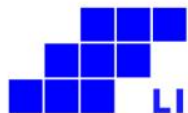


LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAN PÄIVITYKSEN ALOITUSWEBINAARI

PERJANTAINA 29.9.2023 KLO 12.30-14



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

#liikenne12

Ohjelma



Avaussanat

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Suunnitelman valmistelu ja vaikuttamisen paikat

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi,
liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnittelun ja vaikutusarvioinnin yhteensovittaminen

Erytisasiantuntija Mikko Jääskeläinen,
liikenne- ja viestintäministeriö

Liikennejärjestelmän tilannekuva

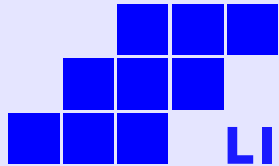
Johtava asiantuntija Johanna Juusela,
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Vision ja tavoitteiden käsittely

Johtava erityisasiantuntija Maria Torttila,
liikenne- ja viestintäministeriö

Loppusanat

Yksikön johtaja Timo Kievari,
liikenne- ja viestintäministeriö



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



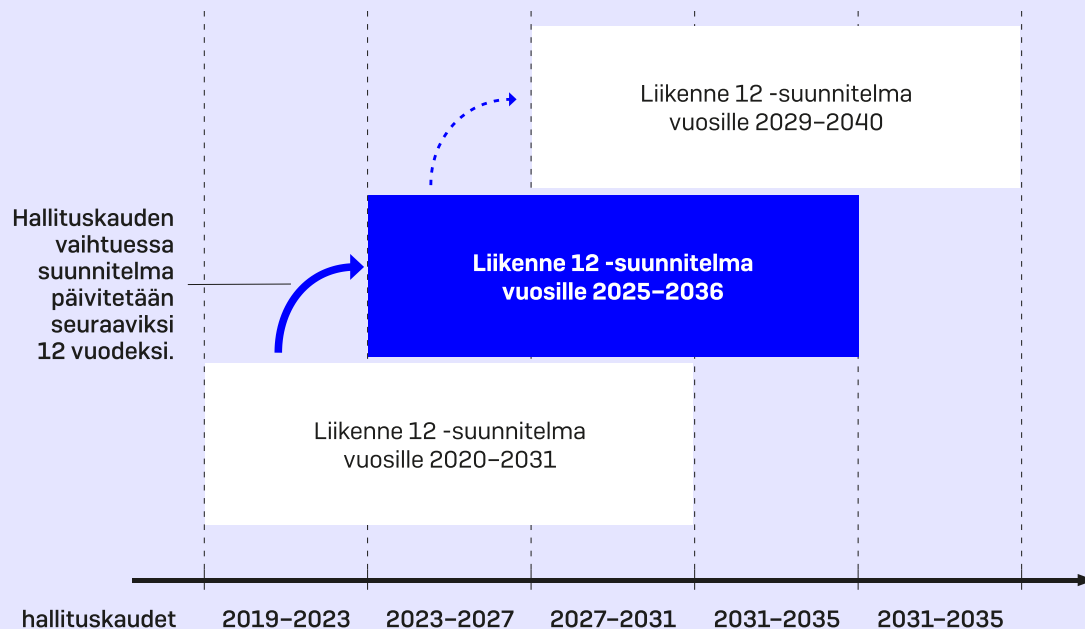
LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Liikenne 12 - suunnitelma ja sen päivitysprosessi

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi

Liikenne 12 -suunnitelma päivittyy säännöllisesti



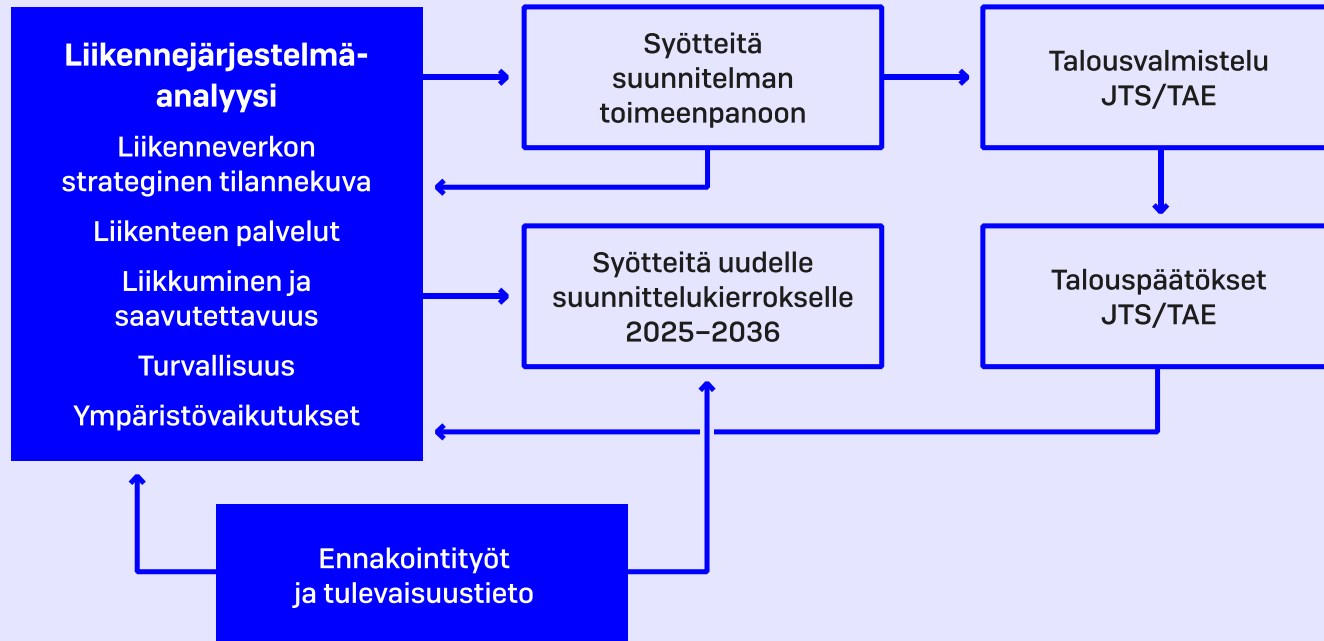
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12 on kokonaisvaltainen **strateginen suunnitelma** liikennejärjestelmän kehittämiseksi pitkällä aikavälillä. Se **kattaa koko Suomen**, matkustaja- sekä tavara-liikenteen, **kaikki väylämuodot** sekä infran, liikenteen palvelut sekä tiedon.

Suunnitelman laatiminen ja rakenne perustuvat **liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin** (503/2005). Suunnitelma päivitetään joka hallituskausi, aina **12 vuodeksi** kerrallaan.

Suunnitelma mahdollistaa **tehokkaan ja tietoon perustuvan** liikennejärjestelmän kehittämisen kulloinkin käytettävissä olevat resurssit huomioiden.

Valmistelu tehdään laajassa **yhteistyössä** sidosryhmien kanssa.

Yhteisen tietopohjan kehittäminen



Liikenne 12 -suunnitelman päivitys alkaa

Asiantuntijatieto

Asiakastarpeet ja -palaute

Liikennejärjestelmäanalyysi
ja tilannekuva

Ennakointi- ja tulevaisuustyö

Voimassa olevan
suunnitelman seurantatieto

Vaikutusarviointi

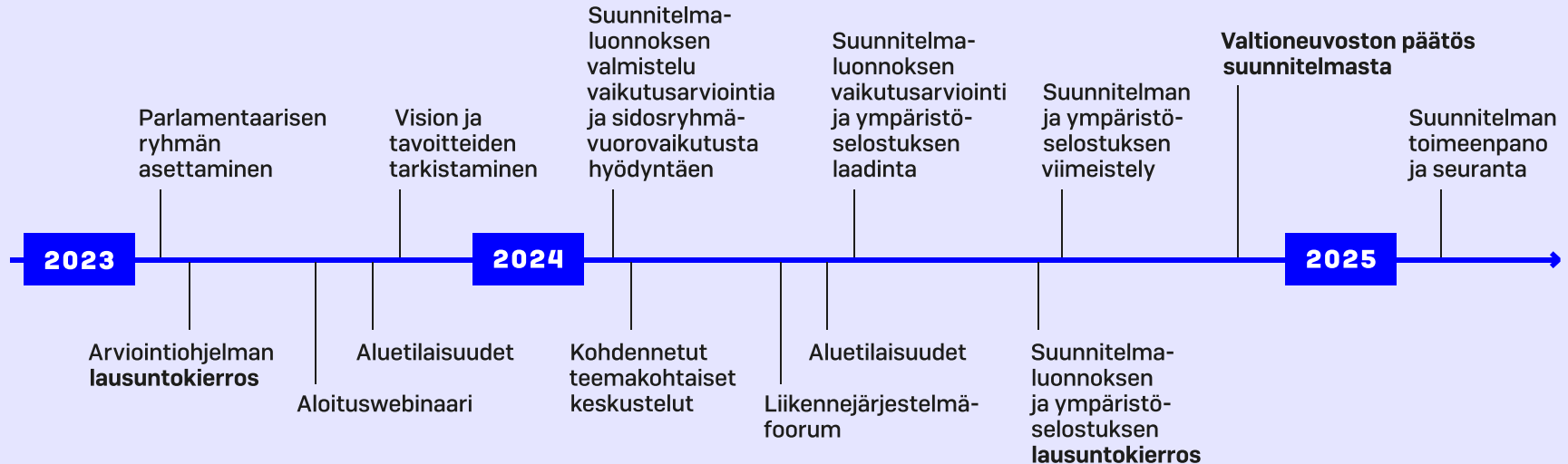
**Ministeriö vastaa
valmistelusta,
ministeri johtaa
valmistelua**

**Parlamentaarinen
työryhmä tukee**

Mitä päivitykseltä on lupa odottaa?

- Voimassa oleva Liikenne 12 –suunnitelma toimii päivityksen pohjana
- Tietopohjan kehittämiseen ja tietopohjaiseen päätöksentekoon tähtäävää prosessia kehitetään edelleen
- Toimenpideohjelmaa valmistellaan vaikutuslähtöisesti tavoitteiden pohjalta
- Liikennejärjestelmässä tapahtuneiden muutosten aiheuttamat muutostarpeet huomioidaan
- Vuorovaikutus on tarkemmin kohdistettua, oikea-aikaista ja täsmällistä
- Viestintää tehdään oikea-aikaisesti ja informatiivisesti
- Yhteensovittua muihin käynnissä oleviin prosesseihin tehdään aktiivisesti

Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluvaiheet ja vaikuttamisen paikat



Vuorovaikutus

Kaksi lausuntokierrosta:

- Syys-lokakuu 2023 arviointiohjelma
- Lokakuu 2024 suunnitelmaluonnos ja ympäristöselostus

Aluekeskustelut syksyllä 2023 ja keväällä 2024 (etänä)

Teematyöpajoja tammi-helmikuussa 2024 (lähtökohtaisesti läsnä)

- Liikennepalveluiden digitalisaatio
- Liikenteen infran tulevaisuus
- Toimintaympäristön muutokset, ilmastotavoitteet ja kansainvälinen saavutettavuus, huoltovarmuus yms.
- Elinkeinoelämän tarpeet
- Lentoliikenne
- Kävely ja pyöräily

Kaksi valtakunnallista tilaisuutta:

- Syyskuu 2023
- Maaliskuu 2024 (Liikennejärjestelmäfoorum, läsnä)

Lisäksi hyödynnetään olemassa olevia vuorovaikutustapoja, kuten työryhmiä, foorumeita, pooleja, yhteiskokouksia, alueellisia Ij-työryhmiä, neuvottelukuntia yms. tapoamia.

Yhteensovitus muihin prosesseihin, päätöksiin, strategioihin ja sopimuksiin

Poikkileikkaavat kokonaisuudet

Mm. talousarviovalmistelu, huoltovarmuutta koskevat selvitykset, liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus, Ilmasto- ja energiastrategia, Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Valtakunnalliset strategiat

Mm. kaupunkistrategiat, metsästrategiat yms.

Liikenne 12 -suunnitelma

Hallinnonalan vastuulla olevat työt

Mm. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Liikenneturvallisuusstrategia, Lentoliikennestrategia, hankeyhtiövalmistelu, henkilöjunaliikenteen kehittämistyö, esteettömyysvision toimeenpano

Sopimukset, päätökset ja ohjelmat

Mm. valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, aluekehittämispäätös, Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset, äkillisen rakennemuutoksen toimenpidesuunnitelmat

Mitä seuraavaksi?

- **Arviointiohjelman** lausuntokierros 15.9. -15.10.2023
- **Aluetilaisuudet** 2.-10.10.2023
- **Parlamentaarinen työryhmä** perustetaan todennäköisesti lokakuun aikana
- **Vision ja tavoitteiden** päivitystarpeiden arviointi loppuvuoden aikana
- Liikennejärjestelmän **tilannekuvan** muodostaminen
- **Yhteisiä** keskusteluja ja ymmärryksen lisäämistä

Kiitos!

Liikenne12.lvm@gov.fi



Ohjelma

Avaussanat

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Suunnitelman valmistelu ja vaikuttamisen paikat

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi,
liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnittelun ja vaikutusarvioinnin yhteensovittaminen

Erytisasiantuntija Mikko Jääskeläinen,
liikenne- ja viestintäministeriö

Liikennejärjestelmän tilannekuva

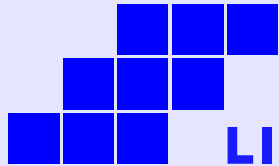
Johtava asiantuntija Johanna Juusela,
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Vision ja tavoitteiden käsittely

Johtava erityisasiantuntija Maria Torttila,
liikenne- ja viestintäministeriö

Loppusanat

Yksikön johtaja Timo Kievari,
liikenne- ja viestintäministeriö



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Suunnittelun ja vaikutusarvioinnin yhteensovittaminen

Erityisasiantuntija Taru Pakkanen

Vaikutusarvioinnin rooli suunnittelussa

- Vaikutusarvioinnilla tuetaan tietoon perustuvaa suunnittelua ja päätöksentekoa
- Käytössä oleva tietopohja ja menetelmät ovat kehittyneet verrattuna viime suunnittelukierrokseen osana jatkuvaa kehitystyötä
- Tavoiteltavien vaikutusten vahvistaminen, haitallisten vaikutusten minimointi
- Lainsäädännön mukaisten velvoitteiden täyttäminen



Vaikutusarvioinnin lainsäädäntöpohja

LAINSÄÄDÄNTÖ



Laki liikennejärjestelmästä
ja maanteistä (503/2005)

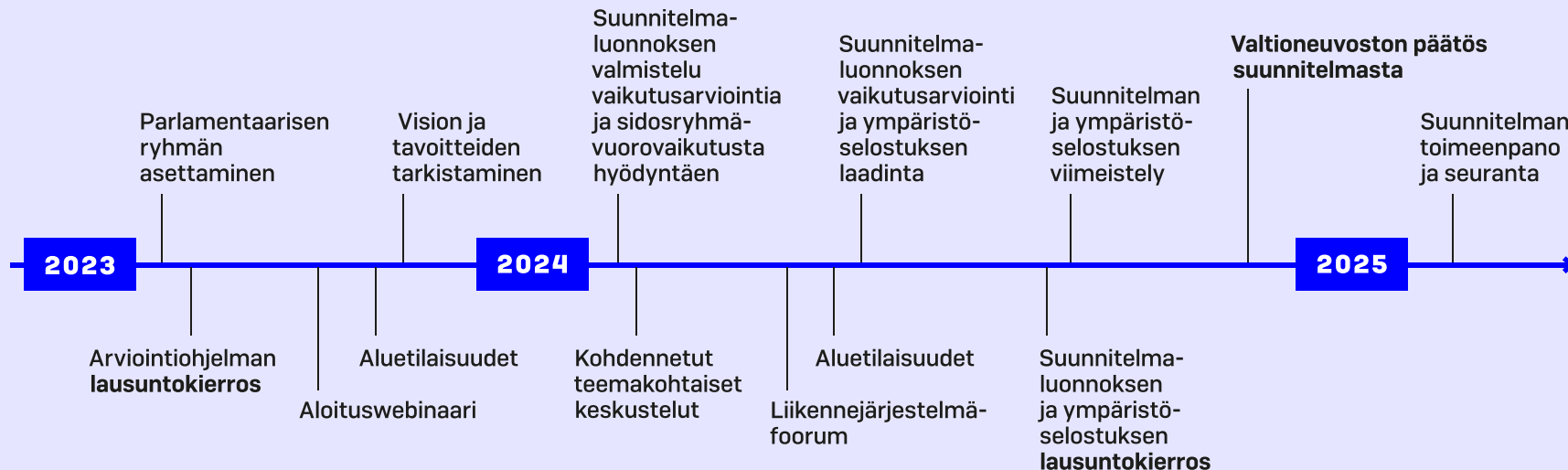
Laki viranomaisten
suunnitelmien ja ohjelmien
ympäristövaikutusten
arvioinnista (200/2005)

- **Toimivuus:** Liikkumisen ja kuljetusten toimivuus
- **Turvallisuus:** Turvalliset matka- ja kuljetusketjut
- **Kestävyys:** Ekologinen, sosiaalinen ja taloudellinen kestävyys

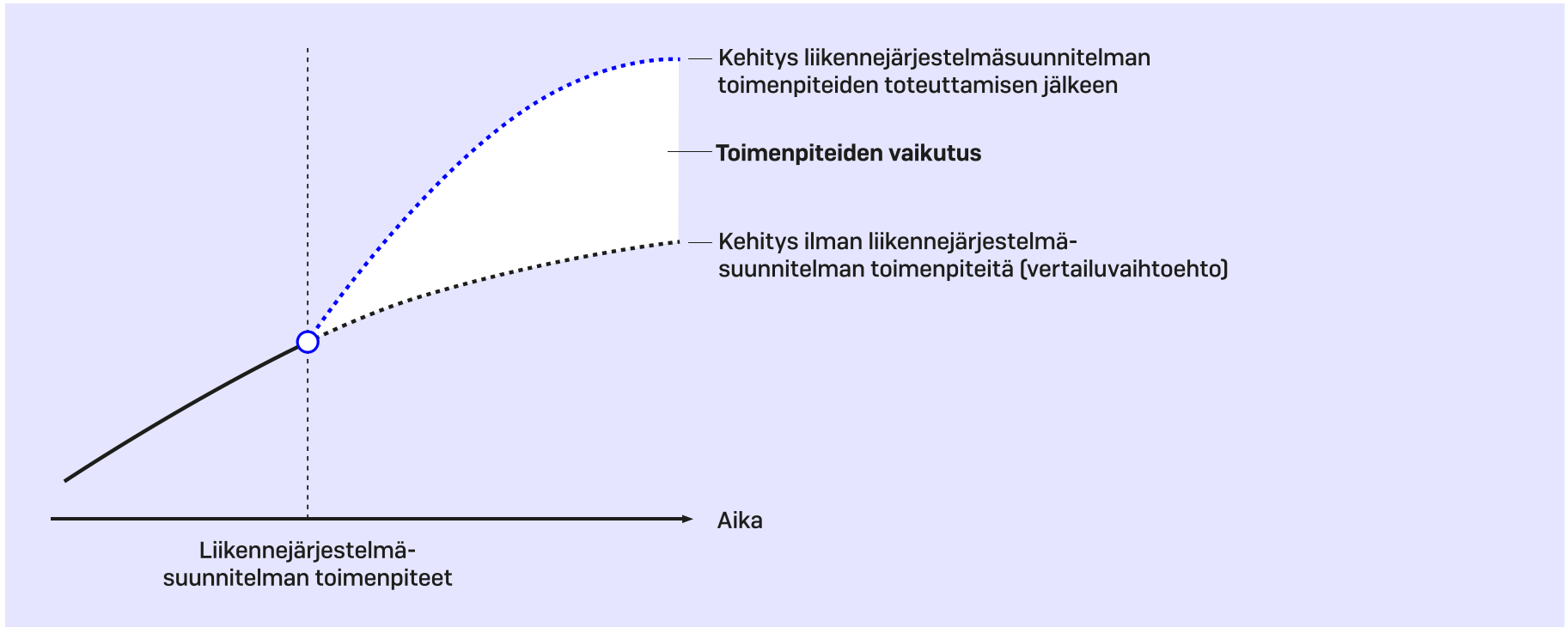
- **Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys**
- **Yhdyskuntarakenne, rakennettu ympäristö, maisema, kaupunkikuva ja kulttuuriperintö**
- **Maaperä, vedet, ilma, ilmasto, luonnon monimuotoisuus**
- **Luonnonvarojen hyödyntäminen**

Vaikutusarviointi keskeinen osa koko valmisteluprosessia

Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluvaiheet



Vaikutusarvioinnin vertailuasetelma



Arvioitavat vaikutukset

	Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso	Suomen kansainvälinen saavutettavuus	Alueiden välinen saavutettavuus	Kaupunki-seutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus	Kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähyödyt	Matkojen palvelutaso ja käyttäjähyödyt	
	Taloudellinen kestävyys	Yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus	Julkis-taloudelliset vaikutukset	Taloudellisen kasvun edellytykset			
	Ekologinen kestävyys	Liikenne-järjestelmän ilmasto-vaikutukset	Ilmaston-muutokseen sopeutuminen	Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen	Yhdyskunta-rakenteen kestävyys	Luonnon- varojen käyttö, materiaali- tehokkuus	Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit
	Sosiaalinen kestävyys	Liikkumisen mahdollisuudet	Aluerakenne ja alueiden kehitys-edellytykset	Elinolot, rakennettu ympäristö ja maisema			
	Liikenne-järjestelmän turvallisuus	Tieliikenteen ja liikkumis-ympäristöjen turvallisuus	Raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus	Liikenteen tieto-turvallisuus			

Kiitos!

Liikenne12.lvm@gov.fi



Ohjelma

Avaussanat

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Suunnitelman valmistelu ja vaikuttamisen paikat

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi,
liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnittelun ja vaikutusarvioinnin yhteensovittaminen

Erityisasiantuntija Mikko Jääskeläinen,
liikenne- ja viestintäministeriö

Liikennejärjestelmän tilannekuva

Johtava asiantuntija Johanna Juusela,
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Vision ja tavoitteiden käsittely

Johtava erityisasiantuntija Maria Torttila,
liikenne- ja viestintäministeriö

Loppusanat

Yksikön johtaja Timo Kievari,
liikenne- ja viestintäministeriö



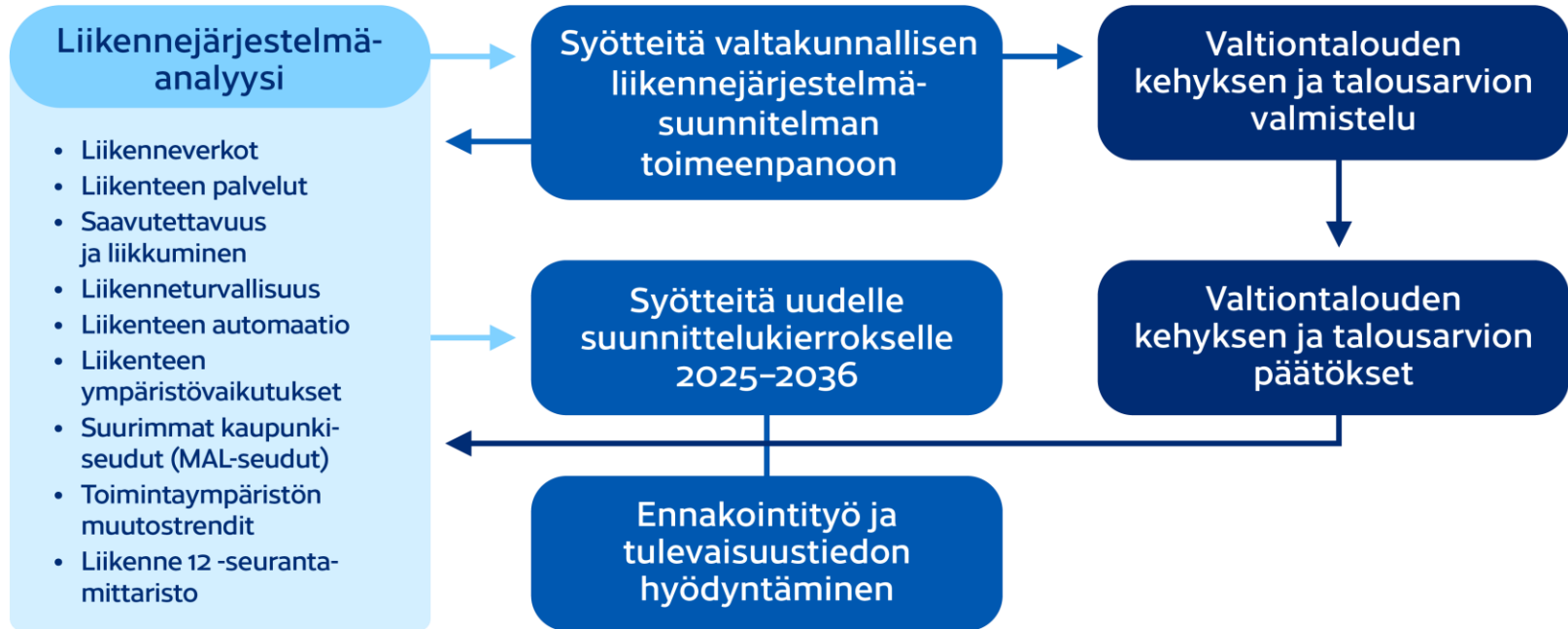
TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- järjestelmän nykytila ja toimintaympäristö

Johtava asiantuntija Johanna Juusela

Liikennejärjestelmän tietopohjainen kehittäminen



Liikennejärjestelmän nykytila

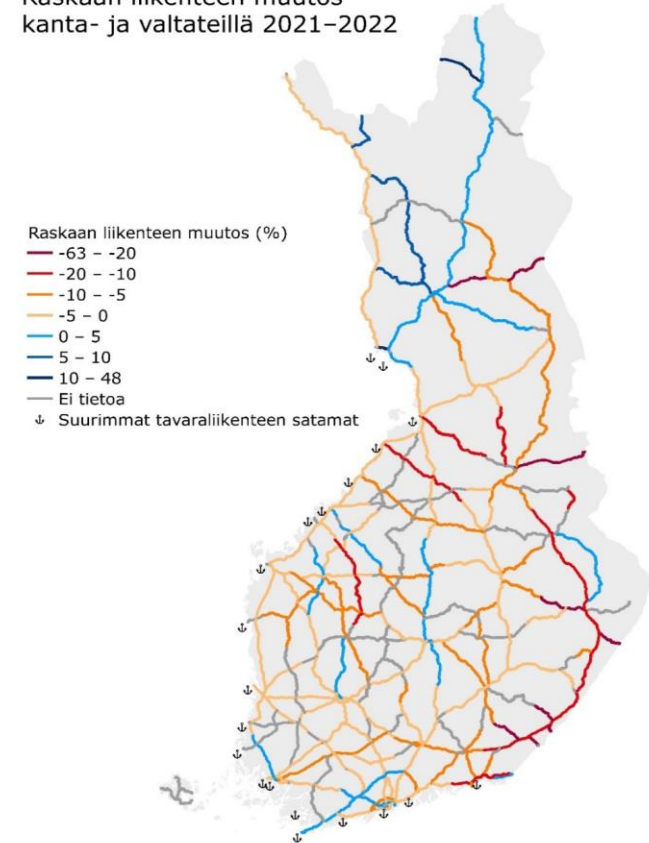


Liikennejärjestelmän nykytila

– liikenneverkot ja liikenne (1/2)

- ▶ Pandemia ja Venäjän aloittama hyökkäyssota ovat aiheuttaneet merkittäviä muutoksia Suomen kuljetusvirtoihin
- ▶ Kustannustason voimakas nousu on kiihdyttänyt **maanteiden** korjausvelkaa
- ▶ Niukentunut rahoitus on kohdennettu sinne, missä eniten liikennettä
- ▶ Maanteiden pääväylät vastaavat kuitenkin pääosin liikenteen ja kuljetusten tarpeisiin
- ▶ Tieliikenteen turvallisuus kehittynyt hyvään suuntaan

Raskaan liikenteen muutos
kanta- ja valtateillä 2021–2022



Liikenne-
järjestelmän
huoltovarmuuden
ja
häiriönsietokyvyn
merkitys on
korostunut.



Kuva 1. Rautateiden tavaraliikennemäärät (bruttotonnia) syys-joulukuusta 2021 syys-joulukuuhun 2022. Vihreä=lasvu, punainen=lasku. Viivon paksuus kuvaa muutoksen suuruutta. Prosentuaalinen muutos numerona

Liikennejärjestelmän nykytila

– liikenneverkot ja liikenne 2/2

- ▶ **Rautatieliikenteessä** Venäjän tavaraliikenne on vähentynyt merkittävästi. Myös Allegro-liikenne on loppunut.
- ▶ **Vesiväylästä** nykyinen palvelutaso vastaa pääosin kauppamerenkulun tarpeisiin, kuten jäänmurron varmistamiseen, väylien kehittämiseen ja alusten lisääntyvän automaation luomiin vaatimuksiin.
- ▶ Kun Euroopan unioni sulki **ilmatilansa** venäläisiltä lentokoneilta, Venäjä vastasi tähän sulkemalla oman ilmatilansa eurooppalaisilta koneilta.



Liikennejärjestelmän nykytila

– joukkoliikenne

Kriiseistä huolimatta joukkoliikenteen toipuminen on monin paikoin lupaavaa

- ▶ Joukkoliikennealaa on koetellut ”tuplakriisi”: ensin koronapandemia, sitten kohonneet polttoainekustannukset.
- ▶ Kustannuskriisi on heikentänyt markkinaehtoisen linja-autoliikenteen yritysten, paikallisliikennettä järjestävien kaupunkien ja seutujen sekä ELY-keskusten taloudellista tilannetta.
- ▶ Palautuminen ollut nopeinta kaukojunaliikenteessä ja useilla kaupunkiseuduilla. Myös tilausajoliikenne on elpynyt hyvin.

Alan tilanne on haastava

Taloustilanne edellyttää sopeuttamistoimia, kuten hintojen korotuksia ja vuorojen karsimista

- ▶ ELY-keskusten joukkoliikenteen määrärahatilanne erittäin tiukka suhteessa tarpeeseen
- ▶ Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen nettokustannukset ovat kasvaneet 150 M € / vuosi vuodesta 2019
- ▶ Markkinaehtoisessa liikenteessä yhteyksien lakkautukset mahdollisia

Liikennejärjestelmän nykytila

– saavutettavuus

Joukkoliikenteellä maakuntakeskuksen voi saavuttaa alle tunnin sisällä keskeisten yhteysvälien varrelta.

Erityisesti perusväylänpito parantaa tavaraliikenteen saavutettavuutta.

Joukkoliikenteen palvelutaso liittyy työvoiman saatavuuteen.

Digitalisaatiossa Suomi on Euroopan ja maailman huippua.

Selkein muutos Suomen kansainvälisessä saavutettavuudessa on tapahtunut lentoliikenteessä.

▶ Alueiden sisäinen saavutettavuus

henkilöautolla hyvällä tasolla, joukkoliikenteellä parannettavaa

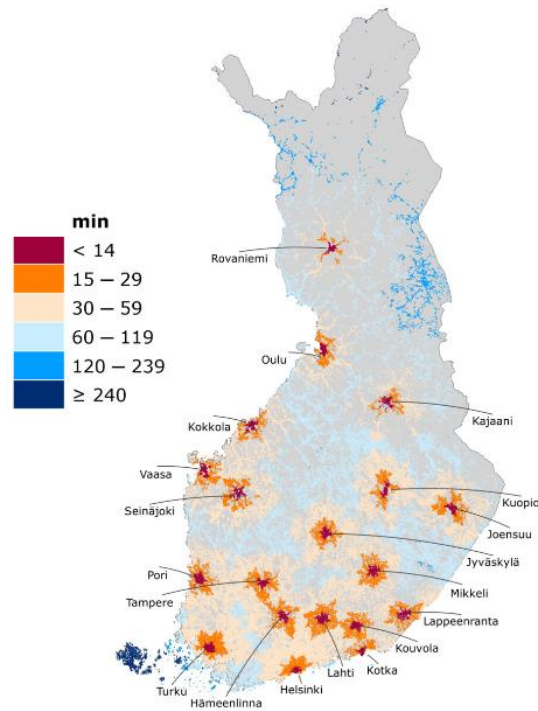
▶ Yrityksille saavutettavuus

tärkeää, liittyy merkittäviin sijaintitekijöihin ja alueelliseen kilpailukykyyn

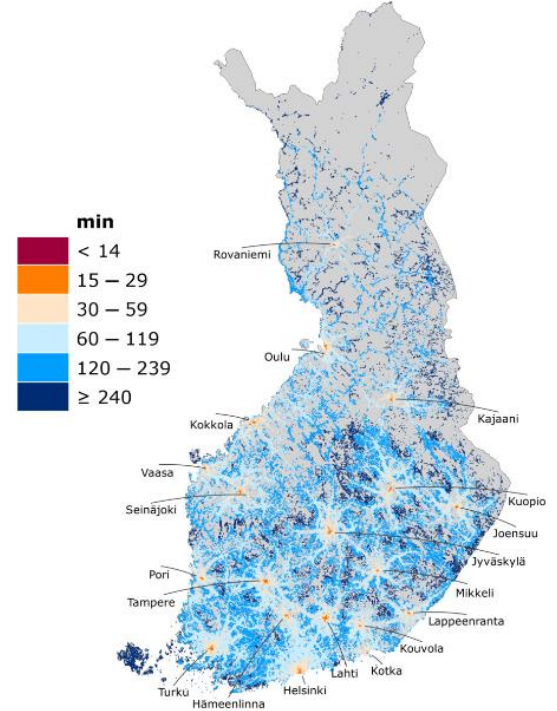
▶ Suomen saavutettavuus

sekä logistiikan tehokkuus ja laatu on kansainvälisesti vertailtuna korkea

Alueiden
sisäinen
saavutettavuus
henkilöautolla
hyvällä tasolla,
joukkoliikenteellä
parannettavaa.







Matka-aika lähimpään maakuntakeskukseen henkilöautolla (minuuttia).



Kuva 2. Matka-aika lähimpään maakuntakeskukseen joukkoliikenteellä (min).

Toimintaympäristön muutostrendejä

Toimintaympäristön muutoksen neljä teemaa:

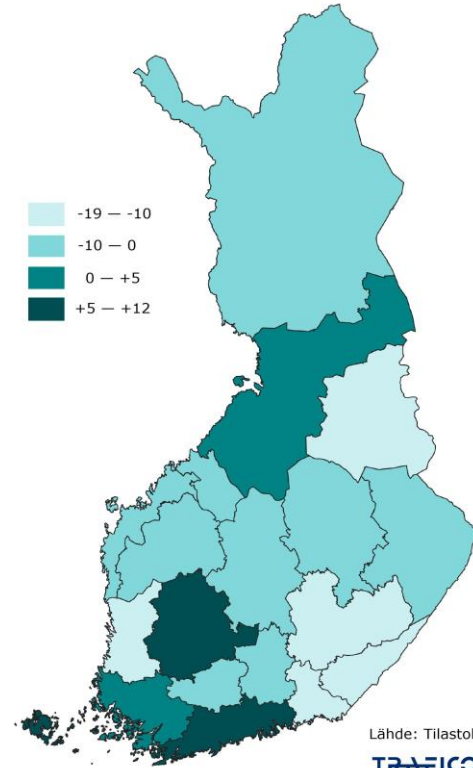
-  Liikennejärjestelmä osana alue- ja yhdyskuntarakennetta
-  Suomen kansainvälinen saavutettavuus
-  Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys
-  Liikenteen palvelujen muutostrendit



Liikennejärjestelmä osana alue- ja yhdyskuntarakennetta

- ▶ **Väestönkehityksen trendi voimistaa alueiden erilaistumista ja vaikeuttaa työvoiman saatavuutta**
 - ▶ Väestönkasvu keskittyy suurille kaupunkiseuduille ja nojaa aiempaa vahvemmin vieraskieliseen väestöön
- ▶ **Kaupungistumiskehitys** jatkuu tulevina vuosikymmeninä
- ▶ Suurimmilla kaupunkiseuduilla parhaat mahdollisuudet **kestävän liikkumisen** kehittämiseen: kaupunkiseutujen jalankulkuvyöhykkeellä asuvien osuus kasvaa, autovyöhykkeen osuus keskuksissa pienenee ja joukkoliikennevyöhyke kehittyy
 - ▶ Henkilöauto säilyy keskeisimpänä kulkutapana valtaosassa Suomea
- ▶ Väestörakenne määrittää palveluiden alueellista jakaumaa ja järjestämistä maakuntakeskuksiin ja hyvinvointialueille

Ennustettu väkiluvun muutos (%) maakunnittain 2021-2040



Lähde: Tilastokeskus

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

- ▶ **Haasteena** Suomen sijainti ja pienet markkinat, sekä globaali kehitys
- ▶ **Meriliikenne huoltovarmuuden näkökulmasta avainasemassa**
- ▶ **Lentoliikenne** on kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeä liikennemuoto etenkin henkilöliikenteessä
- ▶ **Tiekuljetukset** ovat osa kuljetusketjua suuressa osassa kansainvälisiä kuljetuksia
- ▶ **Raidekuljetusten** hyödyntämistä rajat ylittävässä liikenteessä haittaavat rataverkon rajallinen kapasiteetti ja eri raideleveys



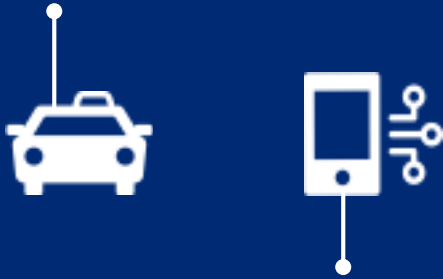
Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys

- ▶ **Liikenteen sähköistyminen** laskee kasvihuonekaasupäästöjä, mutta autokanta uusiutuu hitaasti eivätkä päästöt laske tavoitteiden näkökulmasta riittävästi
- ▶ **Vedyn** roolin käyttövoimana voi olettaa kasvavan
- ▶ **Ajoneuvoteknologiat** muuttuvat
- ▶ **Tulevaisuudessa** haasteena on liikenteen sähköistymisessä tarvittavien kriittisten materiaalien saatavuus
- ▶ Tärkeää on myös **koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen**



Liikenteen palvelujen muutostrendit

Saavutettavuus eri kulku-
muodoilla ja liikenteen
kohtuuhintaisuus tärkeää



Teknologinen kehitys on
mahdollistanut mm. työnteon
tapojen ja kulutuskäyttäytymisen
muutokset sekä elämäntyylien
yksilöllistymisen

Joukkoliikenteen
potentiaali on selvästi
suurin kaupunkiseuduilla



Lentoliikenteen sähköistyminen
etenee tulevina vuosi-
kymmeninä erityisesti
lyhyemmän kantaman reiteillä
ja pienissä ilma-aluksissa



Henkilöjunaliikenteessä
pitää lähivuosina ratkaista sen
järjestämiseen liittyvät kysymykset



Kuljetusten yhdistely
voisi turvata liikenteen
palveluja tehostamalla
julkisten varojen
käyttöä



Kiitos

johanna.juusela@traficom.fi

Ohjelma

Avaussanat

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Suunnitelman valmistelu ja vaikuttamisen paikat

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi,
liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnittelun ja vaikutusarvioinnin yhteensovittaminen

Erytisasiantuntija Mikko Jääskeläinen,
liikenne- ja viestintäministeriö

Liikennejärjestelmän tilannekuva

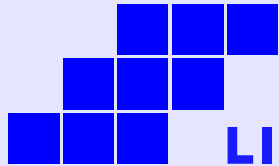
Johtava asiantuntija Johanna Juusela,
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Vision ja tavoitteiden käsittely

Johtava erityisasiantuntija Maria Torttila,
liikenne- ja viestintäministeriö

Loppusanat

Yksikön johtaja Timo Kievari,
liikenne- ja viestintäministeriö



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Vision ja tavoitteiden käsittely

Johtava erityisasiantuntija Maria Torttila

Vision ja tavoitteiden valmistelu



Voimassa olevan Liikenne 12 – suunnitelman visio



(Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi)

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on kestävä, tarjoten päästöttömän multimodaalisen liikkumisen alhaisilla kustannuksilla.
- Suomi on maailmanlaajuinen liikenteen solmukohta ja edelläkävijä liikenteen palveluiden ja teknologioiden kehittämisessä.
- Liikenneala luo kestävästä kasvusta ja turvallisuudesta, ja järjestelmä on saavutettava ja tyydyttävä kaikille käyttäjille korkealla liikenneturvallisuudella.
- Kaupungeissa ja niiden välillä käytetään kestäviä kulkutapoja, joukkoliikenne on vahva, ja etätyö on yleistä.
- Henkilöautoilu ja tavarankuljetukset ovat siirtyneet vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, ja kansainvälinen liikenne toimii tehokkaasti ja tukee alueiden kehittämistä.
- Digitalisaatio on tehostanut liikenteen toimintaa kaikissa liikennemuodoissa.

Voimassa olevan Liikenne 12 – suunnitelman tavoitteet



Saavutettavuus

Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.



Kestävyys

Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.



Tehokkuus

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta

L12 –suunnitelman
tavoitteiden toteutumisen
seurantamittaristo

Saavutettavuus ja
toimivuus

Kestävyys ja
ympäristövaikutukset

Yhteiskuntataloudellinen
tehokkuus

Liikenneturvallisuus

Kustannustason nousu haastaa liikennejärjestelmän kehitystä



Saavutettavuus ja toimivuus



Saavutettavuus on pysynyt melko hyvällä tasolla. Henkilöautoliikenteen matka-ajat huomattavasti joukkoliikennettä nopeampia. Pääteiden päällysteiden kunto heikentynyt, mikä vaikuttaa liikkumiseen, mutta pääosin liikkuminen on sujuvaa päätieverkolla. Kaukojunaliikenteen täsmällisyydessä on ollut haasteita, muun junaliikenteen täsmällisyys hyvällä tasolla. Kustannustason nousun odotetaan heikentävän verkon kuntoa ja siten saavutettavuutta, etenkin pääväyläverkon ulkopuolella. Viestintäyhteyksien saatavuus on hyvä, paikoittaisia puutteita esiintyy.

Kestävyys ja ympäristövaikutukset



Kestävyys on kehittynyt osittain tavoitteiden mukaisesti. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat alkaneet palautua pandemiasta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus henkilöautoista on nopeassa kasvussa. Kokonaisliikennesuorite on pienessä laskussa. Siirtymä kestäviin kulkutapoihin ei ole edistynyt toivotulla tavalla eikä liikenteen CO₂-päästöissä ole juurikaan laskua.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on heikentynyt erityisesti kustannustason noususta johtuen. Korjausvelka on kasvussa maanteiden ja rautateiden pääväylillä ja laskussa meriväylillä. Korjausvelan vähentäminen edellyttää lisäpanostuksia perusväylänpidon rahoitukseen. Joukkoliikenteen kustannustehokkuus on heikentynyt pandemian vaikutusten ja kustannustason nousun myötä, mikä lisää tarvetta joukkoliikenteen rahoitukselle.

Liikenneturvallisuus



Liikenneturvallisuuden tila on pysynyt hyvällä tasolla lento- ja meriliikenteessä. Junaliikenteen turvallisuustilanne on normaalilla tasolla. Tieliikenteen turvallisuustilanne parani vuonna 2022, mutta yleisesti tieliikenteen turvallisuudessa on edelleen kehitettävää.

Voimassa olevaa muuta tavoitteistoa



Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä:

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää **toimivaa, turvallista ja kestävä** liikennejärjestelmää

Yhteiskunnalliset vaikuttavuustavoitteet (määritelty keväällä 2023):

1. Digitalisaatio ja datatalous ovat luoneet kestävä kasvua sekä vahvistaneet luottamusyhteiskuntaa.
2. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä on rakentunut tietopohjaisesti ja kestävästi.
3. Tietopohjaiset liikenteen palvelut ovat tehokkaita ja vastaavat asiakkaiden tarpeisiin.
4. Digitaaliset yhteydet ja liikennejärjestelmä ovat parantaneet Suomen kilpailukykyä sekä kansainvälistä saavutettavuutta.

Ennakointityö

- Ennakointityö tukee Liikenne 12 -suunnitelman valmistelua (työpajat)
- Tavoitteena yhteisen ymmärryksen syventäminen toimintaympäristön muutosten vaikutuksista tulevaisuuden liikennejärjestelmään
- Tarkasteltuja muutostekijöitä mm. poliittiset, ympäristölliset, taloudelliset ja teknologiset

Nostoja työpajoista:

- Uusi talousajattelu
- Liikkumistarpeet
- Teknologian hyödyntäminen
- Liikenteen energialähteet
- Eriarvoistuminen

Etenemisvaihtoehdot tavoitteiden osalta

Säilytetään olemassa olevat tavoitteet sellaisenaan

Etuna parempi voimassa olevan suunnitelman ja sen arvioinnin hyödyntämismahdollisuus

Ei anna eväitä toimenpiteiden priorisointiin tai suunnitelman strategisuuden kasvattamiseen

Pitkäjänteisyys säilyy

Säilytetään olemassa olevat tavoitteet sellaisenaan ja priorisoidaan niitä tai niiden merkittävimpiä toivottuja vaikutuksia

Voidaan hyödyntää paremmin edellisen suunnittelukierroksen vaikutusten arviointitietoa

Mahdollisuus priorisoida toimenpiteitä nykyistä paremmin

Hyödynnetään tunnistettuja vaikutusalueita

Pitkäjänteisyys säilyy osin

Muokataan tavoitteita

Olisiko huomioitava paremmin *turvallisuus*, *toimintavarmuus*?

Mikäli tavoitteita ei priorisoida, toimenpideohjelma laajenee entisestään

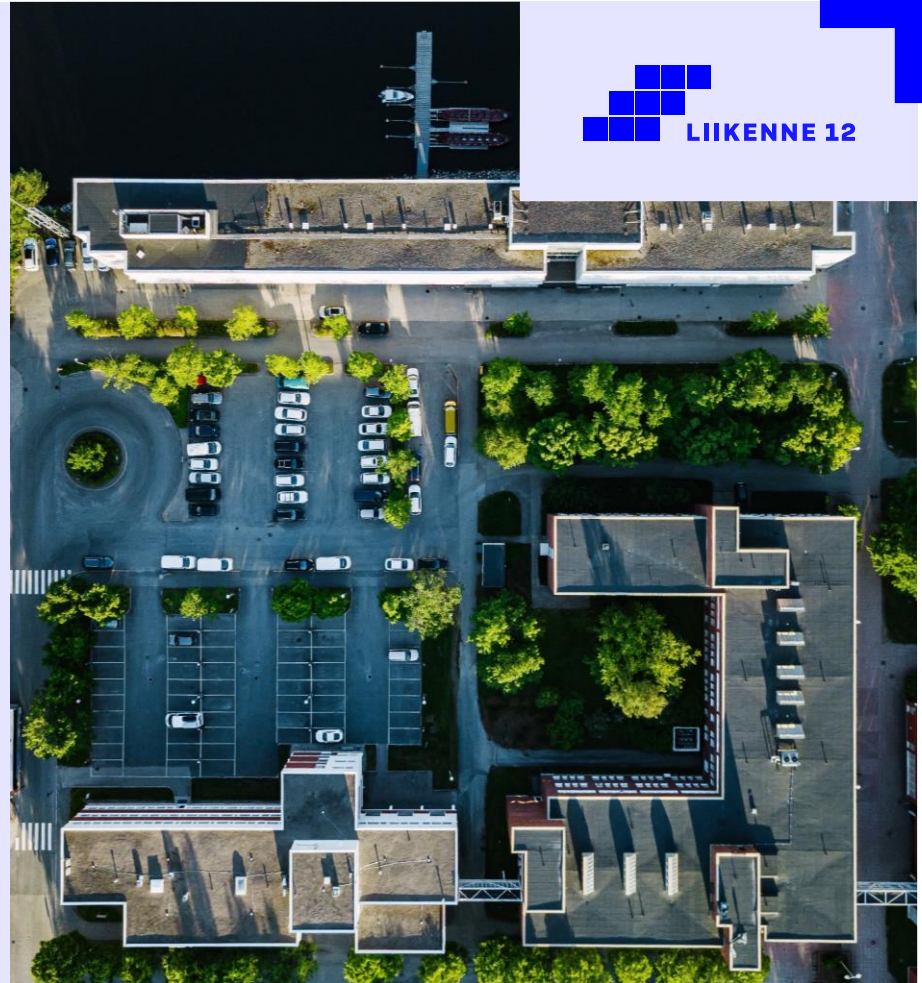
Muokataan tavoitteita ja pyritään priorisoimaan niitä

Jos hyödynnetään tunnistettuja vaikutusalueita, pitkäjänteisyys on mahdollista säilyttää

Reagoi muuttuneeseen toimintaympäristöön

Kiitos!

Liikenne12.lvm@gov.fi



- **Liikenne 12 -suunnitelman hankeikkuna**

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029:00/2023>

- **Traficomin liikennejärjestelmäanalyysi**

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

- **Arviointiohjelman** lausuntokierros 15.9. -15.10.2023

[Lausunto – Lausuntopalvelu](#)

Liikenne12.lvm@gov.fi