Katsaus Liikenneviraston toimintaympäristöön

17.3.2015

Tulokset tiivistetysti

- Toimintaympäristön seuranta ja ennakointi ovat muuttuneet entistä haastavammaksi. Makrotason kehityksen lisäksi seurantaan tulee ottaa mukaan myös osittain hyvin rajattuihin yksityiskohtiin meneviä muutoksia, joilla saattaa olla merkittäviä vaikutuksia. Ennusteiden aikahorisontti on myös lyhentynyt ja muuttunut epävarmemmaksi.
- Suomen kansantalouden pitkään jatkunut taantuma on poikkeuksellinen. Teollisuustuotanto on vähentynyt jo neljättä vuotta peräkkäin ja sen rakennemuutos jatkuu edelleen. Muihin EU-maihin verrattuna Suomen tilanne on heikentynyt merkittävästi.
- Julkinen talous ollut alijäämäinen vuodesta 2009, jonka lisäksi rakenteelliset ongelmat pahentavat tilannetta. Kokonaisuudessaan arvioiden Suomen julkinen talous ei ole kestävällä pohjalla eikä talouskasvu riitä korjaamaan julkisen talouden epätasapainoa.
- Markkinoilla tapahtuu merkittäviä lainsäädännöllisiä muutoksia, joiden tavoitteena on markkinoiden toimintaedellytysten parantaminen ja läpinäkyvyyden lisääminen. Niiden taustalla on kansainvälisen sääntelyn huomattava lisääntyminen.
- Liikenteen kysynnän rakenne on muutoksessa. Tavaraliikenteen ja bkt:n kasvun erkaneminen tarkoittaa tulevaisuuden talouskasvun syntyvän vähemmän kuljetusintensiivisillä toimialoilla teollisuuden rakennemuutoksen seurauksena. Henkilöliikenteen kehitykseen vaikuttavat väestömäärän ja ikärakenteen sekä liikkumistottumusten muutokset.
- Liikenteen tarjontaan Liikennevirasto pystyy merkittävästi vaikuttamaan. Infrastruktuurin kehittämiselle luovat lisäksi uudenlaisia tarpeita mm. teknologinen kehitys ja palvelutarjonnan kehittyminen sekä kalustoa koskevat muutokset.
- Liikenne ja siihen kytkeytyvät markkinat vaikuttavat laajasti yhteiskuntaan, talouteen sekä ihmisten hyvinvointiin ja ympäristöön. Ulkomaankaupan kilpailukyvylle kuljetusten sujuvuudella ja kustannuksilla on erityisen suuri merkitys, sillä Suomi on EU:n kuljetusintensiivisin maa.

Katsauksen sisältö

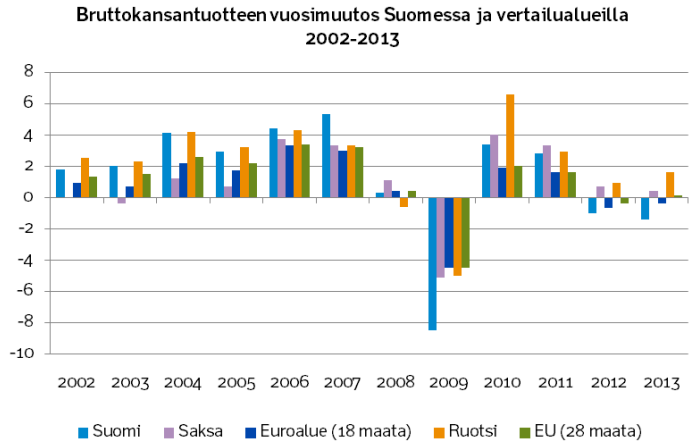
1. Kansainvälinen ja kansallinen viitekehys
2. Markkinat ja resurssit
3. Liikenteen kysyntä
4. Liikenteen tarjonta
5. Liikenteen ja markkinoiden vaikutukset

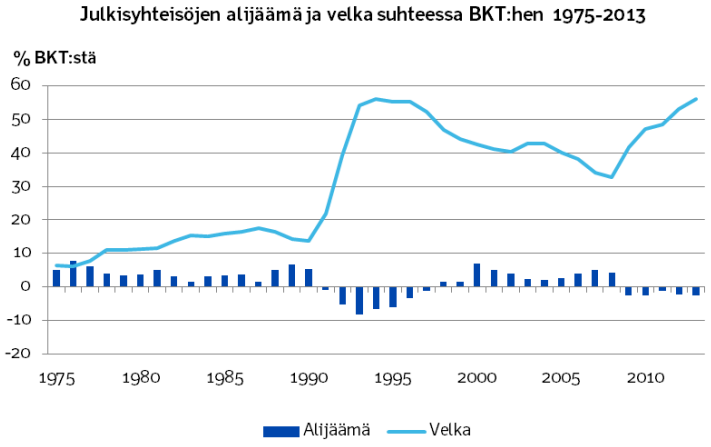
1. Kansainvälinen ja kansallinen viitekehys

- Makrotason isot ja merkittävät kehityskulut on tärkeä huomioida Liikenneviraston näkökulmasta tarkasteltuna.
- Taloudellinen, poliittinen ja lainsäädännöllinen kehitys vaikuttavat markkinoihin, käytettävissä oleviin resursseihin sekä liikenteen kysyntään ja tarjontaan.
- Tarkemmin käsitellyt osa-alueet:
  - Talous- ja tuotantokehitys
  - Kansainväliset kuljetukset
  - Poliittinen kehitys
  - Lainsäädännöllinen kehitys
  - Alue- ja yhdyskuntarakenne

Talous- ja tuotantokehitys

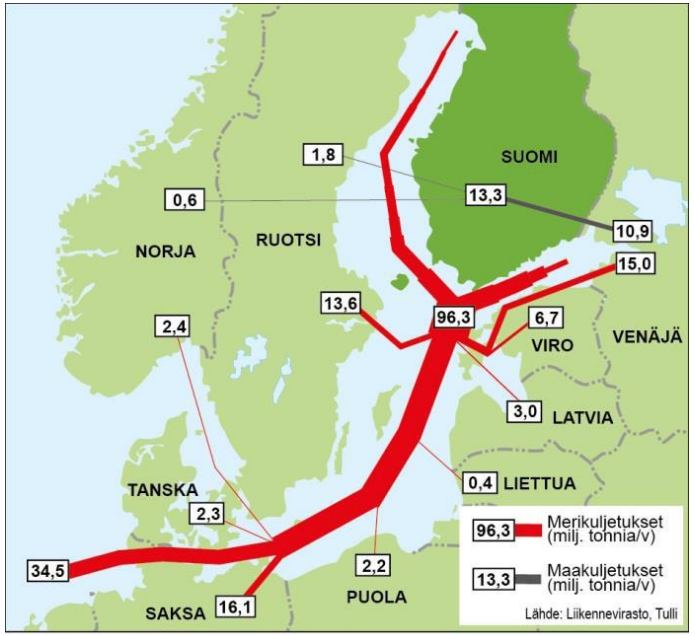
- Valtiovarainministeriön tuorein ennuste pitää sisällään hyvin maltillisen suhdannekäänteen. Koko Euroalueen toipuminen on kuitenkin edelleen hidasta ja erot jäsenmaitten välillä ovat suuria.
- Viennin kasvun taustalla on Suomen tärkeimpien vientimaiden talouskasvun vahvistuminen ja maailmankaupan vähittäinen vauhdittuminen.
- Kansainvälisen talouden elpyminen ei kuitenkaan enää tuo entisenlaista kysynnän lisäystä, sillä Suomi on menettänyt finanssikriisin jälkeen markkinaosuutta maailmankaupassa.
- Teollisuustuotanto on ollut lasku-uralla jo neljättä vuotta peräkkäin. Teollisuuden osuus kokonaistuotannosta on laskenut historiallisen alhaiseksi, noin 20 %:iin.
- Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn parantamisessa kuljetuksilla ja logistiikalla on omalta osaltaan merkittävä vaikutus.
- Julkinen talous on heikentynyt pitkään jatkuneen heikon suhdannetilanteen vuoksi, mutta sitä ovat alkaneet heikentää myös rakenteelliset tekijät.





Kansainväliset kuljetukset

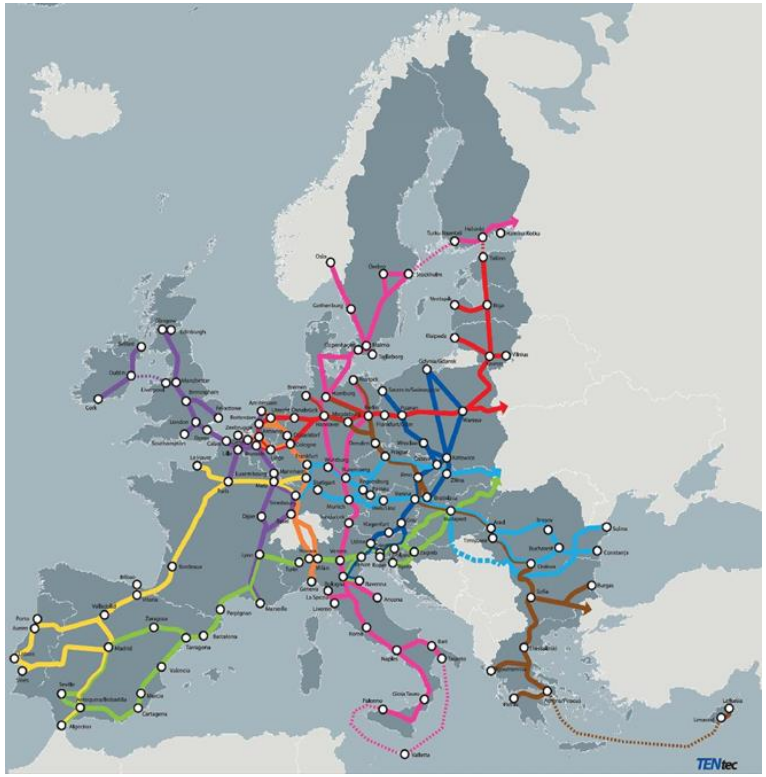
- Ulkomaankaupan viennistä lähes 90 % ja tuonnista 80 % kuljetetaan meritse. Rautatiekuljetuksilla on tuonnissa noin 10 % osuus ja vastaavasti maantiekuljetuksilla viennissä hieman alle 10 % osuus.
- Suuryksikkökuljetusten osuus meriliikenteessä on kasvanut ja on runsas neljännes kuljetusmääristä.
- Vientikuljetukset suuntautuvat pääosin Eurooppaan mutta myös Aasian osuus on myös merkittävä. Vuonna 2013 tärkeimmät vientimaat oli Ruotsi, Saksa ja Kiina. Tärkeistä kauppakumppaneista eniten vientikuljetukset laskivat Venäjälle.
- Tuontikuljetuksissa Venäjä oli energian tuonnin vuoksi ylivoimainen 47 % osuudella.
- Venäjän ulkomaankaupan volyymien arvioidaan kasvavan. Samalla kuitenkin maan satamainfrastruktuuri kehittyy ja tarve transitoreittien käytölle vähenee.
- Suomen transitoreittien vahvuutena ovat logistisen ketjun toimivuus sekä vientiteollisuuden kuljetuksista saatava synergia (suuryksiköiden paluukuljetukset).



Suomen tuonnin, viennin ja transiton määrä ja kohdemaat vuonna 2013 (milj. tonnia). Transitoa oli 7,5 milj. tonnia.

Poliittinen kehitys

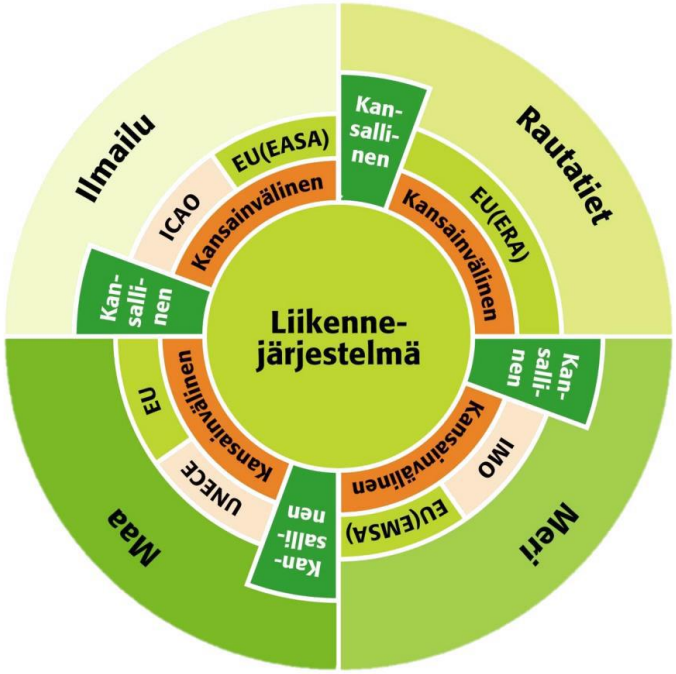
- Euroopan komissio on liikenteen Valkoisessa kirjassa asettanut tavoitteekseen luoda yhtenäinen eurooppalainen liikennealue, jossa yhdistyy tehokkaalla tavalla useita kulkutapoja ja joka on kaikilta osin kilpailtu.
- Valkoisen kirjan yksi tärkeimmistä tavoitteista on transeurooppalaisen liikenneverkoston, loppuunsaattaminen. TEN-T verkko kuuluu Verkkojen Eurooppa –kokonaisuuteen, jonka muita pääsektoreita ovat TEN-EN (energia) sekä TEN-TELE (tietoliikenne).
- Merten moottoritiet on eurooppalaisen liikenneverkoston kehittämisen painopistealue osana TEN-T verkkoa. Tavoitteena on myös kehittää eurooppalaista satamaverkostoa ja erityisesti sen takamaayhteyksiä.
- Rail Baltica –suunnitteluhankkeessa on tavoitteena rakentaa ratayhteys Baltian maiden kautta muualle Euroopan unioniin.



TEN-T ydinverkkokäytävät Euroopassa

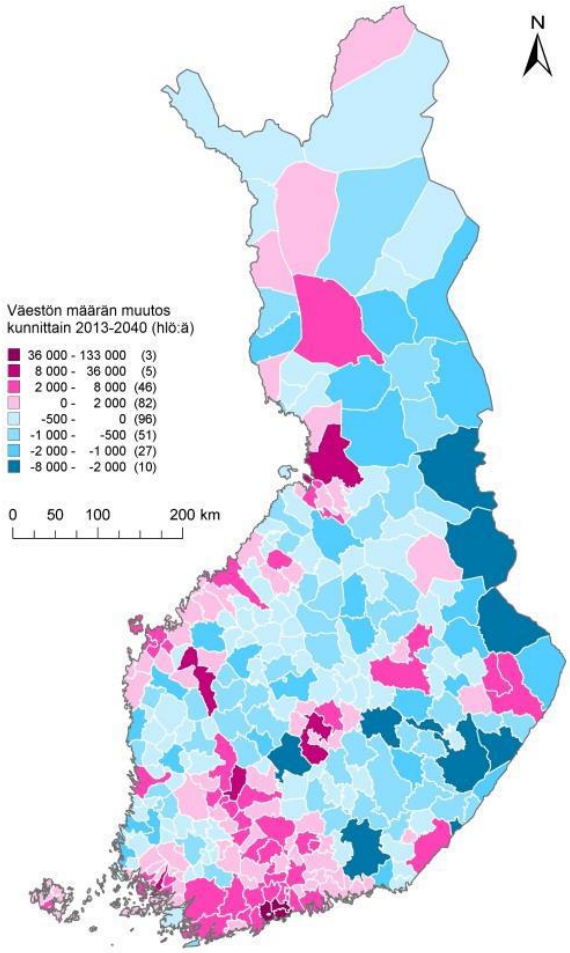
Lainsäädännöllinen kehitys

- Rautatieliikenteen sääntely on perinteisesti ollut luonteeltaan hyvin kansallista, mutta 2000-luvulla se on merkittävästi eurooppalaistunut. Muutoksen taustalla ovat erityisesti olleet EU:n säätämät ns. rautatiepaketit, joilla on pyritty parantamaan rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä.
- Merikulun kansainvälisen säätelyn taustalla on IMO:n yleissopimukset, joista keskeisimpiä ovat meriturvallisuutta sääntelevä SOLAS ja ympäristönsuojelua koskeva MARPOL. EU-tasolla EMSA toimii merenkulun turvallisuusvirastona. Sisämarkkinoiden meriliikenneyhteyksiä pyritään parantaman osana TEN-T verkkoa.
- Tieliikenteessä tärkeimmät kansainväliset sopimukset ovat rekisteröintiä koskevat Geneven ja Wienin tieliikennesopimukset. Lisäksi Euroopan unionin alueen vapaa sisäinen liikkuvuus koskee myös ajoneuvojen käyttöä. Kansallisen sääntely piirissä ovat mm. ajoneuvojen käyttö, rekisteröinti, katsastus ja verotus.
- Ilmailussa keskeisiä järjestöjä ovat mm. kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO, Euroopan siviili-ilmailukonferenssi ECAC sekä Euroopan lehtoturvallisuusvirasto EASA. Kansallisella tasolla ovat säilyneet mm. sotilas- ja valtion ilmailu sekä osa harrasteilmailusta.



Alue- ja yhdyskuntarakenne

- Suomessa asui vuoden 2013 lopussa 5,5 miljoonaa asukasta. Tilastokeskuksen tuottaman ennusteen mukaan väestömäärän arvioidaan kasvavan 6,2 miljoonaa vuoteen 2060 mennessä. Väestönkasvun taustalla on erityisesti maahanmuutto, mutta myös kuolevuuden aleneminen.
- Väestönkasvu keskittyy erityisesti pääkaupunkiseudun ja Tampereen väliselle vyöhykkeelle sekä etelärannikolle. Lisäksi kasvavia alueita ovat Pohjanmaan rannikko Vaasasta Ouluun ulottuvalla vyöhykkeellä sekä Keski-Suomen suurimmille kaupunkiseuduille.
- Suurimmat aluerakenteelliset muutokset johtuvat maan sisäisestä muuttoliikkeestä ja väestön ikärakenteesta.
- Yli 65-vuotiaiden määrän ennustetaan kasvavan 48 %:lla vuoteen 2040 mennessä. Eläkeikäisten määrällinen ja suhteellinen kasvu heikentää huomattavasti huoltosuhdetta ja asettaa haasteita valtiontaloudelle.

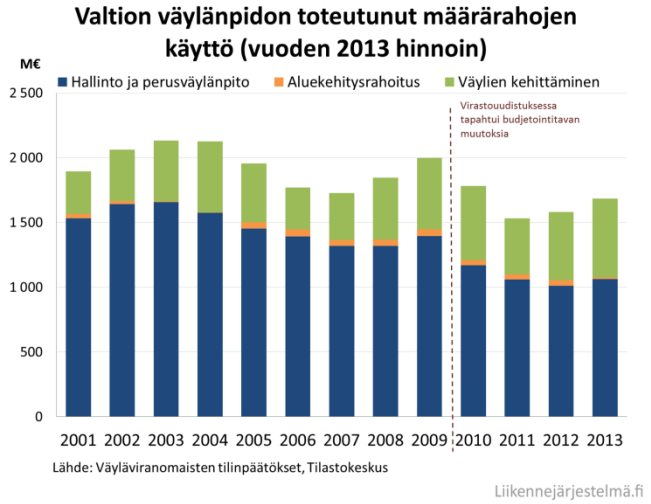


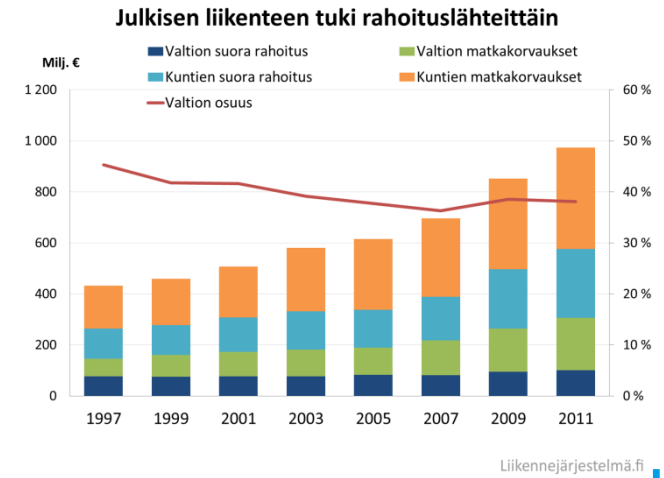
2. Markkinat ja resurssit

- Markkinat ja niiden toiminta määrittelevät reunaehdot liikenteen kysynnälle ja tarjonnalle. Teemassa seurataan tarkemmin kotimaisten markkinoiden toimintaolosuhteita ja niiden käytettävissä olevia resursseja.
- Kehitystä tarkastellaan lisäksi väylänpidon ja julkisen liikenteen rahoituksen, liikenteen maksujen sekä verojen näkökulmista.
- Julkisen liikenteen rahoitus ja muut liikenteen tuet sekä liikenteen hinnoittelu ovat osa liikennepolitiikan keinovalikoimaa.
- Tarkemmin käsitellyt osa-alueet:
  - Liikenteen rahoitus
  - Kustannusten kehitys
  - Markkinoiden kehitys

Liikenteen rahoitus

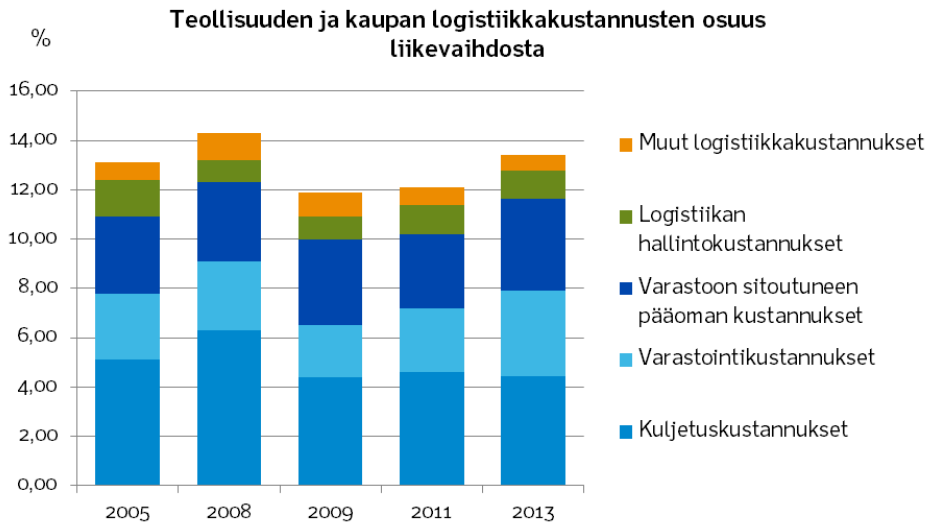
- Valtion väylänpidon rahoitus on vähentynyt vuodesta 2003. Väylien kehittämisen rahoitus on kaksinkertaistunut samassa ajassa. Määrärahojen ostovoima on pienentynyt noin 10 % vuoden 2010 virastouudistuksen jälkeen.
- Julkisen liikenteen rahoituksen määrä on kasvanut 2000-luvulla kaikilla liikennemuodoilla. Kuntien rahoitus on kasvanut valtion rahoitusta enemmän. Rahoitustarpeen kasvu on johtunut palvelujen tuottamisen kustannusten noususta sekä lakisääteisten kuljetusten tarpeen kasvusta.
- Tieliikenteessä perittyjen auto-, ajoneuvo- ja polttoaineverojen osuus oli lähes 13 % kaikista verotuloista vuonna 2013. Tieliikenteen verotuksella on siten huomattava julkistaloudellinen merkitys.
- Rautateiden tavaraliikenteeltä peritään vuotuista ratamaksua. Lisäksi rautatieliikenteeltä peritään rataveroa ja investointiveroa. Kauppamerenkululta perittävä väylämaksu on veronluonteinen maksu, jonka kantaa Tulli.
- Vuosina 2015–2017 osana EU:n rikkidirektiivin aiheuttamien lisäkustannusten kompensointia ratamaksu poistetaan ja väylämaksu puolitetaan.





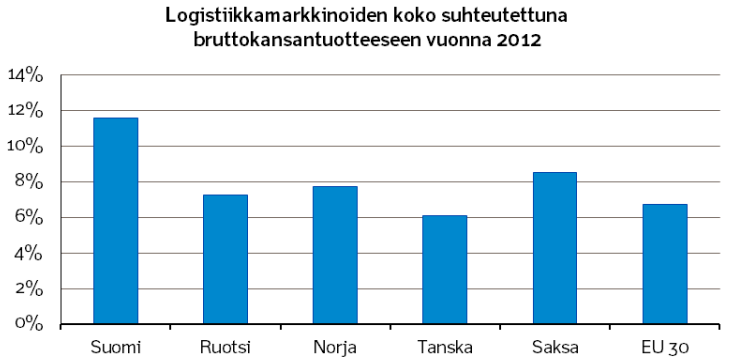
Kustannusten kehitys

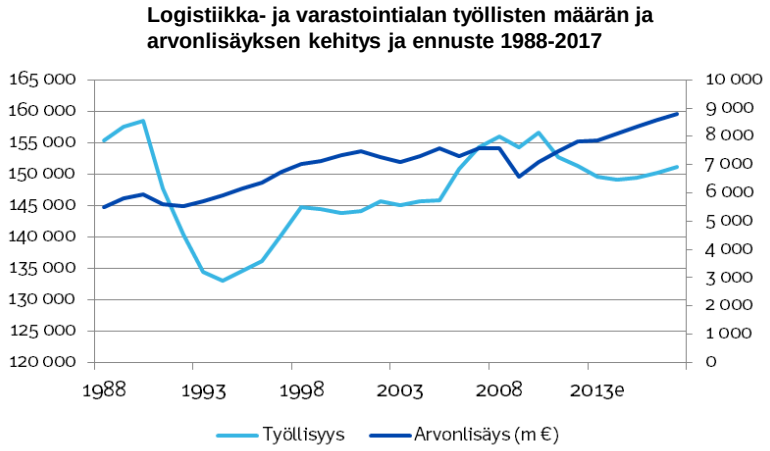
- Logistiikkaselvityksen mukaan teollisuuden ja kaupan yritysten liikevaihdoilla painotetut logistiikkakustannukset olivat 13,4 % liikevaihdosta vuonna 2013.
- Kuljetuskustannukset ovat suurin yksittäinen kustannuserä. Niiden osuus yritysten liikevaihdosta oli keskimäärin 4,4 %.
- Suomessa toimivan teollisuuden rakenteessa on tapahtunut lyhyessä ajassa merkittäviä muutoksia.
- Korkean jalostusarvon ja suhteellisesti alhaisten logistiikkakustannusten teollisuuden osuus on laskenut merkittävästi. Samalla matalamman jalostusarvon ja suhteellisesti korkeampien logistiikkakustannusten teollisuuden merkitys on korostunut.
- Muutosta selittää teollisuuden rakennemuutos, jossa korkean teknologian teollisuuden osuus on viime vuosina laskenut voimakkaasti, mikä on korostanut raskaamman teollisuuden osuutta tuotannon rakenteessa.



Markkinoiden kehitys

- Suomen logistiikkamarkkinoiden koko 11,6 % bkt:stä vuonna 2012. Logistiikka- ja varastointialan kehitysnäkymät ovat viime vuosina heikentyneet merkittävästi.
- Joukkoliikennepalveluja säätelevä lainsäädäntö on muuttunut joukkoliikennelain ja EU:n palvelusopimusasetuksen myötä. Muutosten myötä markkinaehtoisesti toimiva liikenne vaatii joukkoliikenne- tai reittiliikenneluvan, jonka toimivaltaiset viranomaiset myöntävät.
- Rautateiden tavaraliikenteen kilpailun lisäksi myös henkilöliikenteen osalta kilpailu on avautumassa.
- EU:n lainsäädännön muutokset liittyen liikelaitosten omistamiseen edellyttävät Suomen kunnallisten satamien yhtiöittämistä vuoden 2014 loppuun mennessä.
- Satamista kolmannes on jo valmiiksi osakeyhtiöitä. Suomessa on yhteensä yli 50 ulkomaankaupan satamaa, joista 23 on ympärivuotisesti auki.



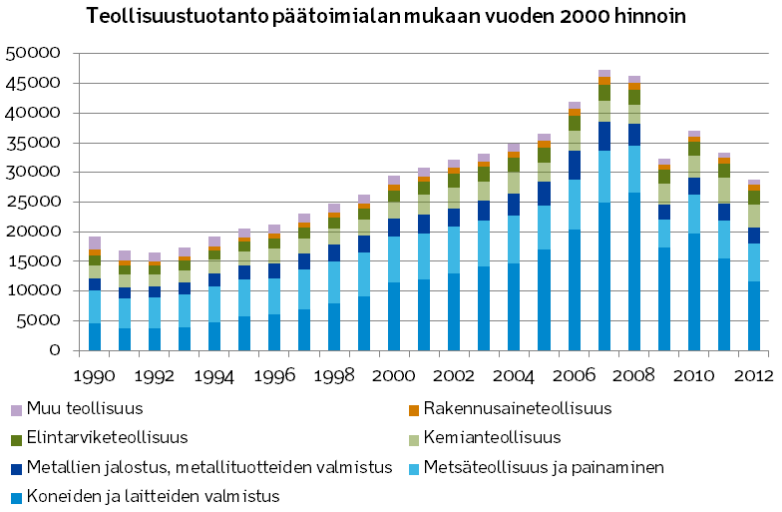


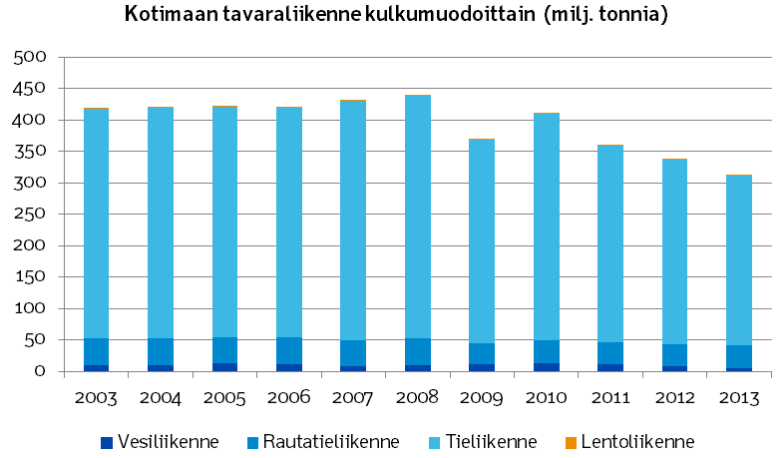
3. Liikenteen kysyntä

- Elinkeinoelämän eri toimialojen logistiikkatarpeet vaihtelevat suuresti. Yritysten tarpeiden kehitykseen vaikuttaa myös yritysten asiakkaiden käyttäytymisen muutokset.
- Kuljetusten kysynnällä on vahva linkki myös raaka-aineiden, teollisuuden ja terminaalien sijoittumiseen.
- Työ- ja asiointimatkojen muutokset vaikuttavat nopeasti liikkujien liikenteen kysyntään.
- Tarkemmin käsitellyt osa-alueet:
  - Yritykset ja logistiikka
  - Liikkujat ja matkat
  - Kysyntään vaikuttavat kehityssuuntaukset

Yritykset ja logistiikka

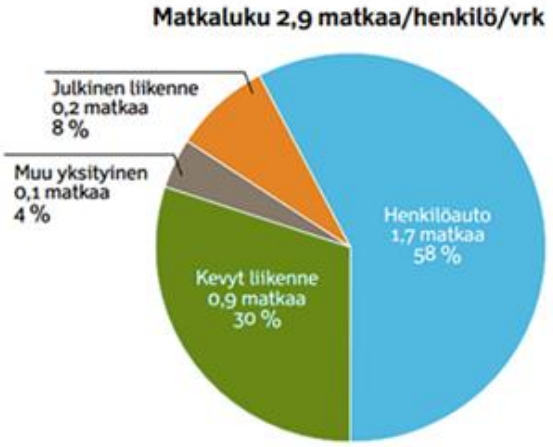
- Teollisuustuotannossa tapahtui merkittävä pudotus vuoden 2008 jälkeen. Tällöin tuotannossa palattiin 2000-luvun alkuvuosien tasolle. Pudotuksen jälkeen tuotanto ei ole kaikilta osin elpynyt entiselle tasolleen.
- Vuonna 2013 kotimaan tavaraliikenteen määrä oli noin 310 milj. tonnia, josta valtaosa eli 269 milj. tonnia kulki tieliikenteessä.
- Tavaraliikenne on vähentynyt lähes 30 % vuodesta 2008, jolloin se oli lähes 440 milj. tonnia. Pudotusta on ollut tasaisesti kaikissa kuljetusmuodoissa.
- Elinkeinoelämä tyytyväisiä kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen. Eri liikenneverkkojen palvelutasoissa nähtiin kuitenkin edelleen parantamisen varaa. Kokonaistyytyväisyys on laskenut hieman vuodesta 2011.
- Suomen tuotantorakenteen muutos on entisestään korostanut logistiikan ja logistiikkaan liittyvien ratkaisujen merkittävyyttä yritysten kilpailukykytekijänä.

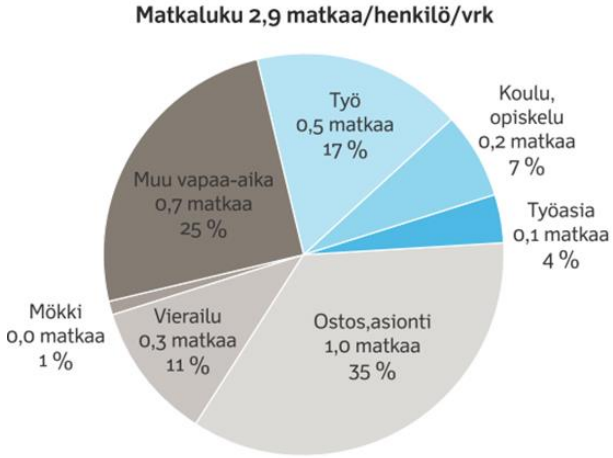




Liikkujat ja matkat

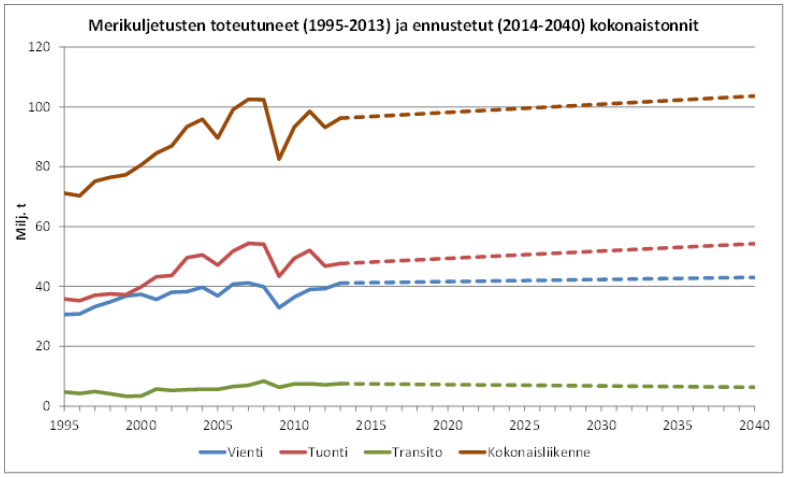
- Henkilöliikennetutkimuksen (2010-2011) mukaan suomalaisten ostos- ja asiointimatkat ovat lisääntyneet. Nämä matkat eivät ole aiempaa pidempiä, mutta niiden määrä on kasvanut.
- Suomalaisten pitkien matkojen määrä on kasvanut. Suomalaiset liikkuvat yhä kauemmas ja käyttävät aiempaa vähemmän aikaa liikkumiseen.
- Suomalaiset liikkuvat jalan ja pyörällä aiempaa vähemmän. Vähennystä on jonkin verran kaikissa ikäryhmissä, mutta merkittävintä se on nuorten ja ikääntyneiden kohdalla. Nuorten jalankulkua ja pyöräilyä ovat korvanneet ajo mopoilla ja mopo-autoilla. Ikäihmiset taas autoilevat enemmän kuin aiemmin.
- Vaikka henkilöautojen määrä on kasvanut, ei niitä käytetä matkoihin enempää kuin aiemmin. Yhtä autoa kohti ajetaan selvästi vähemmän kuin ennen. Kakkosautot ovat yleistyneet entisestään ja naisten autoilu on lisääntynyt. Henkilöauton käyttö lyhyillä matkoilla on lisääntynyt. Automatkoista kaikkein yleisimpiä ovat 1-3 kilometrin pituiset matkat.

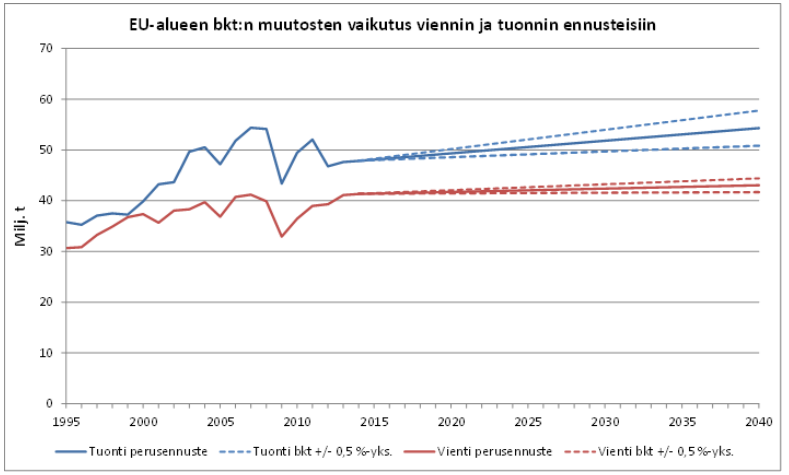




Kehityssuuntaukset

- Liikenteen kysyntä on muista tarpeista johdettua kysyntää ja sen kehitykseen ovat historiallisesti vaikuttaneet eniten talouden kehittyminen sekä väestönkasvu.
- Tieliikenteen ennuste arvioi henkilö- ja pakettiautojen liikennesuoritteen kasvavan yli 25 % ja raskaiden ajoneuvojen lähes 6 % vuoteen 2030 mennessä.
- Rataliikenteen tavaraliikenne-ennusteen mukaan rautateillä kuljetetut tavaratonnit lisääntyvät noin 6 % vuoteen 2035 mennessä.
- Ulkomaan merikuljetusten ennustetaan kasvavat 8 % vuoteen 2040 mennessä. Transitoliikenteen kokonaismäärän ennustetaan puolestaan vähenevän 16 % johtuen Venäjän tavoitteesta keskittää sen oman ulkomaankaupan kuljetuksia omiin satamiinsa.
- Tuoreimmat liikenne-ennusteet poikkeavat aiemmista erityisesti siinä, että tavaraliikenteen suhteellisen kasvun odotetaan nyt pysyvän maltillisena kaikilla liikennemuodoilla ja kasvu ei seuraa enää yhtä suoraviivaisesti talouden kasvua.



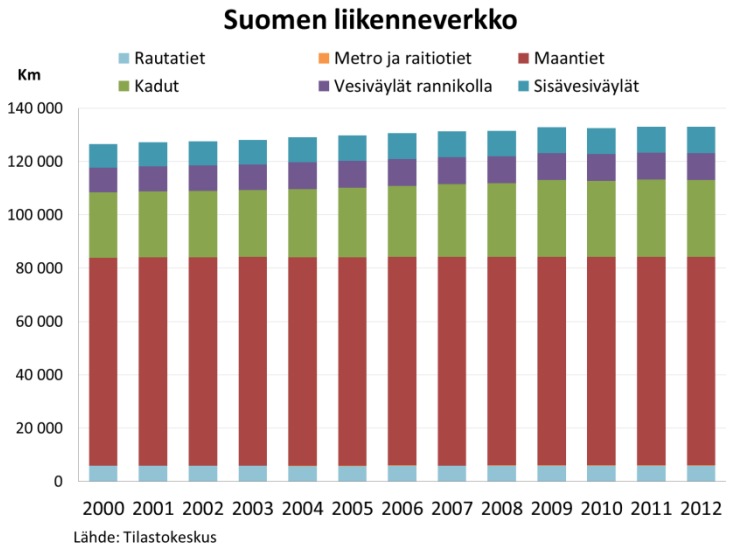


4. Liikenteen tarjonta

- Liikenteen tarjonta käsittelee liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden tuottamista ja tarjontaa. Liikenteen palvelutarjonnan kehitys luo uudenlaisia tarpeita myös liikenteen infrastruktuurin kehittämiselle.
- Julkisen talouden tila, makrotaloudelliset ratkaisut sekä poliittiset prioriteetit liikenteen rahoituksessa vaikuttavat merkittävästi liikenneverkkojen tilaan ja kehittämiseen.
- Väylänpidon ja liikennepalveluiden tuottamisen jakautuminen eri tahoille (valtio, kunnat ja yksityiset toimijat) vaatii jatkuvaa yhteensovittamista.
- Tarkemmin käsitellyt osa-alueet:
  - Liikenneverkot
  - Kalusto
  - Tarjontaan vaikuttavat kehityssuuntaukset

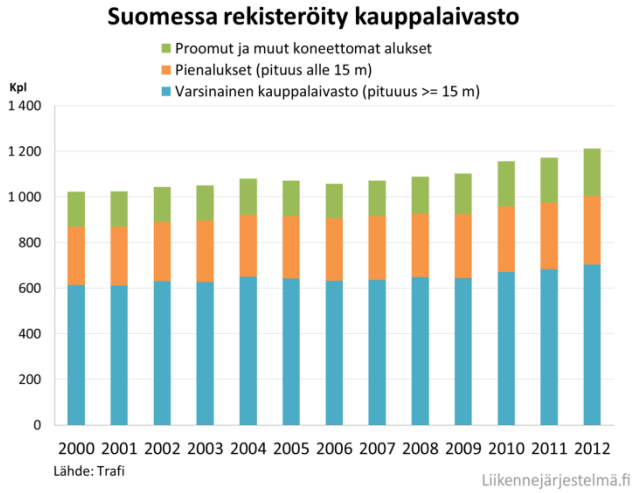
Liikenneverkot

- Maanteiden liikennesuoritteet ovat kasvaneet tasaisesti 2000-luvulla. Teollisuudelle ja erityisesti metsäteollisuudelle tieverkon kunto ”viimeistä kilometriä” myöten on tärkeää. Alemman tieverkon kunnon heikentyminen on tulevaisuudessa erityinen huolenaihe.
- Rataverkolla raakapuun uuden terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen etenee ja mahdollistaan tehokkaat kokojunakuljetukset. Ratapihojen toiminnallisuuden varmistaminen edellyttää myös toimenpiteitä.
- Rautatieliikenteen matkustajamäärät ovat kasvaneet 2000-luvulla, kun rataverkon matka-ajat ovat pienentyneet keskeisillä yhteysväleillä ja Helsingin seuduilla on otettu käyttöön kaupunkiratoja.
- Kauppamerenkulun ja vesiliikenteen kehittämisessä keskeistä on ollut väylien parantaminen sekä talvimerenkulun kehittäminen. Lisäksi satamien takamaiden liikenneyhteyksillä on tärkeä merkitys kuljetuksille.



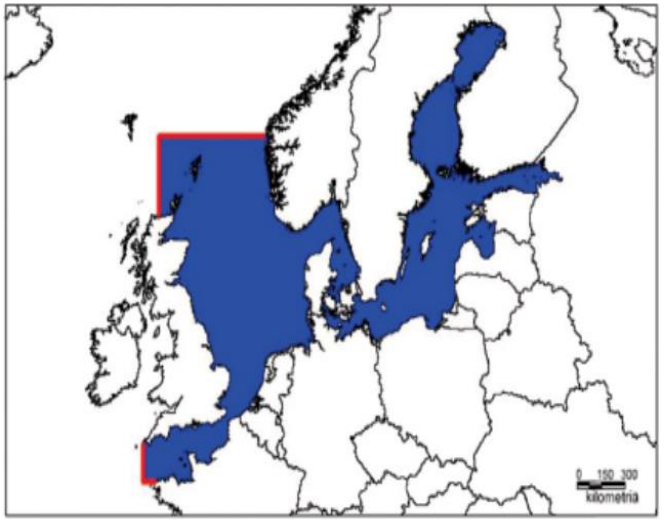
Kalusto

- Liikenteessä olevien ajoneuvojen lukumäärä on kasvanut melko tasaisesti taloudellisista suhdanteista huolimatta. Henkilöautojen keski-ikä on noussut tasaisesti ajoneuvojen lukumäärän kasvaessa.
- Vuonna 2013 noin 99,8 %:lla autokannasta käyttövoimana oli bensiini tai diesel ja esimerkiksi sähköautojen osuus on toistaiseksi hyvin vähäinen.
- Rautatieliikenteen energiatehokkuudelle tärkeä sähkövedon osuus on noussut rataverkon sähköistyksen ja kaluston uusiutumisen myötä, tavaraliikenteessä osuus on jo lähes 70 %.
- Merenkulussa varsinaisen kauppalaivaston alusten lukumäärä on kasvanut viime vuosina, joka on vahvistanut Suomen huoltovarmuutta.
- ETLA:n tekemän selvityksen mukaan suomalaisten rahtilaivojen kilpailukyky on merkittävästi parantunut, sen jälkeen kun lainsäädännössä sallittiin sekamiehitys ja varustamojen toimintaa tukeva tonnistoverolaki astui voimaan.



Kehityssuuntaukset

- Liikenteen kysynnän ohella muutokset regulaatiossa, uudet investointien rahoitusmallit sekä teknologian mahdollistamat liiketoimintamallit ja palvelut ovat markkinoita ja tarjontaa uudistavia tekijöitä.
- Meriliikenteen kansainväliset ympäristö-määräykset tiukentuvat edelleen ja niistä aiheutuvat lisäkustannukset siirtyvät viiveellä kokonaisuudessa ulkomaankaupan kustannuksiin.
- Ympäristömääräyksien tiukentuminen asettaa myös liikennejärjestelmälle haasteita mm. uusiutuvien polttoaineiden ja sähkön käytön mahdollistamiseksi eri liikennemuodoissa.
- Liikenteen palveluistuminen pyrkii kaluston ja infrastruktuurin sujuvampaa yhdistämiseen ja muodostamaan asiakasta paremmin palvelevia kokonaisuuksia.
- Älykkäät liikenteen keinolla voidaan tukea merkittävästi kuljetusratkaisuja mutta ne eivät vähennä kunnossapidon tärkeyttä ja edellyttävät toimivan infrastruktuurin.



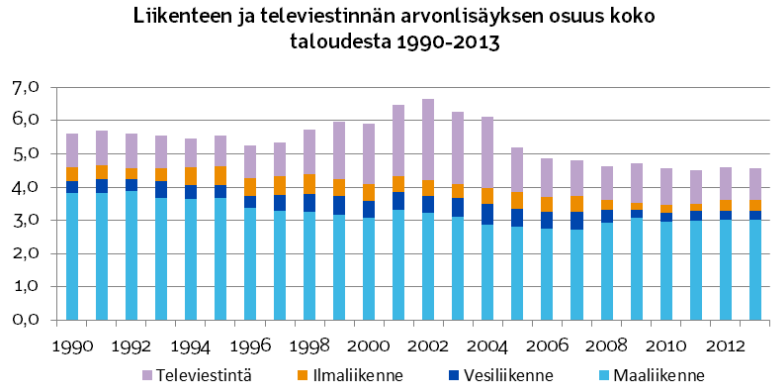
SECA-alue: Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali.

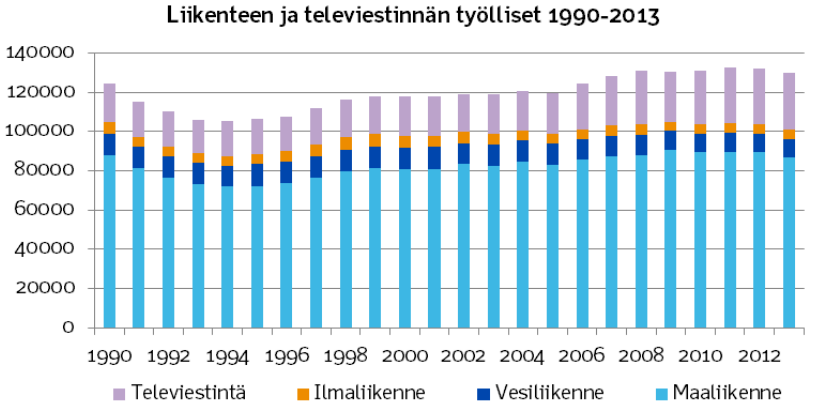
5. Liikenteen ja markkinoiden vaikutukset

- Liikenne ja siihen kytkeytyvät markkinat vaikuttavat laajasti yhteiskuntaan sekä kansantalouteen ja niillä on monenlaisia välittömiä sekä välillisiä vaikutuksia.
- Liikenteellä on lisäksi vaikutuksia ihmisten turvallisuuteen ja hyvinvointiin sekä ympäristöön.
- Tarkemmin käsitellyt osa-alueet:
  - Talous, työllisyys ja kilpailukyky
  - Turvallisuus
  - Ympäristö

Talous, työllisyys ja kilpailukyky

- Liikenteen osuus kansantalouden arvonlisäyksestä on laskenut ja oli enää 3,6 prosenttia vuonna 2013.
- Liikenne ja sitä tukevat toimialat (mm. autojen kauppa, kulkuneuvojen valmistus, maa- ja vesirakentaminen) työllistävät yli 100 000 henkilöä vuonna 2013.
- Liikenneinfrastruktuurilla on suorien vaikutusten lisäksi myös epäsuoria taloudellisia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia.
- Ensiksi, infrastruktuuri voi vaikuttaa eri alueiden saavutettavuuteen liittyviin kustannuksiin ja sitä kautta niiden kilpailukykyyn ja aluerakenteeseen.
- Toiseksi, infrastruktuuri voi vaikuttaa sen käyttäjien liikennetaloudelliseen käyttäytymiseen ja sitä kautta tavara- ja henkilöliikenteen kysyntään.
- Kolmanneksi, liikenneinfrastruktuurin vaikutukset voivat näkyä taloudellisina hyötyinä, esimerkiksi tuottavuuden tai tuotannon kasvuna.



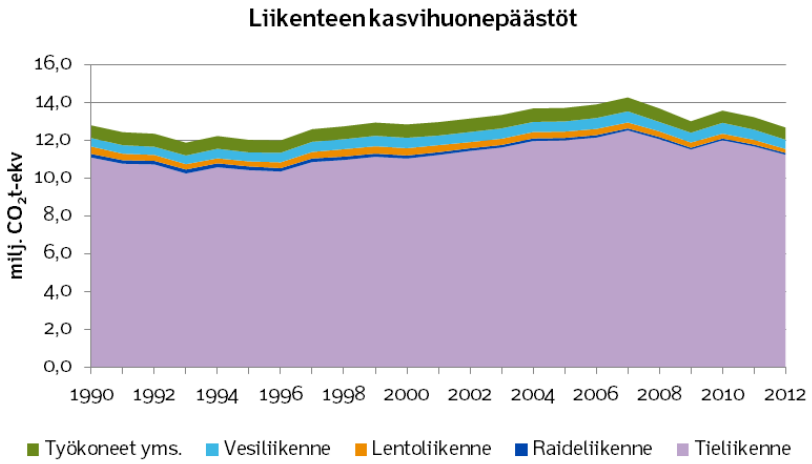


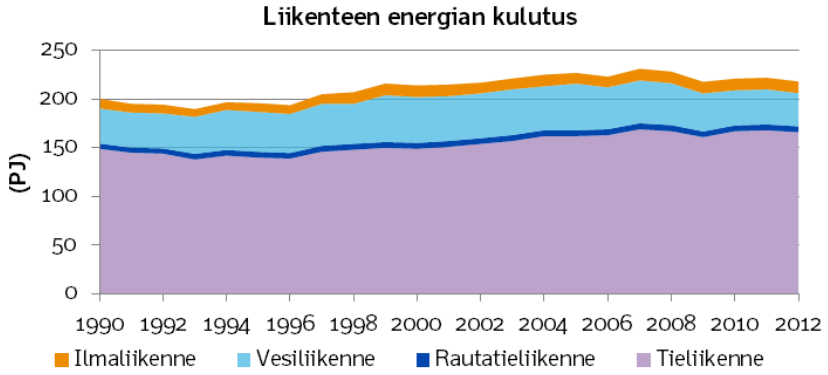
Turvallisuus

- Tieliikenteessä sekä onnettomuuksien että kuolemien määrä on viime vuosina vähentynyt merkittävästi. Vakavimmat onnettomuustyypit ovat kohtaamisonnettomuudet ja suistumisonnettomuudet.
- Rautatieliikenteen turvallisuustilanne on hyvä, mutta ongelmana ovat olleet tasoristeys-onnettomuudet ja alle jäännit. Rautateillä työskenteleviä on menehtynyt onnettomuuksissa satunnaisesti.
- Kaupallisessa vesiliikenteessä onnettomuuksia tapahtuu vähän. Sen sijaan selvästi eniten onnettomuuksia tapahtuu huviveneilyssä. Vakavaksi luokiteltujen merionnettomuuksien määrät ovat lisääntyneet Suomessa ja pohjoisella Itämerellä vuosina 2002–2012.
- Kaupallisen ilmailun turvallisuustilanne Suomessa on ollut viime vuosina hyvä niin kansallisesti kuin kansainvälisesti katsoen. Harrasteilmailussa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on sen sijaan lisääntynyt merkittävästi kahden viime vuoden aikana.

Ympäristö

- Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2012 noin 20 % eli 12,7 miljoonaa tonnia oli peräisin liikenteestä. Tieliikenteen osuus liikenteen kasvihuonepäästöistä on noin 90 %, josta suurin osa on peräisin henkilöliikenteestä.
- Liikenteen osuus Suomessa käytetystä energiasta on noin 20 %. Tästä tieliikenteen osuus on 76 %, vesiliikenteen 15,5 %, ilmaliikenteen 5,5 % ja raideliikenteen 3 %. Liikenteen energiankulutus on kasvanut tasaisesti viimeisen 20 vuoden aikana.
- Liikenneväylien rakentaminen ja kunnossapito kuluttavat vuosittain merkittäviä määriä luonnonvaroja. Arviolta noin 40 % Suomessa käytetyistä maa-aineksista kuluu teiden rakentamiseen.
- Ympäristömelusta lähes 99 % on peräisin liikenteestä. Melulle altistuu arvion mukaan noin 20 % väestöstä.





Lisätietoja

Toimintaympäristökatsaus

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2014