

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Vertailuvaihtoehto Ve0

Kehitys ilman suunnitelman toimenpiteitä

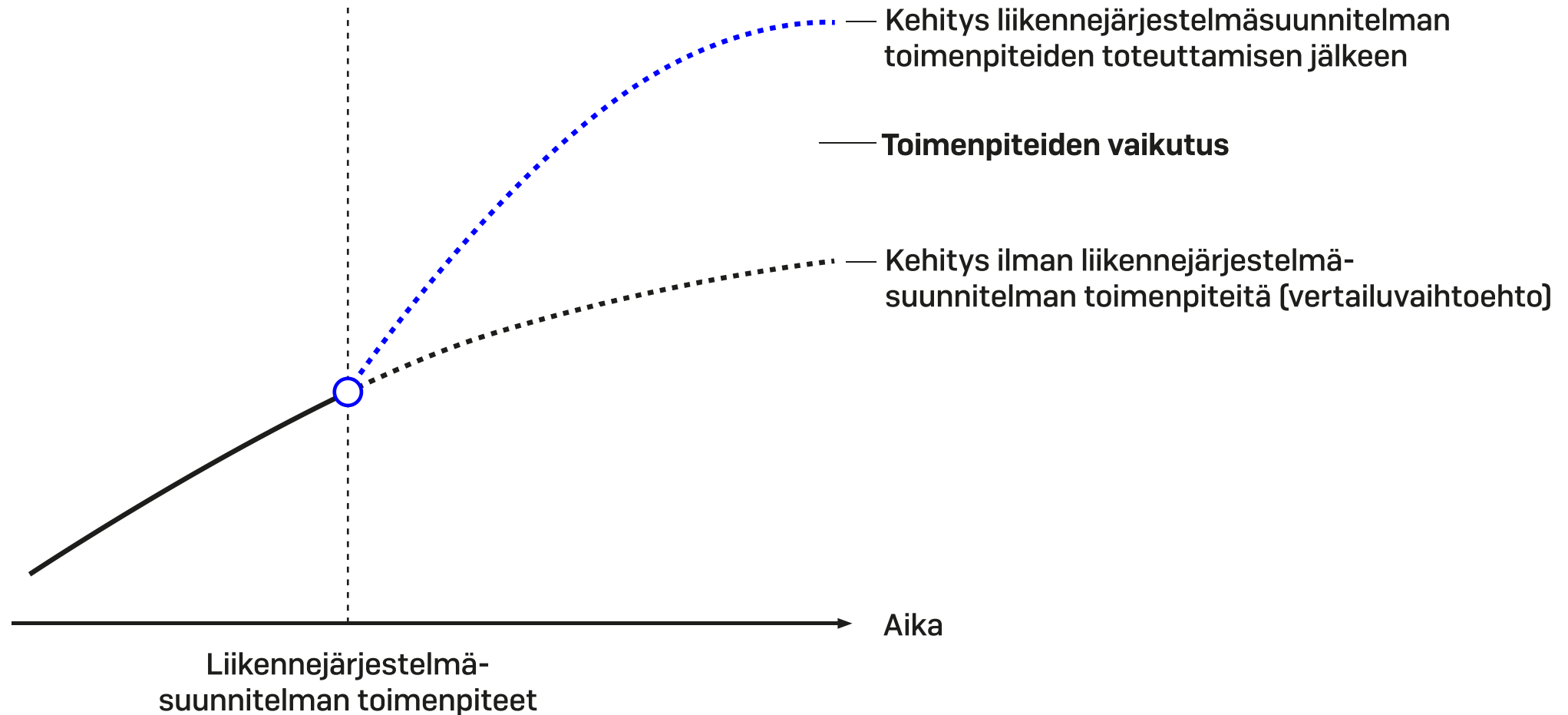
Liikenne 12

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Vertailuasetelmasta

- ▶ Vertailuasetelmaa käytetään **vaikutusten arvioinnin työkaluna, jolla erotellaan itse liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutukset jo muutenkin tapahtuvista muutoksista.**
- ▶ Vertailuvaihtoehto **kuvaava tilannetta, mihin kehitys johtaa nykyisillä toimenpiteillä eli tilanteessa, jossa mitään uusia kehittämistoimenpiteitä (esim. väyliä) jo päätettyjen toimenpiteiden lisäksi ei tehdä.**
- ▶ Vertailuvaihtoehdon **vertailukohtana on nykytila eli vuoden 2023 tilanne.**
- ▶ **Laadittavaa suunnitelmaa verrataan vertailuvaihtoehtoon suunnittelukauden lopun eli vuoden 2036 tilanteessa.**

Vaikutusarvioinnin vertailuasetelma



Vertailuvaihtoehdon taustaoletukset

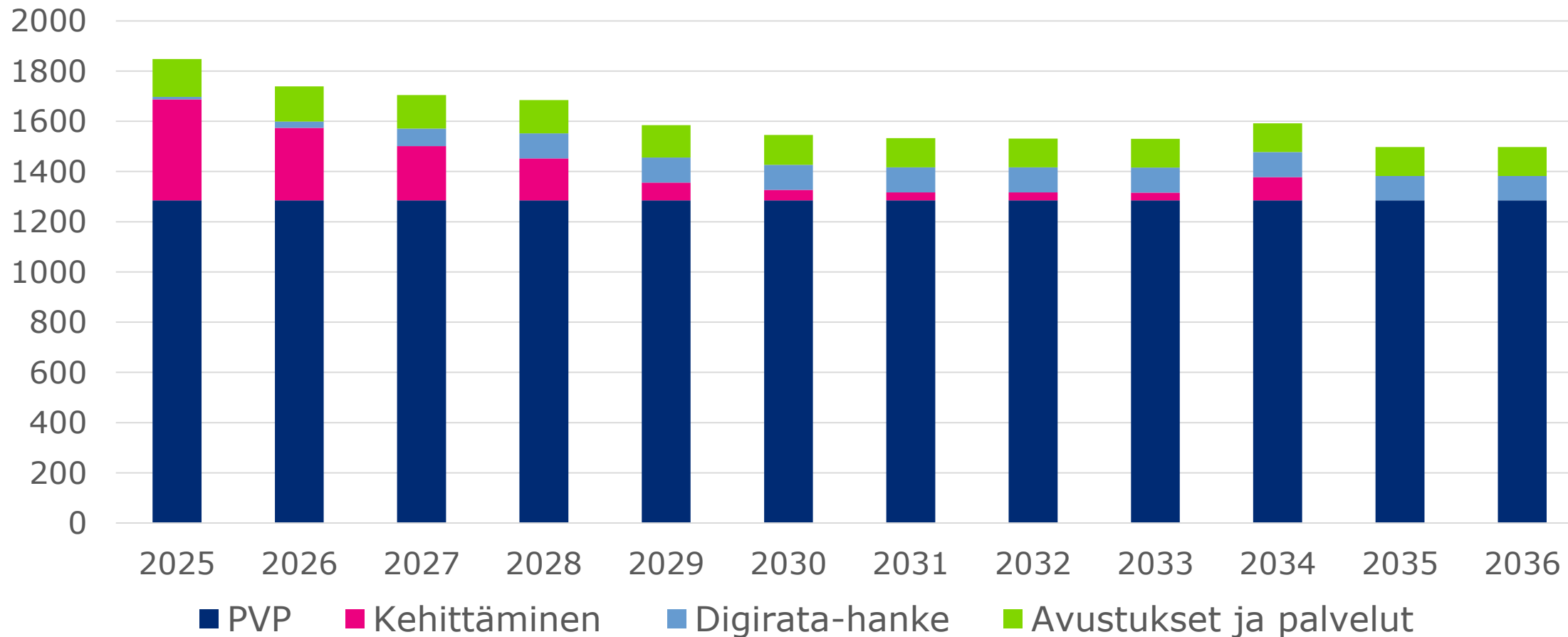
- ▶ **Nykyinen ja jo päätetty lainsäädäntö** (ml. verotus sekä EU- ja kansainväliset säädökset)
- ▶ Nykyiset **kehys- ja talousarviopäätökset ja talousarviorahoituksen käyttöä ohjaavat linjaukset**
- ▶ Vertailuvaihtoehtoon sisältyy
 - ▶ parhaillaan (syksy 2023) **rakenteilla olevat ja päätetyt kehittämishankkeet**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



Rahoitustaso vertailuvaihtoehdossa



Talousarviorahoitus vertailuvaihtoehdossa (M€)

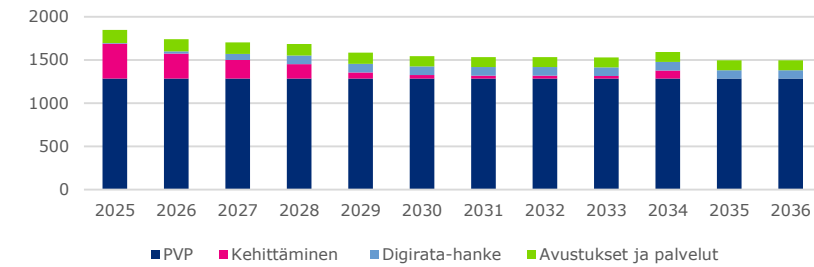


Perusväylänpito vertailuvaihtoehdossa

- ▶ **Perusväylänpidon osalta keskitytään**
 - ▶ **wäyläverkon liikennöitävyyden säilyttämiseen koko wäyläverkolla**
 - ▶ **nykyisen kunnon ja palvelutason säilyttämiseen ensisijaisesti pääväylillä**
- ▶ Rahoituksen jako perustuu vuoden 2024 TAE-tasoon (ilman erillistä korjausvelkarahoitusta)



Perusväylänpidon rahoituksen kohdentuminen tuotteittain, **luonnos**

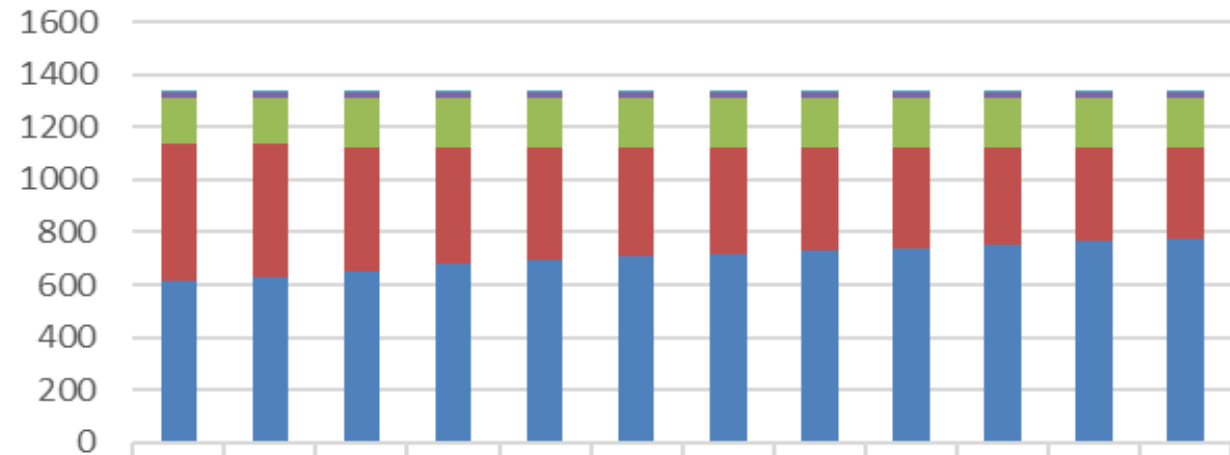


Perusväylänpidon rahoitus nykytilassa vuonna 2023 on **1 378 milj. euroa.**

Vuodesta 2025 eteenpäin rahoitus on **1 285,5 milj. euroa**

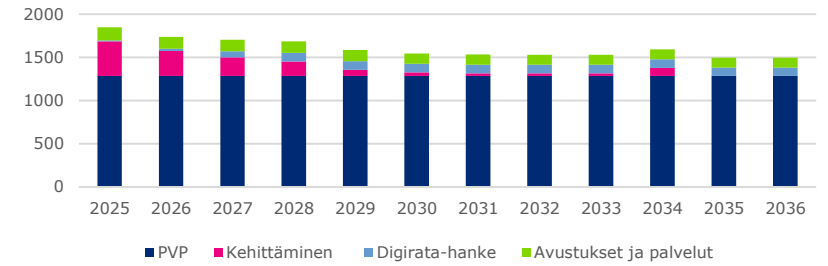
Ratamaksun ennustetaan olevan 56 milj. euroa vuodessa

VEO, perusväylänpito yhteensä (milj. euroa)



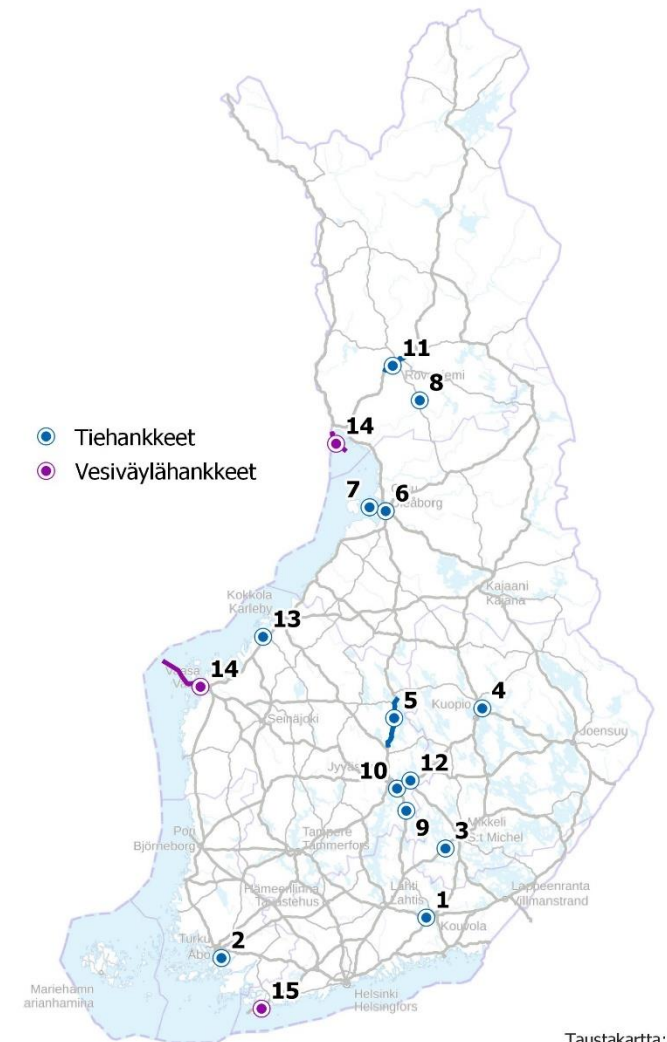
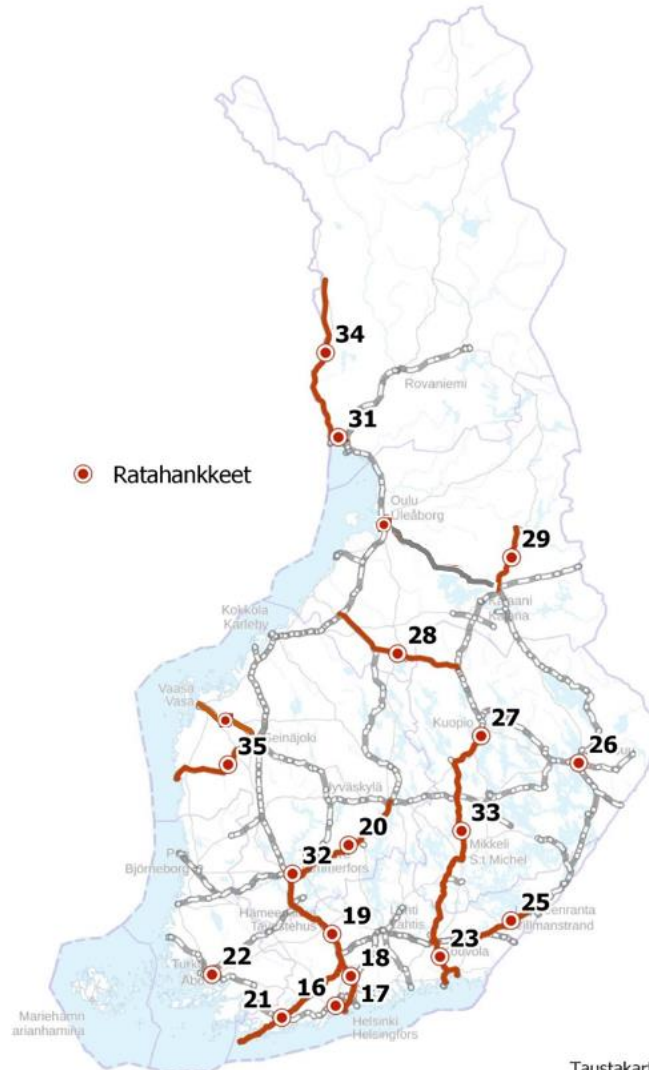
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
parantaminen	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
suunnittelu	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
liikenteen hallinta	170	170	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190
korjaus	522	512	472	442	422	411	400	389	378	367	355	343
hoito ja käyttö	618	628	648	678	698	709	720	731	742	753	765	777

Liikenneverkon kehittäminen vertailuvaihtoehdossa

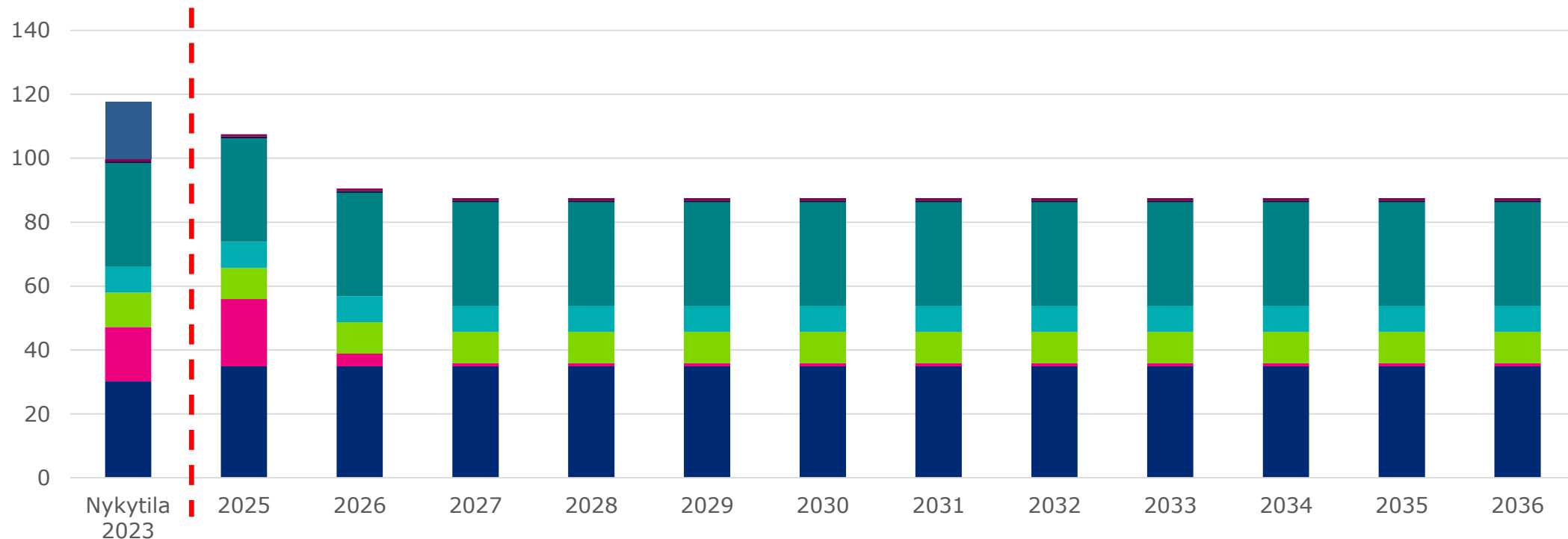
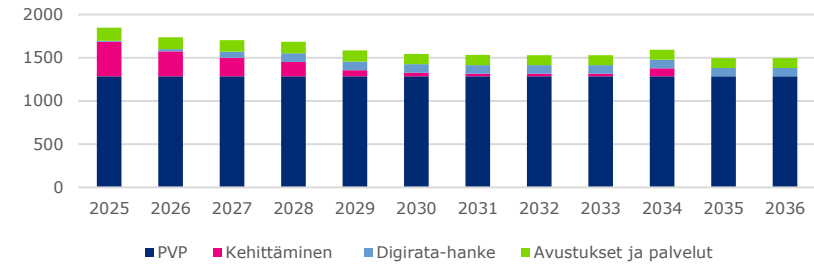


Meneillään olevat hankkeet (tilanne 1.1.2024)

- **Rakenteilla olevat ja päätetyt (valtuus yht.)**
 - 22 ratakanketta (1 687 M€)
 - 13 tiehanketta (447 M€)
 - 3 vesiväylähanketta (9 M€)
- **Elinkaarihankkeet**
 - 4 tiehanketta

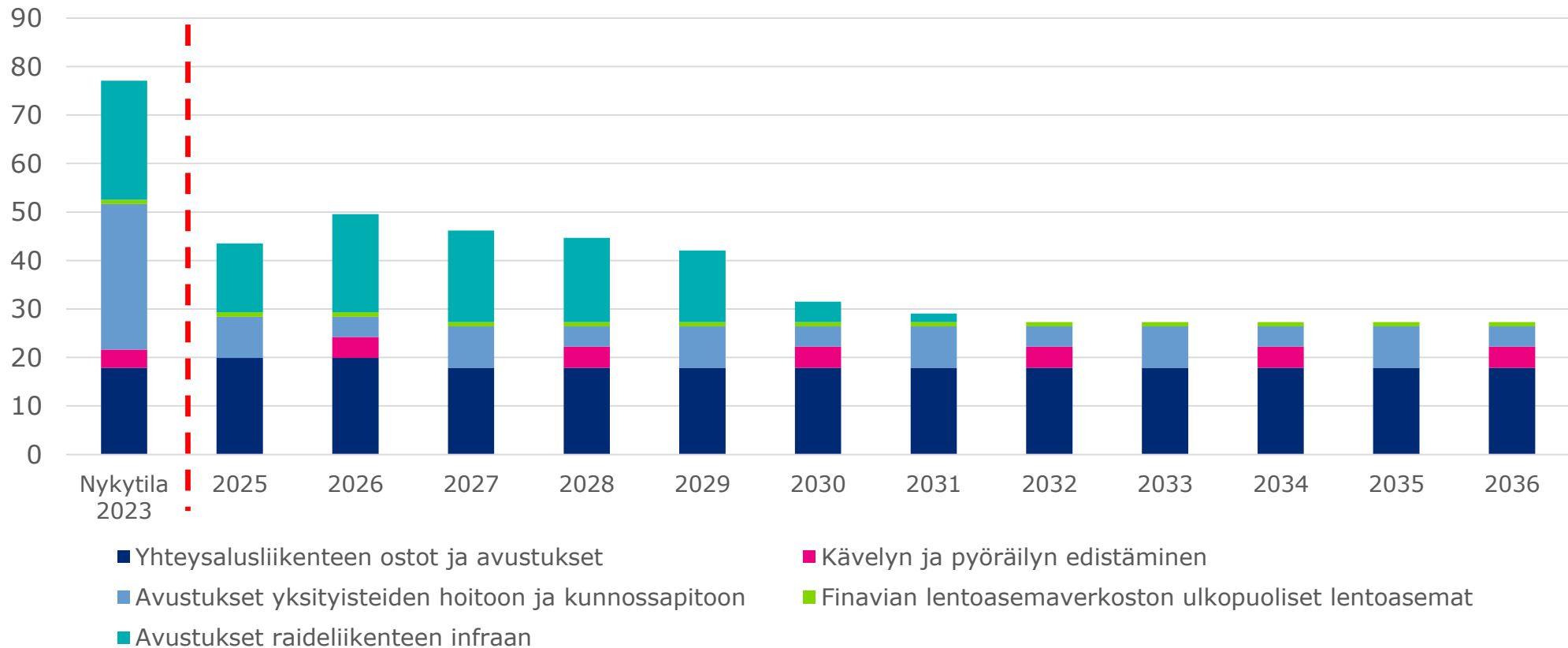
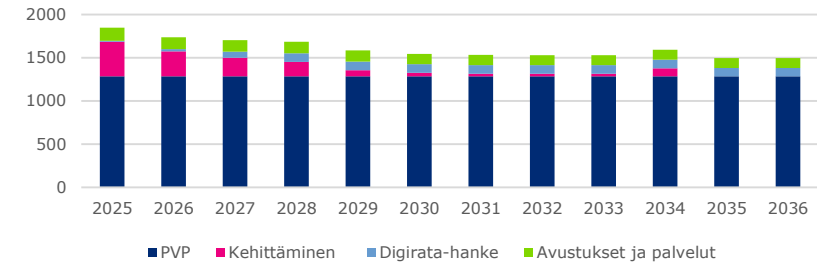


Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen (M€), **luonnos**



- Lentoliikenteen ostot
- Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki
- Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen
- Ilmastoperusteiset toimenpiteet
- Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki
- Kehittämishankkeet

Avustusten rahoitus ja yhteysalusliikenteen ostot ja avustukset (M€), **luonnos**



Vaikutusten arviointi on osa vertailuvaihtoehdon valmistelua



Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

Alueiden välinen saavutettavuus

Kaupunki-seutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Aluerakenne ja alueiden kehitys-edellytykset

Kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähyödyt

Matkojen palvelutaso ja käyttäjähyödyt



Taloudellinen kestävyys

Yhteiskunta-taloudellinen tehokkuus

Julkis-taloudelliset vaikutukset

Taloudellisen kasvun edellytykset



Ekologinen kestävyys

Liikenne-järjestelmän ilmasto-vaikutukset

Ilmaston-muutokseen sopeutuminen

Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen

Yhdyskunta-rakenteen kestävyys

Luonnon monimuotoisuus

Luonnon-varojen käyttö, materiaali-tehokkuus

Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit



Sosiaalinen kestävyys

Liikkumisen mahdollisuudet

Terveys ja hyvinvointi

Elinolot, rakennettu ympäristö ja maisema



Liikenne-järjestelmän turvallisuus

Tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus

Raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus

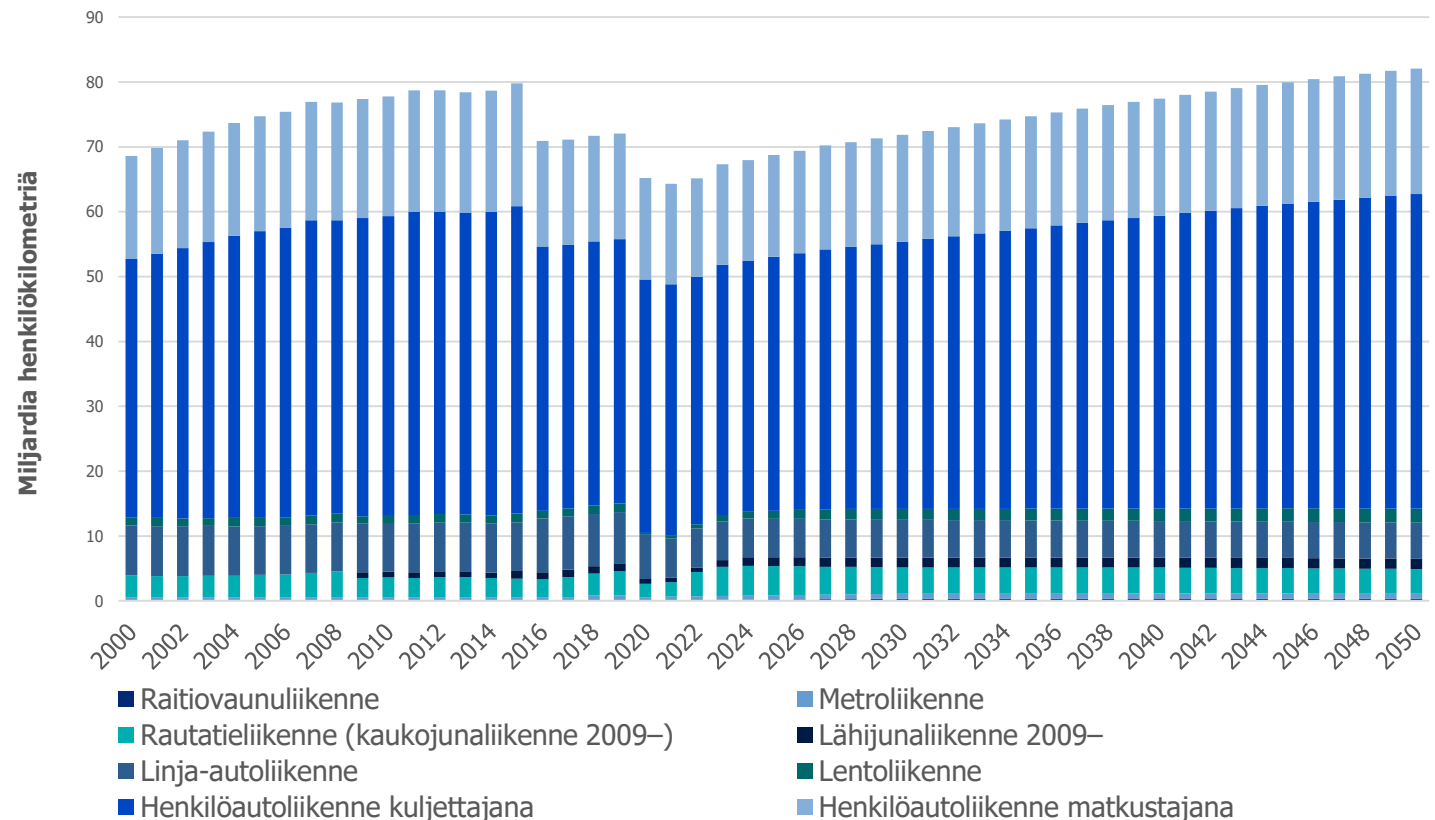
Liikenteen tietoturvallisuus

Henkilöliikenteen suoritteiden arvioidaan kasvavan vuoteen 2050 mennessä 14 % vuoden 2019 tasosta.

Suoritteiden kasvu on suurinta autoliikenteessä.

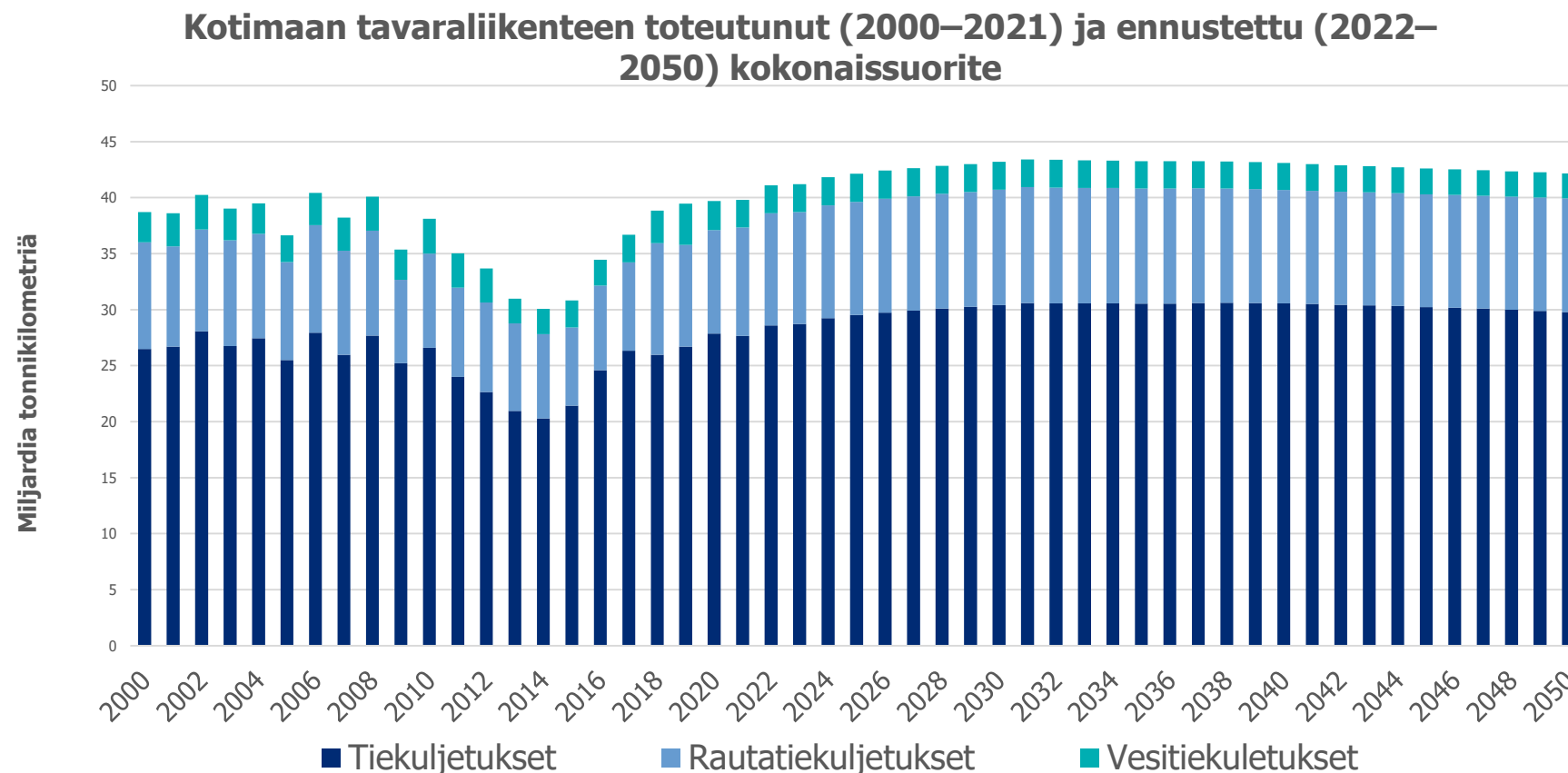
- ▶ Kehitys selittyy osaltaan autokannan sähköistyminen, mikä nykyisellä verotuksella pienentää käyttökustannuksia ja heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä.
- ▶ Myös raskaassa raideliikenteessä kasvua
- ▶ Suorite-ennuste perustuu vuoden 2022 valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen.

Kotimaan henkilöliikenteen toteutunut (2000–2021) ja ennustettu (2022–2050) kokonaissuorite

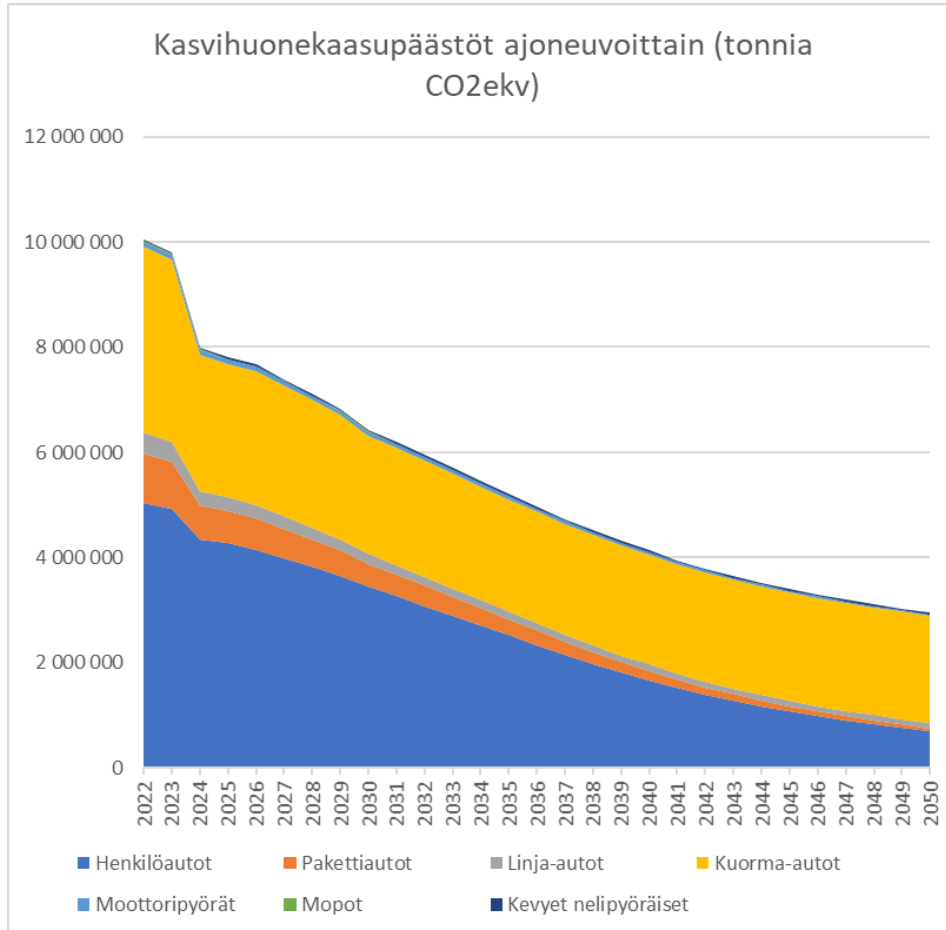


Tavaraliikenteen suoritteiden arvioidaan kasvavan vuoteen 2050 mennessä n. 6 % vuoden 2019 tasosta.

Suoritteiden kasvu on suurinta tiekuljetuksissa.



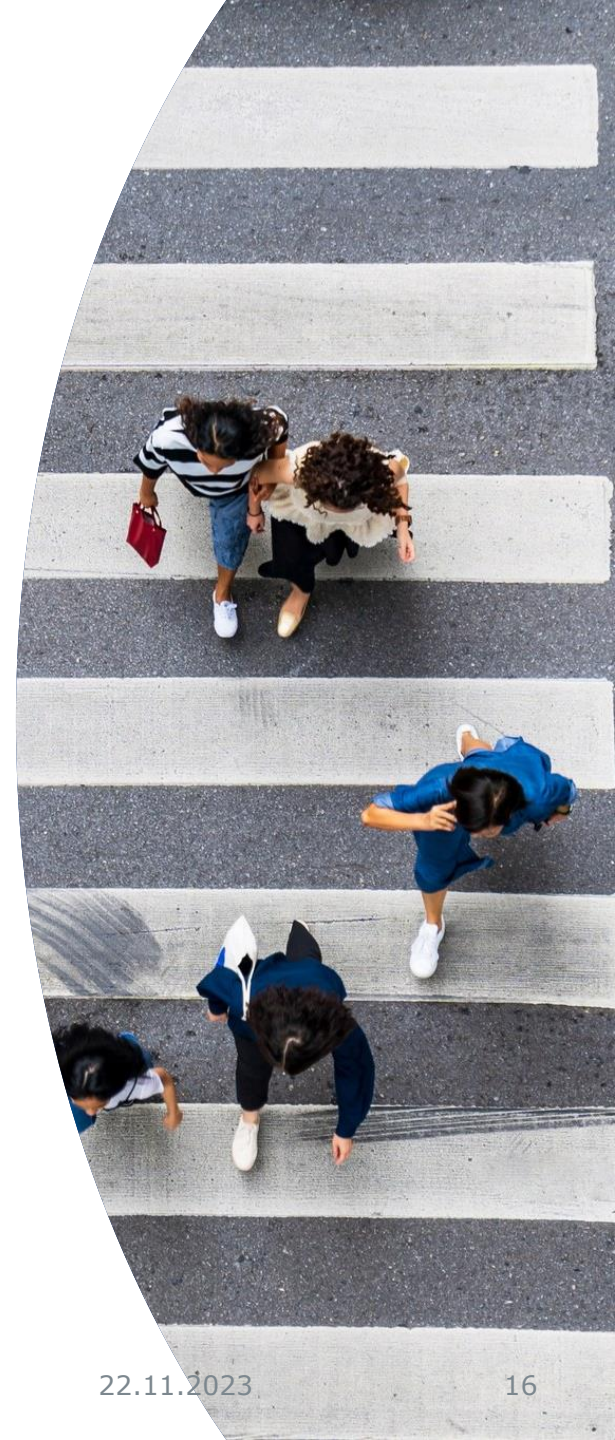
Liikenteen khk-päästöt vähenevät 46,1 % vuoteen 2030 mennessä ennusteiden mukaan



- ▶ **Voimassa olevilla päätöksillä liikenteen khk-päästöt vähenevät yhteensä 46,1 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005.**
- ▶ Taakanjakosektorin veloitteena on EU:n taakanjakoasetuksen mukaan 50 % päästövähennys vuonna 2030.
- ▶ On arvioitu, että kun liikenteen toimenpidelistä tarkistetaan ja EU:n päästökauppa ja raskaan kaluston raja-arvoesitys sisällytetään osaksi liikenteen perusennusteen laskentaa, **liikenne olisi saavuttamassa vaaditun 50 % päästövähennyksen vuonna 2030.**

Liikenneturvallisuuden kehitys vertailuvaihtoehdossa

- ▶ Tieliikenteessä kuolee nykyisin n. 200 hlö/v ja loukkaantuu vakavasti 800-900 hlö/v. Kuolleista 30 % on kohtaamisonnettomuuksia.
- ▶ Autokannan uusiutumisen oletusten ja päätettyjen tiehankkeiden perusteella on arvioitu, että
 - ▶ tieliikenteessä kuolisi 14 henkilöä vähemmän kuin nykyisin (-6 %) ja vakavien loukkaantumisten määrä vähenisi noin 190 tapauksella (-22 %)
 - ▶ henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenisi noin 6,3 tapauksella ja kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä 1,1:lla.
- ▶ Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on nollavisio. Lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista. Tavoitetilanteessa vuonna 2030 tieliikenteessä kuolleiden määrä olisi alle 112 henkilöä ja vakavasti loukkaantuneiden määrä alle 458 (laskettuna perusvuodesta 2020).
- ▶ **Vertailuvaihtoehdossa kehityksen suunta on oikea, mutta tavoitetta ei saavuteta. Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen edellyttäisi selkeästi turvallisuuteen kohdennettuja toimenpidekokonaisuuksia.**
- ▶ Rautatieliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuustaso on yleisesti ottaen hyvä.



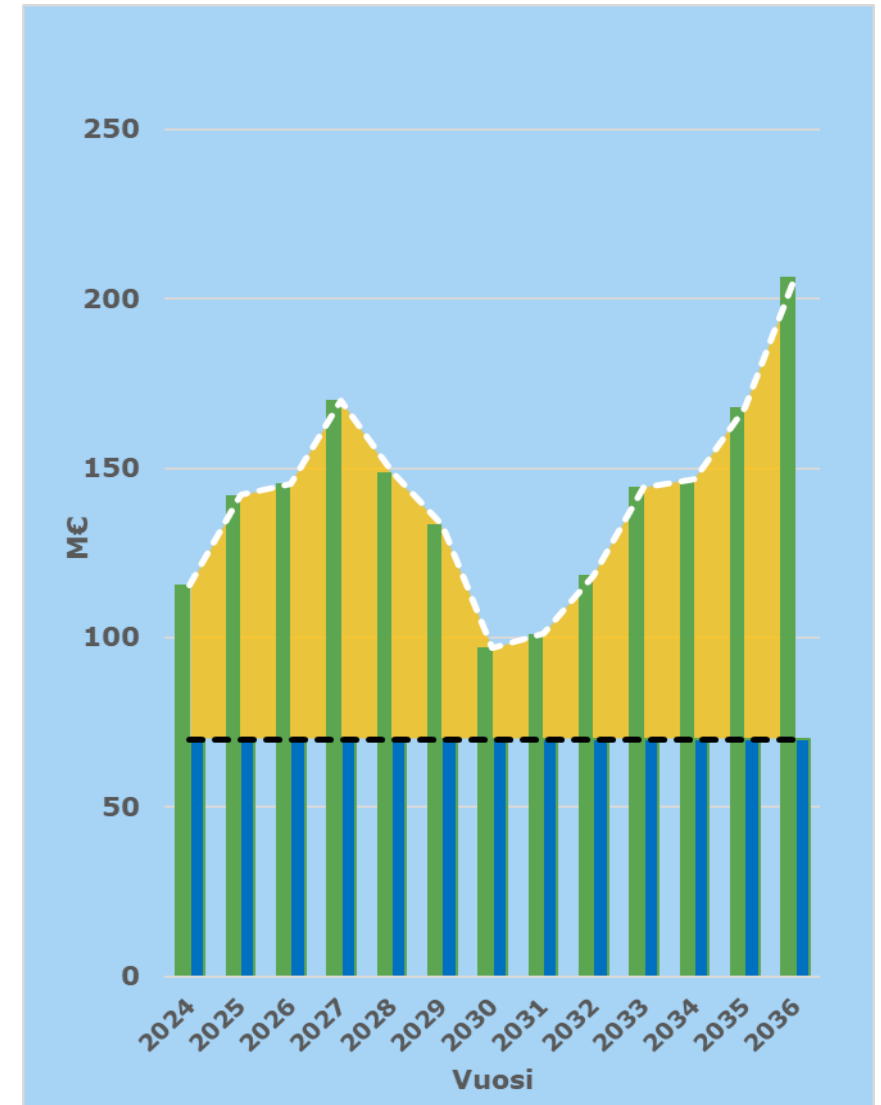
Perusväylänpito: Päälystetyn tieverkon kuntokehitys

- ▶ Päälystetyn tieverkon kunto ja palvelutaso heikkenevät erittäin nopeasti. Vuoden 2036 tilanteessa huonokuntoisia päälystettyjä teitä on noin 25 000 kilometriä, eli noin puolet päälystetystä tiestöstä.
- ▶ Pääväylien kunto ja palvelutaso priorisoidaan pääväyläasetuksen mukaisesti, joten niiden kunto pystytään pitämään suunnilleen nykytasossa
- ▶ Muulla kuin pääväyläverkolla joudutaan lisäämään paino- ja nopeusrajoituksia merkittävästi, koska teiden päälysteet vaurioituvat ja perustukset hajoavat. Osa vähäliikenteisistä teistä on muutettava sorateiksi.
- ▶ **Tiestön kunnan heikkeneminen lisää ajo- ja ajoneuvokustannuksia.**

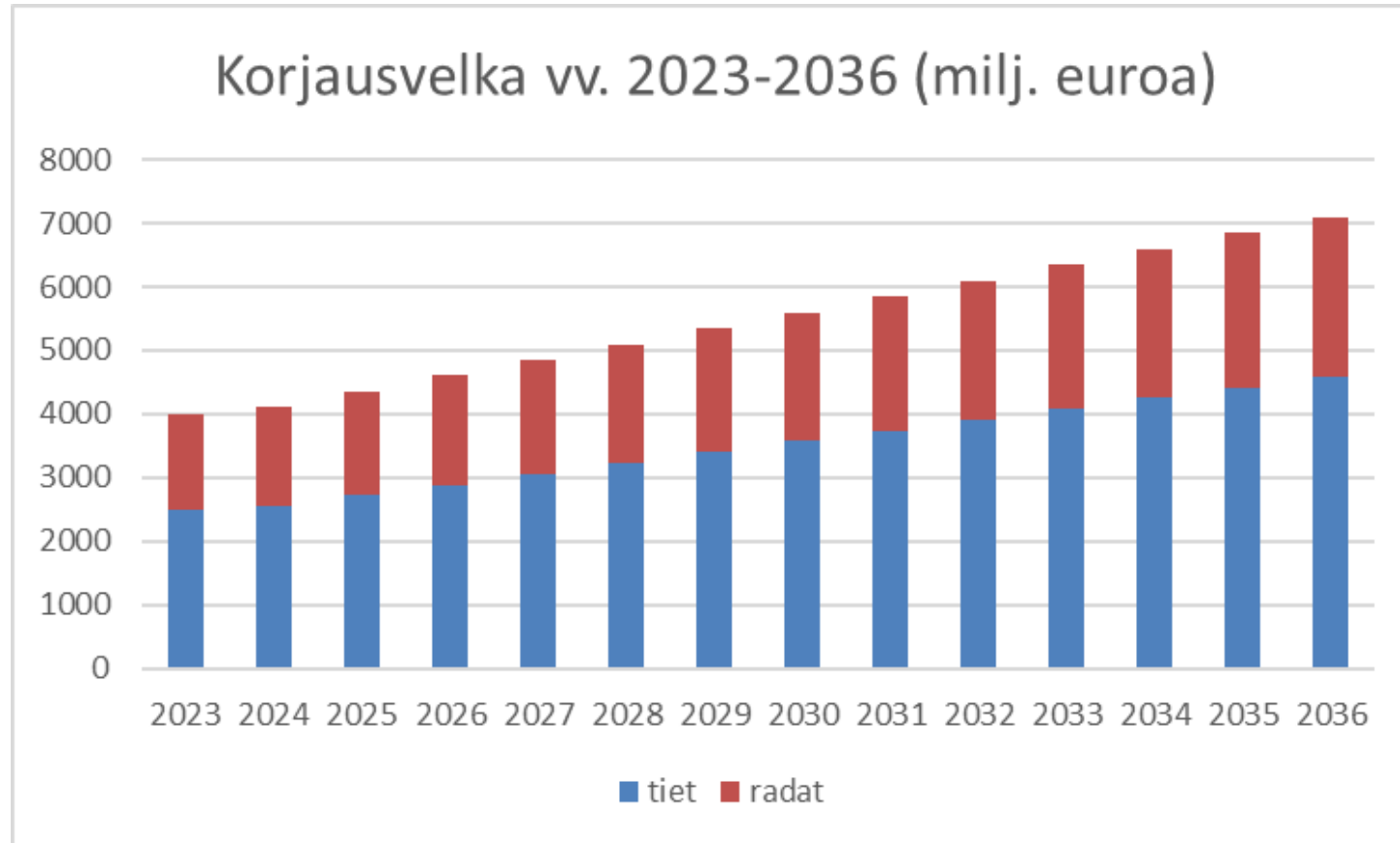


Perusväylänpito: Rataverkon kuntokehitys

- ▶ Rataverkon päällysrakenteiden korjausvelka tällä hetkellä 1279 M€, josta pääraiteet 998 M€ ja vaihteet 60 M€.
- ▶ **Rataverkolla korjausvelka ilmenee mm. lisääntyneinä nopeusrajoituksina sekä liikenteen täsmällisyyttä heikentävinä vikoina, mitkä johtavat kuljetuskustannusten nousuun.**
- ▶ Rataverkon kunnon heikkenemisen johdosta junien aikatauluissa joudutaan huomioimaan pidemmät matkajat ja satunnaiset ennakoimattomat junien myöhästymiset lisääntyvät.
- ▶ Kun korjausrahoitus vähenee suunnittelukauden loppua kohti, useiden vähäliikenteisten rataosien liikenne tulee loppumaan.



Korjausvelan ennuste vertailuvaihtoehdossa



Korjausvelka kasvaa tasaisesti koko suunnittelukauden ajan ja vuoteen 2036 mennessä korjausvelan määrä lähes kaksinkertaistuu.

Vuoden 2036 korjausvelan ennuste on runsaat 7000 milj. euroa.

Väylien kehittämishankkeilla parannetaan saavutettavuutta

Ratahankkeet parantavat liikenteen palvelutasoa, mm.

- ▶ matka-aikojen lyhentyminen, häiriöherkkyyden väheneminen ja täsmällisyyden paraneminen
 - ▶ välityskyvyn lisääminen, mahdollisuudet lisätä lähijunaliikennettä
 - ▶ kuljetusten kustannustehokkuuden paraneminen, elinkeinoelämän kilpailukyvyn paraneminen
- ▶ Saavutettavuushyödyt kohdentuvat työ- ja vapaa-ajan matkojen osalta suurimmaksi osaksi Etelä-Suomen alueelle ja elinkeinoelämän osalta lisäksi Pohjois-Suomen alueelle

Tiehankeet parantavat sekä henkilöautoliikenteen että raskaan liikenteen olosuhteita, mm.

- ▶ matka-aikojen lyheneminen, liikenteen sujuvuuden paraneminen ja häiriöherkkyyden väheneminen
 - ▶ liittymien toimivuuden paraneminen, ruuhkien väheneminen
 - ▶ kuljetusten ennakoitavuuden paraneminen, elinkeinoelämän kilpailukyvyn paraneminen
- ▶ Saavutettavuushyödyt kohdistuvat työ- ja vapaa-ajan matkojen sekä elinkeinoelämän osalta pääosin Pohjois-Suomen ja Länsi-Suomen alueelle

Vesiväylähankkeilla parannetaan teollisuuden vienti- ja tuontikuljetusten palvelutasoa ja mahdollistetaan alhaisemmat kuljetuskustannukset.



Rahoitustason muutokset heikentävät palveluiden ylläpitoa

► Julkisen henkilöliikenteen rahoitus pienenee

- Ilmastoperusteinen tuki puhtaaseen kalustoon ja liikenteen ostoihin on lopetettu, mikä lisää kaupunkiseutujen kustannuksia joukkoliikenteen järjestämiseen. Tuen poisto vähentää kaupunkiseutujen valtion rahoitusta n. 40 %.
- Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen perusrahoitus säilyy vuoden 2023 tasolla, mikä kustannustason noustessa ei riitä nykyisen palvelutason ylläpitoon.
- ELY-liikenteen perusrahoitus säilyy vuoden 2023 tasolla, mikä kustannustason nousun johdosta tulee aiheuttamaan merkittäviä leikkauksia ELY-liikenteen palveluihin.
- **Liikennöintikustannusten nousu** kasvattaa joukkoliikenneviranomaisten kustannuksia.
- **Tästä kaikesta johtuen joukkoliikenteen palvelutarjontaa joudutaan karsimaan merkittävästi tai nostamaan lippuhintoja** sekä nostamaan kuntien rahoitusosuutta.
- **Nämä muutokset todennäköisesti vähentävät joukkoliikenteen matkustajamääriä entisestään** suhteessa liikenne-ennusteeseen.



Infran avustusten laskeva taso heikentää liikenneverkon palvelutasoa

- ▶ **Yksityistieavustusten** rahoitustaso laskee. Tuki riittää vain välttämättömiin vuosittaisiin kustannuksiin, kuten yksityistielossit ja pakolliset siltojen korjaukset. Tienpitoon ei pystytä osoittamaan tukea juurikaan.
- ▶ **Kävelyn ja pyöräilyn avustusten** rahoitus pienenee nykytasosta, mikä ei mahdollista vaikutuksiltaan merkittävimpien hankkeiden avustamista. Rahoitustaso johtaa myös kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden pistemäiseen ja hidastuvaan kehittämiseen.



Vertailuvaihtoehdon keskeiset viestit suunnitelmaversioon muodostamiseen

- 1. Perusväylänpidon vertailuvaihtoehdon mukainen rahoitustaso ei mahdollista väyläomaisuuden tarkoituksenmukaista kunnossapitoa, ja se merkitsee myös liikenneverkkojen palvelutason laskua.**
- 2. Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen ei etene tavoitteen edellyttämällä vauhdilla.**
- 3. Joukkoliikenteen palveluiden rahoitustaso ei mahdollista edes nykyisen kaltaista palvelutasoa**

Kiitos!

Taru Pakkanen

taru.pakkanen@traficom.fi

Käynnissä olevat ja päätetyt hankkeet (tilanne 1.1.2024)

Rata 22 kpl

- Digirata-pilottihanke (ETCS-testirata ja laboratorio) (11 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe (130 M€)
- Espoon kaupunkirata (178,5 M€), arvio valmistumisesta 2028
- Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 1. vaihe (163 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe (273 M€), arvio valmistumisesta 2028
- Helsinki-Tampere –rataosan peruskorjauksen aloittaminen (8 M€)
- Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys (62 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Iisalmi-Ylivieska (sähköistys ja Iisalmen kolmioraide (66 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Joensuun ratapihan parantaminen (83 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Kontiomäki-Pesiökylä –radan parantaminen (102 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Kouvola-Kotka/Hamina (133,5 M€), arvio valmistumisesta 2025

- Kuopion ratapihan parantaminen, 1. vaihe (42 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Laurila—Tornio—Haaparanta rataosan sähköistäminen (18 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Luumäki-Imatra ratayhteyden parantaminen (210 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Oritkarin kolmioraide (17,5 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Seinäjoki-Vaasa radan suunnittelu (4,2 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Tampere-Jyväskylä-radan parantaminen, 1. vaihe (24,5 M€), arvio valmistumisesta 2026
- Turun ratapihan kehittäminen ja Kupittaa-Turku kaksoisraiteen rakentaminen (81 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Savonrata-Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu (3,0 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)
- Suupohjan radan suunnittelu (5 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)
- Tampereen henkilöratapiha (163 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)
- Tornio-Kolari rataosan sähköistyksen suunnittelu (7,5 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)

Tie 13 kpl

- Vt 4 Äänekoski—Viitasaari-tieosuuden kehittäminen (50 M€), arvio valmistumisesta 2025
- Vt 5 Hurus-Hietanen-tieosuuden kehittäminen 17,0 M€), arvio valmistumisesta 2024
- Vt 6 Korian kohta (15,5 M€), arvio valmistumisesta 2025
- Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt (42,6 M€), arvio valmistumisesta 2028
- Mt 180 Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusiminen (128 M€), arvio valmistumisesta 2026
- Mt 8155 Poikkimaantie (30 M€), arvio valmistumisesta 2026
- Hailuodon kiinteä yhteys (121 M€), arvio valmistumisesta 2026
- Suhangon kaivoksen tieyhteyden rakentaminen (3,15 M€), arvio valmistumisesta 2024

- ▶ Vt 4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi-hankkeen suunnittelu (4,6 M€, Hallituksen esitys 21.9.2023 LTAE II 2023)
- ▶ Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa (14,0 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)
- ▶ Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä (7,0 M€, Budjettiriihen 19.9. lisäykset TAE24)
- ▶ Vt 9 Lievestuoreen kohdalla (30,0 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)
- ▶ Kt 68 välillä Edsevö-Pietarsaari vaihe 3 (7,5 M€, Budjettiriihen 19.9.2023 lisäykset TAE24)

Vesi 3 kpl

- Tornio (8,9 M€, josta Väyläviraston osuus on 6,5 M€ ja satamien osuus 2,4 M€; sisältää myös Vaasan hankkeen kustannukset)
- Vaasa (8,9 M€, josta Väyläviraston osuus on 6,5 M€ ja satamien osuus 2,4 M€; sisältää myös Tornion hankkeen kustannukset)
- Koverharin meriväylän syventäminen (2,5 M€, Hallituksen esitys 21.9., LTAE II 2023)

Elinkaarihankkeet

- E 18 Muurla-Lohja (700 M€) palvelusopimus 2029 saakka
- E 18 Muurla-Lohja palvelutason nosto (30 M€)
- E 18 Koskenkylä-Kotka (660 M€) palvelusopimus 2026 saakka
- E 18 Hamina-Vaalimaa (550 M€) palvelusopimus 2034 saakka