

LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



Taloudellisen raamin asettaminen

Parlamentaarinen ohjausryhmä 23.9.2020
Hanna Perälä, liikenne- ja viestintäministeriö

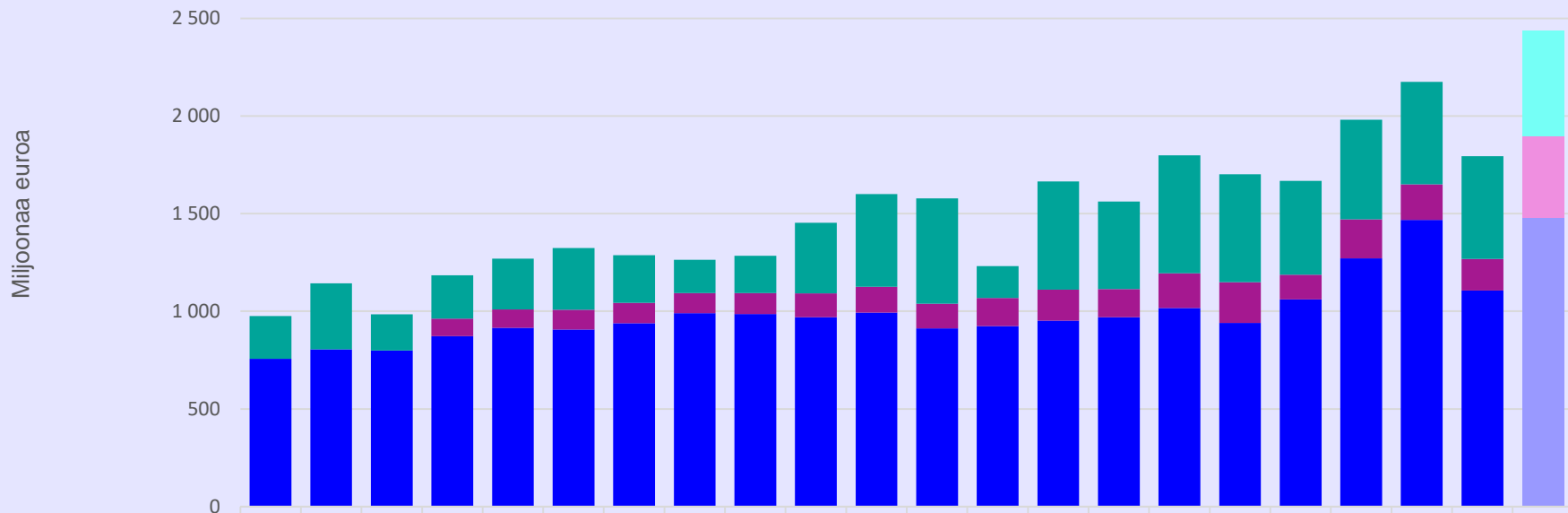
Lopullisen suunnitelman taloudellisen raamin asettaminen

- Lähtökohtia lopullisen suunnitelman taloudelliselle raamille
 - Tämänhetkisen suunnitelmaversio
vaikutusten arviointi
 - Aikaisemmat rahoitustasot erityisesti liikenneverkon kehittämisinvestointien osalta
 - Koronatilanteen vaikutukset joukkoliikenteeseen ja huomiointi suunnitelmassa
 - Maanteiden pääväylien kehittämistarpeet
- Vaihtoehtoja lopullisen suunnitelman talousraamiksi

Lähtökohtia taloudellisen raamin asettamiselle

- Tämänhetkinen suunnitelmaversio toteuttaa suunnitelman tavoitteita kohtuullisesti. Ennen kaikkea perusväylänpidon lisärahoitus mahdollistaa myönteisen kehityksen.
 - Perusväylänpidon rahoitustaso ehdotetaan pidettävän suunnitelmassa ennallaan (1,4 mrd e/v. + hintojen nousun vaikutusten huomiointi) – korjausvelkaa saadaan lyhennettyä 2,2 miljardiin euroon ja edistettyä suunnitelman tavoitteiden saavuttamista.
- Valtion rahoitus tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa:
 - alkuvuodet (2021-2024) valtion rahoitus julkisen talouden suunnitelman (JTS) mukainen
 - perusväylänpidon määrärahatason korotuksen vuoksi rahoitus loppuvuosina hintojen nousun verran (966 milj. €) yli vuoden 2024 määrärahatason.
- Toteutetaan jo päätetyt hankkeet sekä Digirata.
- EU-rahoitus ja muu rahoitus eivät ole mukana tarkastelussa, vaan niitä käsitellään lisäyksenä valtion rahoitukseen. Hankeyhtiöiden rahoitusta tarkastellaan erillisenä asiana.
- Alkuvuodet (2021-2024) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitus JTS:n mukainen, koska suunnitelma tulee sovittaa julkisen talouden suunnitelmaan.

Liikenteen hallinnonalan budjetit Suomessa 1999-2020



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
■ Kehittäminen	219	338	185	223	260	316	244	170	191	362	476	539	163	555	449	605	554	481	511	524	526	539
■ Avustukset ja palvelut				90	94	101	104	103	107	122	133	127	144	158	144	178	208	126	199	182	163	419
■ PVP	756	805	799	873	916	906	939	990	986	970	993	912	924	952	969	1 017	941	1 061	1 272	1 468	1 106	1 479

■ PVP ■ Avustukset ja palvelut ■ Kehittäminen

Vuoden 2020 luvut perustuvat neljanteen lisätalousarvioon, ja voivat muuttua lisätalousarvioiden myötä.

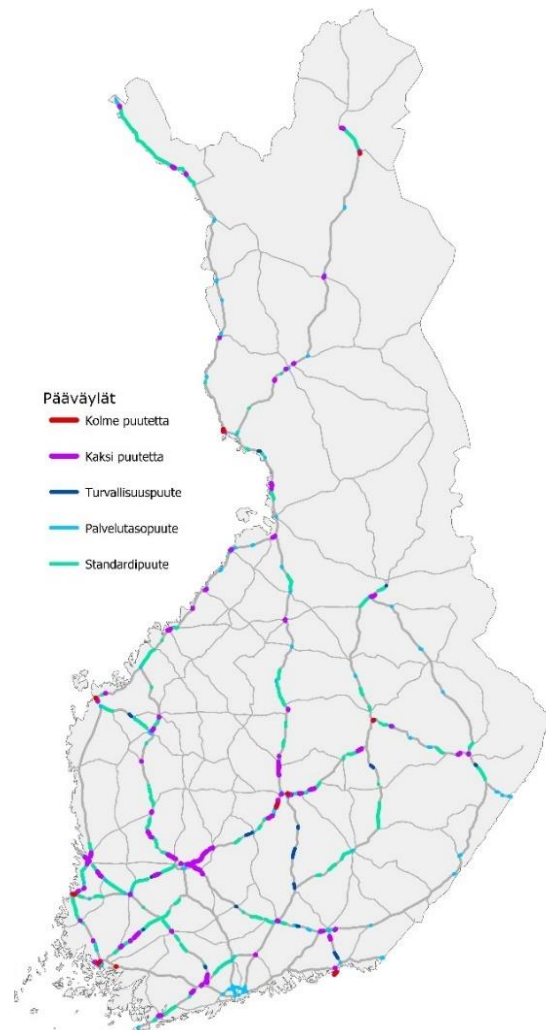
Liikenneverkon kehittämisinvestointien rahoitus



- Suunnitelmaversiossa perusväylänpitoon sekä palveluihin ja muihin toimenpiteisiin tehdyt korotukset johtivat siihen, että liikenneverkon kehittämisinvestointien määrärahataso on aikaisempaa pienempi.
 - Kehittämisinvestointien rahoitus vuosina 2024 ja 2025 yhteensä **alle 300 M €/v.**, tämän jälkeen noin **200 M €/v.** (vrt. vuosina 2010-2019 keskimäärin **491 M e/v.**)
 - Jo päätettyjen hankkeiden ja Digiradan jälkeen sitomatonta kehittämisinvestointirahoitusta suunnitelmaversiossa yht. 1,1 mrd. €

Pääväylien kehittämistarpeet ja kustannukset

- **Maanteiden** pääväylillä noin 200 tiekilometrillä on kaikkein **merkittävämpiä puutteita** palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan asetuksen vaatimuksia sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita.
- Lisäksi noin 1 800 kilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.
- Maanteiden pääväylien **merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2-3 mrd. €** seuraavan noin 10 v. aikana. Tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa rahoitusta maantieverkon kehittämiseen noin **400 M €**. Vuosina 2008–2020 tieverkon kehittämisen keskimääräinen rahoitus on ollut noin 300 M€/vuosi, josta pääväylät 91 % ja muu tieverkko 9 %. Yhteensä tällä ajanjaksolla noin 3,6 Mrd. €.
- **Rautateiden** pääväylillä kehittämistarpeita noin **2,7 mrd. €** vuoteen 2032 asti. Tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa rahoitusta rataverkon kehittämiseen noin **600 M €**.



Joukkoliikenteen elvytyksen käsittely suunnitelmassa 1/2

- Koronan aiheuttama rahoitusvaje on skenaariosta riippuen pelkästään linja-autoliikenteessä 270 - 605 miljoonaa euroa vuosina 2020-2024. Lisäksi henkilöjunaliikenteen merkittävästi vähentyneen kysynnän nähdään vaikuttavan tarjonnan järjestämiseen vuoteen 2024 asti. Myös lentoliikenteen markkinaehtoinen tarjonta on vähentynyt huomattavasti.
 - Tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa joukkoliikennetoimenpiteisiin on varattu 34-42 miljoonaa euroa vuodesta 2025 eteenpäin, eli koronan aiheuttamat tappiot ovat lähivuosina merkittävästi suuremmat.
 - Rahoitusvajetta ei todennäköisesti pystytä täysin paikkaamaan kuntien ja valtion toimesta, vaan joudutaan karsimaan palvelutasoa ja nostamaan hintoja.
- Joukkoliikenteelle on vuodelle 2020 myönnetty 100 M € lisärahoitusta, jonka riittävyttä, jakautumista ja kohdentamista arvioidaan vielä syksyn aikana.

Joukkoliikenteen elvytyksen käsittely suunnitelmassa 2/2

- **Toimenpide-ehdotus:**

Valtio varautuu pääosin vuosina 2021-2024 joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen. Tuella elvytetään joukkoliikenteen käytön ja liikennöinnin kehitystä, tavoitellen korona-epidemiaa edeltänyttä kasvu-uraa. Tuen tarvetta, jakautumista ja vaikutuksia seurataan ja arvioidaan säännöllisesti. Tukitoimet rahoitetaan nykyisen julkisen talouden suunnitelman ylityksenä.

- Lentoliikenteen osalta jatkovalmistelussa huomioidaan meneillään olevien työryhmien työn tulokset:
 1. Työryhmä pohtii, miten lentoyhteydet Kokkolaan, Joensuuhun, Kajaaniin, Jyväskylään ja Kemiin turvattaisiin. Finnair Oyj:n operoimat markkinaehtoiset lennot loppuivat koronan yhteydessä tehtyjen lentojen vähennysten myötä. Yhteydet ovat olleet myös jo ennen koronatilannetta heikosti kannattavia.
 2. Työryhmä luo kokonaiskuvan digi-ilmailun taloudellisesta merkityksestä ja arvioi, minkälainen merkitys perinteisen lentoasemaverkoston ulkopuolisilla lentoasemilla on liikkumistarpeiden ja alueellisen saavutettavuuden näkökulmasta.

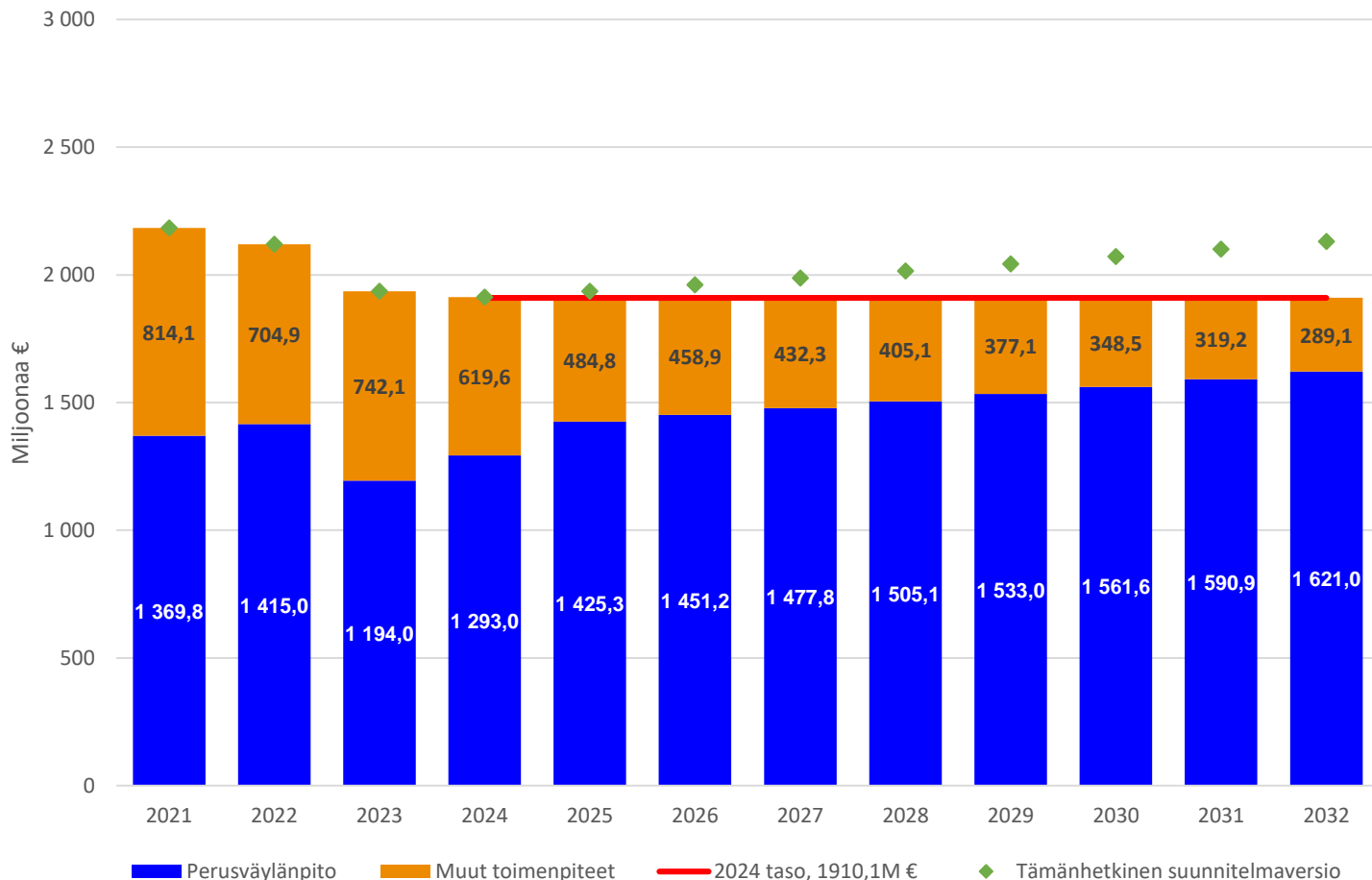
Vaihtoehtoja lopullisen suunnitelman talousraamiksi



Vaihtoehto 1: nykyistä alempi määrärahataso

- Suunnitelman alkuvuodet (2021-2024) JTS:n mukaisesti.
- Vuodesta 2025 eteenpäin sama määrärahataso kuin vuonna 2024
- Perusväylänpidon rahoitustaso 2025 alkaen sama kuin tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa, mutta korotukset kehyksen sisältä niin paljon kuin mahdollista.
- Tämänhetkisen suunnitelmaversioon mukainen liikenneverkon kehittäminen ei mahdollista.
- Myös palveluihin ja muihin toimenpiteisiin merkittäviä vähennyksiä.

Vaihtoehto 1: nykyistä pienempi määrärahataso

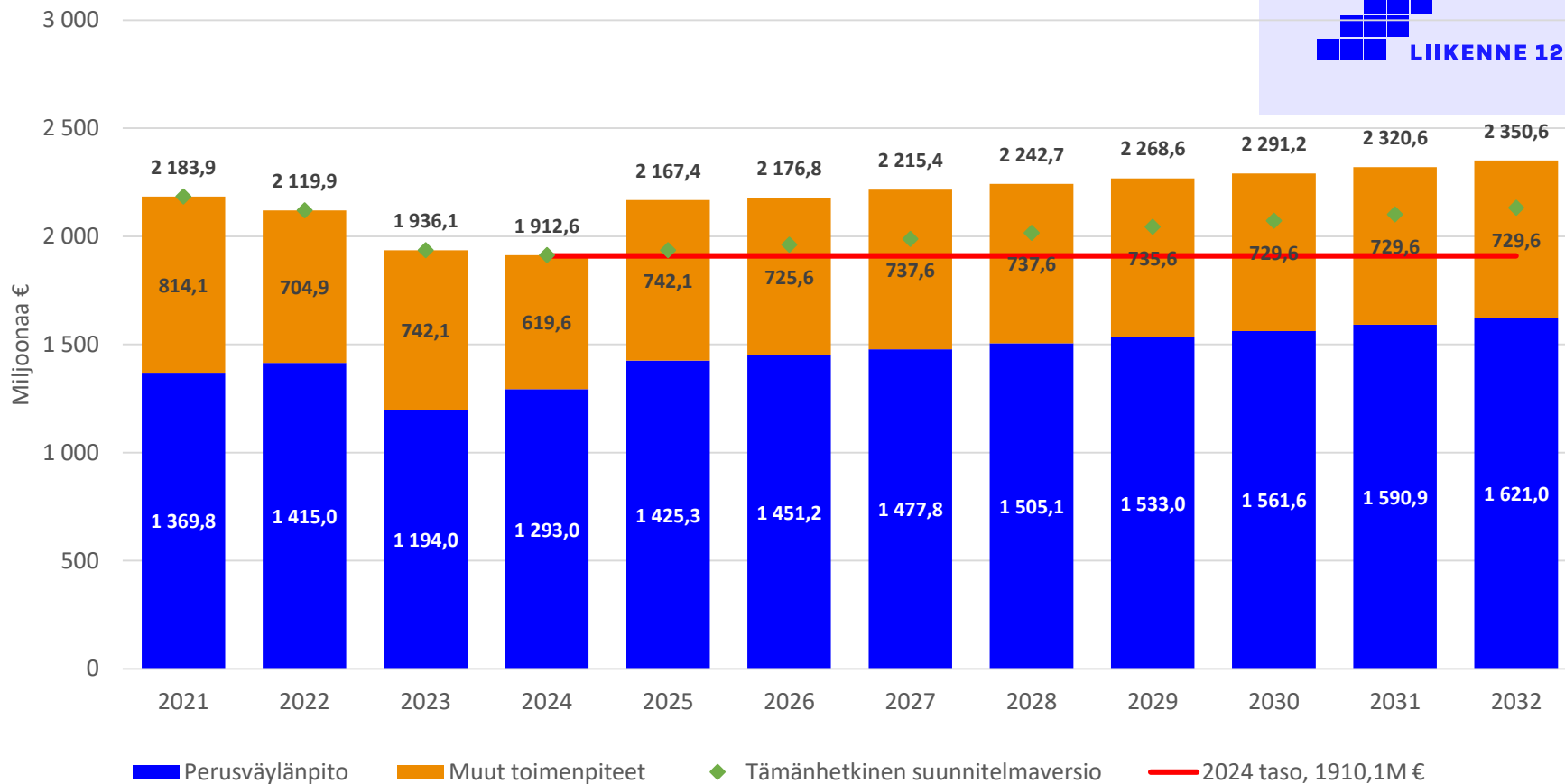


- Talousraami 2025 alkaen JTS 2024-tason mukainen
- PVP määrärahan korotusten vuoksi kehittämiseen ei mahdollisuuksia
- 2024 raamitasossa pysymiseksi perusväylänpidon indeksikorotuksen kustannukset (yhteensä 966 miljoonaa) tulee kattaa kehittämisestä, avustuksista ja palveluista. Kehittämisen varaukset riittävät vuosina 2025-2027. Vuosina 2028-2032 myös avustuksia ja palveluja pitäisi vähentää 12,6-143,6 miljoonaa vuodessa, yhteensä 359,2 miljoonaa euroa verrattuna tämänhetkiseen suunnitelmaversioon.

Vaihtoehto 2: kehittämisinvestoinnit aikaisemmalle tasolle ja korotusta palveluihin

- Suunnitelman alkuvuodet (2021-2024) JTS:n mukaisesti. Perusväylänpidon rahoitustaso 2025 alkaen sama kuin tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa.
- **Kehittämisinvestoinnit 400 M €/v.** (lähes aikaisempien vuosien mukainen) 2025 alkaen. Lisäksi hyödynnetään mahdollisimman paljon EU-rahoitusta ja aikaisempaa enemmän hyötyjä maksaa -mallia.
- Tämänhetkisen suunnitelmaversio mukainen rahoitusvaraus kaupunkiseutujen hankkeisiin ja palveluihin (2-**100 M €/v.**).
- **Palveluihin 20 M €/v. lisäys** 2025 alkaen turvaamaan suunniteltujen toimien tehokkuutta sekä tukemaan mahdollisia uusia alueellisia tai liikennemuotokohtaisia tarpeita. Lisäksi varaudutaan mahdollisiin korona-epidemian aiheuttamien palvelutasopuutteiden korjaamiseen sekä kustannustason nousuun palvelutuotannossa.
- Muilta osin tämänhetkisen suunnitelmaversio mukainen.

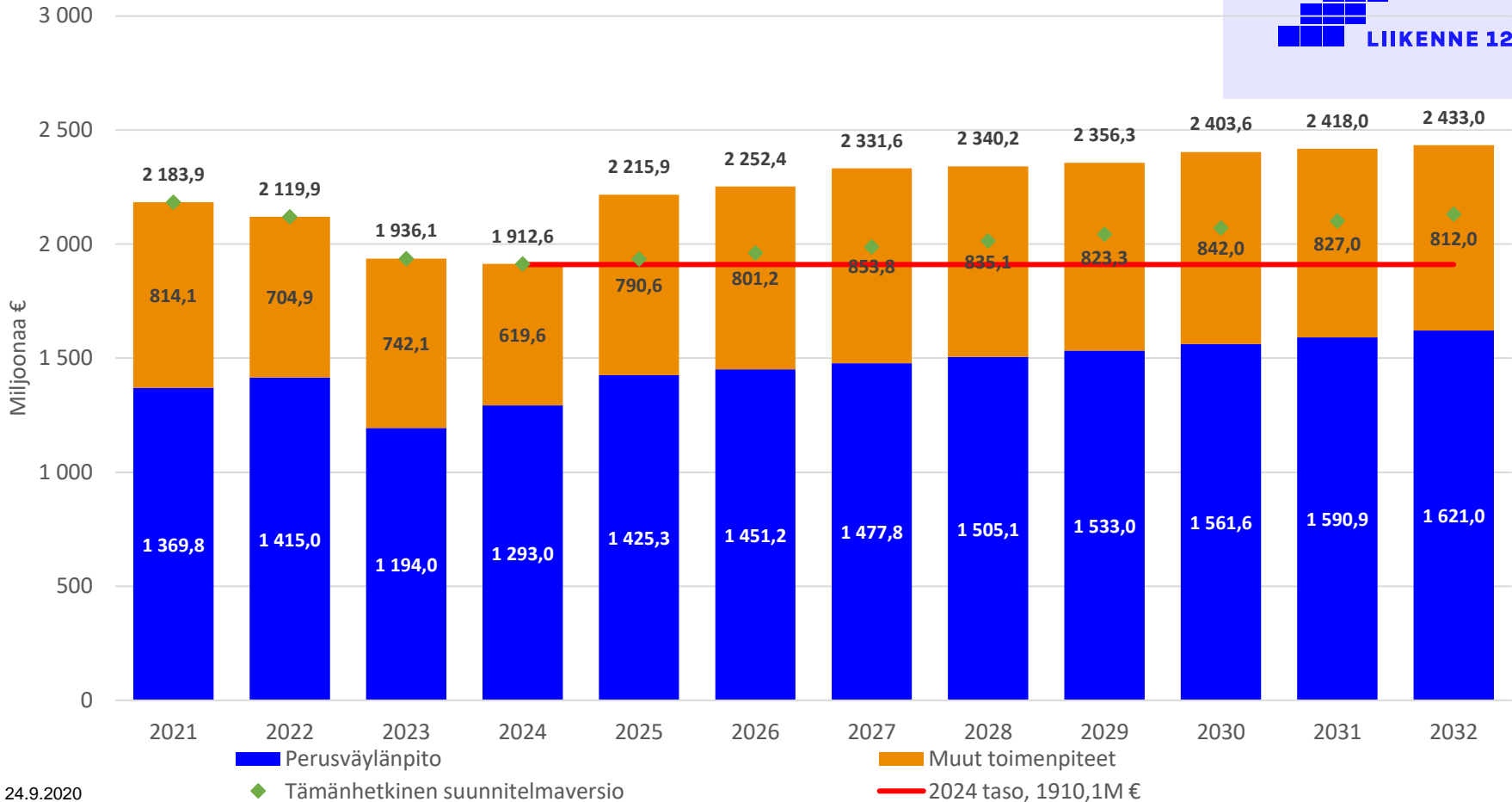
Vaihtoehto 2: kehittämisinvestoinnit aikaisemmalle tasolle ja korotusta palveluihin



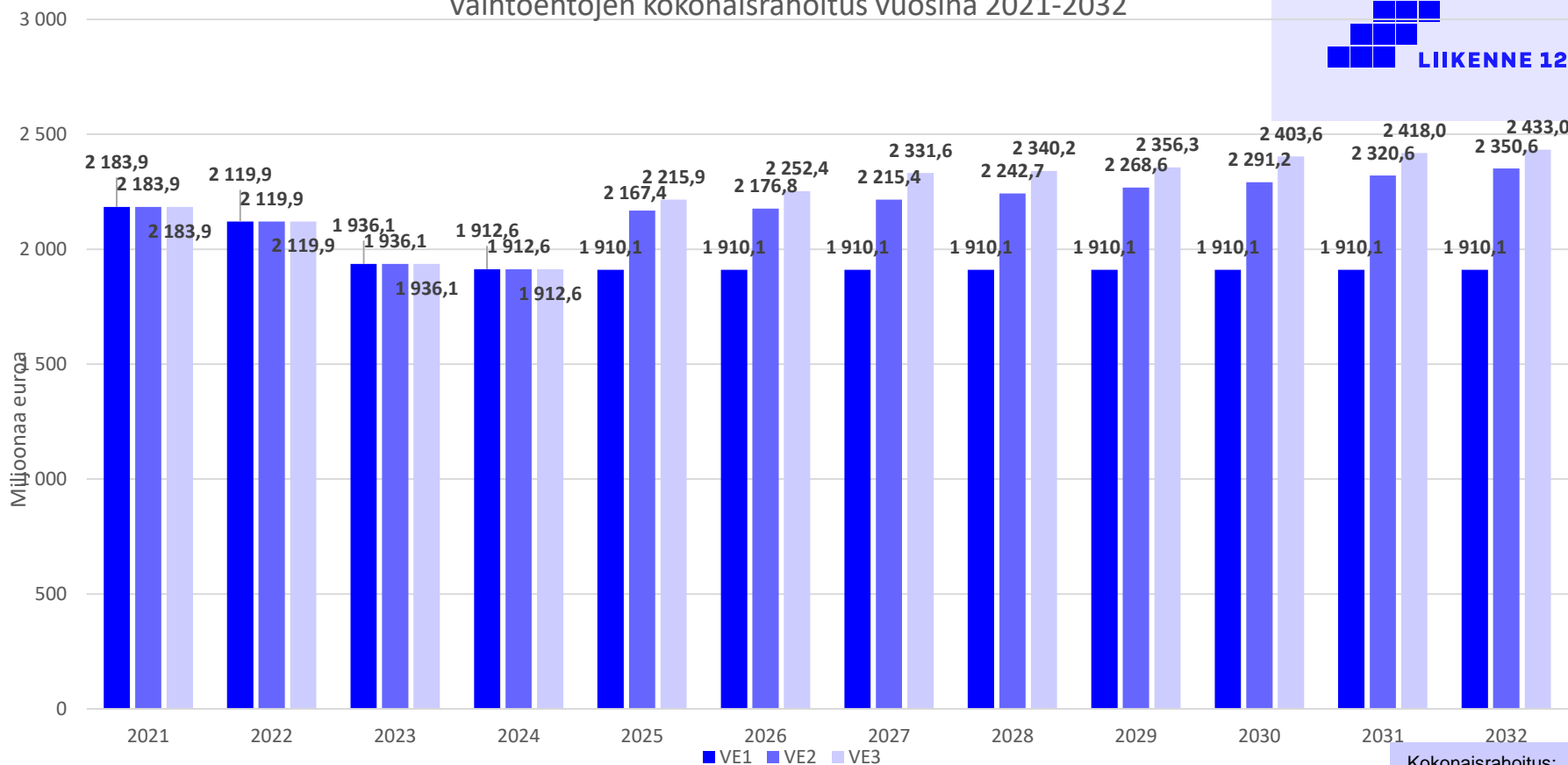
Vaihtoehto 3: lisäpanostuksia saavutettavuuteen ja kestävyYTEEN

- Suunnitelman alkuvuodet (2021-2024) JTS:n mukaisesti. Perusväylänpidon rahoitustaso 2025 alkaen sama kuin tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa.
- **Kehittämisinvestoinnit kuten tämänhetkisessä suunnitelmaversiossa** (sitomatonta rahoitusta Digiradan jälkeen noin 1,1 mrd. €) **+ 3 mrd. €** (lisäys vuosille 2025-32) - vajaa **500 M €/v. 2025-2032**. Lisäksi hyödynnetään mahdollisimman paljon EU-rahoitusta ja aikaisempaa enemmän hyötyjä maksaa -mallia.
- Kaupunkiseutujen hankkeisiin ja palveluihin **150 M €/v.** 2025 alkaen kestävän liikenteen edistämiseksi.
- Muilta osin tämänhetkisen suunnitelmaversioon mukainen

Vaihtoehto 3: lisäpanostuksia saavutettavuuteen ja kestävyYTEEN



Vaihtoehtojen kokonaisrahoitus vuosina 2021-2032



Kokonaisrahoitus:
 VE 1: 23 433,4M €
 VE 2: 26 185,8M €, +11,7%
 VE 3: 26 903,5M €, +14,8%

Keskusteltavaksi

- Millaisella taloudellisilla raamilla valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulisi laatia vuodesta 2025 eteenpäin?
 - Kehittämisinvestoinnit
 - Palvelut
- Joukkoliikenteen elvytys ja hankeyhtiöiden rahoitus erillisinä asioina

Taustatietoa joukkoliikenteestä

Koronan vaikutukset joukkoliikenteen talouteen 2020 (1/3)

- Koronan vaikutukset joukkoliikenteen talouteen johtuvat ensisijaisesti joukkoliikennematkustamisen vähenemisestä, jonka taustalla:
 - Liikkumisen vähentyminen: etätyösuositus, vapaa-ajan matkojen vähentyminen, pelko käyttää joukkoliikennettä, kevään Uudenmaan sulkua ja kehoitus välttää joukkoliikennettä
 - Kulkumuotosiirtymät: siirtymät yksilöllisiin kulkutapoihin - pitkillä matkoilla joukkoliikenteestä henkilöautoon ja lyhyemmällä joukkoliikenteestä kävelyyn ja pyöräilyyn
- Matkojen vähentyminen vähentää lipputuloja ja rapauttaa joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä
 - Kaupunkiseuduilla lipputulot kuuluvat joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille (ns. bruttomalli)
 - ELY-keskusten maaseutumaisessa liikenteessä ja LVM:n hankkimassa henkilöjunaliikenteessä lipputulot kuuluvat pääsääntöisesti liikenteen harjoittajille (käyttöoikeussopimuksen, ns. nettomalli)
 - Markkinaehtoinen liikenne ei saa suoraa tukea, mutta sen puute voi vaatia viranomaisilta liikenteen ostoja yhteysvälien tai koulu- ja työmatkaliikenteen turvaamiseksi.

Koronan vaikutukset joukkoliikenteen talouteen 2020 (2/3)

- Globaali markkinahäiriö: korona on vaikuttanut joukkoliikenteeseen ympäri maapallon samaan tapaan ja myös mittavia joukkoliikenteen rahoitusjärjestelyjä on otettu/ollaan ottamassa eri maissa käyttöön
- Tarjonnan vähentäminen sopeuttamiskeinona vähentää joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksia, mutta koronan tapauksessa tämä keino on huonosti käytettävissä kun samanaikaisesti halutaan turvata terveysturvallisuuden kannalta riittävä väljyys ja turvaetäisyydet kulkuneuvoissa
 - Markkinaehtoisessa liikenteessä tarjontaa kuitenkin leikattu suoraviivaisesti kysynnän mukaan
 - Tarjonnan vähentäminen heikentää joukkoliikenteen palvelutasoa ja matkustajamääriä etenkin pidemmällä aikajänteellä, jolloin syntyy epäsuotuisa kierre
 - Henkilöjunaliikenteessä on pyritty säilyttämään valtakunnallisesti keskeinen vuorotarjonta, mutta mikäli matkustuskysyntä pysyy alhaisena, joudutaan tarjontaa vähentämään nykyisellä rahoitustasolla. Tammi-heinäkuun matkamäärät vuonna 2020 olivat 40 prosenttia pienemmät verrattuna vuoteen 2019.

Koronan vaikutukset joukkoliikenteen talouteen 2020 (3/3)

- Markkinaehtoisen liikenteen edellytysten heikkeneminen voi vaikuttaa nopeasti viranomaisten vastuulla olevan liikenteen määrän kasvamiseen. Voimakkain vaikutus on ollut ELY-keskusten alueilla, joilla merkittävä osa palvelutasosta muodostuu markkinaehtoisista palveluista:
 - ELY-keskukset joutuvat hankkimaan kuluvana vuonna arviolta noin 2 miljoonan euron edestä sellaisten yhteysvälien liikennettä, joka hoidetaan normaalisti markkinaehtoisesti. Markkinaehtoista linja-autoliikennettä ajetaan tällä hetkellä noin puolet normaalista tilanteesta (LAL kysely 8/2020)
 - Tilanne ei ELY-liikenteen osalta ole kuitenkaan niin paha kuin kevään tilanteen pohjalta pelättiin
 - Henkilöjunaliikenteessä erityisesti työperäinen liikkuminen on merkittävästi vähäisempää kuin ennen koronaa
- Pidempiaikaisia vaikutuksia liikenteen järjestämistapaan on vaikea ennustaa, koska markkinaehtoisen liikenteen toipuminen riippuu erityisesti koululais- ja matkailuliikenteistä, joissa noudatetaan suoraan epidemian hallintaan liittyviä terveysturvallisuusmääräyksiä (esim. etäkoulu, matkailun rajoitteet)
 - LAL:n kyselyssä 85 % yrityksistä ilmoitti yrityksen liikevaihdon vähentyneen yli 30 % ja 66 % yli 50 %. Vastaajien usko yritysten säilymiseen on kuitenkin edelleen vahva, jos ”toinen aalto” ei aiheuta uusia liikkumis- ja kokoontumisrajoituksia
- Markkinaehtoisen liikenteen lisäksi myös niissä käyttöoikeussopimuksissa, joissa lipputulojen merkitys on ollut suuri, on notkahdus ollut voimakasta
- Koronan vaikutuksissa joukkoliikenteen talouteen tulee tarkastella viranomaisliikenteiden lisäksi jatkuvasti myös markkinaehtoisen liikenteen tilannetta ja varautua siihen, että aiemmin markkinaehtoisesti hoidettua liikennettä siirtyy pysyvämmiin ELY-keskusten hoidettavaksi.