

# Infrahankkeiden uudet rahoitusmallit

3.10.2019

Ylijohtaja Juhapekka Ristola

# Pohjoismaiden vertailutaulukko



|               |                                                                  |
|---------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>Suomi</b>  | 5,5 milj. henkeä<br>BKT 201 mrd. €<br>2018 budjetti 56 mrd. €    |
| <b>Ruotsi</b> | 9,9 milj. henkeä<br>BKT 436 mrd. €<br>2018 budjetti 90 mrd. €    |
| <b>Norja</b>  | 5,3 milj. henkeä<br>BKT 318 mrd. €<br>2018 budjetti 139,5 mrd. € |



## Maantieverkko

### Pituus / TEN

|          |                                                              |
|----------|--------------------------------------------------------------|
| <b>S</b> | 78 000 km / 5 200 km                                         |
| <b>R</b> | 98 500 km / 7 000 km                                         |
| <b>N</b> | Valtakunnalliset tiet 10 400 km<br>(+ läänin tiet 44 300 km) |

### Liikennesuorite

#### milj. autokm / milj. tonnism

|          |                 |
|----------|-----------------|
| <b>S</b> | 37 000 / 22 000 |
| <b>R</b> | 56 000 / 31 000 |
| <b>N</b> | 45 208 / 23 000 |



## Rautatieverkko

### Pituus / TEN

|          |                      |
|----------|----------------------|
| <b>S</b> | 5 900 km / 3 600 km  |
| <b>R</b> | 11 000 km / 5 000 km |
| <b>N</b> | 4 000 km             |

### Liikennesuorite

#### milj. tonnism

|          |        |
|----------|--------|
| <b>S</b> | 9 300  |
| <b>R</b> | 22 000 |
| <b>N</b> | 4 000  |



## Väylänpito

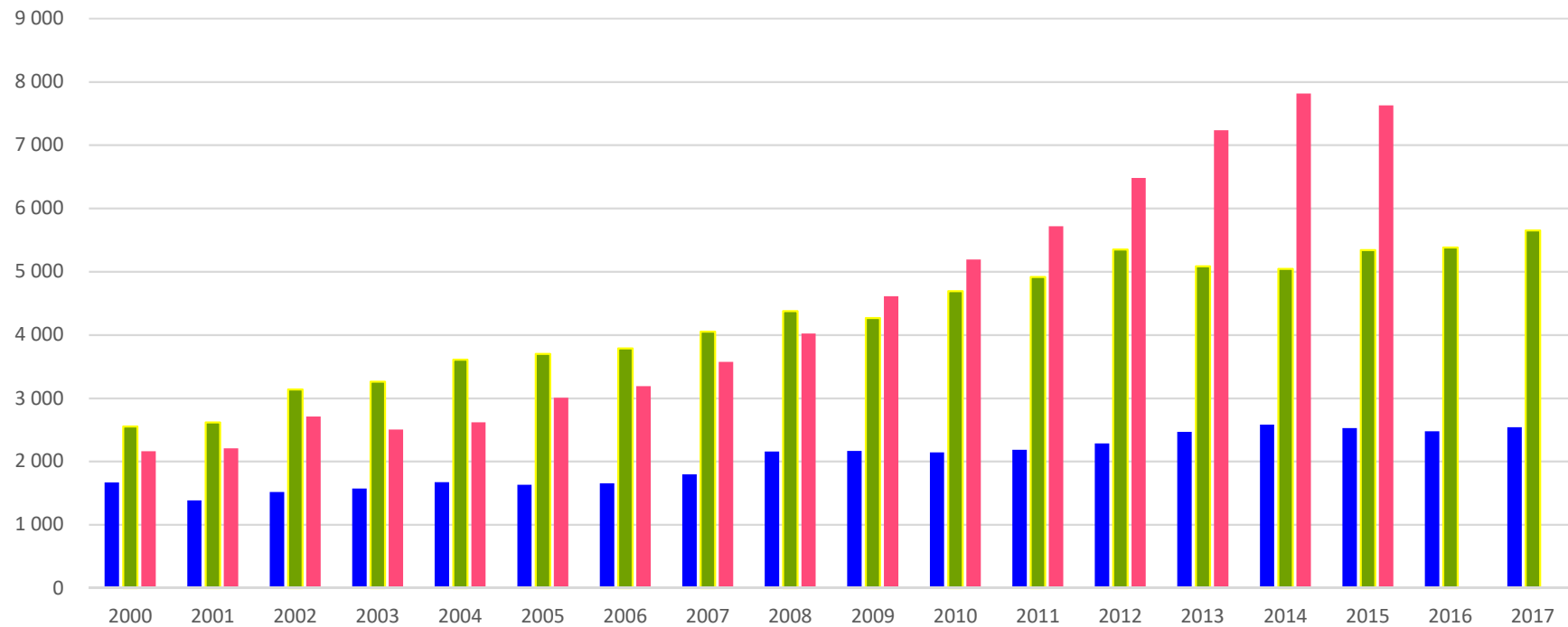
### Perusväylänpito

|          |                               |
|----------|-------------------------------|
| <b>S</b> | n. 1 mrd. € [0,5 % BKT:sta]   |
| <b>R</b> | n. 2,3 mrd. € [0,5 % BKT:sta] |
| <b>N</b> | n. 2,5 mrd. € [0,8 % BKT:sta] |

### Kehittämisinvestoinnit

|          |                                |
|----------|--------------------------------|
| <b>S</b> | n. 0,5 mrd. € [0,2 % BKT:sta]  |
| <b>R</b> | n. 2,7 mrd. € [0,6 % BKT:sta]  |
| <b>N</b> | n. 2,15 mrd. € [0,7 % BKT:sta] |

# Liikennejärjestelmään panostusten kehitys Pohjoismaissa



Lähde: OECD / Julkisen sektorin investoinnit ja ylläpitokustannukset liikennejärjestelmään

■ Finland ■ Sweden ■ Norway

# Nykyisen rahoitusmallin ongelmia

Riittämätön rahoituksen  
taso

Pitkäjänteisyyden puute

Rahoituksen  
kohdentuminen

Huonot mahdollisuudet  
EU-rahoituksen saamiseen

# Ennakoitavammin, enemmän ja etupainoisemmin

Tarvitsemme **ennakoitavampaa liikennejärjestelmäsuunnittelua, enemmän investointeja** infrastruktuuriin ja resursseja sen ylläpitoon sekä **etupainoisemmin** yhteiskuntaa hyödyttäviä hankkeita toteutettavaksi

Hankeyhtiöt mahdollistavat uusien resurssien hyödyntämisen, luovat kannustimet tuottaa hyvälaatuista suunnittelua sekä infrastruktuuria ja antavat mahdollisuuden aikaistaa tarvittavien hankkeiden toteutumisen





# Ennakoitavammin: Korkeatasoista liikenne- järjestelmäsuunnittelua

Parlamentaarinen liikennetyöryhmä aloittaa  
**valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelutyön**

Luodaan **edellytykset** korkeatasoiselle, pitkäjänteiselle  
ja ennakoitavalle liikennejärjestelmän **kehittämiselle**

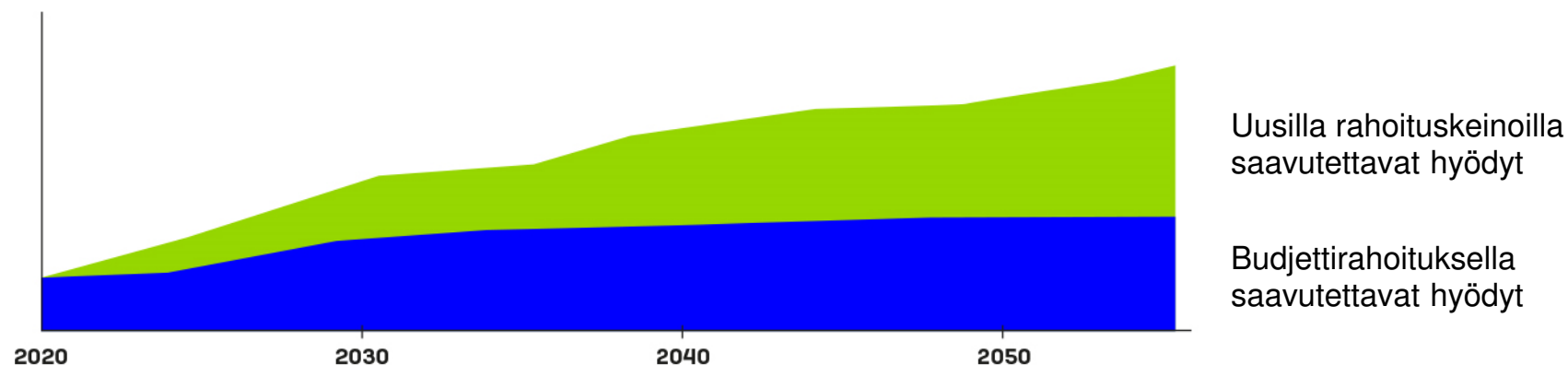
Kehitetään voimakkaasti liikennehankkeiden  
vaikutusten arviointia

**Perusväylänpidon taloudellinen merkitys**



# Enemmän: Liikennejärjestelmän kehittäminen vaatii lisäresursseja

Liikennejärjestelmän tuottamat hyödyt

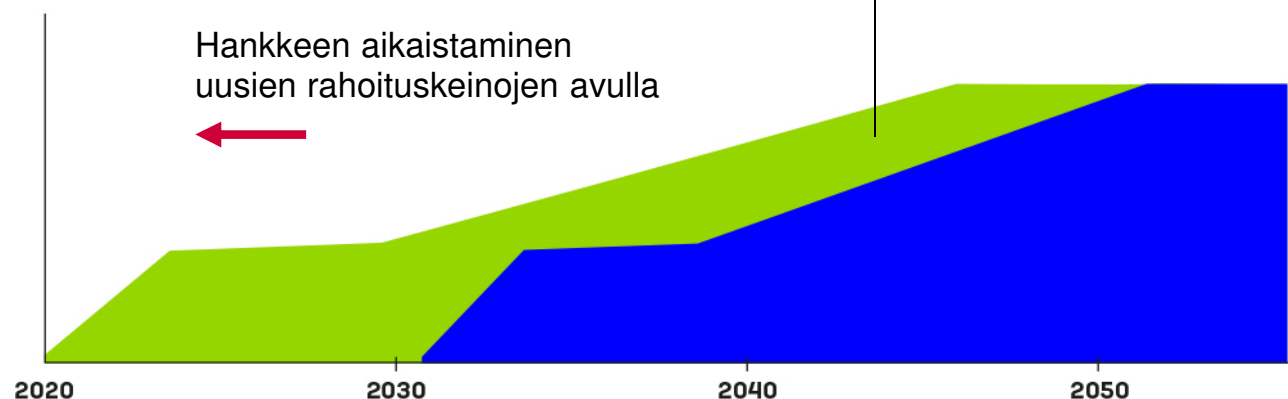


# Etupainoisemmin: Mahdollistetaan liikennehankkeiden aikaistaminen

Liikennehankkeen tuottamat hyödyt

Hankkeen aikaistamisella saatavat hyödyt yhteiskunnalle

Yhteiskunta menettää liikennehankkeiden tuottamia hyötyjä, mikäli liikennehankkeet viivästyvät rahoituksen puutteen vuoksi



Hankeyhtiöiden avulla voidaan valjastaa budjetti-rahoituksen ulkopuolisia resursseja käyttöön



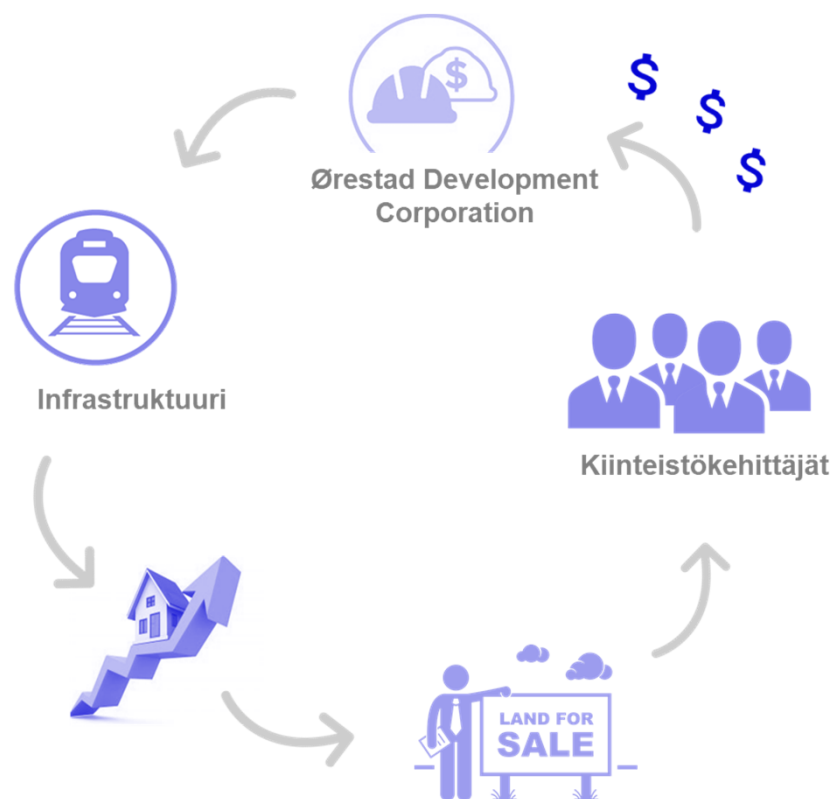
# Kiinteistömarkkinoiden hyödyntäminen osana raideinfrastruktuurin rahoitusta

- Hankeyhtiömalli kehittää liikenneinfrastruktuuria ja edistää samalla kaupungistumisen vaatimaa tehokasta asunto- ja toimitilarakentamista. Yhdyskuntarakenne kehittyy kokonaisvaltaisesti.
- Kunnilla on kannustin kaavoittaa yhtiön vaikutusalueella mahdollisimman tehokkaasti varmistaakseen yhtiön tulovirran.
- Operointivaiheessa kustannukset katettaisiin operaattoreilta ja matkustajilta perittävillä käyttäjämaksuilla sekä omistajilta perittävillä määräaikaissä vastikkeilla. Lisäksi yhtiö saisi vuokratuloja hyödyntämällä sille osoitettua kiinteistöomaisuutta.
- Toimintamallia on hyödynnetty mm. Hong Kongissa (MTR) ja Kööpenhaminassa (metro).



# Esimerkit maailmalta – Kööpenhamina ja Hong Kong

- **Kööpenhamina** on hyödyntänyt rahoitusmallia, jossa hankeyhtiölle osoitettu maa on pääosin myyty kiinteistökehittäjille metron valmistuttua. Kuuluisin käyttökohde Ørestadin –alue ja mallia aiotaan hyödyntää myös tulevaisuudessa.
- **Hong Kongissa** MTR rakentaa, ylläpitää ja käyttää metroverkkoa asemineen sekä rahoittaa investoinnit asemien ympäristön kiinteistökehityksellä. MTR säilyy pääosin kehitettävien kiinteistöjen (mm. ostoskeskuksia) omistajana ja saa jatkuvaa vuokratuottoa niistä.



# Kolme suuntaa

## Turun tunnin juna



Hinta-arvio: noin 2,4-2,8 mrd. €

## Suomi-rata



Hinta-arvio: noin 5,5 mrd. €  
(sis. Lentorata 2,65 mrd. €)

## Idän suunta

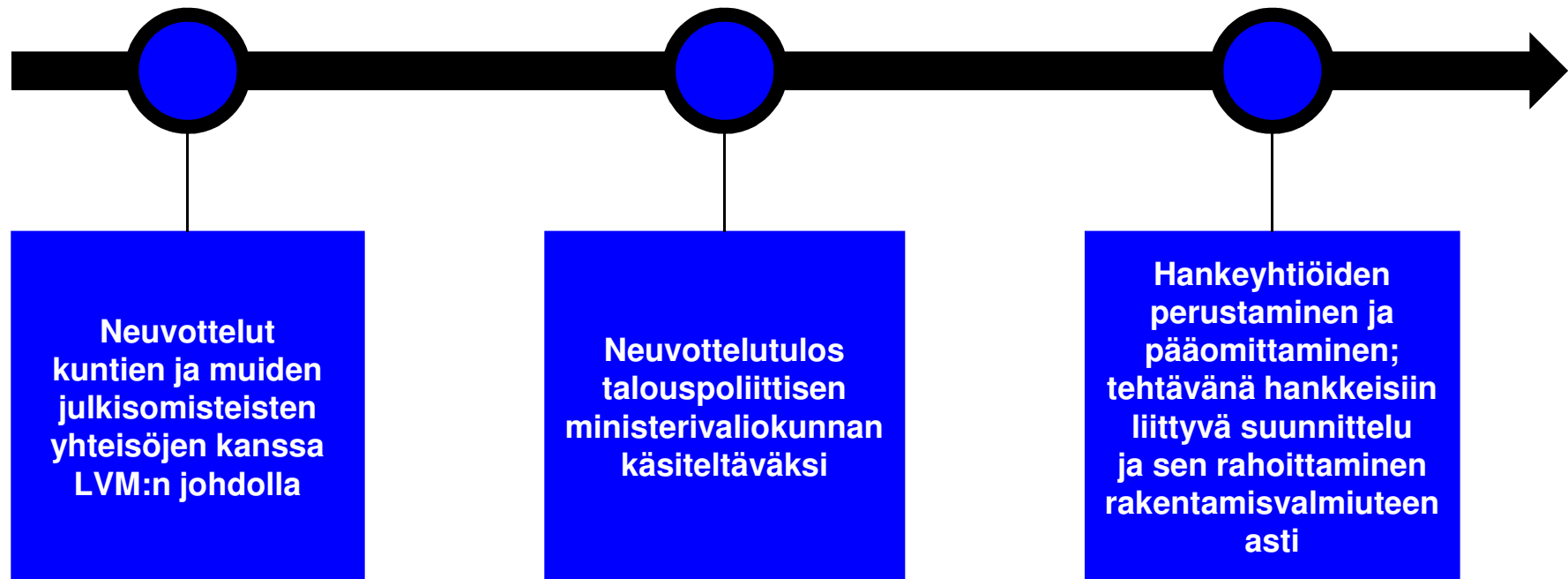


LVM on käynnistänyt  
selvityksen ja vertailun itäisen  
nopean yhteyden linjauksesta

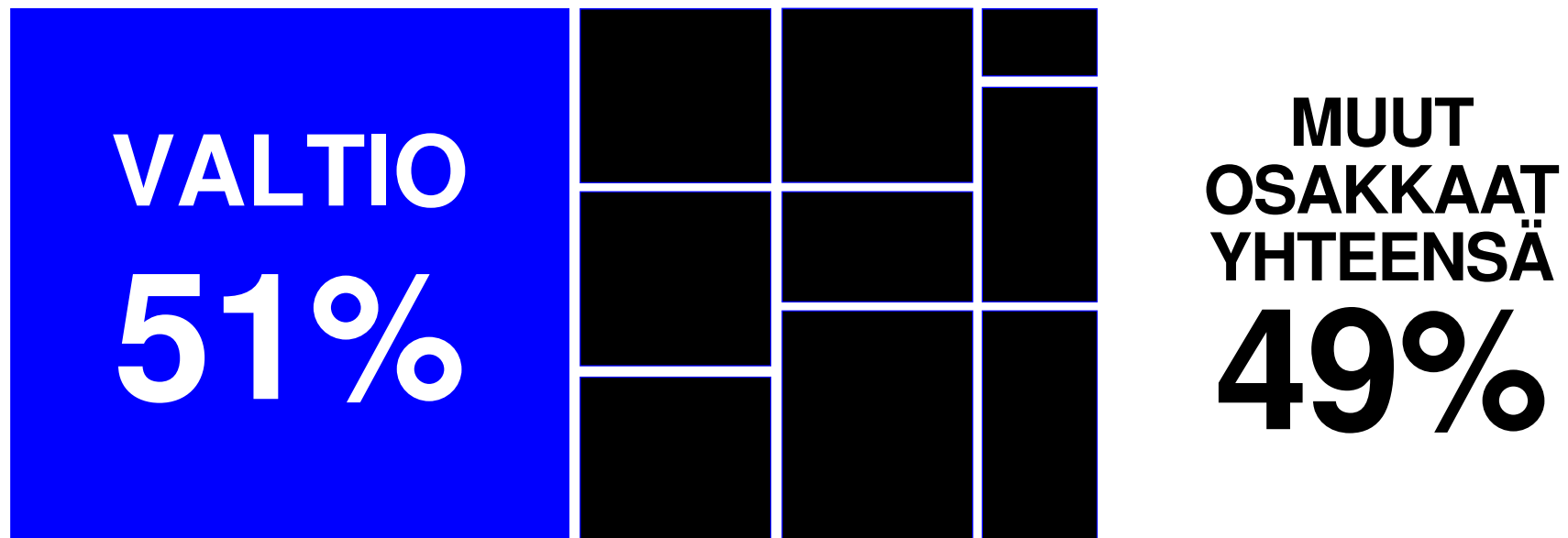
Lentoasema

Helsinki

# Neuvottelujen kautta kohti hankeyhtiöitä ja suunnittelua

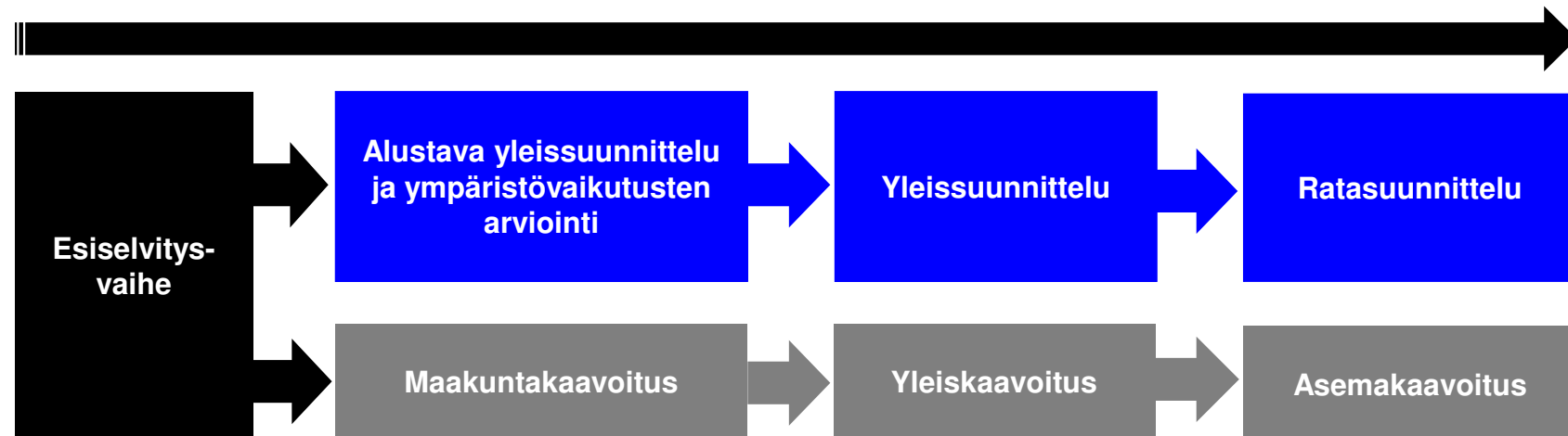


## Hankeyhtiöiden omistajuus



# Ratahankkeiden suunnittelu

- Yksittäisen hankkeen suunnittelu kestää esiselvitysvaiheen jälkeen **noin 6-8 vuotta**.
- Mahdolliset **valitusajat voivat viivästyttää** suunnittelua useilla vuosilla.
- **Ratasuunnittelu sekä kaavoitus** kulkevat rinnakkain.





# Kiitos!

lvm.fi  @lvmfi

**LVM** LIIKENNE- JA  
VIESTINTÄMINISTERIÖ

