VÄYLÄVERKON KEHITTÄMISTARPEET JA VT 5

JT, 25.102018

VÄYLÄVERKON HAASTEISTA

Väyläverkolta puuttuu yhteinen **iso visio,** infran merkitys tunnistamatta mm. aluerakennevaikutukset, LJ-suunnittelun merkitys

Maankäytön, asumisen ja liikenteen **suunnittelu ja organisointi** hajallaan, suunnittelu erillistä

Toiminnalta **puuttuu pitkäjänteisyys**, poliittiset prioriteetit tekemättä mm. ilmaston muutoksen torjunta

Perusväylänpidon rahoitus reilusti alle tavoitteen (-30%)

Kehittämistä käsitellään **menona ei investointina**, kehittämisen korjausvelkaa kymmeniä miljardeja euroja (n. 20-40 Mrd. euroa),

Infrapolitiikan muutos tulossa

- **Globaalit megatrendit tulossa**; ilmastonmuutos, digitalisaatio, tekninen kehitys, kaupungistuminen
- Runkoverkkopäätös tulossa
- Liikennehallinnon virastouudistus vuoden 2019 alusta
- 12-vuoden suunnitelman periaatteet; parlamentaarinen työryhmä, valmis 12/2018
- VM:n **hankemallityöryhmä** käynnissä, valmis 12/2018
- **Maakuntauudistus** käynnistyy vuoden 2021 alusta; ELYt lakkaa, tienpito ja joukkoliikenne siirtyvät maakuntiin
- **hankeyhtiöt, tietullit** tulossa?…

Väyläverkon ylläpito on valtion ydintehtävä

- Käytössä resurssiohjaus, ei vaikuttavuusohjaus
- Liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeet perusteltava **hyödyillä yhteiskunnalle**, ei yksin liikennemäärillä
- Liikenneverkkoa pitää **uudistaa etupainoisesti**
- Tarvitaan kymmenien prosenttien **tasokorotus** infran rahoitukseen
- Parlamentaarinen työryhmä esitti **hankekohtaisia yhtiöitä, hyötyjä-maksaa mallia ja EU-rahoitusta**
- Voidaanko väyläpalvelut hoitaa liiketalousperiaattein, yhteystyössä? Kuka omistaa infran?

Uudistuva liikenneratkaisujen ja -väylien suunnittelu

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ-SUUNNITTELU
Aiesopimus

Esisuunnittelu

Toimijoina:
Maakuntaliito, kunnat, Elyt, Liikennevirasto

VÄYLIEN SUUNNITTELU
Elyt ja Liikennevirasto laativat, Liikennevirasto hyväksyy

Yleissuunnittelu
Laaja vuoropuhelu sidosryhmien kanssa

Tie-/rata-/vesiväylien suunnittelu

Rakennussuunnittelu

Vuoropuhelu asianosaistasolla



Yleiskaavoitus
Kunta laatii ja hyväksyy

Asemakaavoitus
Kunta laatii ja hyväksyy

MAANKÄYTÖN SUUNNITTELU

MAAKUNTAKAAVOITUS
Maakunnan liitto laatii, Ympäristöministeriö vahvistaa

Suunnittelun kesto	1–2 vuotta	2–3 vuotta	2–3 vuotta	1–2 vuotta

Esisuunnittelusta rakentamiseen noin 6–10 vuotta, jos päätökset saadaan ilman viiveitä.

Rahoituksen käytäntöjä, kokemuksia

- Yleinen suuntaus kaikissa maissa on, että etsitään budjettirahoituksen **rinnalle** uusia muotoja
- **Korvamerkityt verot** käytössä mm. USA:ssa, Japanissa ja Uudessa Seelannissa
- **Tietullit** käytössä mm. Norjassa, Ranskassa ja Sveitsissä
- **Maksujärjestelmä** käytössä mm. Saksassa, Italiassa, Tukholmassa ja Lontoossa
- Kaikesta huolimatta **uusia rahoitusmuotoja** on ollut käytössä vähäisesti

Nykyiset rahoitusmallit

Perinteiset rahoitusmallit käytössä, uusia malleja kehitetty jo 10-15 vuoden ajan

- Suora talousarviorahoitus
- Jälkirahoitus
- Elinkaarimalli, PPP
- Muita (mm. hyötyjä osallistuu, yhteishanke)

- **Käyttömaksu** käytössä vain radanpidossa (ratamaksu, investointimaksu)
- Aikaisemmin ollut käytössä **lisärahoitus** omaisuuden myyntituloista ja VR:n voiton tuloutuksesta

ISOJEN HANKKEIDEN RAHOITUS-VAIHTOEHDOT

- VALTION BUDJETTIRAHOITUS
- NORMAALI PPP-HANKE
- RAHOITUS OY (VALTION JA KUNTIEN HANKEYHTIÖ) *
- YKSITYINEN HANKEYHTIÖ *
- KONSESSIO (MAKSULLINEN MO-TIE) *
- NORJAN MALLI *

- **lisärahoitusta**; hyötyjä osallistuu, TEN-T tuki, kunnat/kiinteistökehittäminen?

* Malli ei ole ollut käytössä Suomessa

SUMMA SUMMARUM

Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu palveluiden, infran ja tiedon kokonaisuudesta

Hyvä liikenneinfra edellyttää visiota/tahtotilaa, hyvää suunnittelua ja rahoitusvaihtoehtoja

VIITOSTIE
Itä-Suomen ykkösväylä

Syyskuu 2018



VIITOSTIE LYHYESTI

- Tien pituus välillä Lusi-Sodankylä 910 km
- Liikenne koko yhteysvälillä vaihtelee 400-27 000 ajo/vrk
- Vaikutusalueella asuu n. 400 000 asukasta, toimii 22000 yritystä ja 151 500 työpaikkaa
- 65 % työpaikoista sijaitsee 10 km säteellä viitostiestä
- Tien investointitarve **noin 900 milj. euroa**, joka turvaa yritysten/kuntien investointien (**lähes 10 Mrd. euroa**) kanssa tienvarren kasvua ja toimintaedellytyksiä

Uusi laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

- Liikenneverkon kehittämisen **edistettävä** aluekehitystä, alue- ja yhdysrakenteen taloudellisuutta sekä ympäristötavoitteiden toteuttamista
- **Kehittämisen lähtökohta kilpailukyvyn, elinvoiman ja aluekehityksen tukeminen**
- **Tahtotila** muodostuu LJ-suunnitelmissa, maakuntakaavoissa ja niiden yhteensovituksessa

Liikenne- ja kasvukäytävän muodostuminen edellyttää;

1) uudenlaista kaavoitusta ja varautumista yritysinvestointeihin, 2) pitkäjänteistä sitoutumista ja 3) kehittämisen tahtotilaa

Liikennepolitiikalla, -yhteyksillä ja -käytävillä on **vahva yhteys** aluerakenteeseen. Poliittiset ratkaisut luovat myönteisiä muutosvaikutuksia.

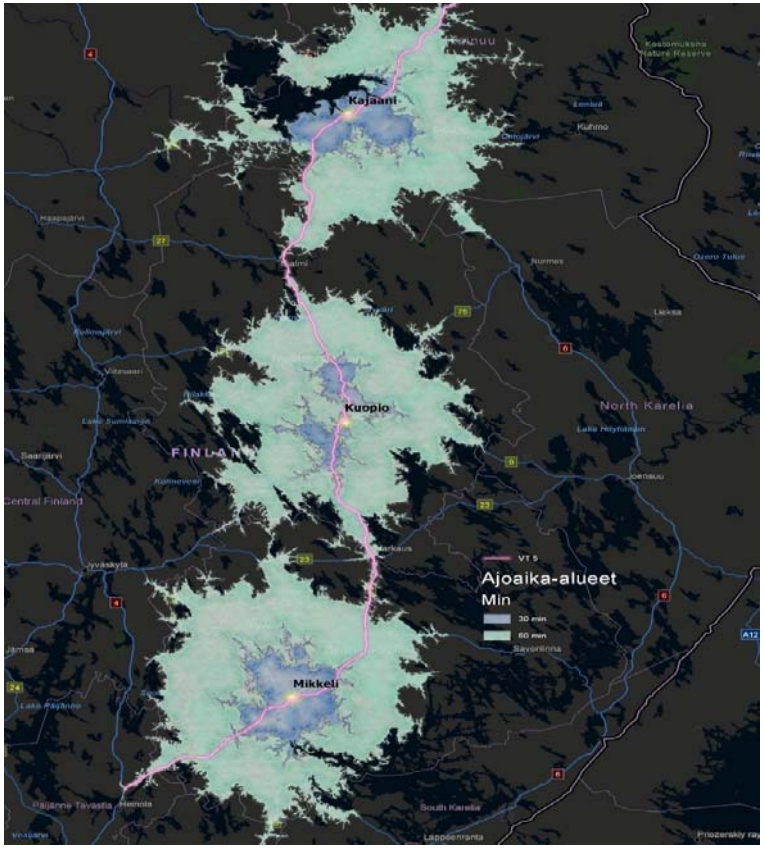
Saavutettavuus on yksi keskeisimmistä alueellisen kilpailukyvyn indikaattoreista. Lyhyemmät matka-ajat vaikuttavat suuresti liikkuvuuteen ja työssäkäyntialueeseen.

Alueliikkuvuudella ja saavuttavuudella on **vahva keskinäinen yhteys**. Lyhyet etäisyydet lähentävät alueita ja luovat uutta kysyntää.

Liikenne- ja kasvukäytävät sekä vyöhykkeisyys **uuden aluekehityksen** perustana. Käytävät toimivat kehitystä ohjaavana fyysisesti ja toiminnallisesti.

Alueellisen kilpailukyvyn lähtökohdat

Viitostien saavutettavuusalueet



- Kuvassa on tarkasteltu Viitostien kolmen suurimman asutus- ja työpaikkakeskittymän saavutettavuutta erikseen 30 minuutin ja 60 minuutin ajoaika-etäisyydellä.
- **Mikkelin, Kuopion ja Kajaanin** tunnin saavutettavuusvyöhykkeellä asui yhteensä 74,2 % Etelä- ja Pohjois-Savon sekä Kainuun asukkaista ja sijaitsi 72,3 % kaikista työpaikoista.
- Kolmen kaupungin tunnin vyöhykkeiden saavutettavuusalueet olivat maantieteellisesti reunoiltaan lähes kiinni toisistaan. Viitostie toimii **kokoavana runkona**, joka yhdistää kolmen maakunnan tärkeimmät työmarkkina-alueet toisiinsa.

Lähde: Tilastokeskus, ruututietokanta; ESRI; Digiroad
Kartta: Timo Widbom 2018 ja analyysi Timo Aro 2018

Ydinviestit

Itä-Suomen väestökehitystä **vahvistettava** ja viime vuosien aleneva kehitystrendi oikaistava. Tarvitaan poliittisia **erityistoimia** parantamalla liikenneyhteyksiä.

Hyvillä liikenneyhteyksillä voidaan **parantaa** alueen saavutettavuutta, kilpailukykyä ja työmarkkinoiden toimivuutta. **Viitostiellä tavoitteena tulee olla turvallinen ja ympärivuotinen satasen tie.**

Kehittyvän ja toimivan liikenne- ja kasvukäytävän muodostaminen viitostielle edellyttää uudenlaista **kaavoitusta,** varautumista **tuleviin päätöksiin** sekä valtion **pitkäjänteistä sitoutumista** investointeihin.