

LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

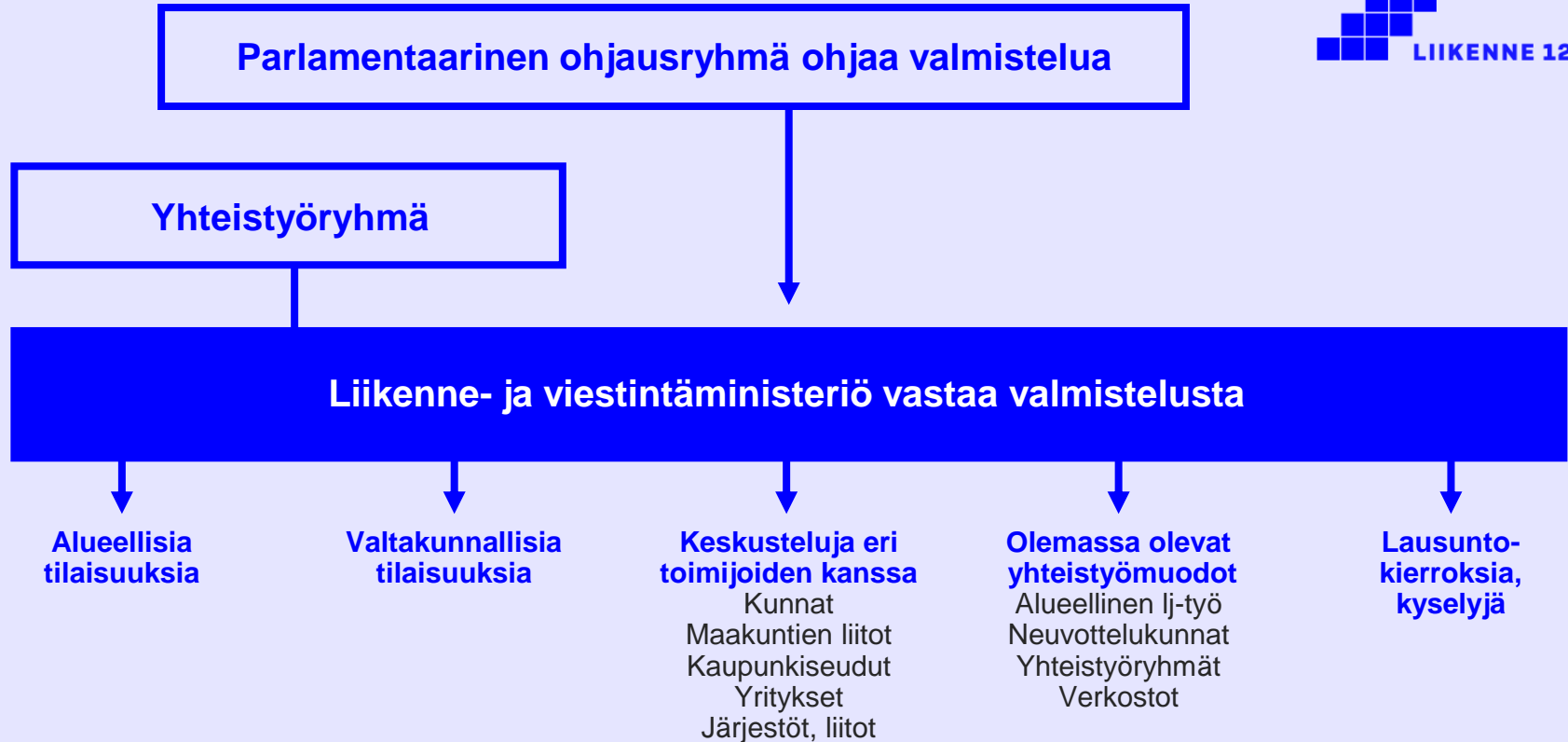


Valtakunnallisen liikennejärjestelmä- suunnitelman valmistelu

Asta Tuominen, Traficom 16.12.2019

Suunnittelun eteneminen





Valmisteluun liittyvä aineisto: valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019

Vuorovaikutustilaisuudet (jatkuvan muun yhteistyön lisäksi)

Tavoitteita koskeva vuorovaikutus

Valtakunnallinen tilaisuus
Keskustelut maakuntien
liittojen ja ELY-keskusten
kanssa
Tilaisuus järjestöille ja liitoille



Tammikuu
2020

Alueelliset tilaisuudet (4 kpl)

Syötteen
toimenpideohjelman-
luonnoksen valmisteluun



Helmi-maaliskuu
2020

Valtakunnalliset tilaisuudet (2 kpl)

Toimenpideohjelman-
luonnoksen käsittely



Kesäkuu
2020

Valtakunnallinen tilaisuus

Toimenpideohjelman
viimeistelyvaiheessa



Lokakuu
2020

Liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin kokonaiskuva

ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET



Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

Alueiden välinen saavutettavuus

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähöydyt

Matkojen palvelutaso ja käyttäjähöydyt



Taloudellinen kestävyys

Yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus

Julkis-taloudelliset vaikutukset

Taloudellisen kasvun edellytykset



Ekologinen kestävyys

Liikennejärjestelmän ilmastovaikutukset

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen

Yhdyskuntarakenteen kestävyys

Luonnon monimuotoisuus

Luonnonvarojen käyttö, materiaali-tehokkuus

Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit



Sosiaalinen kestävyys

Liikkumisen mahdollisuudet

Aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset

Elinolot, rakennettu ympäristö ja maisema



Liikennejärjestelmän turvallisuus

Tieliikenteen turvallisuus

Liikkumisympäristöjen turvallisuus

Rautatieliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus

Liikenteen tietoturvallisuus

Mitä meneillään

- Lausuntokierros vaikutusten arviointiohjelmasta 24.1.2020 asti

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=b4873c6f-1d82-4819-a56c-fe9b9a0f6454>

- Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kysely liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksia raporttiluonnoksen pohjalta

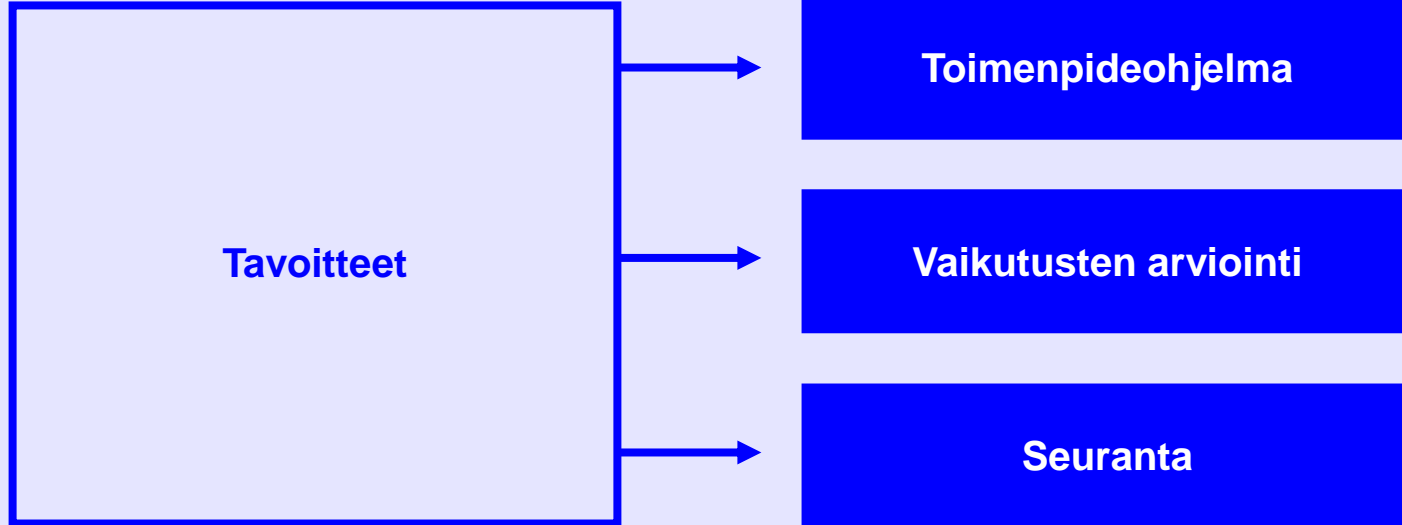
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/liikennejarjestelmatyo>

- Tavoiteaihoita koskevat keskustelut sidosryhmien kanssa, aineisto

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>



Suunnitelman tavoitteiden rooli



Tavoitteissa huomioidaan toimintaympäristön muutokset

- Nykyinen kehitys ei riitä liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseen.
- Asiakkaiden tarpeet ja liikennejärjestelmän palvelutaso eivät kaikilta osin kohtaa.
- Turvallisuustilanne vaihtelee liikennemuoto-kohtaisesti: tieliikenteen turvallisuudessa eniten kehitettävää.
- Kaupungistuminen jatkuu edelleen korostaen toimenpiteitä, jotka kohdistuvat tiivistyville kaupunkiseuduille. Toisaalta teollisuuden tarpeet kohdistuvat laajemmin ympäri maan.
- Myös teknologinen murros tulee muuttamaan toimintaympäristöä merkittävästi.
- Saavutettavuutta alueiden sisällä kannattaa tarkastella valtakunnallisesta näkökulmasta ja osana alueiden välistä saavutettavuutta.
- Kansainvälinen saavutettavuudella valtakunnallista merkitystä ja se on olennainen erityisesti elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta.

Tavoitteiden toteuttamisesta

- Tavoitteet ohjaavat suunnitelman toimenpiteiden valintaa.
- Rahoituksen rajallisuudesta johtuen kaikkien tavoitteiden täysimääräinen toteuttaminen ei todennäköisesti mahdollista. Tämän vuoksi tarvitaan valintoja siitä, mihin suunnitelmassa keskitytään.
- Esimerkiksi:
 - Päästövähennys- ja turvallisuustoimenpiteet eivät välttämättä yhdensuuntaisia liikennejärjestelmän saavutettavuustavoitteiden kanssa.
- Tarpeisiin nähden liian korkea liikenneverkon palvelutaso lisää kustannuksia eikä ole yhteiskuntataloudellisesti tehokasta.
- Tarpeisiin nähden liiallinen joukkoliikenteen tarjonta lisää päästöjä, jos matkustajia ei ole, eikä ole yhteiskuntataloudellisesti tehokasta.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoiteaihia



1/8 Työmarkkina-alueiden toimivuutta kehitetään kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta parantamalla.

2/8 Suomen alueiden kansainvälinen saavutettavuus paranee.

3/8 Kuljetusten tehokkuus ja toimintavarmuus paranevat.

4/8 Työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla paranee ja henkilöautosuoritteiden kasvu taittuu kaupunkiseuduilla.

5/8 Tieliikenteen turvallisuus paranee kohti muiden liikennemuotojen turvallisuustasoa ja EU:n nollaskenaariota.

6/8 Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

7/8 Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät kohti kansallista liikenteen päästövähennystavoitetta.

8/8 Liikennejärjestelmä mahdollistaa keskeisen tiedon hyödyntämisen ja uusien teknologioiden käytön täysimääräisesti.

Työmarkkina-alueiden toimivuutta kehitetään kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta parantamalla

- Taloudellisen tuottavuuden ja liikennejärjestelmän välinen suhde perustuu yritysten välisen saavutettavuuden parantumiseen sekä työmarkkinoiden tehokkaampaan toimintaan.
- Työmarkkina-alueiden toimivuus on riippuvainen liikennejärjestelmän tehokkuudesta. Laajempi työmarkkina-alue mahdollistaa työmarkkinoiden tehokkaamman toiminnan mm. edistämällä työntekijöiden ja yritysten kohtaantoa.

Suomen alueiden kansainvälinen saavutettavuus paranee

- Kansainvälisellä saavutettavuudella tarkoitetaan yhteyksiä Suomesta ulkomaille, esimerkiksi yhteyksiä kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteisiin ja niiden palveluiden toimivuutta, sekä yhteyksiä muualta maailmasta Suomeen.
- Viennistä noin 90 % ja tuonnista noin 80 % kuljetetaan meritse. Suomi on kaukana keskeisistä markkinoista ja maan sisäiset kuljetusmatkat voivat olla pitkiä, minkä takia kuljetuskustannusten merkitys yritysten kilpailukyvyllä on merkittävä.
- Kansainvälinen saavutettavuus on tärkeä globaaleilla markkinoilla toimivien yritysten toimintaedellytys.
- Suomen sisäisten yhteyksien toimivuus myös tärkeää kansainvälisen saavutettavuuden kannalta.

Kuljetusten tehokkuus ja toimintavarmuus paranevat

- Tavoite tukee elinkeinoelämän toiminta- ja kilpailukykyä sekä yritysten logistiikkakustannusten hallintaa. Kuljetusten tehokkuus on keskeinen kustannustekijä yrityksille. Tavoitteessa keskitytty kuljetuksiin, koska niihin voidaan valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla vaikuttaa.
- Globaali liiketoiminta asettaa edellytykset toimitusten täsmällisyydelle ja luotettavuudelle.
- Kuljetusten tehostamisella on myös liikenteen päästöjä vähentävä vaikutus.

Työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla paranee ja henkilöautosuoritteiden kasvu taittuu kaupunkiseuduilla



- Kestävät kulkumuodot tärkeitä liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamisessa. Ilman henkilöautoliikenteen kasvun taittamista liikenteen päästövähennys-tavoitetta ei pystytä täyttämään.
- Mahdollisuudet lisätä kestävien kulkutapojen käyttöä painottuvat kaupunkiseuduille, joilla väestötiheys tukee esimerkiksi julkisen henkilöliikenteen korkean palvelutason järjestämistä.
- Kaupunkiseuduilla ongelmaksi muodostuu tulevaisuudessa myös kaupunkitilan rajallisuus. Liikenteen sujuvuus paranee,

jos liikenteen kasvu onnistutaan ohjaamaan muihin liikennemuotoihin kuin henkilöautoihin. Ruuhka on ruuhkaa sähköautoissakin, ja siitä aiheutuu kustannuksia. Myös elinympäristön houkuttelevuus kasvaa.

Tieliikenteen turvallisuus paranee kohti muiden liikennemuotojen turvallisuustasoa ja EU:n nollaskenaariota



- Tammi-syyskuussa 2019 tieliikenteessä kuoli 168 ja loukkaantui 3 808 ihmistä. Liikennekuolemien väheneminen on ollut puolittamistavoitteen nähden liian hidasta.
- Rautatie-, lento- ja meriliikenteessä turvallisuustaso on jo korkealla tasolla.
- Onnettomuuksien väheneminen vähentää myös häiriöiden määrää, pienentää liikkumiselle ja kuljetuksille aiheutuvia viiveitä ja parantaa järjestelmän toimintavarmuutta.
- Etenkin kävelijöiden ja pyöräilijöiden kokema turvattomuuden tunne rajoittaa liikkumista ja kaventaa erityisesti lasten ja ikäihmisten omatoimista liikkumista.

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee

- Ollakseen tehokkaita infrastruktuurien ja liikennepalvelujen tulee tuottaa yhteiskunnalle ja talousjärjestelmälle mahdollisimman suuri hyöty mahdollisimman alhaisin resurssikustannuksin ja ulkoisin haitoin.
- Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee, kun:
 - matkustamiseen ja kuljettamiseen kuluva aika ja rahalliset kustannukset vähenevät (suhteellisesti)
 - liikenneonnettomuudet ja onnettomuuskustannukset vähenevät (suhteellisesti)
 - matkustamisen ja kuljettamisen aiheuttamat ympäristöhaitat vähenevät (suhteellisesti)
 - infrastruktuurien ja liikennepalvelujen tarjonnan kustannustehokkuus paranee.
- Tehokkuuden arviointi on kokonaisuutena ja osatekijöittäin aina suhteellisesti sidoksissa liikenteen kokonaisvolyymiin ja talousjärjestelmän kokonaistuotokseen.
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus sisältää valtion 20 mrd. euron väyläomaisuudesta huolehtimisen tarkoituksenmukaisella ja järkevällä tavalla. Huonokuntoinen väyläomaisuus tuottaa ylimääräisiä kustannuksia väylänpitäjälle eli valtiolle sekä sen käyttäjille. Sama koskee muuta väyläverkkoa.
- Kestävä yhdyskuntarakenne edesauttaa yhteiskuntataloudellisesti tehokkaan joukkoliikenteen järjestämistä, mikä edesauttaa koko liikennejärjestelmän tehostamista tuotannon mittakaavahyötyjä hyödyntämällä

Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät kohti kansallista liikenteen päästövähennystavoitetta



- Ilmastonmuutoksen hillintä on eräs keskeisimmistä ihmiskunnan haasteista nyt ja lähitulevaisuudessa.
- Kansallisen ilmastopolitiikan tavoitteena vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Hallitusohjelman tavoitteena hiilineutraali Suomi 2035 mennessä. Suurin liikenteen päästövähennyspotentiaali on tieliikenteessä.
- EU:n päästövähennysvelvoite on Suomea sitova. Luo myös mahdollisuuksia.
- Päästövähennysten saavuttamiseksi tarvitaan monipuolinen keinovalikoima (liikennejärjestelmän energiatehokkuus, liikennevälineiden energiatehokkuus ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen). Tiekartta kohti fossiilitonta liikennettä valmisteilla.
- Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pääpaino siinä, että luodaan vaihtoehtoja henkilöautoilulle siellä, missä se on mahdollista. Edistetään siirtymää kohti kestävämpiä tapaa liikkua.

Liikennejärjestelmä mahdollistaa keskeisen tiedon hyödyntämisen ja uusien teknologioiden käytön täysimääräisesti



- Tulevaisuuden liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen ei nykyisin käytössä olevin keinoin ole mahdollista.
- Lähitulevaisuudessa keskeinen merkitys on tiedon nykyistä huomattavasti parempi jakaminen ja hyödyntäminen. Tiedon avulla voidaan muun muassa optimoida reittejä ja kapasiteetteja.
- Liikenteen automaatio vaikuttaa myös ihmisten ajankäyttöön ja elinympäristöjen muutokseen.
- Koska automaatio etenee vaiheittain ottamalla käyttöön yhä enemmän kuljettajaa tukevia järjestelmiä, suuri osa automaation hyödyistä saavutetaan, vaikka täysin kuljettajaton liikennejärjestelmä ei toteutuisikaan. Kuljettajaa tukeva automaatio vähentää onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia, mutta ei välttämättä lisää liikenteen sujuvuutta.
- Liikenteen automaatio kohdistanee pidemmällä aikavälillä kehitystarpeita myös fyysiseen liikenneinfrastruktuuriin ja tiedonsiirtoverkkoihin.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoiteaihiota



1/8 Työmarkkina-alueiden toimivuutta kehitetään kaupunkiseutujen välistä saavutettavuutta parantamalla.

2/8 Suomen alueiden kansainvälinen saavutettavuus paranee.

3/8 Kuljetusten tehokkuus ja toimintavarmuus paranevat.

4/8 Työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus kestäväillä kulkumuodoilla paranee ja henkilöautosuoritteiden kasvu taittuu kaupunkiseuduilla.

5/8 Tieliikenteen turvallisuus paranee kohti muiden liikennemuotojen turvallisuustasoa ja EU:n nollaskenaariota.

6/8 Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

7/8 Kestävien kulkumuotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät kohti kansallista liikenteen päästövähennystavoitetta.

8/8 Liikennejärjestelmä mahdollistaa keskeisen tiedon hyödyntämisen ja uusien teknologioiden käytön täysimääräisesti.

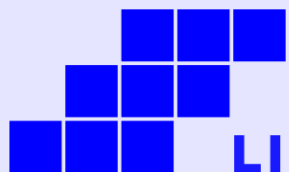
Kysymyksiä keskustelun pohjaksi

- Onko tavoiteaihoissa tunnistettu valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta oikeat asiat?
- Mitkä tavoiteaihoista ovat mielestänne erityisen tärkeitä?

Mitä seuraavaksi?

- Valtakunnallinen tilaisuus 10.1.2020 Helsingissä, aiheena suunnitelman tavoitteet. Verkkolähetys ja viestiseinä: <https://www.youtube.com/watch?v=oR8xY2zE6iE>, <https://lvm.screen.io/liikenne12>
- Parlamentaarinen ohjausryhmä linjaa muutaman erityisen tärkeän avaintavoitteen.
- Toimenpideohjelman valmistelu alkaa helmikuussa 2020. Huomioidaan lausuntokierroksella ja kyselyssä saatava palaute.
- Alueelliset tilaisuudet helmi-maaliskuussa 2020.



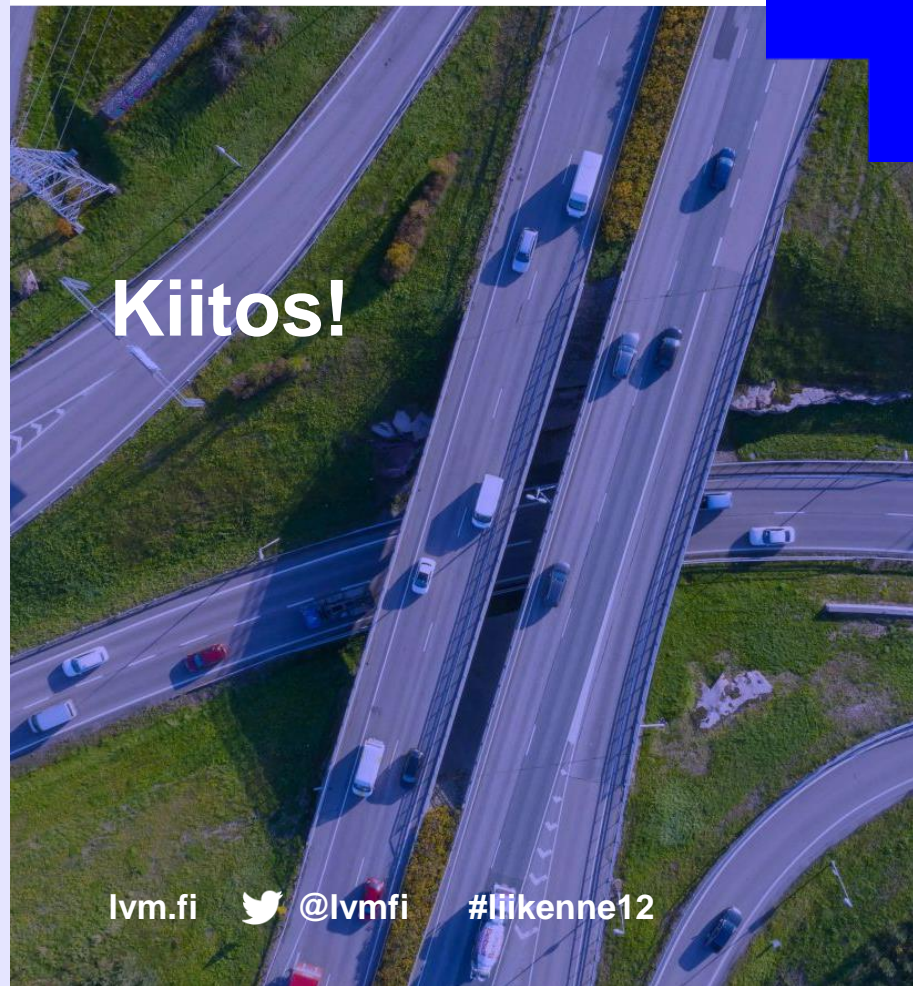


LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Kiitos!

lvm.fi



[@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)

[#liikenne12](https://twitter.com/lvmfi)