

## LIIKENNE 12

Valtakunnallinen  
liikennejärjestelmä-  
suunnitelma



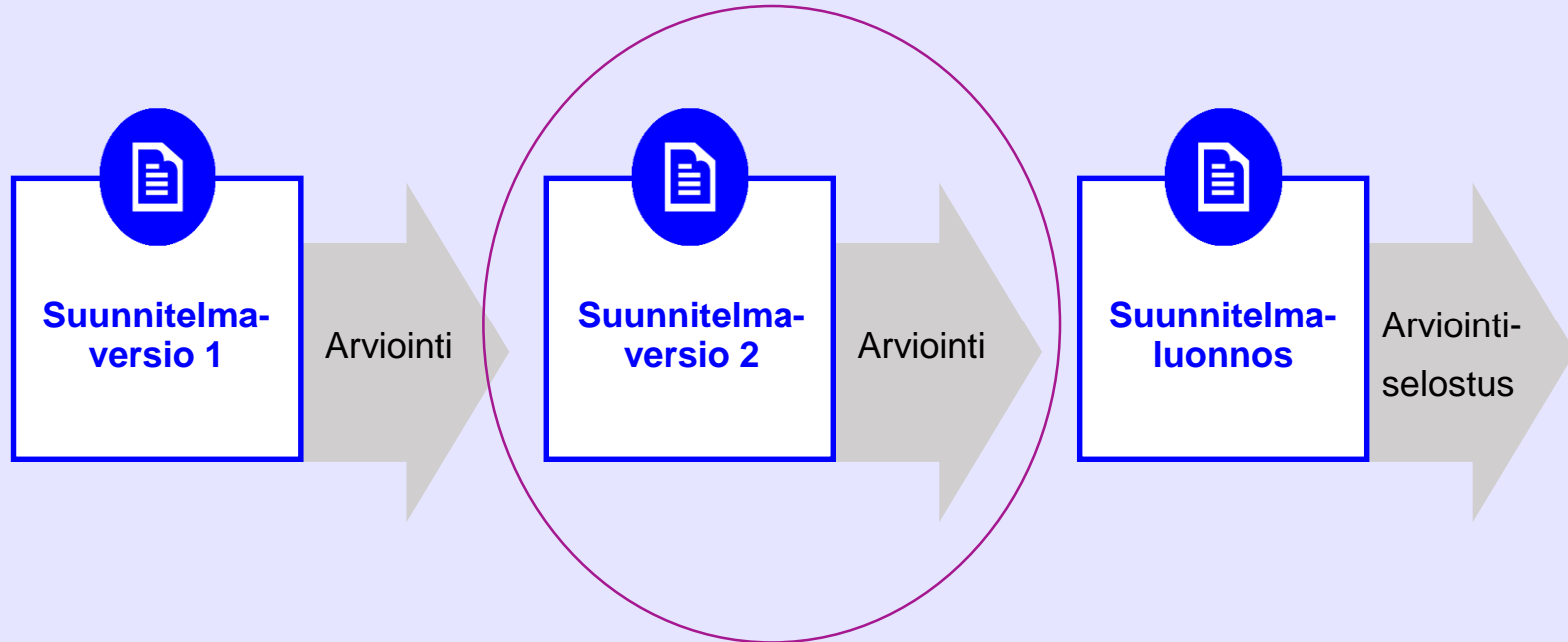
LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ



# Suunnitelmaversion 2 vaikutusten arviointi

Parlamentaarinen ohjausryhmä 4.9.2020  
Tuire Valkonen ja Niko-Matti Ronikonmäki,  
liikenne- ja viestintäministeriö

# Liikenne12 – iteroivaa suunnittelua



# Tiedesparraus



- Liikenne- ja viestintäministeriö ja Sofi – Science Advice Initiative of Finland Suomen neljän tiedeakatemian yhteistyössä toteuttama tiede-neuvonnan kehittämishanke järjestivät yhteistyössä tiedesparraustilaisuuden 13.8.2020 Liikenne12 -työn tueksi.
- Tilaisuuteen osallistui: Liikenne12 -vaikutusten arvioinnin ohjausryhmän jäseniä, Sofi-hankkeet yhteyshenkilöt sekä seuraavat tutkijat:
  - Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA (taloudellinen kestävyys), Heikki Liimatainen, Verne (sosiaalinen kestävyys), Kalle Vaismaa, Verne (kestävä liikkuminen ja yhdyskuntarakenne) ja Marita Laukkanen, VATT (ekologinen kestävyys).
- Tutkijat antoivat akateemista tulokulmaa ja kommentteja Liikenne12 -suunnitelmaversioon ja siitä tehtyyn vaikutusten arvioinnin yhteenvetoon sekä arvioinnin kehittämiseen.
- Palautteen perusteella tilaisuus koettiin erittäin onnistuneeksi ja tarpeelliseksi sekä virkamiesten että tutkijoiden osalta. Tutkijoiden ja virkamiesten yhteistyön toivotaan jatkuvan.

# 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

# Suunnitelman arviointikehikko

Päivitetty 16.3.2020

## ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET



### Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Alueiden kansainvälinen saavutettavuus

Alueiden välinen saavutettavuus

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset

Kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähädyt

Matkojen palvelutaso ja käyttäjähädyt



### 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

Terveys ja hyvinvointi

Rakennettu ympäristö ja maisema



### Liikennejärjestelmän turvallisuus

Tieliikenteen turvallisuus

Liikkumisympäristöjen turvallisuus

Rautatieliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus

Liikenteen tietoturvallisuus

# Saavutettavuus



## Saavutettavuus

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

# Suunnitelma-versio tukee kohtuullisen hyvin saavutettavuus-tavoitteen toteutumista

- Rataverkolla pääväylille kohdistuvat toimenpiteet yhdessä solmupisteiden kehittämisen kanssa edistävät maltillisesti alueiden välistä saavutettavuutta.
- Panostukset kestävästä liikkumisesta palvelemaan infrastruktuuriin ja henkilöliikenteen palveluihin parantavat kaupunkiseutujen ja alueiden sisäistä saavutettavuutta lähinnä suurimmilla kaupunkiseuduilla ja näiden reunavyöhykkeillä.
- Toimenpiteiden yhteisvaikutukset aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin ovat lievän myönteisiä.
- Alueiden kansainvälinen saavutettavuus paranee hieman merenkulun toimintaedellytyksiin sekä matkustajainformaatioon osoitettujen toimien myötä.
- Hyvän saavutettavuuden säilymisen kannalta on keskeistä perusväylänpidon lisärahoitus sekä sen kohdentuminen elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kuljetus- ja matkustustarpeisiin sekä tieverkon paremman toimivuuden varmistamiseen.



## Kestävyys

Ihmisten mahdollisuudet  
valita kestävämpiä  
liikkumismuotoja  
paranevat - erityisesti  
kaupunkiseuduilla.



# Suunnitelmaversio tukee kohtuullisen hyvin kestävyys-tavoitteen saavuttamista

- Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuet ja matkaketjutoimenpiteet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa.
- Lisäpanostus kävely- ja pyöräilyväyliin lisää kestävästä liikkumista ja siten saavutettavuutta paikallisesti eri puolilla Suomea.
- Toimenpiteiden ansiosta on helpompi valita kestävämpiä liikkumismuotoja myös pidemmällä matkoilla. Raideliikenteessä kaukojunaliikenteen ostoilla ja solmupisteiden kehittämisellä, kulunvalvonnan tehostaminen (digirata) sekä matkustajainformaation kehittämisellä on myönteistä vaikutusta muun muassa alueiden välisen saavutettavuuden kehittämiseen.
- Suunnitelman toimenpiteillä luodaan edellytyksiä kestäväälle yhdyskuntarakenteelle ja rakenteen tiivistämiselle etenkin kaupunkiseuduilla.
- Suunnitelmaversioon vaikutus liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöihin on marginaalinen.



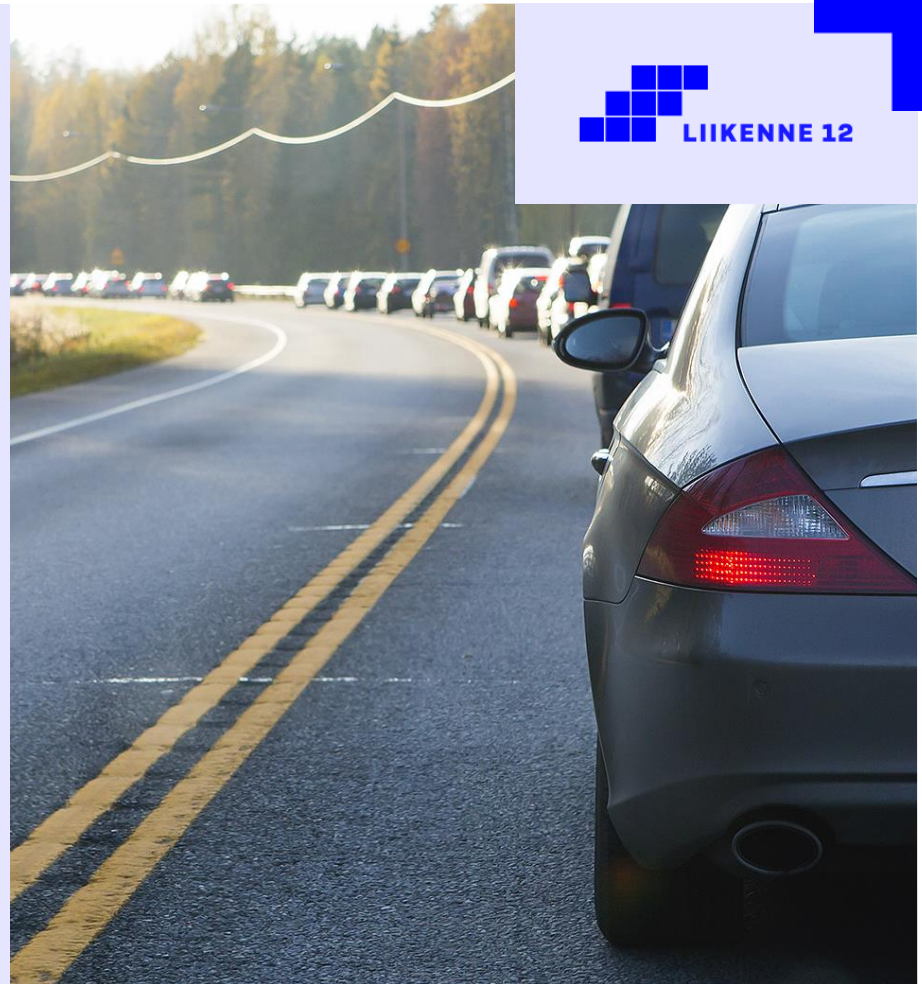
## Tehokkuus

Liikennejärjestelmän  
yhteiskuntataloudellinen  
tehokkuus paranee.

# Suunnitelmaversio edistää hyvin tehokkuus-tavoitteen toteutumista.

- Perusväylänpidon rahoitus edesauttaa pitkällä aikavälillä tehokasta ja kestäväää väylänpitoa sekä varmistaa näin saavutettavuutta laaja-alaisesti.
- Etenkin kuljetusten palvelutaso paranee, mutta myös henkilöliikenteen palvelusvaikutukset ovat suotuisia.
- Talouskasvun edellytykset paranevat maltillisesti etenkin kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden paranemisen myötä.
- Talouskasvua edistävät myös suotuisat aluetaloudelliset vaikutukset kuljetusten palvelutason parantuessa yksityisteihin ja perusväylänpitoon kohdistettujen toimien ansiosta.

# Arvioinnin johtopäätökset jatkovalmisteluun



# Toimenpiteitä tulisi edelleen konkretisoida ja kohdentaa sekä niiden tehokkuuteen tulee kiinnittää huomiota

- Kaupunkiseutujen sisäisen ja alueiden välisen saavutettavuuden parantaminen etenkin kestävillä kulkutavoilla edellyttäisi raideinvestointien nykyisen rahoitustason jatkamista isoissa kaupungeissa ja kaupunkien välisessä liikenteessä.
- Lisäämällä joukkoliikenteen palveluiden rahoitusta on mahdollista parantaa kaiken kokoisten kaupunkiseutujen sisäistä ja alueiden välistä saavutettavuutta.
- Etenkin perusväylänpidon rahoituksen indeksikorotus mahdollistaa paremmin nykyisen saavutettavuuden tason ylläpidon ja lievän parantamisen.
- Tehokkuuden parantaminen edellyttäisi investointien kohdentamista yhteiskuntataloudellisesti kannattaviin väylien ja solmujen parantamiskohteisiin sekä pieniin kustannustehokkaisiin toimenpiteisiin. Suunnitelman mukaisesti tämän edistämiseksi hankearviointia tulee laajentaa koskemaan yhä suurempaa joukkoa suunnittelukohteita, myös perusväylänpidon rahoituksella rahoitettavia parantamishankkeita.

# Liikenne12 -työ on tärkeää sovittaa yhteen muiden meneillään olevien hankkeiden kanssa



- Suunnitelmaversio ei sisällä verotuksellisia tai muita tehokkaita taloudellisia ohjauskeinoja, joilla voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja edetä kohti ilmastotavoitteita.
- Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmistellaan fossiilittoman liikenteen tiekarttaa, joka osoittaa keinot liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi vuoteen 2030. Valtionvarainministeriön työryhmä selvittää liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Meneillään on myös EU:n elpymis- ja palautumistukivälinettä koskeva kansallinen valmistelu. Liikenne12 -valmistelun yhteensovittaminen muun muassa näiden hankkeiden ja MAL-prosessin kanssa on tärkeää.
- Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen on keskeisessä asemassa ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.
- Mikäli tehokkaita henkilöautoliikenteen päästöjä vähentäviä taloudellisia ohjauskeinoja otetaan käyttöön ja ihmisten kulkutapavalinnat muuttuvat, tulisi etenkin joukkoliikenteen tarjontaan ja matkaketjuihin panostaa Liikenne12 -työssä vielä voimakkaammin.
- Covid-19-tartuntatautiepidemian vuoksi tavoitteisiin pääseminen voi muodostua odotettua haastavammaksi etenkin joukkoliikenteen toimenpiteillä. Myös julkisen rahoituksen rajoitteet voivat muuttua tiukemmiksi.

# **Covid-19 tartuntatautiepidemian herkkyydet Liikenne12 – suunnitelman kannalta**



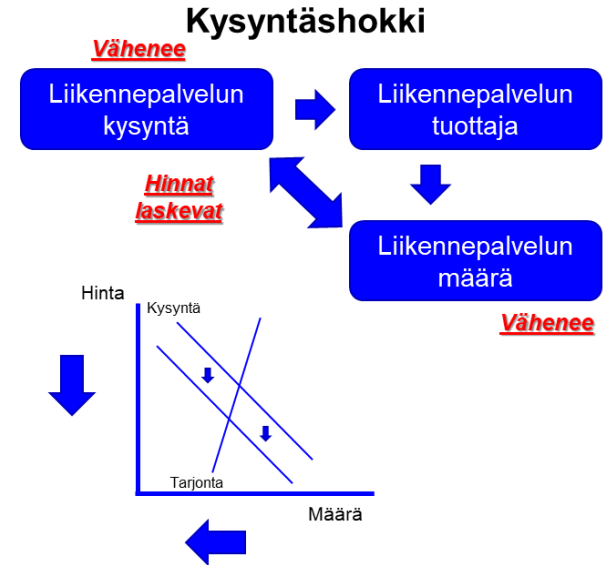
# Covid-19 vaikutusketjut liikennejärjestelmään

## Muutokset liikenteen kokonaiskysyntään

- Liikennepalvelun kysyntä on lähinnä johdettua kysyntää, minkä vuoksi liikenteen markkina on altis ulkopuolisille Covid-19 viruksen kaltaisille kysyntäshokeille.
- Myös liikennepalveluiden tuotantoon voi kohdistua väliaikaisia häiriöitä epidemian aikana sekä tuotantotapojen muutosten myötä myös pidemmällä aikavälillä.

## Kulkumuotojen välisen kysynnän muutokset

- Covid-19 virus vaikuttaa erityisen haitallisesti etenkin joukkoliikenteeseen, sillä epidemia vähentää sen kysyntää sekä voi aiheuttaa väliaikaisia tuotantorajoituksia. Tästä voi seurata myös suuremmat tuotannon yksikkökustannukset
- Henkilöautoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn suhteellinen asema voivat tämän seurauksena parantua ainakin väliaikaisesti.
- Tavaraliikenteeseen kohdistuvat vaikutukset kohdistuvat pidemmälle aikavälillä ja ne ovat seurausta talousjärjestelmässä tapahtuvista muutoksista. Lyhyellä aikavälillä muutokset ovat olleet maltillisia.
- Pidempiaikaisten vaikutusten arviointi on kuitenkin erittäin haastavaa. Liikennejärjestelmän palautumisen keston on riippuvainen useasta tekijästä, kuten epidemian kehosta, muutoksista käyttäjien preferensseihin sekä talousjärjestelmään.





# Covid-19 vaikutusten arvioinnin näkökulmasta

## Toimintaympäristön muutoksen aikajänne

- Covid-19 aiheuttaman toimintaympäristön muutoksen kesto on riippuvainen epidemiatilanteesta sekä yhteiskunnan palautumisesta takaisin kohti normaalia.

## Toimenpiteiden vaikuttavuus voi muuttua

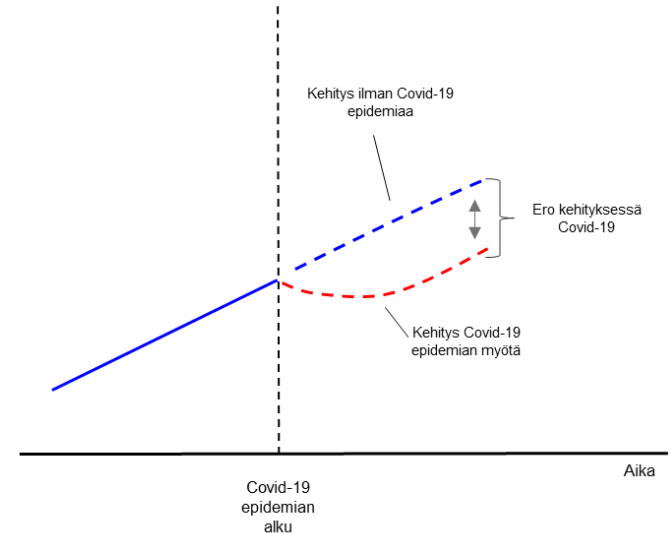
- Muutokset käyttäjien mieltymyksissä, talouden toimintamalleissa sekä tuotantorakenteissa voivat muuttaa toimenpiteiden vaikuttavuutta.
- Matkojen ja kuljetusten kysynnän ”perusura” on kuitenkin muuttunut perinteisesti.

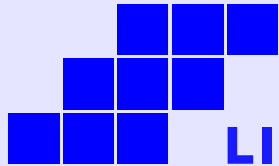
## Mille perusuralle eri liikkumismuotojen käyttäjämäärät tulevat asettumaan?

- Epidemiatilanteen päätyttyä kehitys palautuu takaisin normaaliin tilanteeseen, mutta kehitysurat ovat voineet muuttua.

## Herkkyiden huomiointi analyysijä tehtäessä

- Suunnitelman ja sen toimenpiteiden herkkyytstarkastelujen rooli korostuu jatkovalmistelussa sekä suunnitelman vaikuttavuuden arvioinnissa.
- Covid-19 arviointia syvennetään osana suunnitelmaluonnoksen arviointia syksyllä 2020.





## LIIKENNE 12

Valtakunnallinen  
liikennejärjestelmä-  
suunnitelma

**LVV** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

