



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

**Liikenne 12 -
suunnitelman
tavoitteiden
toteutumisen
seuranta**

Taru Pakkanen

Seuranta osa Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamista

- ▶ Seurataan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista ja lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä tavoitteiden toteutumista.
- ▶ Pyritään tarkastelemaan, **miten L12 suunnitelmaa vaikuttaa valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.**
- ▶ Seurantamittaristo tehty L12 tavoitteiden (saavutettavuus, tehokkuus, kestävyys) ja lain tavoitteiden (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) perusteella.
- ▶ Seuranta kootaan eri tietolähteistä. Tietoa tuottaa myös Väylävirasto.
- ▶ Yli 30 eri mittaria. Seurantamittaristo ei ole kaiken kattava kokonaisuus, tilannekuvat täydentävät tietoja.



Mittareiden tulkinta

- ▶ Mittareita tulkitaan Liikenne 12 -tavoitteiden perusteella.
- ▶ Tarkastellaan,
 - ▶ **mitä muutoksia on tapahtunut** liikennejärjestelmän eri osa-alueilla, ja
 - ▶ **mihin suuntaan kehitys vie** suhteessa L12-tavoitteisiin.
- ▶ Pääasiassa **tarkastellaan muutosta edellisvuoteen eli verrataan tietoja/muutoksia vuoden 2022 ja 2021 tilanteen välillä**
 - ▶ Tunnistetaan myös pitkän aikaväin kehitystä



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.

Muutos 2021-2022: Kustannustason nousu haastaa liikennejärjestelmän kehitystä

Saavutettavuus ja toimivuus



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

Kestävyys ja ympäristövaikutukset



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

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



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

Liikenneturvallisuus



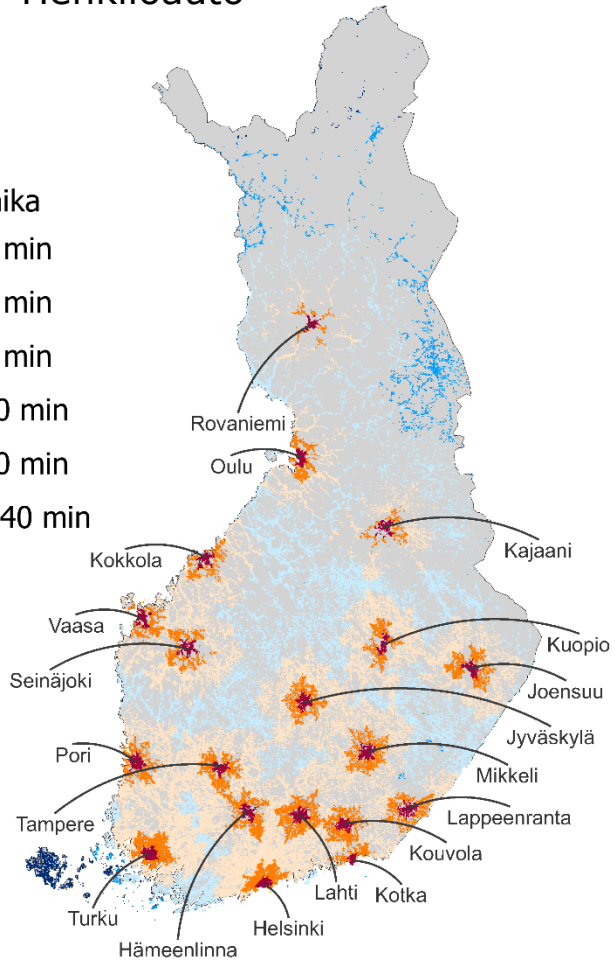
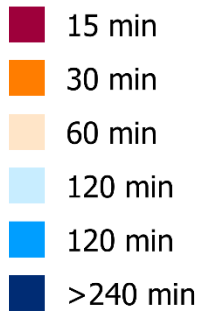
Liikenneturvallisuuden tila on pysynyt hyvällä tasolla lento- ja meriliikenteessä. Junaliikenteen turvallisuustilanne on normaalilla tasolla. Tieliikenteen turvallisuustilanne parani vuonna 2022, mutta yleisesti tieliikenteen turvallisuudessa on edelleen kehitettävää.

Saavutettavuus ja toimivuus

Henkilöautoliikenteen matka-ajat huomattavasti joukkoliikennettä nopeampia, kannustaa henkilöautoiluun

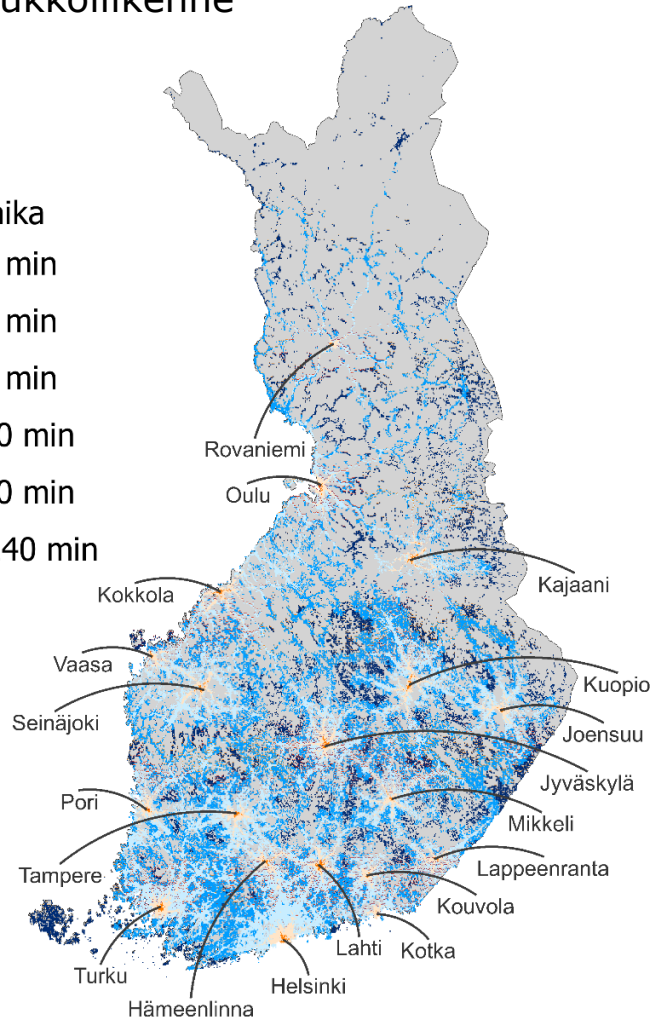
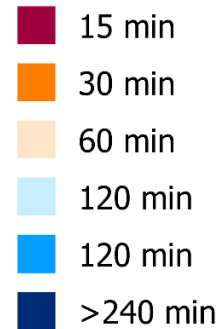
Henkilöauto

Matka-aika



Joukkoliikenne

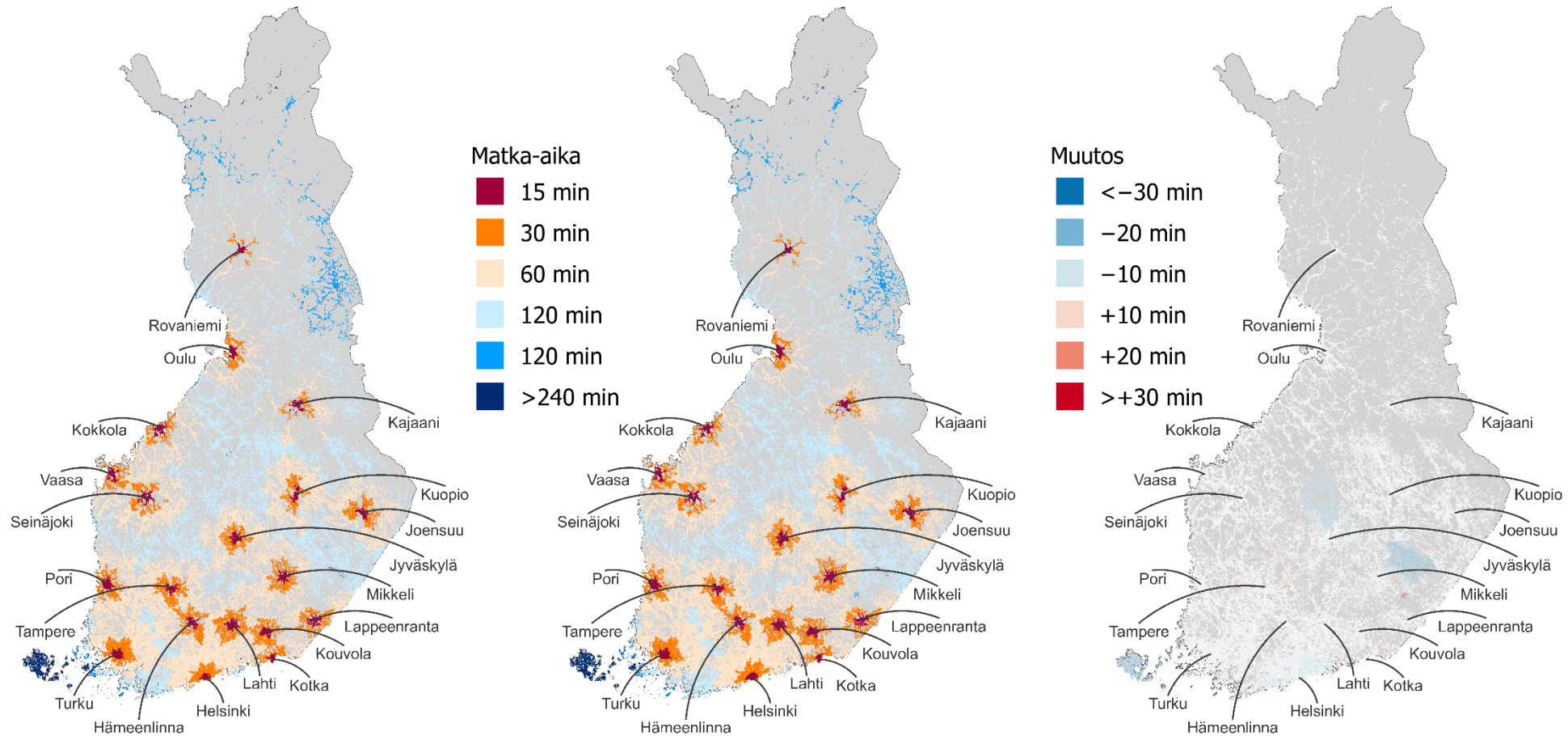
Matka-aika



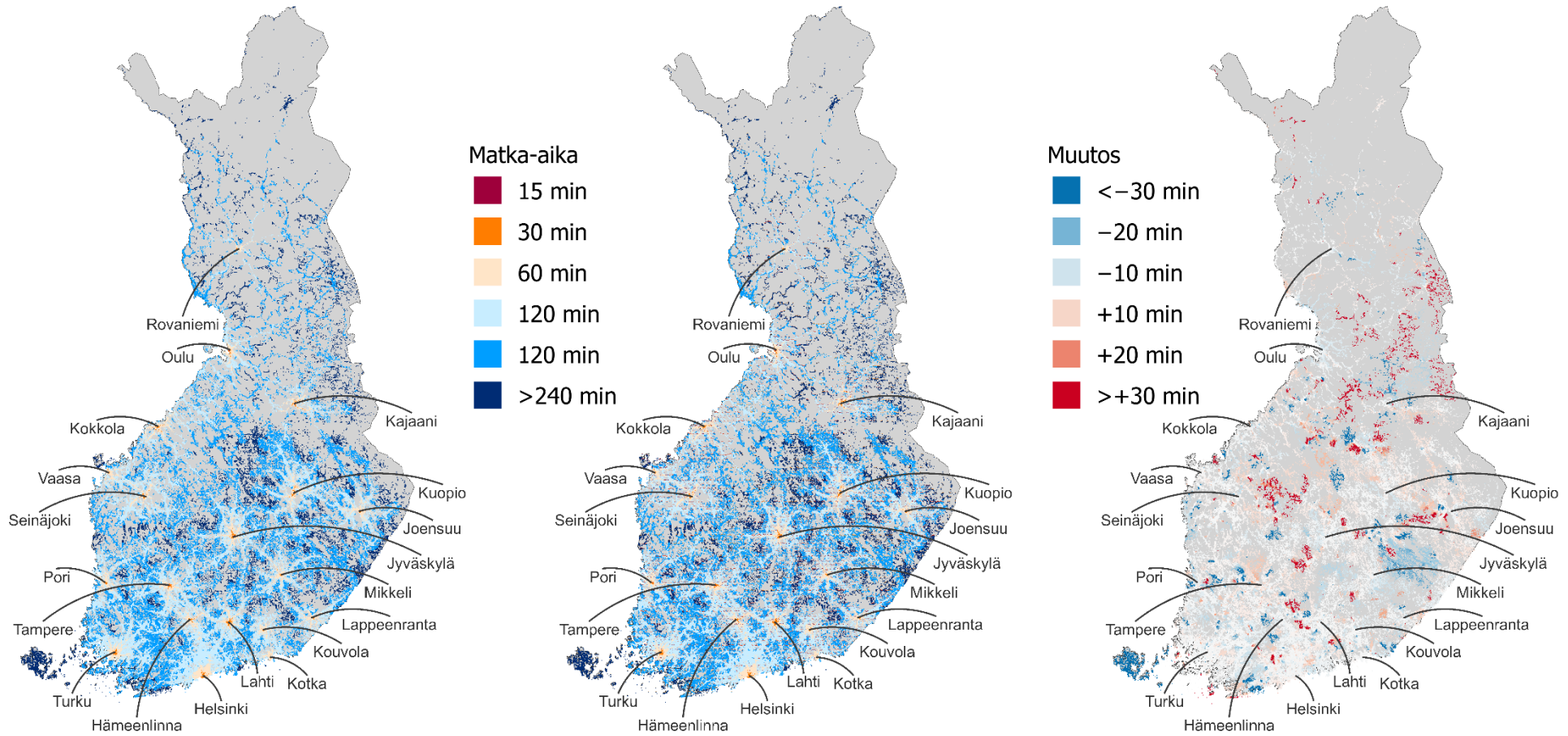
Henkilöauton matka-ajat maakuntakeskuksiin ovat merkittävästi joukkoliikenteen matka-aikoja nopeampia koko maassa, mikä heikentää joukkoliikenteen käytön houkuttelevuutta kaupunkiseuduilla valtakunnallisesti.

Tiedot vuodelta 2022

Henkilöauton matka-aika lähimpään maakuntakeskukseen



Joukkoliikenteen matka-aika lähimpään maakuntakeskukseen



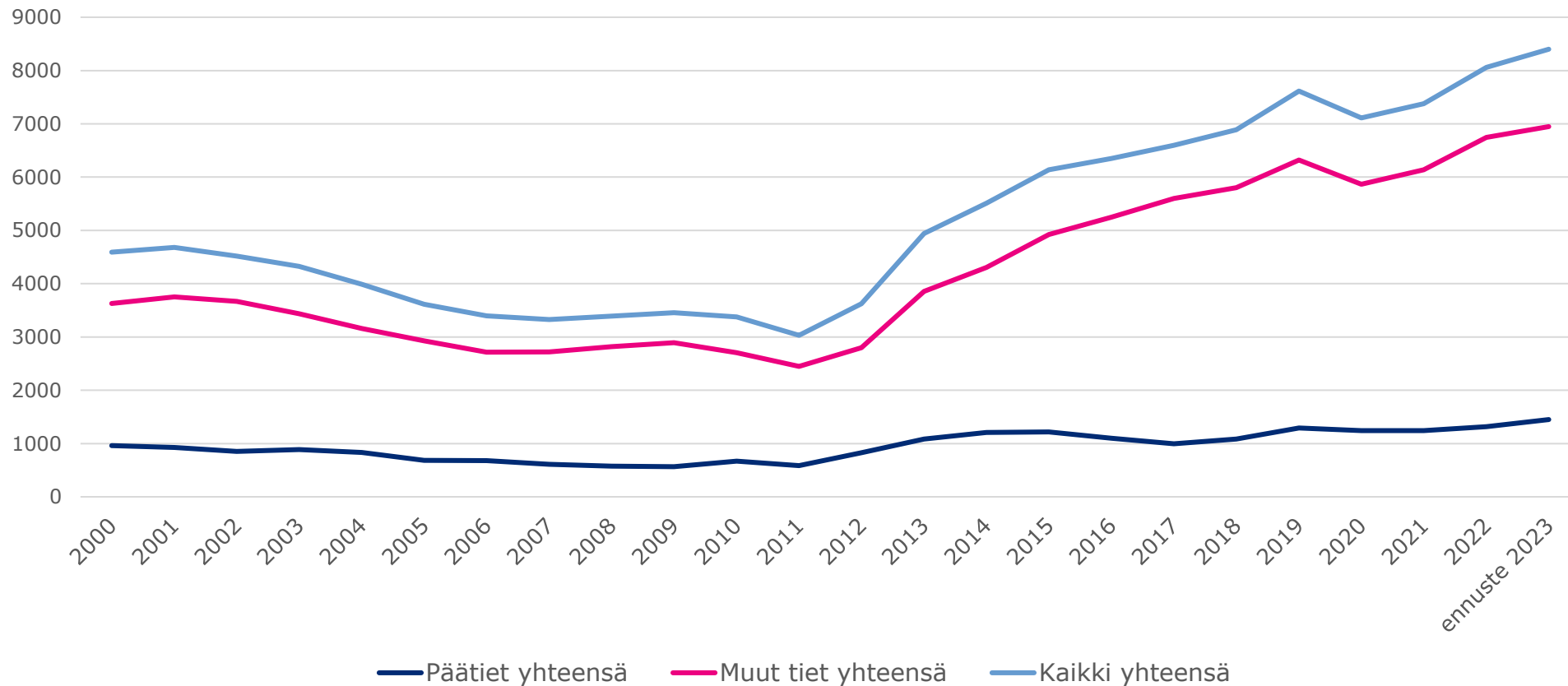
2021

2022

Muutos

Maantieverkon kunto

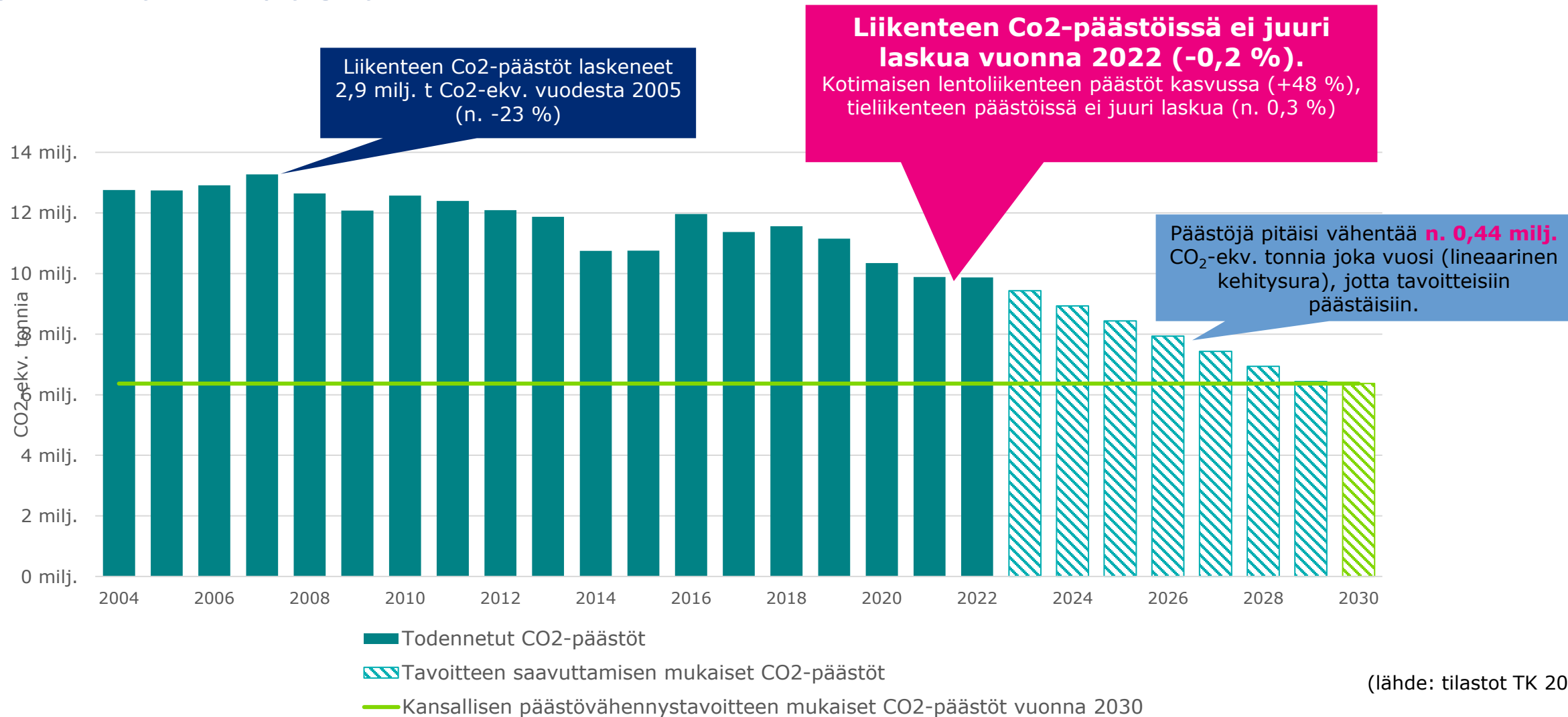
Huonokuntoiset päällysteet



Lähde: Väylävirasto 2023

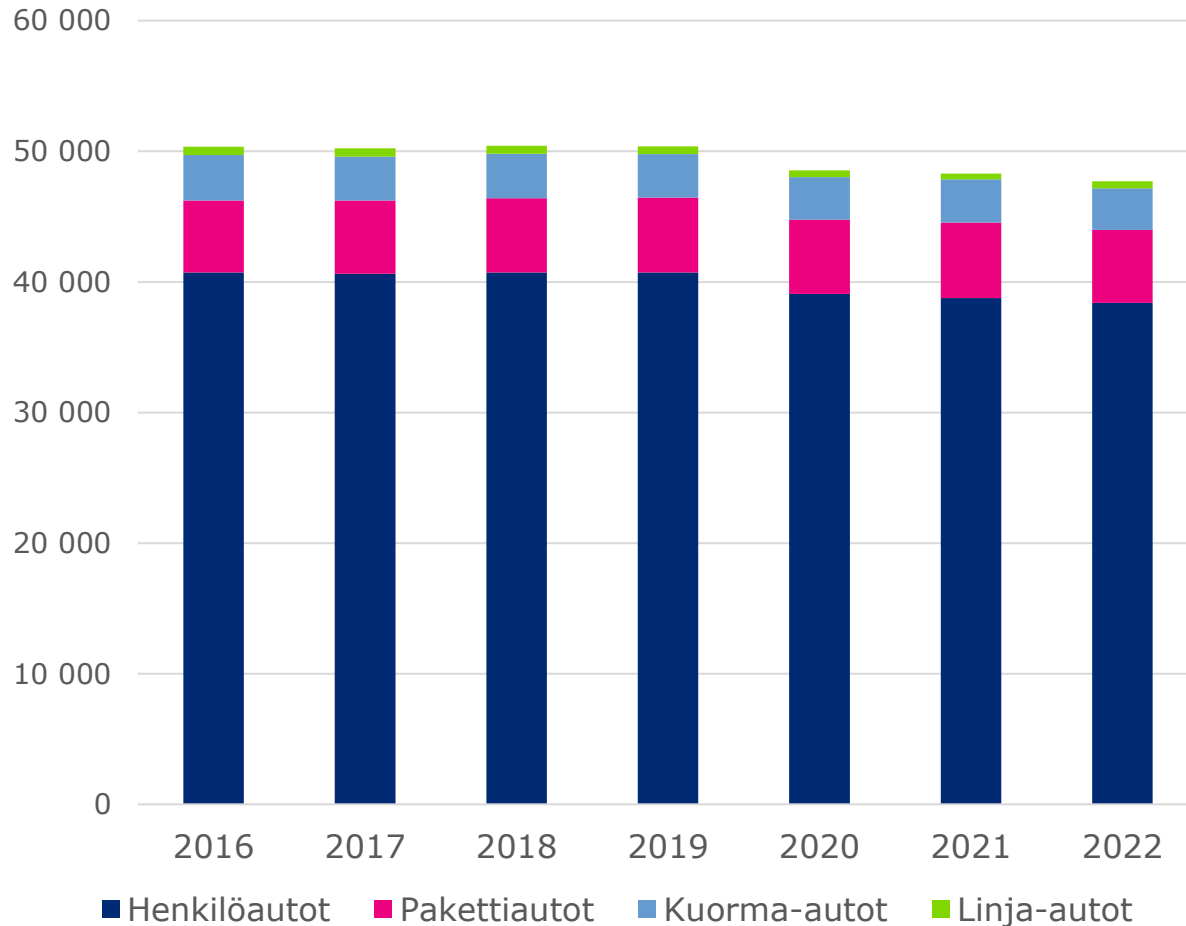
Kestävyys ja ympäristövaikutukset

Liikenteen khk-päästöjen trendi laskusuuntainen, kehitys silti liian hidasta



(lähde: tilastot TK 2023)

Liikennesuorite hyvin hitaassa laskussa



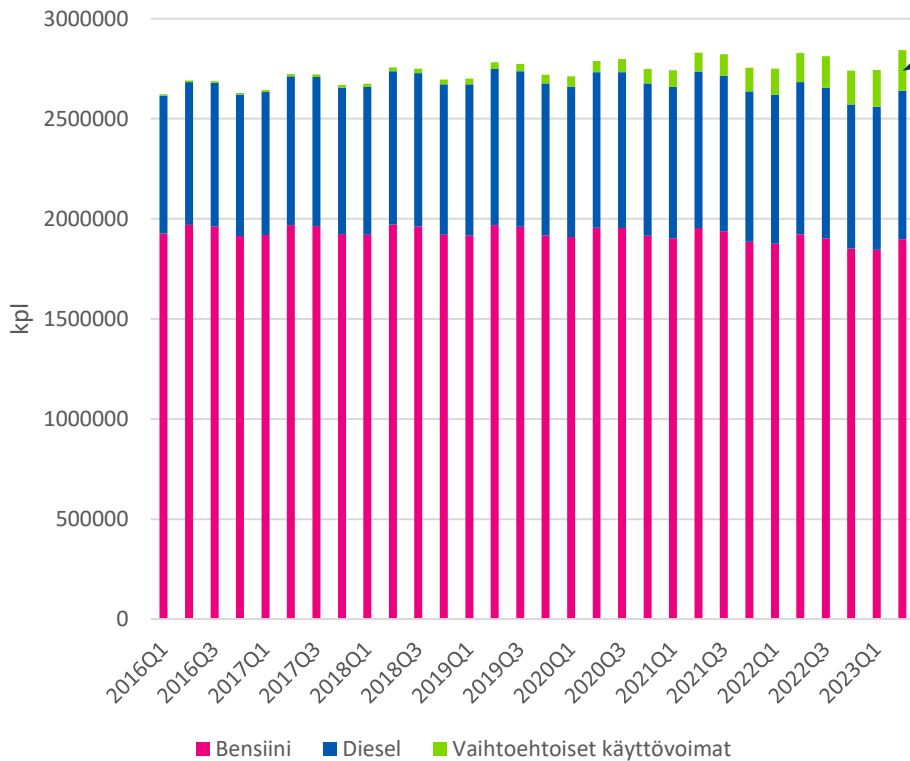
- **Vuoden 2022 tieliikenteen kokonaissuorite oli yhteensä 47,6 miljardia ajokilometriä, mikä oli 1,3 prosenttia vähemmän edellisvuoteen verrattuna.**
- Lasku johtui pääasiassa henkilöliikenteestä (n. -1 %)
- Pakettiautojen ja kuorma-autojen liikennesuoritteet vähenivät kumpikin n. 3 %:ia
- Linja-autoliikenteen suorite on jatkanut palautumista koronapandemiasta, suorite kasvoi **13 % edellisvuodesta.**

Kaikkiaan kokonaisliikennesuorite on laskenut 5,3 % valtakunnallisesti vuoden 2019 tasosta.

(lähde: TK 2023)

Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus henkilöautokannasta on kasvussa

Liikennekäytössä olevat henkilöautot



Kesäkuun 2023 lopussa liikennekäytössä yli 2,7 miljoonaa henkilöautoa, **joista 7,1 % toimi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla (kasvua edellisvuodesta 2 %)**.

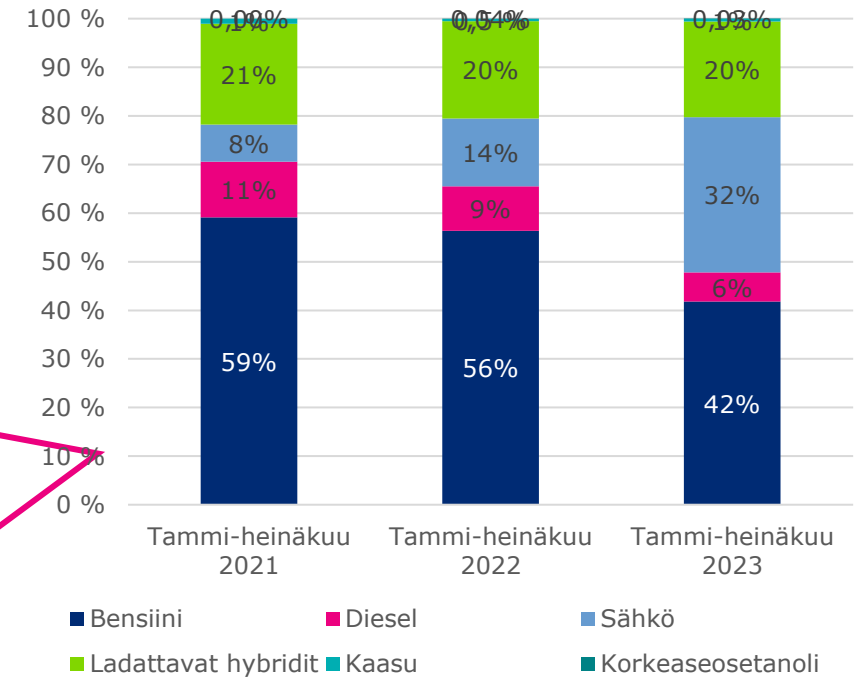
Täyssähköautojen määrä on kasvanut vuodessa jopa 93 %.

Tammi-heinäkuussa 2023 ensirekisteröidyistä henkilöautoista noin 52 % toimi vaihtoehtoisilla polttoaineilla.

Muutos 2022-2023

- Täyssähköautot +150%
- Ladattavat hybridit +6 %.
- Bensiiniautot -19 %,
- dieselautoilla -29 %

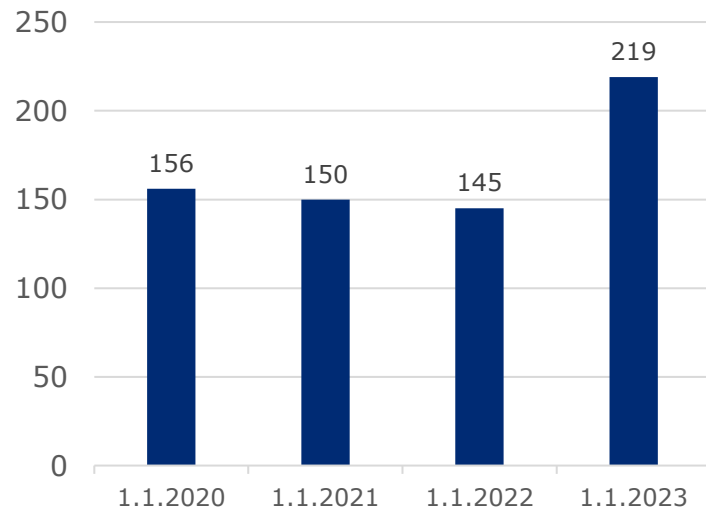
Ensirekisteröinnit tammi-heinäkuussa



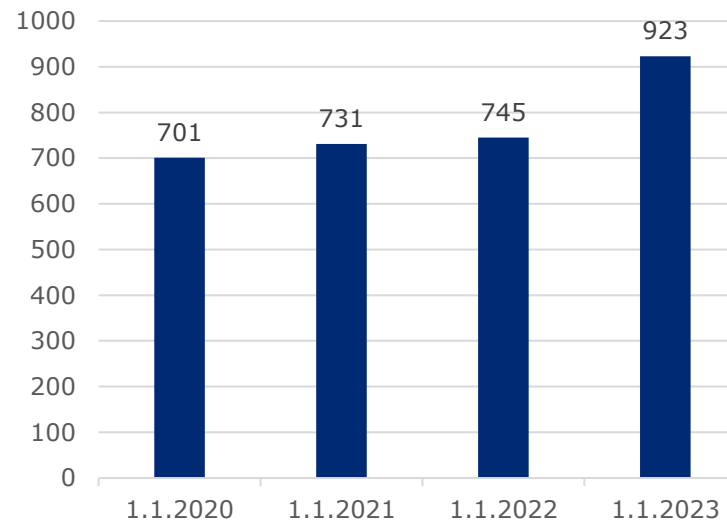
Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Kustannustason nousu kasvattaa korjausvelkaa maanteiden ja rautateiden pääväylillä, vesiväylillä korjausvelka on hyvällä tasolla

Korjausvelka maanteiden pääväylillä (milj. euroa)



Korjausvelka rautateiden pääväylillä (milj. euroa)



Vuonna 2023 kauppamerenkulun huonokuntoisten turvalaitteiden osuus kaikista turvalaitteista on tavoitteiden mukainen 2,5 %.

Pidemmällä aikavälillä huonokuntoisten turvalaitteiden määrä on laskenut.

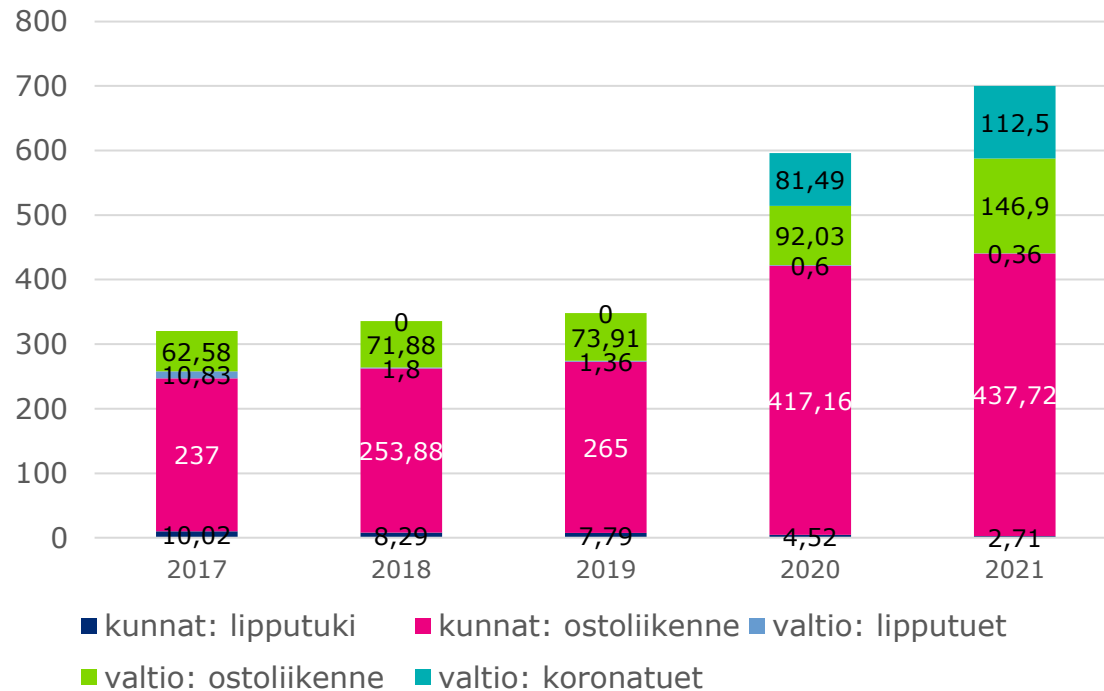


Pääväylien ulkopuolella korjausvelkaa on merkittävästi enemmän maanteilla ja rautateilla.

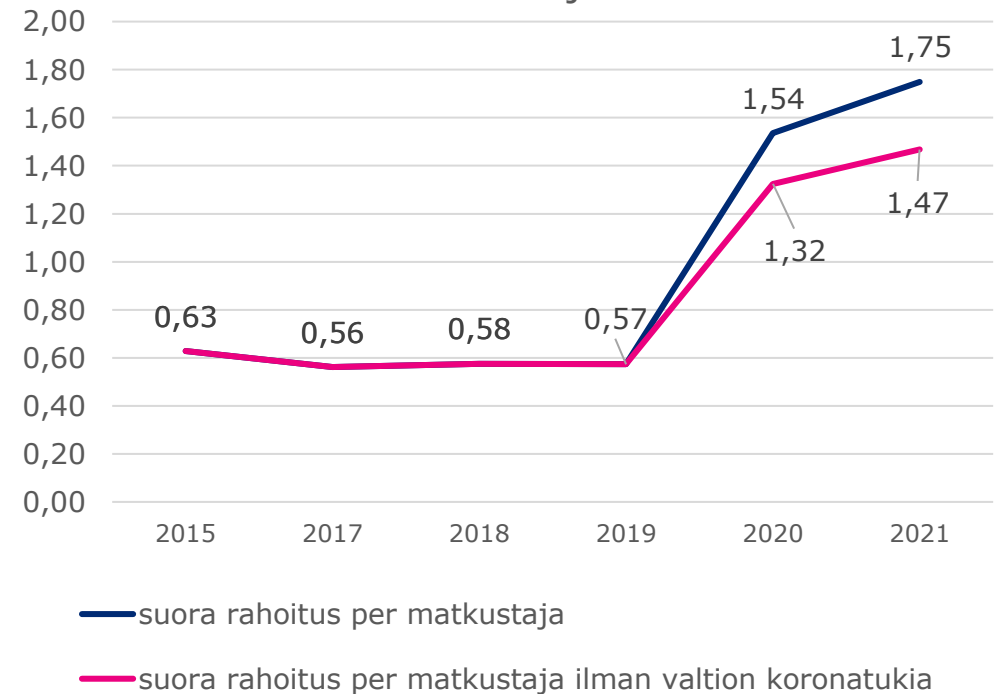
Lähde: Väylävirasto 2023

Julkisen liikenteen suoran rahoituksen kehitys

Julkisen liikenteen suoran rahoituksen jakautuminen 2017-2021



Joukkoliikenteen suora rahoitus per matkustaja



Joukkoliikenteen operointikustannukset ovat nousussa kustannustason nousun johdosta.

Liikenneturvallisuus

Tieliikenteessä kuolleet vuosina 2013–2022



Vuonna 2022

196


kuollutta

 **27**

 **18**

 **22**

 **120**

 **5** (Pakettiauto, kuorma-auto tai linja-auto)

 **4** (Muu tienkäyttäjä)

 **112**
Tavoite 2030

Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneet vuosina 2014–2021



Vuonna 2021

807

vakavasti
loukkaantunutta



83



261



140



225



22

(Pakettiauto,
kuorma-auto tai linja-auto)



76

(Muu tienkäyttäjä)

458

Tavoite
2030

Kiitos

taru.pakkanen@traficom.fi