



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# LIIKENNEMINISTERI VEHVILÄISEN TIEDOTUSTILAISUUS 13.10.2010



# Esillä tiedotustilaisuudessa

- Liikennepolitiikan toimintaympäristö 2010-luvulla:
  - Kiristytävä julkinen talous
  - Talous- ja elinkeinorakenteen muutos
  - Väestörakenteen muutos, ikääntyminen
  - Ilmastonmuutos

■ Tavoitteena:

- Uuden kasvun tukeminen, taloudellisen toimeliaisuuden ja hyvinvoinnin lisääminen koko Suomessa

Liikennejärjestelmän toimivuus tukee tavoitteen saavuttamista

- Uuden ajattelutavan luominen liikennepolitiikkaan tavoitteena
  - liikennesektorin toiminnan tuottavuus nousuun
  - paremmat palvelut, säästöjä kansalaisille ja elinkeinoelämälle
  - alan yrityksille uusia markkinoita ja liiketoimintamahdollisuuksia

Pois julkishallintokeskeisyydestä; kaikkien osaaminen ja innovaatiot tehokkaaseen käyttöön

# Liikennepolitiikan uusi ajattelutapa

~~"Tehtävämme on ainostaan rakentaa uusia, isoja väyliä ja ylläpitää nykyisiä"~~

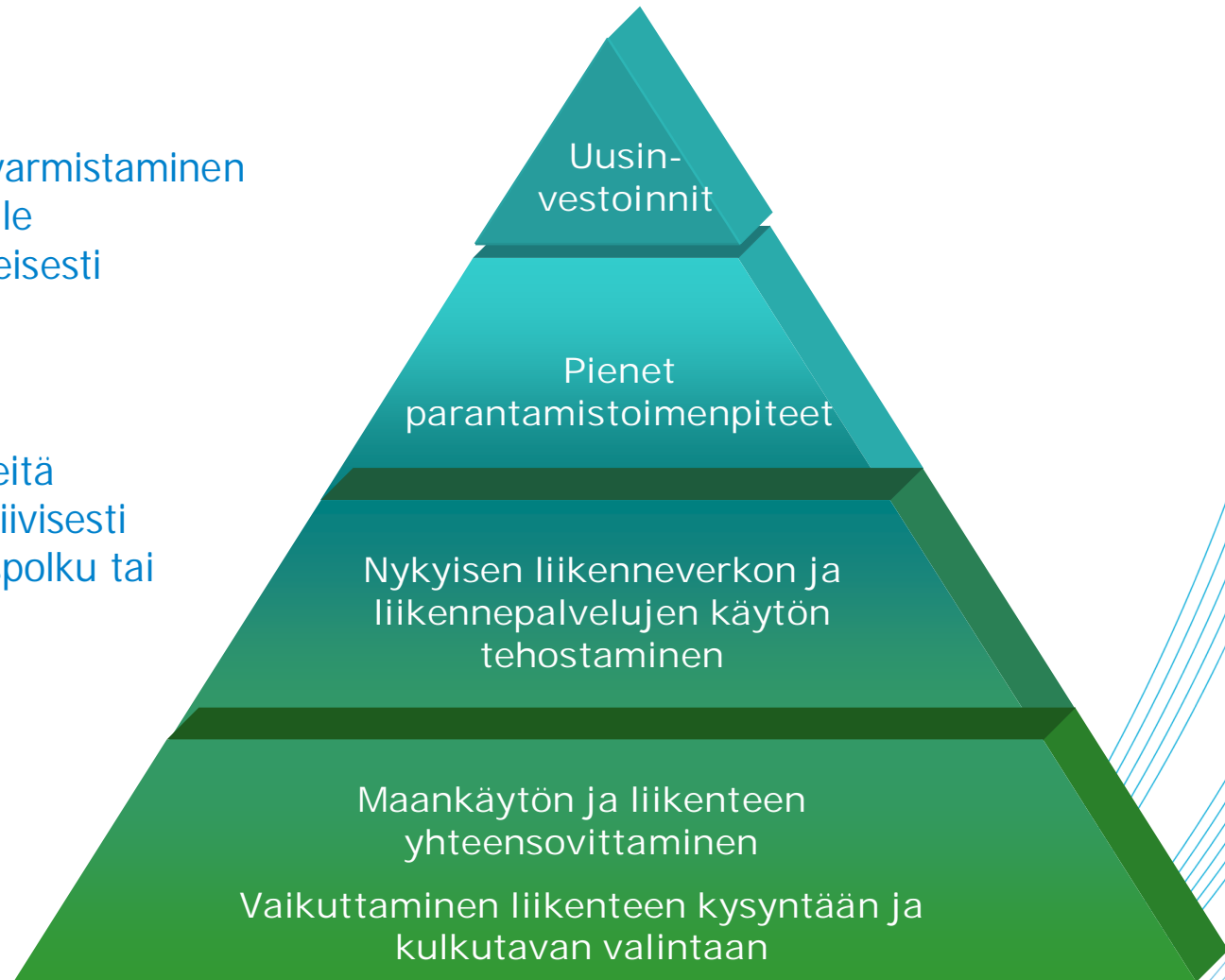
"Tehtävämme on vastata ihmisten ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeisiin"

- Uudistuvan liikennepolitiikan välineet
  - Monipuolisten keinojen hyödyntäminen
  - Resurssien käytön tehostaminen
  - Investointien rahoitusmenettelyn kehittäminen
  - Liikennepalveluiden tehostaminen
  - Taloudellisten ohjauskeinojen ottaminen liikennepolitiikan välineiksi

# Liikennepolitiikan tuottavuuspyramidi – monipuolisten keinojen hyödyntäminen

Tavoitteena  
sovitun palvelutason varmistaminen  
matkoille ja kuljetuksille  
jatkuvasti ja pitkäjänteisesti

Ratkaisuna  
erityyppisiä toimenpiteitä  
tehokkaasti ja innovatiivisesti  
yhdistelevä kehittämisspolku tai  
palvelukonsepti



# Resurssien käyttöä tehostettava

- Huomio perusväylänpitoon / isoja kehittämishankkeita vähemmän
- Liikennejärjestelmän kokonaisuus: kaikkien liikennemuotojen toimivuus, turvallisuus, ympäristö
- Toimenpiteiden suuntaaminen tavoitteiden mukaisesti, muuttuvat elinkeinoelämän ja ihmisten tarpeet huomioiden; linjataan liikennepoliittisessa selonteossa (jäykkä hallinnollinen liikenneverkkojen luokittelu ei tarpeen)



# Liikennepalveluiden toimintaa tehostettava

- Ongelmia:
  - matka/kuljetusketjujen osatarkastelu, ei kokonaisuuden
  - rakenteelliset pullonkaulat, markkinoille tulon esteet (esim. koulutus, huolto- ja varikkopalvelut, kalustojärjestelyt, liikenteenohjaus)
  - ei käytössä älyliikenteen ratkaisuja (esim. yhteinen matkalippu)

# Investointien rahoitusmenettelyä kehitettävä

- Valtion talousarviossa investointimenot ja käyttömenot eriytettävä ja otettava käyttöön investointien jaksottaminen
- Valtionyhtiön ("Infra Oy:n") perustaminen hankkimaan rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämishankkeisiin
- Elinkaarimallien (ml. jälkirahoitushankkeet) käyttö selkeäksi: enimmäismäärä elinkaarihankkeiden käytölle
- Kehyksiin laskettava vain valtion osuudet hankkeissa, ei mahdollista ulkopuolisten osuutta

# Taloudelliset ohjauskeinot liikennepolitiikan välineinä

- Taloudellisilla ohjauskeinoilla vaikutetaan liikkumistottumuksiin: kulkutavan valintaan ja matkan ajankohtaan
- Tieliikenteen verotuksessa nykyisin merkittävä osa kiinteää: kohdistuu auton hankintaan ja omistukseen – ei ohjaa tarpeeksi valintoja liikennepolitiikan tavoitteita tukien
- Tienkäyttömaksu ei uusi maksu nykyisten päälle: kiinteitä veroja voidaan korvata kilometripohjaisella tiemaksulla, joka vaihtelee mm. alueen ja liikennetilanteen mukaan
- Alueellinen tiemaksu – ruuhkamaksu: tulot alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen
- Hinnoittelun kehittäminen, esim. lippuhinnoittelun joustot

# Liikennehankkeiden valintakriteerit

- Liikennehankkeiden vaikutusarvioinnin yleisohje (LVM 2003)
  - Lähtökohtien määrittely, hankkeen kuvaus, vaikutustietojen kuvaus ja vaikutusten arviointi, dokumentointi, raportointi. Ohjetta uusitaan.
- Kannattavuuslaskelma: Hyöty- kustannussuhde (H/K) ja herkkyytstarkastelut. Hyödyt rahamääräisinä.
  - H/K-suhteessa lasketaan esim. tiehankkeiden osalta aika-, onnettomuus-, ajoneuvo-, melu- ja päästökustannukset
  - Liikenne-ennuste vaikuttaa keskeisesti, aikakustannussäästöt yleensä noin 60-80 % hyödyistä
- H/K-suhde yksin käytettynä ei hankkeiden valinnassa välttämättä tuota parasta mahdollista lopputulosta
  - Otettava huomioon vaikuttavuus tavoitteisiin nähden (alueiden elinvoima, ympäristö, työllisyys...)
  - Eri tekijöiden keskinäinen arvottaminen poliittisen päätöksenteon asia
- Liikennepoliittisen selonteon hankeohjelman kriteereinä myös elinkeinoelämän ja maakuntien prioriteetit, alueellinen tasapaino sekä kansainväliset sitoumukset

# Liikennepoliittisen selonteon valmisteluprosessi

- Aikataulu: eduskuntakäsittely 2011
- Sisältö: toimenpideohjelma 2012-2015, kehittämistarpeet 2015-2020 sekä visio ja linjaukset 2035.
- Toteuttaa ja tarkentaa hallitusohjelmaa vaalikaudella.
- Taustavalmistelu:
  - Tausta-aineiston valmistelu ministeriössä syksy 2010 – kevät 2011

# Liikennehallinnon toimijat

- Ministeriön ja virastojen roolit:
  - Ministeriö: poliittinen valmistelu ja strategiatyö
  - Virastot (Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto): toimeenpano ja asiantuntijuus ministeriön valmistelun tukena