



Liikenneviraston ajankohtaisia

Tytti Viinikainen 27.9.2018 / Kanta-Hämeen liikennejärjestelmätyöryhmä



Taustatietoja asialistan teemoista



Runkoverkkoasetus lausunnoilla 1.10.asti

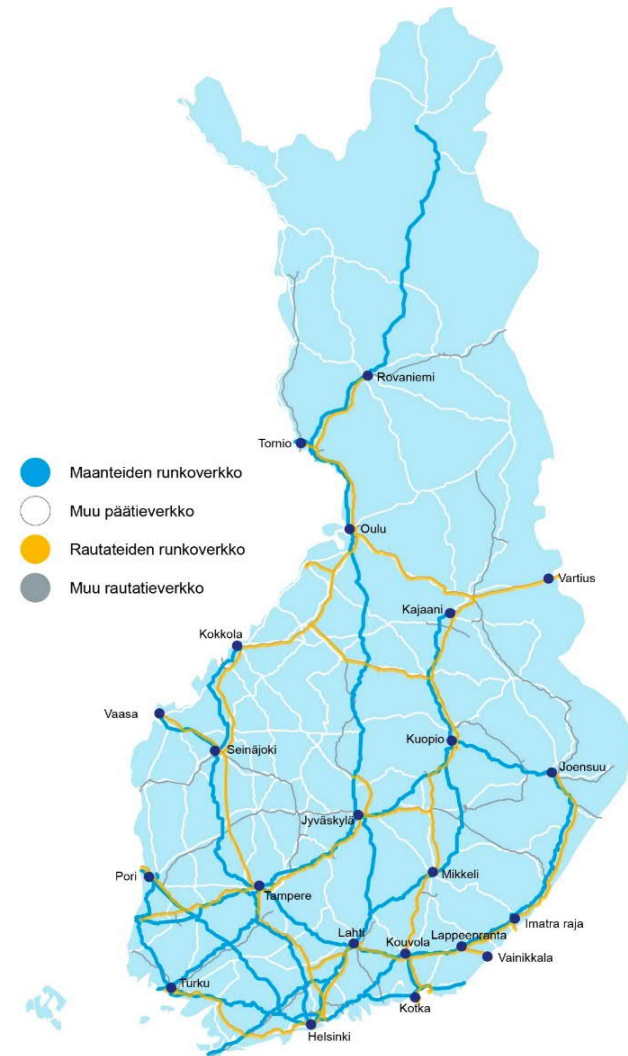
Kuulemistilaisuuden 7.9.2018 tallenne
<https://www.youtube.com/watch?v=3aaR988GAek>

Maanteiden runkoverkko

- 33 % koko päätieverkon pituudesta
- 65 % päätieverkon liikennesuoritteesta ja 65 % päätieverkon raskaan liikenteen suoritteesta

Rautateiden runkoverkko

- 54 % koko rataverkon laajuudesta
- 84 % rautateiden henkilöliikenteen suoritteesta ja 90 % tavaraliikenteen suoritteesta





Mihin runkoverkkoon kuulumisen vaikuttaa

Suorat vaikutukset (suunnittelu)

- Runkoverkkoon kuuluvilla väylillä tulee suunnittelussa prioriteettina olla pitkämatkaisen raskaan liikenteen palvelutaso
- Runkoverkkoon kuuluville maanteille voidaan suunnitella uusia liittymiä vain tiesuunnitelmalla, joka on hyväksyttävä Liikennevirastossa



Ajankohtaista raiteilta

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 12.09.2018: **Ministeriö pyytää alueiden näkemyksiä junaliikenteen kehittämisestä**

- LVM suunnittelee rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen seuraavaa kautta vuodesta 2020 alkaen. Ministeriö toivoo tietoa ja näkemyksiä alueiden liikkumistarpeista ja osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta.
- Rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain, ensimmäisenä Etelä-Suomen taajamajunaliikenne. Kilpailutetun liikenteen on tarkoitus alkaa kesäkuussa 2022. Hallitus on myös esittänyt, että maakuntaudistuksen yhteydessä annettaisiin maakunnille toimivalta oman alueensa junaliikenteeseen.
- Ministeriö pyytää nyt alueita ilmoittamaan kiinnostuksensa pilottiyhteistyöhön ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa. Tavoitteena on löytää alueellisen liikenteen pilottihankkeita, joissa liikennöintiä pyritään kehittämään nykyisestä.

Halukkuus osallistua pilottihankkeeseen sekä näkemykset osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseksi: kirjaamo@lvm.fi viim. 23.10.2018 klo 16.15.



Pääradan suunnittelu- ja hanketilanne

Helsinki-Riihimäki 2. vaihe

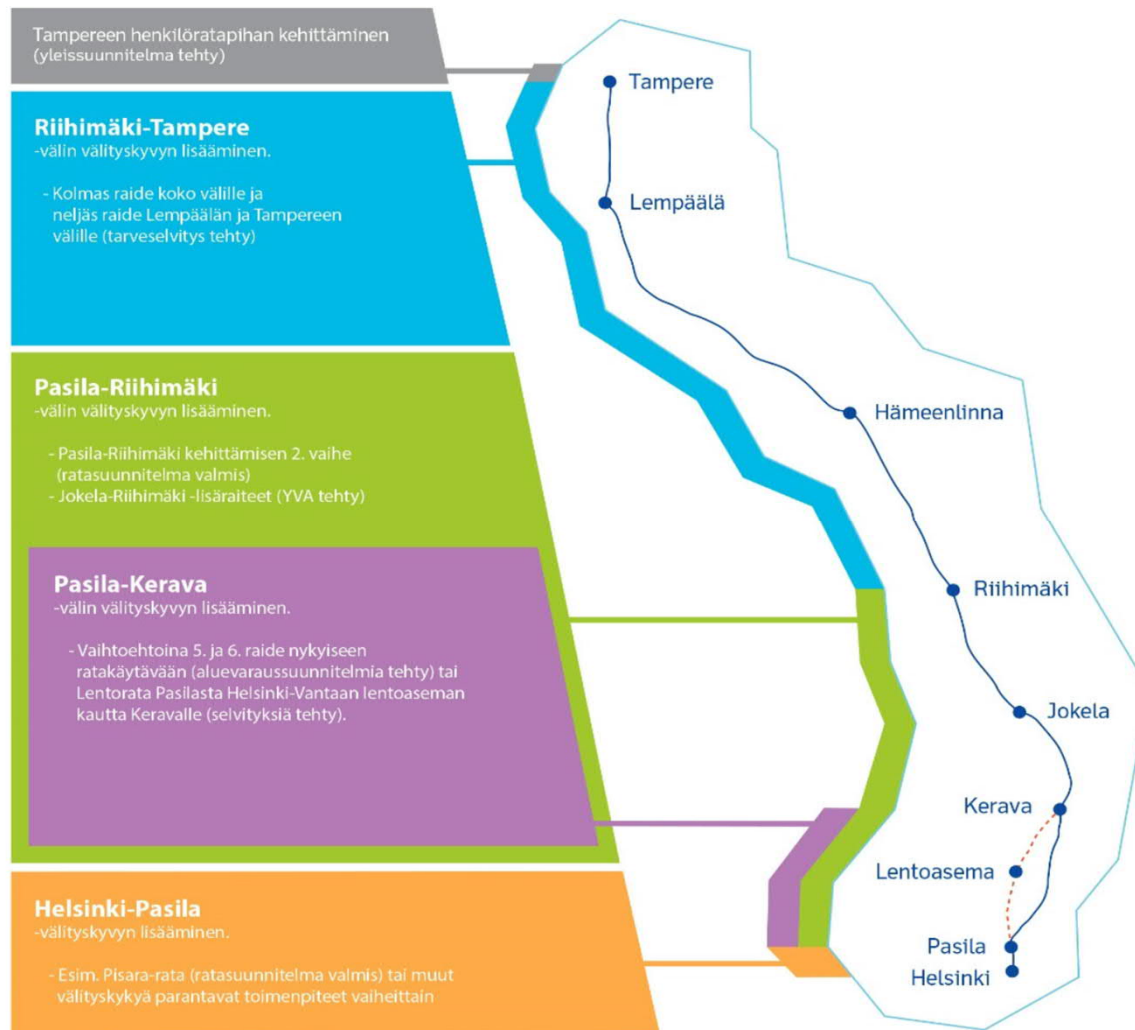
- Ratasuunnitelma valmistui 2017 lopulla, suunnitelma hallinnollisessa käsittelyssä
- Kustannusarvio 273 M€
- Toteutus / rahoitus ei tiedossa

Riihimäki-Tampere-rataosa

- Tarveselvitys valmistui kesällä 2018 https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/ls_2018-01_riihimaki-tampere_tarveselvitys_web.pdf

Pääradan suunnittelun kokonaisnäkemys

- Hallituksen budjettiriihi, elokuu 2018: sovittiin vuodelle 2019 1 milj. euron lisämäärärahasta pääradan suunnitteluun kokonaisnäkemysten muodostamiseksi: mm. alle tunnin matka-aika Hgin ja Treen asemien välillä
- Pääradalla on yhtäaikaan sekä peruskorjaustarve, välityskyvyn lisäämisen tarpeita että matka-ajan lyhentämistarpeita -> nämä kaikki tarpeet tulisi katsoa yhteen
- Tällä hetkellä ei vielä kokonaiskuvaa siitä, mitä kaikkia toimenpiteitä rataosalla tarvitaan jotta päästäisiin alle tunnin matka-aikaan – tiedossa kuitenkin jo että vaatisi merkittäviä radan oikaisuja, jolloin vanhan peruskorjaus ei luonnollisesti mielekäästä





Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta



Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu

Työryhmän asettamispäätös 13.4.– 30.11.2018

- Parlamentaarisen, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ohjaavan työryhmän tehtävänä on kehittää menetelmä, jolla 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan ja päivitetään hallituskausittain parlamentaarisessa ohjauksessa. Työn tulokset eduskunnalle selontekona.
- Suunnitelman sisällöstä ja yleisistä valmisteluperiaatteista on säädetty liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevassa laissa

Prosessista laissa: *”Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa. Liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.”*

- **Seuraavalla hallituskaudella** valmistellaan parlamentaarisessa ohjauksessa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma



Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, sisältö (15 b §)

- Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi
- Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelman tulee lisäksi sisältää liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma. Ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa.
- Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain ([200/2005](#)) mukainen ympäristövaikutusten arviointi



Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet – mitä laissa? (15 a §)

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaa suunnittelua.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävä liikennejärjestelmää.



Edistää toimivaa, turvallista ja kestäväää liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon... (15 a §)

- liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve;
- eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus;
- elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus;
- liikenteen turvallisuus;
- liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen;
- liikennejärjestelmän energiatehokkuus;
- tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet;
- yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut;
- julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet;
- liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus



Kuulemis- ja keskustelutilaisuus 4.7.

- Uudessa laissa peruslähtökohdat 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan. LVM vastaa suunnitelman valmistelusta.
- Ruotsin suunnittelumalli ja tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa -> havainnot ja ideat Ruotsin mallin hyödynnettävyydestä Suomessa
- Keskustelua ja näkemyksiä, miten Suomessa tulisi siirtyä 12-vuotiseen suunnittelumalliin ja ”rullaavaan laadintaprosessiin”
- *Vuorovaikutukseen ja alueelliseen näkökulmaan erityisesti panostettava*
- *Rahoitustaso ja rahoitusmahdollisuudet ovat ratkaisematta*

[Kuulemistilaisuus: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 4.7.2018 - YouTube](#)



Valmistelutilanne

- Valtakunnallisen suunnitelman laatimisprosessi kuvataan työryhmän asettamispäätöksen mukaisesti 30.11.2018 mennessä
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030+, keskustelutilaisuudet ELY-keskusten ja maakuntien kanssa 14.8. - 11.10.2018 (LVM ja Liikennevirasto)
- Muun tausta-aineiston ja tietopohjan kokoaminen ja selvityksiä meneillään mm.
 - liikennejärjestelmän nykytilanne ja seuranta
 - valtakunnallisten liikenne-ennusteiden laadinta
 - vaikutusten arvioinnin kehittäminen
 - rahoitusmallitarkastelut
 - paljon muuta hyödynnettävää taustamateriaalia



Katsaus tieliikennelain muutoksiin



Uusi tieliikennelaki

Tieliikennelain kokonaisuudistus

Tavoitteena poistaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia ja koota tieliikenteessä käyttäytymistä koskeva lainsäädäntö yhteen

- Uusi tieliikennelaki on osa tieliikennelain kokonaisuudistusta
- Uusi tieliikennelaki (729/2018) hyväksytty eduskunnassa 26.6.2018. Samalla on muutettu/kumottu kolmentoista muun lain säännöksiä
- Laki **tulee voimaan 1.6.2020**. Uudella lailla kumotaan nykyinen tieliikennelaki (267/1981).

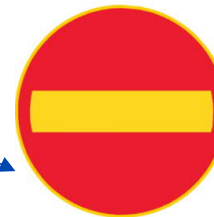


Keskeiset suunnitteluun liittyvät muutokset

- Ajoneuvojen kääntymissäännöt (132 §) vaikuttavat risteysten ja kiertoliittymien mitoittamiseen
- Isojen ajoneuvojen mitat ja massat lisäävät painorajoitusmerkkien asettamistarvetta tavallisilla teillä ja silloilla
- Liikenteenohjauslaitteiden muutokset erilaisilla siirtymäajoilla
 - Muutama uusi kielto- ja rajoitusmerkki otettava käyttöön heti 1.6.2020
 - Pääosalla liikennemerkkejä siirtymäaika 10 vuotta
 - Pyörätien jatkeiden merkinnät muutettava 2 vuodessa
 - Keltaiset sulkuviivat korvattava valkoisella 3 vuodessa
 - Muut tiemerkinnot uuden lain mukaisiksi 7 vuodessa

Uutta pyöräliikenteen järjestelyissä

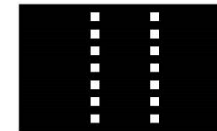
- Kaksisuuntainen pyörätie merkattava erikseen
- Pyöräkatu uutena asiana laissa (pyöräkadulla autoilijan sovitettava nopeutensa pyöräilijöiden nopeuteen)
- Pyöräkaistan merkki uutena asiana
- Kaksisuuntaisen pyöräilyn sallimismahdollisuus muuten yksisuuntaisella tiellä
- Laissa lukee, (24 §) että liikenneympyrästä poistuvan ajoneuvon kuljettajan on väistettävä tietä ylittävää jalankulkijaa, pyöräilijää tai mopoilijaa





Pyörätienjatkeet

- Uusi merkki "Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa"
 - Merkkiä käytetään kun pyörätie tulee sivusuunnasta ajoradan yli - vain korotetuissa ylityksissä, kun ajoradan liikenne on väistämisvelvollinen
 - Sama voidaan tehdä laittamalla ajoradan liikenteelle kärkikolmiot
- Pyörätien jatke merkataan tiemerkinnoillä vain, jos sivusta tulevalla liikenteellä on liikennemerkillä osoitettu väistämisvelvollisuus (merkit alla)





Pyöräliikenteen opastus

Jalankulun ja pyöräilyn opastusmerkit

- Paljon uusia mahdollisuuksia
- Erilaiset tunnukset sallittuja
- Kannustaa reittien merkitsemiseen
- Reitti voidaan opastaa myös vain tunnukseella

Uudenmallisten opasteiden kokeiluja nyt käynnissä: ainakin Helsinki, Tampere, Oulu, Turku





Liikennepalvelulain vaikutukset joukkoliikenne- ja taksialaan



Liikennepalvelulaki

Lakia on valmisteltu kolmessa vaiheessa

- Tietojen avaamista koskevat säädökset voimaan jo 1.1.2018
- Liikennepalvelulain I ja II vaihe pääosiltaan voimaan 1.7.2018
- II vaiheen puolesta-asiointia koskevat säädökset voimaan vasta 1.1.2019
- III vaiheen lausuntoaika päättyi 19.6.2018

Lainsäädännön uudistamisen päätavoitteena on ollut

- Koota yhteen liikennemarkkinoita koskeva lainsäädäntö
 - tie-, meri-, lento- ja raideliikenne
- Luoda edellytykset liikenteen digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille



Mikä muuttui: Tietojen avaamisvelvoitteet

Henkilöliikenteen palveluntarjoajat ovat velvoitettuja **avaamaan palveluaan koskevaa tietoa toisten toimijoiden ja palveluiden kehittäjien käyttöön**

Tiedot avataan Liikenneviraston ylläpitämässä NAP-palvelussa (www.finap.fi)

1) Olennaiset tiedot

- Näitä tietoja ovat esimerkiksi reitit, aikataulut, pysäkit, hinnan määräytymisen perusteet, toimialueet yms. (määritelty [asetuksessa](#))
- Koskee kaikkia liikennemuotoja (tie-, rautatie, lento- ja meriliikenteen henkilökuljetuspalveluita) ja liikennepalveluita (kuten pysäköintipalvelut, asemat, satamat ja terminaalit)

2) Myynti- ja varausrajapinta kertalipun osalta

- Koskee vain tie- ja rautatieliikennettä
- Tieto rajapinnan sijainnista ilmoitetaan NAP:iin, hyödyntäminen vaatii aina sopimista



Esimerkkejä tietojen avaamisesta

Kuusamon avoin koululaisliikenne - keskustan alue

[Näytä kaikki tiedot >](#)

Säännöllinen aikataulun mukainen liikenne

Kaikille avoin koululaisliikenne Kuusamon keskustassa

[NAP-rajapinta](#) | [GeoJSON](#)

[Reitti- ja aikataulutiedot](#) | [GTFS](#) | [Katsele reittejä](#)

Kuusamon kaupunki

Y-tunnus: 0186418-5
Keskuskuja 6, 93600 Kuusamo
040 8608659
satu.tyni@kuusamo.fi

Saimaan Turistiliikenne Oy:n linjaliikenne

[Näytä kaikki tiedot >](#)

Säännöllinen aikataulun mukainen liikenne

[NAP-rajapinta](#) | [GeoJSON](#)

[Lippu- ja myyntirajapinta](#) | [JSON](#)

[Reitti- ja aikataulutiedot](#) | [Kalkati.net](#) | [Katsele reittejä](#)

Saimaan Turistiliikenne Oy

Y-tunnus: 0985771-3
Metsäpolku 2 A 5, 56100
Ruokolahti
0400719451
s-turistiliikenne@co.inet.fi



Mikä muuttui: Puolesta-asiointi (tulee voimaan 1.1.2019)

Puolesta-asiointi tuo uusia vaatimuksia myyntirajapinnan avaamiseen

- Puolesta-asiointin kautta laki laajenee kattamaan meri- ja lentoliikenteen ja useiden muiden liikkumispalveluiden myyntirajapinnat
- Toiselle liikkumis- tai yhdistämispalvelun tarjoajalle tulee avata pääsy järjestelmiin **hankkimaan lipputuotteita tai muita liikkumispalvelun käyttöön oikeuttavia tuotteita asiakkaan puolesta**, hyödyntäen palvelun käyttäjän olemassa olevalla käyttäjätillä olevia tunniste- ja käyttäjätietoja
- Puolesta asiointi tarkoittaa käytännössä, että henkilö voi sallia sen, että kolmas osapuoli asioisi hänen puolestaan hänen käyttäjätileillään eri palveluissa



Liikenteen järjestämismallit eivät muuttuneet olennaisesti

- **Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen** päättää, järjestyykö liikenne sen toimivalta-alueella markkinaehtoisesti, vai järjestetäänkö se EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti eli kilpailuttamalla. Lisäksi lakisääteisiä kuljetuksia (koulukuljetukset, KELA yms.) järjestetään edelleen erillislainsäädännön perusteella.
 - Muutos aiempaan: joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ei ole jatkossa lakisääteinen tehtävä, mutta viranomaisella voidaan kuitenkin katsoa olevan jonkinlainen selvitys- ja perusteluvelvollisuus koskien sen puuttumista markkinoihin
- **Reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikenneluvista luovuttiin**
 - Uutta markkinaehtoista liikennettä saa aloittaa alkaen kaikille reiteille, joille ei ole vahvistettu palvelusopimusasetuksen mukaista yksinoikeutta



Mikä muuttui: Yksinoikeuden antaminen viranomaisen kilpailuttamalle liikenteelle

- Toimivaltainen viranomainen voi antaa palvelusopimusasetuksen mukaisen *yksinoikeuden* kilpailuttamalleen liikenteelle kuten aiemminkin, mutta se ei tapahdu enää etukäteen (reittiliikenneluvalla)...
- ... vaan yksinoikeus myönnetään erillisellä hallintopäätöksellä kilpailuttamisen yhteydessä, yksittäiselle liikenteenharjoittajalle - tietyille reitille, tiettyyn verkkoon tai tietylle alueelle
- Yksinoikeus tarkoittaa, että viranomaisten kilpailuttamalle liikenteelle eivät muut toimijat saa perustaa sellaista päällekkäistä aikataulunmukaista liikennettä, joka aiheuttaisi vakavaa ja jatkuvaa haittaa
- Toimivaltaiset viranomaiset ilmoittavat asettamistaan yksinoikeuksista omilla nettisivuillaan ja käyvät vuoropuhelua liikenteenharjoittajien kanssa



Mikä muuttui: Säännöllisen henkilöliikenteen muutoksista ilmoittaminen

- Jotta toimivaltainen viranomainen voi reagoida ajoissa liikenteen muutoksiin, liikennepalvelulaki velvoittaa liikenteenharjoittajia ilmoittamaan toiminnan aloittamisesta, lopettamisesta ja muutoksista 60 päivää aikaisemmin Liikennevirastolle
- Kuljetuspalvelun tarjoajan tulee ilmoittaa (NAP-palvelussa) uudesta reitistä tai vuorosta, näiden muutoksista tai lopetuksesta. Muutokset voivat koskea muun muassa reitin pysäkkejä, vuoron aikataulua tai ajopäiväkalenteria.
- Reittiliikennelupien poistuttua säännönmukaista markkinaehtoista joukkoliikennettä voi harjoittaa myös taksiliikenneluvalla ja henkilöautolla.



Mikä muuttui: Matkustajainformaatio

Markkinaehtoinen linja-autoliikenne poistui Digitransit- ja Matka.fi-palveluista
1.7.2018

➤ Tausta: Liikennevirastolla ei enää tehtävää ylläpitää joukkoliikenteen matkustajainformaation koontikantaa ja reittiliikennelupamenettelyä luovuttiin

- Matka.fi-palvelun heikentyminen kohdistui etenkin alueille, joilla ei ole omia kaupunkiseutukohtaisia reittioppaita, sekä kaukoliikenteen matkustajainformaatioon valtakunnallisesti
- Syksyn 2018 kuluessa käydään aiheesta keskustelua alan toimijoiden kanssa. Liikennevirasto pyrkii edistämään keinoja, joilla tiedonkeruu, yhteensovitus ja laadunvarmistus sekä valtakunnallinen reittiopaspalvelu olisi mahdollista jatkossa toteuttaa voimakkaammin markkinalähtöisenä.



Mikä muuttui: Taksiliikenteen kilpailu vapautui

- Taksikiintiöt, hinnoittelun sääntely sekä asemapaikka-, päivystys- ja ajovelvoite poistuivat
- Tämä tarkoittaa käytännössä, että **kuka tahansa luvan edellytykset täyttävä henkilö voi saada taksiluvan, taksiliikennettä saa harjoittaa kaikkialla Suomessa, mutta voimassa olevalla taksiliikenneluvalla ei ole pakko harjoittaa liikennettä**
- Yrittämiseen vaaditaan lakimuutoksenkin jälkeen yhä
 - 1) Liikennelupa**
 - joko *taksiliikennelupa*, tai jos on *henkilöliikenne- tai tavaraliikennelupa*, niin ilmoitus taksiliikenteen harjoittamisesta Trafille
 - taksiliikennelupa ei ole enää ajoneuvokohtainen, vaan se muuttui yrityskohtaiseksi eli taksiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen lukumäärää ei yrityskohtaisesti rajoiteta
 - 2) Kuljettajalla tulee olla ammattipätevyys**
 - taksiyrittäjän kurssi- ja tutkintovaatimus kuitenkin poistuvat
 - 3) Ajoneuvo tulee merkitä luvanvaraiseen käyttöön**
- Taksiliikennettä saa harjoittaa henkilöauton lisäksi kuorma-autolla, pakettiautolla, kevyellä ja raskaalla nelipyörällä sekä kolmipyörällä (huom. ei linja-autolla)



Kokemuksia taksiliikenteestä (elokuu 2018)

- Uusia taksiliikennelupia haettiin elokuun loppuun mennessä 2800 kpl
- Valtaosa hakemuksista pääkaupunkiseudulle
 - Liiketoiminta monella uudella toimijalla vasta käynnistymässä
- Verrattaessa lukua siihen, että ennen lakimuutosta yrittäjiä oli vajaa 7400, lisäys on massiivinen
- Muutokset toistaiseksi vähäisiä - etenkin pääkaupunkiseudulla kilpailua taksivälitysyhtiöiden kesken
- KELA-kilpailutusten ongelmat kesällä. Ongelmat johtuivat pääasiassa KELAn palveluntuottajien kapasiteetti-ongelmista



Kokemuksia taksiliikenteestä (elokuu 2018)

- Myös hinnoittelun sääntely päättyi 1.7.2018. Nykyisin laki sisältää vain Trafille mahdollisuuden asettaa enimmäishinta, mutta sitä ei ole toistaiseksi annettu
- Heinäkuussa taksien hinnat laskivat 3,62 % verrattuna kesäkuuhun
- Asiakkaalle tulee ilmoittaa etukäteen joko matkan kokonaishinta tai hinnan määräytymisen perusteet
- Hintatiedot tulee esittää selkeästi. Trafi ei antanut asiasta määräystä, vaan suosituksen.
- Yli 100 euroa maksavista kuljetuksista on sovittava nimenomaisesti
- Asiakkaalle siirtyi huomattavasti enemmän vastuuta hinnan selvittämisen suhteen