



Ruotsin tapa toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa ja rahoittaa liikenneinfraa

Havaintoja ja ideoita Suomessa sovellettavaksi

28.6.2018



Havaintoja ja ideoita Suomessa sovellettavaksi

1. Liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeet perustellaan Ruotsissa hyödyillä yhteiskunnalle
 - työllisyys, kilpailukyky ja parempi ympäristö korostuvat
2. Liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen panostetaan vahvasti, liikenneinfran rahoitus on riittävällä tasolla
3. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman prosessissa poliittiset linjaukset ja asiantuntijasunnittelu tukevat toisiaan
4. Alueet ja elinkeinoelämä osallistuvat valtakunnalliseen suunnitteluun



Liikennejärjestelmän kehittämistä perustellaan yhteiskunnallisilla vaikutuksilla

- **Työllisyys, kilpailukyky ja parempi ympäristö korostuvat**
- Ruotsissa hallitus linjaa, että liikenneinfran kehittämisellä on merkittävä vaikutus maan kilpailukyvyn parantamisessa ja työllisyyden lisäämisessä.
- Toimiva väyläverkko ja sen kehitysnäkymät mielletään kilpailukykytekijäksi.
- Hallitus näkee, että investoinnit muun muassa rautateihin ja teihin työllistävät ja johtavat yritysten kustannusten pienenemiseen.
- Vahva ja tehokas, hyvän kapasiteetin omaava, liikennejärjestelmä nähdään keskeisenä edellytyksenä työllisyydelle ja kestäväälle kehitykselle koko Ruotsissa.



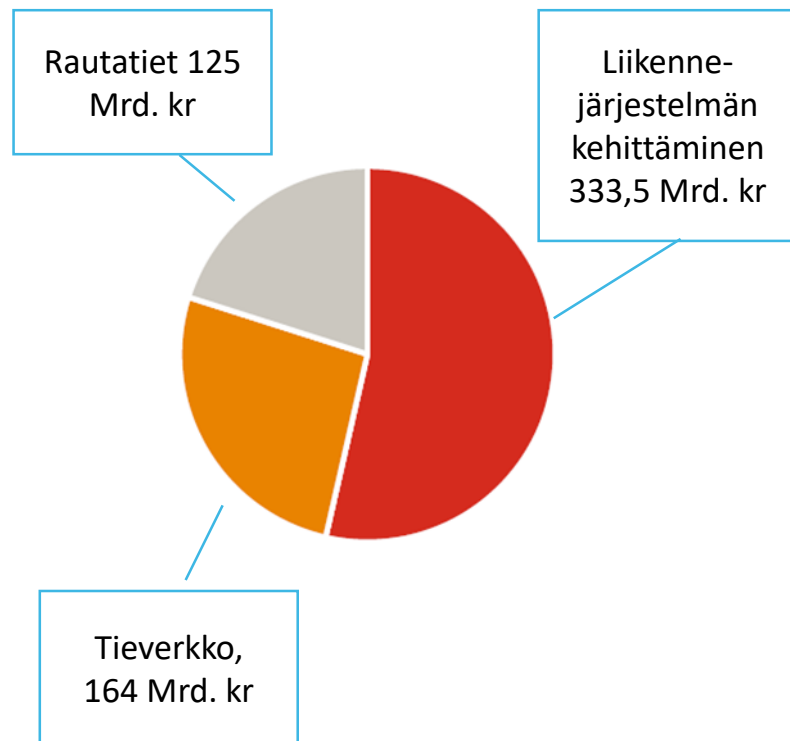
Infrastruktuurin kehittämiseen panostetaan Ruotsissa vahvasti

- Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostetaan infrastruktuurin kehittämistä ja erityisesti rautateiden roolia.
- Kaikkien aikojen suurin rahallinen panostus rautateihin.
 - Rautatiekuljetuksilla nähdään olevan merkittävä vaikutus päästötavoitteiden saavuttamisessa.
- Panostetaan koko maahan
 - Liikenne yhdistää maan eri osat ja on edellytys talouden kasvulle, väestönkasvulle, työvoiman liikkumiselle ja työllisyyden lisäämiselle.
- Rinnalla valmisteltu mm. pyöräilystrategia, digitalisointistrategia, liikkumisen palveluiden strategia jne.



Rahoitus kaudella 2018-2029

- Rahoituskehys vuosille 2018–2029 on yhteensä 622,5 miljardia kruunua
- 125 miljardia kruunua valtion rautateiden kunnossapitoon ja uusintainvestointeihin mukaan luettuna kantavuus ja routasuojaus.
- 164 miljardia kruunua hoitoon, ylläpitoon ja uusinvestointeihin valtion tieverkolla sekä yhteisrahoitukseen.
- Ruuhkamaksutuloilla tai infrastruktuurimaksuilla rahoitetaan 52 miljardia kruunua (~8 %).





Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2018-2029 valmisteluprosessi

1.
Liikennepoliittiset
tavoitteet ja
periaatteet

Transpolitiska mål

2.
Suuntausasiakirjat
(Toimenpiteiden
kohdentaminen ja
taloudellinen kehys)

Inriktningsplanering

3.
Liikenneinfran
kehittämislinjaukset
(12 vuotta)

*Infrastruktur
proposition*

4.
Kansallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma 2018-
2029

(Valtakunnalliset ja
alueelliset toimenpiteet)
Åtgärdsplanering

5.
Toimintasuunnitelma
1-4 v.

Verksamhetsplan

6.
Toteutus
Genomförande

Tavoitteet ja vaatimukset

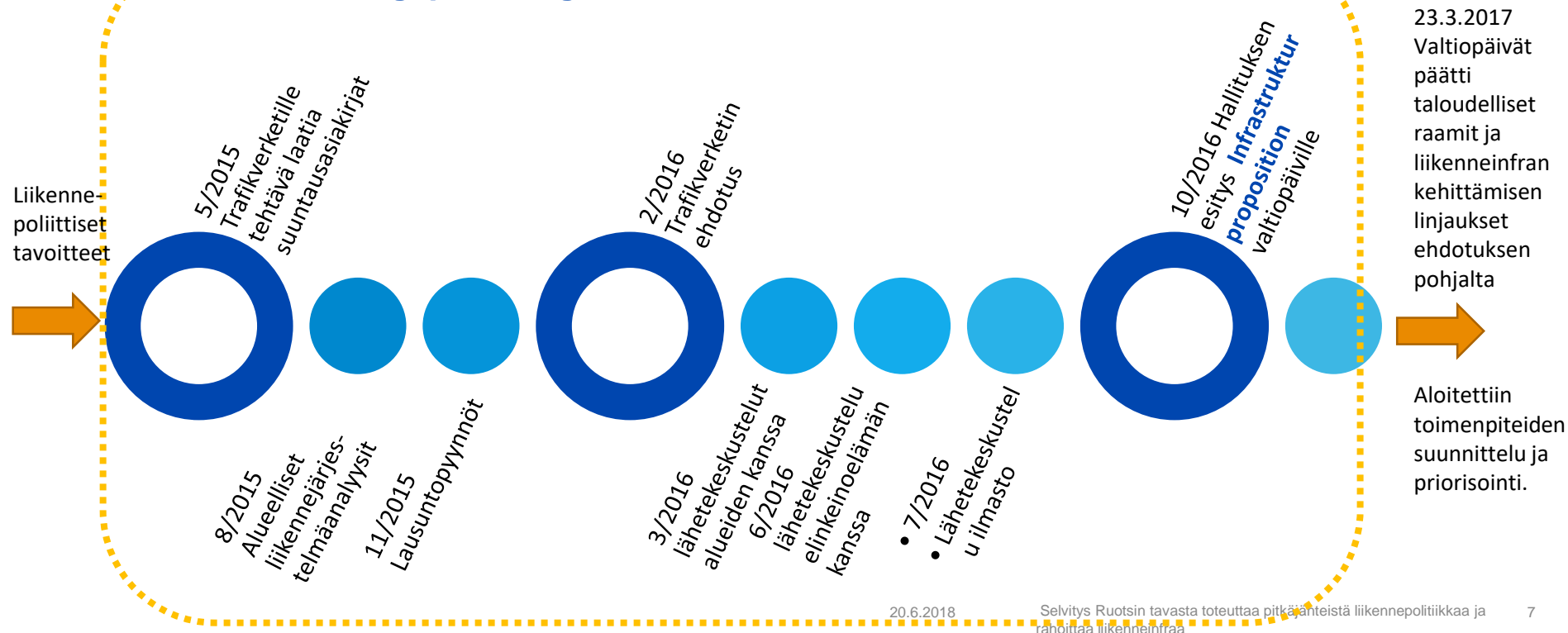
Pitkän aikavälin ohjaus

Operatiivinen ohjaus



Suuntausasiakirjojen laatiminen

Inriktningsplanering → Infrastruktur proposition





Toimenpidesuunnitelman laatiminen

Infrastruktur proposition → Åtgärdsplanering

Suuntaus-
asiakirjat,
valtiopäivien
päättös
3/2017

6/2017
Vaikutusten
arviointi

10/2017
Trafikverketin esitys
valtakunnallisesta
liikennejärjestelmä-
suunnitelmasta
2018-29

Vaikutustenarvioi-
ntien osaraportit
11/2017

Lausuntokierros

1/2018: Uusi,
korjattu versio
valtakunnallisesta
liikennejärjestelmä-
suunnitelmasta

Vaikutusten
arviointi,
loppuraportti
2/2018

6/2018 Valtiopäivät
hyväksyi
valtakunnallisen
liikennejärjestelmä-
suunnitelman

Alueellisten suunnitelmien vaikutusten arviointi rinnalla

20.6.2018

Selvitys Ruotsin tavasta toteuttaa pitkäjänteistä liikennepoliittikkaa ja rahoittaa liikenneinfraa



Alueet ja elinkeinoelämä osallistuvat suunnitteluun

- Kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rinnalla laadittiin alueelliset liikennejärjestelmäanalyysit ja -suunnitelmat kuudella alueella.
- Alueelliset suunnitelmat muodostavat kansallisen suunnitelman pohjan.
- Lähtökohtana ovat tunnistetut puutteet suhteessa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteisiin.
- Alueet tekevät itse priorisointia ja voivat nostaa esille myös kysymyksiä kansallisesti ratkaistavaksi.
- Alueelliset suunnitelmat nähdään palapelinä jonka pohjalta kansallinen suunnitelma valmistellaan.



Alueelliset liikennejärjestelmäanalyysit





Mitä Suomessa tulisi varmistaa liikennejärjestelmän kehittämisessä

- Luodaan valtakunnalliset priorisointikriteerit
 - Kehittämistoimien yhteenkytkentä näkymien kanssa
- Kytetään alueet mukaan suunnitteluun, kehitetään alueellisten suunnitelmien vertailtavuutta
- Varmistetaan pitkäjänteisyys ja johdonmukainen poliittinen ohjaus
 - parantaa mahdollisesti Suomen kilpailuasetelmaa, kun kansainväliset yritykset miettivät sijoituspaikkojaan
 - auttaa tasaisesta tilauskannasta huolehtimista infra-alalla
 - voi parantaa mahdollisuuksia EU:n rahoitushauissa
 - pitkäjänteisyys valtakunnan tasolla auttaa kaupunkien kehittämistyötä ja yhteistyötä kaupunkien kanssa.



Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä muuttaisi Suomen prosessia monelta osin Ruotsin mallin mukaiseksi

- Lakiluonnos liikennejärjestelmästä ja maanteistä ehdottaa Suomeen pitkälti Ruotsin mallin mukaista valtakunnallista liikennejärjestelmäprosessia.
- Suomessa tulisi löytää oma tapa valmistella valtakunnallinen suunnitelma.
 - Paljon hyvää valmistelua on jo tehty
- Valmisteluun tulisi kytkeä mukaan alueet ja elinkeinoelämä.
- Yhdessä tekemiseen tulisi löytää uusia, ja mahdollisesti kevyempiä työskentelytapoja.
 - Voisiko digitalisaatiota hyödyntää alueiden/elinkeinoelämän osallistamisessa?



Liikenneinfran rahoitus mahdollistaa kehittämisen

- Pitkäjänteinen liikennepolitiikka yhdessä riittävän rahoituskehityksen kanssa antaa hyvän lähtökohdan liikennejärjestelmän kehittämiseksi.
 - Kehittämistoimien toteutus edellyttää riittävää rahoituskehystä
- Liikenneinfran pitkäjänteinen kehittäminen edellyttäisi Suomessakin liikenneinfran merkityksen ja rahoitustarpeen uudelleen arviointia
 - Työllisyyden, kansallisen kilpailukyvyn, aluekehityksen ja ympäristövaikutusten näkökulmat.
- Onnistunut prosessi syntyy poliittisen päätöksenteon, asiantuntijatyön ja eri tahojen osallistamisen vuoropuheluna.

Selvitys Ruotsin tavasta toteuttaa pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa ja rahoittaa liikenneinfraa sekä kehittää asemaseutuja (50/2017)

Ruotsin asemanseutukehityksen toimintamallin soveltamismahdollisuudet Suomessa (1/2018)