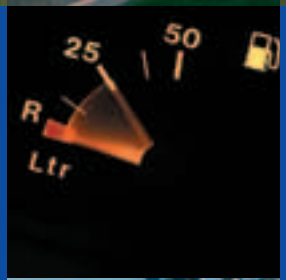
LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Ohjelmia ja strategioita 1/2007



Liikenne 2030

Suuret haasteet, uudet linjat

Liikenne 2030
Suuret haasteet, uudet linjat

Liikenne- ja viestintäministeriö
Ohjelmia ja strategioita 1/2007

ISSN 1457-747X (painotuote), 1795-4037 (verkkojulkaisu)
ISBN 978-952-201-588-4 (painotuote), 978-952-201-589-1 (verkkojulkaisu)

Graafinen suunnittelu
Workshop Pälviä Oy

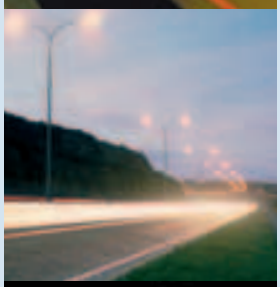
Valokuvat
Futureimagebank, Imagestate, liikenne- ja viestintäministeriö,
WSP Design Studio

Paino
Edita Prima 2007

Sähköinen versio osoitteessa
www.mintc.fi/ohjelmiajastrategioita

Liikenne 2030
Suuret haasteet, uudet linjat

Sisällys



Esipuhe 5

Lukijalle 6

Liikennepolitiikan linjaukset lyhyesti 8

Förslag till ändringar i de trafikpolitiska riktlinjerna 10

Mitä tavoitellaan? Liikenteen visio 2030 12

Liikennejärjestelmän kehittämisen keskeiset haasteet 16
- Ilmastonmuutos 18
- Elinkeinoelämän kilpailukyky 19
- Kasvavat, ruuhkautuvat kaupunkiseudut 20
- Muuttuva, hiljenevä maaseutu 21
- Lähiympäristön laatu 22
- Liikenteen turvallisuus 23
- Uusi, älykäs teknologia 24
- Liikennesektorin tehokkuus 25
- Vaikeasti ennakoitavia kehityskulkuja 26

Liikennepolitiikan linjaukset 28
- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 30
- Logistinen kilpailukyky turvataan 32
- Arjen matkat toimiviksi 34
- Yhdessä, parempaa, tehokkaammin 36
- Tehokkuutta väyläverkkojen ylläpitoon ja kehittämiseen 36
- Jatkotoimia linjausten tueksi 40

Esipuhe

Liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaan ja kehittämiseen tarvitaan strategiset, toimintaa pitkäjänteisesti ohjaavat linjaukset. *Liikenne 2030* on ehdotus Suomen uusiksi liikennepoliittisiksi linjauksiksi.

Toimintaympäristön muuttuessa liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuu monia globaaleja ja kansallisia haasteita. Niistä keskeisimmät liittyvät ilmastonmuutoksen hillintään, Suomen kilpailukykyyn sekä arjen matkojen toimivuuteen. Ne kaikki ovat sananmukaisesti elintärkeitä ja edellyttävät uudenlaisia valintoja liikennepolitiikassa.

Linjaukset viitoittavat liikennepolitiikan suunnan tuleville vuosille. Monet uudenlaisista valinnoista on tehtävä pian, osa tulee ajankohtaiseksi vasta vuosien päästä. Olennaista on linjausten pitävyys ja kehittämisen pitkäjänteisyys. Kehityksen vauhtiin ja prioriteetteihin vaikuttavat niin resurssien kuin toimintaympäristönkin kehittyminen. Julkisten resurssien rajallisuus edellyttää myös toiminnan tehostumista ja vaikuttavuuden parantumista – on osattava priorisoida ja löytää uusia innovatiivisia ratkaisuja ja toimintatapoja. Keskeistä on, että liikennejärjestelmä toimii mahdollisimman hyvin joka päivä – tänään ja tulevaisuudessa.

Liikenne 2030 – Suuret haasteet, uudet linjat on virkamiesesitys tulevaisuuden liikennepoliittisiksi valinnoiksi. Ne on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä hallinnonalan virastojen ja laitosten johdon ja asiantuntijoiden kanssa. Työn kuluessa keväällä 2006 käytiin myös laaja kuulemiskierros maakunnissa. Tällä asiakirjalla liikenne- ja viestintäministeriö haluaa käynnistää laajan yhteiskunnallisen keskustelun liikennepolitiikan suunnasta ja linjauksista. Keskustelun lopputulemana olisi luontevasti hallituksen liikennepoliittinen selonteko, joka annettaisiin eduskunnan käsiteltäväksi.

Linjauksia tullaan hyödyntämään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminnan ja talouden suunnittelussa, liikenne- ja väylävirastojen ohjauksessa sekä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa muiden organisaatioiden kanssa. Linjausten pohjalta laaditaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa toimeenpanosuunnitelma, jossa sovitaan linjausten edellyttämistä lähivuosien keskeisistä toimista. Toimeenpanosuunnitelman kautta konkretisoituvat yhteistyö ja toimenpiteet, joilla liikennejärjestelmää kehitetään haluttuun suuntaan.

Tähän asiakirjaan liittyy myös laajempi taustaraportti *Liikenne 2030 – Taustat*, johon on koottu tausta- ja perusteluaineistoa esitettyjen asioiden tueksi.

Helsingissä 20.3.2007

Harri Pursiainen
Kansliapäällikkö

Lukijalle

Liikennepolitiikka on suurten haasteiden edessä. Ilmastonmuutoksen hillintä on haasteista merkittävin. Liikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt lisääntyvät vuosi vuodelta, ja niiden osuus koko Suomen kasvihuonekaasupäästö istä on jo nyt noin viidennes. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä nopeasti ja määrätietoisesti.

Tulevaisuuden keskeisiä haasteita ovat myös Suomen logistisen kilpailukyvyn turvaaminen globaaleilla markkinoilla sekä kansalaisten arjen matkojen toimivuus niin kasvavilla kaupunkiseuduilla kuin väestöään menettävällä maaseudullakin. Näiden linjausten tavoitteena on kääntää liikennepolitiikan suuntaa hallitusti niin, että logistinen kilpailukyky ja arjen matkojen toimivuus voidaan turvata samalla kun liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät. Haasteet on mahdollista sovittaa yhteen. Se edellyttää liikennepolitiikalta uudenlaisia, pitkäjänteisiä linjavalintoja sekä toiminnalta innovatiivisuutta ja eri toimijoiden yhteistyötä.

Euroopan komission hyväksymä liikenteen valkoinen kirja *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika* määritteli liikennepolitiikan uutta suuntaa. Komission vuonna 2006 hyväksymässä liikenteen valkoisen kirjan väliarvioinnissa todetaan, että unionin laajennuttua liikkuvuutta on tarkasteltava koko mantereen laajuisena kysymyksenä. Nopeutuva globalisaatio on tehnyt tehokkaasta ja luotettavasta liikennejärjestelmästä alueiden kilpailukyvyn yhden avaintekijän. Samaan aikaan öljyn hinta, kasvihuonekaasupäästöt ja ilmastonmuutos merkitsevät ennennäkemättömiä haasteita, mutta myös syyn työskennellä kohti kestävää, energiatehokasta ja ympäristön huomioon ottavaa liikennejärjestelmää.

Liikennejärjestelmä on eri liikennemuodoista koostuva kokonaisuus, joka tarvitaan ihmisten päivittäisiä matkoja ja elinkeinoelämän kuljetuksia varten. Ihmiset, kulkuneuvot sekä liikenneväylät ja terminaalit, niihin kohdistuva ohjaus sekä tarjolla olevat palvelut vaikuttavat järjestelmän toimivuuteen. Tämän päivän valinnat luovat perustan tulevaisuuden liikennejärjestelmälle. Esimerkiksi monet yhdyskuntarakenteen muutokset tapahtuvat hitaasti, mutta ne ovat sitäkin merkityksellisempiä. Selkeä näkemys liikennejärjestelmän kehittämisen päämääristä on edellytys pitkäjänteiselle liikennepolitiikalle ja vaihtoehtojen muodostamiselle päätöksenteossa. Toisaalta muuttuva toimintaympäristö ja kehittyvä keinovalikoima edellyttävät liikennepolitiikalta myös joustavuutta ja dynamiikkaa sekä suunnan ja painotusten tarkistusta aika ajoin, esimerkiksi hallituskausittain eduskunnalle annettavassa liikennepoliittisessa selonteossa.

Liikenne 2030 – Suuret haasteet, uudet linjat on näkemys liikennepolitiikan tavoitteista ja haasteista. Siinä esitetään lähivuosien tärkeimmät linjaukset, joilla liikennesektori kykenee hallitusti ja pitkäjänteisesti vastaamaan edessä oleviin haasteisiin sekä turvaamaan Suomelle ja suomalaisille toimivan liikennejärjestelmän tulevina vuosikymmeninä. Liikenne 2030 -työssä keskeisiä periaatteita ovat asiakaslähtöisyys, liikennejärjestelmäkokonaisuuden hallinta, resurssien järkevä ja tehokas käyttö sekä joustavuus, dynaamisuus ja proaktiivisuus toimintaympäristön muuttuessa.

Asiakaslähtöisyys on tapa ajatella. Se merkitsee jatkuvan vuoropuhelun kautta kehittyvää ymmärrystä asiakkaiden toiminnoista sekä matkoihin ja kuljetuksiin liittyvistä erilaisista tarpeista. Myös tarpeiden edellyttämiä keinoja ja niiden toteuttamiseen liittyviä reunaehtoja arvioidaan vuorovaikutuksessa asiakasryhmien kanssa. Tavoitteena on tuottaa mahdollisimman paljon todennettavissa olevaa hyötyä asiakkaille – suomalaisille ja Suomen

elinkeinoelämälle. Kaikkea ei kuitenkaan ole mahdollista tarjota. Asiakaslähtöinen toiminta edellyttää tarpeiden priorisointia ja asiakkaan toimintaa hyödyttäviä keinovalintoja. Toimet on silti sovitettava ennen kaikkea liikenneturvallisuuden ja ympäristön vaatimuksiin sekä käytettävissä oleviin voimavaroihin.

Innovatiivinen liikennepolitiikka kannustaa laajan ja kehittyvän keinovalikoiman monipuoliseen, rohkeaan hyödyntämiseen matkojen ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi. Ajoneuvo- ja informaatioteknologian kehittymisen luomat mahdollisuudet on osattava tehokkaasti hyödyntää perinteisten keinojen rinnalla. Uudenlaisilla kehittämistoimenpiteiden yhdistelmillä syntyy haluttua vaikuttavuutta ja tehokkaita kehittämispolkuja.

Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää kokonaisvaltaista ajattelu- ja toimintatapaa ja toimijoiden tehokasta yhteistyötä erilaisten intressien, tavoitteiden ja keinojen yhteensovittamiseksi. Liikkumisessa yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän välille on syntynyt kriittinen kierre. Hajanainen yhdyskuntarakenne luo heikot mahdollisuudet palvelujen ja joukkoliikenteen kehittämiselle ja johtaa henkilöautoriippuvaiseen elämänmuotoon. Toisaalta yhä paremman henkilöautoliikenteen palvelutason tarjoaminen kasvukeskusten reuna-alueilta johtaa asumisen lisääntyvään hajautumiseen.

Monet liikennejärjestelmän tehostamisen keinot ovat muiden kuin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan hallinnassa, tärkeimpinä maankäyttö ja toimintojen sijoittuminen. Tämä edellyttää liikenne- ja viestintäministeriöltä ja sen koko hallinnonalalta yhteistyön tarjoamista ja keskustelua liikennejärjestelmän ja laajemmin koko yhteiskunnan kehittämisen prioriteeteista. Liikennepolitiikan linjausten toteutuminen edellyttää konkreettisia yhteisiä toimia. Niistä sovitaan myöhemmin yhteistyönä laadittavassa toimeenpanosuunnitelmassa.

Euroopan unionin yhteinen liikennepolitiikka ja säädökset ohjaavat Suomen linjauksia ja niiden toteuttamista. Aktiivisilla toimilla ja vuoropuhelulla on sen vuoksi varmistettava EU:n ja kansallisten linjausten yhteensopivuus.

Toimintaympäristön muutokset edellyttävät liikennepolitiikan tarkistamista. Haasteena on myös eri suuntiin vetävien intressien yhteensovittaminen. Lopullisen valinnan tekee lopulta meistä kukin itse. Vasta totuttujen ajattelutapojen ja toimintamallien muuttaminen omissa valinnoissamme, yhteisissä suunnittelukäytännöissä ja päätöksenteossa tuottavat Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia tukevan, kestävän liikennejärjestelmän.

Liikennepolitiikan linjaukset lyhyesti

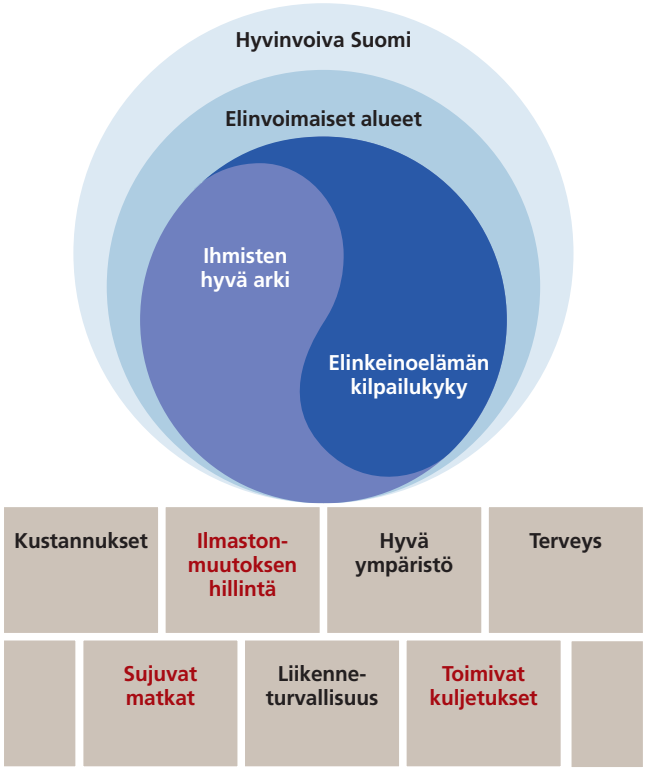
Haasteet

Liikennepolitiikan suuntaa ohjaa ilmastonmuutoksen tuoma haaste. Kasvihuonekaasupäästöjen määrää on vähennettävä myös liikennesektorilla. Samalla on huolehdittava logistisen kilpailukyvyn turvaamisesta ja arjen matkojen sujuvuudesta. Tasapainoisella liikennepolitiikalla on löydettävä ratkaisut näiden yhteensovittamiseen. Ratkaisun avain on ajattelutapojen ja toimintamallien muuttaminen nykyistä asiakaslähtöisemmäksi ja innovatiivisemmaksi.

Keskeiset periaatteet

Liikennepolitiikka on asiakaslähtöistä. Asiakaslähtöisyys tarkoittaa liikennepolitiikan valintoja, joissa lähtökohtaisesti kaiken aikaa varmistetaan arjen matkojen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimivuus. Asiakkaiden, kansalaisten ja elinkeinoelämän, tarvitsemaa palvelutasoa tuotetaan monipuolisella ja innovatiivisella keinovalikoimalla. Asiakaslähtöisyyttä on myös varmistaa, että tulevat sukupolvet voivat liikkua ja kuljettaa omien tarpeidensa mukaan tulevaisuuden keinoja hyödyntäen.

Liikennejärjestelmää suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuutena. Arjen matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset ovat usein eri liikkumistavoista ja kuljetusmuodoista koostuvia ketjuja, joiden toimivuus kokonaisuutena on turvattava. Sektori- ja toimijakohtaisista tarkasteluista siirrytään liikennejärjestelmän kokonaiskehittämiseen ja optimointiin. Eri toimijoiden vastuualueelle kuuluvia toimia hyödynnetään mahdollisimman tuloksellisesti liikennejärjestelmää kehitettäessä.



Liikennepolitiikan valinnat ovat osa Suomen hyvinvoinnin perustaa.

Resursseja käytetään tehokkaasti. Rajallisten resurssien järkevä ja tehokas käyttö tarkoittaa laajan keinovalikoiman hyödyntämistä. Uudella kehittämisstrategialla tavoitellaan väyliin sijoitettavan pääoman käytön tehostamista, nykyistä nopeampaa helpotusta matkojen ja kuljetusten ongelmiin useammissa kohteissa sekä palvelutason kehittämiseen liittyviä innovaatioita. Resurssien käytön tehostaminen merkitsee myös priorisointeja – resurssit on käytettävä kokonaisuutena mahdollisimman tuloksellisella tavalla. Osaamisen resurssit hyödynnetään yhä tehokkaammalla yhteistyöllä ja verkottumisella.

Käytetään joustavia ratkaisuja ja toimintatapoja. Vaikka liikennejärjestelmän kehittämisessä tavoitellaan pitkäjänteisyyttä, tarvitaan kehittämisratkaisujen valinnassa joustavuutta, kykyä ennakoida ja vastata toimintaympäristön muutoksiin sekä rohkeutta ja aktiivisuutta myös vaikuttaa kehityksen suuntaan. Tulevaisuus muuttaa ihmisten arjen ja elinkeinoelämän toimintoja ja tuo uusia, tehokkaita keinoja liikennejärjestelmän toimivuuden ja laadun kehittämiseen. Uuden teknologian mahdollisuudet on pystyttävä hyödyntämään liikennejärjestelmän kehittämisessä. On olemassa riski, että tämän päivän ajatuksin ja keinoin toteutetut pitkävaikutteiset ratkaisut eivät parhaalla tavalla vastaakaan tulevaisuuden tarpeisiin.

Liikennepolitiikan uudet linjaukset

Liikennepolitiikan linjaukset muodostavat kokonaisuuden, jolla liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen määrää voidaan vähentää ja samalla turvata arjen matkojen toimivuus ja elinkeinoelämän logistinen kilpailukyky. Toimintatapoja koskevat linjaukset puolestaan tähtäävät liikennesektorin toiminnan tuloksellisuuden parantamiseen sekä painottavat verkottumisen ja yhteistyön tärkeyttä yhä laaja-alaisempien liikennepoliittisten kysymysten hallinnassa. Linjausten toteutuminen edellyttää pitkäjänteisyyttä ja vastuutahojen sitoutumista kehittämistyöhön.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on tärkeää pysäyttää yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja henkilöautoliikenteen kasvu. Yksinomaan liikennepolitiikan keinoin tämä ei onnistu. Tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelun sekä veropolitiikan ja muun taloudellisen ohjauksen tukea. Tarvitaan myös yhteinen tahtotila yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen pysäyttämiseksi sekä toimiva yhteistyö tuloksiin pääsemiseksi.

Elinkeinoelämässä logistiikkaan kohdistuu kasvavia vaatimuksia ja tavoitteita. Kehityssuuntana kuljetuksissa on, että pitkämatkaiset tavara- ja henkilökuljetukset keskittyvät määrätyille reiteille ja kuljetuskäytäville. Pitkällä tähtäyksellä valtakunnan kannalta tärkeimmillä ja kuormitetuimmilla väylillä eli ns. runkoverkoilla tavoitellaan hyvän toimintavarmuuden ja turvallisuuden tarjoavaa korkealaatuista ja yhtenäistä laatutasoa. Runkoverkkojen palvelutason kehittämisestä laaditaan kansallinen ohjelma. Merikuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden kannalta on tärkeää turvata suomalaisen kauppalaivaston kilpailuedellytykset.

Liikenneturvallisuutta on parannettava etenkin tieliikenteessä. Liikenneturvallisuuden parantumiseksi on tärkeää saada aikaan turvallisuushakuinen, vastuullinen liikennekulttuuri. Tienpidon toimilla pyritään etenkin pääteiden kohtaamisonnettomuuksien sekä taajamien kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentämiseen.

Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kattavuutta, palvelutasoa ja houkuttelevuutta parannetaan selvästi. Maaseutuolosuhteissa ja pienemmillä kaupunkiseuduilla asukkaille turvataan kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso entistä kustannustehokkaammilla toimintamalleilla.

Väyläverkkojen ylläpitoa ja kehittämistä tehostetaan. Yleisen väyläverkon laajuus ja laatutaso tarkistetaan, koska osa väylistä palvelee hyvin pientä kysyntää. Teiden, ratojen ja vesiväylien kunnon ja palvelutason heikentyminen pysäytetään kohdistamalla niille riittävä rahoitus. Samalla palvelutasoa parantavien pienten investointien rahoitusosuutta lisätään.

Liikennejärjestelmän kehittämisen ja päätöksenteon pitkäjänteisyyden lisäämiseksi ehdotetaan, että liikennepolitiikan pitkävaikutteiset linjaukset käsitellään hallituskausittain valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle. Selonteko antaa hyvät perusteet Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle. Siinä esitettäisiin liikennejärjestelmän tila, kehityskuvat ja haasteet sekä kuvattaisiin liikennepolitiikan pitkävaikutteiset linjaukset, painotukset ja prioriteetit. Selonteko tarjoaa myös mahdollisuuden kehittää koko liikennejärjestelmää tavoitteellisesti eri toimijoiden yhteistyönä sekä kytkeä liikennepolitiikka muun muassa elinkeino-, alue- ja ympäristöpolitiikkaan.

Liikennepolitiikan linjaukset ja niiden edellyttämät kehittämistoimet koskevat monia vastuutahoja sekä hallinnon sektoreita. Linjausten pohjalta liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää toimeenpanosuunnitelman laadinnan yhteistyössä niiden tahojen kanssa, jotka kytkeytyvät esitettyihin kehittämislinjauksiin. Toimeenpanosuunnitelman kautta konkretisoituvat yhteistyö ja toimenpiteet, jotka linjausten mukaisesti kehittävät liikennejärjestelmää tavoitteiden suuntaan.

Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää pitkäjänteistä, hallituskausittain tarkistettavaa kehittämisohjelmaa. Liikennejärjestelmän kehittämiseksi tarvitaan monentyyppisiä pitkäjänteisiä toimia, joiden toteutumiselle tulee varmistaa riittävät resurssit. Perinteinen, lähes pelkästään väyläinvestointeihin painottuva kehittämisohjelma ei siksi ole riittävä. Väylien kehittämishankkeiden ohella kehittämisohjelmaan tulee sisällyttää myös muut keskeiset liikennejärjestelmän kehittämistoimet.

Förslag till ändringar i de trafikpolitiska riktlinjerna

Utmaningar

Ledstjärnan för inriktningen av trafikpolitiken i Finland är att bromsa klimatförändringen. Växthusgasutsläppen måste minskas även inom trafiksektorn. Samtidigt måste vi ändå säkerställa vår logistiska konkurrenskraft och smidiga vardagsresor, såsom resor till och från jobbet, skolan, mataffären eller fritidsaktiviteter. En balanserad trafikpolitik siktar på att finna lösningar som sammanfogar de här två målsättningarna. Nyckeln till lösningen är kundorienterade och innovativa förhållningssätt och verksamhetsmodeller.

Centrala principer

Trafikpolitiken skall vara kundorienterad. Med kundorientering avses trafikpolitiska val som ständigt säkrar fungerande vardagsresor och transporter som tillgodoser näringslivets behov. Den servicenivå som kunderna – medborgarna och näringslivet – efterlyser upprätthålls med ett brett och nyskapande urval av åtgärder. Kundorientering innebär också att vi ser till att kommande generationer kan färdas och frakta gods på ett sätt som svarar mot deras behov och med utnyttjande av framtida metoder.

Trafiksystemet skall planeras och utvecklas som en helhet. Vardagsresorna och näringslivets transporter bildar ofta kedjor av olika färdsätt och transportformer. Det är angeläget att dessa kedjor är funktionsdugliga. Ett sektor- och aktörsspecifikt synsätt får ge vika för en helhetsbetonad utveckling och optimering av trafiksystemet. Insatser på olika aktörers ansvarsområden utnyttjas för att utveckla trafiksystemet så resultatrikt som möjligt.

Resurser skall utnyttjas effektivt. För att de begränsade resurserna skall kunna användas förnuftigt och effektivt krävs ett stort urval av åtgärder. Den nya utvecklingsstrategin syftar till att effektivisera användningen av det kapital som investeras i trafikleder, att snabbare en hittills avhjälpa problem som påträffats i rese- och transportkedjan och att ta fram innovationer som bidrar till att höja servicenivån. En effektivare resursanvändning innebär också prioriteringar – de tillgängliga resurserna måste användas produktivt. Kompetensresurser skall utnyttjas allt effektivare med hjälp av samarbete och nätverk.

Vi behöver flexibla lösningar och tillvägagångssätt. Trots att vi i utvecklingen av trafiksystemet eftersträvar långsiktighet, är flexibilitet samt en förmåga att förutse ändringar i verksamhetsmiljön och att anpassa sig till dem viktiga vid valet av lämpliga lösningar. Dessutom behövs djärvhet och aktiva insatser för att styra riktningen på utvecklingen. I framtiden är det sannolikt att människors vardag och näringslivets funktioner ändras samtidigt som nya och effektivare sätt för att utveckla trafiksystemets funktionsduglighet och dess kvalitet införs. Vi måste kunna utnyttja de möjligheter som den nya tekniken erbjuder oss vid utvecklingen av trafiksystem. Det finns naturligtvis en risk för att långsiktiga lösningar som baserar sig på tankar och metoder som är gångbara i dag inte är det i framtiden.

Förslag till nya trafikpolitiska riktlinjer

De föreslagna trafikpolitiska riktlinjerna bildar en övergripande helhet som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser

från trafiken i avsikt att trygga smidiga vardagsresor och en konkurrenskraftig logistik i näringslivets tjänst. De riktlinjer som utstakats för själva verksamheten siktar för sin del på att förbättra resultatet av den operativa verksamheten inom trafiksektorn. I riktlinjerna betonas vikten av nätverk och samarbete då det gäller att administrera allt större trafikpolitiska helheter. För att omsätta riktlinjerna i praktiken krävs tålamod, långsiktighet och engagemang av de olika parterna som svarar för utvecklingsarbetet.

För att minska växthusgasutsläppen från trafiken är det väsentligt att förhindra en splittring av samhällsstrukturen och att stoppa en ökning av personbilstrafiken. Detta är inte möjligt med enbart trafikpolitiska medel. För att nå målet behövs stöd särskilt från markanvändningsplaneringen, skattepolitiken och annan ekonomisk styrning. Dessutom behövs en gemensam vision för att hindra splittringen av samhällsstrukturen och ett fruktbart och resultatinriktat samarbete.

Näringslivet ställer växande krav på logistiken. Utvecklingstrenden inom transporter är att långväga gods- och persontransporter koncentreras till vissa rutter och transportkorridorer. På lång sikt är målet att säkerställa att de nationellt sett viktigaste och mest belastade trafiklederna, de så kallade stomnäten, är funktionssäkra och trygga och att de är kvalitetsmässigt högklassiga och enhetliga. Därför behöver vi ett nationellt program för att utveckla servicenivån i stomnäten. Med tanke på fungerande och säkra sjötransporter är det viktigt att trygga den finska handelsflottans konkurrenskraft.

Trafiksäkerheten skall höjas i synnerhet inom vägtrafiken. För att nå detta mål är det viktigt att skapa en trygghetssökande och ansvarsfull trafikkultur. Inom väghållningen strävar man särskilt efter att minska antalet mötesolyckor på huvudvägarna, medan målet i tätorterna är att förhindra olyckor med fotgängare, cyklister eller mopedister.

I stora och medelstora stadsregioner skall kollektivtrafikens omfattning, servicenivå och attraktivitet avsevärt förbättras. På landsbygden och i de mindre stadsregionerna skall invånarna tryggas en rimlig servicenivå inom kollektivtrafiken. Detta är möjligt om vi inom kollektivtrafiken tillämpar kostnadseffektivare verksamhetsmodeller.

Underhållet av trafikledsnätet skall effektiviseras. Det allmänna trafikledsnätets omfattning och kvalitet måste ses över, eftersom en del av lederna tillgodoser en mycket liten efterfrågan. Försämringen av vägarnas, banornas och farledernas skick och servicenivå skall stoppas genom att man anvisar dem en tillräcklig finansiering. Samtidigt ökas medfinansieringen av små investeringar som höjer servicenivån.

I avsikt att utveckla trafiksystemet och ett långsiktig beslutsfattande föreslås att de trafikpolitiska långsiktiga riktlinjerna under varje regeringsperiod skall behandlas i en trafikpolitisk redogörelse som statsrådet överlämnar till riksdagen. Redogörelsen ger en god grund för en hållbar utveckling av trafiksystemet i Finland och en helhetsbild av trafiksystemets tillstånd, visioner och utmaningar. Den skall också beskriva de trafikpolitiska riktlinjerna, betoningarna och prioriteringarna. Därutöver erbjuder redogörelsen en möjlighet att utveckla hela trafiksystemet på ett målinriktat sätt i samarbete mellan olika aktörer och att koppla trafikpolitiken till bl.a. närings-, regional- och miljöpolitiken.

De trafikpolitiska riktlinjerna och de utvecklingsåtgärder som de medför berör många olika ansvariga aktörer och förvaltningssektorer. På basis av riktlinjerna utarbetar kommunikationsministeriet en verkställighetsplan tillsammans med sådana andra aktörer, som har en koppling till de föreslagna utvecklingsstrategierna. I verkställighetsplanen konkretiseras det samarbete och de åtgärder som i enlighet med riktlinjerna utvecklar trafiksystemet i riktning mot de fastställda målen.

Utvecklingen av trafiksystemet förutsätter att det finns ett långsiktigt utvecklingsprogram som justeras för varje regeringsperiod. För en lyckad utveckling av trafiksystemet krävs långsiktiga åtgärder och tilltäckliga resurser för att genomföra dem. Därför räcker det inte med ett traditionellt utvecklingsprogram som så gott som uteslutande koncentrerar sig på investeringar i trafikleder. Vid sidan av utvecklingsprojekt för trafiklederna skall utvecklingsprogrammet även innehålla andra centrala insatser som syftar till att utveckla trafiksystemet.

Mitä tavoitellaan?

Liikenteen visio 2030

Liikennepolitiikan tavoitteena on hyvinvoiva Suomi. Tarvittavat matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset toimivat Suomessa ja ulkomaan yhteyksissä joka päivä tukien ihmisten hyvää arkea, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa. Liikkuminen ja kuljettaminen on turvallista ja liikennejärjestelmä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä.

Sujuvat matkat ovat osa ihmisten hyvää arkea

Sujuvat ja turvalliset arjen matkat kuuluvat hyvään elämään. Ne ovat osa meidän kaikkien hyvinvointia. Liikkuminen lisääntyy: elinpiiri laajenee, palveluja ja vuorovaikutusta haetaan entistä laajemmalta. Maailma muuttuu pienemmäksi, kansainväliset yhteydet ovat yhä tärkeämpiä. Elämisen ja matkojen luonne ja rytmi muuttuvat elämänvaiheen mukaan. Saavutettavuus on tärkeää – päivittäin on päästävä kouluun, työhön, harrastuksiin, asioille, tapaamaan ystäviä.

Liikennejärjestelmä tarjoaa kohtuullisen palvelutason kaikille ja on helppokäyttöinen. Jokapäiväisten työ- ja yhä lisääntyvien vapaa-ajanmatkojen tulee toimia hyvin – sujuvasti, viivytyksittä ja turvallisesti. Tavoitteena on samalla liikkumiskulttuuri, jossa lyhyitä matkoja tehdään yhä enemmän kävellen tai pyöräillen. Kaupunkiseuduilla arjen matkat sujuvat joukkoliikenteellä. Olennaista on koko matkaketjun onnistuminen. Matkaketjun kriittinen ongelma voi olla liukas kotipiha, auraamaton jalkakäytävä, bussin tai junan liian korkea kynnys tai vaikea ja pelottava liikkumisympäristö.

Toimiva logistiikka on keskeinen osa elinkeinoelämän kilpailukykyä

Tehokasta, kustannuksiltaan kohtuullista logistiikkaa tarvitaan kilpailukyvyn ja työllisyyden ylläpitämiseksi. Toimiva logistiikka on osa yrityksen tuotantoprosessia ja tärkeä tekijä luotaessa kilpailukykyä globaaleilla markkinoilla. Liikennejärjestelmä ja sen palvelutason ennakoitavuus ovat osa logistiikkaa. Keskeisiä tahoja ovat kuljetuksia tarvitsevat kaupan ja teollisuuden yritykset, kuljetus- ja logistiikkapalveluja tarjoavat yritykset, satamat ja satamaoperaattorit, rajamuodollisuuksista vastaavat viranomaiset sekä väyläpalveluista vastaavat väylälaitokset. Maa-, meri- ja ilmakuljetukset kytkevät Suomen osaksi globaalia liikennejärjestelmää ja globaaleja markkinoita. Erilaiset hankinta- ja toimitusketjut muodostavat toimivia kokonaisuuksia. Logistiikkapalveluissa on toimivat ja kehittyvät markkinat. Ulkomaan kuljetusten palvelujen toimintaympäristö on kansainvälisesti kilpailukykyinen.

Yhteistyöllä, osaamisella ja innovaatioilla vastataan tulevaisuuden haasteisiin ja hyödynnetään tehokkaasti uuden tietoyhteiskunnan mahdollisuudet. Muuttuva toimintaympäristö kannustaa uusien keinojen käyttöönottoon nykyisten rinnalle.

Liikennejärjestelmä tukee alueiden omia vahvuuksia

Elinvoimaisista alueista muodostuu hyvinvoiva Suomi. Hyvä saavutettavuus tukee elinkeinojen toimintamahdollisuuksia ja on osa elämänlaatua. Suuret kaupunkiseudut, etenkin pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden muodostama metropoli, toimivat Suomen kansantalouden menestyksen moottorina. Kunnat ja valtio pitävät yhdessä huolta siitä, että suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmä toimii kaupunkien kasvaessa.

Yhteydet aluekeskuksiin ja pääkaupunkiseudulle ovat toimivia. Alueilta on myös toimivat yhteydet lentokentille, satamiin ja rajanylityspaikoille. Alueiden sisällä liikennejärjestelmä vastaa elinkeinoelämän tarpeita ja arjen palvelujen saavutettavuutta: matkat ovat sujuvia ja kuljetukset toimivat joustavasti.

Turvallisuus on matkojen ja kuljetusten tärkein laatutekijä

Liikennejärjestelmä on kaikkialla ja liikkumisen tavasta riippumatta niin turvallinen, että ihmiset eivät matkoillaan kuole tai loukkaannu vakavasti. Liikenne myös koetaan niin turvallisena, että ihmiset uskaltavat tehdä arjen matkansa pelkäämättä. Liikenteen riskit ja keinot niiden hallitsemiseksi ovat ihmisten tiedossa.

Elinkeinoelämän kuljetuksille turvallisuus on kilpailukykytekijä. Kuljetukset ovat turvallisia koko kuljetusketjussa, eikä niistä aiheudu vaaraa muille kulkijoille. Kuljetettavan tavaran varma perillepääsy on myös osa kuljetusten turvallisuutta.

Laadukas ympäristö myös tuleville sukupolville

Ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä tarkoittaa, että ympäristöön kohdistuvat haitat ja riskit osataan tunnistaa ja niiden ehkäisemiseksi ja korjaamiseksi käytetään tehokkaita keinoja. Liikennesektori kantaa oman vastuunsa kasvihuonekaasupäästöjen sekä ihmisten terveyteen, elinympäristön viihtyisyyteen ja luonnonympäristöön kohdistuvien paikallisten ympäristöhaittojen vähentämisestä.

Maankäyttö ja liikenneratkaisut tukevat toisiaan: matkoja tehdään nykyistä enemmän kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä. Henkilöautoa käytetään harkitusti. Kuljetukset ovat tehokkaita. Informaatiojärjestelmät ja liikenteen palvelut tukevat sujuvia matkoja ja kuljetuksia.

Sosiaalinen kestävyys tarkoittaa tasa-arvoisuutta

Kaikilla on mahdollisuus omaehtoisiin, esteettömiin ja toimiviin arjen matkoihin. Liikennejärjestelmä ei toimi vain suurten massojen ja vahvojen ehdoilla. Sosiaalinen kestävyys on sitä, että liikennejärjestelmän hyödyt ja haitat kohdistuvat mahdollisimman tasapuolisesti kaikkiin väestöryhmiin. Samaa palvelutasoa ei voida järjestää kaikille ja kaikkialla, mutta kohtuullinen palvelutaso on silti kaikkien saatavilla. Haitatkaan eivät jakaudu tasan, mutta kohtuuttomia haittoja ei kohdistu mihinkään väestöryhmään.

Esteettömyys on oleellinen osa liikennejärjestelmän sosiaalista kestävyyttä. Esteettömyys liittyy liikenneväyliin, mahdollisuuteen käyttää liikennepalveluja, informaation saatavuuteen sekä matkanteon turvallisuuteen ja luotettavuuteen. Toimivat ja esteettömät ratkaisut helpottavat kaikkien ihmisten liikkumista.

Tavoitteena taloudelliset ratkaisut ja pitkäjänteinen kehittäminen

Liikennejärjestelmä on toimiva ja laadukas joka päivä – nyt ja tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmän ylläpidossa ja kehittämisessä osataan varautua ja vastata toimintaympäristön muutoksiin. Toimintatavat ja menettelyt mahdollistavat pitkäjänteisen liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän rahoituksen. Samanaikaisesti toimintatavat ja menettelyt ovat niin joustavia, että liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat uudelleenarvioinnit ovat mahdollisia, jos toimintaympäristön muutokset niitä edellyttävät.

Toimijoiden voimavarat ja keinot yhdistetään ja ketjutetaan niin, että panoksilla saadaan aikaan mahdollisimman paljon todellista arvoa ihmisten arkeen, elinkeinoelämälle ja Suomelle kokonaisuutena. Se tarkoittaa uusien keinojen oikea-aikaista hyödyntämistä. Liikennejärjestelmän kehittämisessä käytetään entistä laajemmin myös edullisempia, nopeavaikutteisia ja paremmin muutoksiin mukautuvia keinoja.

Liikennesektori toimii tehokkaasti, verkottuneesti ja innovatiivisesti

Verkottumista, yhteistyötä ja kumppanuuksia tarvitaan niin liikenteen hallinnonalan sisällä kuin kuntien, liikennealan muiden toimijoiden, kansalaisjärjestöjen sekä yhteiskunnan muiden sektoreiden kanssa. Kansallisella ja kansainvälisellä verkottumisella ja yhteistyöllä saadaan aikaan innovaatioita. Kestäviä yhteistoiminnan muotoja kehittämällä kaikki toimijat saavat hyötyä toimintaansa.

Hallinnon rakenteet ovat sellaiset, että pienenevä osaajien joukko riittää saamaan aikaan tarvittavan tuloksen. Osaaminen ja tieto ovat yhteisessä, tehokkaassa käytössä. Yhteistyön perustana on yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kokonaisuudesta, kehittämistarpeista ja -keinoista. Suunnittelukäytännöt ja päätöksenteon toimintamallit kannustavat innovatiivisten, yhä tehokkaampien ja taloudellisempien keinojen käyttöön liikennejärjestelmän toimivuutta varmistettaessa.

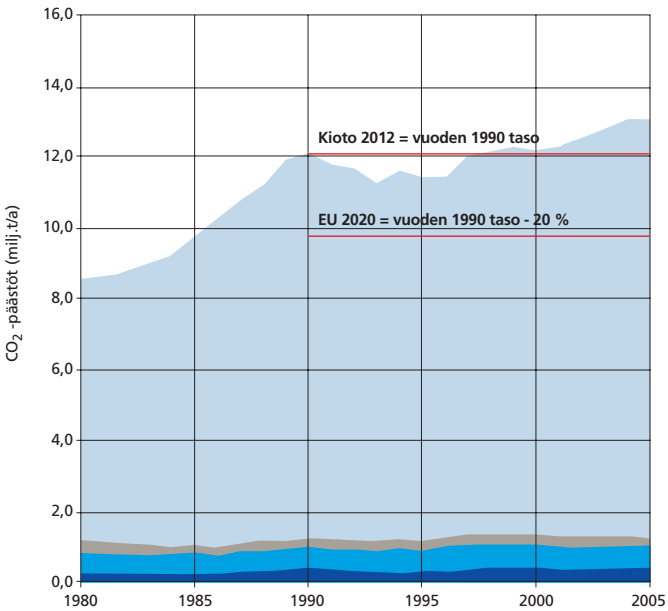
Liikennejärjestelmän kehittämisen keskeiset haasteet

Toimintaympäristössä on tunnistettavissa merkittäviä globaaleja, kansainvälisiä, kansallisia tai paikallisia liikennejärjestelmään liittyviä kehityskuvia, joiden vuoksi liikennejärjestelmän toimivuus tai sen vaikutukset ovat kehittymässä epätoivottuun suuntaan. Toisaalta näköpiirissä on myös kehittyvän teknologian uusia keinoja, jotka on osattava hyödyntää tehokkaasti.

Ilmastonmuutos

Ilmaston lämpeneminen on uhka koko maapallon ekosysteemille. Ilmastonmuutoksen taloudelliset vaikutukset on arvioitu valtaviksi. Jotta uhka ei toteutuisi, on kasvihuonekaasupäästöjen määrä saatava käännetyksi laskuun. Tämä koskee myös liikennesektoria, joka jo nyt tuottaa viidenneksen kasvihuonekaasupäästöistä.

Keskeisenä haasteena
on kääntää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen määrä laskuun.



Liikenteen hiilidioksidipäästöt (CO_2) liikennemuodoittain

- Tieliikenne
- Rautatieliikenne
- Vesiliikenne
- Ilmaliikenne

● Kioton pöytäkirja asettaa sitovia kasvihuonekaasupäästöjen vähennys- ja rajoittamisvelvoitteita teollisuusmaille. Suomen velvoite on pitää kasvihuonekaasupäästönsä vuonna 2012 vuoden 1990 tasolla. Liikenteen osalta edes tämä tavoite ei toteudu; päästöt päinvastoin lisääntyvät.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen edellyttää suunnan muutosta liikennepolitiikassa. Liikenteen kysynnän vähentäminen, energiatehokkuuden parantaminen sekä uusien vähäpäästöisten polttoaineiden kehittäminen ja käyttöönotto edellyttävät erilaisia ja eri toimijoiden vastuulla olevia toimenpiteitä. Taloudellisin ohjauskeinoin voidaan vaikuttaa liikenteen kysyntään, kulkumuotojakaumaan ja energiatehokkuuteen.

Keinoja liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi on kehitteillä. Tieliikenteen biopolttoaineissa pyritään mahdollisimman nopeasti kustannustehokkaampiin toisen sukupolven biopolttoaineisiin. Rautatieliikenteen päästöissä ratkaiseva asema on sähköntuotannolla, jota jo ohjataan päästökaupan avulla vähäpäästöisemmäksi. Lentoliikenteessä ei ole näköpiirissä vaihtoehtoisia polttoaineita. Sen vuoksi päästöjen vähentäminen tarkoittaa lentoliikenteen polttoaineenkulutuksen vähentämistä. Vesiliikenteessä voidaan laivamoottoreita kehittämällä parantaa polttoainetaloutta ja samalla siirtyä vähemmän ympäristöä saastuttavien polttoaineiden käyttöön.

Osa liikenteen päästövähennyksistä on saavutettavissa hyvällä suunnittelulla. Kun maankäyttöä ja liikennettä suunnitellaan pitkäjänteisesti ja toisiinsa hyvin yhteen sovittaen päästään toiminnallisesti ehyeen yhdyskuntarakenteeseen. Liikennejärjestelmän tarkoituksenmukaisella kehittämisellä voidaan vaikuttaa toimintojen saavutettavuuteen, matkojen ja kuljetusten suuntautumiseen ja kulkumuodon valintaan. Erityisesti kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän ominaisuudet ja kehittämislinjaukset myös vaikuttavat keskeisesti liikkumisen valintoihin. Maankäytön suunnittelulla voidaan merkittävästi vaikuttaa sekä liikkumiseen ja kulkumuotojakaumaan että kuljetustarpeisiin. Vähiten liikenteen päästöjä syntyy kun toiminnot sijoitetaan liikkumistarvetta vähentävällä sekä joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä edistävällä tavalla. Erityisenä haasteena on saada aikaan muutos ihmisten asenteissa niin, että päästöt vähentyvät myös arjen vapaaehtoisten valintojen kautta. Valintoja voidaan helpottaa mm. joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla.

Verotus vaikuttaa asumisen ja liikkumisen valintoihin. Työvoimapoliittisia tavoitteita tukeva työmatkavähennys sekä käytön määrästä riippumaton autoedun verotus kannustavat pitkiin työmatkoihin ja tukevat henkilöauton käyttöä muussakin liikkumisessa.

Elinkeinoelämän kilpailukyky

Globalisaatio avaa uusia kasvavia markkinoita kaikille toimijoille, mutta kiristää samalla kilpailua. Myös päätöksenteon ja inhimillisen vuorovaikutuksen kansainvälistyminen jatkuu. Erityisesti Kiinassa ja Intiassa säilyy lähes nykyinen kasvuvauhti vielä pitkään. Venäjän talouskasvu on ollut Suomen kannalta merkittävää. Venäjästä on tullut yksi Suomen suurimmista kauppakumppaneista.

Keskeisenä haasteena on pitää yllä globaalin verkottumisen edellytyksiä: keskusten välisiä yhteyksiä, ulkomaanyhteyksiä sekä suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuutta. Haasteena on myös varmistaa logististen prosessien toimivuus.

● Suomen taloudessa perusasiat ovat kunnossa ja edellytykset talouskasvulle hyvät. Elinkeinorakenne on monipuolistunut nopeasti viime vuosina. Palvelujen osuus kansantuotteesta on noussut kahteen kolmasosaan, jalostuksen osuus on vähentynyt kolmannekseen ja maa- ja metsätalouden osuus muutamaan prosenttiin. Teknologiateollisuuden osuus teollisuustuotannosta lähentelee jo 50 prosenttia, perinteisen metalliteollisuuden sekä metsäteollisuuden osuudet ovat noin viidennes. Korkean jalostusasteen tuotannon arvioidaan kasvavan edelleen nopeammin kuin perusteollisuuden. Teknologiateollisuuden osuus teollisuustuotannon jalostusarvosta on lähes puolet, mutta sen osuus kuljetuksista on vain muutama prosentti. Tuotantorakenteen muutoksen ja jalostusasteen nousun johdosta kuljetussuoritteet eivät kasva enää talouskasvun kanssa samaa tahtia.

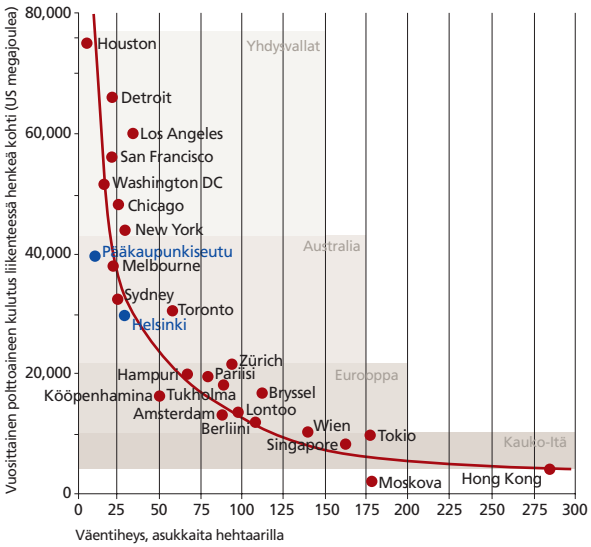
Suomen elinkeinoelämän logistiset kustannukset ovat suuremmat kuin muissa Euroopan maissa. Syinä ovat tuotannon rakenne, pitkät kuljetusmatkat maan sisällä sekä Suomen sijainti syrjässä useimmista vientimarkkinoistaan. Suomalaisten tuotteiden matka Euroopan markkinoille kestää muihin kilpailijamaihin verrattuna 2–3 ylimääräistä päivää. Myös kuljetusvaatimukset muuttuvat tuotantorakenteen muuttuessa. Erityisesti uudet, talouskasvun vauhdittajana olevat teollisuuden alat vaativat täsmällisiä, perilletuloaikaan entistä kiinteämmin sidottuja kuljetuksia.

Globalisaatio, Venäjän talouskasvu ja kiristynyt kilpailutilanne Itämeren alueella edellyttävät Suomen logistisen aseman pitkäjänteistä ja suunnitelmallista vahvistamista. Suomessa logistiikka perustuu osaamiseen, tehokkuuteen, toimiviin kuljetusmarkkinoihin ja liikenneyhteyksien kehittämiseen. Liikenne ja liikenneverkot mahdollistavat yritysten verkottumisen globaalissa toimintaympäristössä ja elämäntavan kansainvälistymisen. Logististen prosessien, keskusten välisten yhteyksien sekä ulkomaanyhteyksien toimivuus on kilpailukyvylle keskeistä. Toimiva logistiikka edellyttää myös osaavan työvoiman saatavuutta. Suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuus sekä keskustojen elinvoimaisuus ja viihtyisyys nousevat entistä enemmän esiin myös elinkeinoelämän kilpailukykytekijänä.

Kasvavat, ruuhkautuvat kaupunkiseudut

Lähes puolet suomalaisista asuu nykyisin kymmenellä suurimmalla kaupunkiseudulla. Suomessa kaupungistumisaste on kuitenkin alhainen verrattuna useimpiin muihin Euroopan maihin. Muuttoliike jatkuu, kaupungistuminen on verkottuvan, kilpailukykyisen Suomen tulevaisuutta. Kaupunkiseuduilla kasvu painottuu kaupunkien reuna-alueille ja kehyskuntiin yhä etäämmäs palveluista ja työpaikoista. Kasvuseutujen yhdyskuntarakenne hajaantuu. Työmatkat ovat entistä pitempiä, henkilöauton käyttöön tukeutuva elämäntapa yleistyy.

Keskeisinä haasteina
ovat henkilöautoriippuvuuden vähentäminen sekä yhdyskuntarakenteen hajautumisen pysäyttäminen.



Hajanainen kaupunkirakennelisää liikenteen päästöjä

Lähteet: Towards an Urban Renaissance, Urban Task Force ja YTV

● Hajaantuvassa rakenteessa joukko- ja kevyen liikenteen edellytykset heikkenevät. Henkilöauto on korvannut entistä suuremman osan sekä kevyen liikenteen että joukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikenteen tarjoama palvelutaso ja hinta eivät riitä houkuttelemaan uusia asiakkaita samassa suhteessa kuin liikkuminen lisääntyy. Ongelmana on usein matkaketjun toimimattomuus.

Yhdyskuntarakenteen hajanaisuus vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka voimakkaasti henkilöautoliikenne lisääntyy. Paremmat autoliikenteen väylät kiihdyttävät yhdyskuntarakenteen hajautumista. Kasvaville kaupunkiseuduille on syntynyt epäedullinen kierre, jossa henkilöautosidonnaisuus kasvaa, kaupunkirakenne laajenee ja hajautuu, joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttö vähenee ja kaupunkikuva ja viihtyisyys huononevat. Hyödyt ja haitat eivät liioin kohdennu tasapuolisesti. Henkilöautoliikenteen väylien kehittämisestä hyötyvät eniten reuna-alueet, henkilöautoliikenteen kasvusta aiheutuvat haitat puolestaan kohdistuvat koko kaupunkiseudulle.

Kasvihuoneilmiön kiihtymisen lisäksi liikenteen lisääntyminen aiheuttaa yhdyskunnille suuria haittoja ja kustannuksia. Näitä ovat esimerkiksi uusien väylien rakentamistarve, pidentyneet matka-ajat ja ruuhkakustannukset ihmisille ja kuljetuksille, liikenneonnettomuudet, ilmanlaadun huononeminen, terveyshaitat sekä viihtyvyyden huononeminen.

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyy ongelmia. Eri osapuolilla on erilaisia intressejä ja tavoitteita. Suunnitelman tavoitteiden ja sisällön välillä on usein ristiriitoja. Suunnitelmissa korostuu uusien väylien rakentaminen. Jalankulkua ja pyöräilyä ei tarkastella samalla painolla kuin muita kulkumuotoja. Liikennejärjestelmätason ennuste- ja arviointimenetelmissä on puutteita. Suunnitelmien toteuttaminen ontuu, kun suunnitelmien edellyttämiä toimenpiteitä ei ole mahdollista rahoittaa aiesopimuksissa sovitun mukaisesti.

Haasteena on yhdyskuntarakenteen hajaantumisen pysäyttäminen sekä houkuttelevien joukkoliikenneratkaisujen kehittäminen, joilla voidaan vähentää henkilöautoliikenteen määrää. Nykyiset kaupunkiseutujen joukkoliikenteen suunnittelu-, järjestämis- ja rahoituskäytännöt eivät parhaalla mahdollisella tavalla tue kilpailukykyisten ja houkuttelevien joukkoliikenneratkaisujen kehittämistä vaihtoehdoksi henkilöautoliikenteelle. Myös uusia, kehittyvän teknologian keinoja hyödyntämällä on mahdollista ohjata liikenteen kysyntää ruuhkien vähentämiseksi sekä sujuvoittaa matkoja ja kuljetuksia kaupunkiseuduilla. Uusien toimintatapojen soveltaminen luo mahdollisuuksia entistä tehokkaampaan ongelmanratkaisuun.

Kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuutta parantavat keinot vähentävät myös kasvihuonekaasupäästöjä ja liikenteen muita ympäristöhaittoja. Lisäksi ne parantavat elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Muuttuva, hiljenevä maaseutu

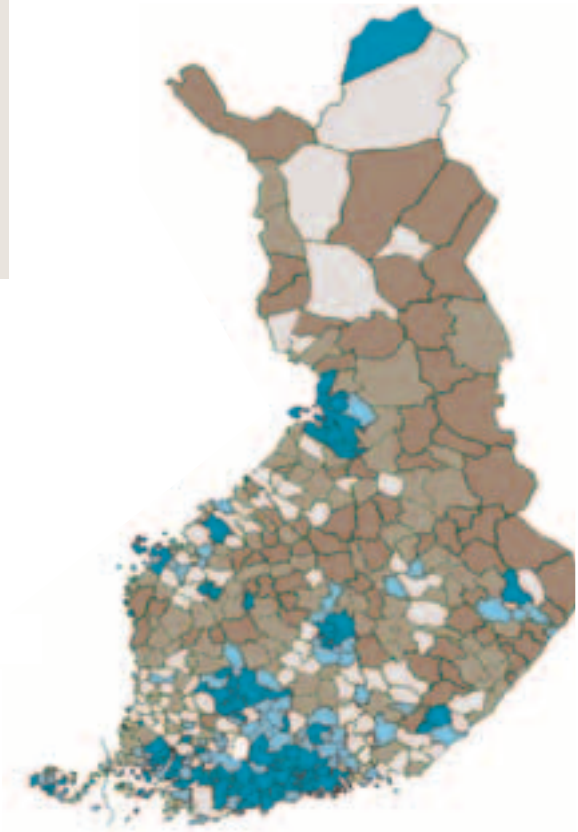
Väestö ja työpaikat keskittyvät erikokoisiin keskuksiin ja vähentyvät haja-asutusalueilla. Maassamuutto kohdistuu yhä useammin oman maakunnan keskusalueelle. Alueet jakautuvat selkeästi elinvoimaisiin ja taantuviin. Elinvoimaisia toiminnallisia kokonaisuuksia arvioidaan mahtuvan Suomeen vain kymmenkunta. Vahvojen alueiden väkiluku kasvaa muuttovoiton ja syntyneiden enemmyyden vuoksi. Kasvu kohdistuu ensisijaisesti kasvukeskusten kehyskuntiin.

Keskeisinä haasteina
ovat maaseudun, pienten keskusten ja saariston liikennepalvelujen järjestäminen sekä vähäliikenteisten teiden ja ratojen ylläpito taloudellisesti kestävällä tavalla.

● Haja-asutusalueilla asutus harvenee ja asukkaat ovat yhä iäkkäämpiä. Säännöllisiin vuoroihin perustuvaa reittiliikennettä on vaikeaa ylläpitää. Matkoja töihin, kouluun ja asioille on yhä vaikeampi hoitaa ilman henkilöautoa. Haja-asutusalueella pääosa arjen matkoista tehdään tulevaisuudessakin henkilöautolla. Erityisen haasteen muodostavat siksi haja-asutusalueiden autottomat taloudet. Samat ongelmat koskevat pieniä kaupunkiseutuja.

Julkisen liikenteen kohtuullisen, asiointiyhteydet turvaavan palvelutason säilyttäminen väestöään menettävällä haja-asutusalueella on vaikeaa nykyisellä toimintamallilla. Toimintamallia on tarpeen kehittää. Tehokkaita keinoja ovat esimerkiksi joukkoliikenteen julkisen rahoituksen lisääminen sekä liikenteen järjestämisen ja suunnitteluperiaatteiden uudistaminen. Muutoin julkista tukea tarvitaan enemmän, kun lakisääteisten henkilökuljetusten kustannukset kasvavat.

Vähäliikenteisiä teitä on paljon ja liikenteen vähetessä niiden määrä kasvaa. Kuitenkin nämä tiet palvelevat pysyvää asutusta ja vapaa-ajan asumista, ja niillä voi olla merkitystä maaseudun palvelujen, matkailun, maatalouden ja metsäteollisuuden kannalta. Harvaan asutullakin alueella on voitava varmistaa kohtuullinen ja kohtuuhintainen matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Saaristossa ongelma konkretisoituu yhteysalusliikenteen järjestämisessä: käyttäjien määrä vähenee matkailun kannalta tärkeitä reittejä lukuun ottamatta. Myös osa rataverkosta on jäänyt hyvin vähälle käytölle. Kaikkein vähäliikenteisimpien ratojen ylläpidolle ei ole enää taloudellisia perusteita.



Väkiluvun ennustettu muutos vuosina 2003–2030 seutukunnittain

Lähde: Tilastokeskus

Ennustettu muutos (%) kunnittain 2003–2030

- +10,0–+52,5 (99)
- 0–+9,9 (70)
- -9,9–0 (99)
- -19,9–-10,0 (103)
- -46,8 –-20,0 (73)

Lähiympäristön laatu

Pienhiukkaspäästöt aiheuttavat Suomessa satojen ihmisten kuoleman vuosittain. Liikenteen osuus pienhiukkaspäästöistä on noin kolmannes. Ajoneuvojen pakokaasupäästönormien tiukentaminen on perinteisesti ollut tehokkain keino vähentää liikenteen pakokaasupäästöjä. Uusien EURO-normien vaikutukset ilmenevät Suomessa täysimääräisesti kuitenkin vasta 2020-luvun alkupuolella. Typen oksidien raja-arvojen ylitykset lisääntyvät kaupunkiseuduilla raja-arvon tiukentuessa.

Keskeisinä haasteina ovat liikenteen pienhiukkaspäästöjen aiheuttamien terveyshaittojen ja liikenteen meluhaittojen vähentäminen, kaupunkien viihtyisyyden turvaaminen sekä pohjavesiin ja Itämereen kohdistuvien ympäristöuhkien vähentäminen.

● Autoliikenne vaikuttaa ilmanlaatuun ja ihmisten terveyteen päästöosuuttaan enemmän. Päästöt ovat suurimmillaan taajamien keskustoissa, joissa myös ihmisiä on eniten. Taajamissa myös hiekoituksen ja päällysteiden kulumisen aiheuttamat hiukkaspitoisuudet ovat suurimmillaan.

Melu on vakava ongelma kaupunkiseuduilla. Liikenteen melualueilla asuu noin 800 000 suomalaista. Melun haitat kohdistuvat usein samoihin ihmisiin kuin liikenteen päästöjen haitat. Valtioneuvoston periaatepäätöksen tavoitteiden mukaisesti liikennemelulle altistuvien määrää tulee vähentää noin 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Ongelma-alueilla tilanne huononee kasvavan liikenteen vuoksi. Myös kaupunkikeskustojen viihtyisyys ja kaupunkikuva ovat uhattuina kasvavan liikenteen aiheuttaman melun ja ruuhkien sekä liikenneväylien lisääntyvän tilantarpeen vuoksi.

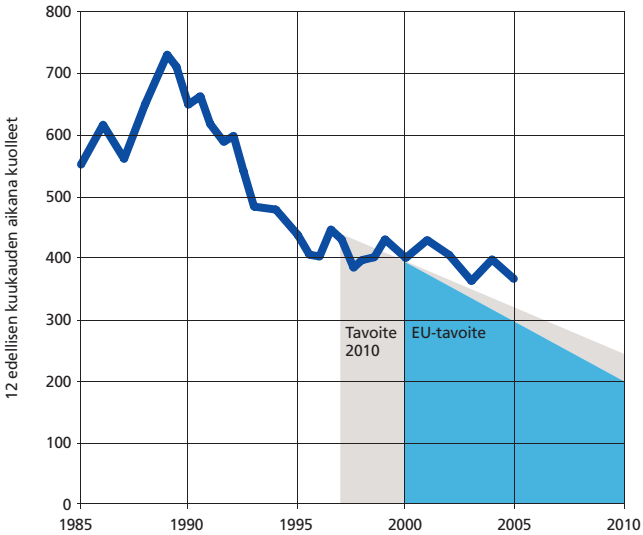
Haasteena on estää vesien ja maaperän pilaantuminen. Ympäristölle ja ihmisten terveydelle haitallisten aineiden kuten suolan sekä torjunta-aineiden pääsyä maaperään ja vesiin voidaan minimoida pohjavesisuojauksin, siirtymällä vähemmän haitallisten aineiden käyttöön sekä minimoimalla haitallisten aineiden kuljetuksiin, käyttöön ja varastointiin liittyvät riskit.

Päämääränä on puhdas Itämeri. Meriliikenne vaikuttaa sekä Itämeren veden laatuun että sen eliöihin. Meriliikenteen aiheuttamat rikin ja typen oksidien päästöt ovat varsin suuria muihin liikennemuotoihin verrattuna, vaikka meriliikenne on ympäristön kannalta kokonaisuutena edullinen liikennemuoto. Liikennesektorin näkökulmasta Itämereen kohdistuvat suurimmat uhat liittyvät toisaalta vaarallisten aineiden – erityisesti öljyn – kuljetusten lisääntymiseen, toisaalta rehevöitymiseen, ilmastonmuutokseen sekä vieraslajeihin.

Liikenteen turvallisuus

Kaikissa liikennemuodoissa pyritään pitkällä tähtäimellä siihen, että kuolemaan johtavia onnettomuuksia ei tapahdu. Lentoliikenteessä ja kauppamerenkulussa ollaan jo lähellä tavoitetta. Suurin haaste kohdistuu tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen.

Keskeisinä haasteina
ovat tieliikenteen turvallisuuden parantaminen, erityisesti pääteiden kohtaamisonnettomuuksien sekä taajamien kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentäminen sekä ihmisten asenteiden ja toimintamallien muuttaminen turvallisuushakuisemmiksi.



Liikenneturvallisuustavoitteen seuranta. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet vuosina 1985–2005, hallituksen tavoite vuodelle 2010 sekä EU-tavoite.

Lähde: Tilastokeskus

● Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan tavoitteena on tieliikenteen turvallisuuden parantuminen siten, että vuonna 2025 liikennekuolemien määrä on tieliikenteessä enintään 100. Liikenneturvallisuus on parantunut vain vähän kymmenen viime vuoden aikana. Nykyvauhdilla jäädään kauaksi valtioneuvoston asettamista tavoitteista ja pohjoismaisesta tasosta. Ongelmana on myös vakavasti loukkaantuneiden suuri määrä. Erityisenä haasteena on pääteiden kohtaamisonnettomuuksien sekä taajamien kevyen liikenteen onnettomuuksien vähentäminen.

Junat ovat osallisina tasoristeyksissä tapahtuvissa tieliikenneonnettomuuksissa. Koska tasoristeyksiä on mahdotonta poistaa niiden suuren määrän vuoksi, haasteena on vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen.

Venäjälle suuntautuva voimistuva liikenne lisää sekä tie- että meriliikenteen turvallisuusriskiä. Merikuljetusten voimakas kasvu Suomenlahden satamiin lisää turvallisuusriskiä Itämeren alueella. Kasvava vapaa-ajan veneily lisää vaaratilanteita kauppa-alusten kanssa.

Turvallisuuskysymykset ovat korostuneet ja korostuvat jatkossa yhä enemmän erityisesti ulkomaan matkojen ja kuljetusten osalla. Satamien ja lentokenttien turvallisuustason huolehtimisessa on erityishaasteena näiden solmukohtien toiminnan sujuvuuden varmistaminen.

Jalankulkijat ja joukkoliikenteen matkustajat kokevat olonsa toisinaan turvattomaksi. Uhkana on, että turvattomuuden tunteen lisääntyminen rajoittaa liikkumista sekä vähentää joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen houkuttelevuutta.

Ajoneuvokannan uusiutuminen ja tiestön parantaminen vaikuttavat myönteisesti liikenneturvallisuuteen, samoin liikenteen valvonnan tehostaminen. Nopeuksien alentaminen vähentää onnettomuuksia ja niiden vakavuutta. Uuden tekniikan avulla voidaan tiedottaa tehokkaasti huonosta kelistä ja muista vaaroista, ja tekniikka voi olla myös kuljettajan apuna ajoneuvon hallinnassa. Uhkana on, että uuden tekniikan tuottamat hyödyt ulosmitataan suurempana riskinottona liikenteessä. Ongelma voidaan nähdä vielä laajempanakin: ihmisten asenteet, motiivit ja toimintamallit ovat usein ristiriidassa turvallisuuden parantamistavoitteiden kanssa.

Uusi, älykäs teknologia

Älykäs liikenne yhdistää liikenteen ja sitä koskevan informaation liikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamiseksi. Älykkäät liikennejärjestelmät perustuvat tieto- ja viestintätekniikan hyödyntämiseen. Ne tukevat liikenteen seurantaa, hallintaa ja ohjausta sekä tarjoavat informaatiota kuljettajille ja muille liikkujille. Älykkään liikenteen järjestelmät ovat tulevaisuudessa osa kaikkia liikennemuotoja.

Keskeisenä haasteena on erilaisten matkojen ja kuljetusten palvelutasoa parantavien, laadukkaiden, ymmärrettävien, helppokäyttöisten ja kohtuuhintaisten palvelujen tuottaminen.

● Tietoyhteiskuntakehitys tarjoaa liikenteen ja logistiikan ongelmien poistamiseen sekä liikennejärjestelmän ja liikenteen palvelujen kehittämiseen uusia ja tehokkaita ratkaisumalleja. Langattoman tiedonsiirron monet verkot, kehittyvät paikannustekniikat ja etätunnistuksen yleistyminen mahdollistavat liikenteen uudet sovellukset ja palvelut.

Keskeisiä menestystekijöitä ovat teknologian mahdollisuuksien tehokas hyödyntäminen ja innovaatioiden edistäminen. Suomen syrjäisistä liikenteen palvelujen markkinoista saadaan kansainvälisesti kiinnostavat rohkeilla ja oikea-aikaisilla päätöksillä tieto- ja viestintätekniikan soveltamisesta.

Uuden, älykkään teknologian käyttöönottoa hidastavat liiketoimintamallien kypsymättömyys ja epävarmuus julkisten toimijoiden tavoitteista. Useissa tapauksissa kestävä palveluntarjonta vaatii julkisen ja yksityisen sektorin toimivaa yhteistyötä.

Teknologian kehitys tukee liikennepolitiikan painopisteen siirtoa liikenneväylien rakentamisesta liikenneverkkojen operointiin, mobiilitelematiikan ratkaisuihin ja liikenteen hinnoitteluun. Uusi teknologia on jo luonut ja luo lähitulevaisuudessa lisää mahdollisuuksia ajoneuvojen aktiivisten turvallisuusjärjestelmien käyttöönottoon, ajoneuvojen sähköiseen tunnistamiseen perustuviin palveluihin, joukkoliikenteen matkustajainformaation kehittämiseen sekä logististen prosessien tehostamiseen.

Tieliikenteessä ajoneuvoteknologian kehittyminen auttaa liikenneonnettomuuksien torjunnassa. Ajoneuvon hallintaan ja törmäyksen estoon on jo olemassa tai melko valmiina teknisiä ratkaisuja, mutta niiden siirtyminen ajoneuvokantaan käy hitaasti. Energiankulutuksen ja päästöjen vähentämiseen tähtäävän moottoriteknologian kehitystyössä on useita erilaisia vaihtoehtoja, joista hybridimoottorit ovat jo markkinoilla.

Tekniset valmiudet ovat viime vuosina kasvaneet nopeasti ja niiden kehitys on nopeaa jatkossakin. Informaatiotekniikan erityspiirteenä on jatkossakin kehityksen yllätyksellisyys.

Liikennesektorin tehokkuus

Valtio ja kunnat ovat käyttäneet 2000-luvulla teiden, katujen, ratojen ja vesiväylien kunnossapitoon ja kehittämiseen sekä liikenteen ostoihin ja tukiin noin 2,5 miljardia euroa vuodessa. Lentoliikenteen infrastruktuuri ja palvelu toteutetaan ilman valtion budjettirahoitusta markkinalähtöisesti.

Keskeisinä haasteina
ovat toimenpiteiden oikea mitoitus ja laajan keinovalikoiman hyödyntäminen liikennejärjestelmän päivittäisen toimivuuden varmistamiseksi sekä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden parantaminen.

● Liikennejärjestelmän kehittämisessä ovat erityisen voimakkaasti painottuneet suuret valtakunnan tason väyläinvestoinnit. Paikallisia hankkeita, joilla myös on suuri vaikutus ihmisten arkeen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ei ole voitu tehdä riittävästi. Lisäksi väylien kunnon ylläpitoon panostetaan liian vähän. Väylävirastot arvioivat, että perusväylänpidon rahoituksen nykytaso merkitsee ratojen, vesiväylien ja vähäliikenteisten teiden kunnon hidasta heikkenemistä. Suuria haasteita liittyy myös liikenteen palvelutason ja liikenneturvallisuuden ylläpitoon kaikilla liikenneväylillä.

Koko liikennesektorin toiminnan tuottavuuden ja vaikuttavuuden parantamiseen kohdistuu suuria haasteita. Liikennejärjestelmän kehittämistoimia ei voi suunnitella sen varaan, että toimintaan suunnattaisiin merkittävää lisärahoitusta. Enemmän huomiota tulisi kiinnittää liikennejärjestelmän kokonaisuuteen. Liikennejärjestelmän osien optimoinnin sijaan on tarkasteltava liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Toiminnan tuottavuutta ja vaikuttavuutta voidaan parantaa mm. kohdentamalla käytettävissä olevia resursseja yhä asiakaslähtöisemmin, tarkemmin ja tietoisemmin, hyödyntämällä ennakkoluulottomasti laajaa ja monipuolista keinovalikoimaa sekä kannustamalla innovaatioihin yhä tehokkaampien ja asiakaslähtöisempien toimien ja toimintatapojen kehittämiseksi.

Liikennesektorin toiminta edellyttää tehostuvaa hallintoa sekä toimivia väylä- ja liikennepalvelujen markkinoita. Liikennealan osaamistarpeet muuttuvat, kasvavat ja monipuolistuvat. Toimintaympäristön kehittyminen merkitsee jatkuvaa innovaatioiden ja uudistumisen tarvetta. On tärkeää huolehtia osaamisen riittävyydestä ja kehittymisestä.

Liikennejärjestelmän rahoitusta koskeva päätöksenteko on hyvin lyhytjänteistä, se tapahtuu vuosittain budjetin käsittelyn yhteydessä. Monien kehittämistoimenpiteiden, kuten esimerkiksi väylähankkeiden, suunnittelu ja niihin liittyvät maankäyttöpäätökset käsittelyineen kestävät kuitenkin useita vuosia. Siksi liikennejärjestelmän kehittämisen tulisi olla pitkäjänteistä. Lisäksi päätöksenteossa korostuvat yksittäiset, nimeltä mainitut suuret väyläinvestoinnit muiden liikennejärjestelmän kehittämis- ja ylläpitotoimien kustannuksella. Valtion rahoituspäätösten epävarmuus ja päätöksenteon epätahtisuus vie uskottavuutta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseen liittyvältä yhteistyöltä. Liikennesektorin toiminnan tehokkuutta parantaisi nykyistä pitkäjänteisempi liikennepolitiikan linjauksia, liikennejärjestelmän kehittämistä sekä rahoitusta koskeva päätöksenteko.

Vaikeasti ennakoitavia kehityskulkuja

Arvot ja asenteet

Keskeisenä haasteena on erilaistuvien elämäntapojen ja valintojen merkityksen ymmärtäminen liikkumisen valintojen kannalta.

● Ihmiset etsivät tulevaisuudessa itselleen sopivia yksilöllisiä elämäntapoja, jotka määrittävät myös liikkumista yhä enemmän. Työ, opiskelu ja vapaa-aika eivät välttämättä ole enää niin vahvasti aikaan, paikkaan ja elämänvaiheeseen sidottuja kuin tähän asti. Yhteisöllisyys saa uusia muotoja ja laajenee paikallistasolta maailmanlaajuisiksi virtuaaliyhteisöiksi. Erot eri tavoin elämään suhtautuvien ihmisten välillä kasvavat. Liikenteelliset tarpeet eriytyvät ja tulevat vaikeasti ennakoitaviksi. Liikkumisen muutokset voivat ilmetä niin kulkumuodon valinnassa, matkojen määrässä, matkojen pituudessa kuin matkojen suuntautumisessakin.

Asumis- ja liikkumisvalintoihin vaikuttavat muun muassa kaupunkimaisen tai luonnonläheisen elämäntavan arvostaminen sekä työhön ja vapaa-aikaan liittyvät arvot. Ympäristötietoisuus näkyy tulevaisuudessa enemmän ihmisten toiminnassa, toisaalta materiaaliset arvot vaikuttavat tulevaisuudessakin kulutukseen. Asenteisiin ja arvoihin liittyvien tekijöiden tulevan kehityksen ja vaikutusten arvioiminen on kuitenkin hyvin vaikeaa. On myös hyvin vaikea arvioida, missä määrin ihmisten muuttuneet mielipiteet ja asenteet lopulta näkyvät käyttäytymisessä.

Lähialueiden kehitys

Keskeisenä haasteena on varautuminen Venäjän nopean taloudellisen kasvun aiheuttamiin tavarankuljetusten muutoksiin.

● Suomen lähialueiden, erityisesti Venäjällä Pietarin ja Barentsin alueiden, sekä Baltian ja Itä-Euroopan maiden kehittyminen on tulevaisuudessa nopeaa. Lisääntynyt liikenne Suomen itärajalla johtuu paljolti Venäjän talouskasvusta ja sen tuomasta tavaraliikenteestä. Lähivuosina liikennemäärät edelleenkin lisääntyvät erityisesti maanteillä ja siirtyvät enemmän myös rautateille. On arvioitu, että EU:n vienti Venäjälle kolminkertaistuu vuoteen 2030 mennessä. Myös tuonti Venäjältä kolminkertaistuu. Suomen tuonti ja vienti Venäjälle kehittyvät samaan tahtiin. Suomen vienti Venäjälle voi kasvaa kymmenen prosentin vuosivauhtia.

Venäjän viennin ja tuonnin kasvu näkyy laivakuljetusten lisääntymisenä Suomenlahdella, Suomen satamiin ja satamista suuntautuvien laivakuljetusten lisääntymisenä sekä tavaraliikenteen kasvuna satamiin johtavilla teillä ja radoilla. Kasvavat öljykuljetukset aiheuttavat ympäristöriskin. Venäjä hyödyntää avovesisatamiaan Kaliningradissa ja Murmanskissa, kun näiden alueiden logistiikkaympäristö kehittyy. Koillisväylän kehittyminen saattaakin muuttaa kansainvälisten kuljetusten reittejä pitkällä aikavälillä.

Maaliikenteessä viennin kasvu näkyy eteläisen Suomen maantiekuljetusten lisääntymisenä erityisesti itä–länsi-suuntaisilla pääteillä. Tuonnissa suurin osa kasvusta ohjautuu rautateille, mutta myös tuonnin tiekuljetukset kasvavat. Transitoliikenteessä kulkumuotojakauma säilynee entisellään siten, että länsisuunnan transito kulkee raiteilla ja itäsuunnan arvotavaratransito kumipyörillä. Erilaiset sisämaanterminaaliratkaisut voivat siirtää itäsuunnan transitoa rautateille.

Suomen reitin houkuttelevuus transitokuljetusten väylänä vähenee, kun Berliinin–Varsovan–Moskovan kuljetuskäytävä paranee. Via Baltican ja Rail Baltican ulottaminen Pietariin asti luo uuden tavarankuljetus- ja henkilöliikennereitin, jolla on vaikutusta Suomen transitoliikenteeseen.

Energian hinta

Keskeisenä haasteena on varautuminen öljyn hinnan nopeisiin muutoksiin.

● Viime vuosikymmenten energiakriisit ovat liittyneet nopeisiin öljyn hinnan nousuihin. Nopeat muutokset ovat aiheuttaneet ongelmia, kun toimintamallit on äkkiä jouduttu sovittamaan muuttuneisiin resursseihin. Energian reaalihinnan noustessa hitaasti yritykset ja ihmiset ehtivät vähitellen muuttaa toimintatapansa uuteen tilanteeseen. Edes öljyn hinnan nelin- tai viisinkertaistuminen 30 vuodessa ei johtaisi sietämättömään tilanteeseen, jos hinnannousun mahdollisuuteen ehditään varautua ajoissa.

Polttoaineen hinnan viisinkertaistuminen nostaisi Suomessa autoilun hinnan kaksinkertaiseksi. Nykyisen tyyppinen liikkuminen veisi noin kymmenen prosenttiyksikköä nykyistä suuremman osan kotitalouksien menoista. Lyhyellä tähtäimellä henkilöautomatkojen määrä voisi vähentyä yli kolmanneksen ja lentoliikennematkojen määrä jopa puolittua. Joukkoliikennematkojen määrä kasvaisi kymmenisen prosenttia ja kevytliikennematkojen määrä neljänneksen. Kokonaisliikkumissuoritteen vähenemä olisi jopa neljänneksen luokkaa. Sopeutumisjakson jälkeen ajoneuvokannan uudistuminen pienempikulutuksiseksi ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäväksi antaisi taas ihmisille mahdollisuuden lisätä autoilua, mutta energiankulutus jäisi alemmalle tasolle.

Nopein sopeutumiskeino olisi muuttaa liikkumistottumuksia, ja varsinkin vähentää liikennettä. Kasvukeskusten ja pienempien kaupunkiseutujen joukkoliikennepalvelujen ylläpito on viisasta varautumista myös polttoaineen hinnan vaihtelujen varalta. Toimivan raideliikenteen ylläpito on energiankulutuksen kannalta paras vaihtoehto tiheästi asutuilla seuduilla ja suurten keskusten välillä. Pitkällä tähtäimellä kalliiseen liikkumiseen voidaan sopeutua yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja eheyttämällä.

Elinkeinoelämän kannalta suhteelliset muutokset ratkaisevat vaikutuksen: mitkä toimialat käyttävät enemmän energiaa ja kuljetuksia suhteessa tuotantoon, mitkä valtiot ja yhteiskunnat ovat rakentuneet hyvinvointinsa energiaintensiivisen toiminnan ja liikkumisen varaan toisia vahvemmin? Vaikka Suomessa on paljon raskasta teollisuutta, joka vaatii sekä raaka-aineitten että välituotteitten kuljettamista, teollisuuden energiatehokkuus on hyvä suhteessa kilpailijoihin. Sen sijaan pitkät kuljetusmatkat suurille markkinoille vaativat lento- ja merikuljetuksia, joiden hinnan nousun kompensoiminen ei ole helppoa. Suuri rakenteellinen haaste voi kohdistua toimialoille, joita ei perinteisesti ole mielletty vanhanaikaisiksi tai energiaa paljon kuluttaviksi: korkean jalostusasteen tuotannossa komponentteja ja erilaisia välituotteita tai osakokonaisuuksia kuljetetaan tuotantolaitosten välillä jatkuvana virtana autokuljetuksiin luottaen. Kuljetusten hinnan pysyvä nousu voisi johtaa paikallisen tuotannon suosimiseen.

Liikennepolitiikan linjaukset

Liikennepolitiikan sisältöön vaikuttaa yhä voimakkaammin ilmastonmuutoksen tuoma haaste. Kasvihuonekaasupäästöjen määrää on vähennettävä myös liikennesektorilla. Samalla on huolehdittava logistisen kilpailukyvyn turvaamisesta ja arjen matkojen sujuvuudesta. Liikennepolitiikan valinnoilla on löydettävä ratkaisu näiden yhteensovittamiseen.

Liikennejärjestelmää ja maankäyttöä ei voi muuttaa nopeasti. Liikennepolitiikan suunnan muutos edellyttää pitkäjänteistä toimintaa ja uudenlaisia valintoja. Liikennepolitiikassa ja maankäytön suunnittelussa nyt tehtävät ratkaisut määrittävät liikkumisen valintoja pitkälle tulevaisuuteen. Kehitykseen voidaan aktiivisesti vaikuttaa liikennepolitiikan keinoin. Tulosten saavuttaminen vie aikaa, mutta kehityksen suuntaa voidaan muuttaa eri toimijoiden samansuuntaisilla toimilla.

Liikennesektorin toiminta kehittyy yhä asiakaslähtöisemmäksi, tuloksellisemmaksi ja innovatiivisemmaksi. Asiakaslähtöinen, resurssien järkevää ja tehokasta käyttöä painottava toimintatapa korostaa erilaisten asiakasryhmien tarpeiden sekä yhteiskunnallisten tavoitteiden yhteen sovittamista. Se pakottaa myös priorisointeihin – kaikkiin tarpeisiin ja odotuksiin ei julkisin resurssein voida vastata. Tiedon, osaamisen ja yhteistyön kautta etsitään kokonaisuutena parhaita mahdollisia toimenpiteitä ja toimintatapoja. Uudet toimintatavat kompensoivat resurssien niukkuutta, kun resursseilla saadaan enemmän aikaan.

Liikennejärjestelmien ja liikennekäytävien kehittämisessä tavoitteena on matkojen ja kuljetusten palvelutason pitkäjänteinen varmistaminen entistä kustannustehokkaammin erityyppisiä keinoja yhdistämällä. Väylä- ja liikennepalvelujen lisäämisen rinnalla otetaan käyttöön kysyntään vaikuttamisen tehokkaat keinot: maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen, liikenteen kysynnän ohjaus sekä ihmisten arvostuksiin ja toimintatapoihin vaikuttaminen. Palvelutason varmistaminen pienin kehittämisaskelin lisää kehittämiseen myös joustavuutta ja pelivaraa toimintaympäristön muuttuessa. Se mahdollistaa uusien, älykkään teknologian keinojen tehokkaan hyödyntämisen. Tällä ns. neliporrasperiaatteella tavoitellaan liikenteen ongelmien ratkaisemista nopeammin, asiakaslähtöisemmin ja taloudellisemmin verrattuna perinteiseen, pääosin suuriin väyläinvestointeihin painottuvaan kehittämiseen.

Tässä luvussa esitetään keskeisimmät, vaikuttavimmiksi arvioidut liikennejärjestelmän kehittämistä pitkäjänteisesti ohjaavat linjaukset. Linjaukset kuvaavat ennen kaikkea niitä liikennepoliittisia muutoksia joita tarvitaan, jotta liikennejärjestelmää parhaalla mahdollisella tavalla voidaan kehittää kestävästi hyödyttämään kansalaisten arkea ja elinkeinoelämää. Osa niiden edellyttämistä toimista on perusteltua käynnistää jo melko pian, osa toteutuu vasta paljon myöhemmin.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen keskeisiä tekijöitä ovat yhdyskuntarakenteen hajautumisen ja henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttäminen, liikenteen energiatehokkuuden parantaminen sekä uudet, vähäpäästöiset polttoaineet. Myös rautatie- ja vesiliikenteen kilpailukykyä parantamalla ja kuljetusosuutta lisäämällä voidaan päästöjen määrää jossain määrin vähentää.

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentyminen tapahtuu hitaasti. Monet tehokkaat keinot ovat käytettävissä tai niiden vaikutus näkyy vasta vuosien päästä. Siksi uuteen suuntaan tulee lähteä heti, päämäärätietoisesti. Kun liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä tavoitellaan hallitusti ja monin keinoin, on siinä hyvät mahdollisuudet onnistua vaarantamatta Suomen logistista kilpailukykyä tai arjen matkojen toimivuutta.

Yksinomaan liikennepolitiikan keinoin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ei kuitenkaan onnistu. Tarvitaan erityisesti maankäytön suunnittelun sekä veropolitiikan ja muun taloudellisen ohjauksen tukea. Ympäristöystävällisiä kulkumuotoja, kävelyä ja pyöräilyä sekä joukkoliikennettä edistetään. Tässäkin tarvitaan maankäytön suunnittelun tukea.

Kasvuseutujen yhdyskuntarakenne tiiviimmäksi

Tavoitteena on eheä yhdyskuntarakenne, jossa matkoista ja kuljetuksista aiheutuu mahdollisimman vähän liikennettä ja jossa matkat on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä, pyörällä tai kävellen. Maankäytön ja liikenteen suunnittelussa eri toimijoiden intressit vetävät kuitenkin usein eri suuntiin. Valtion, kuntien, elinkeinoelämän ja ihmisten päätöksissä korostuvat omaa etua painottavat taloudelliset näkökohdat. Yritysten ja ihmisten sijaintipäätöksissä matkat ja kuljetukset ovat vain yksi tekijä.

Seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään niin, että liikennesuunnittelu ja maankäytön suunnittelu kytkeytyvät yhteen nykyistä paremmin. Maankäytön suunnittelussa on arvioitava tarkemmin vaikutukset liikenteeseen ja kulkumuotojakaumaan. Toiminnot on sijoitettava kuljetuksia minimoivalla sekä joukkoliikennettä, pyöräilyä ja kävelyä edistävällä tavalla.

Maankäytön ja liikenteen suunnittelussa syvennetään erityisesti liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön yhteistyötä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja väylävirastojen tehtävänä on edistää aktiivisesti liikennenäkökulman sisällyttämistä muiden hallinnonalojen ja toimijoiden suunnitelmiin. Tärkeää on saada aikaan kuntien ja valtion yhteinen ymmärrys liikennejärjestelmän kehittämisen merkityksestä yhdyskuntarakenteen muutoksissa, yhteinen tavoitteellinen tahtotila yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen pysäyttämiseksi sekä toimiva yhteistyö tuloksiin pääsemiseksi. Keskeisiä välineitä ovat maakunta- ja yleiskaavat sekä kunta- ja palvelurakenneuudistuksen kaupunkiseutu- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Suurilla kaupunkiseuduilla oleellista on kehittää verkottuvaa rakennetta, jossa päivittäispalveluja tarjoavia paikalliskeskuksia kehitetään ja sidotaan yhteen vahvoilla joukkoliikenneyhteyksillä.

Autoedun verotusta ja työmatkojen verovähennysoikeutta on kehitettävä siten, että niiden kielteinen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen ja matkustuskäyttäytymiseen vähenee.

Houkuttelevia vaihtoehtoja henkilöautomatkoille

Tavoitteena on joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen kaupunkiseuduilla. Liikkumisen helpottamiseksi ja henkilöautottoman arjen mahdollistamiseksi työssäkäyntialueiden liikennepalveluja tarkastellaan ja suunnitellaan kokonaisuutena alueen asettamien tavoitteiden pohjalta. Maankäytön suunnittelu tulee kytkeä konkreettisesti yhteen joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden kanssa.

Valtion tukea tärkeimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen suunnitteluun ja joukkoliikennepalveluihin lisätään harkinnanvaraisina avustuksina edellyttäen, että myös kunnat lisäävät panostustaan. Joukkoliikenteen kehittämistyötä tuetaan pitkäjänteisillä kaupunkiseutukohtaisilla kehittämisohjelmilla. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma kytketään seudun liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Seudun joukkoliikenteelle ja maankäytölle asetettavien tavoitteiden tulee tukea valtakunnan tason tavoitteiden saavuttamista. Seutu valitsee parhaat mahdol-

liset keinot tavoitteiden toteuttamiseksi omien vahvuuksiensa ja erityistarpeidensa perusteella.

Kaupunkiseuduilla suuri osa matkoista on niin lyhyitä, että ne voidaan hyvin tehdä jalan tai pyörällä. Sitä varten tarvitaan houkuttelevat, turvalliset ja kaikille sopivat jalankulkua ja pyöräilyä tukevat väylät ja palvelut. Jalankulkijoille ja pyöräilijöille toteutetaan kaupunkiseuduilla kattavat ja palvelutasoltaan riittävät kevyen liikenteen väylästöt sekä niiden käyttöä tukevat opastus- ja informaatio- sekä liityntäpysäköintipalvelut. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelussa jalankulkua ja pyöräilyä tulee tarkastella samalla painolla kuin muitakin kulkumuotoja.

Kysynnän ohjausta hinnoittelun keinoin

Liikenteen käyttöperusteiseen hinnoitteluun pyritään kaikissa liikennemuodoissa. Suurin kehittämistarve on tieliikenteessä. Lento-, vesi- ja rautatieliikenteessä hinnalla ja kysynnällä on jo selvä yhteys: hinnalla vaikutetaan monin tavoin asiakkaan valintoihin.

Toteutetaan älykkääseen teknologiaan ja satelliittipaikannukseen pohjautuva autoliikenteen hinnoittelu. Uudenlainen hinnoittelujärjestelmä on mahdollista ottaa käyttöön aikaisintaan vuonna 2015. Käyttöä ohjaavassa hinnoittelussa maksuperusteina olisivat auton käytön määrä, paikka, ajankohta ja auton ominaisuudet. Se korvaisi osan nykyisestä auton käytön verotuksesta niin, että auton käytön keskimääräiset kustannukset eivät tämän vuoksi nousisi. Kaupunkiseuduilla ruuhka-aikoina hinta kuitenkin saattaisi olla nykyistä korkeampi. Vastaavasti maaseudulla hinnoittelussa voitaisiin ottaa huomioon pitkät etäisyydet ja vaihtoehtoisten kulkumuotojen vähäisyys.

Uudella hinnoittelulla voidaan säädellä kulkutavan valintaa ja auton käytön määrää, tehostaa olemassa olevan verkon käyttöä ja leikata ruuhkahuippuja matkan ajankohtaan vaikuttamalla. Hinnoittelulla voidaan myös kannustaa vähäpäästöisten autojen hankintaan. Tavoitteena on ohjata hinnoittelun avulla liikenteen kysyntää ja siten vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla liikenteen käyttöperusteinen hinnoittelu on tehokas tulevaisuuden keino autoliikenteen kysynnän ohjaamiseen ruuhkien ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Kaupunkiseuduilla liikenteen hinnoittelu kytkeytyy osaksi koko maata koskevaa liikenteen hinnoittelun uudistamista. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmiä kehitettäessä tarkastellaan kysynnän ohjausta aina osana keinovalikoimaa.

Energiatehokkaampia matkoja ja kuljetuksia

Henkilöliikenteessä energiatehokkaan rautatieliikenteen kilpailuasemaa parannetaan suurimpien kaupunkiseutujen lähiliikenteessä ja keskusten välisessä pitkämatkaisessa liikenteessä. Juna on parhaimmillaan keskusten välisessä liikenteessä keskipitkillä, noin 100–400 kilometrin matkoilla. Rautatieliikenteen kilpailuaseman vahvistaminen edellyttää liityntäliikenteen, informaation ja junapalvelujen parantamista sekä matkakeskusverkon ja uusien ovelta–ovelle-palvelujen kehittämistä.

Rautatie- ja vesiliikenteen kilpailukykyä kehitetään niiden kuljetusosuuden lisäämiseksi. Tämä edellyttää tehokkaita, monen kuljetusmuodon yhteisiä terminaaleja ja uusia kuormaus- ja kuormatilaratkaisuja sekä panostusta liikenteen ohjaus- ja hallintajärjestelmiin. Lentoliikenteessä edetään EU:n puitteissa päästökauppaan. Elinkeinoelämää kannustetaan kehittämään kuljetussektorin energiansäästö- ja energiankäytön tehostamistoimenpiteitä osana laatu- ja ympäristöjärjestelmien toteutusta.

Tieliikenteen polttoaineiden hintojen nousu tukee osaltaan siirtymää vaihtoehtoisiin polttoaineisiin. Liikenteen biopolttoaineissa pyritään mahdollisimman nopeasti kustannustehokkaisiin ns. toisen sukupolven biopolttoaineisiin, jotka perustuvat metsä- ja jäteperäisiin raaka-aineisiin.

Logistinen kilpailukyky turvataan

Kilpailukykynsä turvaamiseksi Suomen elinkeinoelämä tarvitsee luotettavat, toimitusvarmat ja kustannuksiltaan kilpailukykyiset logistiikkapalvelut ja ulkomaanyhteydet, toimivat maaliikenteen runkoverkot, terminaalit, satamat sekä niihin johtavat väylät. Hyvät logistiikkapalvelut edellyttävät toimivia markkinoita, osaamista, teknologian mahdollisuuksien hyödyntämistä sekä ulkomaankuljetusten palvelutuotannon toimintaympäristön kilpailukykyisyyttä.

Työryhmän ehdotus runkoverkoiksi

Lähde:
LVM:n julkaisuja 43/2006,
Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot.
Työryhmän mietintö

Runkoverkkojen kehittämisohjelma

Elinkeinoelämässä logistiikkaan kohdistuu kasvavia vaatimuksia ja tavoitteita. Kehityssuuntana kuljetuksissa on, että pitkämatkaiset tavara- ja henkilökuljetukset keskittyvät määrätyille reiteille ja kuljetuskäytäville. Pitkällä tähtäyksellä valtakunnan kannalta tärkeimmillä ja kuormitetuimmilla väylillä tavoitellaan hyvän toimintavarmuuden ja turvallisuuden tarjoavaa korkealaatuista ja yhtenäistä laatutasoa.

Valtakunnan kannalta tärkeimpien teiden ja ratojen eli ns. runkoverkkojen laajuudesta on laadittu työryhmämietintö. Työryhmän ehdotuksen mukaan runkoverkkoihin kuuluisi tärkeimmistä pääteistä noin 3 000 kilometriä sekä tärkeimmistä henkilö- ja tavaraliikenteen ratayhteyksistä noin 2 800 kilometriä. Maaliikenteen runkoverkkojen määritys toimii valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden hengen mukaisena ennakko-ohjauksen välineenä. Määrittely kertoo merkittävästä valtakunnallisesta intressistä, joka tulee ottaa huomioon kaavoituksessa.

Teiden ja ratojen runkoverkkojen laajuudesta tehdään mahdollisimman pian päätös. Logistisen kilpailukyvyn turvaamisen ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen kannalta on tärkeää, että vesi- ja ilmaliikenteen runkoverkot määritellään maaliikenteen verkkoja vastaavalla tavalla. Runkoverkkojen kehittämisen kustannukset on arvioitu useiksi miljardeiksi euroiksi. Niiden palvelutason kehittämisestä laaditaan kansallinen ohjelma, jolla mahdollisimman kokonaistaloudellisesti varmistetaan verkkojen hyvä toimivuus. Väylien kehittämisessä hyödynnetään monipuolisesti erilaisia rahoitusmalleja ja -käytäntöjä.

Tasokkaita logistiikkapalveluja

Logistisen kilpailukyvyn säilyttäminen edellyttää, että Suomessa panostetaan logistiikan osaamiseen ja sitä tukevaan tutkimus- ja kehittämistoimintaan. Myös tieto- ja viestintäteknologian sekä muun teknologian mahdollisuuksia hyödynnetään mahdollisimman laajasti. Huolehditaan, että kuljetus- ja käsittelypalveluissa (logistiikkapalveluissa) on toimivat markkinat ja että elinkeinoelämän kuljetuksille on kuljetusten kysynnän ja tarjonnan suunnittelua ja johtamista palvelevia tietojärjestelmiä. Ulkomaankuljetusten palvelutuotannon toimintaympäristön on oltava kilpailukykyinen: infrastruktuuri, säädökset, liikenteen maksut ja verot eivät lisää kuljetuskustannuksia verrattuna kilpailijamaihin. Kuljetuspalvelujen ympäristövaikutusten on oltava hallinnassa.

Varmistetaan korkealaatuisten ja hinnaltaan kohtuullisten kuljetuspalvelujen saatavuus sekä kuljetusmarkkinoiden toimivuus. Selkiytetään valtion ja kuljetusmarkkinoilla toimivien yritysten rooleja ja tehtäviä sekä kehitetään toimintamalleja niin, että kuljetuselinkeino toimii tehokkaasti elinkeinoelämän kuljetuksia hyödyttäen. Rautateiden tavaraliikenteen kilpailun vapauttaminen ja toimivat markkinat parantavat pitkällä tähtäyksellä rautatiekuljetusten kilpailukykyä.

Suomen nykyinen hyvä gateway-asema Aasiaan on selkeä kilpailuetu. Sen ansiosta Suomesta on sekä hyvät lentorahtiyhteydet Aasiaan että monia kilpailijamaita paremmat päivittäiset yhteydet Keski-Euroopan maihin. Venäjän transitoliikenne lisää laivayhteyksiä Suomesta ulkomaille. Nämä kilpailuedut halutaan säilyttää.

Merikuljetus Itämeren yli säilyttää jatkossakin hallitsevan asemansa ulkomaankaupan kuljetusjärjestelmässä. Talvesta aiheutuvat erityisolosuhteet ja saaristoinen rannikko asettavat merikuljetuksille huomattavia vaatimuksia niin taloudellisuuden, turvallisuuden kuin ympäristönkin kannalta. On tärkeää, että Suomessa säilyy merenkulun osaaminen ja ammattitaito. Paras tae tämän varmistamiseksi on suomalaisen merenkulkuelinkeinon toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn turvaaminen kansallisilla ja EU:n toimenpiteillä.

Kuljetusten turvallisuuden varmistamiseksi automaattiset tunnistusjärjestelmät leviävät kuljetusalustoista ja tavaraeristä ajoneuvojen tunnistamiseen. Myös sähköinen tullaus lisää kuljetusten turvallisuutta. Tieto tavaraeristä ja kuljetuksista liikkuu tulevaisuudessa sähköisessä muodossa toimittajalta tilaajalle ja myös viranomaisille. Laivaliikenteessä lasti-ilmoitukset tehdään sähköisesti tietojärjestelmään, josta tarpeelliset tiedot välittyvät kaikille asianosaisille automaattisesti.

Yhteydet Eurooppaan, Aasiaan, Amerikkaan

Arjen matkat toimiviksi

Hyvä arki edellyttää liikennepalvelujen saavutettavuutta, toimivia matkaketjuja ja matka-aikojen hyvää ennakoitavuutta. Nämä voidaan saavuttaa eri tavoin eri olosuhteissa. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet – joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistaminen – tukevat myös arjen matkojen toimivuutta. Liikenneturvallisuus ja hyvä liikkumisympäristö ovat osa arjen laatua.

Liikennejärjestelmän tulee soveltua mahdollisimman monelle iästä ja toimintakyvystä riippumatta. Esteettömyys otetaan aina huomioon päätettäessä ihmisten liikkumiseen vaikuttavista toimenpiteistä. Tämä edellyttää totuttujen toimintatapojen uudelleen arviointia ja sitoutumista asiakaslähtöisyyteen. On tärkeää varmistaa korkealaatuisten, hinnaltaan kohtuullisten henkilöliikenteen palvelujen saatavuus sekä liikennepalvelujen toimivat markkinat. Tavoitteena on kehittää valtion ja kuntien sekä liikennepalveluja tuottavien yritysten toimintamalleja niin, että liikennepalvelut toimivat tehokkaasti osana liikennejärjestelmää arjen matkoja hyödyttäen.

Tavoitteellista ja pitkäjänteistä liikenneturvallisuustyötä

Liikenneturvallisuuden suurimmat kehittämistarpeet koskevat tieliikennettä, jossa pahimpia ongelmia ovat pääteiden kohtaamisonnettomuudet, taajamien kevyen liikenteen onnettomuudet sekä ihmisten asenteet.

Tärkein turvatekijä autossa on kuljettaja. Ihmisten käyttäytyminen ja valinnat sekä niiden taustalla olevat tekijät määräävät pitkälle liikenneturvallisuudenkin parantumisen vauhdin. Tavoitteena on turvallisuushakuinen, vastuullinen liikennekulttuuri, jossa nykyistä paremmin korostuu muiden elämän kunnioittaminen ja sääntöjen noudattaminen. Tämä edellyttää asenteiden, motiivien ja käyttäytymismallien muuttumista niin yksilöiden, yritysten kuin päättäjienkin toiminnassa. Tavoitteen saavuttamiseksi uudistetaan koulutusta ja tiedottamista. Liikenneturvallisuuden sisällyttämistä osaksi kuljetusyritysten laatujärjestelmää edistetään.

Pääteiden kohtaamisonnettomuuksia vähennetään parantamalla yhteysvälejä keskikaideratkaisuin. Kaupungeissa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksien vähentämiseksi tärkeimmät toimenpiteet ovat asuin- ja keskusta-alueiden liikenteen rauhoittaminen ja kevyen liikenteen väylien rakentaminen. Turvallisuuden edistämiseksi parannetaan liikkumisympäristön selkeyttä.

Ajonopeuksia hillitään älykkäiden nopeudenhallintamenetelmien, nopeusrajoitusten ja nopeusvalvonnan avulla. Autoihin integroidut turvallisuusjärjestelmät kuten ajonvakautusjärjestelmä, onnettomuuksien estojärjestelmä ja hätäviestijärjestelmä otetaan laajasti käyttöön. Reaaliaikaisen tiedottamisen keinot hyödynnetään. Päihdeonnettomuuksien vähentämiseksi edistetään alkolukon käyttöönottoa. Raskaan liikenteen turvallisuuden parantaminen edellyttää uusia toimenpiteitä autokannan turvallisuustekniikassa, kuljettajien osaamisessa sekä kuljetustoiminnassa ja -palveluissa.

Monia uusia, tehokkaita ajoneuvo- ja informaatioteknologian keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi on kehitteillä, mutta niiden käytön yleistymiseen menee vielä aikaa. Uuden, kehittyvän turvatekniikan hyödyntämiseksi mahdollisimman tehokkaasti ajoneuvokannan uudistumista nopeutetaan erityyppisin kannustimin, esimerkiksi verotuksen keinoin.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenne houkuttelevaksi

Kaupunkiseuduilla tavoitteena on kilpailukykyisten joukkoliikenneratkaisujen kehittäminen vaihtoehdoksi henkilöautoliikenteelle. Joukkoliikenteessä tavoitteena ovat toimivat, laadukkaat ja esteettömät matkaketjut. Kasvavilla suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kattavuutta, palvelutasoa ja houkuttelevuutta parannetaan selvästi uudistamalla liikenteen suunnittelua, järjestämistapaa ja rahoitusta. Uutta teknologiaa hyödynnetään matkustajille suunnattujen,

matkantekoa helpottavien ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta parantavien informaatiopalvelujen toteuttamisessa.

Valtion panostusta lisätään joukkoliikennettä palvelevaan infrastruktuuriin, muun muassa ratoihin, bussikaistoihin ja muihin joukkoliikenne-etuisuuksiin, liityntäpysäköintiin sekä informaatiojärjestelmiin.Edellytyksenä suunnittelun ja joukkoliikennepalvelujen valtion tuen kasvattamiselle on, että myös kunnat lisäävät panostustaan.

Uusia ratkaisuja maaseudun julkiseen liikenteeseen

Maaseutuolosuhteissa ja pienemmillä kaupunkiseuduilla asukkaille turvataan kohtuullinen julkisen liikenteen palvelutaso. Tämä merkitsee sitä, että vähenevää reittiliikennettä täydentämään järjestetään liikennepalveluja kutsujoukkoliikenteenä. Kuntia ja Kansaneläkelaitosta kannustetaan hyödyntämään reittiliikennettä sekä kutsujoukkoliikennettä ja siihen liittyvää matkojen välitysjärjestelmää kustantamissaan ja korvaamissaan kuljetuksissa.

Julkisen liikenteen palvelujen tehostaminen ja parantaminen edellyttää palvelutasosta päättämistä ja liikenteen suunnittelua nykyistä koordinoidummin. Palvelut suunnitellaan kuntaa laajempina kokonaisuuksina siten, että erilaiset ja myös eri hallintokuntien matkustus- ja kuljetustarpeet voidaan ottaa parhaalla mahdollisella tavalla huomioon liikennettä järjestettäessä.

Alueille kohdistuva valtion joukkoliikennerahoitus suunnataan peruspalvelutason ylläpitämiseen. Peruspalvelurahoituksella turvataan kansalaisille koko maassa peruspalvelutasoiset joukkoliikennepalvelut. Rahoitusta tarkastellaan kuntaa suurempana kokonaisuutena sekä yhdessä kuntien ja Kansaneläkelaitoksen liikennepalveluihin ja matkakorvauksiin käytetyn rahoituksen kanssa.

Harvaan asutulla maaseudulla liikkuminen perustuu valtaosaltaan henkilöautoon. Naapuriapu ja kimppakyydit voivat helpottaa varsinkin maaseudun ikääntyvän väestön arkea silloin, kun julkisen liikenteen palveluja ei ole tarpeisiin nähden riittävästi tarjolla. Informaatiopalveluja kehittämällä voidaan tukea kimppakyytikäytännön yleistymistä. Myös julkisten ja kaupallisten palvelujen toimintamalleja kehittämällä voidaan parantaa palvelujen saavutettavuutta ja helpottaa autottomien maaseudun asukkaiden arkea.

Kestävät käytännöt yksityisteiden ylläpitoon

Yksityisteillä on merkittävä rooli maaseudun liikennejärjestelmässä vakinaisen väestön ja vapaa-ajanasukkaiden kulkuteinä. Väestön vähetessä yhä useampi vähäliikenteinen tie jää harvojen tien varren asukkaiden ylläpitovastuulle yksityistienä. Nykyinen valtionavustusjärjestelmä ei kaikilta osin ole oikeudenmukainen ja tasapuolinen. Avustusjärjestelmää on tarpeen uudistaa niin, että pitkillä ja harvaan asutuillakaan yksityisteillä tiekuntien osakkaiden tiemaksut eivät muodostu kohtuuttoman suuriksi ja että yksityisteiden kunnon säilyminen voidaan kohtuullisesti turvata.

Yksityisteiden kunnon säilyminen edellyttää riittävää ja asiantuntevaa teiden hoitoa ja ylläpitoa. Hoito ja ylläpito on yhä vaikeampi järjestää yksityistiekuntien omin voimin, kun asutus maaseudulla harvenee ja ikääntyneen väestön suhteellinen osuus kasvaa. Yksityisteiden hoitoa ja ylläpitoa hankitaankin yhä useammin maksullisena palveluna nk. tieisännöitsijöiltä. Osaamisen ja toimivien markkinoiden kehittymistä on tarpeen edistää yksityisteiden asianmukaisen hoidon ja ylläpidon pitkäjänteiseksi varmistamiseksi. Samoin on tarpeen kehittää valtion, kuntien ja yksityistiekuntien yhteisiä, entistä edullisempien ja laadukkaampien tienpitopalvelujen hankintakäytäntöjä.

Laadukas lähiympäristö

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet tukevat myös paikallisten ympäristöhaittojen vähentämistä. Liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyöllä, liikenteen kasvua hillitsevin toimin sekä tutkimus- ja kehittämistyöhön panostamalla ehkäistään ympäristöhaittojen lisääntymistä. Liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöjen aiheuttamat haitat pienenevät kehittyvän ajoneuvoteknologian ansiosta tasaisesti, mutta kovin hitaasti. Pienhiukkaspäästöjen aiheuttamien haittojen vähentämisessä tehokkaimpia keinoja ovat kaupunkiseutujen liikenteen kasvun hillitseminen ja vahva panostus eri tahoilla tehtävään päästöjen vähentämiseen tähtäävään tutkimus- ja kehittämistyöhön. Jo olemassa olevien meluhaittojen poistaminen edellyttää rakenteellisia meluntorjuntatoimenpiteitä.

Pohjavesialueilla sijaitsevilla väylillä toteutetaan riittävät suojaustoimet.

Meriympäristöön kohdistuvien suurimpien riskien vähentäminen edellyttää aktiivista osallistumista kansainväliseen työhön merenkulun turvallisuuden ja ympäristönsuojelun edistämiseksi sekä informaatioteknologian hyödyntämistä onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

Yhdessä, parempaa, tehokkaammin

Liikennesektorin toimintakulttuuria muutetaan arvioimalla ongelmia ja keinoja entistä enemmän yhdessä asiakkaiden kanssa, etsimällä ratkaisuja koko liikennejärjestelmän alueelta ennakkoluulottomasti käyttäen kaikkia mahdollisia, myös uuden tietotekniikan keinoja. Tavoitteena on päästä osaoptimoinnista koko järjestelmän optimiin ja järjestelmän päivittäiseen hyvään toimivuuteen.

Uusi, koko liikennesektorin toiminnan tuottavuutta tehostava toimintakulttuuri merkitsee yhteistyötä ja verkottumista liikennesektorin asiantuntijoiden kesken, asiakkaiden ja muiden sidosryhmien kanssa sekä laajasti yli hallinnonalojen. Luodaan yhteistoiminnan muotoja, joiden kautta kaikki toimijat saavat hyötyä toimintaansa.

Tehokkuutta väyläverkkojen ylläpitoon ja kehittämiseen

Jotta teitä, ratoja ja vesiväyliä voitaisiin ylläpitää järkevästi, niiden kunnon ja palvelutason heikentyminen pysäytetään kohdistamalla niille riittävä rahoitus. Samalla pienten investointien rahoitusosuutta lisätään niin, että välttämättömiä investointeja voidaan toteuttaa nopeasti ja joustavasti.

Resurssien käytön tehostaminen edellyttää priorisointia. Ihmisten arkeen ja elinkeinojen toimintaan liittyvien matka- ja kuljetusketjujen ongelmia pyritään ratkaisemaan niin, että liikennejärjestelmä kokonaisuutena palvelee käyttäjiään mahdollisimman hyvin. Tämä tarkoittaa eri asiakasryhmien toimintojen nykyistä syvällisempää ymmärtämistä sekä matka- ja kuljetusketjuissa olevien ongelmien vakavuuden arviointia. Resurssit kohdennetaan tavalla, joka tuottaa ihmisten arkeen ja elinkeinojen toimintaan mahdollisimman paljon lisäarvoa ja tukee samalla yhteiskunnan asettamia yleisiä tavoitteita.

Liikennekäytävien palvelutason kehittämisessä ryhdytään suurten pitkävaikutteisten investointien rinnalla yhä laajemmin soveltamaan ns. neliporrasajatteluun perustuvaa kehittämisstrategiaa. Sen tavoitteena on varmistaa matkojen ja kuljetusten palvelutaso sekä turvallisuuden ja ympäristön laatu kustannustehokkaasti erityyppisiä keinoja yhdistämällä. Kehittämistoimet ovat usein nykyistä lyhytvaikutteisempia, mutta vastaavasti niitä tehdään useammin. Uudella kehittämisstrategialla tavoitellaan väyliin sijoitettavan pääoman käytön tehostamista ja palvelutason kehittämiseen liittyviä innovaatioita. Palvelutason varmistaminen pienin kehittämisaskelin parantaa myös joustavuutta ja pelivaraa toimintaympäristön muuttuessa.

Palveluntuottajien terveet ja toimivat markkinat ovat elinehto innovatiivisille ja taloudellisille ratkaisuille ja alan tuottavuudelle. Väylähallinto on suuri toimija niin maanrakennus- kuin asiantuntijapalveluidenkin markkinoilla. Tämän vuoksi on tärkeää, että hankintamenettelyt edistävät toimivien markkinoiden kehittymistä. Maanrakennusalan markkinoita selkeytetään yhtiöittämällä Tieliikelaitos.

Yleisen tieverkon laajuus ja laatutaso tarkistetaan, koska osa teistä palvelee hyvin pientä kysyntää. Vähäliikenteisin puolikas tieverkosta välittää vain viisi prosenttia tieliikenteestä. Vähäliikenteisimmillä maanteillä ei enää ole sellaista merkitystä yleiselle liikenteelle, että niiden ylläpito maanteinä on perusteltua. Käynnistetään rajankäynti vähäliikenteisten maanteiden ja yksityisteiden välillä, ja korjataan maanteiden ja yksityisteiden rajaukset johdonmukaisiksi.

Myös rataverkolla on erittäin vähäliikenteisiä, pääasiassa metsäteollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetuksia palvelevia rataosuuksia. Niitä ei ole perusteltua enää peruskorjata tai ylläpitää vähäisen kysynnän ja korkeiden ylläpitokustannusten vuoksi. Tarvittavat kuljetukset voidaan hoitaa edullisemmin tiekuljetuksina. Pysyvästi vähäliikenteiset radat lakkautetaan tarpeettomina.

Samoin periaattein arvioidaan valtion panostus vähäliikenteisimpien vesiväylien ylläpitoon ja jäänmurtoon.

Uusi teknologia luovasti käyttöön

Suomi tarjoaa hyvän innovaatioympäristön tieto- ja viestintätekniikan soveltamisessa liikenteen ja liikkumisen tarpeisiin. Lisäksi tarvitaan toimiva lainsäädäntö, tietotuotannon rahoitusta, halukkuutta julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön ja yhteisyrityksiin, hyväksyttäviä toimintamalleja ja avointa yhteiskunnallista keskustelua. Olennaista on, että tunnetaan käyttäjien tarpeet ja että maasta löytyy yrityksiä, operaattoreita ja palveluntuottajia, jotka osaavat valmistaa varmoja järjestelmiä, helppokäyttöisiä käyttöliittymiä ja luotettavia palveluita kansalaisille.

Järjestelmien ja palvelujen kehittämisestä vastaavat sekä julkinen hallinto että kaupalliset yritykset. Julkisen ja yksityisen sektorin selkeä roolijako liikenteeseen liittyvän tiedon keruussa ja jalostamisessa palveluiksi on välttämätön edellytys merkittävälle tuotekehitykselle. Julkisen sektorin tehtävänä on ennen kaikkea perustan luominen uuden teknologian soveltamiselle ja liiketoimintamahdollisuuksien turvaaminen.

Kaikille kansalaisille suunnattujen palvelujen tulee olla käyttäjien tarpeita vastaavia, ymmärrettäviä, helppokäyttöisiä ja kohtuuhintaisia sekä yhtäläisesti erityisryhmien käytettävissä.

Uuden teknologian mahdollisuuksia hyödynnetään muiden toimien rinnalla kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä. Uuden teknologian keinoin voidaan tehostaa mm. liikenteen hallintaa, logistisia prosesseja ja informaatiopalveluja sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Monet uusista ITS:n keinoista ovat hyödynnettävissä nopeasti ja toiset taas tehokkaasti vasta vuosien, kenties vuosikymmenen päästä. Uusien keinojen oikea-aikaiseen hyödyntämiseen on kuitenkin osattava varautua jo lähiajan kehittämistoimia suunniteltaessa.

Vesi-, rautatie- ja lentoliikenteen hallinnassa ja ohjauksessa hyödynnetään jo laajasti informaatioteknologiaa liikenteen turvallisuuden ja toimivuuden varmistamiseksi. Alusten viranomais- ja logistiikkatietojen hallintaa pyritään tehostamaan erityisesti Itämeren alueella. Meriliikenteen ohjauksen järjestelmät integroidaan kansainvälisiksi kokonaisuuksiksi.

Tieliikenteessä korostetaan liikenteen sujuvuutta, häiriöitä, säätä ja keliä koskevien peruspalvelujen sekä niiden vaatimien ajantasaisten seurantajärjestelmien toteuttamista. Uusi teknologia mahdollistaa liikenteen kysynnän ohjauksen sekä informaation että hinnoittelun avulla.

Joukkoliikenteessä tarjotaan ajantasaisia tiedotus-, reitinopastus- ja erilaisia lisäarvopalveluja. Palvelujen avulla helpotetaan yksittäisen matkustajan matkantekoa niin, että matkustajat kokevat hallitsevansa hyvin matkansa ja että matkustaminen sujuu miellyttävästi. Ajantasaisilla järjestelmillä voidaan tukea liikennöijien kaluston operatiivista hallintaa niin, että liikennöinti tapahtuu tehokkaasti, edullisesti ja varmasti.

Teknologinen kehitys tekee mahdolliseksi sisällyttää autoihin yhä enemmän turvallisuutta lisääviä järjestelmiä, jotka auttavat kuljettajaa ajoneuvon hallinnassa. Ne voivat sisältää myös liikenneturvallisuuteen vaikuttavia sovelluksia ja palveluja, esimerkiksi eCall-hätäviestijärjestelmän.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään

Asiakkaiden tarvitsema palvelutaso voidaan saavuttaa laajalla ja innovatiivisella keinovalikoimalla. Varsinkin kaupunkiolosuhteissa liikkumisen ongelmia voidaan helpottaa kestävällä tavalla vaikuttamalla liikkumistarpeeseen ja kulkumuotovalintaan. Kaikkia kulkumuotoja tulee tarkastella liikennejärjestelmäsuunnittelussa samalla painoarvolla.

Ensisijaisesti tulee vaikuttaa liikennetarpeen syntymiseen maankäytön suunnittelussa. Nykyisten liikennepalvelujen ja liikenneverkkojen käyttöä voidaan tehostaa liikenteen ohjauksen, teknologian ja ylläpidon keinoin sekä uusia toimintamalleja kehittämällä.

Resursseja käytetään tavoitteiden saavuttamisen kannalta mahdollisimman tehokkaasti. Uudella, innovaatioihin kannustavalla kehittämistavalla eli ns. neliporrasajattelulla pyritään löytämään tehokkaimmat ratkaisut liikennejärjestelmän erilaisiin ongelmiin. Pienin, erityyppisistä toimenpiteistä koostuvin, suhteellisen lyhytvaikutteisin, mutta säännöllisin kehittämisaskelin on etenkin kaupunkiseuduilla mahdollista ylläpitää ja parantaa koko liikennejärjestelmän palvelutasoa ja laatua nykyistä kustannustehokkaammin. Väylä- ja liikennepalvelujen lisäämisen rinnalle kytketään myös kysynnän ohjauksen keinot ja uusien, älykkään teknologian keinojen tehokas hyödyntäminen. Suuret, kertaluonteiset investoinnit ovat luonnollisesti parhaita vaihtoehtoja silloin, kun vaiheittainen kehittäminen ei ole mahdollista.

Suurimpien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämisen rahoitus kootaan erillisiin kaupunkiseutukohtaisiin rahoituskehyksiin hankekohtaisen rahoituksen sijaan. Tämä koskee ensisijaisesti Helsingin seutua, mahdollisesti myös Tampereen, Turun ja Oulun seutua. Valtion panostus riippuu siitä, miten hyvin liikennejärjestelmäsuunnitelmat toteuttavat valtakunnallisia liikennepoliittisia tavoitteita.

Panostusta liikennealan tutkimukseen ja osaamiseen

Liikennealan tutkimusta vahvistetaan kansallisesti yliopistojen, tutkimuslaitosten ja muiden keskeisten toimijoiden kesken. Liikenne- ja viestintäministeriö koordinoi ja rahoittaa liikennealan strategista tutkimus- ja kehittämistoimintaa. Väylävirastot toimivat yhdessä ministeriön kanssa sekä vastaavat oman alansa kehittämisestä. Tutkimus- ja kehittämisttoiminta koordinoidaan muiden ministeriöiden, yksityisen sektorin sekä koulutus- ja tutkimuslaitosten kanssa siten, että muodostuu edellytykset poikkitieteellisten ja -hallinnollisten ohjelmien toteuttamiseen.

Kehitetään hallinnonalan yhteistä liikennejärjestelmätasoista tiedon hallintaa liikennejärjestelmän tilan sekä matkojen ja kuljetusten suuntautumisen ja kehityksen arviointiin.

Osaamisessa ja tutkimus- ja kehittämistoiminnassa panostetaan kansainväliseen yhteistyöhön ja monialaiseen verkottumiseen, jotta liikennealan osaaminen pysyisi korkealla, kansainvälisesti kilpailukykyisellä tasolla. Opetuksen sisältöä kehitetään jatku-

vasti vastaamaan toimintaympäristön muutosten ja työelämän tarpeiden tuomiin haasteisiin. Alan täydennyskoulutusta kehitetään yliopistojen, ammattikorkeakoulujen ja työelämän yhteistyönä. Näin varmistetaan perusta uusille tutkimuksen, kehittämisen ja osaamisen sukupolville.

Alan kehittämistyötä ja innovaatioita edistetään uudistuvin yhteistyö-, suunnittelu- ja hankintamenettelyin. Myös innovaatioiden palkitsemismenettelyjä kehitetään.

Hallinnon rakenteita uudistetaan

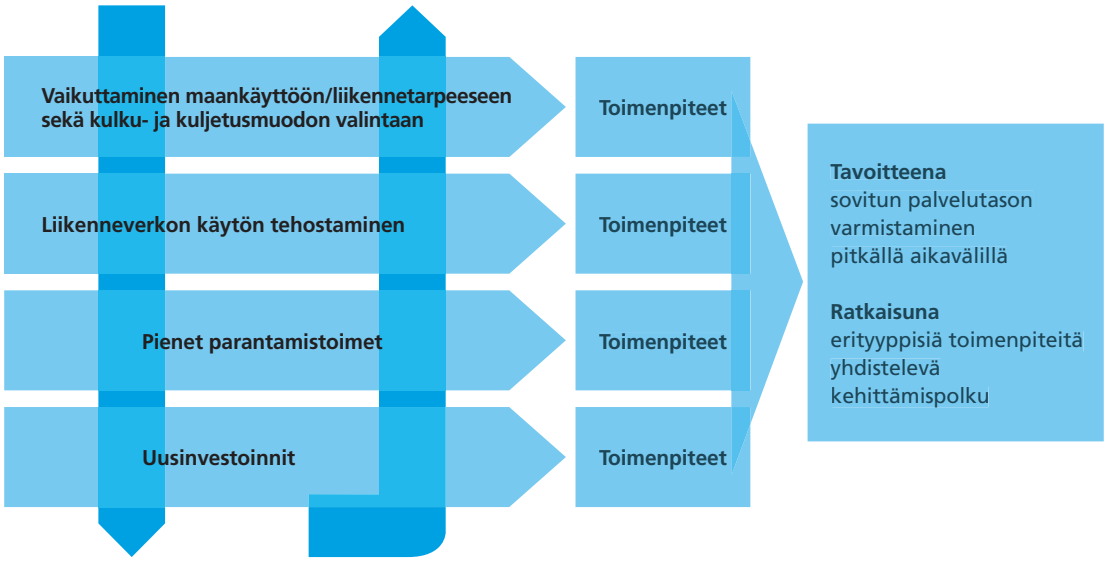
Hallinnon rakenteita kehitetään jatkuvasti, jotta hallinto mahdollisimman tehokkaasti pystyy vastaamaan muuttuvan toimintaympäristön haasteisiin. Vuoteen 2030 mennessä hallinnon toimintaan ja rakenteisiin on odotettavissa suuria muutoksia. Pyrkimys liikennejärjestelmän kehittämiseen entistä hallitumpana kokonaisuutena, tarve maankäytön ja liikenteen vuorovaikutteiseen suunnitteluun, hallinnon toiminnan tehostamistavoitteet ja monet muut toimintaan liittyvät kehittämistarpeet näkyvät ajan myötä myös hallinnon uudistuvina rakenteina.

Ensi vaiheessa parannetaan hallinnon toiminnan tehokkuutta ja palvelukykyä uudistamalla väylä- ja liikennehallintoa, kehittämällä yhteistä liikennejärjestelmän kokonaisnäkemystä sekä toiminnan tehokkuutta ja vaikuttavuutta edistäviä yhteisiä menettelytapoja. Hallinnonalan yhteisten resurssien käyttöä tehostetaan, kehitetään yhteistyötä liikennejärjestelmän toimijoiden kesken sekä luodaan yhteistä tietopohjaa liikennejärjestelmätyöhön.

Hallinnon rakenteiden uudistamiseksi on tehty esiselvitys väylävirastojen eli Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkulkulaitoksen yhdistämisen edellytyksistä. Lisäksi Merenkulkulaitos on tehnyt ehdotuksen tuotannollisen toimintansa liikelaitostamisesta. Näiden mahdollisten ensi vaiheen uudistusten tavoitteena on hallinnon toiminnan tehostaminen ja vaikuttavuuden parantaminen. Myöhempien vuosien selvityskohteina nähdään muun muassa lääninhallinnon liikenneosastojen ja turvallisuusviranomaisten organisointi joukkoliikenne- ja liikenneturvallisuustyön tehostamiseksi.

Joukkoliikenteen järjestämisessä korostuu asiakaslähtöinen suunnittelu. Lähtökohtana ovat seudulliset tarpeet sekä seudullinen näkemys joukkoliikenteen roolista ja tavoitteista. Tämä merkitsee joukkoliikenteessä alueiden toimi- ja päätösvallan vahvistamista, mikä edellyttää asianmukaisia hallinnon resursseja. Toimintamalli valitaan siten, että hallinto pysyy kevyenä.

Kilpailun esteitä poistetaan ja markkinoita avataan liikennepalvelujen tuottamisessa niin rautatieliikenteen ostoliikenteessä kuin tärkeimpien kaupunkiseutujen joukkoliikenteessäkin.



Liikennejärjestelmän uusi kehittämisstrategia tehostaa resurssien käyttöä

Jatkotoimia linjausten tueksi

Liikennepoliittinen selonteko

Liikennejärjestelmän kehittämiseen kohdistuvat haasteet edellyttävät monilta osin uudenlaisia liikennepoliittisia valintoja sekä laajaa ja toimivaa yhteistyötä yhteiskunnan eri sektoreiden ja toimijoiden kesken. Pitkäjänteinen liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittäminen edellyttää myös kehittämistä koskevalta päätöksenteolta linjakkuutta ja pitkäjänteisyyttä.

Pitkäjänteisyyden lisäämiseksi ehdotetaan, että liikennepolitiikan pitkävaikutteiset linjaukset käsitellään hallituskausittain valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa eduskunnalle. Selonteossa arvioitaisiin laajasti Suomen liikennepolitiikan kokonaisuutta. Se kuvaisi liikennejärjestelmän tilan, kehityskuvat ja haasteet sekä esittäisi liikennepolitiikan pitkävaikutteiset linjaukset, painotukset ja prioriteetit. Selonteko antaa hyvät perusteet Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle ja tarjoaa mahdollisuuden sekä kehittää koko liikennejärjestelmää tavoitteellisesti eri toimijoiden yhteistyönä että kytkeä liikennepolitiikka muun muassa elinkeino-, alue- ja ympäristöpolitiikkaan. Selonteko muodostaa myös kehyksen liikennepolitiikan linjausten toimeenpanolle eri sektoreilla.

Toimeenpanosuunnitelma

Liikennepolitiikan linjaukset sisältävät monia erityyppisiä kehittämisehdotuksia, joilla pyritään varmistamaan toimiva, Suomen ja sen alueiden hyvinvointia tukeva liikennejärjestelmä. Tehtävä on haasteellinen erilaisten tavoitteiden ja toimijoiden ristipaineessa.

Tarvittavat kehittämistoimet koskevat useita vastuutahoja sekä hallinnon eri sektoreita. Linjausten pohjalta liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää toimeenpanosuunnitelman laadinnan yhdessä niiden toimijoiden kanssa, joilla on merkittävä rooli linjausten toteuttamisessa. Toimeenpanosuunnitelmassa määritellään linjausten edellyttämät lähivuosien keskeiset toimet, niiden ajoitus sekä eri organisaatioiden ja muiden toimijoiden vastuut. Toimeenpanosuunnitelman kautta konkretisoituvat yhteistyö ja toimenpiteet, jotka linjausten mukaisesti kehittävät liikennejärjestelmää tavoitteiden suuntaan.

Osana toimeenpanosuunnitelmaa valmistellaan kuljetuselinkeinoa koskeva politiikkaohjelma. Sen tavoitteena on varmistaa että korkealaatuisia tavara- ja henkilöliikenteen kuljetus- ja liikennepalveluja on yleisesti saatavilla, että ne ovat hinnaltaan kohtuullisia ja että niitä tarjotaan tehokkaasti toimivilla kuljetusmarkkinoilla. Tavoitteena on myös selkiyttää valtion ja kuntien sekä kuljetusmarkkinoilla toimivien yritysten rooleja ja tehtäviä sekä kehittää toimintamalleja niin, että kuljetuselinkeino toimii tehokkaasti arjen matkoja ja elinkeinoelämän kuljetuksia hyödyttäen.

Liikennejärjestelmän kehittämisohjelma

Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää pitkäjänteistä, hallituskausittain tarkistettavaa kehittämisohjelmaa.

Perinteinen, lähes pelkästään väyläinvestointeihin painottuva kehittämisohjelma ei ole riittävän kattava. Liikennejärjestelmää kehitetään pitkäjänteisesti monentyyppisin kehittämistoimin, joilla vastataan nykyisiin tai tuleviin haasteisiin tai luodaan edellytykset tulevaisuuden ratkaisuille. Kehittämisohjelmassa esitetään toimien edellyttämä rahoitus ja muut resurssitarpeet.

Liikennejärjestelmän kehittämisohjelmaan kootaan kattavasti erityyppiset kehittämistoimet

Liikenneväylien kehittäminen	• runkoverkkojen kehittäminen • muiden liikenneväylien kehittäminen • teemahankkeet / väylien kehittäminen
Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittäminen	• aiesopimusten edellyttämät kehittämistoimenpiteet
Liikenteen palvelujen kehittäminen	• joukkoliikennepalvelujen kehittäminen • liikenteen ohjaus- ja tiedotuspalvelujen kehittäminen • teemahankkeet / liikennepalvelujen kehittäminen
Tulevaisuuden ratkaisujen kehittäminen	• liikennettä palvelevien tietoverkkojen kehittäminen • liikenteen hallintajärjestelmien kehittäminen
Tiedon ja osaamisen kehittäminen	• tutkimus- ja kehittämistoiminta • alan osaamisen kehittämistoiminta

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin (09) 16002

www.mintc.fi