 70 800 t, hiukkasia 2 150 t, metaania (CH₄) 463 t, typpioksiduulia (N₂O) 93 t, rikkidioksidia (SO₂) 19 300 t ja hiilidioksidia (CO₂) 3 720 000 t. Polttonesteitä kulutettiin yhteensä 1 150 000 t ja kokonaisenergiankulutus oli 47,8 PJ.

Taulukossa "Suomen vesiliikenteen päästöt 2005" on mukana ulkomaanliikenne, jota ei kansainvälisissä vertailuissa yleensä lasketa kansallisiin päästömääriin. Rahti- ja matkustajaliikenteen osalta päästöt on jaettu väylä- ja satamapäästöihin. Huviveneiden, kalastus- ja työveneiden, risteilyalusten ja lauttojen ja lossien sekä jäänmurtaajien osalta on esitetty vain yksi kokonaispäästömäärää kuvaava luku. Haitallisimpien yhdisteiden (typen oksidit ja rikkidioksidi) osalta rahtilaivat ovat suurimpia saastuttajia. Niiden osuus kyseisten yhdisteiden päästöistä on yli kaksi kolmannesta kokonaispäästömäärästä.

| | CO | HC | NOx | Hiuk- kaset | CH ₄ | N ₂ O | SO ₂ | CO ₂ | Polttoaineen kulutus | Energian- kulutus |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|-------------------------|----------------------|
| | t/a | | | | | | | | TJ/a | |
| Satamat | 661 | 235 | 7 486 | 186 | 31 | 11 | 2 476 | 412 007 | 127 614 | 5 260 |
| Väylät | 3 195 | 1 517 | 55 197 | 1 473 | 210 | 71 | 16 767 | 2 788 447 | 863 688 | 35 599 |
| Risteilyalukset | 26 | 8 | 185 | 3 | 0 | 0 | 0 | 9 097 | 2 890 | 122 |
| Huviveneet | 25 422 | 9 070 | 1 371 | 364 | 202 | 3 | 1 | 199 910 | 63 748 | 2 731 |
| Kalastus ja työven. | 603 | 192 | 4 289 | 64 | 11 | 6 | 1 | 210 968 | 67 017 | 2 828 |
| Lautat ja lossit | 59 | 19 | 421 | 6 | 1 | 1 | 0 | 20 700 | 6 576 | 277 |
| Jäänmurtaajat | 70 | 45 | 1 887 | 53 | 6 | 2 | 42 | 75 522 | 23 324 | 979 |
| Yhteensä | 30 037 | 11 087 | 70 836 | 2 150 | 463 | 93 | 19 288 | 3 716 652 | 1 154 856 | 47 796 |

Taulukko 10. Suomen vesiliikenteen päästöt 2005



Taulukko 11. Suomen vesiliikenteen päästösuhteet 2005

Vesiliikenteen aiheuttamien typen oksidien (NO_x) määrä on 53 %, hiukkasten 42 % ja hiilidioksidin (CO₂) noin 22 % liikenteen kokonaispäästöistä. Vesiliikenteen aiheuttamat rikkidioksidipäästöt sen sijaan ovat 97 % rikkidioksidipäästöjen kokonaismäärästä. Vesiliikenteen päästöjen suuri määrä johtuu päästölaskennan aluerajauksesta: mukana on myös ulkomaan liikenteen Suomen talousvyöhykkeellä aiheuttamat päästöt. Kansainvälisessä laskennassa Suomelle lasketaan vain kotimaanliikenne.

Vesiliikenteen päästöjen kehityksessä ei oleteta tulevaisuudessa tapahtuvan suuria muutoksia pitkäaikaiseen kehitykseen verrattuna muiden yhdisteiden paitsi rikkidioksidin ja typenoksidien osalta. Uudet, aluksia koskevat polttoaineen rikkipitoisuuden ja typenoksidien päästörajoitukset astuivat voimaan toukokuussa 2006. Näiden määräysten on arvioitu alentavan alusten rikkidioksidipäästöjen määrää noin 55 % lähimmän kymmenen vuoden aikana ja päästöjen pienenevän edelleen noin kolmasosaan nykyisistä vuoteen 2026 mennessä. Typenoksidien päästöjen osalta uusien määräysten on arvioitu alentavan päästöjä noin kolmasosan vuoteen 2026 mennessä.

Ympäristön suojeleminen ja ilmastonmuutoksen torjunta hallitusohjelmassa

Hallitusohjelman periaatteena on, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä sekä terveyteen ja luontoon aiheuttamia haittoja vähennetään ja ilmastonmuutokseen varaudutaan.

Logistiikassa, ympäristöhaittojen torjunnassa ja liikenneturvallisuustyössä hyödynnetään kehittyneen tieto- ja viestintäteknologian antamia mahdollisuuksia.

Hallitus edistää liikennealan sisämarkkinoita Euroopan unionissa tukemalla avointen ja syrjimättömien liikennemarkkinoiden kehittymistä sekä toimia, joilla rajoitetaan liikenteen ympäristöhaittoja, parannetaan ympäristöturvallisuutta ja kehitetään terrorismin vastaisia toimia.

Vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja sekä edistetään joukkoliikennettä, ympäristöystävällisiä kuljetusmuotoja ja siirrytään biopohjaisiin polttoaineisiin. Liikenteen ympäristövaikutuksia hallitaan lisäksi kannustamalla kuljetuselinkeinoja vapaaehtoiseen energiasäästötoimintaan, logistiikkaa tehostamalla ja yksityisautoilun hiilidioksidipäästöjä vähentämällä.

Ympäristön suojeleminen ja ilmastonmuutoksen torjunta liikennepoliittisessa selonteossa

Laajat selvitykset

Hallitus esittää ilmasto- ja energiastrategiassaan ja ilmastopoliittisessa tulevaisuusselonteossaan konkreettiset päästöjen vähentämistavoitteet ja toimenpiteet kasvihuonekaasujen vähentämiseksi.

Työryhmät, selvitykset

Ilmastonmuutokseen varautumiseksi tarvitaan tutkimustietoa muutoksen vaikutuksista.

Käytännön toimet liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Ilmastonmuutoksen vaikutukset on otettava huomioon liikenneväylien suunnittelunormeissa.

Strategiset toimenpiteet

Veteen kohdistuviin päästöihin vaikuttaminen

- Jatketaan työtä HELCOM:ssa ja IMO:ssa tiukempien käymäläjätevesipäästörajoituksen aikaansaamiseksi Itämerellä. Tavoitteena on Itämeren julistaminen MARPOL Annex IV -erikoisalueeksi.
- Jatketaan MARPOL VI -säännösten noudattamisen tehotarkkailua keskittämällä resursseja tarvittaessa (päästöt, jätteet, painolastivedet).
- Osallistutaan IMO:n kansainväliseen AFS (kiinnittymisenesto) -sopimuksen ratifioimistyöhön yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.
- Laaditaan kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) painolastivesi-sopimuksen ratifioimisen tiekartta yhteistyössä Helsinki -komission (HELCOM) ja Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelemaan koskevan yleissopimuksen osapuolten (OSPAR) kanssa.

Ilmapäästöihin vaikuttaminen

- Osallistutaan IMO:ssa tehtävään työhön, jonka tarkoituksena on saada aikaan merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviä toimenpiteitä. IMO:n MEPC -komiteassa kehitetään laivojen energiatehokkuutta mittaavaa vapaaehtoista operatiivista indeksiä, "Energy Efficiency Operational Index", jolla varustamot voivat mitata alustensa toiminnan energiatehokkuutta. Valmisteilla on myös pakollinen laivojen energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi, "Energy Efficiency Design Index", jonka avulla pyritään saamaan uusista laivoista mahdollisimman tehokkaita energian kulutuksen suhteen. IMO:ssa ollaan myös laatimassa ohjeita, joiden avulla kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää mm. teknisin ja operatiivisin keinoin, ns. "Guidance on Best Practices for fuel-efficient operation of ships". Esillä on myös ajatus, että varustamot veloitettaisiin laatimaan aluksilleen "Ship Efficiency Management Plan", jossa esitetään suunnitelmat laivojen tehokasta käyttöä varten.

Taloudellisten ohjauskeinojen osalta esillä on joko polttoainemaksu, josta kerääntyvät varat ohjattaisiin kehitysmaissa tapahtuvaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistä varten, tai päästökauppa. Tarkoitus on saada kasviuonekaasujen vähentämiseen liittyvä työ valmiiksi viimeistään MEPC 59 – kokouksessa kesällä 2009 ennen Kööpenhaminassa joulukuussa 2009 pidettävää ilmastokonferenssia.

- Osallistutaan IMO:ssa ja HELCOM:ssa aktiivisesti rikin ja typen oksidien kansainvälisten päästörajoitusten kehittämiseen sekä työhön joka pyrkii saattamaan voimaan globaaleja määräyksiä merenkulusta aiheutuvien CO₂-päästöjen vähentämiseksi.
- Valvotaan, että huvivedirektiivin päästömääräyksiä noudatetaan. Ollaan mukana kehittämässä päästövaatimuksia tiukentavaa direktiivimuutos-ehdotusta ja edistetään tiukennusten voimaansaattamista.
- Pyritään minimoimaan päästöt liikenteen ohjauksella ja alusten reittisuunnittelulla (tutkasatelliittikuvien, jään liike-ennusteiden, sää- ja jäätietojen tehokas hyödyntäminen jne.).

Meriliikenteen aseman edistäminen ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona osana liikennejärjestelmää ja logistista ketjua.

- Selvitetään herkkien alueiden väylästä ja liikenne sekä laaditaan toimenpideohjelma haittojen vähentämiseksi.

Rakentamisen ja ylläpidon vaikutusten lieventäminen

- Noudatetaan TBT-BATMAN – tutkimuksen suosituksia saastuneiden sedimenttien tutkimuksissa, ruoppauksessa ja läjityksessä.
- Osallistutaan aktiivisesti ympäristövaikutusten arvioinnin kehittämiseen vesiväylien osalta.

Palvelutuottajien ympäristökriteerien määrittely

- Edellytetään palvelujen tuottajilta Merenkululaitoksen asettamien hankinta- ja sopimusasiakirjoihin sisältyvien ympäristökriteerien noudattamista.

Välillinen vaikuttaminen ja omat toimenpiteet

- Merenkululaitos osallistuu viranomaisena aktiivisesti kansalliseen ja kansainväliseen sää-dösvalmisteluun sekä sopimusten, määräysten ja ohjeiden laatimiseen.
- Tehdään yhteistyötahojen kanssa jatkuvaa tutkimus- ja kehitystyötä sekä edistetään innovaatioita ja niiden käyttöönottoa.
- MKL pyrkii käyttämään sellaisia palveluntuottajia, joiden työmenetelmät ja laitteistot kuormittavat mahdollisimman vähän merellistä ympäristöä
- Osallistutaan hallinnonalan ilmastomuutoksen vaikutuksia koskevaan tutkimustyöhön ja selvitetään tutkimusprojektin pohjalta ilmastomuutoksen vaikutukset laitoksen toimintaan⁹. Samassa yhteydessä selvitetään oman toiminnan vaikutukset ilmastomuutokseen. Merenkululaitoksen projektin tarkoituksena on tehdä tarkempi arvio ilmastomuutoksen vaikutuksista laitoksen toimintaan ja vaikutusten merkittävydestä sekä laatia esitys toimenpiteistä, joita ilmastomuutokseen sopeutuminen ja haitallisten vaikutusten vähentäminen edellyttää.
- Merikartoitus hankkii merenmittauksilla tietoa merenpohjan topografiasta (syvyystiedot), jota tarvitaan Itämeren geologisten muutosten (esim. maannousu, liestyminen), ilmaston Itämereen aiheuttamien muutosten ja näiden yhteisvaikutusten tutkimukseen.

⁹ T&K –hanke ” Ilmastomuutoksen vaikutukset Merenkululaitoksen toimintaan ja sopeutuminen ilmastomuutokseen ”

4.7 Tuottavuuden parantaminen ja toiminnan tehostaminen

Tuottavuus ja tehokkuus hallitusohjelmassa

Hallitus jatkaa valtionhallinnon tuottavuusohjelman toteuttamista. Tuottavuuden parantaminen on keskeinen näkökulma kaikessa Merenkululaitoksen kehittämisessä. Hallitusohjelman mukaan liikennepoliittisen selonteon yhteydessä selvitetään budjettirahoitusta täydentävien rahoitusmallien käyttöönotto väyläinvestointeihin.

Tuottavuus ja tehokkuus liikennepoliittisessa selonteossa

Työryhmät, selvitykset

Uusia rahoitusmalleja tulee kokeilla ennakkoluulottomasti. Budjettikäytäntöä on kehitettävä suuntaan, joka ottaa nykyistä paremmin huomioon väylähankkeiden luonteen ja pitkän keston. Elinkaarimallia kannattaa edelleen kehittää Suomen oloihin ja ylläpitää erillistä ohjelmaa mahdollisista elinkaarihankkeista.

Käytännön toimet liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Kehittämishankkeiden valmistelua ja toteutusta on kehitettävä, jotta hankkeiden kustannusarviot saadaan pitämään.

Strategiset toimenpiteet

- Toteutetaan uudet tuottavuustoimenpiteet
 - 1) MKL:n sisäisen tuotannon eriyttämisen (160 htv) ja
 - 2) toiminnan ja prosessien kehittämisen ja synergioiden hyödyntämisen uusissa liikenneväylä- ja liikenneturvallisuusvirastoissa (24 htv).

Yhteensä esitetyt uudet henkilöstön vähennykset ovat 184 henkilötyövuotta. Vuodelle 2010 kohdistuisi 160 henkilötyövuotta ja vuosille 2012–2015 kullekin kuusi henkilötyövuotta eli yhteensä 24 henkilötyövuotta (liite 4). Tämä on 24,6 % vuoden 2007 henkilötyövuosimäärästä ja täyttää reilusti laitokselle asetetun tavoitteen. Aiemman kehyspäätöksen mukaisesti MKL:n tuottavuustavoitteissa on huomioitu tietohallinnon sekä henkilöstö- ja taloushallinnon kehittäminen ja tehtävien siirtäminen palvelukeskuksiin. Merenkululaitos korostaa, että MKL:n sisäisen tuotannon eriyttämisessä henkilöstömenot muuttuvat palvelujen ostamiseksi, jolloin laitoksen budjetista ei voida leikata tuottavuusohjelman mukaisesti ko. määrärahoja. Jos määrärahojen leikkaus joudutaan kuitenkin tekemään, tulee rahoitus kohdistaa uudelleen ko. palvelujen ostamiseen.

| (htv) | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | vähenn. yht. |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------|
| TOTEUTUMA | 782 | 748 | | | | | | | | | |
| ENNUSTE Yhteensä | | | 728 | 723 | 431 | 416 | 410 | 404 | 398 | 397 | |
| ERITTELY | | | | | | | | | | | |
| Väylävirasto | | | | | 331 | 318 | 313 | 308 | 303 | 302 | |
| Turvallisuus-virasto | | | | | 100 | 98 | 97 | 96 | 95 | 95 | |
| TUOTTAVUUSOHJELMA | | | | | | | | | | | |
| Vähennystavoite, päätetyt | | -29 | -14 | -14 | -136 | -17 | | | | | -210 |
| Vähennystavoite, uudet | | | | | -160 | | -6 | -6 | -6 | -1 | -179 |
| Tavoitehenkilö-määrä | 786 | 757 | 743 | 729 | 433 | 416 | 410 | 404 | 398 | 397 | -389 |
| EROTUS (TOT-TAVOITE) | -4 | -9 | -15 | -6 | -2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |

Taulukko 12. Henkilöstömäärän kehitys

- Selvitetään mahdollisia uusia rahoitusmalleja, tuodaan esille näkemystä mallin soveltuvuudesta merenkulun toimintaympäristöön
- Ylläpidetään hankkeiden yksikkökustannusseurantaa ajantasaisen kustannustiedon saamiseksi. Seurataan markkinatilannetta tiiviisti. Kustannusarviot päivitetään vuosittain kustannuskehitystä ja markkinatilannetta vastaavaksi.
- Hankkeissa käytetään tapauskohtaisesti hankkeeseen parhaiten soveltuvaa urakointimallia. Pyritään saamaan kotimaan markkinat enemmän kansainvälisiä toimijoita kiinnostavaksi kehittämällä urakointimenettelyjä kansainväliseen suuntaan.

5 Tutkimus ja kehittämistoiminta

Merenkulkulaitos on päättänyt T&K -toimintansa linjauksista vuosille 2007–2012. Tutkimus- ja kehittämistoiminta painottuu linjaussuunnitelmassa valittuihin seitsemään priorisoituun tutkimusteemaan. Näistä teemoista neljässä on tavoitteena merenkulun turvallisuuden parantaminen. Puolet tutkimus- ja kehittämistoiminnan rahoituspanostuksesta on suunnitelmassa kohdistettu turvallisuusteemoille. Painotus turvallisuuden kehittämiseen on tosiasiallisesti huomattavasti rahoitusosuutta suurempi, koska suuri osa turvallisuuteen liittyvästä tutkimuksesta toteutetaan kansainvälisinä yhteisrahoitus- ja yhteistyöyöhankeina.

Tärkeä turvallisuuteen tähtäävä teema on ”Elektroninen navigointiturvallisuus”, jossa panostetaan erityisesti liikenteen telematiikkaa hyödyntävien ohjaus- ja tietopalveluiden kehittämiseen. Teemaa toteutetaan pääosin hallinnonalan yhteisen ohjelman ”Älykäs Liikenne 2007–2010” puitteissa. Talviliikenteen turvallisuus ja taloudellisuus – teemassa pyritään tukemaan suomalaista huippuosaamista talvimerenkulun alalla samalla kun laitos turvaa talvimerenkulun avustustoimintaan liittyvät tieto- ja kehittämistarpeensa. Myös talvimerenkulun tutkimustoimintaa toteutetaan laajassa yhteistyössä muiden Itämeren maiden, erityisesti Ruotsin, kanssa.

Merenkulkulaitoksen tutkimus- ja kehittämistoiminnassa on tarpeen edelleen lisätä yhteistyötä ja verkottumista niin suomalaisen meriklusterin sisällä kuin kansainvälisestikin. Yhteistyön lisääminen parantaa samalla myös mahdollisuuksia saada rahoitusta kotimaisista ja EU:n tutkimusrahoituslähteistä. Yhteistyöllä pyritään myös säilyttämään ja vahvistamaan suomalaista merenkulku- ja logistiikkaosaamista. Verkottuminen parantaa edellytyksiä uusien innovaatioiden syntymiselle hyödyntämiselle.

Merenkulkulaitos näkee tärkeänä, että valtion sektoritutkimuksessa panostetaan laaja-alaisesti Itämeren alueen turvallisuuden turvaamiseen ja kehittämiseen. Merenkulkulaitos pyrkii valmistelevaan tätä tutkimusta oman toimialansa osalta.

6 Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaaminen

Merenkulkulaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan strategiseksi tehtäväksi on Valtioneuvoston periaatepäätöksessä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisesta määritelty talouden ja infrastruktuurin toimivuus.

Liikennesektorin strategisesti keskeisinä kysymyksinä YETTS-asiakirja nostaa esiin kaksi toimintoa: 1) Kuljetuslogististen ketjujen toimintakyky on kyettävä varmistamaan kaikissa oloissa, mikä mm. tarkoittaa kuljetusväylien tarkoituksenmukaista rakentamista ja ylläpitoa, ja lisäksi 2) on huolehdittava siitä, että yhteiskunnan käytettävissä on kaikissa turvallisuustilanteissa tarvittava määrä kuljetuskalustoa.

Merenkulkusektorin osalta Merenkulkulaitos vastaa näistä toiminnoista. Merikuljetusväyliä turvaavat Merenkulkulaitoksen väylätoiminto ja 1.1.2010 yhtiötettävä sisäinen tuotanto sekä osittain myös merikartoitustoiminto. Aluskuljetuskaluston riittävyttä turvaa osaltaan Merenkulkulaitoksen hoitama alusrekisteri, joka poikkeusoloissa voidaan asianomaisen ministeriön määräyksellä lukita ja siten estää aluksia siirtymästä ulosliputustoimenpitein Suomen hallinnon kontrollin ja määräysvallan ulkopuolelle. Merenkulkulaitos varmistaa osaltaan sen, että Suomen yhteiskunnan toimintojen ja väestön tarvitsemien kuljetusten edellytykset on turvattu huolehtimalla, että meriliikenteen ohjaamiseen liittyvät järjestelmät toimivat häiriöttömästi kaikissa olosuhteissa. Järjestelmiä kehitetään erityisesti niin, että tietojärjestelmien jatkuva toiminta on varmennettu palvelun vaatimalla tavalla.

Laajemmin katsottuna myös kauppameriliikenteen johtaminen ja meriliikenteen polttonestesäännöstely, jotka poikkeusoloissa määrätään Merenkulkulaitoksen hoitoon ja vastuulle, turvaavat yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämätöntä infrastruktuuria valmiuslain tarkoitamisissa vakavissa poikkeusoloissa.

Strategiset toimenpiteet

Huoltovarmuuden turvaaminen merenkulun palvelutuotantoa tarjoavissa yhtiöissä

Huoltovarmuuden tavoitteista 21.8.2008 annetun valtioneuvoston päätöksen (539/2008) mukaan varautumistoimenpiteillä turvataan yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämätön infrastruktuuri kaikissa tilanteissa.

Merenkululaitoksen varautuminen perustuu valmiuslain 40 §:ään, jonka mukaan valtion hallintoviranomaisten tulee valmiussuunnitelmin sekä muin toimenpitein varmistaa tehtäviensä mahdollisimman häiriötön hoitaminen myös poikkeusoloissa. Tämä valmiuslain määräys koskee myös valtion liikelaitoksia. Varustamoliikelaitoksen ja luotsausliikelaitoksen varautumisveloitetta on erikseen korostettu näitä koskevilla laeilla (937/2003 ja 938/2003). Lakien 2 §:n 3 momentissa on todettu, että sanotut liikelaitokset varautuvat hoitamaan tehtäviä myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää. Määräykset sisältyvät liikenne- ja viestintäministeriön 6.10.2006 antamaan merenkulkualan varautumisohjeeseen.

Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto yhtiöitetään vuoden 2010 alusta. Myös varustamoliikelaitoksen ja luotsausliikelaitoksen toiminnot saatetaan yhtiöittää tulevaisuudessa. Kaikki kolme turvaavat osaltaan yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämätöntä infrastruktuuria ja sen vuoksi varautumisveloite on syytä ulottaa niihin myös yhtiöinä. Sopivan mallin antaa voimassaoleva rautatielaki (555/2006). Sen 61 § (varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin) määrää, että rautatieyrityksen on varautumisen avulla huolehdittava toimintansa jatkumisesta häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa sekä niihin verrattavissa normaaliolojen häiriötilanteissa.

Suomenlahden 9 metrin valmiusväylän (ns. rannikkoväylän) puuttuvan osan merkitseminen

Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamisen strategian mukaan kuljetuslogististen ketjujen toimintakyky on varmistettava. Tämä tarkoittaa kuljetusväylien, mukaan lukien meriväylien tarkoituksenmukaista rakentamista ja ylläpitoa. Yhteiskunnan on strategian mukaan huolehdittava valmiudesta reagoida joustavasti häiriötilanteisiin ja siirtymisestä varajärjestykseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmiusohjeen 2/2006 mukaan Merenkululaitoksen on omassa toiminnassaan jo normaalioloissa tutkittava, suunniteltava ja ruopattava tarvittavat valmiusväylät osana poikkeusolojen meriliikenteen suunnittelua. Kun valmiusväylät on tarkoitettu kauppamerenkulun käyttöön, on niiden kulkusyvyys oltava em. ohjeen mukaan vähintään yhdeksän metriä.

Suomenlahden valmiusväylä, ns. rannikkoväylä on pääosin rakennettu ja merkitty 9 metrin väyläksi. Kuitenkin väylänosa Lappohja – Porkkalanselkä on pääosin maastoon merkitsemättömänä valmiusväylänä vain 7,3 metrin väylä. Tämä tarkoittaa, että poikkeusoloissa ja vaikeissa talviolosuhteissa normaalioloissa Suomenlahden merikuljetuksia turvaava rannikkoväylä ei ole täysipainoisesti käytettävissä sille tarkoitettuihin kuljetuksiin, koska tämän noin 40 kilometrin mittaisen väylänosan mataluuden ja turvallisen merkitsemisen puuttumisen takia väylää ei voida käyttää täysipainoisesti.

Väylänosan merenmittaukset on tehty vuonna 2004. Väylänosan harausvyvyys oli 10,5 metriä. Väylänosan käyttöönotto ei edellytä ruoppaustöitä, mutta suunnitelmat väylänosan maastoon merkitsemiseksi on toteutettava ennen kuin väylänosa voidaan vahvistaa käyttöönotettavaksi kauppamerenkulun 9 metrin väylänä.

YETTS-strategiaan viitaten esitetään, että varataan 2,0M€ Lappohjan-Porkkalanselän välisen 9 metrin valmiusväylän kuntoonsaattamiseksi.

7 Henkisten voimavarojen hallinta

Merenkululaitoksen henkilöstön kehittäminen ja henkisten voimavarojen hallinta perustuu henkilöstöstrategiaan ja henkilöstösuunnitteluun. TTS -kaudella tärkeiksi painopisteiksi on nostettu merenkulullisen osaamisen siirtäminen ja kehittäminen. Merenkulullisten osaamien turvaan:

- jatkamalla verkostoitumista ja yhteistyötä muiden merellisten toimijoiden ja viranomaisten kanssa
- jatkamalla koulutuksen ja valmennusten toteuttamista (esim. asiantuntijavalmennus)
- turvaamalla kansainvälisen vaikuttamisen jatkuminen myös organisaatiomuutoksissa
- lisäämällä työkiertoa ja urasuunnittelua (esimies- ja asiantuntijaportaat)
- panostamalla osaamisen siirtämiseen ja kehittämiseen
- varmistamalla prosessien toimivuuteen ja kehittämiseen

Strategista henkilöstösuunnittelua jatketaan uudet tuottavuusvaatimukset ja toimintaympäristön muuttuminen huomioiden. TTS- kaudella erityisesti hallinnollisten tukipalvelujen toimintaympäristö ja asema muuttuu perustettavien uusien virastojen ja tukipalvelujen yhteensovittamisen seurauksena.

TTS-kaudella on tärkeää myös työpaikan houkuttelevuuden lisääminen. Korkea keski-ikä aiheuttaa jatkossa myös rekrytointipaineita erityisesti substanssitehtäviin. Työpaikan houkuttelevuutta parannetaan aktiivisella rekrytointipolitiikalla sekä palkkausjärjestelmän kehittämisellä ja työhyvinvointiin panostamalla. Muita henkilöstöstrategiassa sovittuja toimenpiteitä on mm. pelisääntöjen ja arvojen mukaisen toiminnan edistäminen sekä johdon henkilöstökatselmuksen käyttöönotto.

8 Rahoitus ja omaisuus

8.1 Rahoitus

Rahoitusrakenne

Kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpito ja kehittäminen rahoitetaan suurimmaksi osaksi maksuilla. Pienen osan tuloista kerää Merenkululaitos, mutta valtaosa muodostuu väylämaksuista. Merenkululaitoksen toiminnan rahoituksesta tulorahoituksen osuus on noin 6 prosenttia. Kun otetaan huomioon Tullilaitoksen keräämä väylämaksu, joka on tarkoitettu nimenomaan meriliikenteen infrastruktuurin ja palvelujen ylläpitämiseen ja kehittämiseen, maksuilla rahoitettava osuus nousee 70 prosenttiin.

Merenkululaitos perii maksuja liiketaloudellisin perustein mm. merikarttatoiminnan tuotteiden ja käyttöoikeuksien myynnistä sekä kaluston käyttöön, erilaisiin rakennus-, väylänhoito- ja asiantuntijatoihin ja viittatuotantoon liittyvistä palveluista. Toiminta on kannattavaa. Valtion maksuperustelain mukaisia julkisoikeudellisia maksullisia suoritteita ovat mm. merenkulun tarkastustoiminnan palvelut, alusrekisteriin sekä luotsin ja linjaluotsin tutkintoihin liittyvät palvelut. Nämä palvelut eivät ole kaikilta osin kustannusvastaavia, mutta täyteen kustannusvastaavuuteen edetään maksujen tarkistusten ja toiminnan kehittämisen kautta asteittain. Lisäksi Saimaan kanavan käytöstä peritään erillislakiin perustuvia kanavamaksuja.

Väylämaksu on veronluonteinen maksu, jota suoritetaan Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavista aluksista ja jolla katetaan rannikon kauppamerenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset. Väylämaksu on ollut ylijäämäinen vuodesta 2004 lähtien. Ylijäämän poistamiseksi maksuja alennettiin vuoden 2008 alusta lähtien keskimäärin noin 10 prosentilla ja hallitukselle on annettu esitys maksujen alentamisesta edelleen vuoden 2009 alusta 1,6 prosentilla.

Väylämaksun ylijäämäisyydestä huolimatta Merenkululaitokselle ei ole valtion talousarviossa myönnetty määrärahoja meriliikenteen ohjauksen turvaamiseksi ja vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistamiseksi tarvittavan teemapaketin rahoittamiseen.

Toimintamenot ja vesiväylänpito

Toimintamenoihin ja vesiväylänpitoon esitettävä talousarviorahoitus on suunnittelukaudella peruslaskelman mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 97 milj. euroa/vuosi ja kehittämissuunnitelman mukaisella rahoitustasolla keskimäärin 106 milj. euroa/vuosi. Määrärahat on esitetty momenteittain liitteessä 1.

Peruslaskelma pohjautuu vuoden 2009 talousarvioesitykseen. Siinä on otettu huomioon tuotavuusvaateena yhteensä 325 henkilötyövuoden vähennys suunnitelmakaudella, mutta koska henkilöstövähennyksiin sisältyy rakennemuutoksena laitoksen sisäisen tuotannon yhtiöittäminen ja vastaavat palvelut on joka tapauksessa hankittava ostopalveluina, niin tältä osin (280 henkilötyövuotta) määrärahan tarve ei vähene.

Kehittämissuunnitelma ylittää peruslaskelman keskimäärin 10 miljoonalla eurolla/vuosi.

Meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaamiseksi elinkaarensa lopussa olevat telemaattiset laitteet ja järjestelmät on uusittava sekä toteutettava Itämeren turvallisuuden edellyttämä järjestelmäkehitys. Tähän tarvitaan lisärahoitusta suunnittelukaudella yhteensä noin 8,4 miljoonaa euroa. Jos telemaattisten järjestelmien ja laitteiden uusimista ja kehittämistä ei kyetä toteuttamaan, joudutaan tilanteeseen, jossa rikotaan kansainvälisiä sopimuksia esim. hätä- ja turvallisuusradiopalvelut (SOLAS) sekä niiden pohjalta hoidettu alusliikenteen ilmoittautumis- ja raportointijärjestelmä (GOFREP). Vielä edellistä vakavampi vaikutus on kysymys merenkulun onnettomuusriskitason kasvusta, kun riskien pienentämiseksi kehitetyt järjestelmät putoavat pois käytöstä tai niiden palvelutaso selkeästi heikentyy.

Vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistamiseksi on kunnostettava väyliä ja turvalaitteita. Vesiliikenteen vaatimusten mukaisen väylästön syvyyden ja turvalaitteiden kunnan palauttamiseksi ja säilyttämiseksi tarvittava lisärahoitus on suunnittelukaudella yhteensä 12 milj. euroa. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy Suomenlahden valmiusväylän (ns. rannikkoväylän) puuttuvan osan merkitseminen (2 milj. euroa).

Sisäisen tuotannon eriyttäminen ja palvelujen kilpailuttaminen aiheuttavat siirtymävaiheessa lisäkustannuksia. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjausten mukaisesti siirtymäaikana tuotantohenkilöstön sopeuttamiseen liittyviin palveluprojekteihin ja muihin sopeuttamistoimiin esitetään yhteensä 8 milj. euron rahoitusta. Lisäksi merenmittauksen kilpailun avaamiseen liittyvien kustannusten kattamiseksi esitetään 8 milj. euroa.

Vesiväylien isot kehittämishankkeet

Peruslaskelma sisältää hallituksen kehyspäätöksen 13.3.2008 mukaiset hankkeet: Pietarsaaren ja Uudenkaupungin meriväylät. Haminan meriväylän parantaminen on laskelmassa vuoden 2008 syksyn lisätalousarvioesityksen mukaisena. Peruslaskelman hankkeiden yhteissumma on 37,3 milj. euroa.

Kehittämissuunnitelma sisältää lisäksi *meri- ja sisävesien väylien kehittämissuunnitelman 2008-2016* mukaiset hankkeet: Pohjankurun (2012), Porin Mäntyluodon (2012-2013) ja Kaskisen (2013) väylien syventämiset sekä Savonlinnan syväväylän siirron (2010). Lisäksi kehittämissuunnitelmassa on otettu huomioon tarkentuneet suunnitelmat ja kustannusarviot Pietarsaaren väylän (+10,5 milj. euroa) ja Uudenkaupungin väylän (-3 milj. euroa) osalta. Hankkeiden kustannusarvio on suunnitelmakaudella yhteensä noin 27,5 miljoonaa euroa.

Saariston yhteysalusliikennepalvelut

Voimassa olevan hallitusohjelman mukaan yhteysalusliikennepalvelut turvataan vähintään nykyisellä tasolla. Peruslaskelmatason rahoitus ei kuitenkaan riitä tämän toteuttamiseen. Sekä ostopalvelujen että polttoaineiden hintojen nousu aiheuttaa sen, että reittien määrää/palvelutasoa on laskettava. Myöskään yhteysalusliikenteen toimivuuden säilyttämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi valmisteltua yhteysaluslaitureiden kunnostusohjelmaa ei pystytä esitetyllä rahoitustasolla toteuttamaan.

Palvelutason säilyttäminen ja laituriohjelman toteuttaminen edellyttäisi suunnittelukaudella keskimäärin noin 1 milj. euron vuosittaista lisärahoitusta. Lisäksi liikenteen hoidossa pyritään siirtymään liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän, *Lauttaliikenteen kilpailuttaminen*, mietinnön mukaisesti aikarahtausmallista kokonaispalvelumalliin, mikä edellyttää uusikaluston hankintaa. Vuoden 2009 aikana on tarkoitus kilpailuttaa uusi alus kokonaispalvelumallilla. Alus saadaan käyttöön aikaisintaan vuoden 2013 alusta ja palvelun hinta nousee silloin arviolta noin 1 milj. eurolla.

8.2 Omaisuus

Laitoksen hallinnassa olevasta omaisuudesta suurin osa on vesiväyliä ja kanavia. Taseen loppusummassa näkyy isojen väylähankkeiden valmistuminen. Suunnittelukaudella peruslaskelmavaihtoehdossa omaisuuden arvo laskee, koska uusia investointeja ei tehdä poistoja vastavasti.

| Taseen loppusumma | Tilinpäätös | Tase-ennuste | | | | | | |
|------------------------|-------------|--------------|------|------|------|------|------|------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| milj. euroa | | | | | | | | |
| Merenkululaitos | 259 | 266 | 254 | 251 | 242 | 250 | 229 | |

Taulukko 13. Merenkululaitoksen omaisuus

| (1 000 euroa) | TA 2008 | TAE 2009 | Peruslaskelma 2010-2013 | | | | Kehittämissuunnitelma 2010-2013 | | | |
|---|----------------|----------------|-------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| TULOT (12.31.) | | | | | | | | | | |
| 13. Merenkulkulaitoksen tulot | 17 | 17 | 3 000 | | | | 3 000 | | | |
| MENOT | | | | | | | | | | |
| 10. Liikenneverkko/MKL | 103 350 | 114 120 | 109 562 | 103 882 | 113 535 | 96 719 | 127 862 | 123 382 | 124 335 | 114 019 |
| 03. Merenkulkulaitoksen toimintamenot (netto) | 33 952 | 35 018 | 35 207 | 34 960 | 34 767 | 34 497 | 38 007 | 37 160 | 36 467 | 36 197 |
| 23. Vesiväylänpito (netto) | 61 409 | 62 002 | 62 222 | 60 172 | 62 172 | 62 172 | 70 222 | 68 172 | 69 172 | 69 172 |
| 03. ja 23. yhteensä | 96 200 | 97 020 | 97 429 | 95 132 | 96 939 | 96 669 | 108 229 | 105 332 | 105 639 | 105 369 |
| 76. Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset/vesiväylät | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| 78. Eräät väylähankkeet/vesiväylät | 7 100 | 17 050 | 12 083 | 8 700 | 16 546 | 0 | 19 583 | 18 000 | 18 646 | 8 600 |
| 30. Liikenteen tukeminen ja ostopalvelut/meriliikenne | 99 570 | 103 890 | 104 340 | 104 340 | 104 340 | 104 430 | 105 771 | 105 471 | 104 971 | 105 971 |
| 41. Ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten turvaaminen | 19 100 | | | | | | | | | |
| 42. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten ja autolautt. kilp.edellyt. turvaaminen | 15 700 | | | | | | | | | |
| 43. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantaminen | 55 750 | 95 223 | 95 673 | 95 673 | 95 673 | 95 763 | 95 673 | 95 673 | 95 673 | 95 673 |
| 50. Lästämaksuista suoritettavat avustukset | 953 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 |
| 64. Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen | 8 067 | 7 867 | 7 867 | 7 867 | 7 867 | 7 867 | 9 298 | 8 998 | 8 498 | 9 498 |

Erittely momentin 31.10.03 Merenkulkulaitoksen toimintamenot peruslaskelmaan sisältyvistä muutoksista 2010-2013 verrattuna edellisvuoteen

| | | | | | | | | | |
|---|--|--|------------|-------------|-------------|-------------|--|--|--|
| Tuottavuustoimenpiteet/vanhat (30te/htv) henkilötyövuosia | | | -180 | -210 | | | | | |
| Tuottavuustoimenpiteet/uudet (45te/htv) henkilötyövuosia | | | -6 | -7 | | | | | |
| Ves/tes/ujp-vaikutus | | | 369 | -37 | -270 | -270 | | | |
| Yhteensä | | | 189 | -247 | -193 | -270 | | | |

Erittely momentin 31.10.23 Vesiväylänpito peruslaskelmaan sisältyvistä muutoksista 2010-2013 verrattuna edellisvuoteen

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|------------|---------------|--------------|----------|--|--|--|
| Vesiväylänpito (riihisäys 2008-2011 yht. 1 M€) | | | 250 | 250 | | | | | |
| Tuottavuustoimenpiteet/vanhat (30te/htv) henkilötyövuosia | | | -300 | -300 | | | | | |
| Tuottavuus/vanhat/tuotannon eriyttäminen (30te/hta) henkilötyövuosia | | | -10 | -10 | | | | | |
| Tuottavuus/vanhat/tuotannon eriyttäminen (30te/hta) henkilötyövuosia | | | -3 800 | | | | | | |
| Tuottavuus/uudet/tuotannon eriyttäminen (45te/htv) henkilötyövuosia | | | -120 | | | | | | |
| Tuottavuus/uudet/tuotannon eriyttäminen (45te/htv) henkilötyövuosia | | | -7 200 | | | | | | |
| Väylänpito- ja merikartoituspalvelujen ostot | | | 10 800 | | | | | | |
| Ves/tes/ujp-vaikutus | | | 270 | | | | | | |
| Siirto 31.10.78 Pietarsaaren väylä | | | | -2 000 | 2 000 | | | | |
| Yhteensä | | | 220 | -2 050 | 2 000 | 0 | | | |

Erittely momentin 31.10.03 Merenkulkulaitoksen toimintamenot kehittämissuunnitelmaan sisältyvistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

| | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|-------|-------|-------|-------|
| Meriliikenteen palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen (teemapaketti) | | | | | | | | | | |
| Meriliikenteen ohjaustoiminnan turvaaminen | | | | | | | 2 800 | 2 200 | 1 700 | 1 700 |

Erittely momentin 31.10.23 Vesiväylänpito kehittämissuunnitelmaan sisältyvistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

| | | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Meriliikenteen palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen (teemapaketti) | | | | | | | 4 000 | 4 000 | 2 000 | 2 000 |
| Vesiväylien palvelutason ja turvallisuuden varmistaminen | | | | | | | 4 000 | 4 000 | 2 000 | 2 000 |
| Sisäisen tuotannon yhtöittäminen ja kilpailun avaaminen | | | | | | | 4 000 | 4 000 | 5 000 | 3 000 |
| Merenmittausten kilpailun avaaminen | | | | | | | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| Siirtymävaiheen palveluprojektit | | | | | | | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| Henkilöstön sopeuttamistoimet | | | | | | | | | 1 000 | 1 000 |
| Suomenlahden valmiusväylän merkitseminen | | | | | | | | | | 2 000 |
| Yhteensä | | | | | | | 8 000 | 8 000 | 7 000 | 7 000 |

Erittely momentin 31.10.78 Eräät väylähankkeet hankkeista peruslaskelmassa ja kehittämissuunnitelman lisäykset

| | | | | | | | | | | |
|--|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tornio (sopimusvaltuus 11 M€) | 100 | 50 | 50 | | | | | | | |
| Raahe (sopimusvaltuus 30 M€) | 7 000 | 17 000 | | | | | | | | |
| Hamina/LTAE III/2008 (sop.valtuus. 18,279 M€) | | | 8 033 | | 10 246 | | | | | |
| Pietarsaari (sop.valtuus. TAE09 8 M€) uusi kustannusarvio (11m), lisätarve 10,5 M€ | | | 4 000 | 4 000 | | | 4 500 | 6 000 | | |
| Uusikaupunki (kustannusarvio 11 M€) uusi kustannusarvio 8 M€ | | | | 4 700 | 6 300 | | | 3 300 | -6 300 | |
| Savonlinnan syväväylän siirto (kust.arv. 3 M€) | | | | | | | 3 000 | | | |
| Pohjankuru (kustannusarvio 3,8 M€) | | | | | | | | | 3 800 | |
| Pori - Mäntyluoto (kustannusarvio 9,2 M€) | | | | | | | | | 4 600 | 4 600 |
| Kaskinen (kustannusarvio 4 M€) | | | | | | | | | | 4 000 |
| Yhteensä | 7 100 | 17 050 | 12 083 | 8 700 | 16 546 | 0 | 7 500 | 9 300 | 2 100 | 8 600 |

Erittely momentin 31.30.64 Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen kehittämissuunnitelmaan sisältyvistä muutoksista verrattuna peruslaskelmaan

| | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--------------|--------------|------------|--------------|
| Aikarahausten ja avustusten hintatason nousu | | | | | | | 331 | 331 | 331 | 331 |
| Laituriohjelma | | | | | | | 300 | 300 | 300 | 300 |
| Ernholmin yhteysaluslaituri | | | | | | | 800 | | | |
| Utön yhteyaluslaituri | | | | | | | | 500 | | |
| Uusi alus kokonaispalvelumallilla | | | | | | | | | | 1 000 |
| Yhteensä | | | | | | | 1 431 | 1 131 | 631 | 1 631 |

| TULOSTAVOITTEET | TOT. 2007 | TAV. 2008 | ENN. 2008 | TAV. 2009 | Peruslaskelma | | Kehittämissuunnitelma | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------|-----------------------|--------|
| | | | | | 2010 | 2013 | 2010 | 2013 |
| TUOTOKSET JA LAADUNHALLINTA | | | | | | | | |
| <i>Turvataan toimivat matka- ja kuljetusketjut</i> | | | | | | | | |
| Kauppamerenkulun huonokuntoiset väylät (km) | 531 | 542 | 542 | 470 | 420 | 340 | 370 | 220 |
| Tarkistusmitattujen väylien osuus (%) | | | | | | | | |
| kauppamerenkulun väylät | 84 % | 86 % | 86 % | 88 % | 93 % | 100 % | 93 % | 100 % |
| muu vesiliikenne | 27 % | 32 % | 32 % | 35 % | 38 % | 50 % | 40 % | 55 % |
| Jäänmurtopalvelujen odotusaika, enint. (tuntia) | 3,2 | 3,5 | 1,6 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Ilman jäänmurtopalvelujen odotusta | 92,8 | 90-95 | 98 | 90-95 | 90-95 | 90-95 | 90-95 | 90-95 |
| läpipäässeiden alusten osuus (%) | | | | | | | | |
| Alusliikennepalvelujen saatavuus | | 99,8 % | 99,9 % | 99,5 % | 95 % | 80 % | 99,8 % | 99,8 % |
| <i>Parannetaan liikenneturvallisuutta ja vähennetään ympäristöhaittoja</i> | | | | | | | | |
| Merenmittausten uudistaminen tärkeimmiltä meri- kuljetusreiteiltä (toteutusaste %) | 47 % | 55 % | 55 % | 63 % | 71 % | 93 % | 71 % | 93 % |
| Suomen sijoittuminen viiden parhaimman maan joukkoon vähiten pysäytettyjen alusten listalla | 7 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Suomen aluevesillä ja suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet, enintään (neljän vuoden keskiarvo) | 40 | 41 | 41 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| TOIMINNALLINEN TEHOKKUUS | | | | | | | | |
| <i>Parannetaan tuottavuutta ja kokonaistaloudellisuutta</i> | | | | | | | | |
| Työn tuottavuuden kasvu vuodessa (%) 1) | -2,6 % | 2 % | 2 % | 2 % | 40 % | 1 % | 40 % | 1 % |
| Kokonaistuottavuuden kasvu keskim. vuodessa (%) | 1,3 % | 2 % | 2 % | 2 % | 2 % | 2 % | 2 % | 2 % |
| Rannikon kauppamerenkulun palvelut | | | | | | | | |
| väylien ylläpidon kustannukset €/väyläkm | 3 966 | 3 520 | 3 940 | 3 950 | 3 860 | 3 690 | 3 860 | 3 690 |
| Sisävesien kauppamerenkulun palvelut | | | | | | | | |
| väylien ylläpidon kustannukset €/väyläkm | 8 977 | 9 160 | 9 100 | 8 600 | 8 940 | 8 440 | 8 940 | 8 440 |
| Muun vesiliikenteen palvelut | | | | | | | | |
| väylien ylläpidon kustannukset €/väyläkm | 704 | 605 | 715 | 680 | 700 | 670 | 700 | 670 |
| Julkisoikeudellisten suoritteiden kust.vastaavuus (%) | 24,6 % | 25 % | 25 % | 27 % | 28 % | 31 % | 28 % | 31 % |
| Liiketaloudellisten suoritt. kustannusvastaavuus (%) | 113 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| HENKISTEN VOIMAVAROJEN HALLINTA JA KEHITTÄMINEN | | | | | | | | |
| Työtyytyväisyys (1-5) | 3,1 | 3,3 | 3,2 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 3,5 |

1) Sisäisen tuotannon eriyttäminen vaikuttaa välittömästi toteumavuonnaan työn tuottavuuslukuun.

| SEURATTAVAT TUNNUSLUVUT | TOT. 2007 | ARV. 2008 | ENN. 2008 | ARV. 2009 | Peruslaskelma | | Kehittämissuunnitelma | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------|-----------------------|--------|
| | | | | | 2010 | 2013 | 2010 | 2013 |
| Kauppamerenkulun väyläkilometrit | 3 945 | 3 942 | 3 942 | 3 912 | 3 912 | 3 912 | 3 912 | 3 912 |
| Rannikon kauppamerenkulun väyläkilometrit | 3 181 | 3 178 | 3 178 | 3 148 | 3 148 | 3 148 | 3 148 | 3 148 |
| Sisävesien kauppamerenkulunväyläkilometrit | 764 | 764 | 764 | 764 | 764 | 764 | 764 | 764 |
| Muun vesiliikenteen väyläkilometrit | 12 318 | 12 319 | 12 319 | 12 299 | 12 299 | 12 289 | 12 299 | 12 289 |
| Talvisatamien määrä (kpl) | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 |
| Jäänmurtajien toimintapäivät | 550 | 650 | 332 | 650 | 650 | 650 | 650 | 650 |
| Rannikon kauppamerenkulun palvelut | | | | | | | | |
| kustannukset €/kuljetettu tonni | 0,61 | 0,68 | 0,60 | 0,68 | 0,65 | 0,60 | 0,65 | 0,60 |
| milj. tonnia | 106,7 | 108,0 | 107,1 | 110,1 | 111,2 | 117,7 | 111,2 | 117,7 |
| Sisävesien kauppamerenkulun palvelut | | | | | | | | |
| kustannukset €/kuljetettu tonni | 5,3 | 5,7 | 5,7 | 5,5 | 5,5 | 5,4 | 5,5 | 5,4 |
| milj. tonnia | 2,5 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 2,4 |
| Henkilötyövuodet | 748 | 743 | 728 | 723 | 433 | 404 | 433 | 404 |

| TTS 2010 - 2013: Tietojärjestelmä- sekä perustietotekniikka- ja tietotekniset infrastruktuurihankkeet | | | | | | | | | |
|---|---|--|------------------|---------------------------|----------|----------|----------|----------|-------------------------------|
| v5.2 | | | | | | | | | |
| OSA A | | | | | | | | Päiväys | 15102008 |
| 1 | Hankkeen nimi | Virastouudistus | | | | | | | |
| 2 | Hankkeen nimilyhenne | VIRU | | | | | | | |
| 3 | Hankkeen luokka (hankkeen pääasiallinen kehittämiskohde) | 3.1 Ydintoinnin tietojärjestelmä | | | | | | | |
| 4 | Virasto tai laitos | Väylävirasto ja Turvavirasto-osan eriyttäminen | Hallinnoala (PL) | PL 31 LVM | | | | | |
| 5 | Hankkeen ohjauksesta vastaava henkilö | MKL:ssä Jorma Airaksinen, koko ohjaus Liivi tietohallintoaos/ohjausryhmä | | | | | | | |
| 6 | Yhteyshenkilön nimi, puhelinnumero ja s-posti | Jorma Airaksinen | 407 504 484 | jorma.airaksinen@fma.fi | | | | | |
| 7 | Hankkeen verkko-osoite (jos on) | | | | | | | | |
| 8 | Hanketta koskevat virastoa ohjaavien organisaatioiden päätökset yksilöintitietoineen (ministeriön käynnistys- tai rahoituspäätös, tulossopimus etc.) | HALKE | | | | | | | |
| 9 | Hankkeen taustalla olevat hallituksen lakiesitykset tai EU-säädöshankkeet (esityksen nimi ja nro) | | | | | | | | |
| 10 | Hankkeen yleiskuvaus (mistä kysymys) ja toiminnalliset tavoitteet | Väylä- ja turvallisuusviraston perustaminen | | | | | | | |
| 11 | Hankkeen status/etenemisen vaihe joulukuussa 2008 | Määrittely | | | | | | | |
| 12 | Tarvittaessa lyhyt tilannekuvaus | | | | | | | | |
| 13 | Hankkeen tuloksena syntyvän tietojärjestelmän tai palvelun keskeiset hyödyt virastolle ja mahdollisille muille tahoille | Peruttavan Väyläviraston tietojärjestelmä | | | | | | | |
| 14 | Hankkeen (konkreettinen) lopputulos tai tulokset | Tietojärjestelmän käyttöönotto 1.1.2010 | | | | | | | |
| 15 | Hankkeen mahdollinen liityntä muun viranomaisen hankkeeseen ja/tai valtioneuvoston/ministeriön toiminta- tai kehittämissuunnitelmiin sekä päätöksiin. | VMLVM virastouudistushanke | | | | | | | |
| 16 | Hankkeen aikataulu | Aloitusvuosi: | 2008 | Suunn. käyttöönottovuosi: | 2010 | | | | |
| OSA B | | | | | | | | | |
| 17 | Hankkeen investointimenot (1000 €/v) | TP 2007 | TA 2008 | TAE 2009 | TTS 2010 | TTS 2011 | TTS 2012 | TTS 2013 | Yhteensä |
| a | Ostetun työn arvo (1000 €/v) | | 15 | 300 | 300 | 200 | 200 | 200 | 1 215 |
| b | Muut kustannukset, laitteet, kertalisenssit yms. (1000 €/v) | | | 700 | 300 | 200 | 200 | 200 | 1 600 |
| c | Hankintamenot yhteensä (1000 €/v) | 0 | 15 | 1 000 | 600 | 400 | 400 | 400 | 2 815 |
| d | Oman työn määrä, nykyinen henkilöstö (htv/v) | | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 0 |
| e | Oman työn arvo, nykyinen henkilöstö (1000 €/v) | | 642 | 650 | 652 | 655 | 655 | 655 | 3 909 |
| f | Mahdollisen oman lisähenkilöstön tarve (htv/v) | | | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| g | Mahdollisen oman lisähenkilöstön vuotuiset menot (1000 €/v) | | | 78 | 78 | | | | 156 |
| 18 | Arvioidut vuotuiset käyttömenot | TP 2007 | TA 2008 | TAE 2009 | TTS 2010 | TTS 2011 | TTS 2012 | TTS 2013 | Invest. arv. pitoaika, vuotta |
| a | Käyttöön otettavan IT-järjestelmän tai palvelun käyttömenot (1000 €/v) | | | | 1500 | 1700 | 1900 | 2100 | |
| b | Järjestelmän/palvelun käytön oman hlöistön vuotuiset menot (1000 €/v) | | | | 150 | 150 | 150 | 150 | |
| c | Käyttömenot yhteensä (1000 €/v) | 0 | 0 | 0 | 150 | 150 | 150 | 150 | |
| 19 | Lisätietoja tai huomautuksia | | | | | | | | |
| OSA C | | | | | | | | | |
| Päiväys 15102008 | | | | | | | | | |
| Hankkeen nimi Virastouudistus | | | | | | | | | |
| 20 | Hankkeen rahoitustarve (täytetään vain, jos haetaan rahoitusta VM:n kehittämismomenteilta, esim. 28.40.71) | TTS 2010 | TTS 2011 | TTS 2012 | TTS 2013 | Yhteensä | | | |
| a | Ostetun työn arvo (1000 €/v) | 300 | 200 | 200 | 200 | 900 | | | |
| b | Muut kustannukset, laitteet, kertalisenssit yms. (1000 €/v) | 700 | 300 | 200 | 200 | 1400 | | | |
| c | Hankkeen investointeihin haettava rahoitus yhteensä (1000 €/v) | 1 000 | 500 | 400 | 400 | 2 300 | | | |
| d | Rahoitustarpeen perustelut ja investoinnin kohteet | | | | | | | | |
| e | Hankkeesta laadittu hanke- tms. suunnitelma | K/E | | | | | | | |
| Mikäli hankesuunnitelman yhteydessä on laadittu myös investointilaskelma, kustannushyötyanalyysi tai vastaava, niin se pyydetään toimittamaan valtiovainministeriöön. | | | | | | | | | |
| Lomakkeen täyttöä helpottava lisäselite on sisällytetty valtiovainministeriön verkkosivuilta (www.vm.fi) ladattavissa olevan sähköisen lomakkeen yhteyteen. | | | | | | | | | |