



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET



Talousraamivaihtoehtojen esittely

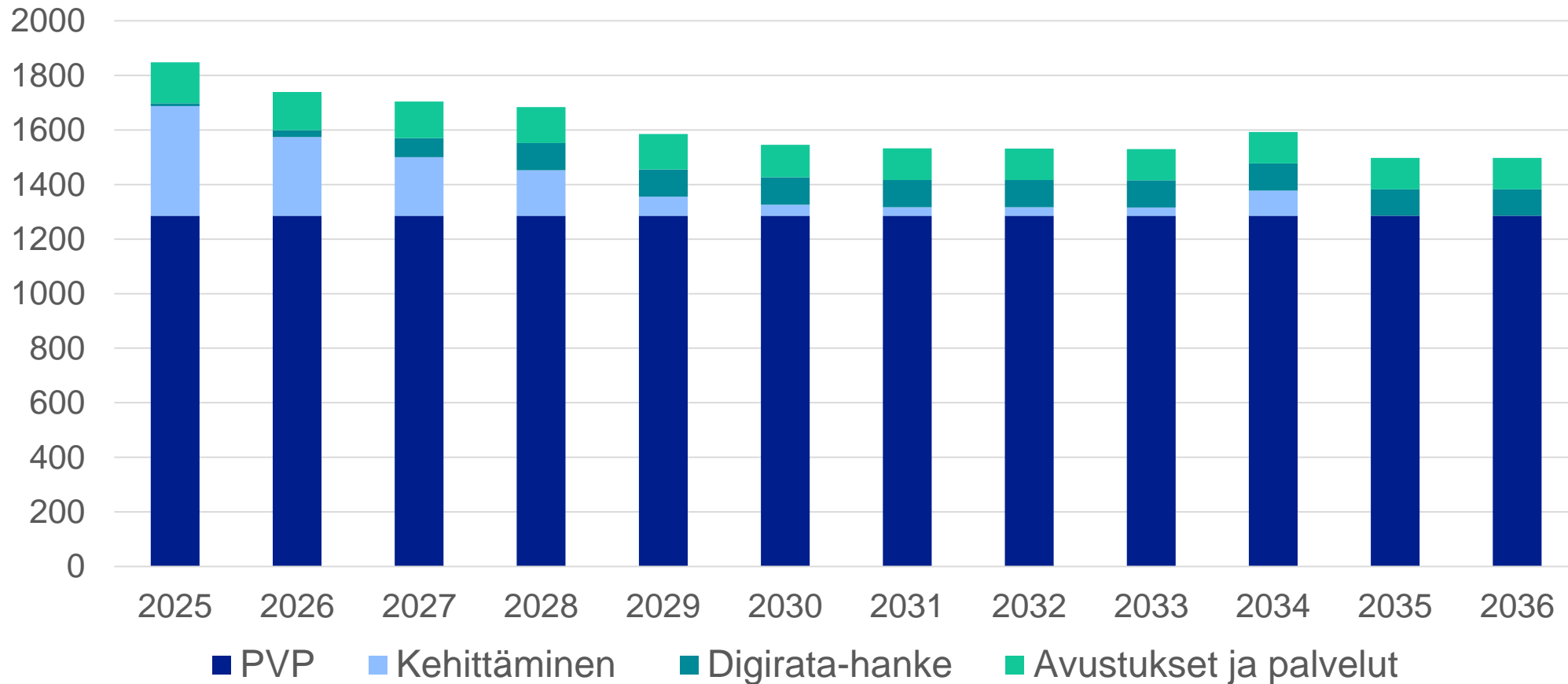
Parlamentaarinen työryhmä 13.2.2024



Vertailuvaihtoehdon taustaoletukset

- **Nykyinen ja jo päätetty lainsäädäntö** (ml. verotus sekä EU- ja kansainväliset säädökset)
- Nykyiset **kehys- ja talousarviopäätökset ja talousarviorahoituksen käyttöä ohjaavat linjaukset**
- Vertailuvaihtoehtoon sisältyy
 - parhaillaan (syksy 2023) **rakenteilla olevat ja päätetyt kehittämishankkeet**
 - **Digiratahanke** suunnittelun ja kehittämisen osalta eli oletetaan, että hanke toteutetaan, jotta raideliikenne Suomessa jatkuu myös 2030-luvulla
- Vertailuvaihtoehdossa oletetaan **liikennemäärien kehittyvän valtakunnallisen liikenneennusteen** (Traficom 2022) mukaisesti.

Talousarviorahoitus vertailuvaihtoehdossa (19,3 mrd €)

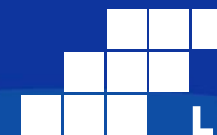


Rahoitusohjelman valmistelu

- Ensimmäiset rahoitusskenaariot esiteltiin parlamentaarisessa ryhmässä 8.12.
 - Lähtökohtana oli korostaa erilaisia lähestymistapoja rahoituksen jakamiseen ja kuvata karkeita vaikutuksia, mihin painotus johtaisi
 - Skenaario 1: ”leikkaava” (23 mrd. eur)
 - Skenaario 2: ”säilyttävä” (26 mrd. eur)
 - Skenaario 3A: ”infrapainotteinen” (26 mrd. eur)
 - Skenaario 3B: ”palvelupainotteinen” (26 mrd. eur)
- Jatkoevästyksiä ryhmästä:
 - Verrokiksi ns. kehittävä vaihtoehto (esim. korjausvelkaa vähentävä, palveluita lisäävä, yms.)
 - ”Valikoiden säilyttävä” vaihtoehto (mm. nykyverkosta huolehtiminen, turvallisuus, palveluiden osittainen säilyttämien, tms.)



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

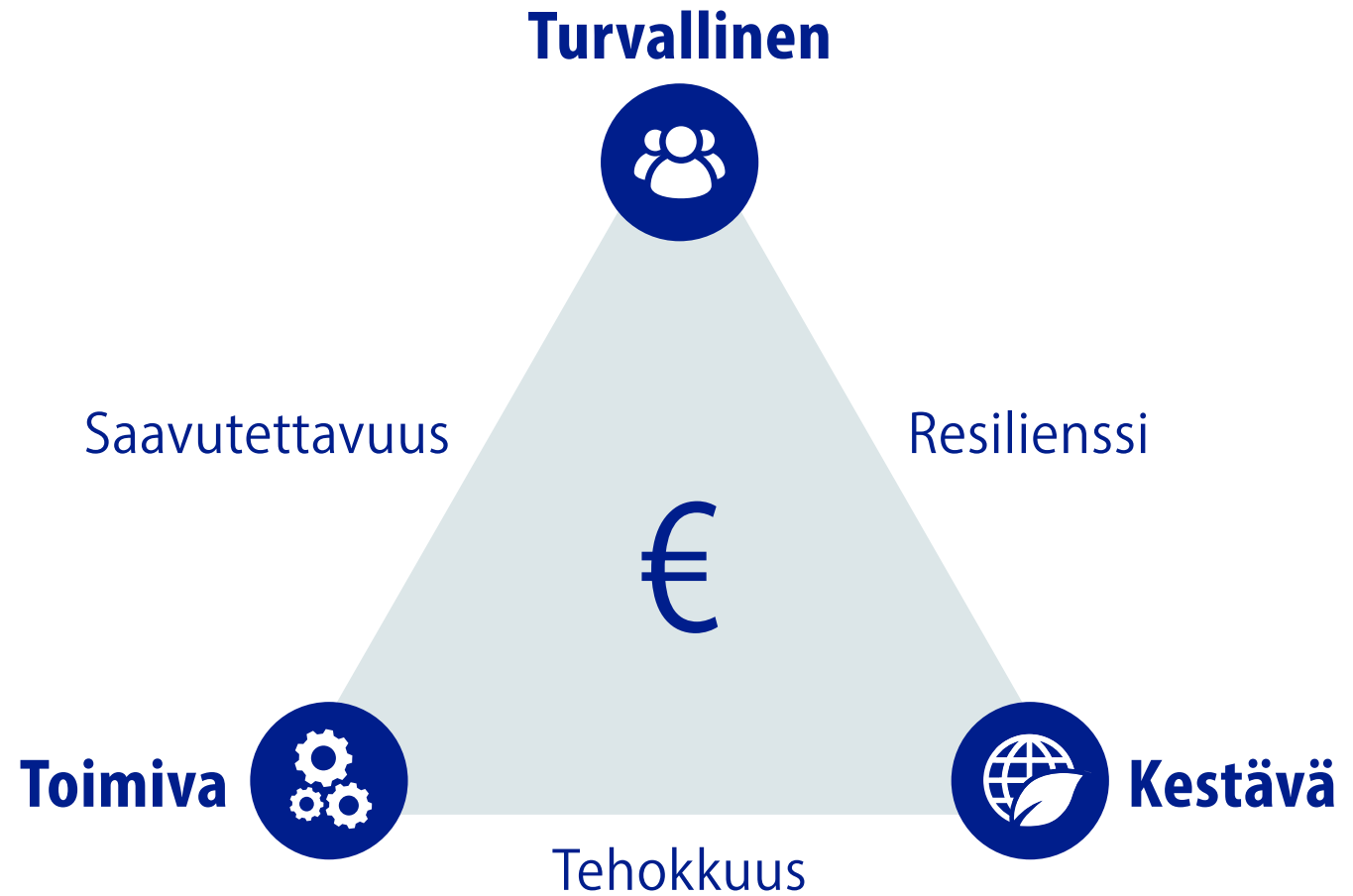


LIIKENNE 12

Talousraamin jatkovalmistelu

Tavoitteet

Tavoitteet: Toimiva, kestävä ja turvallinen
Tavoitteita yhdistäviä näkökulmia:
Saavutettavuus, Resilienssi, Tehokkuus

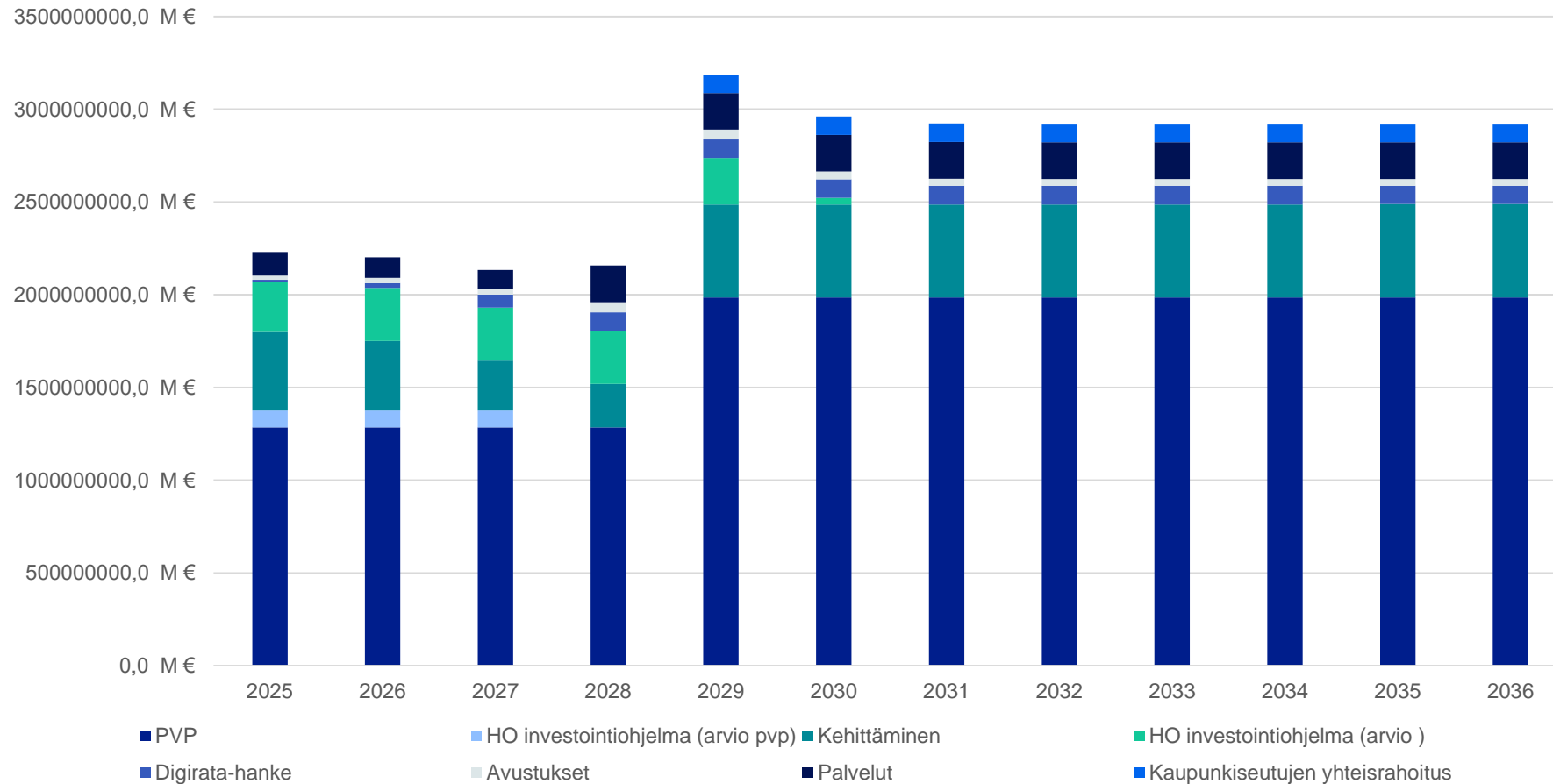


Vaihtoehdot ja niiden rahoitus



	Kehittävä	Valikoiden säilyttävä
Perusväylänpito	1,3 Mrd.(kehys) + 600 milj./v + ostovoimakorjaus 2,5%/v +100 milj. pieniin parantamisiin	1,3 Mrd. (kehys) + 400 milj./v + ostovoimakorjaus 2,5%/v +50 milj. pieniin parantamisiin
Kehittäminen	Väyläinfraan 170 milj./v.(kehys) +100 M€/v (Digirata) +330 M€/v	Väyläinfraan 170 M€/v(kehys) +100 M€/v (Digirata)
Kaupunkiseudut	+ 100 M€/v	-
Avustukset (infra)	8,5 M€ + kaupunkiliikennehankkeet (kehys) + 8 M€/v (säilyttävä) + 20 M€	8,5 M€ + kaupunkiliikennehankkeet (kehys) + 6 M€/v (kriittisen infran ylläpito)
Palvelut	110 M€/v (kehys)+ 42 M€/v (säilyttävä) + 50 M€	110 M€/v (kehys)+ 12 M€/v (välttämättömien palvelujen säilyttäminen)
Hallitusohjelman investointiohjelma	sitomatonta PVP:180 M€, kehittäminen: 1 600 M€	sitomatonta PVP:180 M€, kehittäminen: 1 600 M€
YHTEENSÄ 2025-2036	32,4 mrd € (ostovoimakorjaus-% ei mukana)	26 mrd € (ostovoimakorjaus-% ei mukana)

VE: "Kehittävä" (32,4 mrd €)



VE: ”Kehittävä” - painotukset



Lähtökohtana korjausvelan vähentäminen, väyläverkon ja palvelujen kehittäminen

• Perusväylänpidon painotukset:

- Päivittäinen liikennöitävyys ja liikenteen palvelut varmistetaan koko väyläverkolla. Tämä tapahtuu väyläverkon hoidon ja käytön turvaamisella (ml. jäänmurto, lauttaliikenne ja liikenteenohjauksen peruspalvelut).
- Korjausvelka kasvaa vuosina 2025-2028 ja pienenee tämän jälkeen hitaasti suunnitelman lopussa vuoden 2024 lopun tasolle. Väylien palvelutaso ei parane suunnitelmakauden aikana.
- Korjausvelka voi lisääntyä hieman vähäliikenteisillä väylillä ja samalla vilkkaampien väylien korjausvelka vähenee vastaavasti.
- Pieniä parantamishankkeita voidaan toteuttaa lähinnä vilkasliikenteisellä väyläverkolla

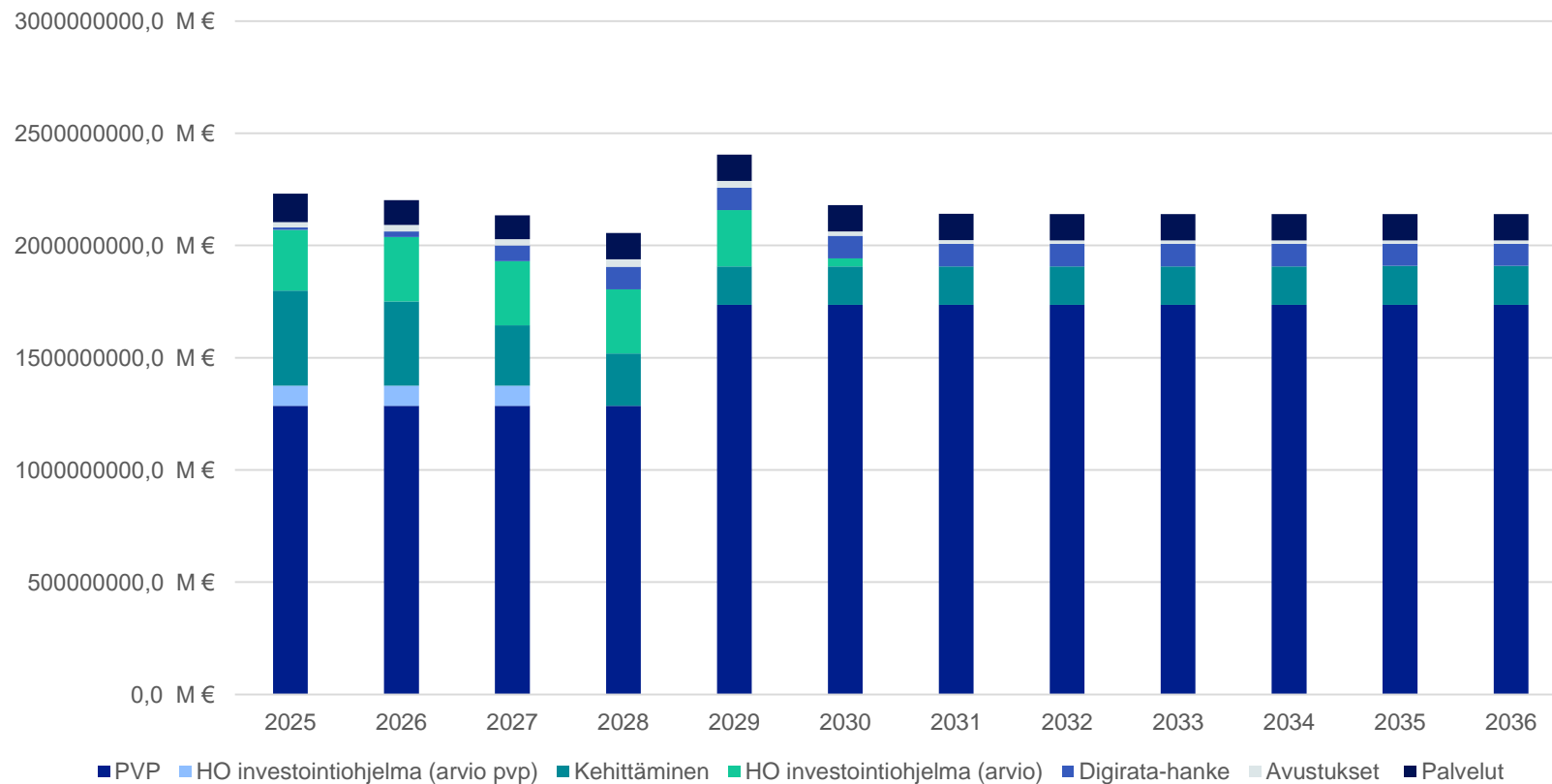
• Kehittämishankkeiden painotukset:

- Vuosina 2025-2028 väyläverkon palvelutasoa nostetaan pistemäisesti jo käynnissä olevilla kehittämishankkeilla, hallitusohjelman investointiohjelman hankkeilla ja joillain muilla uusilla hankkeilla.
- Vuodesta 2029 lähtien väyläverkon palvelutasoa voidaan nostaa niin matkojen kuin kuljetusten kannalta.
 - Radoilla mm. lisätään pääväylien kapasiteettia, lyhennetään matka-aikoja ja vastataan elinkeinoelämän tarpeisiin.
 - Maantieverkolla korjataan TEN-T-verkon ja pääväylien palvelutasopuutteita myös yhtenäistään palvelutasoa. Myös liikenneturvallisuus paranee. Muulla tieverkolla voidaan kohdistaa kehittämistoimia kuljetusten toimivuuden parantamiseen.
 - Vesiväylillä pystytään loppukaudella vastaamaan hyvin elinkeinoelämän ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin.

• Avustusten ja palveluiden painotukset:

- Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmä kehittyä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestäväan suuntaan. Keskisuurilla ja suurilla kaupunkiseuduilla valtion tuki mahdollistaa kustannustehokkaasti joukkoliikenteen kehittämisen lisäten sekä kuntien, että valtion rahoituksen vaikuttavuutta siten, että kohtuuhintaiset liikkumisvaihtoehdot lisääntyvät ja infran käyttö tehostuu. Valtio turvaa välttämättömimmät joukkoliikenteen palvelut maaseudulla ja pienissä kaupungeissa. Yksityisteiden kehittämisellä parannetaan tärkeimpien yhteyksien liikennöitävyyttä. Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteet paranevat mahdollistaen terveyshyötyjä, vahvistaen liikenneturvallisuutta ja vähentäen kaupunkien ruuhkia. Saaristoliikenteessä pystytään säilyttämään nykyisen tasoinen palveluverkosto.

VE: "Valikoiden säilyttävä" (26 mrd €)



VE: ”Valikoiden säilyttävä” - painotukset

Lähtökohtana korjausvelan hallinta ja palvelutason osittainen säilyttäminen

• Perusväylänpidon painotukset:

- Päivittäinen liikennöitävyys ja liikenteen palvelut varmistetaan ensisijaisesti vilkkaalla väyläverkolla. Tämä tapahtuu väyläverkon hoidon ja käytön turvaamisella (ml. jäänmurto, lauttaliikenne ja liikenteenohjauksen peruspalvelut).
- Vähäliikenteisen verkon liikennöitävyys heikentyy ensimmäisen neljän vuoden aikana ja jää sille tasolle.
- Korjausvelka kasvaa ensimmäiset neljä vuotta ja jää sitten suunnitelman loppuvuodeksi 0,9 Mrd euroa nykyistä korkeammalle tasolle. Korjausvelka lisääntyy vähäliikenteisillä väylillä, vilkkaampien väylien korjausvelka pysyy ennallaan
- Nopeusrajoitukset ja painorajoitukset lisääntyvät erityisesti alemmalla tieverkolla ja vähäliikenteisillä rataosuuksilla, erityisesti rataverkolla häiriöiden todennäköisyys kasvaa.
- Väylien palvelutaso heikkenee suunnitelmakauden aikana.
- Pieniä parantamishankkeita voidaan toteuttaa vain vilkasliikenteisellä väyläverkolla.

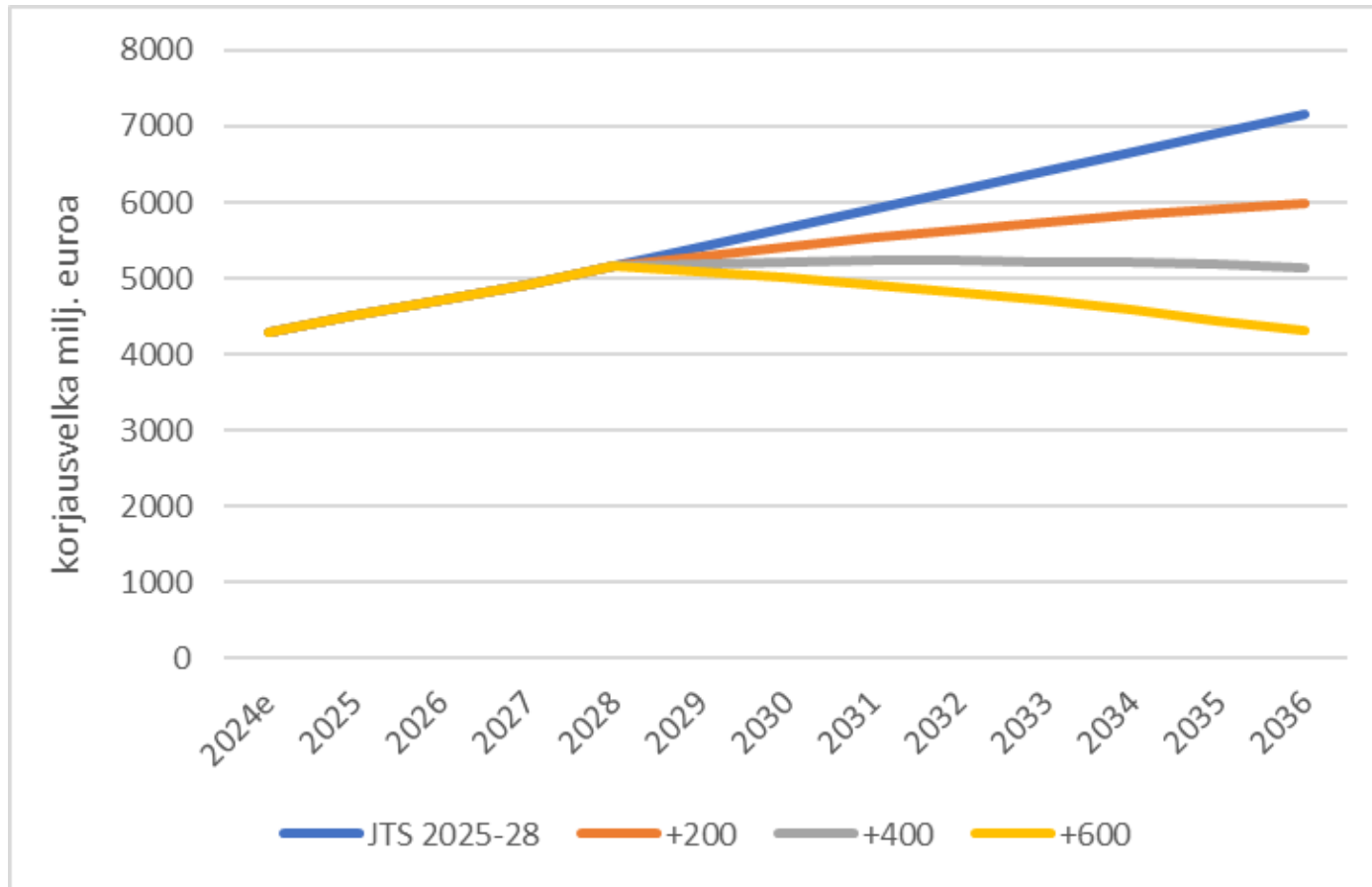
• Kehittämishankkeiden painotukset:

- Vuosina 2025-2028 väyläverkon palvelutasoa nostetaan jo käynnissä olevilla kehittämishankkeilla, hallitusohjelman investointiohjelman hankkeilla ja joillain muilla uusilla hankkeilla.
- Vuodesta 2029 kehittäminen hiipuu.
 - Pääpaino pääväylissä, liikennöitävyyden turvaamisessa, liikenneturvallisuudessa ja pistemäisissä kohteissa. Hankkeita priorisoitava voimakkaasti.
 - Kokonaisuutena väyläverkon palvelutaso laskee. Mahdollisuudet vastata esim. elinkeinoelämän toimintaedellytysten tarpeisiin tai sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseen ovat hyvin vähäiset.

• Avustusten ja palveluiden painotukset:

- Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen vuorotarjonta heikkenee ja/tai lippujen hinnat nousevat, mikä johtaa matkustajamäärien vähenemiseen ja pitkällä tähtäimellä kaupunkiseutujen ruuhkien kasvamiseen. Myös paine kaupunkien joukkoliikenteen rahoitusosuudelle kasvaa, mikä lisää kuntien kustannushaasteita. Alueellisen ja paikallisen liikenteen nykyinen vähimmäispalvelutaso säilyy mahdollistaen yhdessä kuntien kanssa mm. koulu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella. Yksityisteiden pienimuotoisella kehittämisellä turvataan kaikkein välttämättömimpien yhteyksien liikennöitävyys, mutta korjausvelka ei vähene. Kävelyn ja pyöräliikenteen rahoituksella voidaan toteuttaa vain noin 3-4 km korkealaatuista infraa vuosittain. Rahoitus viestii kuitenkin valtion mukanaolosta aktiivisen liikkumisen edistämiseksi. Saaristoliikenteessä pystytään säilyttämään nykyisen tasoinen palveluverkosto.

Korjausvelan kehitys eri vaihtoehtoissa





LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONS MINISTERIET



Kiitos!

lvm.fi [#liikenne12](https://twitter.com/liikenne12)