



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenteen ilmastotavoitteet ja joukkoliikenne

Vähähiiliset liikennepalvelut Vaasan
seudulla 2030
2.12.2020

Laura Langer

Esityksen sisältö

- 1. Joukkoliikenteen tavoitteet**
- 2. Joukkoliikenteen tilanne Suomessa**
- 3. Suuntaviivat eteen päin**





Joukkoliikenteen tavoitteet

Mitä joukkoliikenteen järjestämisellä tavoitellaan?



Saavutettavuus

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



Kestävyys

Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.



Tehokkuus

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta

- > Joukkoliikennetoimenpitein edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita **saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta**
- > Joukkoliikenteen hyödyt erityisesti liikennejärjestelmän saavutettavuuden, sujuvuuden, tasa-arvoisuuden ja viihtyisän elinympäristön edistämisessä voivat olla jopa merkittävämpiä kuin ilmastohyödyt
- > joukkoliikenne ei ole yksistään erityisen merkittävä, eikä riittävä työkalu henkilöliikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa:
 - > Joukkoliikennetoimenpiteiden ilmastovaikutukset ovat suurimmillaan silloin kun ne kytetään tiiviisti osaksi taloudellisia ohjauskeinoja sekä maankäytön, kävelyn, pyöräilyn ja muiden liikkumisen palveluiden suunnittelua
 - > Monipuolisten ilmastotoimien rinnalle tarvitaan kuitenkin joukkoliikennetarjonnan merkittävän kasvattamista, jotta tavoiteltu kulkumuotosiirtymä on myös käytännössä mahdollinen

Valtakunnalliset ilmastotavoitteet



Ilmastotavoitteiden mukainen joukkoliikennematkojen tavoitetaso 2030 (Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta)

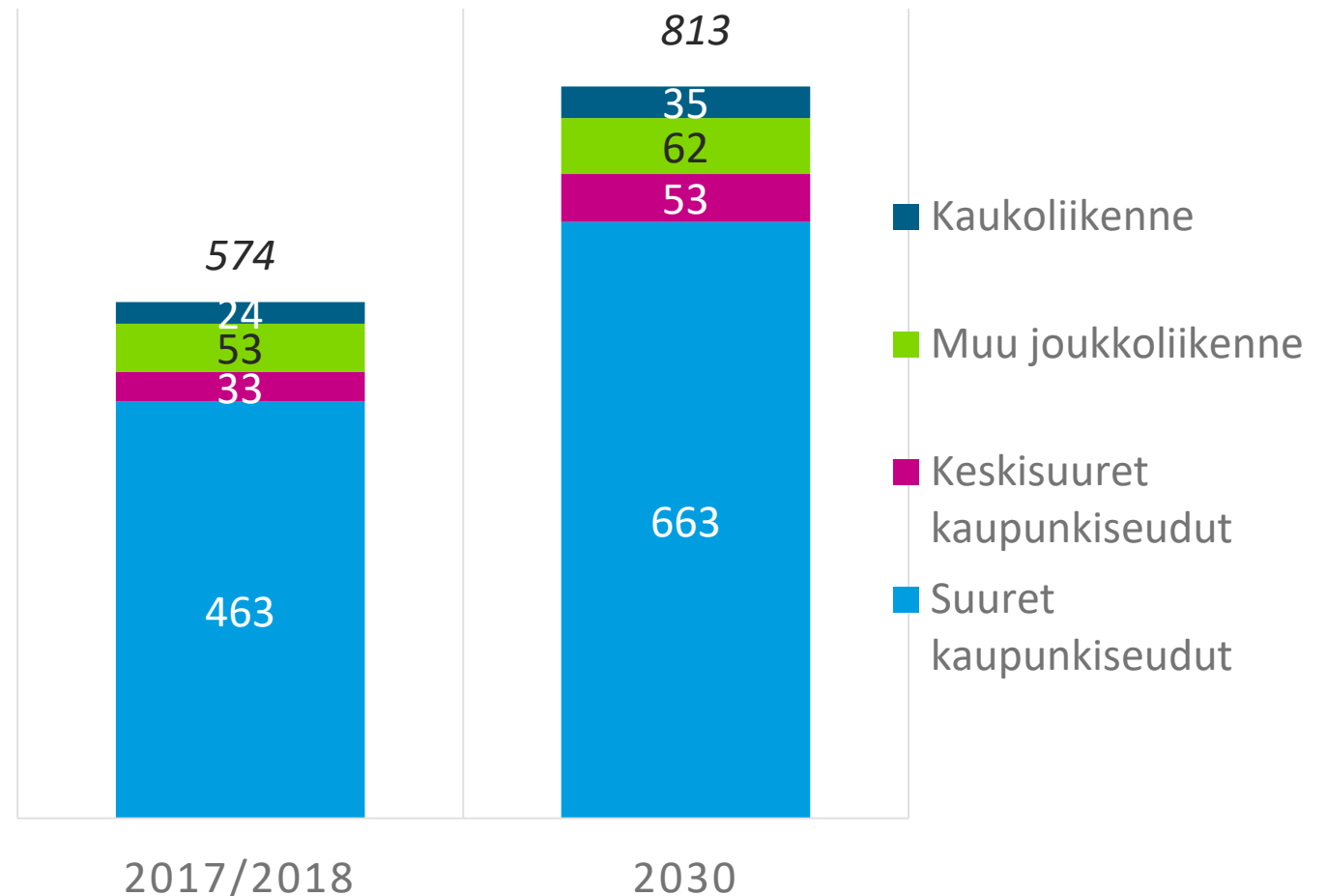
Jotta ILMO-tavoite siirtymästä kestäviin kulkumuotoihin saavutettaisiin, raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkustussuoritteen tulisi **kaksinkertaistua** vuoden 2017 tasosta vuoteen **2050** mennessä.

Muutettuna vuodelle 2030 ja matkustajamääräksi, kasvutavoite + 240 milj. matkaa

Suuret kaupunkiseudut + 200 milj.
Keskisuuret kaupunkiseudut + 20 milj.
Muu joukkoliikenne + 9milj.
Kaukoliikenne + 11 milj.

Ehdotus tavoiteltavasta matkojen lisäyksestä +42 %

Alueiden/operaattoreiden omat tavoitteet +23 %



Käytetty tuoreinta saatavilla olevaa tietoa:
Suuret ja keskisuuret vuodelta 2018, lähde: JUKU ja kaupungit
kaukoliikenne – ja muu joukkoliikenne 2017, Lähde: JLST2017

Puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi: Linja-autoille asetetut vaatimukset

2021-2025



2026-2030

41%

ajoneuvoista
tulee olla
puhtaita

Täyssähköbussseja
20,5%

M3

Puhtaaksi ajoneuvoksi luokitellaan ajoneuvo, joka kulkee **100%** jakeluinfradirektiivin 2014/94/EU määritelmän mukaisella **vaihtoehtoisella polttoaineella** (biopolttoaine, sähkö, kaasu tai vety)

Biopolttoaineiden osalta vaatimuksena on, että tuotannossa ei ole käytetty ns. high-ILUC raaka-aineita

Soveltamisala **ei koske** kaukoliikenteen linja-autoja

59%

ajoneuvoista
tulee olla
puhtaita

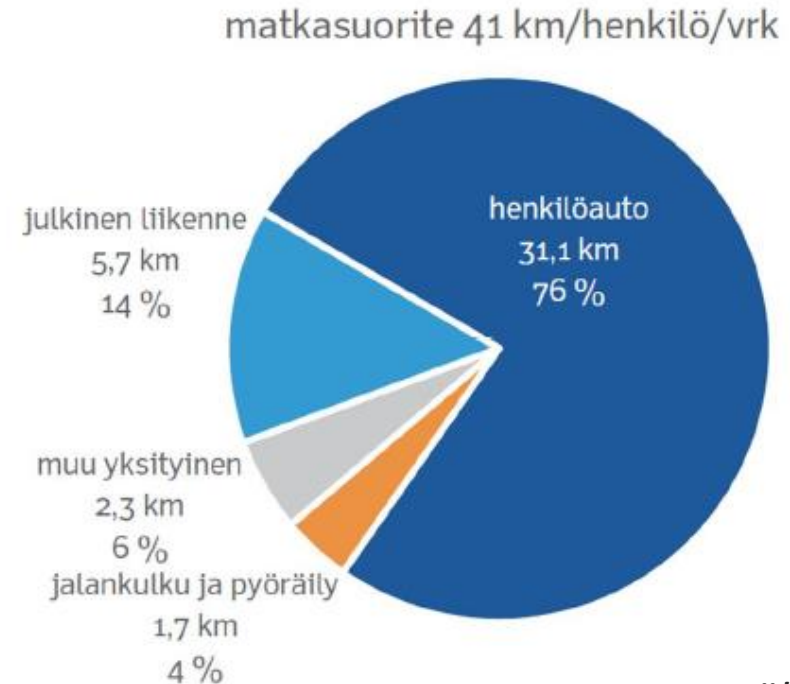
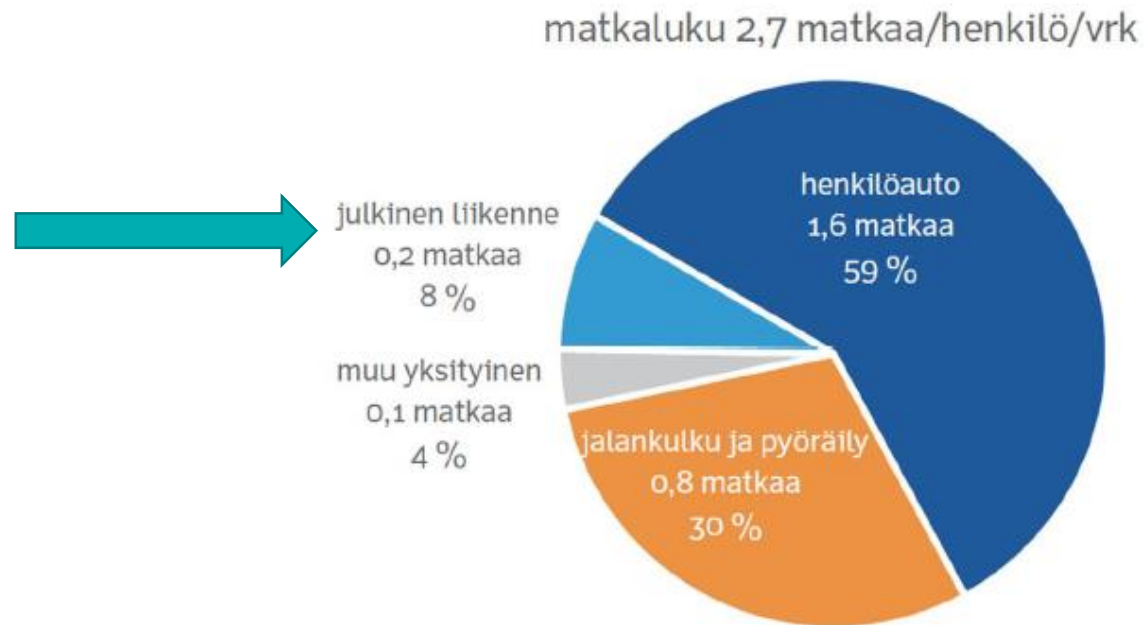
Täyssähköbussseja
29,5%



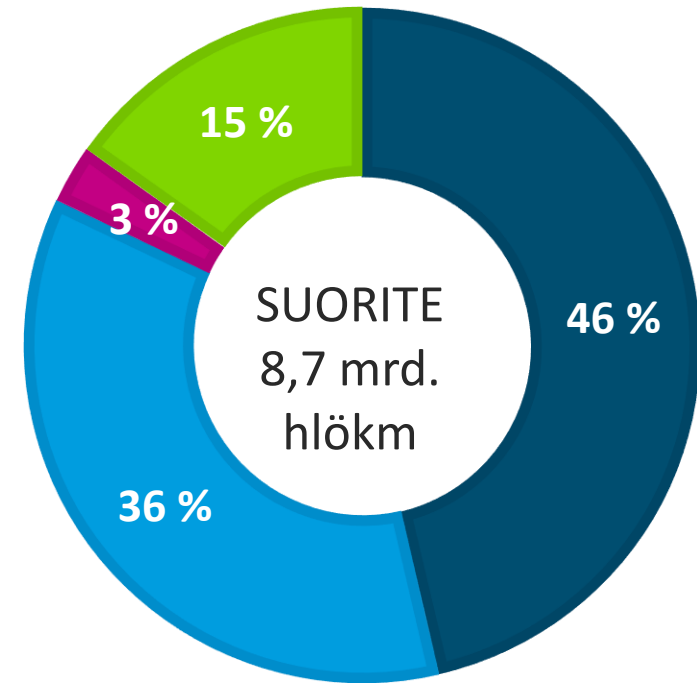
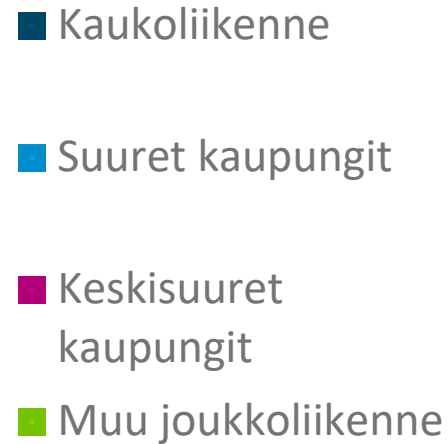
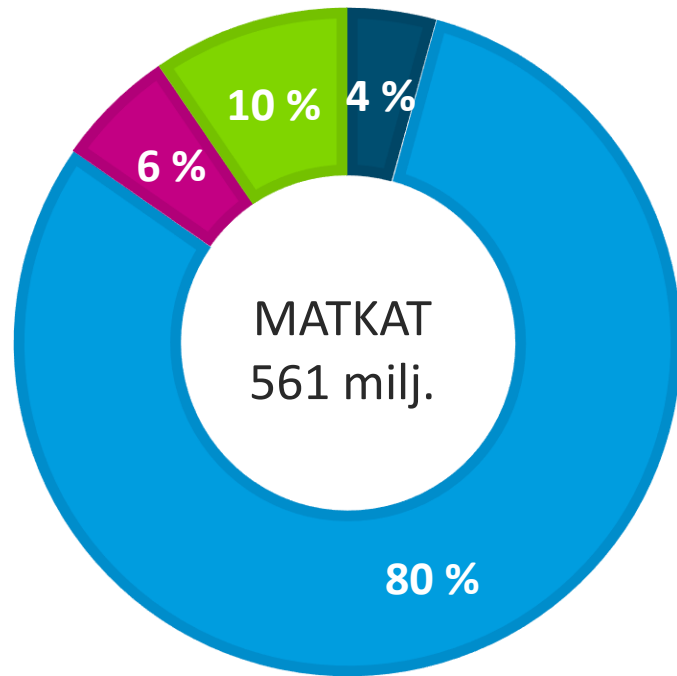
Joukkoliikenteen tilanne Suomessa

Joukkoliikenne henkilöliikenteen kokonaisuudessa

- ▶ Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus:
 - ▶ Koko maan matkoista 7 %
 - ▶ Suoritteesta 11 %
- ▶ 2/3 joukkoliikennematkoista linja-autolla



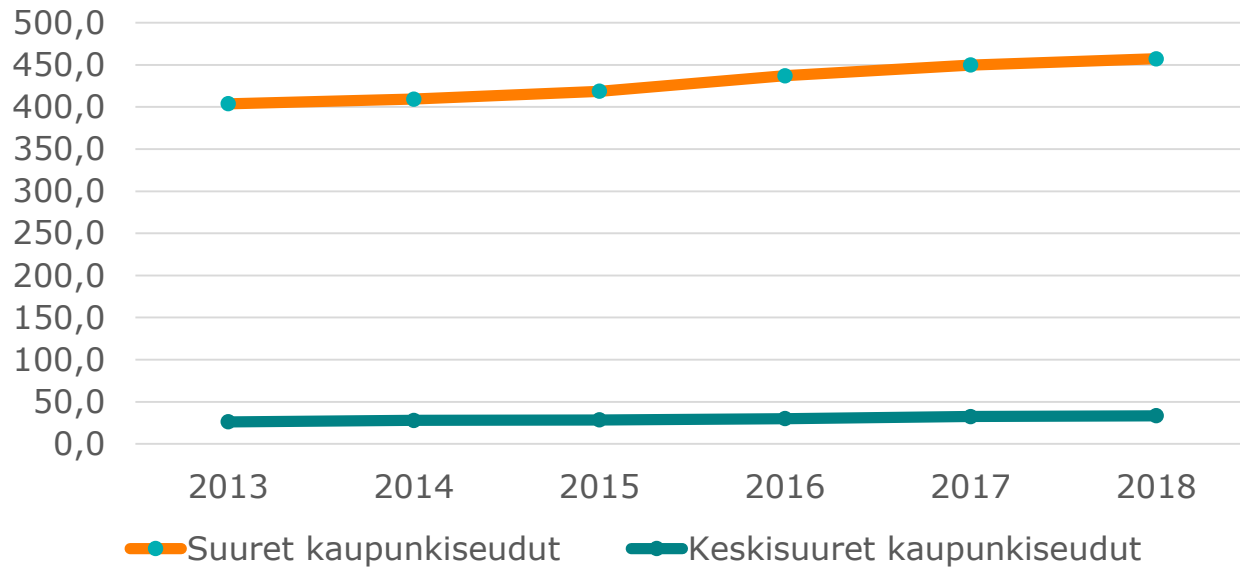
Joukkoliikenteen matkat ja suorite 2017



- > Joukkoliikenteen matkoista ja suoritteesta yli 80 % tehdään suurilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä
- > Suurten ja keskisuurten kaupunkien vuoden 2018 tietoja hyödyntäen on matkamäärä 574 milj. matkaa ja suorite 8,8 mrd. hlökilometriä.

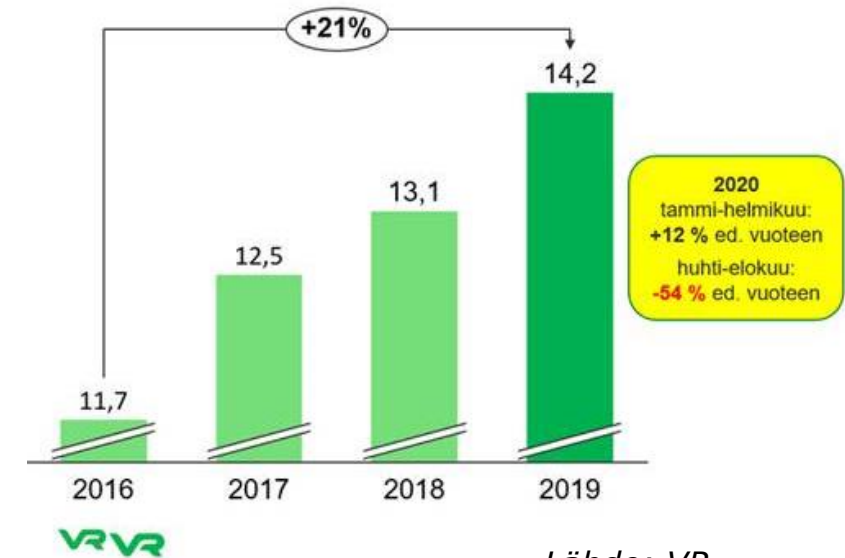
Lähde: JLST2017, ei sisällä lentoliikennettä eikä taksiliikennettä

Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys (milj. matkaa)



Lähteet: JUKU, PLL ry ja kaupunkien suunnitelmat ja vuosikertomukset

Kotimaan kaukoliikenteen matkustajamäärät (milj. matkaa)



Lähde: VR

- ▶ Joukkoliikenteen matkustajamäärät nousseet menneellä vuosikymmenellä merkittävästi
 - ▶ Suurissa kaupungeissa n. +13 % 2013-18
 - ▶ Keski-suurissa kaupungeissa n. +27 % 2013-18
 - ▶ Junien kaukoliikenteessä +21 % 2016-19
- ▶ Joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kehityksessä ei vastaavaa trendiä



Suuntaviivat eteenpäin

Mitä joukkoliikenteen uusi normaali voi olla? *

- ▶ **Megatrendeihin** ei suurta vaikutusta: ilmastonmuutos, kaupungistuminen, ikääntyminen, digitalisaatio ja globalisaatio etenevät
- ▶ **Etätyö, joustava työ ja etäopiskelu** vaikuttavat joukkoliikenteen kysyntään
 - ▶ Joukkoliikenteen selkäranka työmatka- ja opiskeluliikenne vähenee, mikä vaikuttaa suoraan joukkoliikenteen taloudelliseen kannattavuuteen
 - ▶ Haja-asutusalueilla tämä voi merkitä pakotettua siirtymää kutsuliikennepalveluihin
 - ▶ Ruuhkapiikkien tasaantuminen voi helpottaa palvelun järjestämistä

*Lähdeaineistoja:

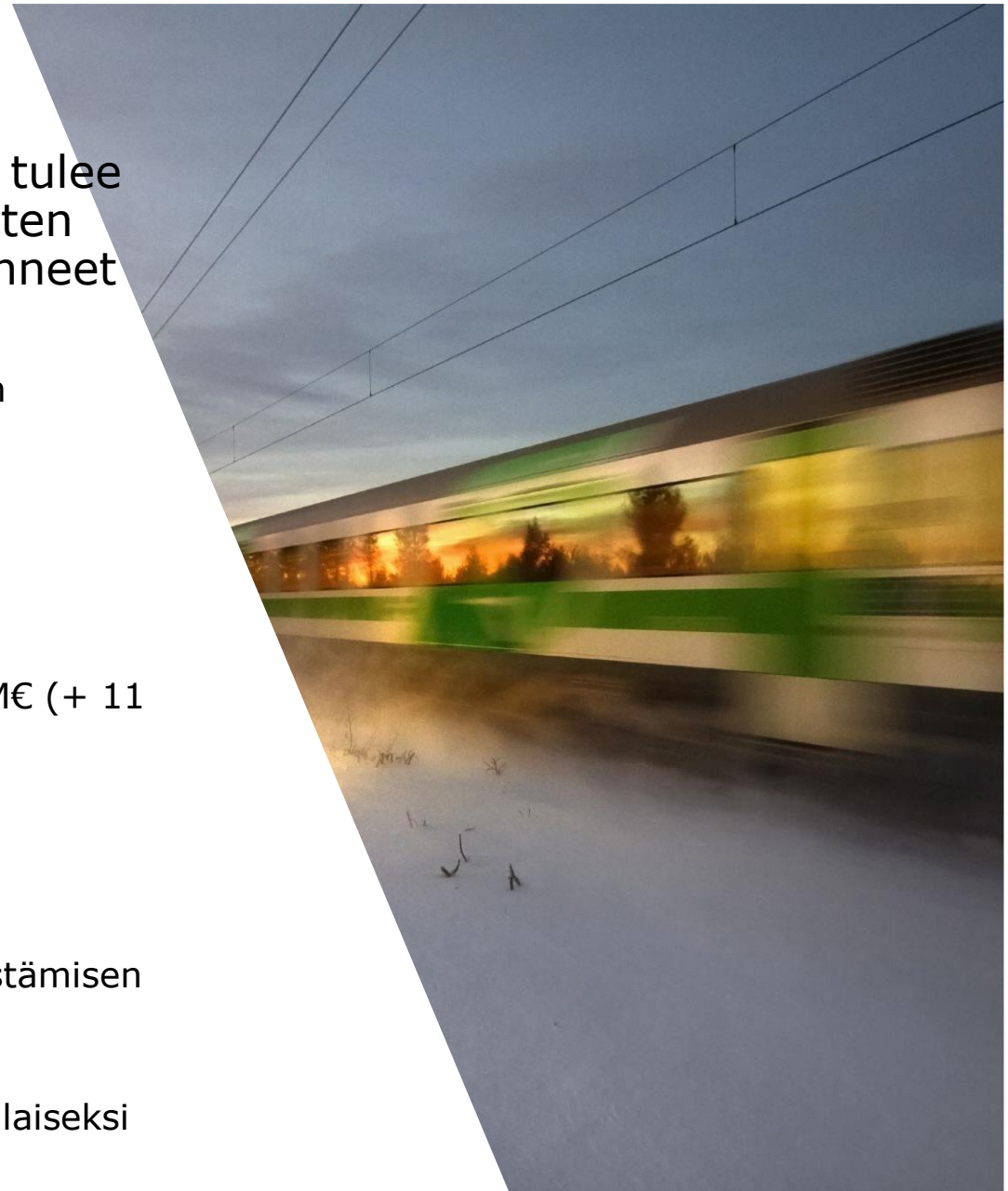
- ▶ [COVID-19 vaikutukset liikennejärjestelmään pitkällä aikavälillä - skenaariotarkastelut](#) (Traficom 2020)

...Mitä joukkoliikenteen uusi normaali voi olla?

- ▶ Merkkejä **vapaa-ajan liikkumisen lisääntymisestä** (mm. junaliikenne ja HSL asiakaskysely)
 - ▶ Hiljaisemman ajan kysyntä voi kasvaa, mutta vapaa-ajan liikkumista haasteellisempi hoitaa joukkoliikenteellä
 - ▶ tarvitaan syvällisempää tietoutta matkustajatarpeista
- ▶ **Monipaikkaisuus ja asuntomarkkinoiden muutos**
 - ▶ Kun työn tekemisen sijainnin merkitys vähenee, vähenee myös asumisen sijainnin merkitys
 - ▶ Vaikutus joukkoliikenteeseen epäselvä, mutta heikentänee suuria liikkumisvirtoja
- ▶ Joukkoliikenteen **yrityskentän tulevaisuus sumea**
 - ▶ Konkurssit, fuusiot ja markkinoiden uusjako mahdollisia
 - ▶ Markkinaehtoista liikennettä voi siirtyä pysyvästi viranomaisten järjestettäväksi
- ▶ **Pyöräilyn ja kävelyn suosion** kasvu
 - ▶ Multimodaalisuuden tarpeet kasvavat: kevyt liikenne kytkettävä paremmin joukkoliikenteeseen

Kohti tulevaa

- ▶ Jotta ala selviäisi mahdollisimman vähällä pandemiasta, tulee tehdä kaikki mahdollinen koronan negatiivisten vaikutusten lieventämiseksi. Kunnat ja valtio yhteistyössä ovat jo tehneet mittavia toimia, mm:
 - ▶ joukkoliikenteen palvelutaso pidetty korkealla, vaikka matkustaminen vähentynyt
 - ▶ Sopimusjoustoja liikenteenharjoittajien eduksi
 - ▶ Valtio myöntänyt alalle merkittäviä koronatukia kuluneena vuonna:
 - ▶ Yritystuet
 - ▶ Joukkoliikenteet tuet joukkoliikenneviranomaisille 100 M€ + 100 M€ (+ 11 M€ junaliikenne)
- ▶ Vaikka koronan pahimmat negatiiviset vaikutukset eivät toteutuisi, on varauduttava pysyviin muutoksiin niin joukkoliikenteen kysynnässä kuin tarjonnassa:
 - ▶ Kysynnän pysyvä vähentyminen voi heikentää joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä
 - ▶ Etenkin alueilla, joilla matkustajavirrat olleet muutenkin ohuita, voi joukkoliikenne järjestäminen kulkumuotona muodostua jopa kyseenalaiseksi
 - ▶ Yrityskentällä markkinamuutokset



...Kohti tulevaa

- ▶ Kriisin hellitettyä tulisi päästä ensin koronaa edeltävään tilanteeseen ja sitten kasvukäyrälle kohti kansallisia tavoitteita. Kaupunkien, seutujen ja muiden toimijoiden vahvat panokset ovatkin tässä suhteessa lupaavia:
 - ▶ Kaupunkiseuduilla panostetaan vahvasti raidejoukkoliikenteeseen (Raide-Jokeri, Tampereen raitiotie, Vantaan pikaraitiotie jne..)
 - ▶ Puhdas kalusto ja käyttövoimat käyttöön koko maassa
 - ▶ toimenpiteet joukkoliikenteen luottamuksen palauttamiseksi (terveysturvallisuustoimet, markkinointi ym)
- ▶ Joukkoliikenteen tulevaisuus riippuu vahvasti liikenteen ilmastopoliittisten toimenpiteiden kokonaisuudesta:
 - ▶ Fossiilittoman tiekartan toimenpiteet
 - ▶ Liikenne12-suunnitelman luonnosversio sisältää mittavan toimenpidepaketin joukkoliikenteen ja matkaketjujen edistämiseksi. Suunnitelmaversio 2 mukaan:
 - ▶ Matkaketjutoimenpiteet vuosina 2022-25 vuositasolla 5 miljoonaa euroa
 - ▶ joukkoliikennetoimenpiteet alkaen vuodesta 2025 vuositasolla 34-42 miljoonaa euroa



Kiitos!

laura.langer@traficom.fi

