Liikenne kohti tulevaa

Liikenneolosuhteet nyt ja haasteet tulevina vuosina

9.1.2015

Käyttäjien näkökulma

Liikennevirasto

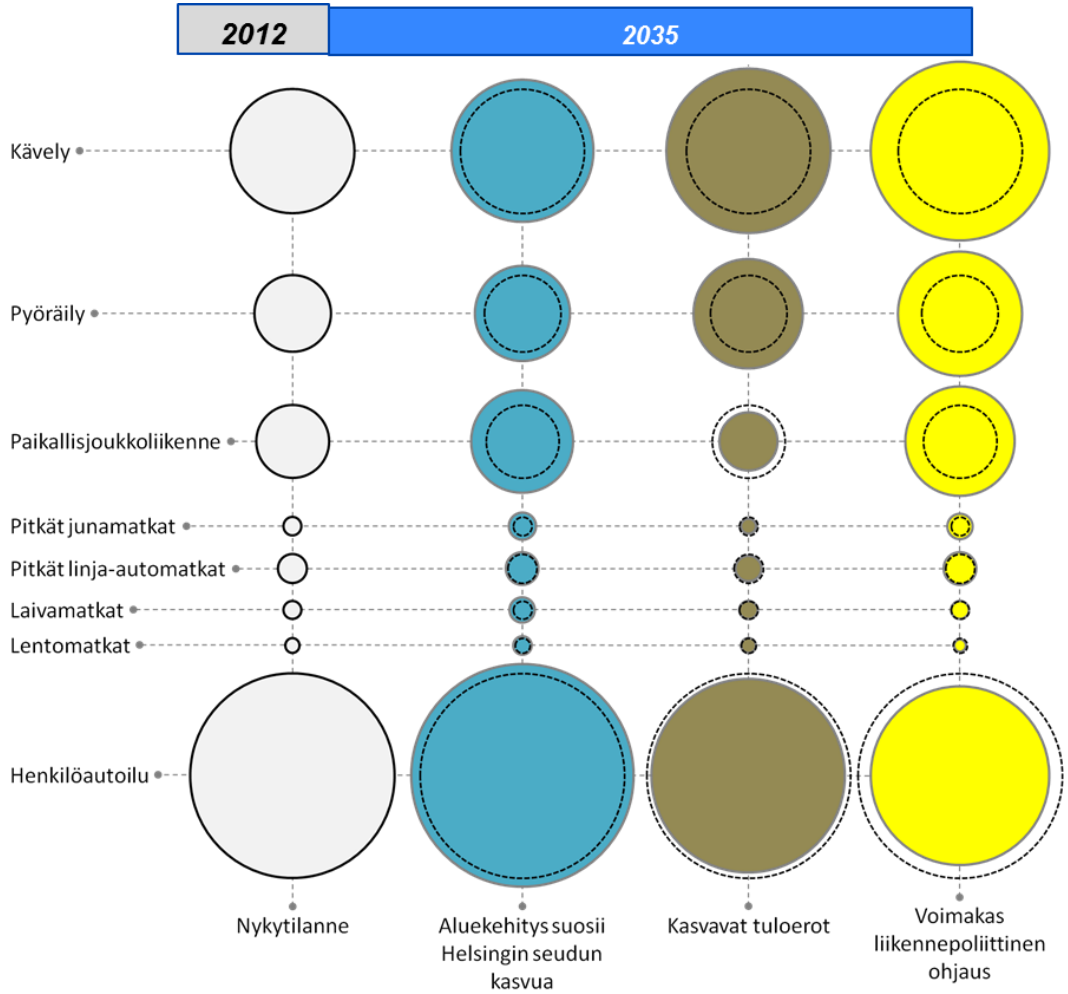
Miten matkat toimivat nyt?

- Päivittäinen kunnossapito on väylänpitäjän ykkösasia. Matkojen toimivuuteen ja turvallisuuteen ollaan tyytyväisiä sekä työ- että vapaa-ajan matkoilla. Henkilöautoiluun ollaan hieman tyytyväisempiä pitkillä matkoilla kuin omalla asuinalueella liikuttaessa.
- Katujen ja teiden kuntoon ja kunnossapitoon ollaan tyytymättömiä. Pääteiden talvihoitoon on tyytyväisiä 70 % yksityishenkilöistä ja muiden teiden talvihoitoon joka kolmas.
- Joukkoliikenteessä yhteydet suurimpiin kaupunkeihin, suurten kaupunkien paikallisliikenne sekä pitkänmatkainen liikenne tarjoavat hyvin palvelua. Maaseudulla on runsaasti alueita, joissa joukkoliikenteen peruspalvelutaso ei toteudu.
- Joukkoliikenteessä tyytymättömyyttä aiheuttavat häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen, matkaketjujen toimimattomuus ja pysäköintijärjestelyt asemilla.
- Kävely- ja pyöräilyreittien kunnossapito talvella aiheuttaa tyytymättömyyttä. Kevytliikenteen väylien määrään ja turvallisuuteen ollaan tyytyväisiä. Pyöräilyolosuhteisiin ollaan tyytymättömiä erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Miten kuljetukset toimivat nyt?

- Elinkeinoelämän kuljetukset ovat väylänpitäjän prioriteetti. Suomen elinkeinoelämä on tyytyväinen kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen. Tyytyväisimpiä ollaan päätieverkon tiekuljetuksiin ja ulkomaankaupan merikuljetuksiin.
- Tyytymättömyyttä aiheuttavat:
  - Huono talvikeli (esim. rankka lumisade), joka hidastaa tiekuljetuksia ja heikentää ennalta suunniteltujen aikataulujen pitävyyttä koko tieverkolla.
  - Kelirikko ja siltojen painorajoitukset vaikeuttavat alemman tieverkon kuljetuksia.
  - Kaupunkien keskustoissa katujen, liittymien ja lastauspaikkojen ahtaus vaikeuttaa jakelukuljetuksia.
  - Rautatiekuljetusten saapumisen heikko ennakoitavuus aiheuttaa lisäkustannuksia tuotantolaitosten ja satamien terminaalitoiminnossa.
  - Rautatiekuljetusten palveluja myydään vain vähintään kuuden vaunun suuruisille kuljetuserille, minkä vuoksi huomattava määrä kuljetuksia on siirretty maanteille.

Arvio henkilöliikenteen kulkutapojen matkamäärien muutossuunnista



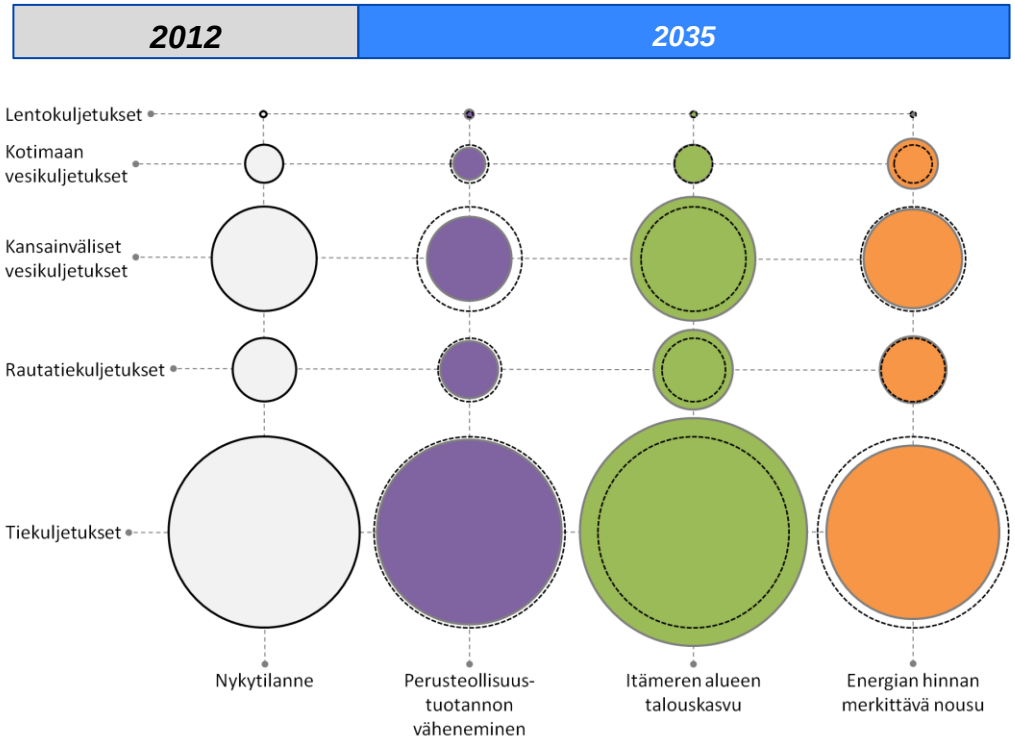
- Kokonaismatkamäärät kasvavat kaikissa vaihtoehdoissa
- Suurin kasvu aiheutuu kävelyn ja pyöräilyn määrien kasvusta etenkin *Kasvavat tuloerot* ja *Voimakas liikennepoliittinen ohjaus* -tarkasteluissa
- Henkilöautojen matkamäärät vähenivät muissa vaihtoehdoissa paitsi *Aluekehitys suosii Helsingin seudun kasvua*
- Pitkillä juna- ja linja-automatkoilla matkamäärien vähenemistä arvioitiin esiintyvän tuloerojen kasvaessa
- Laiva- ja lentomatkat kasvavat Helsingin seudun kasvaessa

Ympyrän pinta-ala kuvaa matkamäärää (matkaa/vuosi) ja sen muutosten suuruutta. Nykytilanne on merkitty eri vaihtoehtoihin vertailutasoksi katkoviivalla.

Lähde: Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva

Miten Suomessa kuljetetaan tulevaisuudessa?

- Talouden kehitys ja tuotanto-rakenteessa tapahtuvat muutokset tulevat lisäämään tiekuljetusten kysyntää. Kysyntä kasvaa päätieverkolla ja kasvu-keskusten ympäristössä. Metsäteollisuuden investoinnit ja metsähake lisäävät alemman tieverkon kuljetusmääriä.
- Rautatiekuljetusten kysynnässä ei ole näköpiirissä merkittävää muutosta. Kaivokset saattavat lisätä kuljetustarvetta.
- Ulkomaankaupassa merikuljetukset kasvavat bruttokansantuotteen tahdissa. Lentorahdin merkitys tulee kasvamaan tuotteiden jalostusasteen kasvun vuoksi.



Ympyrän pinta-ala kuvaa tavaramäärää (tonnia/vuosi) ja sen muutosten suuruutta. Nykytilanne on merkitty eri vaihtoehtoihin vertailutasoksi katkoviivalla.

Lähde: Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva

Väylänpitäjän näkökulma

Liikennevirasto

Tässä ollaan nyt - miten eteenpäin?

- Toistaiseksi **kansalaiset** ovat olleet enemmän tyytyväisiä kuin tyytymättömiä liikennejärjestelmän palvelutasoon. Tyytymättömyys kohdistuu lähiliikkumiseen ja matka-ketjujen toimimattomuuteen. Kaupungistumiskehitys jatkuu ja liikkuminen lisääntyy toisaalla ja toisaalla vähenee.

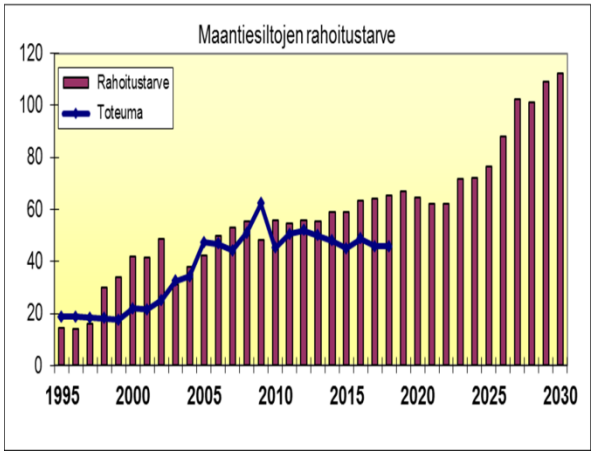
- **Elinkeinoelämä** on tyytyväinen kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen, etenkin päätieverkon tiekuljetuksiin ja ulkomaankaupan merikuljetuksiin. Tieverkolla kelirikko ja siltojen painorajoitukset vaikeuttavat kuljetuksia. Elinkeinoelämän kilpailukyvystä on pidettävä huolta.

- **Väylät väsyvät**. Tarvitaan lisääntyvässä määrin paino- ja nopeusrajoituksia, koska turvallisuudesta ei voida tinkiä. Liikenteenohjausjärjestelmät ja turvalaitteet ovat tärkeitä liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden kannalta. Teknologia vanhenee väylärakenteita nopeammin ja sitä on uusittava useammin.

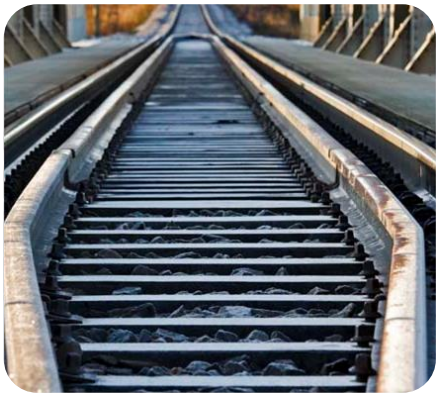
- Nykyisen tasoista matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ei voida ylläpitää kaikkialla. **Ostovoima vähenee** 3 % joka vuosi. Leikkausten tie on loppuun käyty.

Maanteiden kunto nyt ja tulevaisuudessa

- Matkat ja kuljetukset sujuvat jatkossakin pääväylillä, muualla tilanne heikkenee. Keskeisen päällystetyn maantieverkon (13 000 km) kunto on viime vuodet pysynyt ennallaan.
- Haasteita aiheuttavat vaikeat säät ja ohuet päällysteet - reikiä ja vaurioita on näkyvissä.
- Muun päällystetyn verkon kunto (42 000 km) on jatkuvasti huononemassa. Tienkäyttäjien tyytyväisyys on selvästi laskenut. (tyytymättömiä yli puolet vastaajista).
- Paino- ja nopeusrajoituksia on lisätty, hiljaisia päällystettyjä teitä muutetaan sorateiksi silloin, kun niiden peruskorjaus tulee liian kalliiksi.
- Sorateiden (27 000 km) kelirikko-ongelmat lisääntyvät hieman keväisin ja syksyisin. Samalla nopeus- ja painorajoitukset lisääntyvät.
- Maantiesiltojen korjaustarve lisääntyy, sillä peruskorjauksen piiriin on tulossa merkittävä määrä 1960–70 -luvuilla rakennettuja siltoja ja raskaan liikenteen uusien mittojen ja massojen takia korjattavia siltoja.

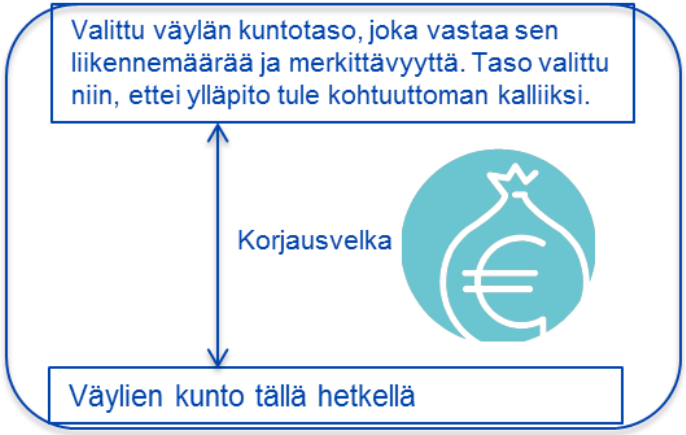


Rautateiden ja vesiväylien kunto nyt ja tulevaisuudessa



- Keskeisellä verkolla tilanne on hyvä, muualla liikennerajoituksia
- Keskeinen rataverkko pystytään pitämään liikennettä tyydyttävässä kunnossa, kun käynnissä olevat ratahankkeet (Seinäjoki-Oulu, Oulu-Kontiomäki ja Lielahti-Kokemäki) valmistuvat.
- Routavaurioita pystytään jonkin verran ehkäisemään, mutta liikennerajoituksia (nykyisin 300–400 km) joudutaan asettamaan ja liikenteen täsmällisyys heikkenee. Sähkö- ja turvalaitteiden uusimiseen ei ole kyetty investoimaan riittävästi, mikä tulee lähivuosina näkymään liikenteen täsmällisyyden heikkenemisenä.
- Ratapihojen kunto on heikkenemässä, mistä seuraa tehokkuutta alentavia liikennerajoituksia. Vähäliikenteisten ratojen korjaamiseen ei ole lähivuosina rahoitusta, joten niille tulee enemmän liikennerajoituksia ja on harkittava vakavasti joidenkin ratojen sulkemista. Jonkinlaisessa käytössä olevia vähäliikenteisiä ratoja on noin 500 km.
- Vesiväylien kunto pystytään pitämään nykyisellä riittävällä tasolla. Turvalaitteet ja kanavien tekniikka ovat vanhenemassa, mutta mitään suuria ongelmia ei ole.

Korjausvelka kasvaa



- Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. Hyvä kunto on sellainen teknis-taloudellinen taso, jolloin väylän palvelutaso on väylän liikennemäärään ja merkittävyyteen nähden riittävä eikä palvelutason ylläpitäminen tule kohtuuttoman kalliiksi.
- Korjausvelan määrä on tällä hetkellä noin 2,4 miljardia euroa ja kasvaa nykyisellä rahatasolla noin 100 milj. euroa vuodessa toimintojen merkittävästä tehostamisesta huolimatta. Jos 2,4 mrd. euron korjausvelka poistettaisiin kokonaisuudessaan koko liikenneverkolta, tarkoittaisi se 300 milj. euron vuosittaista tasokorotusta. Merkittävimmät korjausvelan kohteet ovat väylät (tiet, radat), taitorakenteet (sillat), ratapihat ja ratojen sähkö- ja turvalaitteet.
- Korjausvelka kasvaa erityisesti vähäliikenteisellä verkolla. Päivittäisen kunnossapidon kustannukset nousevat. Tarpeelliset ylläpitotyöt siirtyvät, mistä seuraa, että tarvittavat toimenpiteet ovat jatkossa kalliimpia.

Yhteiskunnan näkökulma

Liikennevirasto

Yhteiskunta muuttuu – vaikuttavuus avainasemassa

Entinen	Uusi
Tuotelähtöinen	Asiakaslähtöinen infrastruktuuri on palvelujen, liiketoiminnan ja kasvun alusta
Erilliset liikenne- ja väylämuodot	Asiakkaiden matka- ja kuljetusketjut
"Siilokohtainen" osaoptimointi	Eri toimijat yhdessä kokonaisuuden hyväksi
Henkilöautoilun määräävä asema	Kaikki liikenne- ja kulkumuodot tasapuolisesti
Väyläpainotus, investointivetoisuus	Monipuoliset keinot, lopputuotteena palvelu
Liikenteen jatkuva kasvu	Liikenteen kysynnän ohjaus
Tuotteiden ja palvelujen hankinta	Palvelutason hankinta
"Virkamies tietää parhaiten"	Markkinoiden osaamisen ja innovaatioiden tehokas hyödyntäminen, hallinto mahdollistajana
Top-down –suunnittelu	Loppukäyttäjä mukaan suunnitteluun, toteutukseen ja kehittämiseen
Omistaminen	Vuokraus, lainaus, leasing
Staattinen	Dynaaminen, ketteryys, kokeilut

Tavoitteena 200 miljoonaa uutta joukkoliikennematkaa vuoteen 2022 mennessä

Liikennevirasto

Valtakunnallisen joukkoliikenteen yhteistoimintaryhmän (JOUSI) viestit

- Nykyiset resurssit voidaan käyttää tehokkaammin asiakkaan hyödyksi, kun joukkoliikenteen ja kuljetusten suunnittelu, järjestäminen ja rahoitus yhdistetään kokonaisuudeksi ja panostetaan suunnitteluun. Samalla kevenevät henkilökuljetusten kustannusten kasvupaineet.
- Joukkoliikenteeseen käytetyt eurot
  - tuovat lisää liiketoimintaa ja työpaikkoja alalle sekä lisäävät alan houkuttelevuutta
  - lisäävät työvoiman ja ostovoiman liikkuvuutta
  - parantavat ympäristöä
  - vähentävät henkilöiden erityiskuljetusten kustannuksia
- Käyttäjälle tarjotaan yhtenäiset matka- ja lippupalvelut. Matkustaja voi ostaa matkan samasta paikasta palveluntuottajasta riippumatta.

Valtion joukkoliikenne- ja henkilökuljetusmäärärahat

Toimialan markkinoiden ja toimivuuden tukeminen

Kaupunki-seudun jouk-koliikenteen vetovoiman lisääminen

Viranomaisten välisen työnjaon uudistaminen

Matkaketjun toimivuuden varmistaminen

Kattavan informaatio-kanavan luominen

Asiakaslähtöi-sen palveluko-konaisuuden rakentaminen

Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitusmallien käyttö

Liikenne virasto

Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitusmallien käyttö

- Työryhmä pitää yksimielisesti Suomen tulevaisuuden ja kilpailukyvyn kannalta välttämättömänä perusväylänpidon rahoitustason nostamista, jotta 2,4 miljardiin euroon kasvanutta korjausvelkaa voidaan vähentää ja jotta perusväylänpidon määrärahojen ostovoima voidaan turvata.
- Liikenneväylät on pidettävä turvallisesti liikennöitävässä kunnossa. Kyse on välttämättömästä rakenneuudistuksesta kestävyysvajeenkorjaamiseksi. Asiasta tulee päättää hallitusneuvotteluissa.

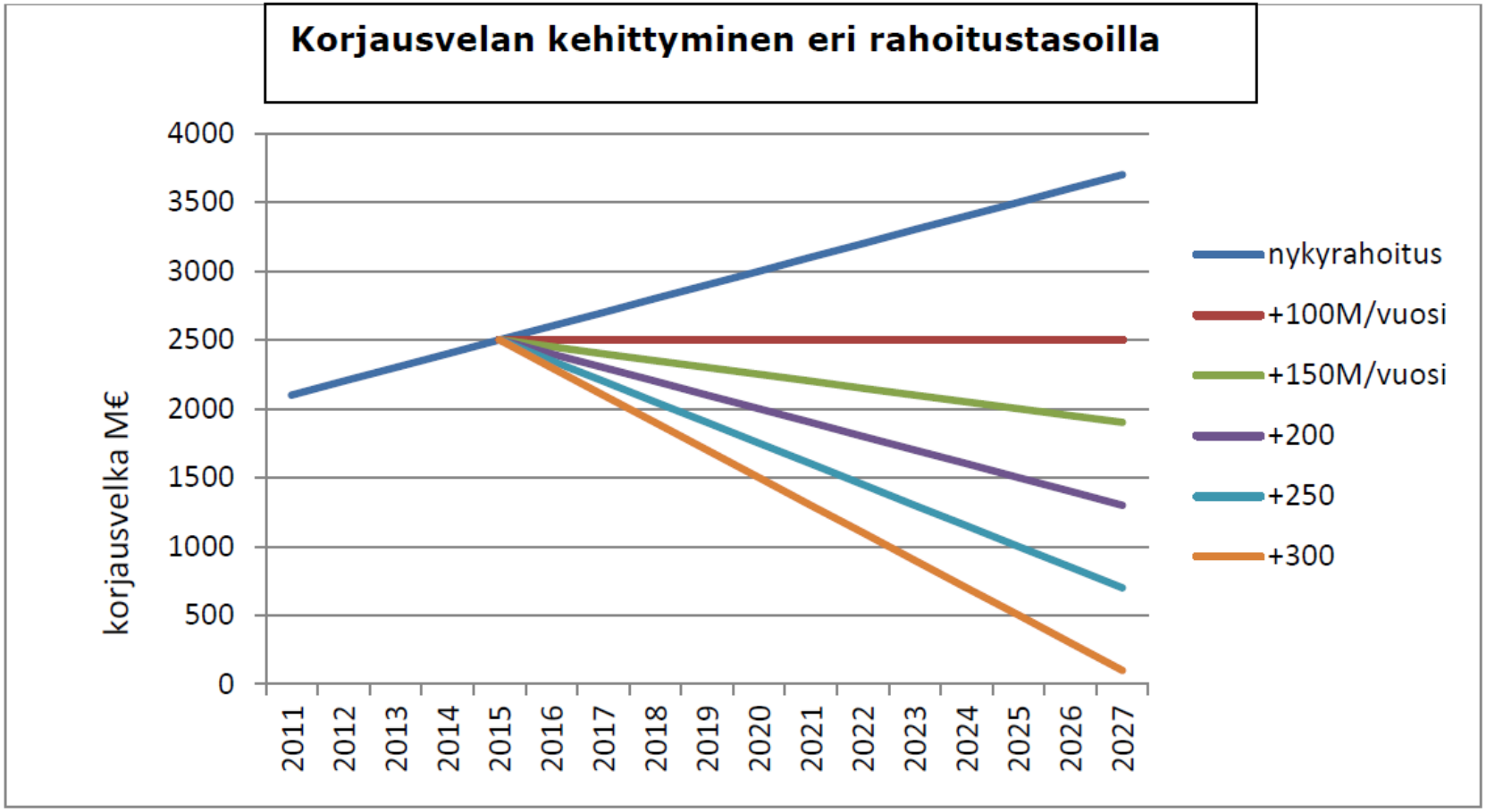
Parlamentaarisen työryhmän ehdotus (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014)

Liikenneväylien korjausvelan vähentäminen ja uusien rahoitusmallien käyttö

- Työryhmä esittää, että hallituksen tulee sitoutua siihen, ettei korjausvelka kasva ja jo syntynyttä korjausvelkaa vähennetään. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon priorisointia väylänpidon rahoituksessa, määrärahan tasokorotusta ja ostovoiman turvaamista.
- Työryhmä toteaa, että korjausvelan kasvun pysäyttäminen edellyttää vähintään 100 milj. euron tasokorotusta. Jotta korjausvelkaa voidaan myös vähentää, tasokorotuksen tulisi olla 150 milj. euroa perusväylänpitoon.
- Ostovoiman varmistamiseksi tarvittaisiin 50 milj. euron lisäys eli yhteensä 200 milj. euron lisäys perusväylänpitoon.
- Liikenneverkon parantamisessa tulee painottaa alueellisesti merkittäviä pieniä ja keskisuuria investointeja ja sitä varten suunnata rahoitusta kehittämisestä perusväylänpitoon 50 milj. euroa vuodesta 2018 alkaen.
- Työryhmän toteaa edelleen, että talousarviorahoituksen tulee jatkossakin olla keskeinen tapa rahoittaa kehittämisinvestointeja.
- Talousarviorahoitusta on kuitenkin täydennettävä muilla rahoitusmalleilla. Uusia rahoitusmalleja on kokeiltava ennakkoluulottomasti.

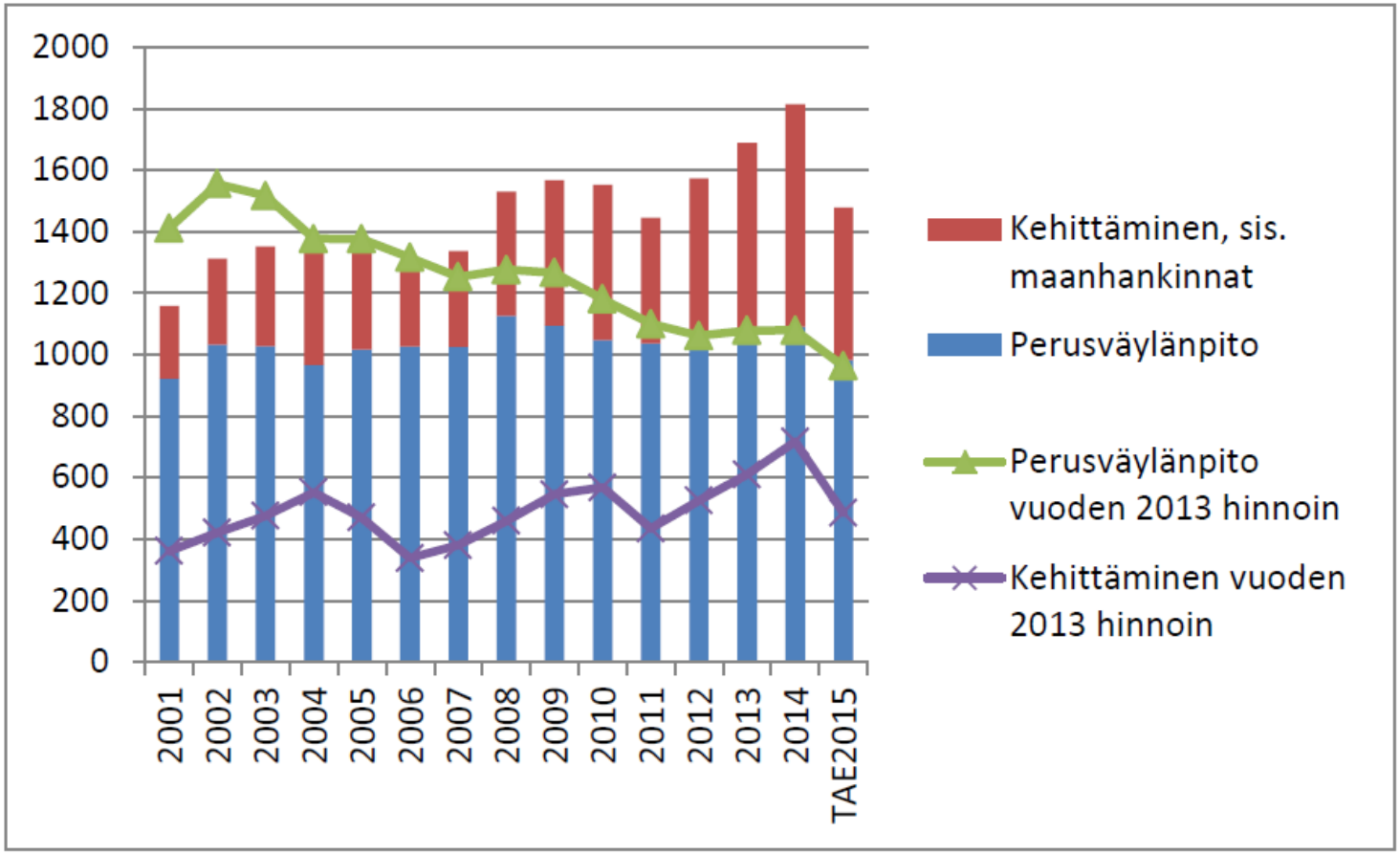
(Parlamentaarisen työryhmän ehdotus (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014

Korjausvelan kehittyminen eri rahoitustasolla



(Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014)

Korjausvelan kehittyminen eri rahoitustasolla



Perusväylänpidon ja kehittämisen rahoitus (milj. euroa) vuosina 2001-2015

(Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014)

Työryhmän esitykset: Perusväylänpito

1. Jatkossa tulee sitoutua siihen, ettei väyläverkon korjausvelka kasva ja sitä saadaan vähennettyä. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon priorisointia väyläverkon rahoituksessa, perusväylänpidon määrärahan tasokorotusta sekä ostovoiman turvaamista.

- a) Liikenneverkon **korjausvelan kasvun pysäyttäminen** vaatii perusväylänpitoon lisärahoitusta 100 milj. euroa vuodessa nykytasoon verrattuna. Ryhmän toimeksiannon mukainen **korjausvelan vähentäminen** vaatii edellisen lisäksi lisärahoitusta vähintään 50 milj. euroa vuodessa**,** jolloin esim. 12 vuoden kuluttua korjausvelkaa olisi jäljellä 1,9 mrd euroa. Tämä yhteensä **150 milj. euron** lisärahoitustaso on välttämätön minimi korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja vähentämiseksi.
- b) Lisäksi **ostovoiman turvaaminen** edellyttää vuositasolla arviolta **50 milj. euron lisäystä** perusväylänpitoon. Ostovoimakorjaus kohdentuu kaikkiin perusväylänpidon toimenpiteisiin ml. päivittäinen kunnossapito, ylläpito, liikenteen palvelut ja parantaminen.

Muu liikenneverkko

2. Pääosa tieverkosta on yksityisteitä, joilla on runsaasti elinkeinotoiminnan harjoittamiseen liittyvää sekä yleistä liikennettä. Yksityisteiden avustamiseen on varattava niiden merkitykseen nähden, mm. maaseutu- ja metsäpoliittiset tarpeet huomioiden, riittävä ja vakaa määräraha. Määrärahan nykytaso on täysin riittämätön.

Väyläverkon parantaminen

3. Alueellisesti tärkeisiin pieniin liikenneolosuhteiden parannustoimiin kuten alikulut, kevyen liikenteen väylät, liittymät jne. lisätään 50 milj. euroa vuodessa. Tämä toteutetaan kohdentamalla kyseinen summa kehittämisinvestoinneista vuodesta 2018 alkaen.

4. Suomen TEN-T-verkkoa kehitetään osana Euroopan liikenneverkkoa huomioiden Suomen liikennetarpeet harvaanasuttuna ja EU:n muusta liikenneverkosta erillisenä maana sekä Suomen strateginen asema Euroopan liikenneverkossa. Varmistetaan EU-tukien saanti.

Rahoitusmallit 1/2

5. Talousarviorahoituksen tulee jatkossakin olla keskeinen tapa rahoittaa kehittämisinvestointeja. Talousarviorahoitusta on täydennettävä muilla rahoitusmalleilla, joita ovat esimerkiksi elinkaarirahoitus, valtion sisäinen laina, liikennerahasto ja hyötyjä maksaa –malli. Näitä on kokeiltava ja otettava käyttöön ennakkoluulottomasti

6. Investointimenoja voidaan jaksottaa pidemmälle ajanjaksolle elinkaarimallin ja/tai valtion sisäisen lainamallin
avulla. Jaksottamisen yhteenlasketut vuosikustannukset eivät saa kuitenkaan sitoa liian suurta osaa kehittämisinvestointeihin osoitetuista määrärahoista valtion talousarviossa.

7. Valtion talousarvion ulkopuolisen liikennerahaston perustaminen toisi joustoa uusien kehittämisinvestointien rahoittamiseen. Liikennerahaston pääasiallisena tehtävänä olisi täydentää valtion vastuulle kuuluvien sekä valtion ja muiden osapuolien yhteisten liikennehankkeiden rahoittamista.

Rahoitusmallit 2/2

8. Kehittämisinvestointien rahoittamispohjaa täytyy laajentaa. On perusteltua, että hankkeista hyötyvät tahot osallistuvat hankkeiden rahoitukseen nykyistä enemmän. Hyötyjä maksaa –mallin yleisistä periaatteista tulee laatia ohjeet eri ministeriöiden ja muiden tahojen yhteistyönä.

Liikennehankkeista seuraa usein maankäyttö- ja kaavoitushyötyjä. Osa näistä hyödyistä tulisi ohjata kyseisten liikennehankkeiden rahoittamiseen. Tapauksissa, joissa tehtävä investointi hyödyttää selkeästi yritystä/yrityksiä, tulee niiden osallistua investoinnin rahoitukseen.

9. Kustannuksiltaan suuria liikenneinvestointihankkeita on hankala sisällyttää budjettiin ja valtion talouden menokehykseen. Liikenneinvestointien toteuttamiseen saadaan liikkumavaraa myös muuttamalla budjetointimenettelyä siten, että vuosittaisilla käyttömenoilla ja pitkäkestoisilla investoinneilla olisi omat, erilliset budjettinsa (ns. pää-omabudjetointi).

Rakenneuudistukset

10. Liikennejärjestelmän suunnitteluun tarvitaan poliittista ohjausta ja pitkäjänteisyyttä. Jatkossa tulisi laajassa poikkihallinnollisessa ja parlamentaarisessa yhteistyössä laatia aina hallituskauden alussa pitkäjänteinen 12-vuotinen liikennepoliittinen tavoitesuunnitelma. Tavoitesuunnitelman tulisi sisältää liikennepoliittiset tavoitteet ja periaatteet liikenneinfrastruktuurin ja -palvelujen jatkuvalle ylläpidolle ja kehittämiselle. Tavoitteena olisi täysimääräisesti ottaa käyttöön liikennepolitiikan uusiin keinoihin sisältyvä potentiaali hyvinvoinnin, työllisyyden, taloudellisen kasvun ja Suomen kilpailukyvyn parantamiseksi.

11. Nykyisten ja kehitteillä olevien liikenteen digitaalisten palvelujen yhteentoimivuuden varmistamiseksi laaditaan soveltuva tietoarkkitehtuuri. Laaditaan internetiin paikkatietoihin pohjautuva kartta Suomen tiestöstä ja rautateistä, josta visuaalisesti ilmenevät myös tiestön kuntoluokat ja korjausaikataulut, ja kehitetään tähän yhteyteen väylänpitoon liittyvä palautemahdollisuus.

12. Jokaisen hallituksen tulee varmistaa riittävä rahoitus päättämiensä liikenneinvestointien toteuttamiseen. Kehittämishankkeelle varataan sen tarvitsema rahoitus kokonaisuudessaan samalla kun hankkeen aloituksesta päätetään (pl. elinkaarihankkeet). Käytössä on myös viisivuotinen siirtomääräraha, josta laki on jo olemassa.

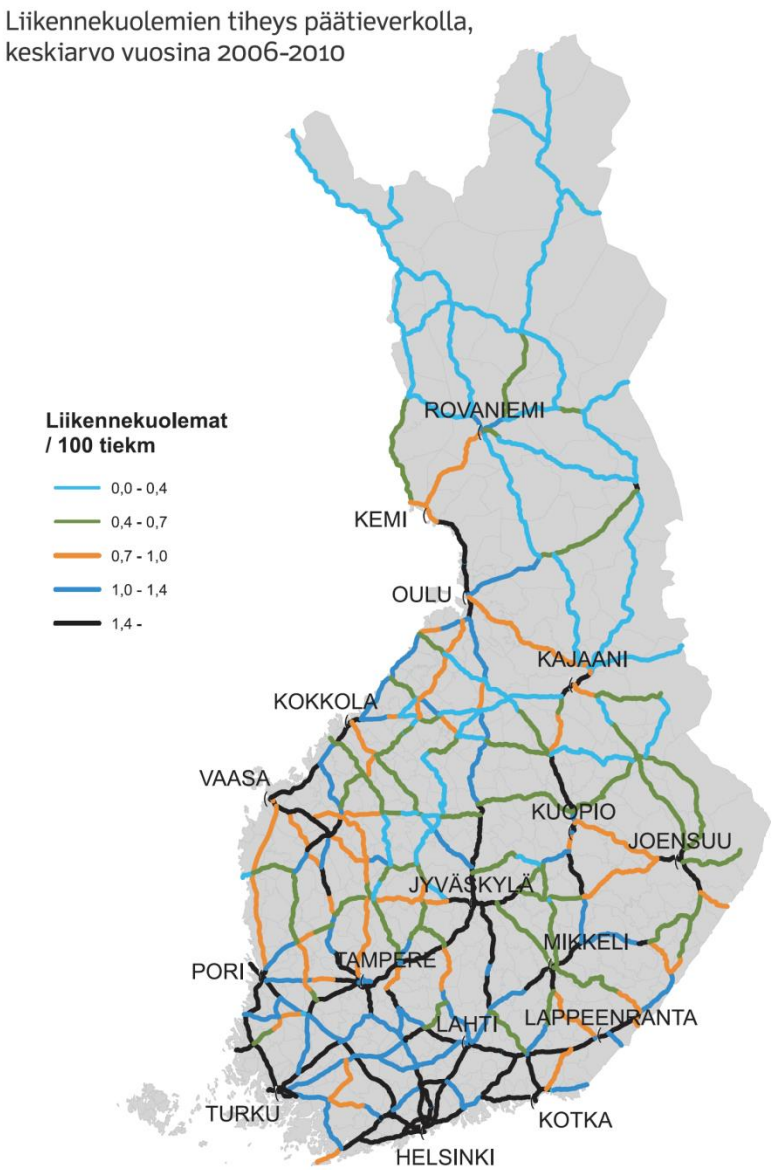
13. Liikenneverkon määrärahojen kohdentamisen tulee olla suunnitelmallista, läpinäkyvää, pitkäjänteistä ja vaikutuksia arvioivaa.

Tieliikenteessä tavoitellaan tieliikennekuolemien määrän puolittamista kuluvalla vuosikymmenellä

Liikennevirasto

Liikenneturvallisuus- mikä on tilanne?

- Tieliikenteessä tavoitellaan tieliikennekuolemien määrän puolittamista kuluvalla vuosikymmenellä.
- Vuoden 2014 välitavoite (enintään 218 tieliikennekuolemaa) on vielä mahdollisuuksien rajoissa saavuttaa.
- Vuodelle 2020 asetettu tavoite (enintään 136 tieliikennekuolemaa ja enintään 5 750 loukkaantunutta) vaatii toteutuakseen toimenpiteitä ja toimintaa.
- Ennakkotietojen perusteella tammi-elokuussa 2014 liikenteessä kuoli 144 ihmistä, joista maanteillä 105. Maanteiden liikennekuolemista noin 70 % tapahtuu valta- ja kantateillä.
- Kuolleista yli puolet kuolee henkilöautossa, noin 15 % jalkaisin ja yksi kymmenestä polkupyöräillen.
- Tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on kasvussa. Tänä vuonna jo 4 331 ihmistä on loukkaantunut ja heistä yli puolet maanteillä.



Lähde: Liikennejärjestelmän tila 2011

Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020, jota Liikenneviraston ympäristöntoimintalinjat toteuttaa

Liikenne virasto

LVM:n hallinnonalan Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020

- **Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020** määrittelee liikennealan ympäristöpolitiikan ja keskeisimmät ympäristötavoitteet vuosille 2013–2020.
- Liikenteen ympäristöpolitiikan keskeisimmät haasteet vuosina 2013–2020 ovat:
  1. ilmastonmuutoksen hillintä
  2. elinympäristön parantaminen ja liikenteen aiheuttamien terveyshaittojen vähentäminen (ilmanlaatu-, melu- ja pohjavesikysymykset) sekä
  3. Itämeren suojelu. Lisäksi liikenteen ympäristötyöllä tuetaan vihreän kasvun mahdollisuuksia
  4. Ympäristöstrategian tavoitteiden ja toimintalinjausten menestyksekäs hoito edellyttää niiden integroimista kiinteäksi osaksi muuta liikennepolitiikkaa ja yhdyskuntasuunnittelua.

Ympäristö- mikä on tilanne?

- **Kasvihuonekaasupäästöistä** noin viidennes tulee liikenteestä, tästä tieliikenteen osuus on lähes 90 %. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt kääntyvät laskuun 2010-luvun puolivälissä ja vähenevät vuoteen 2020 mennessä jopa noin 16 % verrattuna vuoteen 2005.
- **Pohjavesiin ja maaperään** kohdistuvat riskit muodostuvat lähinnä väylien kunnossapidosta ja vaarallisten aineiden kuljetuksista. Maanteitä on I ja II luokan pohjavesialueilla yhteensä 8 640 kilometriä ja rautateitä 560 kilometriä. Pohjavesiin ja maaperään kohdistuvat riskit tulevat kasvamaan liikennemäärien kasvaessa.
- Maanteiden **liikenteen yli 55 dB melulle** (LDEN) altistuu noin 330 000 asukasta ja rautatieliikenteen yli 55 dB melulle noin 150 000 asukasta. Yhdyskuntarakenteen tiivistyessä melutilanne heikkenee jatkuvasti ilman liikennetarvetta hillitseviä toimia.
- Itämerellä tapahtuvat **öljy- ja kemikaalikuljetukset** ovat ympäristöriski. Lisääntyvän meriliikenteen myötä öljy- ja kemikaalionnettomuuden riskit kasvavat. Itämeren kuljetusturvallisuuden paraneminen vähentää Itämeren pilaantumisriskiä.
- **Ilman laatua heikentävien** typen oksidien päästöstä liikenteen osuus on vajaa puolet ja pienhiukkasten päästöistä noin neljännes. Liikenteen päästöistä suurin osa tulee tieliikenteestä. Ilmanlaatu on ongelma erityisesti suurissa kaupungeissa ja taajamissa, mutta ajoittain myös vilkkaimmilla kehäteillä ja sisääntuloväylillä. Keväinen teiden pölyäminen on edelleen paikallinen ilmanlaatuongelma.