



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

L12-suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seuranta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän
kehitys ja suunta

Seuranta osa Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamista

- ▶ Seurataan Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteiden toteutumista ja lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä tavoitteiden toteutumista.
- ▶ Keskeinen kysymys on, **miten L12 suunnitelma vaikuttaa valtakunnalliseen liikennejärjestelmään?**
- ▶ L12 tavoitteet:
 - ▶ Saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus
- ▶ Lain tavoitteet:
 - ▶ Toimivuus, turvallisuus, kestävyys
- ▶ Seuranta kootaan eri valtakunnallisista tietolähteistä. Tietoa tuottaa myös Väylävirasto.
- ▶ L12 –suunnitelma valmistui keväällä 2021. Seuranta tehty ensi kerran syksyllä 2021.



Mittareiden tulkinta

- ▶ Mittareita tulkitaan Liikenne 12 – tavoitteiden perusteella.
- ▶ Tarkastellaan sitä,
 - ▶ mitä muutoksia on tapahtunut liikennejärjestelmän eri osa-alueilla, ja
 - ▶ mihin suuntaan kehitys vie suhteessa L12-tavoitteisiin.
- ▶ Tarkastellaan muutosta edellisvuoteen
 - ▶ Useimmissa mittareissa verrataan vuoden 2021 tietoja vuoteen 2020.



Kehitys Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista edistävää.



Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden kannalta ei merkittävää muutosta kehityksessä.



Kehitys Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista hidastavaa.



Liikenne 12 -seurantamittarin kehitystä arvioidaan seuraavassa päivityksessä.

Saavutettavuus ja toimivuus – verkon peittävyys

Liikenne 12 –suunnitelmalla tavoitellaan koko maan saavutettavuuden parantamista. Liikenne- ja viestintäverkkojen peittävyyden mittareilla seurataan sitä, **kuinka helposti verkko on käytettävissä maan eri osissa.**

- + Liikenneverkon peittävyyden osalta seurataan, kuinka nopeasti käyttäjät saavuttavat kunkin liikennemuodon. **Kävelyn ja pyöräliikenteen väylien peittävyys on kasvussa** johtuen väylien rakentamisesta ja/tai asukasmäärän kasvusta jo olemassa olevien väylien vaikutusalueella. Muiden kulkumuotojen osalta peittävyys on pysynyt pitkälti samana.
- + **Erittäin nopeiden tiedonsiirtoyhteyksien kattavuus liikenteen pääväylillä kasvussa, erityisesti 5G-verkon kehityksen johdosta.**

Saavutettavuus ja toimivuus – verkon laatu

Liikenne 12 –suunnitelmassa priorisoidaan pääväyläverkon tarpeiden täyttämistä. Maanteiden pääväylien kunto on hieman parantunut tai pysynyt ennallaan. Rautatieverkon kunto on maanteitä heikompi, mikä vaikuttaa junien täsmällisyyteen. Tavaraliikenteen käyttämien rataosien kunto on pysynyt ennallaan.

- ▶ **Pääosa pääväylistä täyttää pääväyläasetuksen mukaiset nopeusrajoitusten palvelutasovaatimukset.** Lisäksi pääväylien **ruuhkautuvat kilometrit ovat hienoisessa laskussa.**
- ▶ **Tavarajunaliikenteen palvelutaso rataverkolla pysynyt samana aiempaan nähden** (25 t akselipainojen osuus pääväyläverkosta). **Heikoimman kantavuuden rataverkolla ei kehitystä edellisvuoteen** (A-päällysrakenneluokan rataosat).
- ▶ **Huonokuntoisten päällystettyjen maanteiden osuus pääväyläverkolla on lähes ennallaan.** Huonokuntoisten päällysteiden osuus muulla tieverkolla on kasvussa vuoteen 2020 nähden.
- ▶ **Päätieverkolla olevien huonokuntoisten siltojen määrä pysynyt ennallaan** (1 kpl). Muun verkon huonokuntoisten siltojen määrä hienoisessa laskussa.
- **Junien täsmällisyys on ollut paikoitellen vaikeuksissa.** Vuonna 2021 talvi ja ratatyöt muodostivat haasteita lähijuna- ja tavarajunaliikenteessä, jotka helpottuivat vuoden 2022 aikana. Kaukojunaliikenteessä vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla haasteita ratatöiden suuren määrän ja talviolosuhteiden johdosta. Täsmällisyyden haasteet johtuvat osittain ratojen korjausvelasta.

Kestävyys ja ympäristövaikutukset

Liikenne 12 –suunnitelmalla tavoitellaan liikenteen ilmastopäästöjen laskua sekä kestävien kulkumuotojen käytön kasvua. Mittareiden perusteella kehitys on osittain tavoitteiden mukaista. Hiilidioksidipäästöt ovat laskussa ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttö on kasvussa.

- + **CO₂-päästöt laskivat 3 %** (muutos 2020-2021) nestemäisten liikennepolttoaineiden (bensa ja diesel) bio-osuuden kasvusta johtuen.
- + **Vaihtoehtoisten käyttövoimien ajoneuvojen osuus kasvoi 1,7 %-yks.** vuoden 2021 kesäkuusta lähtien. Muissakin ajoneuvotyypeissä kasvua, joskin huomattavasti pienempää.
- + **Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko kasvussa.** Elokuussa 2022 oli 3,2 pikalatauspistettä sataa autoa kohti, mikä on yli tavoitteen (1 pikalatauspiste/100 autoa).
- **Joukkoliikenteen matkustajamäärät romahtivat koronapandemian myötä (-35 % valtakunnallisesti) ja laskivat edelleen vuonna 2021** (suurilla kaupunkiseuduilla laskua 4 %). Vuonna 2022 matkustajamäärät ovat kuitenkin alkaneet palautua.
- ▶ **Kokonaisliikennesuorite laskussa 0,5 %** edellisvuoteen verrattuna. Henkilöliikenteen suorite laskussa, tavaraliikenteen sen sijaan kasvussa.

Tehokkuus

Liikenne 12 –suunnitelmalla tehokkuudella tavoitellaan mm. verkon korjausvelan lyhentämistä kustannustehokkaasti, liikenneinvestoinneista saatavien yhteiskunnallisten hyötyjen kasvattamista sekä palveluiden suuntaamista kustannustehokkaasti.

- + **Maanteiden korjausvelka laskussa pääväylillä** (muutos 2021-2020). Myös **meriväylien korjausvelka on hyvällä tavoitteellisella tasolla.**
- Sen sijaan **rautateiden korjausvelka pääväylillä on kasvussa**, mikä aiheuttaa häiriöitä palveluiden tuottamiselle täsmällisyyden ja luotettavuuden heikentyessä.
- Joukkoliikenteen suora rahoitus matkustajaa kohden on kasvanut 42 % (muutos 2019-2020). Matkustajien määrä on romahtanut koronan johdosta ja samalla julkisten toimijoiden tuki joukkoliikenteeseen on kasvanut merkittävästi (kunnat +36%, valtio +57%). **Joukkoliikenteen kustannustehokkuus on siten heikentynyt.**
- ▶ **Päätetyissä verkon kehittämishankkeissa on sekä yhteiskuntataloudellisesti kannattavia ja kannattamattomia hankkeita.** Kannattavuus (h/k-suhde) vaihtelee 0,2–2,34 välillä. Hanke on kannattava, kun h/k-suhde on yli 1.

Liikenneturvallisuus

Liikenne 12 –suunnitelmalla tavoitellaan liikenneturvallisuuden hyvää tilaa. **Yleisesti ottaen liikenteen turvallisuus on hyvällä tasolla.** Tieliikenteessä tavoitellaan tilannetta, jossa vuonna 2030 liikenteessä loukkaantuisi tai menehtyisi alle 100 henkilöä vuodessa. **Muiden liikennemuotojen turvallisuustilanne on hyvällä tasolla, mutta tieliikenteen osalta tavoitteeseen pääsyyn on vielä petrattavaa.**

- ▶ **Junaliikenteen turvallisuus on säilynyt Suomessa hyvällä tasolla.** Merkittävät onnettomuudet ovat junaliikenteessä hyvin harvinaisia ja pienempiäkin onnettomuuksia tapahtuu vähän.
- ▶ **Vuoden 2021 merenkulun onnettomuusmäärät pysyneet keskimääräisesti samalla tasolla edellisvuosiin verrattuna.** Kokonaisuutena suomalaisen merenkulun turvallisuuden tilaa voidaan pitää vakaana ja hyvänä.
- ▶ **Kaupallisen lentoliikenteen turvallisuus pysynyt keskimääräisesti samalla tasolla** edellisvuosiin verrattuna.
- ▶ **Vuonna 2021 tieliikenteessä kuolleiden määrä lähes edellisvuoden tasolla** (225 kpl, +2% edellisvuodesta). Tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä pysynyt jokseenkin samana viime vuosina. Vuonna 2021 tieliikennekuolemista 74 % ja poliisin tietoon tulleista loukkaantumisista 56 % tapahtui maanteillä eli valtion ylläpitämällä teillä. Kuolemien määrä kasvoi pääteillä ja pieneni alemmalla maantieverkolla. Loukkaantumiset ovat viime vuosina vähentyneet melko tasaisesti pääteillä, muilla maanteillä ja kuntien katu- ja tieverkolla.

Kiitän!

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto