

LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

Vertailuvaihtoehto: Nollaversio (Ve0)

Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
Parlamentaarinen ohjausryhmä 20.12.2019

Vertailuasetelma

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa arvioidaan suunnitelman tavoitteiden toteutumista.
- **Vertailuvaihtoehto eli ns. nollaversio (Ve0) kuvaa tilannetta, mihin kehitys johtaa nykyisillä toimenpiteillä eli tilanteessa, jossa mitään uusia kehittämistoimenpiteitä (esim. väyliä) jo päätettyjen toimenpiteiden lisäksi ei tehdä.**
- Tässä vaiheessa vertailuvaihtoehdon vaikutuksia on kuvattu liikennejärjestelmälle laissa asetettuihin tavoitteisiin (toimiva, turvallinen, kestävä). Vaikutustenarviointi päivitetään suunnitelman tavoitteita koskevien linjausten jälkeen.
- **Muodostettavia toimenpideohjelmaversioita (Ve1, Ve2, Ve3) verrataan vertailuvaihtoehtoon eli nollaversioon (Ve0) suunnittelukauden lopussa eli vuoden 2032 tilanteessa.**
- Vertailuvaihtoehdossa keskitytty valtion toimenpiteisiin ja niiden vaikutusten arviointiin – oletuksena, että kuntien toimet pysyvät nykyisellään.

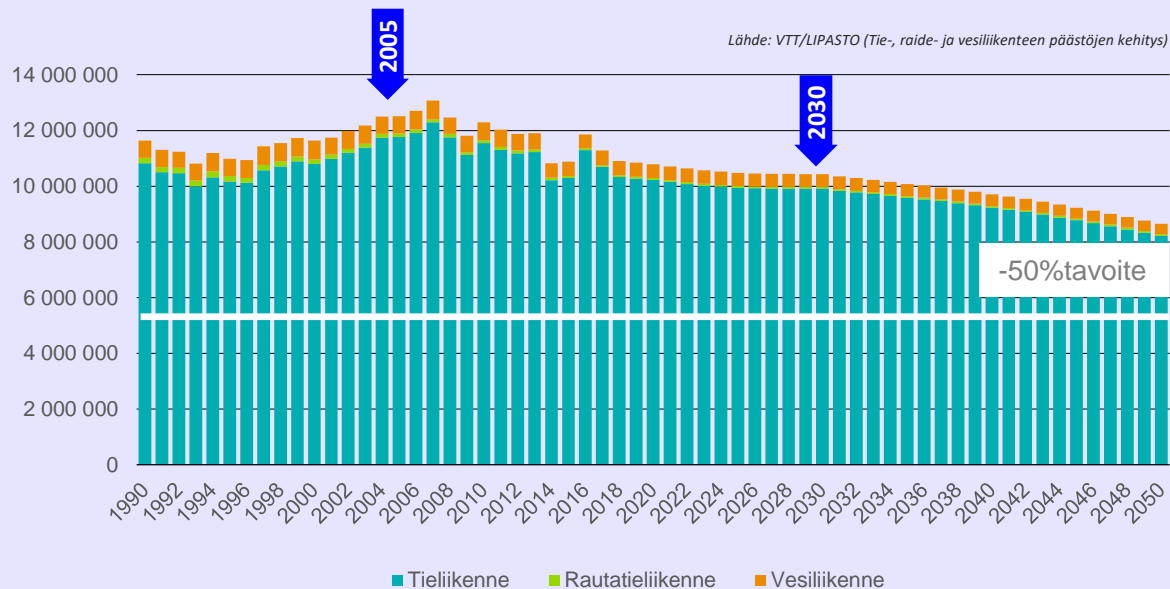
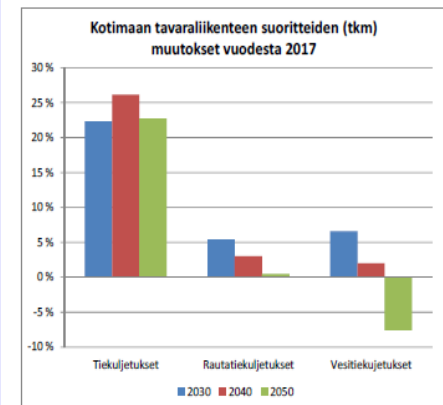
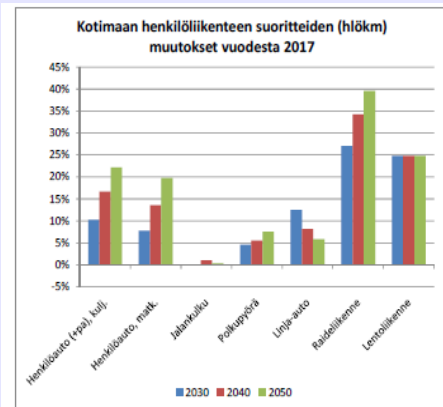
Vertailuvaihtoehdon taustaoletukset

- Nykyinen ja jo päätetty lainsäädäntö (ml. verotus sekä EU- ja kansainväliset säädökset)
- Olemassa olevat kehys- ja talousarviopäätökset ja talousarviorahoituksen käyttöä ohjaavat linjaukset
- Parhaillaan (2019-2020) rakenteilla olevat ja päätetyt kehittämishankkeet sisältyvät vertailuvaihtoehtoon
- Kuntien liikennejärjestelmän rahoitus nykyisen suuruinen
- Ei muutoksia valtionyhtiöiden toiminnassa tai hallinnossa, esim. lentoasemaverkko (Finavia Oyj), jäänmurto (Arctia), liikenteen hallinta (Traffic Management Finland Group)
- Satamat kuntien omistamien satamayhtiöiden ylläpitämiä – tilanne pysyy nykyisellään
- Liikenteen palveluiden tarjonta kehittyy nykyisen lainsäädännön puitteissa

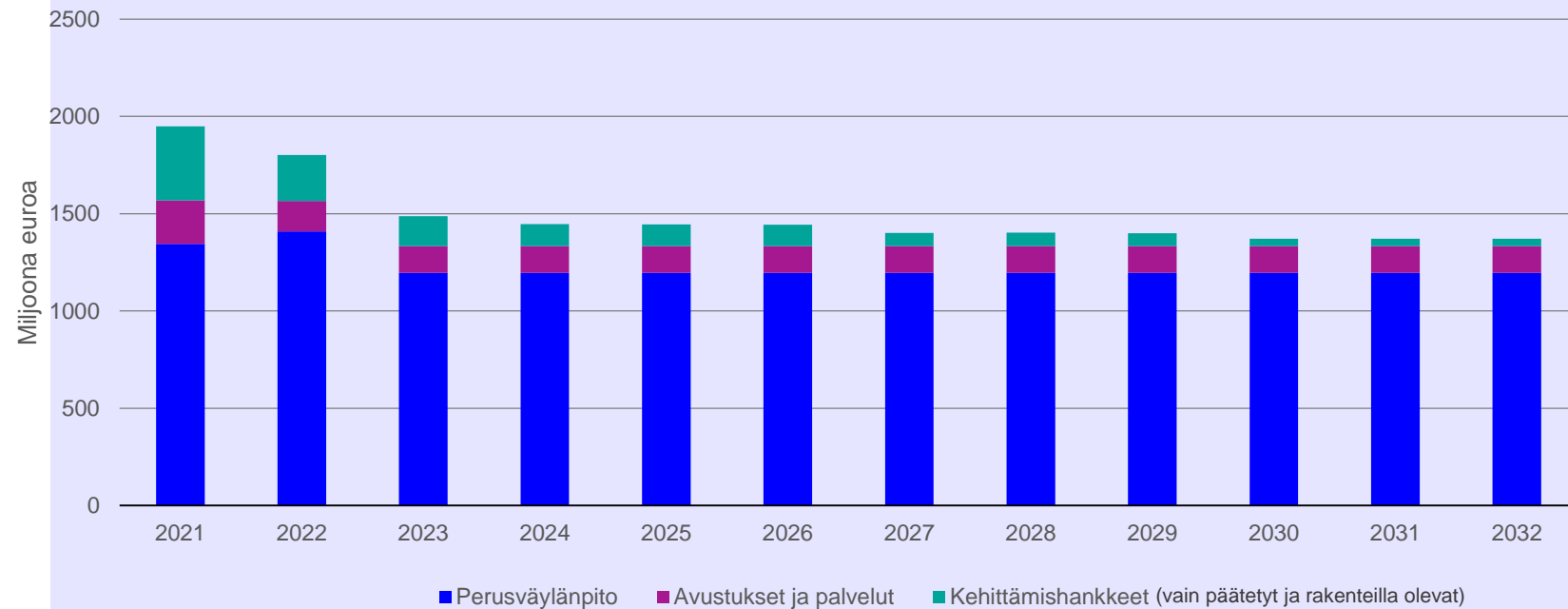
Vertailuvaihtoehdon taustaoletukset

- Vertailuvaihtoehto perustuu valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen (Liikennevirasto 2018)
 - Liikenne-ennusteessa otettu huomioon energia- ja ilmastostrategiaan sisältyvät ennusteet (TEM 2017) ja VTT:n päästöennuste
 - Väestöennusteena on käytetty Tilastokeskuksen ennustetta
 - Talouskasvu VM:n ja TEM:n pitkän aikavälin ennusteiden mukainen
- Liikenteen digitalisaatio- ja automaatio ovat vielä kehitysvaiheessa ja niiden hyödyntäminen etenee vaiheittain
- Uudenlaisen palvelumarkkinan kasvu on maltillista eikä ehdi merkittävässä määrin muuttamaan liikkumisen tapoja vuoteen 2032 mennessä.
- Viestintäverkot kehittyvät markkinaehtoisesti

Henkilö- ja tavaraliikenteen kokonaissuoritteiden muutokset ja CO2-päästöt ennusteiden mukaan



Talousarviorahoitus vertailuvaihtoehdossa



Liikenneverkon kehittäminen vertailuvaihtoehdossa

Meneillään olevat hankkeet

- **Rakenteilla olevat (valtuus yht.)**
 - 9 ratahanketta (695 M€)
 - 7 tiehanketta (712 M€)
 - 3 vesiväylähanketta (75 M€)
- **Elinkaarihankkeet**
 - E 18 Muurla-Lohja (700 M€)
 - E 18 Koskenkylä-Kotka (660 M€)
 - E 18 Hamina-Vaalimaa (550 M€)
 - Hailuodon kiinteä yhteys (147 M€)

Valtion avustukset raidehankkeisiin (metro ja raitiotie)

- **Käynnissä olevat hankkeet (kustannukset)**
 - Länsimetron jatko (801 M€, josta valtion osuus 240 M€ (sidottu indeksiin))
 - Raide-Jokeri (280 M€, josta valtion osuus 84 M€)
 - Tampereen ratikka (250 M€, josta valtion osuus 71 M€)

Perusväylänpito vertailuvaihtoehdossa

- **Vertailuvaihtoehdossa (Ve0) keskitytään väyläverkon nykyisen kunnan ja palvelutason säilyttämiseen ensisijaisesti pääväylillä (pääväyläasetuksen mukaisesti)**
- Mikäli rahoitusta ei ole riittävästi kaikille väylille, vähäliikenteisemmän verkon palvelutaso joustaa ja liikennöinti niillä heikentyy.
- Rahoituksella hallitaan ensisijaisesti väylien korjausvelkaa, jolloin esimerkiksi liikenneturvallisuutta parantavat tai ympäristön kannalta tärkeät toimenpiteet ovat niitä, joista joudutaan tinkimään.
- Perusväylänpidon rahoituksen jako säilyy nykyisellään.
- Rahoitus jakaantuu väylämuodoittain ja tuotteittain:
 - radanpito **30 %**, tienpito **52 %**, vesiväylänpito **8 %**, liikenteen ohjaus ja informaatio **10 %**.
 - pakolliset vuosikulut (hoito yms.) **45 %**, korjaus **40 %**, liikenteen ohjaus **10 %** ja pienet parantamishankkeet **5 %**.

Perusväylänpidon tuotteet



Hoito - Varmistetaan liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys, ml. talvimerenkulku

Liikenteen palvelut

Tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta, tietoa ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja.

Keskimääräinen rahoitustaso vuosille 2021-2032 (milj. euroa)

525 M€

505 M€

180 M€

80 M€

Korjaus

Korjataan liikenneverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita sekä uusitaan vanhoja väylärakenteita nykyvaatimusten tasolle

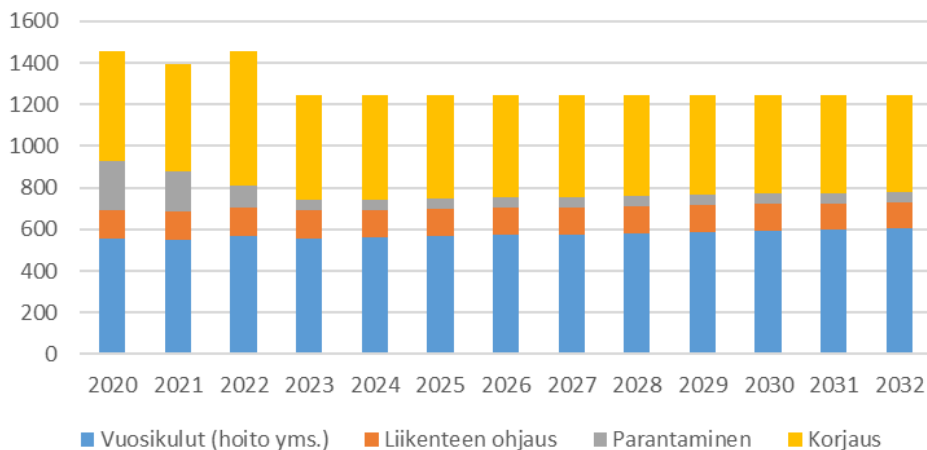
Parantaminen ja suunnittelu

Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla.

Perusväylänpito vertailuvaihtoehdossa

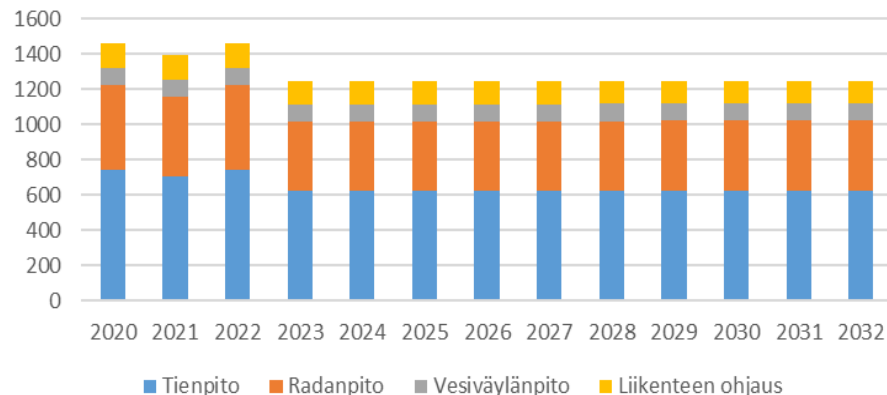
Perusväylänpidon rahoitus tuotteittain (brutto)

milj.euroa



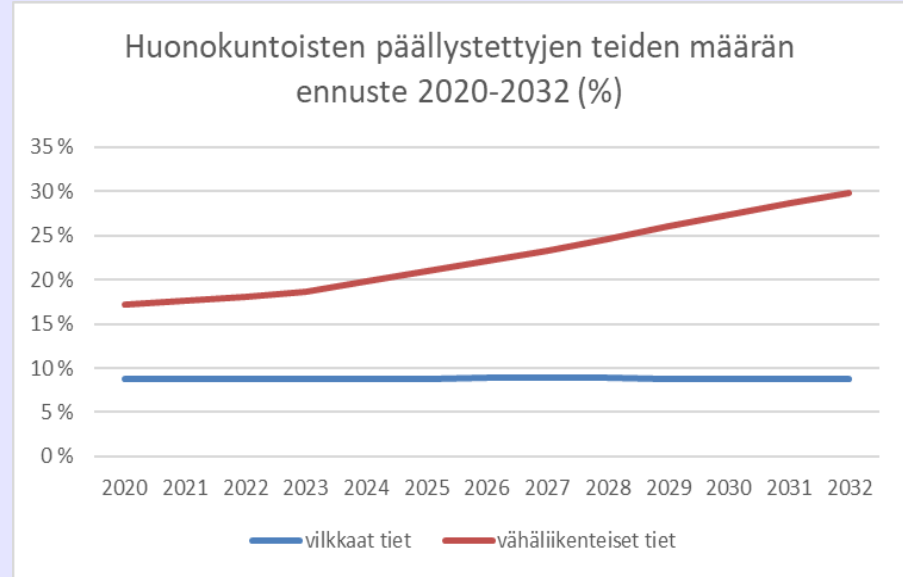
Perusväylänpidon rahoitus väylämuodoittain (brutto)

milj. euroa



Perusväylänpidon vaikutukset: tieverkko

- Tieverkon kunto ja palvelutaso eivät pysy edes nykyisellä, osin vain tyydyttävällä tasolla.
- Pääväylien kunto ja palvelutaso priorisoidaan pääväyläasetuksen mukaisesti, joten vähäliikenteisen tieverkon kunto huononee.
- Erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla joudutaan lisäämään paino- ja nopeusrajoituksia.



Korjaustarpeessa olevan tiestön määrä

2019

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
9 350 km



2026

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
12 950 km



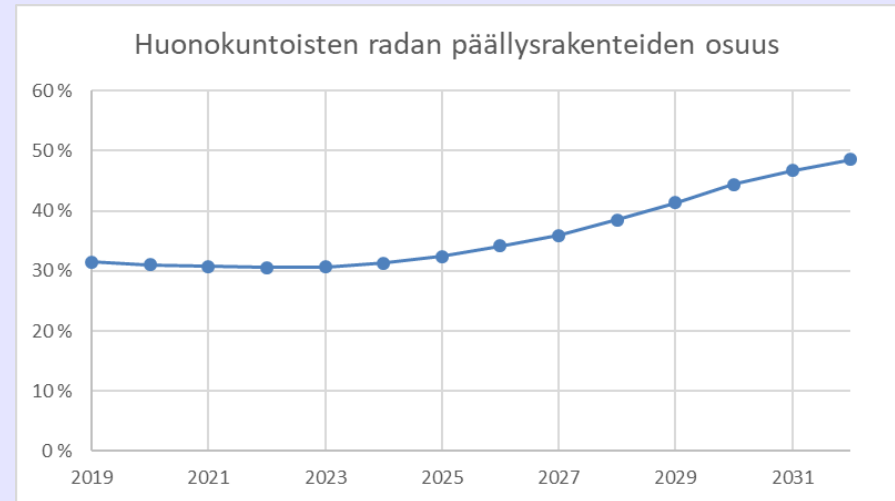
2032

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
17 000 km



Perusväylänpidon vaikutukset: rataverkko

- Rataverkko ja sen laitteet ikääntyvät, mikä näkyy tulevien peruskorjaustarpeiden määrässä, erityisesti suunnittelukauden loppupuolella.
- Koko rataverkon pitäminen liikennöitävänä tarkoittaa peruskorjausten myöhentämistä tai karsimista pääväyliltä.
- Rahoitus ei riitä parantamishankkeisiin, mikä johtaa rataverkon toimivuuden heikkenemiseen myös pääväylillä.
- Raideliikenteen täsmällisyys ei parane ja liikenteelle joudutaan asettamaan merkittäviä nopeus- ja painorajoituksia.

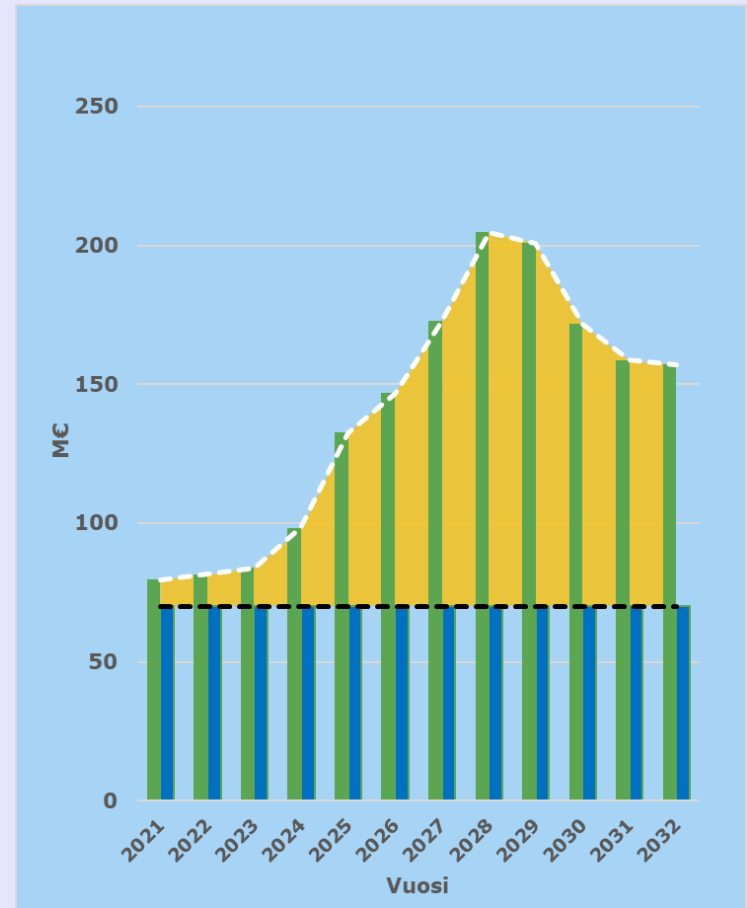


Rataverkon kuntokehitys

Rataverkon päällysrakenteiden korjausvelka tällä hetkellä 870 M€.

Asetinlaitteiden korjausvelka tällä hetkellä 170 M €.

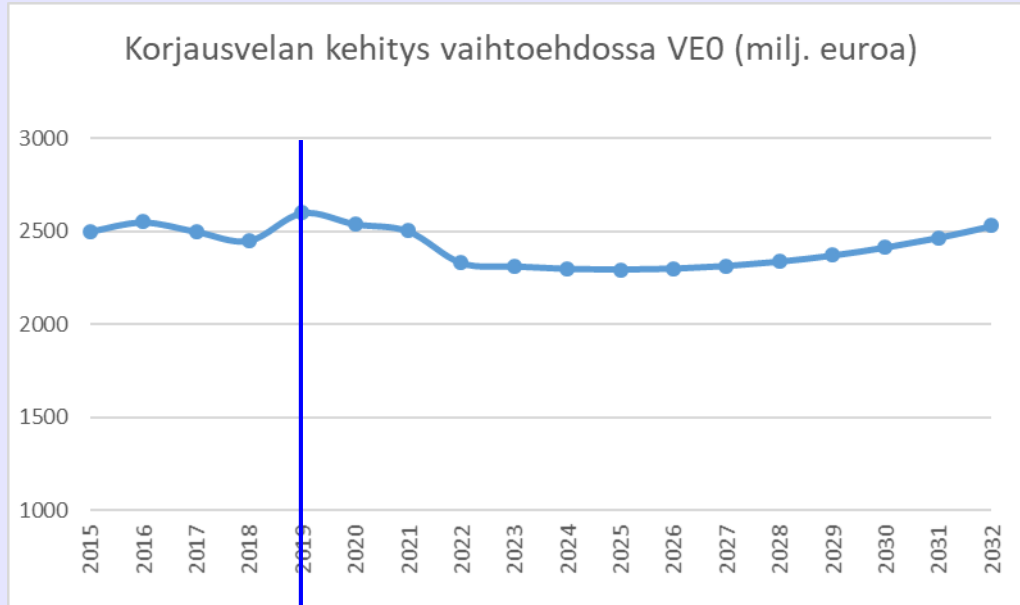
Keskimääräinen rahoitustaso nykyään on noin 70 M €/vuosi.



Perusväylänpidon vaikutukset: vesiväylät

- Kauppamerenkulun väylillä kyetään toteuttamaan vain kaikkein keskeisimmät parantamishankkeet.
- Älykkäitä turvalaitteita ei kyetä käyttämään kuin alusliikenteen kannalta tärkeimmissä kohteissa, joita ovat esim. vilkkaiden väylien ja vaarallisten aineiden kuljetuksiin turvallisuutta takaavat kohteet.
- Talvimerenkulun palvelutaso pystytään turvaamaan nykyisellä tasolla edellyttäen, että jäänmurtokalustoa on käytettävissä riittävästi.

Korjausvelka vertailuvaihtoehdossa



Nykytilanne

- Korjausvelka vähenee suunnittelukauden alkupuolella, mutta alkaa kasvaa kauden loppua kohti.
- Vuoden 2032 korjausvelan ennuste on runsaat 2500 milj. euroa eli saman suuruinen kuin vuonna 2019.

Muiden toimenpiteiden vaikutukset (1)

Yksityistieavustukset (13 M€/v)

- Vuodesta 2021 käytössä oleva 13 miljoonan euron rahoitus ei tuo merkittävää parannusta yksityisteiden tasoon, mutta mahdollistaa nykytason.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

- Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisena tavoitteena on 30 prosentin lisäys kävelyn ja pyöräilyn matkamääriin vuoteen 2030 mennessä. Vuodesta 2021 lähtien kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ei ole erillistä rahoitusta. 30 %:n lisäystavoite ei toteudu. Nykytilanteeseen verrattuna kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat marginaalisesti kuntien ja valtion toimenpiteillä.

Saariston yhteysalusliikenteen ostot ja kehittäminen (17,8 M€/v)

- Avustuksilla säilytetään kulkumahdollisuudet sellaisten saaristoalueiden asukkaille, joilla ei ole käytettävissä yhteysalusliikennettä nykytasolla.

Muiden toimenpiteiden vaikutukset (2)

Julkisen henkilöliikenteen ostot ja kehittäminen (102,9 M€/v)

- Joukkoliikenne toteutuu kaukoliikenteessä pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Alueellisen joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset (kaupungit, kunnat ja ELY-keskukset).
- Puhtaan kaluston direktiivi tulee lisäämään joukkoliikenteen kustannuksia. Tarkastelussa oletettu, että ilmastoperusteinen määräraha (20 M€, TAE 2020) kompensoi kustannusten nousua, mutta ei mahdollista ostoliikenteen lisäämistä.
- Valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan joukkoliikenteen markkinaosuus kasvaa 1,1 %-yksikköä nykyisestä vuoteen 2030. Tästä 0,8 %-yksikköä tulee henkilöautoista ja loput 0,3 %-yksikköä pyöräilystä ja kävelystä.
- Joukkoliikenteen kehitys vuoteen 2032 on vertailuvaihtoehdossa liikennejärjestelmän tavoitteiden suuntaista. Nykyrahoitus ei mahdollista joukkoliikenteen kysynnän merkittävää kasvattamista (lisävuoroja ja matkamääriä) ilmastotavoitteiden mukaisesti.

Vertailuvaihtoehdon keskeiset viestit toimenpideohjelmaversion 1 (Ve1) muodostamiseen

1. Perusväylänpidon määrärahatarpeen määrittäminen tärkeää

Perusväylänpidon vaikutus liikennejärjestelmän toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestävyYTEEN on erittäin suuri. Suunnittelukaudella panostettava erityisesti esimerkiksi siltoihin ja rautateiden turvalaitteisiin.

Perusväylänpidon rahoitustarpeen määrittäminen on keskeinen lähtökohta toimenpideohjelmavaihtoehdon (Ve1) muodostamiselle.

Nykytilan mukainen perusväylänpidon rahoitustaso merkitsee liikenneverkkojen palvelutason laskua (erityisesti rautatieliikenteessä).

Vertailuvaihtoehdon keskeiset viestit toimenpideohjelmaversion 1 (Ve1) muodostamiseen

- 2. Liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin pääseminen edellyttää lisäksi mm. liikenneverkkojen kehittämishankkeita, joukkoliikenteen kehittämistä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.**

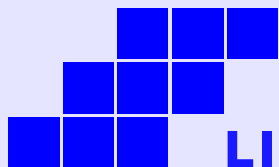
Nykyinen kehitys ei riitä liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseen.

Asiakkaiden tarpeet ja liikennejärjestelmän palvelutaso eivät kaikilta osin kohtaa.

Turvallisuustilanne vaihtelee liikennemuotokohtaisesti: tieliikenteen turvallisuudessa eniten kehitettävää.

Kaupungistuminen jatkuu edelleen korostaen toimenpiteitä, jotka kohdistuvat tiivistyville kaupunkiseuduille. Toisaalta teollisuuden tarpeet kohdistuvat laajemmin ympäri maan.

Myös teknologinen murros tulee muuttamaan toimintaympäristöä merkittävästi.



LIIKENNE 12

Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma

LVW LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

