

Lähetäjä: [Väylävirasto](#)
Vastaanottaja: [Kirjaamo](#)
Aihe: Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta / Begäran om utlåtande om Trafikledsverkets programhelhet
Päivämäärä: perjantai 22. toukokuuta 2026 11.46.02

Tervehdys Väylävirastosta!

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa.

Pyydämme avoimella lausuntopyyntöillä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta. Hyödynnämme sidosryhmien palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Väylävirasto pyytää toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta viimeistään 31.8.2026. [Suora linkki Väyläviraston lausuntopyyntöön](#)

Ystävällisin terveisin
Väylävirasto

Lausunnon antaakseen vastaajan tulee rekisteröityä ja kirjautua lausuntopalvelu.fi:hin. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät lausuntopalvelu.fi:n sivulta Ohjeet > Käyttöohjeet. Voit pyytää tukea palvelun käyttöön osoitteesta lausuntopalvelu.om@gov.fi.

HUOM! Tämän viestin liitteenä saamanne linkki on organisaatio-/henkilökohtainen, joten ettehan jaa sitä edelleen. Kaikki annetut lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan lausuntopalvelu.fi:ssä.

Tämä on lausuntopalvelu.fi:n lähettämä automaattiviesti.
Lausuntopalvelu.fi on oikeusministeriön ylläpitämä verkkopalvelu.

Hälsningar från Trafikledsverket!

I och med en ny programhelhet finns det tydligare information än tidigare att tillgå om trafikledsnätets framtidsutsikter. Trafikledsverkets programhelhet består av en plan för bastrafikledshållningen, ett investeringsprogram och en rapport för programhelheten. Dessa genomför den riksomfattande trafiksystemplanen, dvs. Trafik 12-planen.

Genom följande frågor ber vi med en öppen begäran om utlåtande om intressentgruppernas synpunkter på Trafikledsverkets programhelhet för 2026–2034. Responsen vi får av intressentgruppernas utnyttjar vi i beredningen av nästa programhelhet, som redan pågår.

Vi begär utlåtanden som grund för det fortsatta arbetet särskilt i följande frågor:

1. Anser ni att programhelheten på bästa möjliga sätt genomför de mål och riktlinjer som ställts upp för programhelheten i Trafik 12-planen?
2. Plan för bastrafikledshållning: har finansieringen av bastrafikledshållningen riktats på ett motiverat sätt och har konsekvenserna beskrivits på ett begripligt sätt?
3. Planeringsprogram: vilka planeringsobjekt borde främjas under de närmaste åren? Vilka argument finns det för att främja dessa?
4. Investeringsprogram: hur skulle ni ändra programmet i samband med nästa uppdatering inom den ekonomiska ram som fastställts för det? Vilka positiva effekter skulle man uppnå med förändringen?
5. Programhelhet: hur upplever ni att Trafikledsverkets program nu presenteras som en helhet?
6. Hur vill ni annars kommentera programhelheten?

Vi ber er lämna in utlåtandena via Utlåtandetjänsten senast den 31 augusti 2026. [Länk till Trafikledsverkets begäran om utlåtande](#)

Med vänliga hälsningar
Trafikledsverket

För att lämna in ett utlåtande ska man registrera sig och logga in i tjänsten utlåtande.fi. Närmare anvisningar om hur tjänsten kan användas finns på utlåtande.fi > Anvisningar > Bruksanvisning. Du kan be om hjälp för att använda tjänsten på adressen lausuntopalvelu.om@gov.fi.

OBS! Skicka inte vidare länken som är bifogad till detta meddelande, eftersom länken är person- eller organisationsspecifik. Alla utlåtanden som lämnas in är offentliga och publiceras i tjänsten utlåtande.fi.

Detta är ett automatiskt meddelande från tjänsten utlåtande.fi.
Utlåtande.fi upprätthålls av justitieministeriet.

Linkki suomenkieliseen versioon:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=57bd1520-8d1c-4f5b-b676-37306b3e4298>

Länk till svensk version: <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=57bd1520-8d1c-4f5b-b676-37306b3e4298&proposalLanguage=9ff64fe9-04da-4471-9f0c-3f2016e71b4f>

Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Johdanto

Väylävirasto pyytää lausuntoanne väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 31.8.2026 mennessä.

Tausta

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa. Ohjelmakokonaisuuden tavoitteena on lisätä läpinäkyvyyttä, tukea pitkäjänteistä päätöksentekoa ja helpottaa kokonaisuuden hahmottamista päättäjille, sidosryhmille ja kansalaisille. Ohjelmat on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman sekä kehys- ja talousarviopäätösten asettamissa rajoissa. Perusväylänpidon rahoitustaso on erittäin niukka, ja väylien kehittämistarpeet ylittävät toteuttamismahdollisuudet moninkertaisesti. Pyydämme avoimella lausuntopyynnöllä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta. Hyödynnämme sidosryhmien palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

Tavoitteet

Pyydämme jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. **Perusväylänpidon suunnitelma:** onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. **Suunnitteluohjelma:** mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. **Investointiohjelma:** miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

5. **Ohjelmakokonaisuus:** miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Vastausohjeet vastaanottajille

Pyydämme toimittamaan lausunnot Lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi. Lausunnon antaakseen vastaajan tulee rekisteröityä ja kirjautua Lausuntopalvelu.fi:hin. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät Lausuntopalvelu.fi:n sivuilta.

Aikataulu

Pyydämme toimittamaan lausuntonne viimeistään 31.8.2026

Valmistelijat

Lisätietoja asiasta antavat
Tapio Ojanen
Osastonjohtaja
029 534 3209
tapio.ojanen@vayla.fi Liisa Vähäkylä
Apulaisjohtaja
029 534 3588
liisa.vahakyla@vayla.fi

Linkit

<https://www.vayla.fi/ohjelmakokonaisuus> - Verkkosivuilta löytyy tiivistetysti tietoa ohjelmakokonaisuudesta sekä kunkin ohjelman tai suunnitelman julkaisu.

<https://vayla.fi/sv/programhelheten> - På webbplatsen finns sammanfattad information om programhelheten samt en publikation av varje program och plan.

Liitteet:

[Väylävirasto ohjelmakokonaisuuden 2026-2034 yhteenvetoraportti.pdf](#) - Ohjelmakokonaisuuden 2026-2034 yhteenvetoraportti

[Trafikledsverket Programhelhet 2026-2034.pdf](#)

[Trafikledsverket Programhelhet 2026-2034.pdf](#)

[Trafikledsverket Programhelhet 2026-2034.pdf](#) - Trafikledsverkets programhelhet 2026-2034

[Väylävirasto investointiohjelma 2027-2034.pdf](#) - Väyläviraston investointiohjelma 2027-2034

[Trafikledsverket Investeringsprogram 2027-2034.pdf](#) - Trafikledsverkets investeringsprogram 2027-2034

[Väylävirasto suunnitteluohjelma 2026-2029.pdf](#) - Väylävirasto suunnitteluohjelma 2026-2029

[Trafikledverket planeringsprogrammet 2026-2029.pdf](#) - Trafikledsverket planeringsprogrammet 2026-2029

[Väylävirasto perusväylänpidon suunnitelma 2026-2029.pdf](#) - Väylävirasto perusväylänpidon suunnitelma 2026-2029

[Trafikledsverket Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen 2026-2029.pdf](#) - Trafikledsverket Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen 2026-2029

Jakelu:

Aapo Lahtinen
Ahvenanmaa
Akaan kaupunki
Alajärven kaupunki
Alavieskan kunta
Alavuden kaupunki
Aleksi Aarnio
Alina Koskela
Anders Ahlvik
Anders Frydenlund
Anna Jokela
Anni Lausvaara
Anni Mikkonen
Anniina Lavikainen
Annika Tibbe
Annika Hurme
Anssi Honkala
Anssi Koskenvesa
Anssi Kujala
Anssi Lampinen
Anssi Tiukka
Antti Eskelinen
Antti Jääskeläinen
Antti Koulumies
Antti Partanen
Antti Savolainen
Antti Turkia
Antti Waris
Antti-Matti Hartikainen
Anu Punola
Ari Hooli
Ari Kurppa
Ari Lahti

Ari Schiestl
Arto Lindgren
Asikkalan kunta
Askolan kunta
Asser Koivisto
Asta Sihvonen-Punkka
Auran kunta
Bob Fors
Brändö kommun
Christian Grönqvist
Conor Boyle
Dan Mikkola
Eckerö kommun
Eero Hemming
Eija Hilden
Eija Koli
Eija Rossi
Elina Andersson
Eljas Koistinen
Enonkosken kunta
Enontekiön kunta
Erik Söderholm
Erkki Kivelä
Erkki Mäki
Esa Korhonen (uitto)
Esa Liikanen
Esko Nenola
Espoon kaupunki - Esbo stad
Etelä-Karjalan hyvinvointialue
Etelä-Karjalan kauppakamari
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskus
Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialue
Etelä-Pohjanmaan kauppakamari
Etelä-Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon hyvinvointialue
Etelä-Savon kauppakamari
Etelä-Savon maakuntaliitto
Eurajoen kunta
Euran kunta
Evijärven kunta
Finavia
Finferries
Finströms kommun
Fintraffic
Forssan kaupunki
Frank Eriksson
Frans Paasikivi
Föglö kommun
Geta kommun
Haapajärven kaupunki

Haapaveden kaupunki
Hailuodon kunta
Halsuan kunta
Haminan kaupunki
Hammarlands kommun
Hangon kaupunki - Hangö stad
Hankasalmen kunta
Hanna Ackley
Hanne Hinders
Hannu Kallio
Hannu Kivelä
Hannu Lehtikainen
Hannu Lehtikainen
Hannu Mäntymäki
Hannu Nylander
Hannu Sankila
Harjavallan kaupunki
Harri Honkala
Harri Lukkarinen
Harri Sivonen
Harri Takala
Harri Yli-Villamo
Hartolan kunta
Hattulan kunta
Hausjärven kunta
Heidi Paalatie
Heikki Haasmaa
Heikki Jääskeläinen
Heikki Malaska
Heikki Seppänen
Heikki Tegelberg
Heini Polamo
Heinolan kaupunki
Heinäveden kunta
Helsingin kaupunki
Helsingin seudun kauppakamari
Hemmo Rättyä
Hirvensalmen kunta
Hollolan kunta
Huittisten kaupunki
Humppilan kunta
Huoltovarmuuskeskus
HUS
Hyyrynsalmen kunta
Hyvinkään kaupunki
Hämeen kauppakamari
Hämeenkyrön kunta
Hämeenlinnan kaupunki
Ida Saavalainen
Ilmannon kunta
Ilmajoen kaupunki

litin kunta
Ikaalisten kaupunki
Ilkka Hamunen
Ilkka Kylävainio
Ilkka Räty
Ilmajoen kunta
Ilomantsin kunta
Ilpo Lukkarinen
Imatran kaupunki
Inarin kunta
Inkoon kunta
Isojoen kunta
Isokyrön kunta
Itä-Suomen elinvoimakeskus
Itä-Uudenmaan hyvinvointialue
Jaakko Kivi
Jaana Koivumaa
Jan Hanses
Jan Mäkelä
Jan Thorström
Janakkalan kunta
Jani Niemelä
Jani Suomela
Janne Eskelinen
Janne Hattula
Janne Juntunen
Janne Ketola
Janne Korhonen
Janne Leinonen
Janne Loikkanen
Janne Pylkkönen
Janne Roivainen
Janne Virta
Jari Järvi
Jari Kauhanen
Jari Lappi
Jari Marjeta
Jari P. Tuovinen
Jarkko Peuhkuri
Jarmo Jokilampi
Jarmo Nikupeteri
Jaroslav Wojt
Jenni Vuorio
Joensuun kaupunki
Johanna Järvinen
Jokioisten kunta
Jomala kommun
Jonas Ahola
Jonas Eriksson
Jonna Juslin
Joonas Arponen

Joonas Roivainen
Joonas Valerius
Jorma Rauhala
Joroisten kunta
Jouko Kinnunen
Jouni Jaakola
Jouni Kekäle
Jouni Lind
Joutsan kunta
Juha Beurling
Juha Hakala
Juha Kainulainen
Juha Laurila
Juha Laurila
Juha Mutru
Juha Rissanen
Juha Ruohola
Juha Sylberg
Juho Hannukainen
Juho Keskiniva
Jukka Hölsä
Jukka Ihanus
Jukka Juola
Jukka Kauppila
Jukka Komulainen
Jukka Laakso
Jukka Poutiainen
Jukka Pykäläinen
Jukka Pyykkönen
Jukka Sieppi
Jukka Tahvanainen
Jukka Tolvanen
Jukka Viitanen
Jussi Keveri
Jussi Mälkiä
Jussi Peltonen
Juukan kunta
Juupajoen kunta
Juvan kunta
Jyri Häkämies
Jyri Hämäläinen
Jyrki Furu
Jyrki Tomminen
Jyrki Törmänen
Jyväskylän kaupunki
Jämijärven kunta
Jämsän kaupunki
Järvenpään kaupunki
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus
Kaarinan kaupunki
Kaavin kunta

Kai Gyllström
Kai Patja
Kai Salmi
Kaija Kinnunen
Kainuun hyvinvointialue
Kainuun liitto
Kaisa Leiwo
Kajaanin kaupunki
Kalajoen kaupunki
Kalle Arola
Kangasalan kunta
Kangasniemen kunta
Kankaanpään kaupunki
Kannonkosken kunta
Kannuksen kaupunki
Kanta-Hämeen hyvinvointialue
Kanta-Hämeen liitto
Karelia Lines
Kari Alavillamo
Kari Annola
Kari Inkinen
Kari Kauniskangas
Kari Kosonen
Kari Kuusipuro
Kari Palojärvi
Karijoen kunta
Karkkilan kaupunki
Karoliina Lehmusvirta
Karoliina Niemi
Karstulan kunta
Karvian kunta
Kaskisten kaupunki - Kaskis stad
Katariina Suomu
Katri Salovuori
Kauhajoen kaupunki
Kauhavan kaupunki
Kauniaisten kaupunki - Grankulla stad
Kaustisen kunta
Keiteleen kunta
Keld Haakonsson
Kemijärven kaupunki
Kemin kaupunki
Keminmaan kunta
Kempeleen kunta
Keravan kaupunki
Keskinen Jere
Keski-Pohjanmaan hyvinvointialue
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen elinvoimakeskus
Keski-Suomen hyvinvointialue
Keski-Suomen kauppakamari

Keski-Suomen liitto
Keski-Uudenmaan hyvinvointialue
Keskuskauppakamari
Keuruun kaupunki
Kihniön kunta
Kimitoö kommun - Kemiönsaaren kunta
Kimmo Väisänen
Kinnulan kunta
Kirkkonummen kunta - Kyrkslätt kommun
Kirsi Klemola
Kirsi-Marjut Dickman
Kiteen kaupunki
Kittilän kunta
Kiuruveden kaupunki
Kivijärven kunta
Kokemäen kaupunki
Kokkolan kaupunki - Karleby stad
Kolarin kunta
Konneveden kunta
Kontiolahden kunta
Korsholm kommun - Mustasaaren kunta
Korsnäs kommun
Kotkan kaupunki
Kouvolan kaupunki
Kristian Jääskeläinen
Kristian Jääskeläinen
Kristinestad - Kristiinankaupunki
Kronoby kommun - Kruunupyyn kunta
Kuhmoisten kunta
Kuhmon kaupunki
Kumlunge kommun
Kuopion alueen kauppakamari
Kuopion kaupunki
Kuortaneen kunta
Kurikan kaupunki
Kustavin kunta
Kuusamon kaupunki
Kymenlaakson hyvinvointialue
Kymenlaakson liitto
Kyyjärven kunta
Kärkölän kunta
Kärsämäen kunta
Kökar kommun
Lahden kaupunki
Laihian kunta
Laitilan kaupunki
Lapin elinvoimakeskus
Lapin hyvinvointialue
Lapin kauppakamari
Lapin liitto
Lapinjärven kunta - Lapträsk kommun

Lapinlahden kunta
Lappajärven kunta
Lappeenrannan kaupunki
Lapuan kaupunki
Larisa Lisitsyn
Larsmo kommun - Luodon kunta
Lasse Korhonen
Lasse Oksanen
Laukaan kunta
Laura Langh-Lagerlöf
Laura Valojärvi
Lauri Helke
Lauri Kosonen
Lauri Leskinen
Leea Lehtonen
Leena Keisanen
Leena Rahja
Lemin kunta
Lemlands kommun
Lempäälän kunta
Leppävirran kunta
Lestijärven kunta
Liedon kunta
Lieksan kaupunki
Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikenneturva
Liisa Vähäkylä
Limingan kunta
Liperin kunta
Lohjan kaupunki - Lojo stad
Loimaan kaupunki
Lopen kunta
Lounais-Suomen elinvoimakeskus
Loviisan kaupunki - Lovisa stad
Luhangan kunta
Lumijoen kunta
Lumparlands kommun
Luumäen kunta
Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue
Länsi-Uudenmaan kauppakamari
Maija Taimi
Malax kommun - Maalahden kunta
Marc Mellin
Margus Schults
Mari Flink
Mari Vuorinen
Mariehamns stad
Marika Kirjavainen
Marika Nöjd
Marjo Niemelä

Markku Rautio
Marko Korhonen
Marko Mykkänen
Marko Pulkkinen
Marko Sallinen
Markus Kärkkäinen
Marttilan kunta
Maskun kunta
Mats Johansson
Matti Hirvonen
Matti Peltola
Matti Perälä
Matti-Mikael (Mikki) Koskinen
Maunu Visuri
Merijärven kunta
Merikarvian kunta
Merja Alastalo
Metsäkeskus
Miehikkälän kunta
Mika Launonen
Mika Mäenpää
Mika Mäkilä
Mika Pyykölä
Mika Sivula
Mika Torhola
Mikael Nylund
Mikkelin kaupunki
Mikko Hirsimäki
Mikko Honkala
Mikko Isotalo
Mikko Käkelä
Mikko Linderoos
Mikko Nyhä
Mikko Saarinen
Mikko Saavola
Mikko Seila
Mikko Törmi
Mikko Vasama
Mikko Voutilainen
Minna Helle
Minna Ollikainen
Minna Väisänen
Mira Kattelus
MTK
Muhoksen kunta
Multian kunta
Muonion kunta
Muuramen kunta
Mynämäen kunta
Myrskylän kunta - Mörskom kommun
Mäntsälän kunta

Mänttä-Vilppulan kaupunki
Mäntyharjun kunta
Naantalin kaupunki
Nakkilan kunta
Niclas Blomqvist
Nina Raitanen
Nivalan kaupunki
Nokian kaupunki
Nora Elers
Nousiaisten kunta
Nurmeksen kaupunki
Nurmijärven kunta
Nykarleby stad - Uusikaarlepyyn kaupunki
Närpes stad - Närpiön kaupunki
Olli Hyvärinen
Olli Mannermaa
Olli-Petteri Salo
Onnettomuustietoinstituutti
Orimattilan kaupunki
Oripään kunta
Oriveden kaupunki
Oulaisten kaupunki
Oulun kaupunki
Outi Nietola
Outokummun kaupunki
Paavo Syrjö
Padajoen kunta
Paimion kaupunki
Paliskunnat
Paltamon kunta
Panu Räsänen
Pargas stad - Paraisten kaupunki
Parikkalan kunta
Parkanon kaupunki
Pasi Hovi
Pasi Korteniemi
Pasi Nieminen
Pasi Pulkkinen
Patrik Hellman
Paula Lehtomäki
Pauli Tuusa
Pauliina Pykälä
Pedersöre kommun - Pedersören kunta
Pekka Hartikka
Pekka Koskinen
Pekka Mosorin
Pekka Ottavainen
Pekka Salo
Pekka Vepsä
Pelkosenniemen kunta
Pellon kunta

Perhon kunta
Pertti Siltakoski
Pertti Ylitalo
Petri Angervuori
Petri Laitinen
Petri Suominen
Petteri Jukkola
Petteri Laine
Petteri Nurmi
Petteri Portaankorva
Petäjaveden kunta
Pieksämäen kaupunki
Pielaveden kunta
Pietarsaaren kaupunki
Pihtiputaan kunta
Piia Karjalainen
Pirjo Venäläinen
Pirkanmaan hyvinvointialue
Pirkanmaan liitto
Pirkka Lines
Pirkkalan kunta
Pohjanmaan elinvoimakeskus
Pohjanmaan hyvinvointialue
Pohjanmaan kauppakamari
Pohjanmaan liitto
Pohjois-Karjalan hyvinvointialue
Pohjois-Karjalan kauppakamari
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialue
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon hyvinvointialue
Pohjois-Savon liitto
Pohjois-Suomen elinvoimakeskus
Poliisi (Poliisihallitus)
Polvijärven kunta
Pomarkun kunta
Porin kaupunki
Pornaisten kunta
Porvoon kaupunki - Borgå stad
Posion kunta
Pudasjärven kaupunki
Pukkilan kunta
Punkalaitumen kunta
Puolangan kunta
Puumalan kunta
Pyhtään kunta
Pyhäjoen kunta
Pyhäjärven kaupunki
Pyhännän kunta
Pyhärannan kunta
Päijät-Hämeen hyvinvointialue

Päijät-Hämeen liitto
Päivi Allenius
Pälkäneen kunta
Pöytyän kunta
Raahen kaupunki
Raision kaupunki
Rajavartiolaite
Rantasalmen kunta
Ranuan kunta
Raseborg stad - Raaseporin kaupunki
Rauman kauppakamari
Rauman kaupunki
Rautalammin kunta
Rautavaaran kunta
Rautjärven kunta
Reeta Vuononvirta
Reisjärven kunta
Riihimäen kaupunki
Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari
Riitta Tammi
Riku Cavadas
Ristijärven kunta
Ritva Mäenpää
Rolf Nyholm
Roope Ohlsbom
Rovaniemen kaupunki
Ruokolahden kunta
Ruoveden kunta
Ruskon kunta
Rääkkylän kunta
Saara Liu
Saarijärven kaupunki
Sailamarja Kähkönen
Saimaan Laivamatkat
Saimaan Risteilyt
Saku Sopanen
Sallan kunta
Salon kaupunki
Saltviks kommun
Sami Kortelainen
Sami Oksa
Sampo Hirvonen
Sampsä Wichman
Sanna Ojajärvi
Sari Elomaa
Sari Moijanen
Sari Turkkila
Sastamalan kaupunki
Satakunnan hyvinvointialue
Satakunnan kauppakamari
Satakuntaliitto

Satama Uusikaupunki
Satamaliitto
Satu Taiveaho
Sauvon kunta
Savitaipaleen kunta
Savonlinnan kaupunki
Savukosken kunta
Seinäjoen kaupunki
Seppo Kopsa
Seppo Kellokumpu
Seppo Valkeajärvi
Seppo Vehkaoja
Sievin kunta
Siikaisten kunta
Siikajoen kunta
Siikalatvan kunta
Siilinjärven kunta
Simon kunta
Sini Ruukonen
Sipoon kunta - Sibbo kommun
Sisä-Suomen elinvoimakeskus
Siuntion kunta - Sjundeå kommun
Sodankylän kunta
Soinin kunta
Someron kaupunki
Sonkajärven kunta
Sotkamon kunta
Sottunga kommun
Sulkavan kunta
Sunds kommun
Suomen Kuntaliitto
Suomen vesitietoyhdistys
Suomen yrittäjät
Suomussalmen kunta
Suonenjoen kaupunki
Susanna Aula
Susanne Olofsson
Suvi Puntti
Sysmän kunta
Säkylän kunta
Taina Haapamäki
Taipalsaaren kunta
Taivalkosken kunta
Taivassalon kunta
Taksiliitto
Tammelan kunta
Tampereen kaupunki
Tampereen seutu
Taneli Mero
Tapio Ojanen
Tarja Kojo

Taru Keronen
Tea Taivalkoski
Teemu Vaahtera
TEM
Tero Kosonen
Tero Nieminen
Tervolan kunta
Tervon kunta
Teuvan kunta
Thomas Doepel
Tieyhdistys
Tiina Haapasalo
Tiina Niemi
Tiina Tuurnala
Tiina Vepsäläinen
Timo Hatva
Timo Lappi
Timo Levoranta
Timo Ojavuo
Timo Perälä
Timo Rinkinen
Timo Sääski
Timo Vikström
Tino Aalto
Tl. Kosken kunta
Tohmajärven kunta
Toholammin kunta
Toivakan kunta
Tomi Mikkonen
Tomi Salo
Toni K. Laine
Toni Mäkelä
Toni Mäkinen
Toni Rinne
Toni Stenberg
Topi Kivilehto
Topi Manner
Torbjörn Witting
Tornion kaupunki
Tulli
Tuomas Mantere
Tuomas Räikkönen
Tuomas Tuomela
Tuomo Lankinen
Turun kauppakamari
Turun kaupunki - Åbo stad
Tuukka Turunen
Tuusniemen kunta
Tuusulan kunta
Tyrnävän kunta
Ulvilan kaupunki

Urjalan kunta
Utajärven kunta
Utsjoen kunta
Uudenmaan elinvoimakeskus
Uudenmaan liitto
Uuraisten kunta
Uusikaupunki
Vaalan kunta
Vaasan kaupunki - Vasa stad
Valkeakosken kaupunki
Valtter Kari
Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
Vantaan kaupunki - Vanda stad
Varkauden kaupunki
Varsinais-Suomen hyvinvointialue
Varsinais-Suomen liitto
Vehmaan kunta
Veli-Matti Passinen
Veronica Thörnroos
Vesa Mäkilä
Vesa Pykäläinen
Vesa Rautava
Vesa Silfver
Vesannon kunta
Vesilahden kunta
Vetelin kunta
Vieremän kunta
Vihdin kunta
Viitasaaren kaupunki
Ville Haapasaari
Ville Komonen
Ville Parkkinen
Ville Silvasti
Vimpelin kunta
Virolahden kunta
Virtain kaupunki
Visa Merikoski
VM
Vårdö kommun
Vörå kommun - Vöyrin kunta
Yhdenvertaisuusvaltuutettu
Ylitornion kunta
Ylivieskan kaupunki
Ylöjärven kaupunki
YM
Ypäjän kunta
Åke Nyblom
Ähtärin kaupunki
Äänekosken kaupunki

Lausunnonantajan lausunto

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ojanen Tapio
Väylävirasto

Tammi Riitta
Väylävirasto

Liikenne 12 ohjelmakokonaisuus

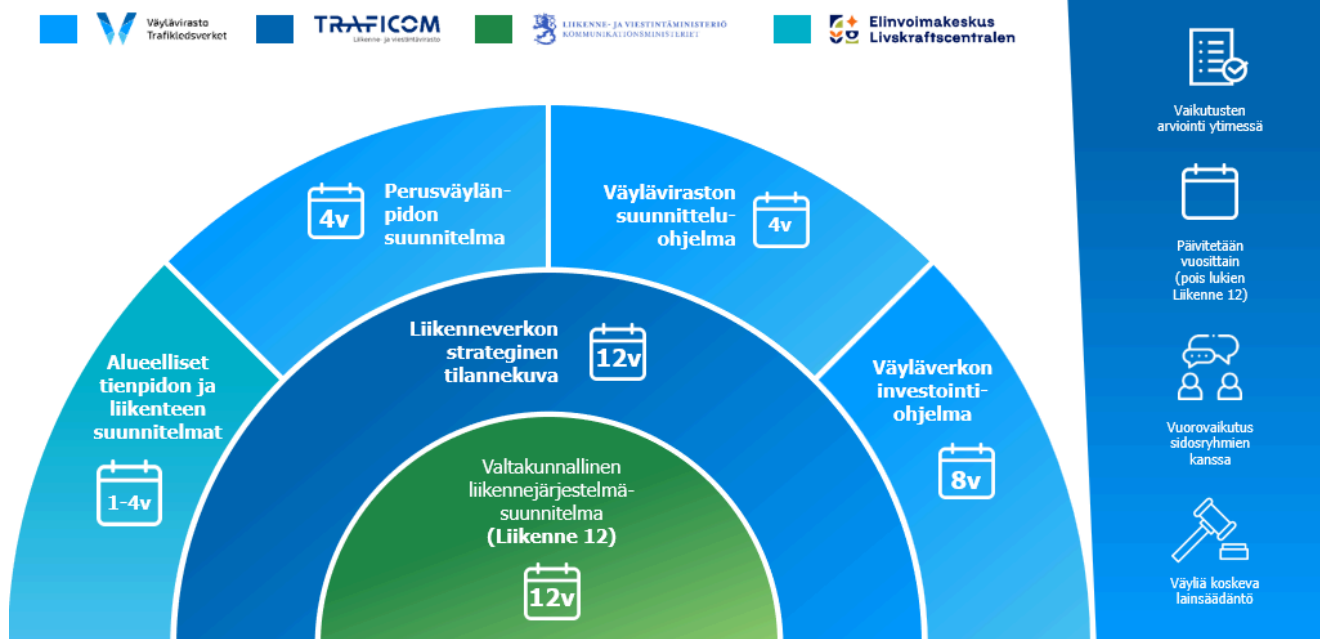
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, eli Liikenne 12 -suunnitelman, tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Väylävirasto vastaa valtion teistä, radoista ja vesiväylistä sekä niiden kehittämisestä. Liikenne 12 -suunnitelmaa toteutetaan Väylävirastossa useasta ohjelmasta muodostuvan **ohjelmakokonaisuuden** kautta.

Ohjelmakokonaisuus käytännön työkaluna

Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja valtion väyläverkon **investointiohjelma** muodostavat ohjelmakokonaisuuden. Näitä valmistellaan tietoon perustuen ja tiiviissä yhteistyössä elinvoimakeskusten sekä muiden keskeisten toimijoiden kanssa.

Väyläverkon suunnitelmat ja ohjelmat



Kuva: väyläverkon suunnitelmat ja ohjelmat.

Perusväylänpidon suunnitelma: arjen liikennöitävyys

Perusväylänpidon suunnitelma kertoo, miten valtion väyläverkon ylläpitoon tarkoitetut määrärahat kohdennetaan. Siinä kuvataan teiden, ratojen ja vesiväylien hoito, korjaus sekä pienimuotoinen parantaminen.

Perusväylänpidon tavoitteena on pitää olemassa oleva väyläverkko toimivassa kunnossa ja varmistaa liikenteen sujuvuus joka päivä. Elinvoimakeskukset suunnittelevat tienpidon yksityiskohtaiset toimenpiteet Väyläviraston ohjauksessa ja käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa.

Suunnitteluohjelma: valmiutta tuleviin, tärkeitä hankkeita edistäviin päätöksiin

Suunnitteluohjelma kokoaa yhteen valtakunnallisesti merkittävimmät tie-, rata- ja vesiväylien suunnittelukohteet. Ohjelman kautta rahoitetaan eri suunnitteluvaiheita, kuten tarve- ja esiselvityksiä, yleissuunnitelmia sekä tie- ja ratasuunnitelmia.

Suunnitteluohjelmaan valittavista kohteista ei ole vielä tehty investointipäätöksiä. Suunnittelun avulla varmistetaan, että tärkeät hankkeet etenevät päätöksentekovalmiuteen ja että tuleville investoinneille on riittävästi ajantasaista suunnitelmavaraa.

Investointiohjelma: ehdotus tärkeimmistä hankkeista

Valtion väyläverkon investointiohjelma on Väyläviraston asiantuntijanäkemyksistä, mitkä uudet tie-, rata- ja vesiväylähankkeet ovat kiireellisimpiä ja vaikuttavimpia tulevina vuosina. Ohjelma vastaa tunnistettuihin liikenneverkon tarpeisiin ja edistää Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

Investointiohjelmassa esitetään vain hankkeita, joista ei ole vielä rahoituspäätöstä. Päätökset hankkeiden toteuttamisesta tekee eduskunta.

Ohjelmat tukevat toisiaan

Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma muodostavat toisiaan tukevan kokonaisuuden.

Suuret ja kiireelliset väyläverkon peruskorjaushankkeet, joiden toteuttamiseen perusväylänpidon rahoitus ei riitä, voivat tulla ehdolle investointiohjelmaan kehittämisen rahoituksella toteutettaviksi.

Lisäksi investointiohjelman yksittäiset kehittämishankkeet voivat kytkeytyä saman väyläverkon osan korjauksen tai liikenteenhallinnan suunnitteluun. Investointiohjelman valmistelussa hyödynnetään suunnittelun kautta tuotettua tietoa hankkeista ja niiden vaikutuksista.

Suunnitteluohjelman hankevalinnoissa huomioidaan olemassa oleva suunnitelmavaranto ja hankkeiden toteutusnäkömät. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti.

Suunnitelmavaranto ja liikenneverkon tarpeet

Väyläverkkoa kehitetään pitkäjänteisesti, ja siksi olennaista on riittävän laaja ja ajantasainen suunnitelmavaranto. Väylävirastolla ja elinvoimakeluksilla on valmiina tai osittain valmiina suunnitelmia useista kohteista, joista kaikkia ei ole vielä toteutettu.

Hankearvioitujen kohteiden yhteenlasketut investointikustannukset ovat useita miljardeja euroja. Suunnitteluohjelman avulla pidetään huolta siitä, että tulevaisuudessa on mahdollista nostaa investointiohjelmaan uusia, hyvin valmisteltuja hankkeita tarpeiden ja rahoituksen mukaan.

Liikenneverkon tilaa ja kehitystarpeita arvioidaan säännöllisesti. Arvio perustuu liikennejärjestelmänalyysiin, jotka kokoavat tietoa liikenteen tilanteesta, muutoksista ja tulevista tarpeista kaikissa väylämuodoissa.

Käynnissä olevat ja muut viraston ohjelmien rinnalla etenevät hankkeet

Useita väyläverkon kehittämishankkeita on käynnissä eri puolilla Suomea. Lisäksi Väyläviraston ohjelmien rinnalla etenee hankkeita, joista on päätetty erillisissä prosesseissa tai jotka on tarkoitettu erillisrahoitettaviksi.

Tällaisia kokonaisuuksia ovat muun muassa rautatieliikenteen kulunvalvonnan modernisointi, Helsingin ja Tampereen välisen pääradan peruskorjaus sekä Rail Nordica hankkeen suunnittelu. Myös sotilaallisen liikkuvuuden kannalta tärkeisiin väylähankkeisiin varaudutaan.

Lisäksi valtio on mukana kolmessa hankeyhtiössä, jotka vastaavat uusien nopeiden ratayhteyksien suunnittelusta Helsingin ja maan eri suuntien välillä. Näiden rataosuuksien toteutuksesta päätetään erikseen omissa päätöksentekoprosesseissaan.

Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelma

Liikenne 12 suunnitelma sisältää valtion rahoitusohjelman, joka ohjaa liikennejärjestelmän kehittämistä vuosille 2026–2037.

Rahoituksen toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Rahoitusohjelma päivitetään Liikenne 12 suunnitelman päivitysten yhteydessä.

Valtion rahoituksen lisäksi liikenneverkon kehittämistä voidaan tukea EU-rahoituksella sekä muilla kansainvälisillä rahoituslähteillä esimerkiksi rajat ylittävissä ja sotilaallista liikkuvuutta tukevilla hankkeissa. Näitä rahoituskehyksiä ovat CEF3-ohjelma ja NATO:n NSIP-rahoitus.

- [Väyläviraston ohjelmakokonaisuus \(2026-2034\)](#) 
- [Perusväylänpidon suunnitelma \(2026-2029\)](#) 
- [Suunnitteluohjelma \(2026-2029\)](#) 
- [Väyläverkon investointiohjelma \(2027-2034\)](#) 



Väylävirasto Trafikledsverket

Väylävirasto vastaa valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta. Näin edistämme yhteiskunnan hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

[Saavutettavuus](#)

Yhteystiedot

Asiointi

Vaihde 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi

Postiosoite

Väylävirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Uutiskirjeet ja tiedotteet

[Tilaa uutiskirjeitä](#)

[Tilaa tiedotteita](#)

Oikopolut

[Etäkäyttö \(Extranet, VPN, intra\)](#)



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
34/2026

VÄYLÄVIRASTON OHJELMAKOKONAISUUS 2026–2034



Väyläviraston ohjelmakokonaisuus 2026–2034

Väyläviraston julkaisu 34/2026

Kannen kuva: Akseli Kärkkäinen

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-391-4

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Väyläviraston ohjelmakokonaisuus 2026–2034. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisu 34/2026. 70 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-391-4.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa ohjelmakokonaisuuden, joka koostuu investointiohjelmasta, suunnitteluohjelmasta ja perusväylänpidon suunnitelmasta.

Ohjelmien valmistelu perustuu Liikenne 12 -suunnitelmaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kunkin ohjelman valmistelussa on otettu huomioon myös muita seikkoja, kuten Väyläviraston jatkuvasti ylläpitämä tilannekuva väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista, aiempina vuosina tehdyt investointipäätökset sekä olemassa oleva suunnitelmavaranto. Vaikutusten arviointiin pohjautuvaa priorisointia tarvitaan, koska tunnistetut tarpeet ylittävät käytettävissä olevat raharesurssit, ja kannattavia hankkeita on verkon kehittyessä yhä vähemmän.

Tässä julkaisussa on esitetty ohjelmakokonaisuuden laatimista ohjaavat lähtökohdat, kunkin ohjelman keskeisin sisältö sekä ohjelmakokonaisuuden riskit ja epävarmuudet. Ohjelmiin valittujen investointi- ja suunnittelukohteiden lisäksi esitetään myös lähinnä rahoituskehyksen niukkuuden vuoksi ohjelmien ulkopuolelle jääneitä tarpeita. Ohjelmien valmistelua, vaikutusten arviointia ja seuranta on kuvattu kunkin ohjelman julkaisussa.

Ohjelmakokonaisuus valmistellaan vuosittain. Päivityksessä otetaan huomioon toimintaympäristön muutokset ja asiakastarpeet. Ohjelmien valmistelun koordinoivastuu on Väylävirastossa. Tämä ohjelmakokonaisuuden yhteenvetoraportti sekä ohjelmien erilliset julkaisut ovat luettavissa myös Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Trafikledsverkets programhelhet 2026–2034. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 34/2026. 70 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-391-4.

Sammanfattning

Trafikledsverket har som en del av genomförandet av den Riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen) utarbetat en programhelhet som består av ett investeringsprogram, ett planeringsprogram och en plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen.

Beredningen av programmen grundar sig på Trafik 12-planen och de mål som presenteras i den: funktion, säkerhet och hållbarhet. I beredningen av programmen har man också beaktat andra faktorer, såsom den lägesbild av behoven i trafikledsnätet som Trafikledsverket kontinuerligt upprätthåller, investeringsbeslut som fattats under tidigare år samt den befintliga planreserven. Prioritering som grundar sig på konsekvensbedömning behövs, eftersom de identifierade behoven överskrider de tillgängliga penningresurserna och det finns allt färre lönsamma projekt när nätet utvecklas.

I denna publikation presenteras utgångspunkterna för utarbetandet av programhelheten, det viktigaste innehållet i varje program samt programhelhetens risker och osäkerheter. Utöver de investerings- och planeringsobjekt som valts ut för programmen presenteras också behov som främst på grund av den knappa finansieringsramen lämnats utanför programmen. Beredningen av programmen, konsekvensbedömningen och uppföljningen beskrivs i publikationerna för varje program.

Programhelheten bereds årligen. I uppdateringen beaktas förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Trafikledsverket ansvarar för att samordna beredningen av programmen. Denna sammandragsrapport om programhelheten och programmens separata publikationer kan också läsas på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

FTIA's programme package 2026–2034. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 34/2026. 70 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-391-4.

Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), the Finnish Transport Infrastructure Agency has drawn up a programme package consisting of an investment programme, a planning programme and a basic transport infrastructure maintenance plan.

The preparation of the programmes is based on the Transport 12 plan and its objectives: functionality, safety and sustainability. In preparing each programme, other factors have also been taken into account, such as the situational picture of the needs of the transport infrastructure network that is continuously maintained by the Finnish Infrastructure Transport Agency, investment decisions taken in previous years and the existing planning reserve. Prioritisation based on impact assessment is needed because the needs identified exceed the financial resources available, and there are fewer and fewer viable projects as the network develops.

This publication presents the guiding principles for the preparation of the programme package, the main content of each programme, and the risks and uncertainties associated with the programme package. In addition to the investment and planning projects selected for the programmes, needs that have not been included in the programmes, mainly due to the scarcity of the financing framework, are also presented. The preparation, impact assessment and monitoring of the programmes are described in each programme's publication.

The programme package is prepared annually. The update takes into account changes in the operating environment and customer needs. Coordination of the programme preparation is the responsibility of the Finnish Transport Infrastructure Agency. This summary report of the programme package and the separate publications of the programmes are also available on the official website of the Finnish Infrastructure Transport Agency vayla.fi/en/frontpage.

Esipuhe

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelman) tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Valtion väyläverkon investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon suunnitelma ovat jatku-
moa tälle tavoitellulle pitkäjänteisyydelle. Väyläverkon investointiohjelma konkretisoi ja toimeenpanee
valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kehittämishankkeiden osalta kahdeksan vuoden aika-
jänteellä. Suunnitteluohjelman keskeisenä tavoitteena on edistää investointiohjelman toteutusvalmiutta
strategisen tilannekuvan pohjalta oikea-aikaisesti ja myös toimintaympäristön muutokset sekä asiakas-
tarpeet huomioiden. Perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohden-
netaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Ohjelmakokonaisuus valmistellaan ja päivi-
tetään vuosittain.

Tässä raportissa kuvataan ohjelmatyön lähtökohdat ("eilen") mukaan lukien kertynyt suunnitelmava-
ranto, jo päätetyt hankkeet ja Liikenne 12 -suunnitelman ohjausvaikutus. Raportissa kerrotaan myös oh-
jelmien valmistelun pääpiirteet ("tänään") mukaan lukien tarpeiden kartoitus ja hankkeiden priorisoinnin
periaatteet. "Huomenna"-osiossa kerrotaan, mitä suunnittelua ja perusväylänpitoa tehdään tiedossa ole-
valla rahoituksella vuonna 2026. "Tulevaisuudessa"-osiossa puolestaan kerrotaan investointiohjelman
ehdotukset tuleviksi kehittämishankkeiksi ja kuvataan ohjelmien ulkopuolelle jääneitä tarpeita.

Väyläverkon ohjelmat kytkeytyvät toisiinsa monella tavalla. Esimerkiksi suunnitteluohjelman kautta edis-
tetään hankkeiden toteutusvalmiutta investointiohjelmaa varten. Perusväylänpidon niukkeneva rahoitus-
taso aiheuttaa puolestaan sen, että isoja kiireellisiä peruskorjaushankkeita nostetaan investointiohjelman
kautta edistettäväksi. Näin ohjelmista muodostuu kokonaisuus.

Tämä ohjelmien yhteenvetoraaportti julkaistaan samanaikaisesti väyläverkon investointiohjelman kanssa.
Väyläverkon ohjelmien kokonaisuuteen näiden lisäksi kuuluvat suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon
suunnitelma julkaistiin helmikuussa 2026.

Helsingissä toukokuussa 2026

Väylävirasto

Sisällys

1	OHJELMATYÖN LÄHTÖKOHDAT ("EILEN")	8
1.1	LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAN OHJAUSVAIKUTUS	8
1.2	LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN VÄYLÄVIRASTOSSA	10
1.3	SUUNNITELMAVARANTO JA PÄÄTETYT HANKKEET	13
1.3.1	SUUNNITELMAVARANTO	13
1.3.2	VUOSINA 2021–2025 TEHDYT PÄÄTÖKSET KEHITTÄMISHANKKEISTA	15
1.4	LIIKENNEVERKON TILANNE JA TARPEET	18
1.4.1	MAANTIET	20
1.4.2	RADAT	21
1.4.3	VESIVÄYLÄT	22
1.5	KÄYNNISSÄ OLEVAT SUUNNITELMAT JA HANKKEET	23
1.5.1	KÄYNNISSÄ OLEVAT KEHITTÄMISHANKKEET	23
1.5.2	LAADITTAVANA OLEVAT SUUNNITELMAT	24
1.5.3	VÄYLÄVIRASTON OHJELMIEN RINNALLA ETENEVIÄ HANKKEITA	24
1.6	RAHOITUS	27
2	VALMISTELU ("TÄNÄÄN")	30
2.1	TARPEIDEN KARTOITUS	30
2.2	KOhteiden ja hankkeiden priorisointi	30
2.2.1	PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUKSEN PRIORISOINTI	33
2.2.2	SUUNNITTELUKOhteiden valinta	34
2.2.3	KEHITTÄMISHANKKEIDEN VALINTA	36
2.3	VUOROVAIKUTUS JA YHTEISTYÖ	38
3	PERUSVÄYLÄNPITO JA SUUNNITTELU VUONNA 2026 ("HUOMENNA")	39
3.1	PERUSVÄYLÄNPIDON PÄÄVIESTIT	39
3.2	PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUKSEN JAKAUTUMINEN VUONNA 2026	40
3.3	SUUNNITTELU VUONNA 2026	42
4	LIIKENNEVERKKOJEN KEHITTÄMINEN ("TULEVAISUUDESSA")	52
4.1	PRIORISOINTI, TOTEUTTAMISVALMIUS JA KUSTANNUSARVIOT	52
4.2	TÄRKEIMMÄT HANKKEET, JOISTA VOIDAAN TEHDÄ PÄÄTÖS OHJELMAKAUDEN ALKUPUOLELLA	53
4.3	HANKKEET, JOISTA VOIDAAN TEHDÄ PÄÄTÖS OHJELMAKAUDEN AIKANA	55
4.4	HANKKEET, JOISTA VOIDAAN TEHDÄ PÄÄTÖS OHJELMAKAUDEN LOPPUPUOLELLA	59
4.5	MUITA SELVITYKSIÄ JA TOIMENPITEITÄ	61
4.6	OHJELMIEN ULKOPUOLELLE JÄÄNEITÄ TARPEITA	62
5	OHJELMIEN VAIKUTUKSET, RISKIT JA EPÄVARMUUDET	63
5.1	LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAN VAIKUTUSARVIOINTIKEHIKKO	63
5.2	MITEN KOKONAISUUS EDISTÄÄ LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAN TAVOITTEITA?	64
5.3	ALUEELLISIIN ERITYISPIIRTEISIIN VASTAAMINEN	66
5.4	RISKIT JA EPÄVARMUUDET	68

1 Ohjelmatyön lähtökohdat ("Eilen")

1.1 Liikenne 12 -suunnitelman ohjausvaikutus

Visio ja tavoitteet

Liikenne 12 -suunnitelman¹ vision mukaan Suomen liikennejärjestelmä on vuonna 2050 toimiva, turvallinen ja kestävä, edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava sekä Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva. Suomen kokonaisturvallisuutta vahvistava, taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko maan saavutettavuutta ja kehitystä sekä ottaa huomioon eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyvyn. Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen nopeasti ja helposti, myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman ja turvallisen liikkumisen kulkumuodosta riippumatta ja turvallisesti koko Suomessa.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteiden toteutuminen varmistetaan kustannustehokkaasti, julkisen talouden haastava tilanne ja käytettävissä olevien resurssien niukkuus huomioon ottaen. Merkittävä osa resursseista kohdistetaan perusväylänpidon toimiin, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus kustannustehokkaasti.

Liikennejärjestelmän tavoitteista on johdettu liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat strategiset tavoitteet.

Toimivuus:

- Suomen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen varmistetaan ensisijaisesti olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palveluiden toimivuudella.
- Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia yhteystarpeita ja priorisoidaan TEN-T-verkkojen kehittämistarpeet.
- Henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen yhteentoimivuus sekä toimivat ja nopeat viestintäyhteydet koko maassa ovat olennaisia valtakunnallisen liikennejärjestelmässä.
- Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

¹ Hyväksytty valtioneuvostossa joulukuussa 2025, valtioneuvoston selonteko 10/2025

Turvallisuus:

- Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus.
- Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä välttyttäisiin. Liikenteen nollavisiota tavoitellaan ottamalla Safe System -lähestymistapa vahvemmin mukaan strategiatyöhön.

Kestävyys:

- Kestävyydellä tarkoitetaan niin taloudellista, ekologista kuin sosiaalista kestävyyttä.
- Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan ottaen huomioon eri alueiden ominaisuudet.
- Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti.
- Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kehittämisessä painotetaan kestäviä kulkutapoja niiden tehoon kasvan tukemiseksi, huomioiden samalla eri kulkutapojen toimivuus.

Tavoitteita yhdistävät näkökulmat

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita yhdistäviä näkökulmia ovat saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus. Nämä tukevat tavoitteita ja takaavat pitkäjänteisen liikennejärjestelmäsunnittelun.

Saavutettavuudella tavoitellaan sitä, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden sekä vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Saavutettavuuden nähdään sisältyvän vahvasti liikennejärjestelmän toimivuuteen, mutta esimerkiksi sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta myös turvallisuuteen.

Resilienssi on tullut suunnitelmaan mukaan liikennejärjestelmään liittyvänä käsitteenä ilmastonmuutokseen sopeutumisen sekä kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmien myötä. Liikennejärjestelmään kohdistuvat uhkatekijät täytyy ottaa huomioon suunnittelussa, rakentamisessa, ylläpidossa ja hallinnassa.

Tehokkuudessa nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan sekä toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä puutteiden korjaamiseksi. Myös digitalisaatiota hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

Alueelliset erityispiirteet

Liikenne 12 -suunnitelma perustuu koko maata koskeviin yhteisiin tavoitteisiin. Sen toteutuksessa otetaan kuitenkin huomioon myös eri alueiden omat erityispiirteet. Alueelliset erityispiirteet tarkoittavat asioita, jotka ovat tärkeitä tietyillä alueilla tai kaupungeissa. Näitä piirteitä huomioimalla voidaan varmistaa, että eri alueiden tarpeet tulevat esiin ja niitä käsitellään suunnitelman toteutuksessa. Suunnitelman tavoitteita on tarkennettu eri suuralueille ja suurimmille kaupunkiseuduille. Näin voidaan suunnitella liikenneinvestointeja paremmin alueiden tarpeiden mukaan. Alueelliset erityispiirteet eivät estä koko maan yhteisten tarpeiden tai äkillisten tarpeiden huomioimista.

Liikennejärjestelmää kehitetään niin, että se tukee talouden kasvua, alueiden saavutettavuutta ja ihmisten turvallista liikkumista. Liikenneturvallisuutta parannetaan koko maassa. Toimet perustuvat tietoon ja havaittuihin tarpeisiin. Liikenteen rahoitus jaetaan tällä hetkellä koko maassa samoilla periaatteilla. Investoinnit perustuvat Liikenne 12 -suunnitelman linjauksiin ja hankearviointeihin. Perusväylänpidon rahoitukseen vaikuttavat esimerkiksi teiden pituus ja liikennemäärät. Alueellisten erityispiirteiden avulla voidaan kuitenkin huomata paikallisia tarpeita, jotka eivät näy koko maan tarkastelussa.

Maaseudulla tärkeintä on nykyisen liikenneverkon ja palveluiden ylläpito. Kaupungeissa ja taajamissa keskitytään nykyisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, päästöjen vähentämiseen, joukkoliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Uusia teitä tai palveluja rakennetaan vain erityistapauksissa. Kävely ja pyöräily otetaan huomioon liikennettä kehitettäessä.

Kasvavilla kaupunkiseuduilla liikennemäärät lisääntyvät. Siksi sujuva liikenne on erittäin tärkeää. Se parantaa alueen kilpailukykyä ja ihmisten hyvinvointia. Elinkeinoelämän ja vientiteollisuuden uusiin tarpeisiin vastataan joustavasti koko maassa.

Luvussa 5.3 tarkastellaan sitä, miten Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpano vastaa alueellisiin erityispiirteisiin.

1.2 Liikenne 12 -suunnitelman toteuttaminen Väylävirastossa

Väyläviraston lakisäätöisiin tehtäviin kuuluu valtion tie-, rata- ja vesiväyläverkoista ja niiden kehittämistä vastaaminen sekä niihin kohdistuvien toimien yhteensovittaminen koko maassa. Valtion väyläverkon ylläpitoa ja kehittämistä hallitaan usean ohjelman kautta (kuva 1). Ohjelmien sisältö tasapainotetaan ja sovitetaan yhteen.

Väylävirasto vastaa väyläverkon investointiohjelman, suunnitteluohjelman sekä perusväylänpidon suunnitelman tietopohjaisesta valmistelusta yhteistyössä elinvoimakeskusten (vuoteen 2025 asti ELY-

keskusten) kanssa. Valmistelussa otetaan huomioon ensisijaisesti liikennejärjestelmäanalyysi sekä Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja strategiset linjaukset. Näiden lisäksi valmisteluun vaikuttavat alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja MAL-sopimukset sekä Liikenne 12 -suunnitelman alueelliset erityispiirteet ja toimenpiteet. Suunnittelu- ja investointiohjelmaan sisällytetään myös MAL-seudulla sijaitsevia väyläverkon kehittämishankkeita. Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta MAL-sopimusneuvottelujen lähtökohtana.

Väyläverkon suunnitelmat ja ohjelmat



Kuva 1. Väyläviraston ohjelmat osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa.

Investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon suunnitelma päivitetään vuosittain. Suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon suunnitelma laaditaan tarkemmin yhdelle vuodelle sekä alustavasti nelivuotiskaudelle talousarvio- ja kehysrahoituksen mukaisesti. Ohjelmista ja ohjelmakokonaisuudesta järjestetään lausuntokierrokset.

Perusväylänpidon suunnitelma

Perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka määrärahat kohdennetaan perusväylänpidon tuotteille väylän kunnon ja niiden tarjoaman palvelutason ylläpitämiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa kuvataan valtion väyläverkon hoito, korjaus, liikenteen palvelut ja pienimuotoinen parantaminen. Suunnitelma tehdään vuosittain nelivuotisena siten, että sen ensimmäinen vuosi toteutetaan valtion talousarvioesityksen mukaisesti ja seuraavat kolme vuotta perustuvat valtion julkisen talouden suunnitelman (JTS) rahoitustasoon.

Perusväylänpidolla pidetään olemassa oleva valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa sekä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Perusväylänpidon tärkeimmät tuotteet ovat hoito ja korjaus, joilla väyläverkot pidetään liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Liikenteen palvelut koostuvat liikenteen ohjauksesta, talvimerenkulusta ja maantielauttaliikenteestä. Parantamishankkeet ovat perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia pienehköjä hankkeita, joiden toteutusajat ovat 1–2 vuotta.

Väylävirasto vastaa radanpidon ja vesiväylänpidon toimenpiteiden suunnittelusta. Elinvoimakeskukset suunnittelevat tienpidon toimenpiteet vuosittain Väyläviraston ohjauksen mukaisesti ja rahoituksen osalta tienpidon tuotteittain annettuun rahoituskehukseen. Elinvoimakeskukset määrittävät yksityiskohdaiset toimenpiteet ja laativat toimintasuunnitelman Väyläviraston toimialaohjauksen mukaisesti.

Suunnitteluohjelma

Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinvoimakeskusten tekemästä maantieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Sen kautta rahoitetaan väylähankkeiden eri suunnitteluvaiheita: esi- ja tarveselvityksiä, yleissuunnitelmia sekä tie- ja ratasuunnitelmia. Suunnitteluohjelman kautta rahoitetaan lisäksi vesiväylähankkeiden yleissuunnitelmaa seuraava vesilain mukainen lupahakemus. Väyläviraston suunnitteluohjelman kohteita rahoitetaan kahdelta valtion talousarvion momentilta, jotka ovat perusväylänpito (tienpito, radanpito ja vesiväylänpito) ja muu kehittämisen hankesuunnittelu. Rahoitus myönnetään Väylävirastolle vuosittain valtion talousarviossa.

Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita. Ohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti, ottaen huomioon toimintaympäristön muutokset ja hallitusohjelman linjaukset. Suunnitteluohjelmaan sisältyvät kohteet, joiden toteutuskustannusten arvioidaan olevan vähintään viiden miljoonan euron suuruusluokkaa. Suunnitteluohjelmaan valittavista suunnittelukohteista ei ole valintahetkellä tehty investointipäätöstä valtion talousarviossa. Elinvoimakeskusten omaa perusväylänpidosta saadulla rahoituksella tehtävää suunnittelua on kuvattu niiden alueellisissa tienpidon ja liikenteen suunnitelmissa. Myös elinvoimakeskukset joutuvat tekemään priorisointia rahoituksen niukkuuden vuoksi.

Suunnitteluohjelmalla edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti. Suunnitteluohjelmasta voidaan poikkeuksellisesti rahoittaa myös kohteiden rakentamissuunnittelua, mikäli se on arvioitu hankkeen toteutusvalmiuden edistämisen näkökulmasta tarpeelliseksi. Yleisesti ottaen väylähankkeiden rakentamissuunnittelu käynnistyy kuitenkin vasta toteutusta koskevan rahoituksen puitteissa.

Investointiohjelma

Investointiohjelma on Väyläviraston asiantuntijanäkemys uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Investointiohjelman hankevalinnoilla vastataan Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa kuvattuihin tarpeisiin ja edistetään tavoiteltavaa liikennejärjestelmää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

Väylävirasto esittää investointiohjelmassaan ne hankkeet, joiden toteuttamisen se näkee kiireellisimpänä vuosien 2027 ja 2034 välillä. Ohjelmassa ovat mukana vain hankkeet, joista ei ole vielä eduskunnan teemmää rahoituspäätöstä.

Ohjelmien yhteensovittaminen

Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma kytkeytyvät toisiinsa monin tavoin. Suuret ja kiireelliset väyläverkon peruskorjaushankkeet, joita ei voida toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella, voivat tulla investointiohjelmaan ehdolle kehittämisen rahoituksella toteutettaviksi. Lisäksi investointiohjelman yksittäiset kehittämishankkeet voivat kytkeytyä saman väyläverkon osan korjauksen tai liikenteenhallinnan suunnitteluun.

Investointiohjelman valmistelussa hyödynnetään suunnitteluohjelman kautta tuotettua tietoa hankkeista ja niiden vaikutuksista. Suunnitteluohjelman hankevalinnoissa huomioidaan olemassa oleva suunnitelma-varanto ja hankkeiden toteutusnäkyvät. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti.

1.3 Suunnitelmavaranto ja päätetyt hankkeet

Suunnittelu- ja investointikohteiden valinnassa otetaan liikenneverkon tarpeiden lisäksi huomioon olemassa oleva suunnitelmavaranto sekä suunnitelmat ja investoinnit, jotka ovat joko käynnissä tai valmistuneet aivan lähivuosina.

1.3.1 Suunnitelmavaranto

Käynnissä olevan suunnittelun lisäksi Väylävirastolla ja elinvoimaketuksilla on suunnitelmavarantoa kohteista, joita ei ole vielä toteutettu tai on toteutettu vain osittain. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti suunnitelmavarannon tulee olla riittävän hyvä ja ajan tasalla, jotta päätökset hankkeista voidaan tehdä riittävän ja ajantasaisen tiedon perusteella. Suunnitteluohjelman kohteiden valintojen avulla varmistetaan riittävän laaja suunnitelmavaranto ja -valmius. Näin voidaan tulevaisuudessa nostaa investointiohjelmaan uusia kohteita priorisoidusti. Suunnitelmavarannossa on kohteita, jotka ovat

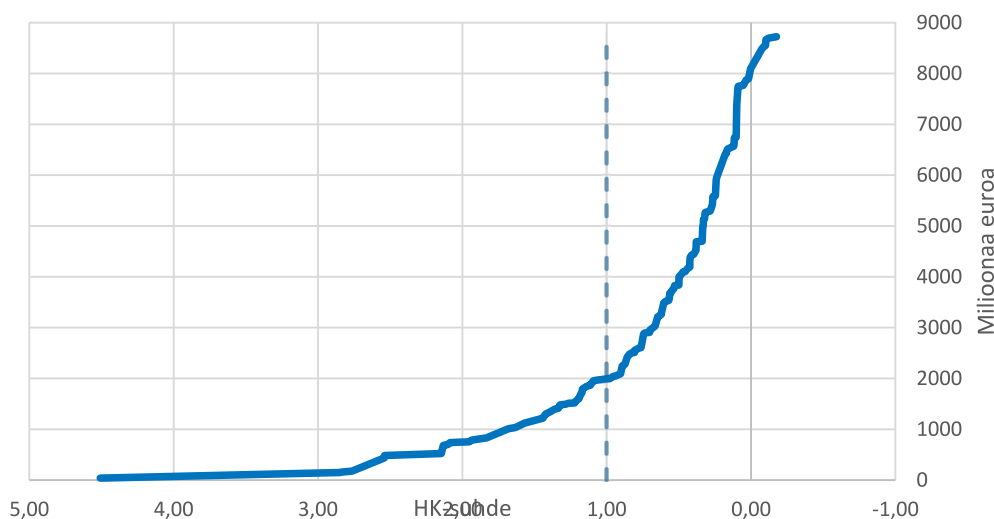
hankearvioituja, sekä kohteita (esimerkiksi jalankulun ja pyöräilyn kohteita), joita ei voida hankearvioida. Tässä luvussa esitellään hankearvioitujen kohteiden suunnitelmavarantoon liittyviä tunnuslukuja.

Hankearvioitujen hankkeiden joukossa on hankkeita esisuunnittelukohteista tie- ja ratasuunnittelukohteisiin. Taulukossa 1 on lueteltu hankearvioidut suunnittelukohteet suunnitteluvaiheittain ja väylämuodoittain. Tämänhetkisessä suunnitelmavarannossa ei ole lainkaan hankearvioituja vesiväylähankkeita esisuunnittelun jälkeisissä suunnitteluvaiheissa. Suunnitelmavarannossa on hankearvioituja suunnittelukohteita 142 kappaletta. Hankkeista 110 on tiehankkeita, 30 ratahankkeita ja kaksi vesiväylähankkeita. Yhdellä suunnittelukohteella voi olla useita eri hankevaihtoehtoja, mutta suunnitelmavarannon tarkasteluun on otettu mukaan ainoastaan yksi hankevaihtoehto kustakin suunnittelukohteesta. Tarkasteluun valittiin kunkin suunnittelukohteen kannattavin hankevaihtoehto ja mahdolliset muut hankevaihtoehdot jätettiin tarkastelun ulkopuolelle. Näin kukin suunnitelma tulee otettua huomioon tarkastelussa vain kerran.

Taulukko 1. Hankearvioidut suunnittelukohteet suunnitteluvaiheittain ja väylämuodoittain.

Suunnitteluvaihe	Väylämuoto	Hankearvioitujen suunnittelukohteiden lukumäärä	Investointikustannukset (M€)
Esisuunnittelu	Tie	19	1 781
	Rata	18	646
	Vesiväylä	2	60
	Yhteensä	39	2 487
Yleissuunnittelu	Tie	43	2 735
	Rata	8	1 081
	Yhteensä	51	3 816
Tie- ja ratasuunnittelu	Tie	48	1 913
	Rata	4	507
	Yhteensä	52	2 420

Hankearvioitujen kohteiden investointikustannusten yhteenlaskettu arvo on 8,7 miljardia euroa. Euromääräisesti suurin osuus hankearvioidusta suunnitelmavarannosta on aikaisemmissa suunnitelmavaiheissa. Esisuunnitteluvaiheessa hankearvioituja suunnittelukohteita on noin 2,5 miljardia euron arvosta ja yleissuunnitelmavaiheessa suunnittelukohteiden yhteenlasketut investointikustannukset ovat 3,8 miljardia euroa. Suunnitelmavalmiudeltaan kypsempien tie- ja ratasuunnittelussa olevien hankkeiden yhteenlaskettu investointikustannus on noin 2,4 miljardia euroa.



Kuva 2. Hankearvioitujen suunnittelukohteiden kannattavuus suhteessa kumulatiivisiin investointikustannuksiin.

Kuvassa 2 näkyvät kaikkien suunnitelmavarannon hankearvioitujen kohteiden hyöty-kustannussuhteiden suhde hankkeiden kumulatiivisiin investointikustannuksiin nähden. Kuvan mukaisesti suunnitelmavarannossa on yhteiskuntataloudellisesti kannattavia hankkeita (hyöty-kustannussuhde yli 1) noin kahden miljardin euron arvosta. Suunnitelmavarannon hankearvioituista kohteista 54 sijoittuu Etelä-Suomeen, 46 Länsi-Suomeen, 22 Pohjois-Suomeen ja 20 Itä-Suomeen. Valtaosa suunnitelmavarannon yhteiskuntataloudellisesti kannattavista hankkeista sijoittuu suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen.

1.3.2 Vuosina 2021–2025 tehdyt päätökset kehittämishankkeista

Taulukossa 2 on esitetty ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman hyväksymisen jälkeen tehdyt uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätökset (vuoden 2021 kolmannelta lisätalousarviosta alkaen). Uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätökset ovat kohdistuneet sekä väyläverkon investointiohjelmassa esitettyihin hankkeisiin että muihin hankkeisiin. Uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätöksiä on tehty yhteensä 2 198 miljoonan euron verran. Väyläverkon investointiohjelmiin sisältyneitä hankepäätöksiä on tehty yhteensä 1 381 miljoonan euron ja muita hankepäätöksiä 817 miljoonan euron verran. Hankkeet on esitetty kartalla investointiohjelman kuvassa 22.

Lukumääräisesti uusien hankkeiden rahoituspäätöksistä valtaosa on kohdistunut maantieverkolle. Euro-määräisesti tarkasteltuna uusien hankkeiden päätöksistä maantieverkolle on kohdistunut noin 66 %, rata-verkolle noin 33 % ja vesiväyläverkolle noin 1 %.

Taulukko 2. Ensimmäisen Liikenne 12 -selonteon jälkeen päätetyt uudet kehittämishankkeet.

Uusi kehittämishanke	M€	Rahoituspäättös	Väylämuoto
Väyläverkon investointiohjelmiin sisältyneet hankkeet			
Vt 4 Vestonmäen kohta, Joutsa, Toivakka	18	TA 2026	Tie
Vt 9 Tampere—Orivesi 1. vaihe	109	TA 2026	Tie
Riihimäki-Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen	100	TA 2026	Rata
Savonrata Kouvola-Kuopio kehittäminen	40,8	TA 2026	Rata
Kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen	20	TA 2026	Tie
Inkoon meriväylän parantaminen	5	II LTA 2025	Vesi
Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta	14	II LTA 2025	Tie
Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I—Kehä III ja Ilmasillan esitasoliittymä (MAL)	64	TA 2025	Tie
Vt 8 parantaminen Kokkolan kohdalla, Kokkolan keskusta 1. vaihe	13	TA 2025	Tie
Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystien 1. vaihe	31	TA 2025	Tie
Vt 15 Rantahaka (Kotka)—Kouvola	122	TA 2025	Tie
Vt 21 Palojoensuu—Maunu	30	TA 2025	Tie
Vt 23 Karvion kohta	14	TA 2025	Tie
Kt 40 (E18) Turun kehätie Raision keskusta (MAL)	190	TA 2025	Tie
Karjalan radan kehittäminen	90	TA 2025	Rata
Vt 3 Moreenin eritasoliittymä, Hämeenlinna ja Janakkala	5,04	II LTA 2024	Tie
Vt 3 ja vt 19 liittymäjärjestelyt Jalasjärvi, Kurikka	11	II LTA 2024	Tie
Vt 8 Edsevö—Lepplax	24	II LTA 2024	Tie
Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori ja Ulvila	16	II LTA 2024	Tie
Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie)	8,17	II LTA 2024	Tie
Vt 21 Ailakkalahti—Kilpisjärvi, Enontekiö	4,2	II LTA 2024	Tie
Rantaradan kehittäminen Karjaa-Kauklahti	30	II LTA 2024	Rata
Tampereen henkilöratapiha	163	TA 2024	Rata
Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa	14	TA 2024	Tie
Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä	7	TA 2024	Tie
Savonrata-Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu	3	TA 2024	Rata
Koverharin meriväylän syventäminen	2,5	II LTA 2023	Vesi
Tornion meriväylän geometrian parantaminen ja Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen	6,5	LTA 2023	Vesi
Mt 8155 Poikkimaantie	30	TA 2023	Tie

Uusi kehittämishanke	M€	Rahoituspäätös	Väylä- muoto
Suhangon kaivoksen tieyhteyden rakentaminen	3,15	IV LTA 2022	Tie
Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt	42,6	IV LTA 2022	Tie
Vt 6 Korian kohta	12	II LTA 2022	Tie
Mt 180 Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusiminen	128	III LTA 2021	Tie
Laurila-Tornio-Haaparanta rataosan sähköistäminen	10	III LTA 2021	Rata
Yhteensä	1 381		
Muut päätetyt hankkeet			
Liminka—Oulu kaksoisraide	199	TA 2026	Rata
Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa	8,4	TA 2026	Tie
Eurooppalaisen raidelevyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio—Haaparanta—Kemi	20	II LTA 2025	Rata
Kt 67 ja Vt 19 Kivisaari—Atria	11	II LTA 2025	Tie
Vt 25 osuus Meltola—Mustio	17	II LTA 2025	Tie
Vt 4 Palokan kohta, Jyväskylä (MAL)	15,5	TA 2025	Tie
Vt 12 Mankala—Tillola (MAL)	92	TA 2025	Tie
Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä, Espoo (MAL)	33,7	TA 2025	Tie
Mt 180 Kurkela—Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie (MAL)	103,2	TA 2025	Tie
Mt 642 Äänekosken silta	15	TA 2025	Tie
Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus	15	TA 2025	Rata
Turun satamaradan siirto (MAL)	11	TA 2025	Rata
Oulun henkilöratapiha (MAL)	24,5	TA 2025	Rata
Riihimäki-Tampere pääradan kehittämisen suunnittelu	22	TA 2024	Rata
Tornio-Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu	7,5	TA 2024	Rata
Kt 68 välillä Edsevö - Pietarsaari, vaihe 3	7,5	TA 2024	Tie
Vt 9 Lievestuoreen kohdalla	30	TA 2024	Tie
Vt 5 Leppävirta—Kuopio	180	II LTA 2024	Tie
Vt 4 Hirvas – Rovaniemi – Vikajärvi-hankkeen suunnittelu	4,6	II LTA 2023	Tie
Yhteensä	817		
Yhteensä	2 198		

1.4 Liikenneverkon tilanne ja tarpeet

Liikenne 12 -suunnitelma: liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Liikennejärjestelmän nykytilan ja toimintaympäristön muutosten arvio perustuu pääosin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin julkaisemaan liikennejärjestelmäänalyysiin. Säännöllisesti päivitettävään liikennejärjestelmäänalyysiin on koottu julkisesti saatavasta tiedosta kokonaiskuva liikennejärjestelmän nykytilasta, kehitystarpeista ja toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista.

Suomen kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta haastavat pysyvästi pienet markkinat ja Suomen sijainti etäällä keskeisistä markkinoista. Myös teollisuus on alueellisesti hajautunut eri puolille maata. Vaikka Suomen ulkomaankaupan tärkein markkina-alue on Eurooppa, kauppaa käydään paljon myös Yhdysvaltojen ja Aasian maiden kanssa. Näiden pidempien kuljetusketjujen toimintaan ei pystytä välttämättä vaikuttamaan.

Toimintaympäristön muutokset, kuten talouskehitys, päästövähennystavoitteet, työvoiman saatavuus ja geopoliittinen tilanne, ovat lisänneet kansainvälisen saavutettavuuden haasteita. Kuljetusvirrat ovat suuntautuneet osin uudella tavalla, merkittävimpänä Venäjältä tuodun vuosittaisen noin 10 miljoonan kuution raakapuu- ja hakevirran korvautuminen muualta tulevilla materiaaleilla. Suomen ulkomaankauppa suuntautuukin yhä vahvemmin länteen nyt ja lähitulevaisuudessa.

Kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta mittaavat indeksivertailut osoittavat, että juna-, lento- ja satamaliikenteen palvelut ovat Suomessa tehokkaita. Sen sijaan meriliikenteen yhdistävyysindeksi, joka perustuu muun muassa maan linjaliikenteen reittien määrään ja vilkkauteen sekä niitä käyttävien alusten kokoon, on Suomessa selvästi heikempi kuin useimmissa verrokkimaissa. Myös lentoyhteyksien määrä on vähentynyt pandemian, Venäjän hyökkäyssodan ja taloustilanteen jäljiltä.

Alueiden sisäinen ja alueiden välinen saavutettavuus on Suomessa hyvällä tasolla. Maakuntakeskusten potentiaalinen saavutettavuus joukkoliikenteellä on kuitenkin selvästi heikempi kuin henkilöautolla. Helsinki-Vantaan lentoasema on mahdollista saavuttaa suuresta osasta Suomea alle kolmen tunnin matkajalla eri kulkumuotoja, myös lentoyhteyksiä, hyödyntämällä.

Lähes kaikki yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukykytekijät liittyvät saavutettavuuteen. Yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana tekijänä.

Venäjän hyökkäyssota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista pohjoismaiseen ja koko Euroopan kattavaan

liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet ja täten mahdollistaa nopeasti laajamittaisetkin joukkojen ja materiaalin rajan ylittävät siirrot maiden välillä. Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohdat, kuten satamat, terminaalit ja ratapihat sekä lentokentät vastaavat sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden vaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi raskaisiin sotilaskuljetuksiin.

Päivitetty TEN-T-asetus

TEN-T-asetus edellyttää, että maantie on erityisesti suunniteltu, rakennettu tai parannettu moottoriajoneuvoliikennettä varten. Asetus sisältää myös vaatimuksia muun muassa levähdysalueiden ja liikkeessä-punnitusjärjestelmien tiheydelle. Tiheysvaatimukset vaihtelevat sen mukaan, kuuluuko tie ydinverkkoon vai kattavaan verkkoon. Ydinverkon osalta vaatimuksena on myös, että vastakkaisiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat on erotettu toisistaan, eikä tiet risteä samassa tasossa. Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen ydinverkolla riittävän tiheästi.

Rautateiden osalta asetus asettaa vaatimuksia muun muassa rataverkon sähköistykseen, akselipainoon, suunniteltuun nopeuteen, ERTMS-järjestelmiin ja muihin liikennemuotoihin liittämiseen sekä kaluston liikumisen mahdollistamisen osalta junapituuksiin ja kuormaulottumaan. Kaikki asetuksen vaatimukset eivät koske kaikkia verkkotasoja.

Suomea velvoittavat rautateiden vaatimukset liittyvät merisatamien rautatieyhteyteen, sisävesisatamien maantie- tai rautatieyhteyteen ja lentoasemien rautatieyhteyteen. Velvoittavien vaatimusten osalta Suomi täyttää hyvin vaatimukset. 17 merisatamasta vain Inkoon satamaan ei ole vaadittua rautatieyhteyttä, sisävesisatamien rautatie- tai maantieyhteyksien ja lentoasemien rautatieyhteyden osalta vaatimus täyttyy. Näiden lisäksi asetus edellyttää eurooppalaisen raideleveyden selvittämistä ja suunnittelua. Suomen rataverkko täyttää melko hyvin myös ne asetuksen vaatimukset, jotka eivät velvoita Suomea erillisverkkostatuksen vuoksi. Asetusten edellyttämien multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien perustaminen ei ole Väyläviraston vastuulla.

Tällä hetkellä maanteiden kattavalla verkolla ja ydinverkolla eivät toteudu vaatimukset, jotka koskevat liikkeessä-punnitusjärjestelmiä ja levähdysalueita. Lisäksi ydinverkolla ei kaikilta osin toteudu vaatimus liittyen ajoratojen erotteluun ja teiden risteämiseen samassa tasossa. Ydinverkolla ei myöskään toteudu vaatimus raskaan liikenteen turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista. Pysäköintialueiden osalta on lähtökohtana, että ne toteutuvat markkinaehtoisesti.

Vaatimukset tulee olla verkkotasosta ja vaatimuksesta riippuen toteutettu vuoden 2030, 2040 tai 2050 loppuun mennessä. Suomi voi hakea vapautuksia vaatimusten täyttämisestä esimerkiksi alhaisen liikennemäärän tai alhaisen hyötykustannussuhteen vuoksi. Vähäisistä liikennemääristä johtuen valtaosa maanteiden TEN-T-verkosta on poikkeusten piirissä. Rautateiden osalta vapautusta voi hakea

vaatimukseen, joka koskee Inkoon sataman liittämistä rautatieinfrastruktuurin sekä vaatimukseen, jonka mukaan uusilla ydinverkon ja laajennetun ydinverkon radoilla tulee olla mahdollista liikennöidä 1 435 mm:n raideleveydellä.

TEN-T-asetuksen vaatimusten täyttymistä Suomen TEN-T-verkolla on selvitetty Väyläviraston julkaisuissa 55/2024 ja 12/2025. Suomen tieverkolla on kahdessa kohdassa vilkkaasti liikennöidyt tieosuudet, joille ei voi hakea vapautuksia: ydinverkolla valtatiellä 4 Vaajakosken kohdalla ja Raision keskustassa Turun kehätiellä (kt40). Näissä kohteissa tulee toteuttaa toimenpiteet, jotta vastakkaisiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat saadaan erotettua toisistaan eikä tiet risteä samassa tasossa.

Väyläverkon nykytilaa on kuvattu myös perusväylänpidon suunnitelmassa.

1.4.1 Maantiet

Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat tieliikenteen virtoihin

Viime vuosina maailmanpoliittisen tilanteen vaikutukset liikennevirtoihin on koskettanut erityisesti Kaakois-Suomen aluetta ja rajaliikennettä. Tieliikenteeseen vaikuttaa myös raaka-aineiden saannin loppuminen Venäjältä ja polttoaineiden hinnan nousu sekä mahdollinen liikenteen päästökauppa. Näillä on vaikutuksia myös maanteiden liikennesuoritteeseen, mutta kokonaisuutena vaikutusten arvioidaan olevan maltillisia ja liikenteen siirtymät jakautuvat laajemmin koko maantieverkolle. Kaupungistumisen edelleen jatkuessa maanteiden liikenne keskittyy yhä enemmän pääteyhteyksiin varaan ja alemman tieverkon liikennemäärät vähenevät edelleen.

Tieliikenteen turvallisuus

Maanteiden kuolemista selvästi yli puolet tapahtuu pääteillä, joilla syntyy myös suurin osa liikennesuoritteesta. Yleisimmät kuolemia aiheuttavat onnettomuudet ovat päätieverkolla kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla maantieverkolla suistumisonnettomuudet. Verkonlaajuisen tieturvallisuusarvioinnin tulosten mukaan linjaosuuksilla korkean riskin luokkaan sijoittuu 536 kilometriä ja kohonneen riskin luokkaan 731 kilometriä. Korkean ja kohonneen riskin luokassa korostuvat suurempien kaupunkiseutujen vilkasliikenteiset väylät. Väyläverkon kohtaamisonnettomuuksien näkökulmasta tunnistettujen kriittisimpien tiejaksojen pituus on 304 kilometriä ja niiden ajosuorite on 720 miljoonaa ajoneuvokilometriä. Yhteysvälit sijoittuvat pääosin maan etelä- ja länsiosiin.

Pääteiden palvelutaso ja kehittämistarpeet

Matkojen ja kuljetusten nopeustaso on pääteillä keskimäärin hyvä. Maanteiden liikennesuoritteesta 67 % ajetaan 100–120 km/h rajoitusalueella ja 6 % ajetaan alle 80 km/h rajoitusalueella. Alle 80 km/h:n

nopeusrajoitusalueet ovat tyypillisesti pistemäisiä kohteita, joita on laajasti eri osilla päätieverkkoa. Pääteillä on nykytilanteessa yhteensä n. 1 000 kilometriä tiejaksoja, joiden palvelutaso on puutteellinen alle 80 km/h nopeusrajoituksen (911 kilometriä) tai sujuvuusongelmien (130 kilometriä) takia. Vuoden sadanneksi vilkkaimman tunnin palvelutaso on huono tai erittäin huono (E tai F) vain 1,0 prosentilla päätieverkon pituudesta, eli yhteensä 130 kilometrin matkalla. Ruuhkaisuus painottuu vahvasti suurille kaupunkiseuduille, joista korostuvat erityisesti pääkaupunkiseutu ja Tampereen seutu. Raskaan liikenteen palvelutasoa voidaan parantaa etenkin vähentämällä nopeusrajoituksen vaihtelua. Nopeusrajoitusten muutoskohtia on tasoliittymissä ja taajamiin saavuttaessa tai niistä poistuttaessa. Pistemäisiä 60 km/h tai alemman nopeusrajoituksen kohteita on kaikilla yhteysväleillä – pääväylillä yhteensä 200 kilometriä ja muilla pääteillä yhteensä 590 kilometriä.

Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksiksi on arvioitu seuraavan noin kymmenen vuoden aikana yhteensä noin kuusi miljardia euroa. Tästä kokonaisuudesta kaikkein merkittävimmät investointitarpeet ovat noin kolme miljardia euroa. Näistä väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty toteutettaviksi hankkeina noin miljardin euron edestä.

Kunto

Laajan maantieverkon pitäminen riittävässä kunnossa on kallista. Haasteena ovat etenkin vähäliikenteisen tieverkon kunto ja sen nopea heikkeneminen, siltojen ikääntyminen ja siitä seuraavat isot peruskorjaustarpeet ja talvikunnossapito. Ilmastomuutoksen eteneminen nopeuttaa teiden rappeutumista ja lisää kunnossapidon tarvetta ja kustannuksia. Maantieverkon kunnon kehittymisen kannalta keskeistä on perusväylänpidon riittävä rahoitustaso. Myös viime vuosien aikana merkittävästi noussut kustannustaso on lisännyt kunnossapidon haasteita

1.4.2 Radat

Toimintaympäristön muutokset näkyvät rautatieliikenteessä

Rautateiden tavarankuljetukset ovat laskeneet merkittävästi vuodesta 2022 lähtien erityisesti Venäjän transitoliikenteen sekä Suomen oman Venäjänkaupan kuljetusten romahdettua. Kotimaan liikenteen osalta tilanne on ollut vakaampi vuodesta 2021 lähtien. Tavaraliikenteessä rautateiden merkitys on suuri erityisesti metsä-, metalli- ja kemianteollisuudessa. Teollisuuden investoinnit, tuotannon supistamiset ja toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset voivat vaikuttaa nopeastikin rataverkon kuljetusvirtoihin. Kuljetusvirroissa tapahtuvat muutokset voivat muuttaa myös rataverkon parantamis- ja kehittämistarpeita.

Junien kaukoliikenteen valtakunnalliset matkustajamäärät ylittivät koronaa edeltävän tason jo keväällä 2023. Osalla ratayhteyksiä matkamäärät ovat olleet ennätyskorkeita. Kasvua on ollut voimakkaammin

vapaa-ajan matkustamisessa, jonka rooli henkilöliikenteessä on kasvanut. Henkilöjunaliikennepalvelujen järjestäminen 2030-luvulla tullee nostamaan uusia tarpeita rautatieinfrastruktuuriin.

Rataverkon kunto, näkymät ja kehittämistarpeet

Rautatieturvallisuus on Suomessa hyvällä tasolla ja tilanne on ollut viime vuosina vakaa. Merkittävät onnettomuudet ovat hyvin harvinaisia ja pienempiäkin onnettomuuksia tapahtuu vähän. Rataverkon kokonaisturvallisuus muodostuu rautatieturvallisuuden (safety) lisäksi digitaalisesta turvallisuudesta (security). Keskeisinä tekijöinä rautateiden turvallisuudelle nähdään jatkossakin olevan rautatieinfrastruktuuri, rautatieturvallitteet ja niiden kunto sekä tasoristeykset ja digitaaliset tietojärjestelmät. Kriittisen infrastruktuurin varmistaminen liikennejärjestelmän yhteensovittamisessa ja radanpidossa on tärkeää.

Ratojen hoito on edellytys rautateiden käytölle. Hoidolla varmistetaan rataverkon päivittäinen liikennöityvyys ja turvallisuus. Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla, mikä näkyy liikenteessä häiriöinä ja rajoituksina. Ratojen korjausvelan hallinnan merkittävin haaste on pitkien vilkkaasti liikennöityjen linjaosuuksien peruskorjausten toteuttaminen oikea-aikaisesti.

Niin rautateiden yhteysväleille kuin ratapihoille kohdistuu paljon erilaisia palvelutasoa nostavia parantamis- ja kehittämistarpeita. Lisäksi rautatieliikenteeseen ja sen myötä rautateiden kehittämiseen kohdistuu paljon erilaisia odotuksia ja toiveita. Kehittämistarpeita ja -toiveita on moninkertainen määrä hankkeiden toteutusmahdollisuuksiin nähden.

1.4.3 Vesiväylät

Merenkululla, vesiväylillä ja satamilla on Suomen liikennejärjestelmässä erityisen suuri merkitys varsinkin ulkomaankaupan osalta. Merikuljetusten osuus Suomen ulkomaankaupasta on yhteiskunnan palveluistumisen ja siten teollisuuden merkityksen vähenemisen seurauksena tätä nykyä noin 55 %. Ulkomaan tavaraliikenteestä meritse kulkee kuitenkin nykyään jopa yli 95 %. Osuus on kasvanut viime vuosina erityisesti, kun Venäjän liikenne on vähentynyt sekä maanteillä että rautateillä. Merikuljetukset tarjoavat Suomelle erittäin kustannustehokkaat yhteydet keskiseen Eurooppaan sekä Belgian, Alankomaiden ja Saksan valtamerisatamien kautta kauemmas maailmalle.

Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupassa säilyy vahvana myös tulevaisuudessa, sillä kuljetuskustannuksissa meriliikenne on varsin ylivoimainen suhteessa tie- tai raideyhteyksiin myös tilanteessa, jossa tällaisia yhteyksiä olisi käytettävissä. Tehokkaaksi hiotun aluskierron sekä matkustaja- ja tavaravirtojen yhdistämisen ansiosta laivaliikenne esimerkiksi Saksaan on myös aikataulullisesti erittäin kilpailukykyinen.

Kansainvälinen liikenne Saimaan kanavalla on käytännössä päättynyt Venäjän hyökkäyssodan myötä. Sisävesikuljetuksilla on kuitenkin oma tärkeä merkityksensä tietyissä tavaralajeissa. Sisävesikuljetuksissa korostuvat raakapuukuljetukset sekä uittamalla että aluskuljetuksina. Puun sisävesikuljetuksia on painetta myös lisätä sekä ympäristösyistä että tie- ja raideliikenteen haasteista johtuen. Saimaan ja koko Vuoksen vesistön alueelle on keskittynyt merkittävä osa metsäteollisuudesta, ja sisävesikuljetukset ovatkin juuri tällä alueella nosteessa. Uittoä käytetään pääosin Vuoksen vesistöalueella, ja sen merkitys on valtakunnan tasolla varsin vähäinen.

Suurimmat merenkulkua ja vesiliikennettä koskettavat muutokset liittyvät muiden liikennemuotojen taivoin energiamurrokseen, ilmastopäästöjen vähentämiseen sekä siirtymään fossiilisista polttoaineista kestävämpiin käyttövoimavaihtoehtoihin. Muutoksella tulee olemaan vaikutusta myös satamiin. Synergioiden tunnistaminen tie- ja raideliikenteen kanssa on tärkeää. Muita suuria muutoksia ovat mm. merituulivoiman rakentaminen Pohjanlahdelle. Suurten merituulivoimapuistojen vaikutuksia jääoloihin, jäiden liikumiseen ja talvimerenkulun käytössä oleviin väyliin on toistaiseksi vaikea ennakoida tarkasti. Merituulipuistojen rakentamisen ja merenkulun yhteensovittamiseen liittyykin vielä useita avoimia kysymyksiä.

Suomella on käytössä noin 30 ulkomaankaupan merisatamaa, jotka kaikki jäätyvät tyypillisesti ainakin osaksi aikaa talvea. Talvimerenkulkua haastaa tulevaisuudessa ilmaston muuttumisen myötä yhä vaikeammin ennakoitaviksi muuttuvat jääolot (muun muassa pakkautuva ahtojää) sekä sään ääri-ilmiöiden, kuten myrskytuulien lisääntyminen. Samanaikaisesti ympäristövaatimukset ja alusten energiatehokkuuden parantaminen tarkoittavat kauppa-alusten optimointia avovesissä kulkemiseen sekä uusien alusten konetehon ja teho-painosuhteen heikkenemistä. Kauppa-alusten jäissäkulkukyvyn heikkenemisen ennakoidaan lisäävän avustustarvetta.

Globaali poliittinen ja taloudellinen epävarmuus heijastuvat myös Suomen ulkomaankaupan kuljetusvirtoihin. Merenkulun turvallisuutta haastavat mm. lisääntynyt GNSS-häirintä ja Venäjän Itämeren kautta tapahtuvien ulkomaankaupan kuljetusten siirtyminen yhä enemmän kansainvälisen varjolaivaston haltuun sanktioiden seurauksena.

1.5 Käynnissä olevat suunnitelmat ja hankkeet

1.5.1 Käynnissä olevat kehittämishankkeet

Kuvassa 3 on esitetty vuoden 2026 alussa käynnissä olevat kehittämishankkeet sekä isoimpia perusväylänpidon hankkeita. Käynnissä olevat hankkeet vaikuttavat suunnittelu- ja investointiohjelmien valmisteluun ja kohdevalintoihin.

Hankkeet 2026

Kehittämismomentin hankkeet (tie)

1. Vt 3 Moreenin entasolittymä, Hämeenlinna, Janakkala
2. Vt 3 ja Vt 19 liittymäjärjestelyt, Jääsjärvi, Kurikka
3. Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan estasolittymä, Helsinki (MAL)
4. Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa
5. Vt 4 Vestonmäen kohta, Joutsa, Toivakka
6. Vt 4 Oravaaaren entasolittymä, Jyväskylä
7. Vt 4 Palokan kohta, Jyväskylä (MAL)
8. Vt 4 Äänekoski-Vitasaari -tieosuuden kehittäminen
9. Vt 5 Leppävirta-Kuopio
10. Vt 6 ja st 724 Vaasan yhdyntien 1. vaihe
11. Vt 6 parantaminen välillä Edesvö-Lepplax, Pedersöre
12. Vt 6 parantaminen Kokolan kohdalla, Kokolan keskusta 1. vaihe
13. Vt 9 Tampere-Orivesi 1. vaihe
14. Vt 9 Lievestuoren kohta
15. Vt 11 Kivivon silta ja Pikkuhaaran silta, Pori, Ulvila
16. Vt 12 Hankala-Tillola-hanke, Iiti (MAL)
17. Vt 15 Kotkan sisäntulotie (Hyväntulentie)
18. Vt 15 Rantahaka (Kotka) –Kouvola -hanke
19. Vt 21 parantaminen välillä Pajonperä – Maunu, Enontekiö
20. Vt 23 Karvion kohta, Heinävesi
21. Vt 25 osuus Meltola – Mustio, Raasepori, Inkoo
22. Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta
23. kt 40 (E18) Turun kehittäminen Raisio keskusta (MAL)
24. kt 67 ja Vt 19 Kivisaari-Atria, Seinäjoki
25. kt 68 Vällä Edesvö-Pietarsaari
26. kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen
27. Mt 101 Kehä I Maarinsolmun entasolittymä, Espoo (MAL)
28. Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170 – Saaristotie, Loviisa
29. Mt 180 Kurkela – Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie (MAL)
30. Mt 642 Äänekosken silta
31. Halluodon kintää yhteys
32. Mt 8155 Poikkimaantie, Oulu
33. Koverharin meriväylän syventäminen
34. Inkoon meriväylän geometrian parantaminen
35. Tornion meriväylän geometrian parantaminen ja Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen (Vaasa valmis)

Kehittämismomentin hankkeet (vesiväylät)

Kehittämismomentin hankkeet (rata)

36. Rantaradan kehittäminen Karjaa –Kaukahti
37. Espoon kaupunkirata
38. Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe
39. Turun satamaradan siirto (MAL)
40. Digirata-pilotthanke (ETCS-testirata ja laboratorio)
41. Helsinki-Tampere –rataosan peruskorjauksen aloittaminen

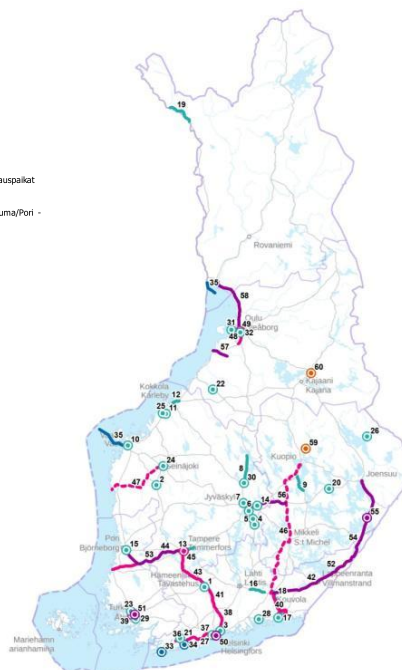
42. Karjalannradan kehittäminen
43. Pääradan kehittäminen, Riihimäki –Tampere kohtauspaikat ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen
44. Digiradan kehitys ja verifointihanke (Lielähti –Rauma/Pori -hanke)
45. Tampereen henkilöratapiha
46. Savon rata välillä Kouvola –Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus
47. Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus
48. Urminka –Oulu kaksoisraide
49. Oulun henkilöratapiha (MAL)

Perusväylänpidon hankkeet

50. Helsingin seudun juna -asemat (MAL)
51. Kupittaan kanssi (MAL)
52. Imatra-Parikkala turvalaiteasennat
53. Tampere-Pori, tasoristeyksen poisto
54. Karjalan rata peruskorjaus
55. Syrjäsalmen silta, Kitee
56. Jyväskylä -Pieksämäki perusparannus
57. Tuomioja-Rahe peruskorjaus
58. Oulu-Laurila peruskorjaus

Raakapuunkuormaupaikat (perusväylänpito)

59. Sänkimäki, Kuopio
60. Kontiomäki, Paltamo



Kuva 3. Käynnissä olevia hankkeita.

1.5.2 Laadittavana olevat suunnitelmat

Aiemmilla vuosilla vuoden 2026 suunnitteluohjelmassa jatkuville tie- ja ratakohteiden suunnitteluille on varattu rahoitus. Jatkuvat suunnitteluhankkeet on esitetty uusien hankkeiden lisäksi luvun 3.3 taulukoissa 5–9. Näiden lisäksi elinvoimakeskuksilla on omaa suunnittelua, jota tehdään niiden omalla liikennesuorituksen perusteella jaettavalla suunnittelurahalla ja muun muassa jakovararahoituksella. Osa tästä suunnittelusta jatkuu vuonna 2026.

Eduskunta voi päättää erikseen nimettyjen suunnittelukohteiden rahoituksesta. Tällä hetkellä on käynnissä yksi eduskunnan erikseen päättämä tiesuunnittelukohde ja kymmenen ratasuunnittelukohdetta. Tiekohteen suunnittelusta vastaa elinvoimakeskus ja ratakohteiden suunnittelusta Väylävirasto.

Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisrahoituksen saaneet kohteet esitellään niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi tässä julkaisussa ja suunnitteluohjelmassa. Kohteet on merkitty tähdellä luvun 3.3 taulukoissa 5 ja 8 sekä esitetty roomalaisilla numeroilla luvun 3.3 kuvissa 9 ja 10.

1.5.3 Väyläviraston ohjelmien rinnalla eteneviä hankkeita

Seuraavaan on koottu merkittävimpiä Väyläviraston ohjelmien rinnalla eteneviä väyläverkon suunnittelu- ja toteutushankkeita.

Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi (Digiradan toteutusvaihe)

Valtio korvaa liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden kannalta välttämättömän junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän toteuttamalla Digirata-hankkeen. Hankkeessa uudistetaan vanhentunut junien kulunvalvontajärjestelmä ja otetaan käyttöön yhteiseurooppalainen radiopohjainen kulunvalvonta koko rataverkolla. Digiradan toteutus mahdollistaa turvallisen liikenteen lisäksi paremman palvelutason ja kapasiteetin kasvun, sekä luo pitkän aikavälin teknologisen perustan suomalaiselle raideliikenteelle.

Väylävirasto, Fintraffic ja liikenne- ja viestintäministeriö toteuttavat hanketta yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Ensimmäistä vaihetta toteutetaan parhaillaan Tampereen ja Porin sekä Rauman välisellä rataosuudella, jossa järjestelmää tulee käyttämään normaali tavara- ja matkustajaliikenne. Digiradan toteutus etenee vaiheittain vuosien 2028–2040 aikana, ja sen kokonaiskustannusarvio on noin 1,2 miljardia euroa. Rahoitusta Digiradan toteutusvaiheen jatkamiselle varataan suunnittelukaudelle 2026–2037 noin miljardi euroa. Hankkeelle on myönnetty EU-rahoitusta noin 100 miljoonaa euroa.

Pääradan (Helsinki–Tampere) peruskorjaus

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti Pääradan (Helsinki–Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2026 alkaen. Peruskorjauksen aloittaminen ja siihen liittyviä ennakoitavia töitä rahoitetaan vuosina 2026–2029 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan kehittäminen"-paketista. Hankkeelle myönnetyllä 100 miljoonan euron valtuudella toteutetaan uusia kohtauspaikkoja ja peruskorjaustoimenpiteitä sekä käynnistetään koko välin peruskorjauksen suunnittelu. Vuodesta 2030 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 miljoonaa euroa vuodessa).

Sotilaallisen liikkuvuuden erillisrahoitus

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan valtio pyrkii toteuttamaan sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi kiireellisimmät väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeet sekä maksimoimaan niihin mahdollisesti saatavan EU-tuen. Suunnitelman mukaan rahoitusta kiireellisimpiin kohteisiin tarvittaisiin vuodelle 2026 noin 80 miljoonaa euroa ja kehyskaudelle 2027–2030 yhteensä noin 1,4 miljardia euroa sekä vuodesta 2031 alkaen 300 miljoonaa vuosittain. Rahoitusta ei ole huomioitu vuosien 2026–2029 kehyksissä.

Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta on tarkoitus kohdistaa muun muassa eurooppalaiseen raideleveyteen, kuormauspaikkojen kehittämiseen, siltojen kantavuuden parantamiseen, varalaskupaikkoihin sekä sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantieyhteyksien, ratayhteyksien ja vesiväylien parantamiseen koko maassa ottaen huomioon erikoiskuljetusreitit ja kansainväliset yhteydet.

Rail Nordica

Pohjolan Radan eli Rail Nordican suunnitteluun on osoitettu vuoden 2025 toisessa lisätalousarviossa 20 miljoonaa euroa. Hankkeessa suunnitellaan eurooppalaisella raideleveydellä toteutettavaa yhteyttä Haaparannasta Kemin satamaan ja Tornio–Röyttä-välille. Suunnitteluhanke sisältää myös Tornionjoen rata-sillan ja uuden kuormauspaikan suunnittelua.

Hankeyhtiöt

Helsingistä länteen, pohjoiseen ja itään kulkevien uusien nopeiden ratayhteyksien suunnittelua varten on perustettu kolme hankeyhtiötä, joissa valtio on enemmistöosakkaana. Yhtiöiden vähemmistöosakkaina on kaupunkeja ja kuntia.

- Länsirata Oy:n tehtävänä on Espoo–Salo-oikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen ratasuunnitelmien laatiminen. Lisäksi yhtiön toimialaan kuuluu Helsinki–Turku nopean junayhteyden rakentaminen. Yhtiön nimi oli tammikuuhun 2024 asti Turun Tunnin Juna Oy.
- Lentorata Oy:n tehtävänä on suunnitella Pasilasta Helsinki–Vantaan lentoaseman kautta Keralle kulkeva uusi ratayhteys, Lentorata, rakentamisvalmiuteen saakka. Yhtiön nimi oli maaliskuuhun 2024 asti Suomi-rata Oy.
- Itärata Oy:n tehtävänä on suunnitella nopean junaliikenteen mahdollistava raideyhteys Lentoradalta Porvoon kautta Kouvolaan rakentamisvaiheeseen asti.

Hankeyhtiöt tuottavat tietoa rakentamisvaiheen mahdollistamiseksi sekä hankkeen vaikutusten tunnistamiseksi. Liikenne 12 -suunnitelman mukaan Lentoradan suunnittelua edistämällä kehitetään myös multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja.

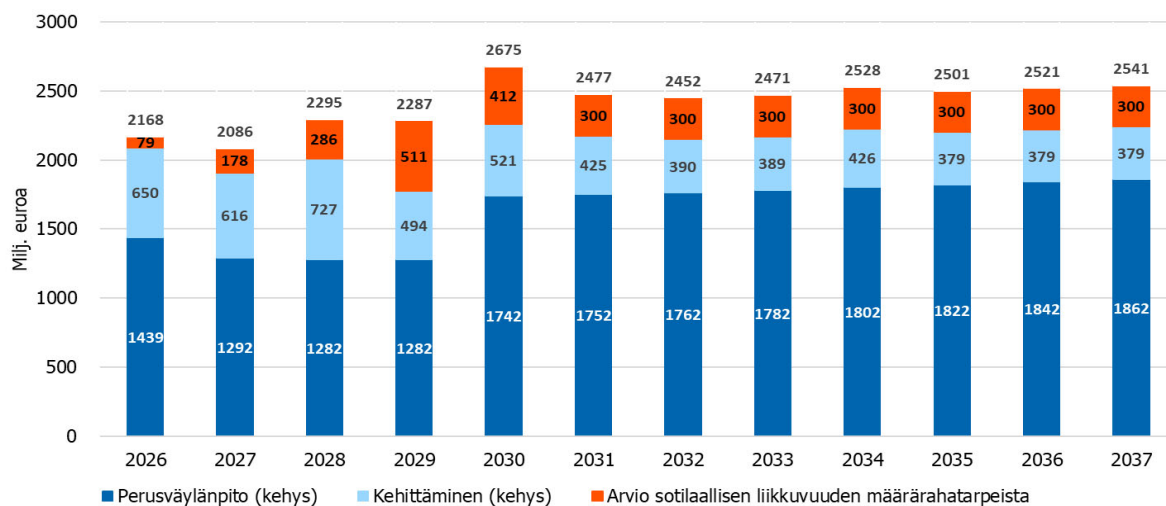
Hankeyhtiöillä edistettävien hankkeiden eteneminen otetaan huomioon valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään tekemään valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Hankkeiden vaikutusarvioinnit tehdään noudattaen Väyläviraston ohjeita hankearvioinnista. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin.

Hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöön liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Toteutuspäätöksissä huomioidaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet sekä liikenneverkon strateginen tilannekuva. Päätös siitä, onko kukin rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään ratasuunnitteluvaiheeseen siirtymisen yhteydessä.

1.6 Rahoitus

Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelma

Liikenne 12 -suunnitelman (valtioneuvoston selonteko 10/2025) valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026–2037. Rahoitusohjelman toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma sekä kehys- ja talousarviopäätökset ohjaavat Väyläviraston ohjelmien laatimista. Rahoitusohjelma päivitetään Liikenne 12 -suunnitelman päivitysten yhteydessä. Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma on esitetty Väylävirastoa koskevalta osalta taulukossa 3 ja kuvassa **Virhe. Viitteen lähde ei löytynyt..**



Kuva 4. Liikenne 12 – suunnitelman valtion rahoitusohjelma Väylävirastoa koskevalta osalta

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 miljardista eurosta 1,86 miljardiin euroon. Vuoteen 2029 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Väylänpidon rahoituksella varmistetaan ensi sijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (mukaan luettuna alempiasteisen) verkon kunto. Vuodesta 2030 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa otetaan huomioon tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, myös alemmalla tieverkolla, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Siltojen korjauksiin Väylävirasto varautuu omalla ohjelmalla (ottaen huomioon muun muassa erikoiskuljetukset). Talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet.

Valtio suuntaa Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli kuusi miljardia euroa (hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet mukaan luettuna). Päätettyille hankkeille on varattu n. 3,5 miljardia euroa. Näihin sisältyy liikenneturvallisuuden kannalta välttämätön rautatieliikenteen kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi (Digiradan toteutusvaihe). Lisäksi valtio pyrkii sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi toteuttamaan kiireellisimmät väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeet, sekä maksimoimaan niihin mahdollisesti saatavan EU-tuen. Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu n. 3,5 miljardin euron edestä. Kehittämisrahoituksesta kohdistetaan vuodesta 2027 alkaen väylien suunnitteluun noin yhdeksän miljoonaa euroa vuodessa.

Muita rahoitusmahdollisuuksia

Käynnissä on toinen Verkkojen Eurooppa eli CEF2-ohjelmakausi 2021–2027. Ohjelman budjetti painottui kolmelle ensimmäiselle vuodelle ja komissio on ilmoituksensa mukaan käyttänyt infrastruktuurihankkeita koskevan budjettinsa. Mikäli komissioon palautuu tukirahoja, ne jaetaan uudelleen loppukauden aikana ns. reflow-hauissa. Hakujen mahdollinen ajankohta ja sisältö tarkentuvat myöhemmin.

Komissio antoi 16.7.2025 ehdotukset EU:n seuraavaksi rahoituskehikseksi vuosille 2028–2034. Ehdotusten käsittely etenee työryhmissä. CEF3-ohjelmaa koskevaan komission ehdotukseen sisältyvät liikenteen ja energian ohjelmakokonaisuudet sekä sotilaallinen liikkuvuus. Liikenteen osalta painotus olisi ehdotuksen mukaan rajat ylittävissä ydinverkkokäytävien hankkeissa, TEN-T-verkon satamissa ja sotilaallisen liikkuvuuden käytävien kaksoiskäyttöhankkeissa. Hankkeiden tulevan tukikelpoisuuden kannalta on merkittävää, kuinka laajalti liikenneverkon nähdään palvelevan rajat ylittävää liikennettä. Liikenteen osuus ohjelman budjetista on 33,9 miljardia euroa ja sotilaallisen liikkuvuuden 17,7 miljardia euroa. Sotilaallisen liikkuvuuden suhteellinen osuus kasvaa aiempaan ohjelmakauteen verrattuna kymmenkertaiseksi. CEF-ohjelman tukien kohdentuminen määritellään tarkemmin myöhemmin laadittavassa työohjelmassa.

CEF-asetuksessa korostetaan voimakkaasti myös muiden rahoitusvälineiden, kuten jäsenvaltiokohtaisen suunnitelman ja kilpailukykyrahaston, hyödyntämistä rinnalla täydentämässä TEN-T-verkon toimeenpanoa. Jäsenvaltiokohtaisessa suunnitelmassa ei ole määritetty minimivelvoitetta rahoituksen kohdentamiselle liikenneinfrastruktuuriin, joten tältä osin ei voida arvioida, mikä liikenteen rahoitustaso tulisi olemaan ja mahdollistaako se rahoituksen tämän ohjelmakokonaisuuden hankkeille. Kilpailukykyrahastolla voitaisiin rahoittaa useiden nykyisten EU-ohjelmien toimia kuten esimerkiksi esim. Horisontti Eurooppa, InvestEU, Digitaalinen Eurooppa, CEF-digirahoitus, Euroopan puolustusrahasto, joten soveltuvuus Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden hankkeille on epävarmaa. Lisäksi on saatavilla koheesiorahoitusta sekä NATO:n NSIP-rahoitusta (NATO Security Investment Programme), jotka kohdentuvat investointiohjelman ulkopuolisiin hankkeisiin.

2 Valmistelu ("Tänään")

2.1 Tarpeiden kartoitus

Ohjelmien laatimisen taustalla on Väyläviraston jatkuvasti ylläpitämä tilannekuva väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista. Väylävirasto tuottaa näistä tarpeista tiedot Liikenne- ja viestintäviraston julkaisemaan Liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan.

Tarpeiden kartoitus pohjautuu jatkuvaan ympärivuotiseen yhteistyöhön Väyläviraston sidosryhmien kanssa. Väylävirasto järjestää keskeisten yritysasiakkaiden ja järjestöjen sekä muiden sidosryhmien kanssa säännöllisiä yhteistyötapaamisia väyläverkkoon kohdistuvien tarpeiden ja toimintaympäristön muutosnäkökymien selvittämiseksi. Yhteistyöhön kuuluu myös alueelliseen liikennejärjestelmätyöhön osallistuminen, jonka kautta Väylävirasto saa tietoa kuntien ja maakuntien tarpeista.

Väylävirasto tekee säännöllistä yhteistyötä alueellisten elinvoimakeskusten (vuoteen 2025 asti ELY-keskusten) kanssa. Elinvoimakeskukset osallistuvat Väyläviraston suunnitelmien ja ohjelmien valmisteluun alueensa liikennejärjestelmän ja tienpidon asiantuntijoina. Esimerkiksi suunnitteluohjelman valmistelua varten elinvoimakeskukset tekevät ehdotukset maantieverkon suunnittelukohteista.

Väylävirasto selvittää ja koostaa tietoa myös erilaisilla väyläverkkoja koskevilla selvityksillä. Virasto hyödyntää tarpeiden kartoituksessa myös muiden tekemiä selvityksiä.

2.2 Kohteiden ja hankkeiden priorisointi

Ohjelmakokonaisuuden muodostamisessa käytetyt valinta- ja priorisointikriteerit perustuvat valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12), jonka tavoitteet ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Valinnoissa otetaan huomioon toimintaympäristön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset.

Vaikutusten arviointiin pohjautuvaa priorisointia tarvitaan, koska tunnistetut tarpeet ylittävät käytettävissä olevat raharesurssit. Suunnittelun volyymia rajoittaa myös suunnitteluun ja suunnitteluttamiseen käytettävissä olevat henkilöresurssit. Koska Väyläviraston suunnitelmavaranto on jo nyt suurempi kuin sen toteuttamiseen käytettävä rahoitus, uusien suunnittelukohteiden tulee olla niin hyviä, että ne parantavat varannon kokonaislaatua.

Arvioinnin tavoitteena on valita suunnitteluohjelmaan ja investointiohjelmaan tavoitteiden mukaisia, tehokkaita ja vaikuttavia hankkeita, koska nämä tuottavat suurimman kokonaishyödyn. Valinnan tulee olla

validi, toistettava ja läpinäkyvä prosessi, joka tukee päätöksiä suunnittelun ja hankkeiden toteuttamisen käynnistämisestä. Priorisoinnissa käytettyjä perusteita on esitetty taulukossa 4.

Suunnitteluohjelmaan ja investointiohjelmaan ehdolla olevien kehittämishankkeiden suunnittelutilanne vaihtelee. Kohteista, joista on laadittu yleissuunnitelma, on käytettävissä hankearvioinnin tuottama vaikutustieto, ja esisuunnitelluista kohteista voi olla käytettävissä esi- tai yleissuunnittelun tuottamaa vaikutustietoa. Näiden lisäksi ehdolla voi olla uusia kehittämishankkeita, joista on olemassa vain näkemyksiä niihin kohdistuvista tarpeista. Päätöksenteossa huomioidaan myös suunnitelmavalmiuden vaikutus hankkeiden kustannus- ja vaikutustiedon luotettavuuteen.

Taulukko 4. Hankkeiden priorisoinnissa käytettäviä perusteita.

Perusteet	
Vaikutusarviointiin liittyviä perusteita ▪ Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. ▪ Eri liikenne- ja kuljetusmuotojen toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. ▪ Tarpeiden merkittävyys (koskee erityisesti suunnittelukohteita). ▪ Kestävän liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen edistäminen kaupunkiseuduilla. ▪ Huoltovarmuuden edistäminen. ▪ Sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen. ▪ Yhdenvertaisuuden edistäminen / haavoittuvien ihmisryhmien tarpeiden huomioiminen. ▪ Hyötyjen kohdistuminen valtion vastuulla oleviin tehtäviin (esim. pitkämatkaisen liikenteen edistäminen). ▪ Väylä ei sijoitu luontoalueelle tai muuten aiheuta haitallisia luontovaikutuksia.	Muita päätöksentekoon vaikuttavia perusteita ▪ Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettujen merkittävien ongelmien tai tarpeiden poistaminen. ▪ Kriittisten siltojen ja muiden huonokuntoisten kohteiden uusiminen tai korjaaminen. ▪ Elinkeinoelämän investointien mahdollistaminen. ▪ Junaliikenteen ostopalvelusopimusten vaatimien infratoimenpiteiden toteuttaminen. ▪ Liikenne 12 -suunnitelman alueellisten erityispiirteiden huomioon ottaminen. ▪ Hankkeen suunnitelmavalmius, kustannus- ja vaikutusarviointien luotettavuus, (osa)hankkeiden toteutusjärjestykset ja toteutuspäätöksen ajoitus. ▪ Yhteisrahoitteisten hankkeiden osalta, onko kustannusjaosta sovittu.

Perusteet	
Normatiivisia perusteita - TEN-T-asetuksen palvelutasopuutteiden poistaminen. - LjMtL:n ja Ratalain vaatimusten täyttäminen. - Pääväyläasetuksen palvelutasopuutteiden poistaminen. - Tieturvallisuudirektiivin toimeenpano. - Tasoristeysmääräysten toimeenpano.	Suunnitelmavarannon tarkoituksenmukainen laajuus ja suunnittelun henkilöresurssien riittävyys (koskee suunnitteluohjelman valintoja).

Kohteiden valinnassa on otettava huomioon sekä strategisen päätöksenteon että yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulma. Strategisen päätöksenteon näkökulma lähtee valtion tehtävistä ja tavoitteista. Tämä näkökulma priorisoi hyötyjen ja vaikutusten kohdentamisen valtion tehtävien ja tavoitteiden kannalta olennaisiin asioihin. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulma lähtee mallinnetuista ja tutkituista vaikutuksista sekä menetelmällisesti johdetuista arvostuksista. Tämä näkökulma priorisoi hankkeet maksimoimalla hyödyt annetulla budjettirajoitteella.

Strategisen päätöksenteon näkökulma ottaa huomioon erilaisten päätöksentekotilanteiden erityispiirteet sekä päätöksentekijän erilaiset intressit, tavoitteet ja velvoitteet. Esimerkiksi TEN-T-asetuksen vaatimukset täyttäviä kohteita on edistettävä muista kriteereistä riippumatta, ellei asetuksen vaatimuksista poikkeamista ole mahdollista perustella esimerkiksi alhaisella liikennemäärällä tai hyöty-kustannussuhteella.

Laajan hankejoukon priorisointiin ja useiden erilaisten tavoitteiden huomioimiseen tarvitaan yhteiskuntataloudellisesta tehokkuudesta lähtevää priorisointia, joka on läpinäkyvä ja vapaa laatijansa omista arvostuksista. Yksinään tämä ei kuitenkaan riitä, koska hyötyjä maksimoiva näkökulma korostaa rahamääräisesti arvioitavissa olevia vaikutuksia eikä ota huomioon muita yhteiskunnallisen päätöksenteon näkökulmia. Esimerkiksi monet hyöty-kustannussuhteeltaan parhaista hankkeista ovat suurten kaupunkiseutujen maantiehankkeita, joiden hyödyistä valtaosa kohdistuu henkilöautolla kulkemiseen. Hankkeiden priorisoinnissa täytyy kuitenkin ottaa huomioon myös kestävä liikunnan ja yhdyskuntarakenteen edistämistavoitteet kaupunkiseuduilla.

Näkökulmien yhdistämisen tavoitteena ovat vaikutustiedon parempi hyödyntäminen strategisessa päätöksenteossa sekä suurempi läpinäkyvyys tiedon hyödyntämisessä ja päätöksenteon perusteluissa. Esimerkiksi hankearvioinnissa heikon kannattavuuden saavilla ratojen välityskykyhankkeilla parannetaan rataverkon toimivuutta ja mahdollistetaan rautatieliikenteen kehittäminen Liikenne 12 -suunnitelman ja ratalain mukaisesti. Näin edistetään kaikkien liikenne- ja kuljetusmuotojen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.

2.2.1 Perusväylänpidon rahoituksen priorisointi

Vuoden 2026 talousarvion selvitysosien mukaan väylänpito priorisoidaan seuraavasti:

- liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet
- vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto
- liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet.

Toimenpiteissä otetaan huomioon Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kokonaisturvallisuuden ja varautumisen merkitys on kasvanut. Väyläverkon kehittämisen ohella kunnossapidossa otetaan huomioon huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet, mihin sisältyy liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla. Vaikka korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään, korjausvelan kasvu kiihtyy suunnitelmakaudelle osoitetulla rahoituksella vuosina 2027–29. Väylien kunnan varmistamisessa otetaan erityisesti huomioon elinkeinoelämän tarpeet. Perusväylänpidon ohjauksen kehikko on esitetty kuvassa 5.



Kuva 5. Perusväylänpidon ohjauksen kehikko

Perusväylänpidon rahoituksen liikkumavara määräytyy perusväylänpidon kokonaisrahoituksen kautta. Koko väyläverkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan. Tämä tarkoittaa väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Näihin kuuluvat myös maantielauttaliikenne ja talvimerenkulun palvelut.

Liikenteellisesti merkittävien, vaikutuksiltaan suurien tai elinkeinoelämälle tärkeiden kohteiden korjaukset priorisoidaan rahoituksen mukaan. Vilkkaiden väylien kunnon säilyttämiseksi, liikenteellisten vaikutusten optimoimiseksi ja kriittisten kohteiden korjaamiseksi rahoitus vilkkaalle verkon osalle priorisoidaan. Muun verkon palvelutasosta tingitään tarvittaessa.

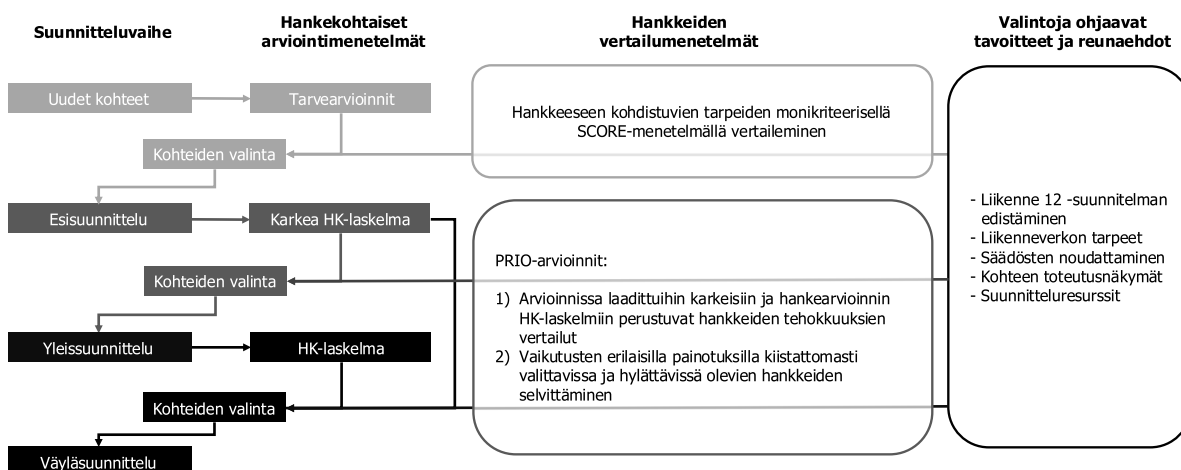
Perusväylänpidon rahoituksen priorisoinnista on kerrottu tarkemmin liikennemuodoittain ja tuoteryhmittäin perusväylänpidon suunnitelmassa.

2.2.2 Suunnittelukohteiden valinta

Suunnittelukohteiden valintoihin ja aikataulukseen ovat vaikuttaneet vaikutusarviointien lisäksi myös muun muassa kriittisten ja huonokuntoisten siltojen tai muiden väyläosien uusimis- ja korjaamistarpeet, elinkeinoelämän erityisen suuret tai kiireelliset tarpeet ja sotilaallisen liikkuvuuden paketin valmistelu. Lisäksi on otettava huomioon olemassa oleva suunnitelmavaranto ja käynnissä olevat suunnitelmat suhteessa tulevien vuosien investointikehykseen sekä suunnittelun henkilö- ja määräraharessurssit. Valmistelussa on lisäksi otettu huomioon EU:n TEN-T-vaatimusten noudattaminen, pääväyläasetuksen palvelutasopuutteet sekä liikenneturvallisuus. Aikataulutuksessa on huomioitu myös mahdollisuudet hyödyntää EU-rahoitusta.

Suunnitteluohjelmaan ehdolla olleiden tiehankkeiden suunnitteluvaiheet vaihtelevat. Joistain arvioiduista kohteista ei ole laadittu aiemmin hankearviointia, ja käsitys hankkeisiin sisältyvistä toimenpiteistä on vasta alustava tai hyvin alustava. Näiden uusien suunnittelukohteiden lisäksi ehdolla on ollut esisuunniteltuja kohteita, joiden taustalla on esi- tai yleissuunnittelun tuottamaa vaikutustietoa. Lisäksi ehdolla on ollut yleissuunniteltuja kohteita, joiden taustalla on hankearviointien tuottamaa vaikutustietoa. Maantieverkon suunnittelukohteiden valinnassa käytetyt menetelmät on esitetty kuvassa 6.

Suunnitteluohjelman vaikutusarviointiin on kehitetty uusia menetelmiä vuoden 2025 aikana. Menetelmiä on hyödynnetty tällä kierroksella ainoastaan tiekohteiden arvioinnissa, koska ehdotettuja konkreettisia tieverkon suunnittelukohteita oli riittävästi vertailukelpoisen joukon muodostamiseksi arviointia varten. Rata- ja vesikohteita oli ehdolla vähemmän ja esimerkiksi monet ratakohteista olivat luonteeltaan esisuunnittelutasoisia selvityksiä. Alueellisten ELY-keskusten ja Väyläviraston ehdottamista 123 uudesta maantieverkon suunnittelukohteesta 52 ehdotetaan käynnistettäväksi joko vuonna 2026 tai vuoden 2025 loppupuolella.



Kuva 6. Maantieverkon suunnittelukohteiden valinnassa käytetyt menetelmät.

Uudet suunnittelukohteet on priorisoitu monikriteerisellä SCORE-menetelmällä, joka perustuu PRIO²-arviointia varten kehitettyyn ympäristöön ja terveyteen kohdistuvien vaikutusten arviointimenetelmään. Merkittävänä lähtökohtaisena erona on se, ettei uusien suunnittelukohteiden vaikutuksista ja kustannuksista ole käytettävissä tutkittua tietoa. Menetelmää on kuvattu tarkemmin suunnitteluohjelmassa.

Jatkosuunnittelukohteet käsittävät kohteet, joista suunnittelu on jo tuottanut esiselvitystason tai sitä tarkempaa suunnitteluaineistoa (yleis- ja väyläsuunnittelu), mutta ei ohjeistuksen mukaista hankearviointia. Näille hankkeille on laadittu suunnitteluohjelman vaikutusarviointia varten infrahankkeiden kustannuslaskentajärjestelmä IHKU:lla karkeat kustannusarviot ja tiehankkeiden vaikutusmalli IVAR:illa karkeat hyöty-kustannuslaskelmat. Karkeissa arvioinneissa käytetyt hankkeiden toimenpiteet perustuvat ELY-keskusten toimittamiin aineistoihin ja arvioon hankkeeseen sisältyvistä toimenpiteistä.

Kohteiden vertailu ja priorisointi on tehty parantamis- ja kehittämishankkeiden vertailuun kehitetyllä PRIO-työkalulla, jolla voidaan vertailla kohteiden tehokkuuksia L12-päätavoitealueittain ja tehdä ohjelman hyödyt maksimoivia hankevalintoja annetulla budjettirajoitteella. Suunnittelussa jo hankearvioituja neljää kohdetta on vertailtu karkeilla hyöty-kustannussuhteilla arvioituihin kohteisiin, vaikka viimeksi mainittujen vaikutusten arviointiin liittyy selvästi enemmän epävarmuutta.

Sosiaalisten vaikutusten arviointiin liittyvä vaikutusten kohdentumisen arviointi tehtiin 14 tieverkon jatkosuunnittelukohteelle erityisesti haavoittuvien väestöryhmien näkökulmasta. Menetelmässä tarkasteltiin hankkeiden vaikutuksia saavutettavuuteen ja esteettömyyteen, liikenneturvallisuuteen ja koettuun turvallisuuteen sekä liikenteen aiheuttamaan meluun. Arvioinnissa huomioitiin kolme keskeistä haavoittuvaa

² PRIO on työkalu, joka tarjoaa systemaattisen menetelmän hankearvioitujen kohteiden vaikutusten tarkasteluun ja vertailuun. Työkalun toimintaperiaatteet ja käyttötarkoitukset on kuvattu yksityiskohtaisesti julkaisun "Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032" vaikutusten arviointi -liitteessä, luvussa 5 (Väyläviraston julkaisuja 26/2024).

väestöryhmää: lapset ja nuoret, liikkumisesteiset ja iäkkäät sekä pienituloiset. Näiden ryhmien näkökulmasta tarkasteltiin muun muassa matkoja kouluihin, palveluihin ja työpaikkoihin, muutoksia liikenneinfrastruktuurin esteettömyyteen sekä liikenneympäristön koettua turvallisuutta.

Vaikutusten kohdentumisen arviointi perustuu kolmeen ulottuvuuteen: vaikutuksen suuruuteen, hankkeen vaikutusalueen herkkyyteen ja altistuvan väestön määrään (laajuuteen). Vaikutuksen merkittävyys muodostetaan näiden tietojen pohjalta, ja se voidaan suhteuttaa laajuuteen, mikä mahdollistaa eri kokoisten hankkeiden vertailun. Arvioiduissa hankkeissa saavutettavuutta ja esteettömyyttä paransivat esimerkiksi jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen kehittäminen, alikulkujen rakentaminen ja joukkoliikenteen infran parantaminen. Turvallisuuden kokemusta vahvistivat erityisesti toimenpiteet, jotka paransivat jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita tai lisäsivät valaistusta. Meluvaikutukset arvioitiin hankkeissa suunniteltujen meluntorjuntatoimien perusteella.

2.2.3 Kehittämishankkeiden valinta

Investointiohjelman valmistelu ja sen vaikutusten arviointi muodostavat iteratiivisen prosessin, jossa investointiohjelma kehittyy arvioinnin ja muiden asetettujen tavoitteiden perusteella tavoiteltuun suuntaan. Väyläverkon kehittämiskäytösten suunnitteluun kuuluu yhteiskuntataloudellinen kannattavuuden arviointi sekä saavutettavuusvaikutusten, taloudellisten vaikutusten, ympäristövaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arviointi. Päätöksenteossa etenevät väylähankkeet ovat yleensä yhteiskuntataloudellisesti kohtalaisen kannattavia.

Investointiohjelman tarkastelussa on ollut mukana noin 150 tiehanketta tai tiehankekokonaisuutta. Tarkastelussa olleet tiehankkeet on valittu ELY-keskusten laatimien eritasoisten suunnitelmien pohjalta. ELY-keskusten suunnitelmat perustuvat tyypillisesti tarpeisiin, jotka ovat nousseet esille mm. alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Hankkeista on ollut käytettävissä suunnitteluaineistoa ja vähintään alustavia arvioita vaikutuksista.

Investointiohjelman valmistelussa on ollut ehdolla noin 25 rataverkon kehittämishanketta tai hankekokonaisuutta, joista osa on ollut mukana myös edellisessä investointiohjelmassa. Lisäksi alun valmisteluvaiheessa on huomioitu joidenkin perusväylänpitoon kuuluvien liikennöitävyydelle keskeisten rataosien ja siltojen isoja peruskorjaustarpeita. Osa ratahankkeista on vasta edennyt ratasuunnitelmavaiheeseen, joten niiden kustannusarviot ja mahdollisesti vielä hankesisellytyskin täsmentyvät vielä suunnittelun edetessä. Investointiohjelman valmistelun aikana on valmistunut tai ollut valmistumisvaiheessa useita tarveselvityksiä, ratasuunnitelmia ja hankearvioita. Valmistelun edetessä täsmentynyttä tietoa on käytetty myös PRIO-tarkasteluissa. Käynnissä tai käynnistymässä olevasta rataverkkoon liittyvästä esi- ja ratasuunnittelusta saadaan lähtötietoja seuraavien investointiohjelmien laatimiselle.

Investointiohjelmaan on ollut ehdolla vain muutama vesiväylähanke. Vesiväyläverkon kehittäminen pohjautuu eri toimijoiden esittämiin hanketarpeisiin, joista tehdään esi- tai yleissuunnitelmien pohjalta hankearvioinnit. Vesiväyliä investointihankkeista on kartoitettu nykyisen väylästä potentiaalisimmat kehittämiskohteet. Tunnistamisessa on hyödynnetty hankkeiden aikaisemmin laadittuja hankearviointeja ja hankkeiden tunnistettua logistista tai liikenteellistä tarvetta sekä satamien liikennemäärien kautta tunnistettua satamien merkitystä liikennejärjestelmässä. Investointiohjelmaan on ehdotettu jo edellisessä investointiohjelmassa olleita Vesiväyliä pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuutta sekä Raahen väylän syventämistä. Näiden lisäksi alustavasti ehdolla ovat olleet vielä suunnitteluvaiheessa olevat Kuopio-lisäalmi-väylän syventäminen sekä Kokkolan kantasataman väylän syventäminen.

Maanteiden parantaminen, ratojen peruskorjaukset sekä kustannuksiltaan pienet vesiväyliä tai muiden kuin kauppamerenkulun väylien parantamiset toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella, eivätkä ne näin ollen ole lähtökohtaisesti investointiohjelmaan kuuluvia hankkeita. Koska perusväylänpidon rahoituskehyksellä on mahdollista toteuttaa vain yksittäisiä hankkeita, niitä on sisällytetty myös investointiohjelmaan.

Sosiaalisten vaikutusten arviointi tehtiin investointiohjelman hankkeille laadullisena arviona. Arvioinnissa hyödynnettiin muun muassa Tilastokeskuksen väestötietoja. Sosiaalisen kestävyuden arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota hankkeisiin, jotka sijaitsevat alueilla, joissa liikkuu tai asuu haavoittuvia ryhmiä. Tällaisia ovat esimerkiksi koulujen läheisyyteen sijoittuvat hankkeet sekä postinumeroalueet, joilla yli neljännes kotitalouksista kuuluu kahteen pienimpään tulokymmenykseen.

Useat investointiohjelman hankkeet parantavat jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä, lisäävät liikenneturvallisuutta ja edistävät terveyttä aktiivisen liikkumisen kautta. Osa näistä hankkeista sijoittuu koulujen ja taloudellisesti haavoittuvien alueiden läheisyyteen. Uudet jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä henkilöliikennepaikkojen kehittäminen parantavat esteettömiä matkaketjuja liikkumis- ja toimintaesteisille. Hankkeet, joissa rakennetaan yli- tai alikulkuja, vähentävät väylien estevaikutusta ja sujuvoittavat liikkumista. Tasoristeysten poistot lisäävät raide- ja tieliikenteen turvallisuutta, mutta voivat aiheuttaa kiertohaittaa ja lisätä väylän estevaikutusta. Tiehankkeisiin sisältyvät melusuojaukset parantavat asuin ympäristön viihtyisyyttä ja vähentävät melun aiheuttamia terveyshaittoja. Uusilla rakenteilla, kuten silloilla ja mellesteillä, on vaikutuksia maisemaan.

Hankearviodut kehittämishankkeet

Tarkastelussa on ollut yhteensä 84 hankearvioitua tiehanketta ja 29 hankearvioitua ratahanketta, jotka täyttävät investointiohjelmaan sisällyttämisen edellytykset. Ne hankkeet, joiden suunnittelu on vielä liian varhaisessa vaiheessa, on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Ehdolla olleisiin hankearvioituihin tiehankkeisiin on sisältynyt yhteensä 120 erillistä hankevaihtoehtoa ja ratahankkeisiin 87 erillistä hankevaihtoehtoa.

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnin yhteydessä on vertailtu PRIO-työkalun avulla ehdolla olevien hankkeiden vaikutuksia. Koska ehdolla olleista vesiväylähankkeista vain osasta on tehty hankearviointi, ei niistä tässä yhteydessä ole tehty PRIO-tarkasteluja.

PRIO-laskentojen tulokset tuottavat tietoa investointiohjelman hankekorin vaikutuksista ja siitä, mitkä tavoitealueet korissa erityisesti painottuvat. Laskennat tuottavat tietoa myös ohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden vaikutuksista. Vertailun tuloksia voidaan lisäksi hyödyntää tulevilla investointiohjelman valmistelukierroksilla esimerkiksi uusista ohjelmaan nostettavista hankkeista päätettäessä. Kuluvalla ohjelmakierroksella PRIO-työkalua on ensimmäistä kertaa hyödynnetty myös tehtävien valintojen taustalla. Tämä mahdollisti vaikutusten arvioinnin tueksi tuotetun tiedon hyödyntämisen entistä johdonmukaisemmin. Tarkasteluissa käytetty aineisto pohjautuu hankearviointeihin, joiden tulokset ovat valmis-tuneet viimeistään syyskuussa 2025. Laadukkaat PRIO-tarkastelut edellyttävät ajantasaisia hankearvioin-teja kattavasta hankejoukosta. Investointiohjelman hankkeiden hankearviointien kattavuus on jo hyvällä tasolla, mikä edistää vaikutustiedon hyödyntämistä ja tietoon perustuvaa päätöksentekoa.

Kehittämishankkeiden PRIO-tarkasteluja on kuvattu kattavammin investointiohjelmassa.

2.3 Vuorovaikutus ja yhteistyö

Väylävirasto panostaa siihen, että sen toiminta on avointa, suunnitelmallista ja eri osapuolia osallistavaa. Yhteistyö kattaa kunnat, maakuntien liitot, elinvoimakeskukset (vuoteen 2025 asti ELY-keskukset), yritys-asiakkaat, eri väestö- ja liikkujaryhmiä edustavat järjestöt, satamat ja varustamot sekä muut alan toimijat. Näkemykset ja tarpeet nousevat esiin erityisesti alueellisessa ja seudullisessa liikennejärjestelmätyössä, johon Väylävirasto osallistuu sekä Väyläviraston yhteistyötapaamisissa elinkeinoelämän toimijoiden ja liikkujaryhmiä edustavien järjestöjen kanssa. Ohjelmakokonaisuuden valmistelu pohjautuu Väyläviraston jatkuvaan vuorovaikutuksessa laajan sidosryhmäjoukon kanssa.

Perusväylänpidon suunnitelman valmistelu perustuu vakiintuneeseen, jatkuvaan vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa. Tienpidossa elinvoimakeskuksilla on merkittävä rooli. Yhteistyö tehdään elinvoima-keskusten kanssa lisäksi yhteistyöverkostoissa, joissa käsitellään tienpidon tarpeita ja toimintaympäris-tön muutoksia. Rataverkon osalta vuorovaikutus toteutuu tiiviissä yhteistyössä operaattoreiden ja mui-den keskeisten toimijoiden kanssa. Kertyneen tiedon perusteella muun muassa rataverkon korjaustoi-menpiteitä kohdistetaan rataverkon käytettävyyden kannalta keskeisiin kohteisiin. Myös vesiväylien osalta vuorovaikutus on jatkuvaa yhteistyötä alan toimijoiden kanssa. Elinkeinoelämän yhteistyö korostuu erityisesti talvimerenkulun tarpeiden ja palvelujen varmistamisessa.

Suunnitteluohjelman laadinta perustuu laajaan yhteistyöhön eri viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Maantieverkon suunnitteluohjelmaa valmistellaan yhdessä elinvoimakeskusten (vuoteen 2025 asti ELY-

keskusten) kanssa. Rataverkon osalta ohjelma tukeutuu puolestaan liikennejärjestelmätöihin, verkollisiin tarpeisiin ja tarveperusteiseen priorisointiin. Vesiväylien osalta ohjelman valmistelu nojaa eri toimijoiden esiin nostamiin kehittämistarpeisiin. Virasto järjestää säännöllisiä tapaamisia tarpeiden ja toimintaympäristön muutosten seuraamiseksi sekä täydentää suunnittelua laajoilla tarve- ja kehittämisselvytyksillä.

Investointiohjelman valmistelu perustuu jatkuvaan vuorovaikutukseen. Kuntien ja maakuntien asiantuntemus muodostaa keskeisen tietopohjan, ja ajantasainen tieto alueiden hankkeista ja kehittämistarpeista hyödynnetään ohjelman sisällön muodostamisessa. Elinvoimakeskukset (vuoteen 2025 asti ELY-keskukset) osallistuvat valmisteluun omien alueidensa liikennejärjestelmän ja tienpidon asiantuntijoina. Näin varmistetaan, että paikalliset tarpeet otetaan huomioon ohjelman valmistelussa.

Ohjelmien lähtökohdista, tavoitteista ja etenemisestä tiedotetaan aktiivisesti, ja valmistelua käsitellään myös liikenteen hallinnonalan kokouksissa. Ohjelmaluonnosten valmistelusta viestitään ajoissa ja tarjotaan viranomaisille, muille sidosryhmille ja kansalaisille mahdollisuus esittää mielipiteitään ohjelmista. Viestinnässä korostetaan läpinäkyvyyttä ja ymmärrettävyyttä.

3 Perusväylänpito ja suunnittelu vuonna 2026 ("Huomenna")

3.1 Perusväylänpidon pääviestit

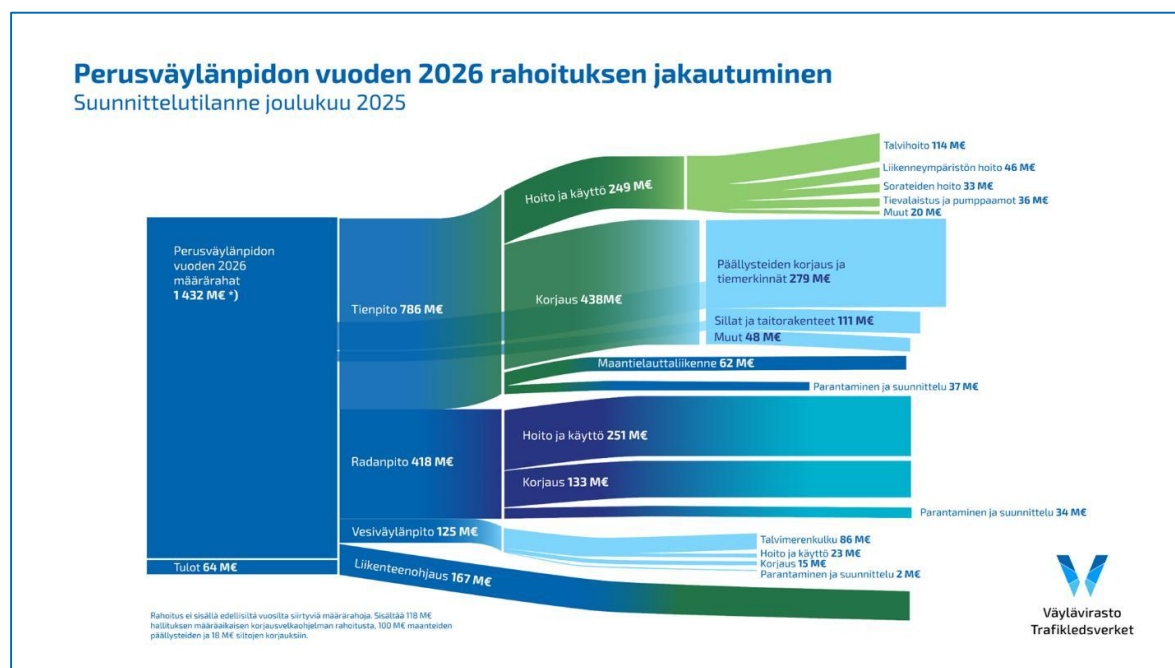
Perusväylänpidon suunnitelman pääviesteihin on tiivistetty helposti ymmärrettävään muotoon suunnitelman tärkeimmät sanomat. Pääviestit kertovat, mistä perusväylänpidossa on kyse ja mihin perusväylänpidon rahoitus riittää suunnitelmakaudella. Väylävirasto viestii myös siitä, miten rahoitusta kohdistettaisiin, jos rahoitusta olisi nykyistä enemmän tai vähemmän. Viesteihin kiteytyy myös suunnitelmakauden jälkeiset perusväylänpidon tulevaisuuden näkymät.

- Perusväylänpidon tarkoitus on varmistaa olemassa olevan väyläverkon liikennöitävyys ja kunto.** Perusväylänpidon määrärahoilla rahoitetaan tien- ja radanpitoa sekä vesiväylänpitoa. Rahoituksen ollessa riittämätön väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, kuten hoito, liikenteen ohjaus ja jäänmurto. Myös vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunnosta ja liikenneturvallisuudesta pyritään huolehtimaan.
- Perusväylänpidon rahoitustaso laskee erittäin niukaksi.** Rahoitus on vuosina 2024–2026 kohtuullisen hyvällä tasolla hallituksen tienpitoon kohdistaman korjausvelkarahan ansiosta. Rahoitus on laskemassa erittäin niukalle tasolle vuosille 2027–2029.

3. **Perusväylänpidon rahoituksen kohdistamisessa liikkumavara on pieni** rahoituksen niukkuuden ja pitkien sopimusten takia. Käytettävissä oleva korjausrahoitus riittää vain vilkasliikenteisimmille väylille. Pistemäisiä korjauksia, kuten päällysteiden paikkauksia ja rikkoutuneiden vaihteiden vaihtoja, toteutetaan mahdollisuuksien mukaan. Ennakoivan kunnossapidon edellyttämiä oikea-aikaisia toimenpiteitä ei pystytä toteuttamaan. Rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan keskeyttämään. Tämä lisää myöhemmin tarvittavia korjauksia sekä niiden kustannuksia. Liikenneverkon parantamiseen rahoitus ei juuri riitä. **Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa** vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella, mikä näkyy myös ihmisten arjessa ja elinkeinoelämän kuljetuksissa.
4. **Perusväylänpidon nykyisellä rahoituksella ei pystytä vastaamaan liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja suunnitelman ulkopuolelle jää merkittävä määrä tärkeitä tarpeita.** Lisärahoituksella voitaisiin pitää kunnossa myös keskivilkasta tieverkkoa, jatkaa rataverkon kriittisiä korjauksia, lisätä siltojen korjauksia ja toteuttaa vaikuttavia pieniä parantamishankkeita. Näillä edistettäisiin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja palveltaisiin laajasti Suomen yhteiskuntaa ja kilpailukykyä.
5. **Jos perusväylänpidon rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla.** Päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttavasta hoidosta olisi myös pakko tinkiä.
6. **Perusväylänpidon tulevaisuudennäkymiä varjostavat lisääntyvät tarpeet ja epävarmuus rahoitustasosta.** Näkymiin vaikuttavat toimintaympäristön muutosten lisäksi erityisesti, toteutuuko Liikenne 12 -suunnitelman mukainen perusväylänpidon rahoitustason nousu vuodesta 2030 eteenpäin. Lisäksi liikenteenohjauksen ja jäänmurron kustannukset kasvavat ja useita elinkaarihankkeita siirtyy perusväylänpidosta rahoitettavaksi.

3.2 Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen vuonna 2026

Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen vuonna 2026 on esitetty väylämuodoittain ja tuotteittain kuvissa 7 ja 8. Vuoteen 2025 verrattuna korjausvelkarahoitusta on käytettävissä 80 miljoonaa euroa vähemmän. Pääosin tämän vuoksi korjaustuotteen rahoitus on edellisvuoteen nähden 92 miljoonaa euroa alhaisempi. Parantamisen ja suunnittelun rahoitus pienenee 86 miljoonaa euroa, mikä on 48 % edellisvuotta vähemmän. Vuonna 2025 saatiin kerralla MAL-rahoitusta 80 miljoonaa euroa, joka käytetään usean vuoden aikana. Hoidon ja liikenteen palvelujen rahoitustaso säilyy vuoden 2025 tasolla. Perusväylänpidon rahoituksen priorisointia tuotteittain ja väylämuodoittain on kuvattu tarkemmin perusväylänpidon suunnitelmassa.



Kuva 7. Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen vuonna 2026.

Perusväylänpidon vuoden 2026 rahoituksen (1496 M€) jakautuminen tuotteittain

Suunnittelutilanne joulukuu 2025



Kuva 8. Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuonna 2026.

Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä on tunnistettu tarve perusväylänpidon rahoitustason merkittävään nostamiseen. Lisärahoituksella hallittaisiin väylien korjausvelan kasvua, turvattaisiin hoidon ja liikennepalveluiden tasoa, sekä mahdollistettaisiin pienehköjen liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä edistävien parantamishankkeiden ja toimenpiteiden toteuttamista.

Väylänpidon tuoteryhmiä ovat hoito, korjaus, parantaminen ja liikennepalvelut. Rahoitus varataan ensin väylien hoitoon, liikenteenohjaukseen, maantielauttaliikenteeseen sekä talvimerenkulun palveluihin. Näillä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Pääosa muusta perusväylänpidon rahoituksesta käytetään väylien korjaukseen.

Väyläverkon ja perusväylänpidon nykytilaa ja tuoteryhmiä sekä pidemmän aikavälin näkymiä on esitelty perusväylänpidon suunnitelmassa.

3.3 Suunnittelu vuonna 2026

Maantieverkon suunnittelu

Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelma on laadittu alueellisten ELY-keskusten sekä Väyläviraston tunnistamien suunnittelutarpeiden pohjalta. Suunnitteluohjelmalla pyritään edistämään tiekohteiden suunnitelmavalmiutta sekä esiselvitysten ja laajempien verkollisten selvitysten avulla selvittämään tilanekuvaa ja tulevia suunnittelutarpeita.

Taulukoissa 5 ja 6 on lueteltu suunnitteluohjelmaan esitetyt käynnissä olevat ja vuonna 2026 aloitettavat uudet tieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat sekä yleissuunnitelmat tienumerojärjestyksessä. Kohteet on esitetty myös kartalla kuvassa 9. Kohteista on tarkemmat kuvaukset suunnitteluohjelmassa.

Elinvoimaketuksissa tehdään lisäksi omaa suunnittelua, joka ei sisälly suunnitteluohjelmaan.

Taulukko 5. Vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat.

Suunnittelukohde	Investointi-ohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 9
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	Ei	Uusi	0,30	1
Vt 3 Kyröskoski-Ikaalinen, TS	Ei	Jatkuva	0,44	2
Vt 3 Salmin sillan uusiminen, Ikaalinen, TS	Ei	Uusi	0,30	3
Vt 3 Sääksjärvi-Lakalaiva-Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, TS	Ei	Uusi	0,50	4
Vt 3 Ylöjärvi – Hämeenkyrö, TS	Ei	Jatkuva	1,20	5
Vt 4 lin ohikulkutie, TS**	Ei	Jatkuva	3,60	6
Vt 4 Jyväskylän kohdalla, TS	Ei	Jatkuva	0,28	7

Suunnittelukohde	Investointi-ohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 9
Vt 4 parantaminen Joutsan varalaskupaikan ja Joutsansalmen II sillan kohdalla, TS	Ei	Jatkuva	0,85	8
Vt 5 Savilahden sillan uusiminen, Mikkeli, TS	Kyllä	Jatkuva	0,40	9
Vt 6 ja mt 365 jalankulun ja pyöräilyn väylä Koria-Kuusankoski, TS	Ei	Jatkuva	0,15	10
Vt 6 Kouvolan kohta (Keltti-Puhjo, Keltin sillan korvausinvestointi), RS	Ei	Jatkuva	1,20	11
Vt 8 ja Mt 724 Vaasan yhdystie välillä Onkilahti - Sepänkyläntie, tiesuunnitelman päivitys (Uusi)	Kyllä	Uusi	0,05	12
Vt 8 leventäminen Bäckliden-Brännbacken, TS	Ei	Jatkuva	0,40	13
Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, TS	Ei	Jatkuva	0,35	14
Vt 8 Ytterjeppon liittymä, Uusikaarlepyy, TS	Ei	Jatkuva	0,37	15
Vt 9 Auran keskustan eritasoliittymä, TS	Ei	Jatkuva	1,40	16
Vt 9 Jämsä-Korpilahti, liittymä- ja ohituskaista-järj., TS muutos	Ei	Jatkuva	1,07	17
Vt 9 parantaminen Leppäveden sillan kohdalla, Jyväskylä, TS	Ei	Jatkuva	0,35	18
Vt 9 parantaminen Metsolahden sillan kohdalla, Laukaa, TS	Ei	Jatkuva	0,75	19
Vt 9 Tampere-Orivesi, väli Käpykangas-Orivesi, TS	Ei	Jatkuva	1,76	20
Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, TS	Ei	Jatkuva	1,00	21
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	Ei	Jatkuva	1,61	22
Vt 12 Tampere (Alasjärvi) - Kangasala (Huutijärvi), TS	Ei	Jatkuva	1,70	23
Vt 20 Korvekylä-Kiiminki, TS**	Ei	Jatkuva	2,40	24
Vt 21 Maunu-Ropinsalmi, Enontekiö TS	Ei	Jatkuva	1,20	25
Vt 21 Ropinsalmi-Ailakkalahti, Enontekiö, TS	Ei	Jatkuva	1,60	26
Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS	Ei	Jatkuva	1,07	27
Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS	Ei	Jatkuva	1,14	28
Kt 50 Kehä III välillä kt 51 - Mankki, 1. vaihe, TS	Ei	Jatkuva	0,38	29
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, TS	Ei	Uusi	0,50	30
Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, TS*	Ei	Uusi	0,52	31

Suunnittelukohde	Investointi-ohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 9
Kt 77 parantaminen Oikarin sillan kohdalla, Kyyjärvi, TS	Ei	Uusi	0,25	32
Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka, Utsjoki, TRS	Ei	Jatkuva	0,20	33
Mt 120 Vihdintien kestävä liikumisen laatukäytävä ja jatkosuunnitelmat, RS	Ei	Jatkuva	0,23	34
Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV), TS*	Ei	Uusi	2,54	35
Mt 749 Uusikaarlepyy-Pietarsaari jalankulun ja pyöräilyn väylä, TS	Pyörätie-ehdotus***	Jatkuva	0,55	36
Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, Pello, TRS	Kyllä	Uusi	0,35	37
Mt 6113 ja 16620 (vt 9) jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame-Keljonkangas, TS	Pyörätie-ehdotus***	Jatkuva	0,65	38
Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS	Ei	Jatkuva	1,00	39
Vt 4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi -hankkeen suunnittelu*	Ei	Jatkuva	4,60	I

* Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** MAL-toimenpide 2024–2027

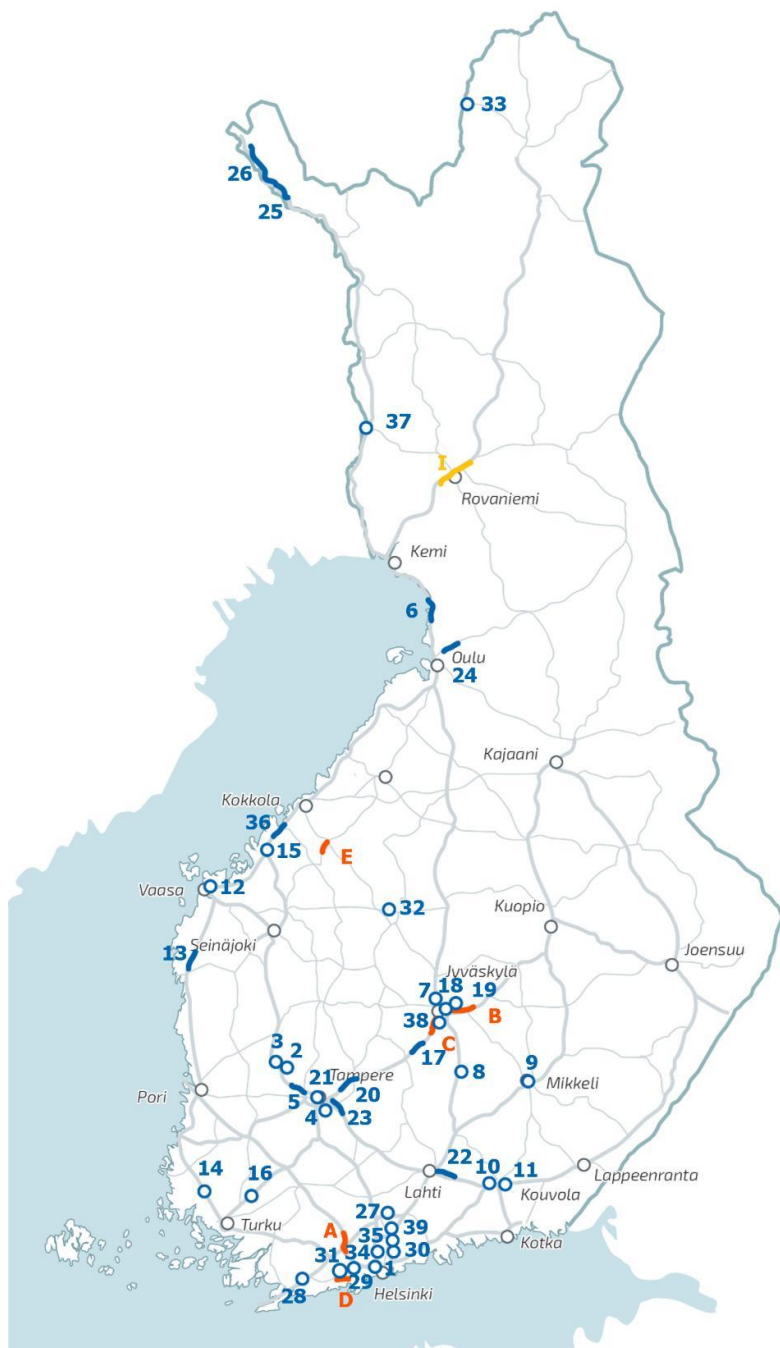
*** Kohde esitetty vuosien 2025–2032 investointiohjelman julkaisussa mahdollisena seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kohteena.

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie, TS=tiesuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, M€ = miljoonaa euroa, pyörätie-ehdotus = kohde nimetty investointiohjelmassa mahdolliseksi pyörätiekohteeksi

Taulukko 6. Maantieverkon yleissuunnitelmat

Suunnittelukohde	Uusi, alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Kirjain kuvassa 9
Vt 2 Nummela-Karkkila, YVA+YS	Jatkuva	0,85	A
Vt 9 Kanavuori-Lievestuore, YVA+YS	Jatkuva	1,00	B
Vt 9 Korpilahti-Jyväskylä, YVA+YS	Jatkuva	1,23	C
Kt 51 Munkinmäki - Sunnanvik, YVA+YS	Jatkuva	0,54	D
Kt 63 Ina-Kaustinen parantaminen, YS	Jatkuva	0,25	E

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutusten arviointi



Kuva 9. Maantieverkon yleis- ja tiesuunnitelmat vuonna 2026.

Suunnitteluohjelmaan sisältyy lisäksi esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja suunnitelmia, joiden avulla kar-
toitetaan laajemmin maantieverkolla tarvittavia suunnittelu- ja investointitarpeita. Hankearviointien
avulla saadaan tarkempaa tietoa aiemmin suunniteltujen hankkeiden vaikutuksista, mikä on tarpeellista
myös seuraavista vaiheista tai toteutuksesta päätettäessä. Myös EU-tukihakemusten valmisteluun vara-
taan rahoitusta vuosittain. Vuonna 2026 alkavat uudet sekä vuodelta 2025 jatkuvat esisuunnittelutason
selvitykset ja suunnitelmat on esitetty taulukossa 7.

Taulukko 7. Maantieverkon esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat.

Aluevarausuunnitelmat	Uusi alkava tai jatkuva
Vt 4 Siikalatvan taajamakohdat	Jatkuva
Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	Uusi
Vt 8 Mynämäen kohta	Uusi
Vt 9 Pumperi-Aholaita	Jatkuva
Vt 10 4-kaistaistus välille Kt 40-Loukinainen	Uusi

Erityyppiset esiselvitykset	Uusi alkava tai jatkuva
Vt 4 Utsjoen rajanylityspaikka	Jatkuva
Vt 4 Vuojärven varalaskupaikan rinnakkaisjärjestelyt	Jatkuva
Vt 5 Varkaus-Leppävirta	Jatkuva
Vt 6 Koskenkylä – Taavetti 100 km/h nopeusrajoituksen säilyttäminen	Jatkuva
Vt 6 Parikkalan kohta	Uusi
Vt 6 Raatekangas-Uuro, Joensuu ja Kontiolahti	Uusi
Vt 6 Simpeleen kohta	Jatkuva
Vt 6 Syrjäsalmen sillan uusiminen, Kitee	Jatkuva
Vt 6 Utti-Taavetti	Uusi
Vt 8 ja päärata Isokylän ylikulkusilta Kokkolassa	Uusi
Vt 13 Jyväskylä – Mikkeli	Uusi
Vt 26 Taavetin kohta	Uusi
Kt 40 (E18) välillä vt 8-vt 10	Uusi
Kt 52 Salo-Jokioinen	Uusi
Kt 52 Tammisaari-Salo	Jatkuva
Kt 80 Kolari-Sodankylä	Uusi
Mt 353 Keskikosken silta (I ja II)	Uusi
Mt 637 Jyväskylä-Laukaa	Jatkuva
Mt 2850 Riihimäki-Hyvinkää laatukäytävä	Jatkuva
Helsingin seudun MAL-suunnittelu: Liikkumistutkimus, tie	Uusi
Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, maanteiden syventävä tarkastelu	Uusi
Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen	Uusi
Norvajärven uuden tieyhteyden selvitys	Jatkuva
Pyöräliikenteen verkkojen tilannekuvan ja tavoitteiden päivitys	Uusi
Raskaan liikenteen taukopaikat, lataus, edistämiseen selvitykset	Uusi

Erityyppiset esiselvitykset	Uusi alkava tai jatkuva
Siltojen ja tunnelien resilienssi: riskit ja niistä palautuminen	Uusi
Uusien siltapaikkojen selvitys, Lappi	Jatkuva
Valtakunnallinen solmupysäkkiselvitys, päivitys, tie	Uusi

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie

Ratojen suunnittelu

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu pitkälti investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen. Ohjelma sisältää laajalti myös esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja hankearviointeja sekä laajempia verkollisia ja liikennejärjestelmätason selvityksiä, jotka tuottavat tilannekuvaa ja tietoa seuraavien suunnitteluvaiheiden edistämistarpeista, vaikutuksista ja edistävät suunnitelmavalmiutta. Ohjelma sisältää myös mm. siltakohteiden suunnittelua. Tässä julkaisussa esitettyjen radan suunnittelukohteiden lisäksi vuodelle 2026 jatkuu myös joitakin muita vuonna 2025 käynnissä olleita suunnittelukohteita.

Taulukossa 8 ja kuvassa 10 on esitetty merkittävät suunnittelukohteet mukaan lukien suunnitteluohjelman ulkopuolisella rahoituksella tehtävät eduskunnan erikseen nimeämät suunnittelukohteet. Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita on lueteltu taulukon alla. Kohteista on tarkemmat kuvaukset suunnitteluohjelmassa.

Taulukko 8. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 10
Iisalmen raakapuun kuormauspaikan jatkoselvitys ja hankearviointi	-	Jatkuva	0,15	1
Imatra–Joensuu, RaS	Kyllä	Jatkuva	6,00	2
Itä-Suomen radanpidon raiteet, toimenpideselvitys	-	Uusi	0,14	
Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, RaS	-	Uusi	0,88	3
Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvitykset ja alustava YS	-	Jatkuva	0,53	4
Kokkola–Ykspihlaja, RaS	-	Jatkuva	0,55	5
Kotka: Kotolahti–Mussalo raideyhteys	Kyllä	Jatkuva	0,40	6
Lappeenrannan liikennepaikka, RaS	Kyllä	Jatkuva	1,00	7

Suunnittelukohde	Investointi-ohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 10
Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilannekuvan päivitys	Kyllä	Uusi	0,04	
Riihimäki uusi raakapuun kuormauspaikka, YS	-	Uusi	0,50	8
Savonrata välillä Iisalmi–Kontiomäki jatko-suunnittelu	Kyllä	Jatkuva	1,50	9
Savonrata välillä Kuopio–Iisalmi, TarveS	-	Jatkuva	0,15	10
Tampere–Nokia lisäraide, YS ja YVA	-	Jatkuva	5,00	11
Turku–Toijala, tarveselvitys ja hankearviointi	-	Uusi	0,12	12
Eurooppalaisen raidelevyyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi*	-	Jatkuva	20,00	I
Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tampere kehittämisen suunnittelu*	Kyllä	Jatkuva	22,00	II
Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauklahti*	-	Jatkuva	80,00**	III
Savonrata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu*	Kyllä	Jatkuva	4,20	IV
Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus*	-	Jatkuva	15,00**	V
Tampere–Jyväskylä–radan suunnittelu*	-	Jatkuva	18,00	VI
Tornio–Kolari sähköistyrksen suunnittelu*	-	Jatkuva	7,50	VII

* Eduskunnan talousarvioissa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

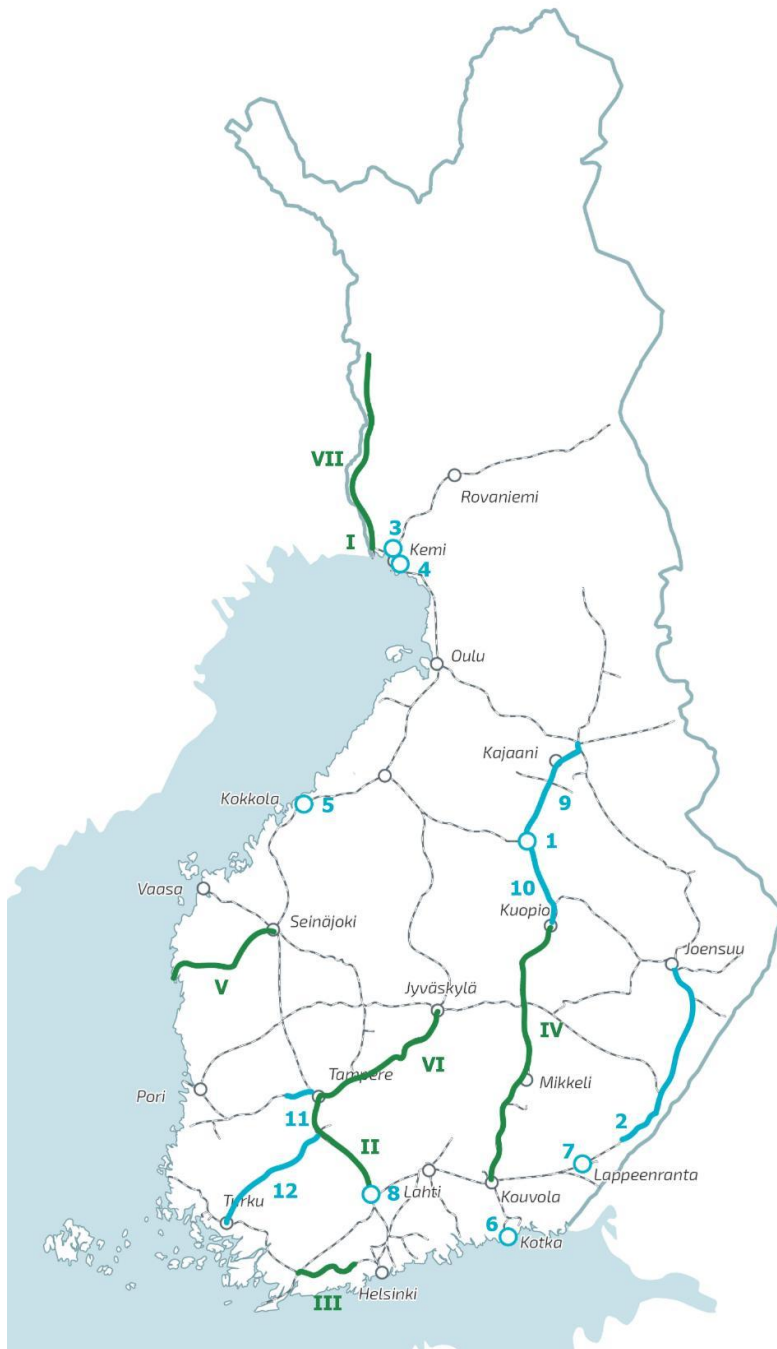
** Kustannus sisältää toteuttamis- ja suunnittelurahoituksen

Taulukon lyhenteet: RaS=ratasuunnitelma, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutusten arviointi, TarveS=tarveselvitys, M€ = miljoonaa euroa

Edellä mainittujen lisäksi suunnitteluohjelma sisältää seuraavat ratojen suunnittelu- ja selvityskohteet:

- Rataverkon kokonaiskuvan päivitys ja laajemman rataverkon koontiselvityksiä (mm. Savon rata, ratapihat, jatkosähköistys, poikittaisyyhteydet).
- Henkilöliikennepaikkoja koskevat selvitykset ja tarkastelut.
- Ratapihoja koskevat selvitykset, suunnitelmat ja hankearvioinnit, koontiselvityksen päivitys.
- Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, rataverkon syventävä tarkastelu (Uusi).
- Liikenne 12 selvityksiin varautuminen (Uusi).
- MAL-selvitys- ja suunnittelukohteita yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa (mm. lähiliikenne, asema-alueet).
- Helsingin seudun MAL-suunnitteluun liittyvä liikennetutkimus (Uusi).
- Erillisselvityksiä mm. raidelevyyden valtakunnallinen tarkastelu, raidereformin infratarpeet.
- Ratojen perusparannus- ja korjaussuunnitelmia.
- Tasoristeysten turvallisuuden parantamissuunnitelmia.
- Siltakohteita (mm. Pohjois-Suomen isoja siltakohteita).

- Yhteysväliselvityksiä (kuten Kolari–Tornio–Laurila Ajos / Oulu Oritkari, täsmentävä selvitys).



Kuva 10. Vuoden 2026 suunnittelukohteet rataverkolla

Vesiväylien suunnittelu

Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat jo toteutuspäätöksen saaneita tai investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita, joiden toteutusvalmiuden edistämiseen tähtäävää suunnittelua tehdään vuonna 2026.

Käynnissä olevia suunnitelmia on yhteensä kahdeksan. Uusia, vuonna 2026 alkavia suunnittelukohteita on yksi, Kokkolan Kantasataman meriväylän syventämisen yleissuunnitelma. Taulukossa 9 ja kuvassa 11 on esitetty vesiväyläverkon suunnittelukohteet. Taulukossa 10 on listattu lisäksi käynnissä olevat ja vuonna 2026 alkavat esisuunnittelutasoiset selvitykset ja suunnitelmat.

Taulukko 9. Vesiväylien suunnittelukohteet

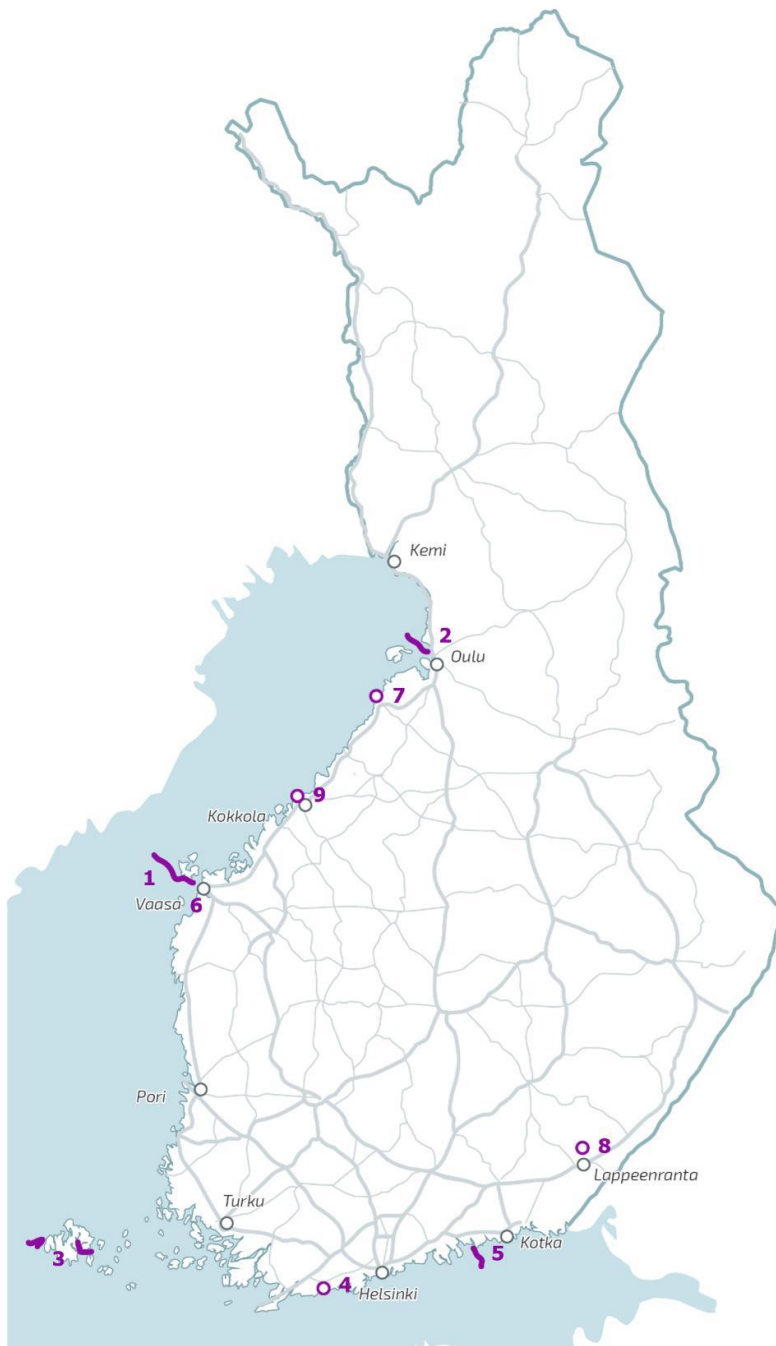
Suunnittelukohde	Investointi-ohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero kuvassa 11
Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu	-	Jatkuva	0,02	1
Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,02	2
Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,04	3
Inkoon meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely *)	Kyllä	Jatkuva	0,02	4
Loviisan meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely *)	-	Jatkuva	0,07	5
Vaasan meriväylän syventäminen, vesilupakäsittely	-	Jatkuva	0,10	6
Raahen meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,02	7
Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantaminen, yleissuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,03	8
Kokkolan Kantasataman meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu	-	Uusi	0,04	9

*) Hallituksen investointiohjelmassa nimetty hanke

Taulukko 10. Muita vesiväylien suunnittelu- ja selvityskohteita

Suunnitelma	Suunnittelukustannukset (M€)
Merituulipuistojen edellyttämien pienten väylämuutosten suunnittelu, esiselvitys (jatkuva)	0,03
Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut (jatkuva)	0,01

Suunnitelma	Suunnittelu- kustannukset (M€)
Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla - vesiväylien syventävä tarkastelu, esiselvitys (uusi)	0,04
Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen	



Kuva 11. Vuoden 2026 suunnittelukohteet vesiväyläverkolla

4 Liikenneverkkojen kehittäminen ("Tulevaisuudessa")

4.1 Priorisointi, toteuttamisvalmius ja kustannusarviot

Väyläverkon kehittämishankkeiden toteutusjärjestykseen otetaan kantaa prioriteettiluokilla (Taulukko 11).

Hankkeet on priorisoitu ennen kaikkea niiden vaikutusten merkittävyyden sekä kiireellisyyden perusteella. Hankkeiden prioriteettiluokitukseen ovat vaikuttaneet lisäksi hankkeen suunnitelmavalmius sekä toteuttamiseen käytettävissä oleva rahoitus. Prioriteetissa on otettu huomioon myös tulevat CEF-rahoitushaut, TEN-T-vaatimusten täyttäminen, sekä yleinen markkinatilanne. Joissain tapauksissa hankkeen prioriteettiin vaikuttaa myös kytkentä toiseen väylähankkeeseen, elinkeinoelämän investointiin tai muun maankäytön kehittämiseen.

Taulukko 11. Investointiohjelmassa käytetyt prioriteettiluokat

Prioriteetti-luokka	Perustelut
1	Tärkeimmät hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden alkupuolella.
2	Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden aikana.
3	Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden loppupuolella

Hankkeen prioriteettiluokka voi muuttua tulevien ohjelmapäivitysten yhteydessä, kun suunnittelu etenee, hankkeesta saadaan lisää tietoa ja sen kustannukset tarkentuvat. Investointiohjelman päivityksen yhteydessä otetaan huomioon myös toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Prioriteettiluokkaan 3 kuuluvat hankkeet voivat nousta prioriteettiluokkaan 1 tai 2. Hankkeet voivat myös siirtyä luokkien 1 ja 2 välillä tai pudota kokonaan pois investointiohjelmasta.

Useat investointiohjelman kehittämishankkeet vaativat vielä rakentamissuunnittelua edeltäviä suunnitteluvaiheita. Osa hankkeista on vasta esisuunnitteluvaiheessa, osa on edennyt tie- tai ratasuunnitelmavaiheeseen. Kaikista hankkeista rata- tai tiesuunnitelmaa ei tarvita, joten niistä voidaan laatia suoraan rakentamis- tai toteutussuunnitelmat.

Yleis-, tie- ja ratasuunnittelua tehdään suunnittelun määrärahoilla, mutta isoimmille hankkeille on myönnetty myös erillisiä suunnittelurahoja tarpeiden mukaan. Rakennussuunnitelmien laatimisen kustannukset sisältyvät hankkeiden kustannusarvioihin.

Osasta hankkeita on tehty vasta esisuunnittelua, ja osa hankkeista on juuri edennyt tie- tai ratasuunnitelmavaiheeseen. Erityisesti näiden hankkeiden kustannusarvioihin sisältyy epävarmuuksia. Kustannusarviot ja mahdollisesti vielä hankesisällötkin täsmentyvät suunnittelun edetessä. Kustannusriskejä sisältyy eniten prioriteettiluokan 3 hankkeisiin.

Väylien pienet parantamishankkeet toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella, eivätkä ne näin ollen ole lähtökohtaisesti investointiohjelmaan kuuluvia hankkeita.

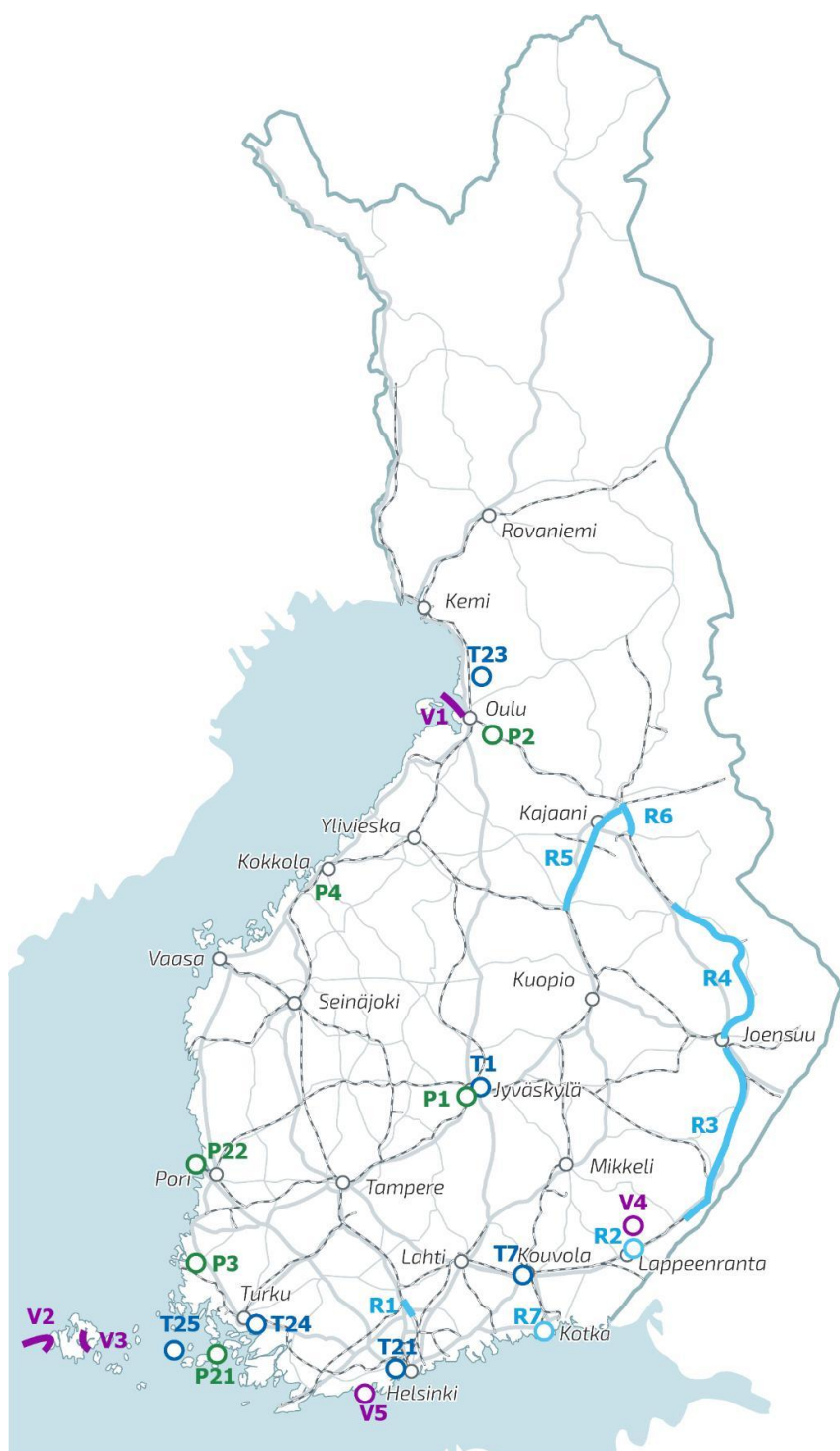
4.2 Tärkeimmät hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden alkupuolella

Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 1 esitetyt kehittämishankkeet on kuvattu taulukossa 12 ja kuvassa 12. Hankkeista on tarkemmat kuvaukset investointiohjelmassa. Nämä hankkeet on tunnistettu investointiohjelmaan valituista hankkeista kaikkein tärkeimmiksi. Lisäksi niiden suunnittelu on riittävän pitkällä, jotta niistä on mahdollista tehdä päätös jo ohjelmakauden alkupuolella.

Taulukko 12. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 1 esitetyt kehittämishankkeet

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 12
	TEN-T YDINVERKKOON KUULUVAT MAANTIET		
1	Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä	225	T1
	MUUT PÄÄTIET		
1	Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti-Puhjo (sis. Keltin silta), Kouvola	62	T7
	MUU TIEVERKKO		
1	Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo	33	T21
1	Mt 849 Iijoen silta, Oulu	11	T23
1	Mt 2271 (entinen Kt 40) Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina	8	T24
1	Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	11	T25
	UUDET PYÖRÄTIET		
1	Vt 9 Keljonkangas–Muurame	8,9	P1
1	Vt 22 Oulu–Muhos	6,0	P2
1	Kt 43 Kodjala–Kalanti	5,0	P3

Priori- teetti	Hanke	Kustannus- arvio (M€)	Numero kuvassa 12
	MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET		
1	Mt 180 välillä Prosvikin kylätie–Nauvo	5,0	P21
1	Mt 269 Yyteri–Reposaari	5,5	P22
	RADAT		
1	Helsinki-Riihimäki, väli Jokela-Hyvinkää	144	R1
1	Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta-Joutseno	141	R2
1	Imatra-Joensuu välityskyvyn parantaminen	64	R3
1	Joensuu-Nurmes toimivuuden parantaminen	7	R4
1	Iisalmi-Kontiomäki välityskyvyn parantaminen	25	R5
1	Vuokatti-Kontiomäki sähköistys	7	R6
1	Kotka: Kotolahti-Mussalo läpiajoraide (lisäraide)	7	R7
1	Rataverkon isoja peruskorjauskohteita	100–200	
	VESIVÄYLÄT		
1	Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus • Oulun väylän sisimmän osan leventäminen, noin 2,3 M€ (V1) • Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,0 m kulkusyvyyteen, noin 2,8 M€ (V2) • Färjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 M kulkusyvyyteen, noin 0,8 M€ (V3) • Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen, noin 2,1 M€ (V4) • Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen, noin 2,5 M€ (V5)	noin 10,5	V1–V5



Kuva 12. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 1 esitetyt kehittämishankkeet

4.3 Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden aikana

Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 2 esitetyt kehittämishankkeet on kuvattu taulukossa 13 ja kuvassa 13. Hankkeista on tarkemmat kuvaukset investointiohjelmassa. Näiden hankkeiden suunnittelu ei

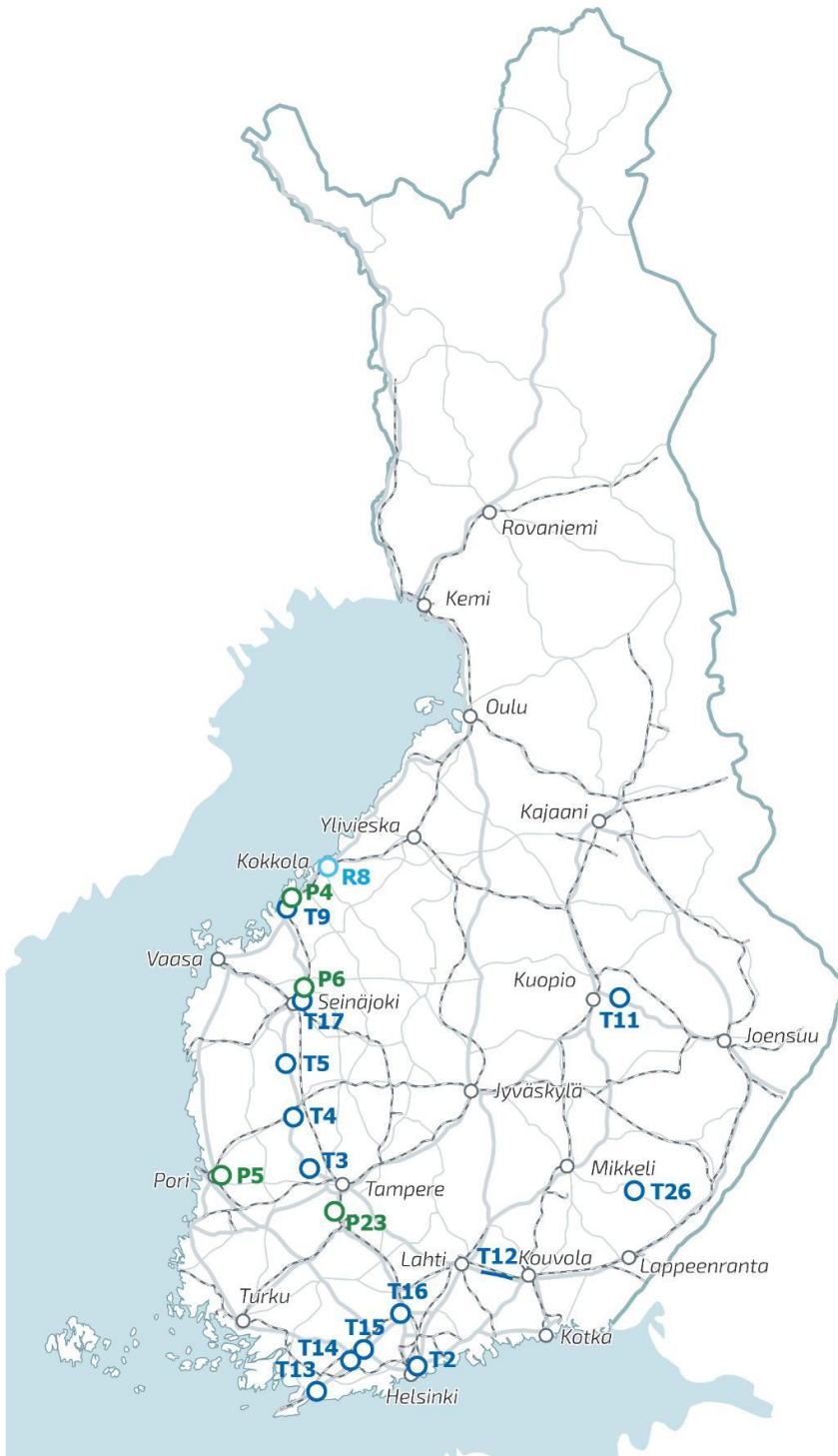
ole vielä riittävän pitkällä, että niistä olisi mahdollista tehdä toteuttamispäätös. Suunnittelu on kuitenkin mahdollista saada riittävälle tasolle tämän ohjelmakauden aikana. Joidenkin hankkeiden osalta syynä voi olla myös yhteisrahoitteisuus, josta sopiminen on kesken, tai kytkentä muuhun hankkeeseen ja sen toteuttamisaikatauluun. Hankkeisiin voi liittyä myös muita ratkaisemattomia kysymyksiä esimerkiksi kustannusjakoon, maankäytön suunnitteluun ja toteuttamisen ajoittamiseen.

Taulukko 13. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 2 esitetyt kehittämishankkeet

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 13
	TEN-T YDINVERKKOON KUULUVAT MAANTIET		
2	E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa	34	T2
	MUUT PÄÄTIET		
2	Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokkakoski-Hanhijärvi)	15	T3
2	Vt 3 Alaskylä-Parkano	17	T4
2	Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka	14	T5
2	Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo-Sorvist), Uusikaarlepyy	8	T9
2	Vt 9 Vartiala-Riistavesi (Kivisillansalmen silta), Kuopio	44	T11
2	Vt 12 väli Uusikylä-Mankala, Lahti ja Iitti	74	T12
2	Vt 25 Langansböle-Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin yms. Raasepori	46	T13
2	Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja	18	T14
2	Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti	37	T15
2	Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää	16	T16
2	Kt 67 ja vt 19 Kivisaari-Atria lisärahoitus, Seinäjoki	38	T17
	MUU TIEVERKKO		
2	Mt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala	15	T26
	UUDET PYÖRÄTIET		
2	Mt 749 Frillmossantie-Skutnabba	8,4	P4
2	Mt 2555 Järvikylä-Noormarkku	2,0	P5
2	Mt 7041 välillä Nurmontie-Vierulantie	7,9	P6

Priori- teetti	Hanke	Kustannus- arvio (M€)	Numero kuvassa 13
	MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET		
2	Mt 301 Vesilahti–Lempäälä	4,2	P23
	RADAT		
2–3	Verkollinen kehittäminen	60–160	
2	Kokkolan asema-alueen kehittäminen*	29	R8

* Kustannus koko hankkeen kustannusarvio. Kustannusjakoja muiden osapuolten kanssa ei ole sovittu.



Kuva 13. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 2 esitetyt kehittämishankkeet

4.4 Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden loppupuolella

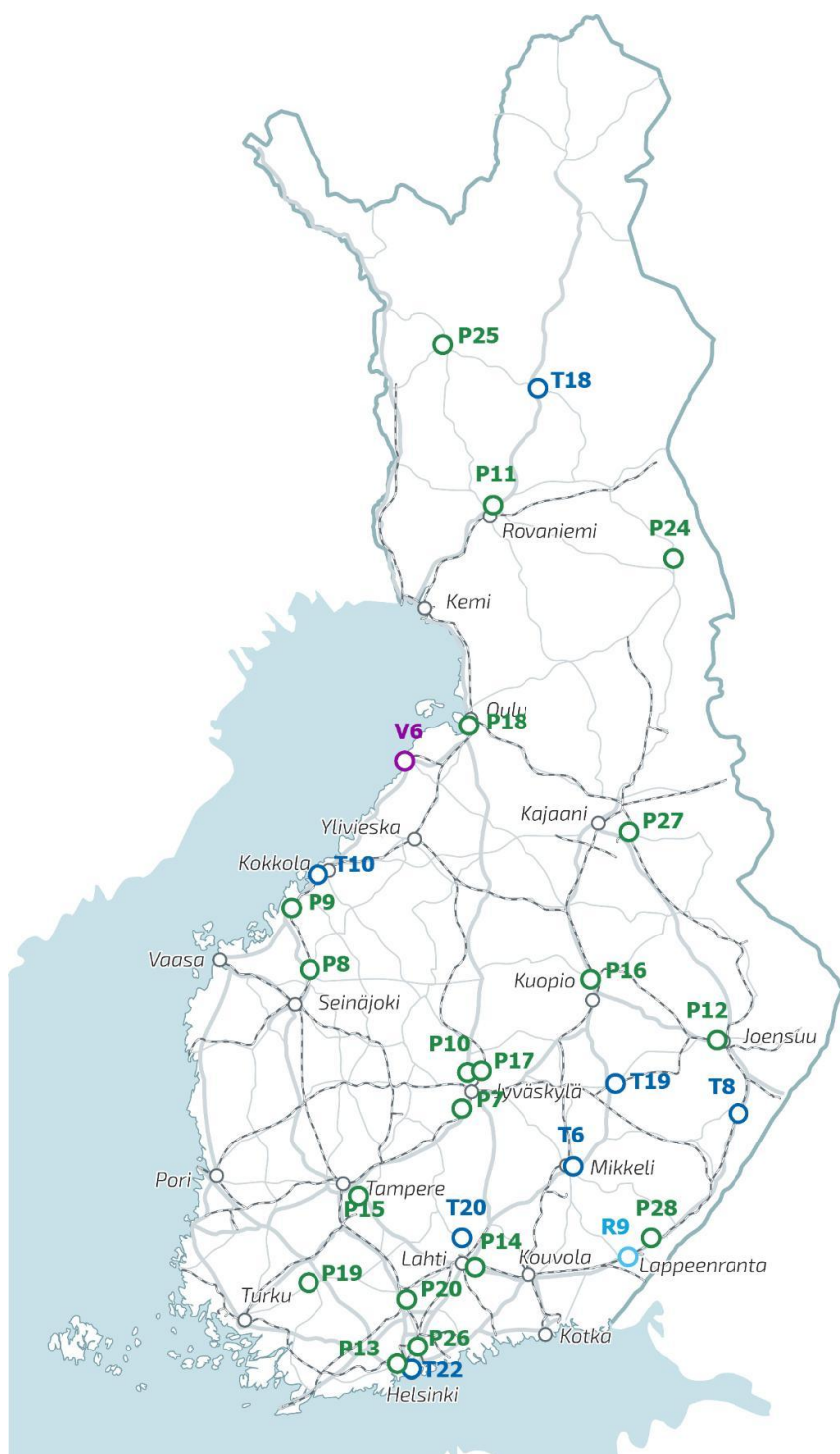
Taulukossa 14 ja kuvassa 14 on investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 3 esitetyt kehittämishankkeet. Hankkeista on tarkemmat kuvaukset investointiohjelmassa. Nämä hankkeet eivät ole vielä kypsiä päätettäväksi, vaan ne edellyttävät vielä lisää suunnittelua. Niihin voi liittyä myös muita ratkaisemattomia kysymyksiä esimerkiksi kustannusjakoon, maankäytön suunnitteluun ja toteuttamisen ajoittamiseen.

Taulukko 14. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 3 esitetyt kehittämishankkeet

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 14
	MUUT PÄÄTIET		
3	Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli	30	T6
3	Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee	10	T8
3	Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (väli Boholmintie-Kruunupyyntie), Kruunupyy ja Kokkola	15	T10
	MUU TIEVERKKO		
3	Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä	20	T18
3	Vt 23 Taipaleen kanavan läppäsilta, Varkaus	10	T19
3	Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala	10	T20
3	Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo	11	T22
3	Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen valtion verkolla	60 (30+30)	
	UUDET PYÖRÄTIET		
3	Vt 18 välillä Ristonmaan ETL – Kukkumäki		P7
3	Vt 19 ja kt 63 Lapua–Kauhava		P8
3	St 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari		P9
	PARANNETTAVAT PYÖRÄTIET		
3	Vt 4 Lohikoski–Kirri		P10
3	Vt 4, kt 81, mt 9442 "Siltojen lenkki"		P11
3	Vt 9 Ylämylly–Siilainen		P12
3	Mt 120 välillä Kaupintie–Kehä III		P13

Priori- teetti	Hanke	Kustannus- arvio (M€)	Numero kuvassa 14
3	Mt 312 välillä vt 4 – Nastola		P14
3	Mt 339 Suorama–Liuttu		P15
3	Mt 559 Vanha viitonen		P16
3	Mt 637 Lohikoski–Kuusa		P17
3	Mt 847 Oulu–Kempele		P18
3	Mt 2804, 2821 Jokioinen–Tammela		P19
3	Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki		P20
	MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET		
3	Vt 5 ja yt 18884 Kuusamo–Ruka		P24
3	Kt 79, Kittilän pääpyöräilyväylä		P25
3	Mt 145 Järvenpää–Hyrylä		P26
3	Mt 899 Vuokatti–Sotkamo		P27
3	Mt 14871 välille Rantaportintie – Mt 4062 liittymä		P28
	RADAT		
2–3	Verkollinen kehittäminen	60–160	
3	Lauritsalan liikennepaikka**	15	R9
	VESIVÄYLÄT		
3	Raahen väylän syventäminen	20,8–38,5	V6

** Sopimuksellisen yhteistyön kohde



Kuva 14. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 3 esitetyt kehittämishankkeet.

4.5 Muita selvityksiä ja toimenpiteitä

Alla on lueteltu esimerkkejä toistaiseksi ohjelmiin osittain tai kokonaan sisältymättömistä selvityksistä ja toimenpiteistä, joihin Väylävirasto on esitetty vastuulliseksi tai muuksi osallistujaksi Liikenne 12 -

suunnitelmassa. Väylävirasto toteuttaa näitä selvityksiä ja toimenpiteitä tulevien vuosien aikana yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

- Periaatteiden määrittäminen palvelutason laskemiselle ja väylistä luopumiselle, kun vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso ei ole riittävä väylien pitämiseen tarkoitukseenmukaisessa kunnossa.
- Selvitys maantielautojen sekä yksityistielautojen rajapinnoista ja kriteereistä.
- Nopeusrajoitusjärjestelmän perusperiaatteiden selkeyttäminen ja nopeusrajoitusten asettamista koskevan prosessin kehittäminen.
- Raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän muodostaminen. Eurooppalaisen raideleveyden Suomeen ulottamisen suunnittelun jatkaminen ja toteuttamiseen varautuminen.
- Sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeiden ja niihin mahdollisesti liittyvien epävarmuustekijöiden selvittäminen.
- Tietopohjan kehittäminen ja kokonaiskuvan muodostaminen kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä.
- Selvitys keinoista parantaa matkaketjuja eri liikennemuodoin keskeisille, suuremmille lentoasemille.
- Tietopohjan laajentaminen raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista.
- Selvitys erikoiskuljetuksiin soveltuvan maantieverkon kehittämistarpeista.

4.6 Ohjelmien ulkopuolelle jääneitä tarpeita

Suunnitelmakauden jälkeen väyläverkon korjausvelan arvioidaan olevan nykyistä suurempi erityisesti vähäliikenteisellä ja osin myös keskivilkkaalla väyläverkolla. Perusväylänpidon suunnitelman mukaisen rahoituksen ulkopuolelle jää monia tärkeitä korjaus- ja parantamistarpeita. Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa esitetään perusväylänpitoon 460–580 miljoonan vuotuista lisärahoitusta vuosille 2030–2037.

Suunnitteluohjelmaa laadittaessa selvitettiin ja arvioitiin suunnittelutarpeita sekä vuodelle 2026 että myöhemmille vuosille. Tässä vaiheessa suunnitteluohjelmaan nimettiin pääasiassa vain vuonna 2026 aloitettavia suunnittelukohteita. Suunnittelutarpeita kartoitettiin kuitenkin pidemmälle tulevaisuuteen, jotta suunnittelua voidaan ohjelmoida pitkäjänteisesti.

Investointiohjelman ulkopuolelle jäi lähinnä tiukan rahoituskehysten vuoksi runsaasti vaikuttavuudeltaan ja kannattavuudeltaan hyviä hankkeita. Näitä hankkeita on esitelty investointiohjelmassa. Hankkeet tulee ottaa ensisijaisina huomioon, mikäli liikenneverkon kehittämiseksi saadaan lisärahoitusta.

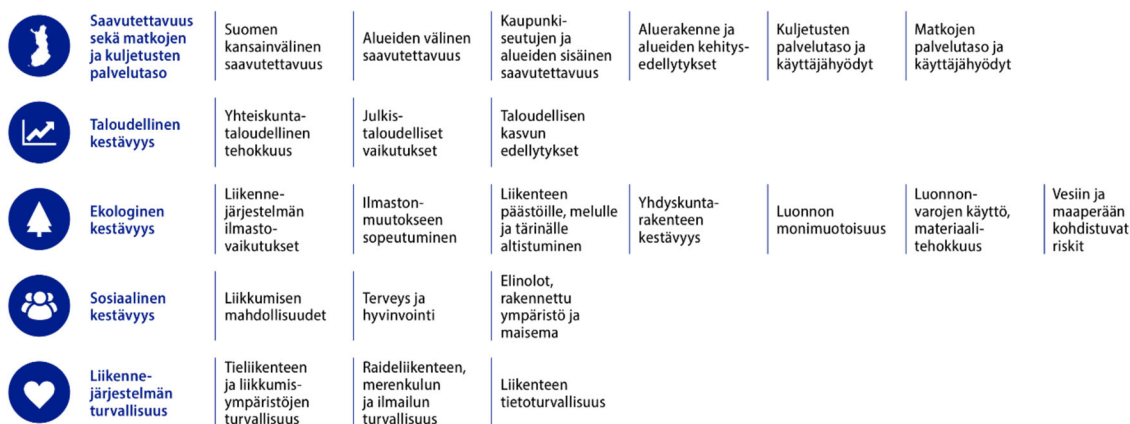
Ohjelmien ulkopuolelle jääneitä tarpeita on kuvattu tarkemmin perusväylänpidon suunnitelmassa, suunnitteluohjelmassa ja investointiohjelmassa.

5 Ohjelmien vaikutukset, riskit ja epävarmuudet

5.1 Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusarviointikehikko

Väylänpidon suunnitelmat ja ohjelmat kuuluvat viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, ns. SOVALaki) 3 §:n mukaisen yleisen arviointivelvollisuuden piiriin.

Vaikutusten arviointi on osa ohjelmien suunnitelmien ja ohjelmien valmistelua ja niihin liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa, intressien yhteensovittamista ja haitallisten vaikutusten vähentämistä. Vaikutusten arvioinnilla on ohjelmien valmistelussa tehtävänä hankkeiden priorisointi ja ohjelman kokonaisvaikutusten arviointi. Arvioinnissa tuotettava tieto tukee ohjelman muokkaamista ja siihen liittyvää päätöksentekoa. Vaikutusten jäsentelyn lähtökohtana on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) vaikutusarviointikehikko (Kuva 15) ja lisäksi ohjelmien valmistelussa on otettu huomioon Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet.



Kuva 15. Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusarviointikehikko

Väylänpidon perussuunnitelman ja ohjelmien sisällölliset tavoitteet ja lähtökohdat muodostuvat Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista ja niitä täsmentävistä strategisista linjauksista sekä Liikenne 12 -suunnitelman taustalla lainsäädännössä määrittelyistä liikenneverkkoja koskevista yleisistä tavoitteista. Ohjelmien ensisijaiset vaikutukset kohdistuvat väyläverkon liikenteelliseen palvelutasoon ja liikenneolosuhteisiin sekä edelleen liikenteeseen.

5.2 Miten kokonaisuus edistää Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita?

Väyläviraston valmistelemat väyläverkon ohjelmat toteuttavat yhdessä Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita. Ohjelmien välinen työnjako muodostuu niihin sisältyvien toimenpiteiden luonteen mukaan. Vaikutusten arvioinnilla on ollut kunkin ohjelman valmistelussa kaksi tehtävää. Arviointia on käytetty ensin toimenpiteiden priorisoinnissa ja lopuksi ohjelman kokonaisvaikutusten tunnistamisessa. Kunkin ohjelman vaikutusten arviointia ja sen tuloksia on avattu laajemmin kunkin ohjelman julkaisussa.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista toimivuuden osalta on tarkasteltu mm. matka-ajasta, ajoneuvo- ja liikennöintikustannuksista sekä joukkoliikennematkan hinnasta ja lipputuloista muodostuvia laskennallisia toimivuushyötyjä. Turvallisuuden osalta on tarkastelu tieliikenneonnettomuuksien, tasoristeysonnettomuuksien sekä ratapihaonnettomuuksien kautta muodostuvien laskennallisten liikenneturvallisuushyötyjen lisäksi lyhyesti myös vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen. Taloudellisen kestävyuden osalta on tarkastelu laskennallisia hyötyjä, jotka muodostuvat verojen ja maksujen muutoksista, kunnossapidon muutoksista sekä investointikustannuksista. Ekologisen kestävyuden osalta on liikenteen ja rakentamisen CO₂-päästöistä sekä liikenteen melusta muodostuvien laskennallisten hyötyjen lisäksi tarkasteltu mm. haitallisia liikenteen päästöjä, pohja- ja pintavesiä, arvokkaita lajeja ja luontotyypejä, yhdyskuntarakennevaikutuksia sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Sosiaalisen kestävyuden osalta on tarkasteltu vaikutuksia liikkumisen olosuhteisiin ja mahdollisuuksiin, terveyteen ja hyvinvointiin sekä rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.

Perusväylänpito muodostaa osaltaan liikennejärjestelmän perustan ja mahdollistaa ihmisten ja tavaroiden päivittäisen liikkumisen väyläverkoilla. Tämän perustan päälle investointiohjelman hankkeilla kehitetään väyläverkkoja vastaamaan nykyisiä ja tulevia tarpeita. Suunnitteluohjelma puolestaan edistää investointiohjelman sisältyvien ja sinne ehdolla olevien hankkeiden suunnitelma- ja päätöksentekovalmiutta ja sen myötä väyläverkkojen kehittämistä tulevaisuudessa.

Perusväylänpidolla edistetään erityisesti Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus- ja turvallisuustavoitteita, mutta myös taloudellisen ja ekologisen kestävyuden tavoitteiden edistyminen perusväylänpidon toimin on mahdollista. Myös sosiaalisen kestävyuden osalta tavoitteita on mahdollisuus saada edistettyä, mutta perusväylänpidon merkitys näiden osalta on joiltakin osin pieni. Vähäinen perusväylänpidon korjaus- ja parantamisrahoitus muodostaa kuitenkin riskin erityisesti kestävyystavoitteiden (taloudellinen, ekologinen ja sosiaalinen) toteutumiselle, mutta osin myös toimivuustavoitteen toteutumiselle.

Suunnitteluohjelmaan sisältyvien uusien tiekohteiden tarve tulee pääasiassa matka-aikojen lyhentämisestä ja ruuhkien vähentämisestä, liikenneturvallisuuden parantamisesta sekä maankäytön kehittämisestä. Kestävyysliittävät tarpeet (pohjavesi- ja melusuojaukset sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) ovat myös merkittäviä. Jatkosuunnitteluun valittujen tiekohteiden toimivuushyödyt korostuvat, ja turvallisuuden sekä kestävyysliittävät hyödyt jäävät suhteellisen vähäiseksi. Ohjelmaan sisältyvät

ratakohteet tukevat ja edistävät rataverkon toimivuutta ja toimintavarmuutta sekä parantavat pääväyläverkon ja muun rataverkon palvelutasoa, liikenneturvallisuutta ja ympäristökestävyyttä. Tätä kautta suunnitteluohjelma edistää matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta, elinkeinoelämän ja rautatieyritysten toimintaedellytyksiä ja kansalaisten liikkumismahdollisuuksia sekä alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Suunnitteluohjelman vesiväylähankkeet varmistavat väyliä palvelutason ja alusliikenteen turvallisuuden, vähentävät kuljetuskustannuksia ja kuljetusten energiankulutusta sekä päästöjä kuljetettua tonnia kohti, ja siten parantavat raaka-aineiden sekä tuotteiden merikuljetusten tehokkuutta ja teollisuuden toimintaedellytyksiä. Osa vesiväylähankkeista on merkittäviä myös huoltovarmuuden kannalta.

Investointiohjelman suurimmat laskennalliset yhteiskuntataloudelliset hyödyt kohdistuvat toimivuuden tavoitealueelle. Toimivuushyödyt syntyvät pääosin matka-aika- ja ajoneuvokustannussäästöistä. Investointiohjelman laskennalliset liikenneturvallisuushyödyt syntyvät henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisestä, kun liikenneturvallisuus paranee hankkeiden myötä. Laskennalliset taloudellisen kestävyys-hyödyt syntyvät verojen ja maksujen sekä kunnossapitokustannusten muutoksista. Taloudellisen kestävyys-hyödyt syntyvät erityisesti verotulojen vähenemisestä esimerkiksi polttoainekulutuksen vähentymisen seurauksena sekä kunnossapitokustannusten kasvaessa lisääntyvän väyläpinta-alan myötä. Investointiohjelman laskennalliset ekologisen kestävyys-hyödyt syntyvät melu- ja hiilidioksidipäästöjen muutoksista. Investointiohjelman tie- ja ratahankkeilla on paikallisia vaikutuksia sosiaaliseen kestävyys-teen, jotka kohdistuvat osin myös haavoittuviin ryhmiin, kuten lapsiin, liikkumisesteisiin ja iäkkäisiin henkilöihin, sekä pienituloisiin. Hankkeiden sosiaaliset vaikutukset liittyvät erityisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden sekä joukkoliikenteen edellytysten parantamiseen, liikkumisen turvallisuuteen, eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin, melusuojauksiin ja melun terveysvaikutuksiin, sekä paikallisen liikenteen sujuvuuteen.

Väyläverkkojen korjausvelan tuleva kehitys on yhdistelmä perusväylänpidon suunnitelmassa kuvatus- t rahoitustasosta ja sen kohdentamisesta, kunnossapidettävän infran lisääntymisestä, toimintaympäristön muutoksista sekä investointiohjelmaan sisältyvien isojen peruskorjaushankkeiden toteuttamispäätök- sistä ohjelmien eri aikajänteet huomioon ottaen. Alemman tieverkon muodostamasta tieomaisuudesta ei pystytä huolehtimaan samalla tavalla kuin päätieverkosta, joten korjausvelka kasvaa erityisesti vähälii- kenteisellä tieverkolla. Päälysteisiin ja siltoihin kohdistetun korjausvelkaran avulla voidaan vielä vuonna 2026 korjata siltoja ja uusia päälysteitä enemmän kuin perusrahoituksella olisi mahdollista. Kor- jausvelan määrän vähentämiseen tämäkään rahoitustaso ei silti ole riittänyt.

Maanteiden pääväyliä palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksiksi seuraavan noin 10 vuoden ai- kana on arvioitu yhteensä noin 6 miljardia euroa. Tästä kokonaisuudesta kaikkein merkittävimmät inves- tointitarpeet ovat noin 3 miljardia euroa, josta väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty hankkeita toteutettaviksi noin 1 miljardilla eurolla. Niin rautateiden yhteysväleille kuin ratapihoille kohdistuu paljon erilaisia palvelutasoa nostavia parantamis- ja kehittämistarpeita. Lisäksi rautatieliikenteeseen ja sen

myötä rautateiden kehittämiseen kohdistuu paljon erilaisia odotuksia ja toiveita. Kehittämistarpeita ja -toiveita on moninkertainen määrä hankkeiden toteutusmahdollisuuksiin nähden.

Perusväylänpidon suunnitelman, suunnitteluohjelman ja investointiohjelman vaikutukset on esitetty kunkin ohjelman julkaisussa.

5.3 Alueellisiin erityispiirteisiin vastaaminen

Eri ohjelmien toimenpiteet ja kohteet on valittu ja priorisoitu ensisijaisesti sillä perusteella, kuinka hyvin ne vastaavat valtakunnallisiin tavoitteisiin ja tarpeisiin. Lisäksi on kiinnostavaa tarkastella sitä, miten Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpano kokonaisuutena vastaa Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin alueellisiin erityispiirteisiin (Taulukko 15). Investointiohjelman vaikutusten alueellista jakautumista on tarkasteltu erikseen ohjelman luvussa 5.2.5.

Taulukko 15. Liikenne 12 -toimeenpanon alueelliset erityispiirteet

	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
Pohjois-Suomi	Rajat ylittävän ja kansainvälisen liikenteen tarpeet sekä luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ja matkailu luonto ja paikallinen elinkeinotoiminta huomioiden.	Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet.	Liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen (ml. yksityistiet).
Itä-Suomi	Erityisesti teollisuuden ja matkailun tarpeet myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta mm. alueen vesistöisyys huomioiden.	Teollisuuden kuljetusten häiriöttömyys ja turvallisuus.	Liikkumisen edellytysten varmistaminen olemassa olevaa liikenneverkkoa hyödyntäen (ml. yksityistiet).
Länsi-Suomi	Kansainvälisen liikenteen solmupisteiden saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen tarpeet.	Kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuus.	Matkaketjujen hyödyntäminen kestävän liikenteen edistämiseksi.

	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
Etelä-Suomi	Kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja ennakoitavuus erilaisissa liikkumisympäristöissä, ml. saaristo.	Kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyys sekä huoltovarmuus suurimmissa solmupisteissä ja niiden takamaayhteyksissä.	Liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen joukkoliikenteessä sekä kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä.
Kaupungit koko maassa	Seutujen sisäisten matka- ketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin.	Erityisesti liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden parantaminen.	Kestävään liikkumiseen pohjautuvan liikennejärjestelmän ja muun kestävän yhdyskuntarakenteen kehittäminen tehokas päästövähennyspotentiaali huomioiden.

Taulukossa 16 on lueteltu esimerkkejä keskeisimmistä eri ohjelmissa esitetyistä ja jo käynnissä olevista toimenpiteistä, jotka vastaavat Liikenne 12 –suunnitelmassa kullekin alueelle määriteltyihin erityispiirteisiin. Taulukko on koostettu vertaamalla hankkeita ja muita toimenpiteitä niiden sijaintialueen erityispiirteisiin.

Taulukko 16. Esimerkkejä keskeisistä toimenpiteistä, jotka vastaavat alueellisiin erityispiirteisiin.

	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
Pohjois-Suomi	Vt21 Kehittäminen korostuu Kokkolan kohta (asema, Vt8) Satamayhteydet korostuvat (IO, SO) Tienpidossa mahdollistetaan tuulivoimakuljetukset Matkailu otettu huomioon perusväylänpidossa	Sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen valmistelu käynnissä Siltojen korjaukset (IO) Kaksoiskäyttövaatimukset TEN-T-verkolla (SO selvitukset) Varalaskupaikkojen kiertotiejärjestelyjen esisuunnittelu (SO)	Vt5 Kitisen silta, Mt849 lijoen silta korjaukset (IO) Oulu–Liminka kaksoisraide ja Oulun henkilöratapiha käynnissä
Itä-Suomi	Suuri ratahankevolyyymi (IO) Siltakorjauksia Vt5, Vt6, Vt9, Vt23 (IO) Ratojen laaja esisuunnittelu	Suuri ratahankevolyyymi (IO) Siltakorjauksia Vt5, Vt6, Vt9, Vt23 (IO) Vt5 Leppävirta–Kuopio alkanut	Useita ratahankkeita (IO) Siltakorjauksia Vt5, Vt6, Vt9, Vt23 Mt15123 lossi sillaksi (IO) Kunnossapito alueen tarpeiden mukaan

	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
Länsi-Suomi	Vt4 Vaajakosken kohta (IO) Vt3 ja Vt8 ohituskaistat (IO) Kt67/Vt19 Atria–Kivisaari (IO) Vt9 Tampere–Orivesi 1.vaihe	Vt4 Vaajakosken kohta (IO) Vt3 ja Vt8 ohituskaistat (IO) Kt67/Vt19 Atria–Kivisaari (IO) Vt9 Tampere–Orivesi 1.vaihe	Pyörätiehankkeet mm. Mt 749, Mt2555, Mt 7041, Mt 269, Mt 301 Pohjanmaalla, Etelä-Pohjanmaalla, Satakunnassa ja Pirkanmaalla
Etelä-Suomi	Kehä III ylikulkusillan uusiminen ja painumakorjaus Vt25 Hanko–Mäntsälä 1. vaihe Kivimon lossi sillaksi (IO)	Kehäteiden hankkeet, Vt25 hankkeet, Kotkan seudun hankkeet, Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys	Helsinki–Riihimäki ratayhteys (IO) Helsinki–Turku ratayhteys (Suunn.) Kt43 ja Mt180 pyörätiehankkeet (IO)
Kaupungit koko maassa	Kehä III, Kehä II ja I hankkeet Kehittämistä myös (SO tai käynnissä) mm. Tampere, Turku, Vaasa, Kokkola	Kehä III, Kehä II ja I hankkeet Kehittämistä myös (SO tai käynnissä) mm. Tampere, Turku, Vaasa, Kokkola	Investointiohjelman ratahankkeet Helsinki–Riihimäki ratayhteys (IO) Helsinki–Turku ratayhteys (Suunn.) Turku, Tampere, Oulu ratapihat ym.

Kun otetaan huomioon ohjelmissa esitetyt toimenpiteet, ohjelmien rinnalla etenevät toimenpiteet ja ne toimenpiteet, joista on jo tehty toteuttamispäätös, Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanon voidaan todeta vastaavan ainakin jollain tasolla kaikkiin alueellisiin erityispiirteisiin. Lisäksi investointiohjelma ja suunnitteluohjelma täydentävät toisiaan, sillä suunnitteluohjelma sisältää erityispiirteisiin vastaavia kohteita, joiden suunnittelu ei ole vielä niin pitkällä, että niitä olisi voitu valita investointiohjelmaan.

5.4 Riskit ja epävarmuudet

Ohjelmakokonaisuuden toteutumiseen liittyy riskejä ja epävarmuuksia, joista keskeisimpiä on kuvattu tässä.

Kokonaisuuteen tällä hetkellä vaikuttavia keskeisiä tekijöitä ovat väylänpidon rahoitustaso, kustannustason kehittyminen sekä maailmanpoliittisen tilanteen vaikutukset.

Suomen vienti ja kansantalous ovat riippuvaisia globaalista taloudesta. Kansainvälisiin tuotantoketjuihin ja kuljetuksiin voi esimerkiksi maailmanpoliittisen tilanteen muutosten vuoksi tulla nopeastikin

merkittäviä muutoksia. Toimintaympäristön muutoksiin tulee reagoida nopeasti myös väyläverkon toimenpitein. Muutokset voivat vaikuttaa niin perusväylänpitoon kohdistuviin tarpeisiin kuin suunnittelu- ja investointitarpeisiin sekä näiden kustannuksiin.

Ohjelmien toteutuminen riippuu julkisen talouden kehityksestä ja väylänpitoon käytettävissä olevasta rahoitustasosta. Mikäli rahoitustaso on tarpeisiin nähden alhainen, vaikuttaa se perusväylänpidon toimenpiteiden ja kehittämishankkeiden toteuttamismahdollisuuksiin ja sitä kautta sekä väyläverkon palvelutason ylläpitämiseen että sen kehittämiseen. Mikäli perusväylänpidon rahoitustaso pysyy niukkana, kehittämisrahaa joudutaan kohdentamaan entistä enemmän peruskorjaushankkeisiin. Kehittämisrahoituksen riittävyyteen vaikuttavat myös tulevat päätökset sotilaallisen liikkuvuuden erillisrahoituksesta.

Vuosina 2021–2023 väylänpitoon kohdistui merkittävä kustannustason nousu, mikä aiheutti tarpeen maa-rakennuskustannusindeksin tason korotuksiin ja nosti myös väylänpidon kustannuksia. Maarakennuskustannusindeksi on edelleen merkittävästi vuoden 2020 tasoa korkeammalla. Lisäksi inflaatio nostaa yleisesti kustannustasoa pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna.

Ohjelmakokonaisuutta laaditaan pitkäjänteisesti ja siihen sisältyy hyvän suunnitelmavalmiuden hankkeiden lisäksi myös varhaisemmassa suunnitteluvaiheessa olevia kohteita. Väylähankkeiden kustannusarvioihin liittyy sitä enemmän epävarmuutta, mitä varhaisempaan suunnitelmavaiheeseen ne pohjautuvat. Näissä tapauksissa kustannukset saattavat muuttua merkittävästi suunnittelun edetessä ja toimenpiteiden tarkentuessa.

Hankkeiden toteutusvalmius riippuu suunnittelun ja mahdollisen lupakäsittelyn sekä maankäytön suunnittelun etenemisestä. Suunnitteluvaiheet ja lupaprosessit saattavat viedä arvioitua enemmän aikaa, mikä siirtää mahdollisuuksia käynnistää hankkeita. Myös suunnitteluresurssien saatavuus on muodostunut viime vuosina haasteeksi. Hankkeen lupakäsittelyn yhteydessä vaaditut muutokset voivat nostaa hankkeiden toteutuskustannuksia merkittävästi.

Ilmastomuutos saattaa aiheuttaa ennakoimattomia epäsuoria vaikutuksia, vaikka tieto ilmastomuutoksen vaikutuksista lisääntyykin koko ajan. Ilmastomuutokseen sopeutumisen kannalta riskinä on, että ilmastomuutoksen vaikutukset toteutuvat ennakoitua nopeammin ja edellyttävät esimerkiksi resurssien siirtämistä kehittämisinvestoinneista perusväylänpitoon.

Epävarmuuksia liittyy myös liikennemäärien kehitykseen. Liikenne-ennusteiden epävarmuudet liittyvät muun muassa taloudellisen kehityksen ennustamiseen, liikkumisen kustannuksiin sekä väestön ja työpaikkojen määrän ja sijoittumisen ennustamiseen. Väestön ja työpaikkojen muutokset ovat yleensä hitaita, ja niihin liittyy epävarmuutta pitkällä aikavälillä. Sen sijaan taloudellisen kehityksen heilahteluilla ja maailmanpoliittisella tilanteella voi olla nopeitakin vaikutuksia liikennemääriin. Erityisesti teollisuuden ja

muun elinkeinoelämän kuljetusvirroissa sekä kansainvälisessä liikenteessä voi tapahtua nopeitakin muutoksia.

Tulevien liikennemäärien ja kysynnän arvioinnin epävarmuus aiheuttaa yli- ja ali-investoinnin riskejä. Riskejä pienentää kuitenkin monen hankkeen kohdistuminen pääväyläverkolle, jossa eri toimialoista ja henkilöliikenteestä koostuva liikennekysyntä on monipuolista ja vähemmän altista merkittäville muutoksille.

Epävarmuutta aiheuttaa myös se, että väestönmuutokset ja kaupungistuminen voivat poiketa ennakoidusta. Myös teknologinen kehitys saattaa tuoda mukanaan muutoksia, joita ei pystytä ennakoimaan.

Väyläverkon ylläpito ja kehittäminen on pitkäjänteistä, ja tarkastelujakson pituus on jopa 30 vuotta. Ohjelmien vuosittainen päivittäminen antaa kuitenkin mahdollisuuden reagoida toimintaympäristön ja taloustilanteen muutoksiin joustavasti.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-391-4
www.vayla.fi



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisuja
33/2026

VALTION VÄYLÄVERKON INVESTOINTIOHJELMA 2027–2034



Valtion väyläverkon investointiohjelma

2027–2034

Väyläviraston julkaisu 33/2026

Kannen kuva: Väylävirasto

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-384-6

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Valtion väyläverkon investointiohjelma - 2027–2034. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 33/2026. 99 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-384-6.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut valtion väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman vuosille 2027–2034 osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa. Investointiohjelma on valmisteltu rinnakkain Liikenne 12 -suunnitelman päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty luonnosvaiheen aineistoja, mukaan luettuna uusia tavoitteita. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää investointiohjelman kehittämishankkeiden toteuttamisesta.

Vaikutusten arviointi on osa investointiohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Ohjelman valmistelussa on käytetty Liikenneverkon strategista tilannekuvaa sekä ELY-keskusten (1.1.2026 alkaen elinvoimakeskusten), asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa tehdystä yhteistyöstä kertynyttä tietoa. Kuntien tarpeita ja näkemyksiä on koottu alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyn kautta.

Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokoaisuuksia. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita, joiden valtion osuus esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta. Investointiohjelmaan eivät sisälly hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämissuunnitelmat, rautatieliikenteen kulunvalvonnan peruskorjaus ja modernisointi eli Digiradan toteutusvaihe sekä perusväylänpidon momentilta rahoitettavat toimenpiteet.

Investointiohjelman suurimmat laskennalliset hyödyt kohdistuvat toimivuuteen. Toimivuushyödyt syntyvät pääosin matka-aika- ja ajoneuvokustannussäästöistä. Investointiohjelman laskennalliset taloudellisen kestävyys (negatiiviset) hyödyt syntyvät verojen ja maksujen sekä kunnossapitokustannusten muutoksista. Investointiohjelma sisältää hankkeita, joilla on vaikutuksia myös sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen.

Investointiohjelma valmistellaan vuosittain. Päivityksessä otetaan huomioon toimintaympäristön muutokset ja asiakastarpeet. Investointiohjelman toteutumista seurataan vuosittain ja seurannan tuloksia hyödynnetään investointiohjelman päivityksissä. Ohjelman valmistelun koordinoivastuu on Väylävirastossa. Julkaisu on luettavissa myös Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

investeringsprogram för statens trafikledsnät - 2027–2034. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 33/2026. 99 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-384-6.

Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett åttaårigt investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2027–2034 som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12). Investeringsprogrammet har beretts parallellt med uppdateringen av Trafik 12-planen. I beredningen har man använt material från utkastfasen, inklusive nya mål. Investeringsprogrammet är Trafikledsverkets kunskapsbaserade förslag till genomförandet av nya järnvägs-, landsvägs- och farledsprojekt och deras effekter. Riksdagen beslutar om genomförandet av utvecklingsprojekten i investeringsprogrammet.

Konsekvensbedömningen är en del av beredningen av investeringsprogrammet och det informationsbaserade beslutsfattande som hör till det. Vid beredningen av programmet har man använt den strategiska lägesbilden av trafiknätet samt den information som samlats in från samarbetet med NTM-centralerna (fr.o.m. 1.1.2026 livskraftscentralerna), kunder och intressentgrupper. Kommunernas behov och synpunkter har sammanställts genom områdenas och regionernas trafiksystemarbete.

Investeringsprogrammet för trafikledsnätet omfattar utvecklingsprojekt, stora ombyggnadsprojekt och projekthelheter. Investeringsprogrammet omfattar även projekt som finansieras med EU-stöd eller tillsammans med stadsregioner eller näringslivet, där man föreslår att statens andel finansieras under utvecklingsmomentet. Investeringsprogrammet omfattar inte projekt som finansieras via projektbolag, redan avslutade utvecklingsprojekt, grundlig reparation och modernisering av trafikstyrningssystemet för tåg, dvs. Digispårets genomförandefas samt åtgärder som finansieras under momentet för bastrafikledshållning.

Den största kalkylerade nyttan av investeringsprogrammet gäller funktionen. Nyttan i fråga om funktion uppstår i huvudsak genom besparingar i restid och fordonskostnader. Den kalkylerade nyttan i fråga om den ekonomiska hållbarheten uppstår genom ändringar i skatter och avgifter samt underhållskostnader. Investeringsprogrammet innehåller projekt som också påverkar den militära rörligheten och försörjningsberedskapen.

Investeringsprogrammet bereds årligen. I uppdateringen beaktas förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Genomförandet av investeringsprogrammet följs upp årligen och resultaten av uppföljningen utnyttjas vid uppdateringarna av investeringsprogrammet. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Publikationen kan också läsas på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Investment programme for the national transport network - 2027-2034. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 33/2026. 99 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-384-6.

Abstract

The Finnish Transport Infrastructure Agency has drawn up an eight-year investment programme for the national transport network for 2027-2034 as part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12). The investment programme has been prepared in parallel with the work to update the Transport 12 plan. The preparation has made use of the material from the draft stage, including the new objectives. The investment programme is the Finnish Transport Infrastructure Agency's informed proposal for the implementation and impact of new rail, road and waterway projects. Parliament will decide on the implementation of the development projects in the investment programme.

Impact assessment is part of the preparation of the investment programme and the associated informed decision-making. The programme has been prepared based on the strategic situational picture of the Finnish transport network and the information gathered from cooperation with the ELY Centres (from 1 January 2026 the Economic Development Centres), customers and stakeholders. The needs and views of municipalities have been gathered through the work on transport systems in regions and districts.

The investment programme for the transport network includes development projects, major renovation projects and groups of projects. The investment programme also includes projects funded with EU support or in partnership with urban areas or the business sector, for which the state contribution is proposed to be financed from the development provision. The investment programme does not include projects financed through project companies, development projects already decided, the renovation and modernisation of rail traffic train control, i.e. the Digirail implementation phase, and measures financed from the basic transport infrastructure management provision.

The main calculated benefits of the investment programme are in terms of functionality. Operational benefits mainly come from savings in travel time and vehicle costs. The calculated financial sustainability (negative) benefits of the investment programme arise from changes in taxes and fees and maintenance costs. The investment programme includes projects with implications for military mobility and security of supply.

An investment programme is prepared annually. The update will take into account changes in the operational environment and customer needs. The implementation of the investment programme is monitored annually and the results are used to update the investment programme. The responsibility for coordinating the preparation of the programme lies with the Finnish Transport Infrastructure Agency. The

publication is also available on the official website of the Finnish Transport Infrastructure Agency at www.vayla.fi.

Esipuhe

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelman) tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Valtion ylläpitämän väyläverkon kunnossapitoa, suunnittelua ja kehittämistä hallitaan usean ohjelman kautta. Investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesi-väylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista. Se konkretisoi ja toimeenpanee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kahdeksan vuoden aikajänteellä. Väyläverkon kehittämishankkeiden toteutuksesta päättää eduskunta. Investointiohjelma valmistellaan ja päivitetään vuosittain.

Väyläverkon investointiohjelma on valmisteltu Väyläviraston ja ELY-keskusten (1.1.2026 alkaen elinvoimakeskusten) yhteistyönä. Ohjelman valmistelussa on käytetty Liikenneverkon strategista tilannekuvaa sekä ELY-keskusten, asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa tehdystä yhteistyöstä kertynyttä tietoa. Kuntien tarpeita ja näkemyksiä on koottu alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyön kautta. Väyläviraston johto on ohjannut investointiohjelman valmistelua.

Tämä investointiohjelma julkaistaan samanaikaisesti ohjelmien yhteenvetoraportin kanssa. Väyläverkon ohjelmien kokonaisuuteen näiden lisäksi kuuluvat helmikuussa 2026 julkaistut suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon suunnitelma.

Helsingissä toukokuussa 2026

Väylävirasto

Sisällys

1	INVESTOINTIOHJELMA	9
2	OHJELMAN RAHOITUS JA VALMISTELU	10
2.1	RAHOITUS	10
2.2	VUOROVAIKUTUS JA YHTEISTYÖ	11
3	EHDOTETTUIJEN HANKKEIDEN ARVIOINTI	12
3.1	EHDOLLA OLLEET HANKKEET	13
3.2	HANKEARVIOITUJEN TIE- JA RATAHANKKEIDEN PRIO-TARKASTELUT	15
4	KEHITTÄMISHANKKEET 2027–2034	23
4.1	HANKKEIDEN VALINTAPERUSTEET	23
4.2	MAANTIEVERKKO	26
4.3	RATAVERKKO	33
4.4	VESIVÄYLÄVERKKO	35
5	VALITTUIJEN HANKKEIDEN VAIKUTUKSET	38
5.1	VAIKUTUSARVIOINNIN AINEISTO JA MENETELMÄT	38
5.2	VAIKUTUSARVIOINNIN TULOKSET	42
5.2.1	INVESTOINTIOHJELMAN VAIKUTUKSET TOIMIVUUTEEN	42
5.2.2	INVESTOINTIOHJELMAN VAIKUTUKSET TURVALLISUUTEEN	43
5.2.3	INVESTOINTIOHJELMAN VAIKUTUKSET KESTÄVYYTEEN	44
5.2.4	VALINTOJEN MYÖTÄ MENETETYT LASKENNALLISET HYÖDYT	51
5.2.5	INVESTOINTIOHJELMAN VAIKUTUSTEN ALUEELLINEN KOHDISTUMINEN	55
6	SEURANTA	64
6.1	INVESTOINTIOHJELMAN TOTEUTUMISEN SEURANTA	64
6.2	INVESTOINTIOHJELMAN RAHOITUSTASON TOTEUTUMINEN	64
6.3	KEHITTÄMISHANKKEIDEN TOTEUTUMINEN	66
6.4	INVESTOINTIOHJELMAN VAIKUTUSTEN TOTEUTUMINEN	71
6.5	INVESTOINTIOHJELMAN MUU SEURANTA	71
7	OHJELMAAN SISÄLTÄVIEN KEHITTÄMISHANKKEIDEN KUVAUKSET	76
7.1	TIEHANKKEET	76
7.2	RATAHANKKEET	88
7.3	VESIVÄYLÄHANKKEET	95
8	OHJELMAN ULKOPUOLELLE JÄÄNEITÄ HANKKEITA	97
8.1	MAANTIEVERKKO	97
8.2	RATAVERKKO	98
8.3	VESIVÄYLÄVERKKO	99

1 Investointiohjelma

Valtion väyläverkon investointiohjelma on tietoon perustuva ehdotus uusien rata-, maantie- ja vesiväylä-hankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista, jonka Väylävirasto laatii vuosittain osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma¹) toimeenpanoa. Kahdeksanvuotisessa investointiohjelmassa esitetään lähivuosien tärkeimmät valtion liikenneinfrahankkeet. Ohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesitysten valmistelussa. Eduskunta päättää väyläverkon kehittämishankkeiden toteuttamisesta osana valtion talousarviota.

Vuosia 2027–2034 koskeva investointiohjelma on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden, linjausten ja painotusten mukaiseksi. Liikenne 12 -suunnitelmalla on kolme priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Liikenne 12 -suunnitelma määrittelee myös investointiohjelman taloudellisen kehyksen.

Väyläverkon investointiohjelma sisältää investointihankkeita, joita esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta. Hankkeet voivat olla kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita tai hankekokonaisuuksia. Investointiohjelma sisältää myös sellaisia EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinonelämän kanssa rahoitettavia hankkeita, joiden valtion osuus esitetään rahoitettavaksi kehittämismomentilta. Investointiohjelmaan eivät sisälly hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet, rautatieliikenteen kulunvalvonnan peruskorjaus ja modernisointi eli Digiradan toteutusvaihe sekä perusväylänpidon momentilta rahoitettavat toimenpiteet.

Investointiohjelman laatimisen tärkeä lähtökohta on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisema Liikenneverkon strateginen tilannekuva ja siinä esitetyt väyläverkon tarpeet. Väylävirasto tuottaa tilannekuvaan väyläverkkoa ja sen tarpeita koskevat tiedot. Näiden tietojen taustalla ovat erilaiset väyläverkon tarpeita koskevat selvitykset sekä laaja vuorovaikutus asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa.

Investointiohjelman hankevalinnat ovat Väyläviraston kokonaisnäkemys Liikenne 12 -suunnitelman linjausten toteuttamisesta, Liikenneverkon strategisen tilannekuvan tärkeimpiin tarpeisiin vastaamisesta sekä hankkeiden priorisoinnista tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Väyläverkon tarpeiden muutokset sekä hankkeiden sisältöä, kustannuksia ja vaikutuksia koskeva päivittyvä tieto otetaan huomioon investointiohjelman vuosittaisissa päivityksissä.

¹ Hyväksytty valtioneuvostossa joulukuussa 2025, valtioneuvoston selonteko 10/2025

2 Ohjelman rahoitus ja valmistelu

2.1 Rahoitus

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma sekä kehys- ja talousarviopäätökset ohjaavat Väyläviraston ohjelmien laatimista. Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

Väyläverkon investointiohjelman talouskehysten perustana on Liikenne 12 -suunnitelmassa (valtioneuvoston selonteko 10/2025) esitetty kehittämisen arvioitu määrärahatarve vuosille 2026–2037 ja suunnitelmassa todetut rahoituksen kohdentamista koskevat linjaukset. Käytettävissä oleva kehittämisen rahoitus kohdennettiin edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa myös väylämuodoittain ja teemoittain, mutta päivitettyssä selonteossa tällaisia jakoja ei esitetä.

Valtio suuntaa Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti rahoitusta väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen suunnittelukaudella yhteensä yli kuusi miljardia euroa (mukaan luettuna hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Päätetyille hankkeille on varattu noin 3,5 miljardia euroa. Näihin sisältyy liikenneturvallisuuden kannalta välttämätön rautatieliikenteen kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi (Digiradan toteutusvaihe). Lisäksi valtio pyrkii toteuttamaan sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi kiireellisimmät väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeet, sekä maksimoimaan niihin mahdollisesti saatavan EU-tuen. Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu noin 3,5 miljardin euron edestä. Vuodesta 2027 alkaen kehittämisrahoituksesta kohdistetaan väylien suunnitteluun noin yhdeksän miljoonaa euroa vuodessa.

Valtio varaa Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman mukaisesta kehittämisrahoituksesta väyläverkon kehittämismomentilta investointiohjelman mukaisiin kaupunkiseutujen kehittämishankkeisiin keskimäärin 50–100 miljoonaa euroa vuosittain. Rahoituskehysten mahdollisesti muuttuessa kaupunkiseutujen kehittämishankkeiden rahoitusta tarkastellaan samassa yhteydessä. MAL-neuvotteluissa valtion väyläverkon kehittämiskohteista ovat keskiössä väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet.

Kehittämishankkeiden saama CEF-rahoitus on otettu huomioon Liikenne 12 -rahoitusohjelmassa julkisen talouden suunnitelman 2026–2029 sisältämän tukituloutusten arvion mukaisesti. Uusien tukirahoituspäätösten tuloutukset valtion budjettiin kasvattavat kehittämisen rahoitusta ja sitä kautta myös väyläverkon investointiohjelman rahoitusta.

Liikenne 12 -rahoituskehykseen perustuva Väyläverkon investointiohjelman 2027–2034 talouskehys on kokonaisuudessaan noin 1 600 miljoonaa euroa sisältäen kaikki väylämuodot (maantie- ja rataverkon

sekä vesiväylät) ja MAL-kaupunkiseutujen hankkeisiin kohdistuvan noin 50–100 miljoonan euron vuosittaisen rahoituksen valtion osuuksiin. Vuonna 2024 MAL-sopimukset päivitettiin vuosille 2024–2035 ja toimenpiteet vuosille 2024–2027. Toimenpiteissä olevat kehittämishankkeet rahoitetaan hallitusohjelman investointiohjelmasta (hallitusohjelman liite E). Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana MAL-sopimusneuvotteluissa seuraavan kauden osalta.

Väyläverkon investointiohjelmassa talouskehityksen lähtökohtana on sitomaton kehittämisen rahoitus. Liikenne 12 -suunnitelmaa toteuttavat hankepäätökset on otettu ja otetaan huomioon investointiohjelman talouskehityksen määrittelyssä vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta (III LTA) alkaen. Osa ajanjaksolla 2027–2034 käynnistettävistä kehittämisen hankkeista jatkuu vielä vuoden 2034 jälkeen (esimerkiksi pitkäkestoinen ratahanke tai investointiohjelman loppupuolella käynnistettävä tiehanke). Investointiohjelman talouskehitys sisältää noin 260 miljoonaa euroa näiden jatkuvien hankkeiden rahoitusta vuodesta 2034 eteenpäin. Jatkuvista hankkeista voidaan tehdä hankepäätökset ennen vuotta 2034, mutta rahoituksen käyttö kohdistuu osittain vuodesta 2034 eteenpäin. Uudet CEF-tukirahoituspäätökset kasvattavat Liikenne 12:n kehittämisen rahoitusta ja sitä kautta myös väyläverkon investointiohjelman rahoitusta.

Väyläverkon kehittämisen suunnittelun vuosittainen yhdeksän miljoonan euron rahoitus sisältyy Väyläverkon investointiohjelman talouskehitykseen. Investointihankkeiden rakentamissuunnitteluun tarvittava rahoitus sisältyy pääsääntöisesti hankkeiden kustannusarvioihin, ja kehittämisen suunnittelun rahoitusta käytetään edeltäviin suunnitteluvaiheisiin.

Investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden kustannusarviot perustuvat maarakennuskustannusindeksiin (MAKU 145; 2020=100). Kustannustason kehitystä seurataan ja sen vaikutus indeksiin otetaan huomioon investointiohjelman päivitysten yhteydessä.

Investointiohjelman, talouskehityksen ja vaikutusten toteutumista ja niihin liittyviä riskejä ja epävarmuuksia on käsitelty ohjelmakokonaisuuden yhteenvetoraportin luvussa 5.4.

2.2 Vuorovaikutus ja yhteistyö

Investointiohjelmassa vuorovaikutuksen tarkoitus on tiedottaa eri sidosryhmiä ohjelman valmistelusta sekä tunnistaa sidosryhmien tarpeita ja näkemyksiä ohjelman valmistelutyön tueksi. Hankkeiden vaikutusten arviointi ei sisälly vuorovaikutukseen, vaan perustuu asiantuntija-arvioon. Vuorovaikutustyötä ohjaa ympäristöministeriön edellyttämä suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi (SOVA) ja sen lainsäädäntö sekä ohjeistus.

Investointiohjelman laatiminen pohjautuu jatkuvaan ympärivuotiseen yhteistyöhön Väyläviraston sidosryhmien kanssa. Kuntien ja maakuntien asiantuntemus on keskeinen osa investointiohjelman tietopohjaa,

ja virasto hyödyntää aktiivisesti alueellista ja seudullista tietoa ohjelman sisällön muodostamisessa. Tämä näkyy muun muassa siinä, että ohjelman valmistelussa otetaan huomioon ajantasaiset tiedot alueiden ja seutujen hankkeista ja kehittämistarpeista.

Väylävirasto tekee säännöllistä yhteistyötä alueellisten elinvoimakeskusten (vuoteen 2025 asti ELY-keskusten) kanssa. Elinvoimakeskukset osallistuvat Väyläviraston suunnitelmien ja ohjelmien valmisteluun alueensa liikennejärjestelmän ja tienpidon asiantuntijoina. Kuntien ja maakuntien liittojen näkemykset nousevat esiin alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyössä, joihin Väylävirasto osallistuu. Siten paikalliset tarpeet ja näkemykset ovat asiantuntijoiden käytettävissä ohjelmaluonnoksen valmistelussa. Väylävirasto järjestää myös yritysasiakkaiden, eri väestö- ja liikkujaryhmiä edustavien järjestöiden, satamien ja varustamoiden sekä muiden sidosryhmien kanssa säännöllisiä yhteistyötapaamisia väyläverkkoon kohdistuvien tarpeiden ja toimintaympäristön muutosnäkömyönten selvittämiseksi.

Viestinnän osalta virasto panostaa siihen, että ohjelman sisältö ja sen taustalla olevat arviointiperusteet ovat ymmärrettäviä ja läpinäkyviä. Investointiohjelman valmistelua pidetään esillä myös erilaisissa liikenteen hallinnonalan kokouksissa. Ohjelmaluonnoksesta tiedotetaan ajoissa, ja sidosryhmillä on mahdollisuus kommentoida sitä ennen lopullisten esitysten valmistumista.

3 Ehdotettujen hankkeiden arviointi

Vaikutusten arviointi palvelee investointiohjelman laatimista ja siihen liittyvää päätöksentekoa. Vaikutusten arvioinnilla on ohjelman valmistelussa kaksi tehtävää:

1. Hankkeiden priorisointi investointiohjelmaa muodostettaessa
2. Investointiohjelman kokonaisvaikutusten arviointi.

Investointiohjelman valmistelu ja sen vaikutusten arviointi muodostavat iteratiivisen prosessin, jossa investointiohjelma kehittyy arvioinnin ja muiden asetettujen tavoitteiden perusteella tavoiteltuun suuntaan. Lopuksi arvioidaan investointiohjelmaan valitun hankejoukon kokonaisvaikutukset.

3.1 Ehdolla olleet hankkeet

Tiehankkeet

Maantieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu kohdistuu erityisesti väylille, joilla on merkittäviä turvallisuus- tai toimivuuspuutteita tai jotka vaativat kiireellisiä toimia ympäristöhaittojen lieventämiseksi. Näillä väylillä myös henkilö- ja/tai tavaraliikenteen ennustettu kasvu edellyttää investointeja, jotta riittävä liikenteen palvelutaso pystytään säilyttämään.

Erityisesti maanteiden pääväylille kohdistettavat kehittämistoimet parantavat merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten palvelutasoa ja turvallisuutta. Pääväyläasetuksessa maanteiden pääväyliksi on määriteltä tiet, joilla kulkee henkilöautoja yli 6 000 vuorokaudessa ja raskaan liikenteen autoja yli 600 vuorokaudessa sekä tiet, joiden kuuluminen pääväyläverkkoon on tärkeää yhdistävyyden tai pääväyliä verkostomaisuuden takaamiseksi.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on tarkasteltu maantieverkon kehittämistarpeita erityisesti turvallisuuden, toimivuuden ja ympäristöhaittojen osalta. Maanteiden pääväylistä noin 4 000 km on pääväyläasetuksen mukaisessa hyvässä palvelutasossa. Tunnistettuja palvelutasopuutteita on yhteensä noin 1 500 tiekilometrillä. Kaikkein merkittävimpiä palvelutasopuutteita on noin 200 tiekilometrillä sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta.

Pääväyliä tunnistetut investointitarpeet ovat yhteensä noin 12 miljardia euroa, josta kaikkein merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 3–4 miljardia euroa. Muun maantieverkon merkittävimmät investointitarpeet liittyvät erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseen, kuten sellaisten kriittisten siltojen korjaamiseen, joita ei voida rahoittaa perusväylänpidon rahoituksella.

Erityisesti kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu myös kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen. Käyttäjäpotentiaali on suurin seudullisilla pyörätieverkoilla ja laatukäytävillä, joten niitä kehittämällä saadaan yleensä eniten vaikuttavuutta. Hankekokonaisuuteen sisältyvä pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma edistää erityisesti Liikenne 12 -suunnitelman kestävyystavoitetta sekä kulkumuutosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.

Kokonaisuutena investointiohjelman tarkastelussa on ollut mukana noin 150 tiehanketta tai tiehankekokonaisuutta. Tarkastelussa olleet tiehankkeet on valittu ELY-keskusten laatimien eritasoisten suunnitelmien pohjalta. Hankkeista on ollut käytettävissä suunnitteluaineistoa ja vähintään alustavia arvioita vaikutuksista. ELY-keskusten suunnitelmat perustuvat tyypillisesti tarpeisiin, jotka ovat nousseet esille mm. alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi on tehty niistä tiehankkeista, joiden suunnittelu on edennyt riittävän pitkälle. Hankearvioidut tiehankkeet ovat pääosin isompia kehittämishankkeita tai niiden vaihteittain toteuttamisen eri vaihtoehtoja. Hankearvioimattomat tiehankkeet ovat pääosin silta- ja peruskorjaushankkeita, joiden hankearviointiin ja hyöty-kustannusanalyysiin ei ole menetelmää. Näiden hankkeiden tärkeyttä on arvioitu verkollisen merkityksen, toimivuus- ja turvallisuuspuutteiden, kunnon kriittisyyden ja hankkeen laadullisten vaikutusarviointien perusteella.

Ratahankkeet

Investointiohjelman valmistelussa on ollut mukana noin 25 rataverkon kehittämishanketta tai hankekokoaisuutta, joista osa on ollut mukana myös edellisessä investointiohjelmassa. Lisäksi alun valmisteluvaiheessa on otettu huomioon joidenkin liikennöitävyyden kannalta keskeisten perusväylänpitoon kuuluvien rataosien ja siltojen isoja peruskorjaustarpeita. Koska osa peruskorjaushankkeista sisältää myös jossain määrin kehittämistoimenpiteitä, on arvioitu mahdollisuuksia joko eriyttää tai yhdistää näitä toimenpiteitä. Myös tasoristeysten parantamiskokonaisuus on tunnistettu tärkeäksi rataverkon toimenpiteeksi, mutta sen todettiin kuuluvan perusväylänpitoon ja osaksi perusväylänpidon suunnitelmaa.

Useita tarveselvityksiä, ratasuunnitelmia ja hankearviointeja on valmistunut tai ollut valmistumisvaiheessa investointiohjelman valmistelun aikana. Käytettävissä oleva tieto on näin ollen täsmentynyt valmistelun edetessä, ja osaa siitä oli mahdollista hyödyntää myös PRIO²-tarkasteluissa. Myös rataverkkoon liittyvää esi- ja ratasuunnittelua on ollut paljon käynnissä tai käynnistymässä. Näistä saadaan lähtötietoja seuraavien investointiohjelmien laatimiselle. Tämä näkyy myös lopullisessa investointiohjelman sisällyksessä, johon on tuotu muutaman keskeisen teeman osalta yleisvaraus.

Liikenne 12-suunnitelman toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteiden ja niihin liittyvien rataverkon kehittämisen ominaispiirteiden lisäksi valmistelussa on otettu huomioon erilaisia tulokulmia. Näitä ovat esimerkiksi liikenneverkon strateginen tilannekuva ja toimintaympäristön muutokset (tavaraliikenteen kuljetusvirrat, raidereformi ja alueellinen junaliikenne, verkolliset ja solmukohtatarpeet, keskeiset rataverkon kunto- ja palvelutasopuutteet), TEN-T-asetus ja muut normatiiviset vaatimukset (junapituudet, nopeudet, akselipaino, raideleveys, tasoristeykset) sekä kaupunkiseutujen kuntien ja valtion MAL-sopimukset ja muut yhteisrahoitteiset kohteet.

Ohjelman valmisteluvaiheen hankekokoaisuus koostuu muutamasta pääteemasta: rataverkon välityskykyä ja sitä kautta rautatieliikenteen toimivuutta parantavat hankkeet, henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa ja ratapihojen toimivuutta parantavat sekä raakapuukuljetuksia tehostavat kuormauspaikkahankkeet,

² PRIO-Työkalu tarjoaa systemaattisen menetelmän hankearvioitujen kohteiden vaikutusten tarkasteluun ja vertailuun. Työkalun toimintaperiaatteet ja käyttötarkoitukset on kuvattu yksityiskohtaisesti julkaisun "Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032" vaikutusten arviointi -liitteessä, luvussa 5 (Väyläviraston julkaisuja 26/2024).

liikennöinnin nopeudennoston mahdollistavat hankkeet sekä rataverkon jatkosähköistys. Hanke-ehdotukset edistävät suoraan tai kytkeytyvät myös turvallisuuden, kestävyys ja saavutettavuuden edistämiseen ja näkyvät sekä kuljetus- että matkaketuissa.

Suurimmasta osasta esillä olleista hankkeista on ollut saatavilla tai valmistumassa hankearviointi, jota on käytetty PRIO-tarkasteluissa ja hankekokonaisuuden muodostamisessa. Henkilöliikennepaikkojen ja rata-
pihojen osalta on päädytty siihen, että kokonaisuuden suunnitteluvalmius ei ole vielä riittävän pitkällä kohteiden priorisoimiseksi ja nimeämiseksi, vaikka muutamien kohteiden osalta hankearviointitasoista tietoa olikin jo käytettävissä. Näitä kohteita arvioidaan uudestaan tulevissa investointiohjelmanpäivityksissä, kun tiedot tarkentuvat.

Hankkeiden valinnassa on otettu huomioon ja käytetty vaikutusten arvioinnin monikriteerianalyysijä, laadullisia asiantuntija-arvioita sekä keskeisiä liikennejärjestelmän ja rataverkon kehittämisen tavoitteita.

Vesiväylähankkeet

Investointiohjelmaan on ollut ehdolla vain muutama vesiväylähanke. Investointiohjelmaan on ehdotettu jo edellisessä investointiohjelmassa olleita Vesiväylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuutta sekä Raahen väylän syventämistä. Näiden lisäksi alustavasti ehdolla ovat olleet vielä suunnitteluvaiheessa olevat Kuopio-lisäalumi-väylän syventäminen sekä Kokkolan kantasataman väylän syventäminen.

Koska ehdolla olleista vesiväylähankkeista vain osasta on tehty hankearviointi, ei niistä tässä yhteydessä ole tehty PRIO-tarkasteluja. Vesiväylähankkeiden osalta vaikutuksia on arvioitu yleisellä tasolla hyödyntäen laadittuja hankearvioita ja hankkeiden tunnistettua logistista tai liikenteellistä tarvetta sekä satamien liikennemäärien kautta tunnistettua satamien merkitystä liikennejärjestelmässä.

3.2 Hankearvioitujen tie- ja ratahankkeiden PRIO-tarkastelut

Tarkastelussa on ollut yhteensä 84 hankearvioitua tiehanketta ja 29 hankearvioitua ratahanketta, jotka täyttävät investointiohjelmaan sisällyttämisen edellytykset. Ne hankkeet, joiden suunnittelu on vielä liian varhaisessa vaiheessa, on jätetty tarkastelun ulkopuolelle. Ehdolla olleisiin hankearvioituihin tiehankkeisiin on sisällytynyt yhteensä 120 erillistä hankevaihtoehtoa ja ratahankkeisiin 87 erillistä hankevaihtoehtoa.

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnin yhteydessä on vertailtu PRIO-työkalun avulla ehdolla olevien hankkeiden vaikutuksia. PRIO-laskentojen tulokset tuottavat tietoa investointiohjelman hankekorin vaikutuksista ja siitä, mitkä tavoitealueet korissa erityisesti painottuvat. Laskennat tuottavat tietoa myös ohjelman ulkopuolelle jääneiden hankkeiden vaikutuksista. Vertailun tuloksia voidaan lisäksi hyödyntää tulevissa investointiohjelman valmistelukierroksilla esimerkiksi uusista ohjelmaan nostettavista hankkeista

päätettäessä. Kuluvalle ohjelmakierroksella PRIO-työkalua on ensimmäistä kertaa hyödynnetty tehtävien valintojen taustalla ohjelmavalmisteluun alusta lähtien. Tämä mahdollisti vaikutusten arvioinnin tueksi tuotetun tiedon hyödyntämisen entistä johdonmukaisemmin. Tarkasteluissa käytetty aineisto pohjautuu hankearviointeihin, joiden tulokset ovat valmistuneet viimeistään syyskuussa 2025. Laadukkaat PRIO-tarkastelut edellyttävät ajantasaisia hankearviointeja kattavasta hankejoukosta. Investointiohjelman hankkeiden hankearviointien kattavuus on jo hyvällä tasolla, mikä edistää vaikutustiedon hyödyntämistä ja tietoon perustuvaa päätöksentekoa.

Ehdolla olevien hankkeiden osalta on laadittu useita tarkasteluja hankevalintojen tueksi. Tarkastelut on suoritettu väylämuotokohtaisesti 1,7 miljardin euron budjettirajoitteella sekä vaihtoehtoisesti jakamalla käytettävissä oleva rahoituskehys molemmille väylämuodoille. Tässä yhteydessä esitellään ainoastaan niiden tarkastelujen tulokset, joissa rahoitus on jaettu maantie- ja ratahankkeiden kesken. Tarkastelut, joissa koko rahoitus kohdistettiin yksinomaan yhdelle väylämuodolle, ovat luonteeltaan teoreettisia eivätkä siten edusta realistista päätöksentekotilannetta.

Hankevalintoja tukevat tarkastelut on jaettu rahoituksen osalta kolmeen eri skenaarioon, joissa kaikissa kokonaisrahoituskehys on 1,7 miljardia euroa. Tarkastelut on toteutettu seuraavasti:

- Vapaan allokaation skenaario: 1,7 miljardin euron rahoitus sai ohjautua vapaasti väylämuotojen välillä ilman ennalta määriteltyä jakoa.
- Tiepainotteinen skenaario: 700 miljoonaa euroa kohdistettiin ratahankkeille ja miljardi euroa tiehankkeille.
- Ratapainotteinen skenaario: 700 miljoonaa euroa kohdistettiin tiehankkeille ja miljardi euroa ratahankkeille.

Kaikista rahoitusskenaarioista on laadittu taulukon 1 mukaiset vertailukorit, jotka perustuvat Liikenne 12 - suunnitelmassa määriteltyihin strategisiin tavoitteisiin: toimivuuteen, kestävyYTEEN ja turvallisuuteen. Vertailukorit edustavat erilaisia painotuksia näiden tavoitealueiden välillä, ja ne on suunniteltu tukemaan päätöksentekoa eri näkökulmista. Lisäksi tarkastelussa on mukana yhteiskuntataloudelliset hyödyt maksimoiva hankekor, jossa kaikki tavoitealueet on painotettu yhtä suurilla kertoimilla. Tämä mahdollistaa tasapainoisen tarkastelun, jossa yksittäinen tavoitealue ei korostu muiden kustannuksella.

Taulukossa 1 esitetään, miten eri hankekoreissa painotukset jakautuvat tavoitealueiden kesken. Mitä suurempi painotus yksittäisellä tavoitealueella on, sitä merkittävämmän roolin kyseisen tavoitealueen tuottamat hyödyt saavat hankevalinnoissa. Taulukossa esitetty prosenttiosuus kuvaa kerrointa, jonka kunkin tavoitealueen hyödyt saavat optimoinnissa. Tavoitekohtaiset painotukset on muodostettu asiantuntijatyön näkemysten pohjalta.

Taulukko 1. Tavoitealueiden painotukset eri hankekoreissa. Kaikilla skenaarioilla samat hankekori.

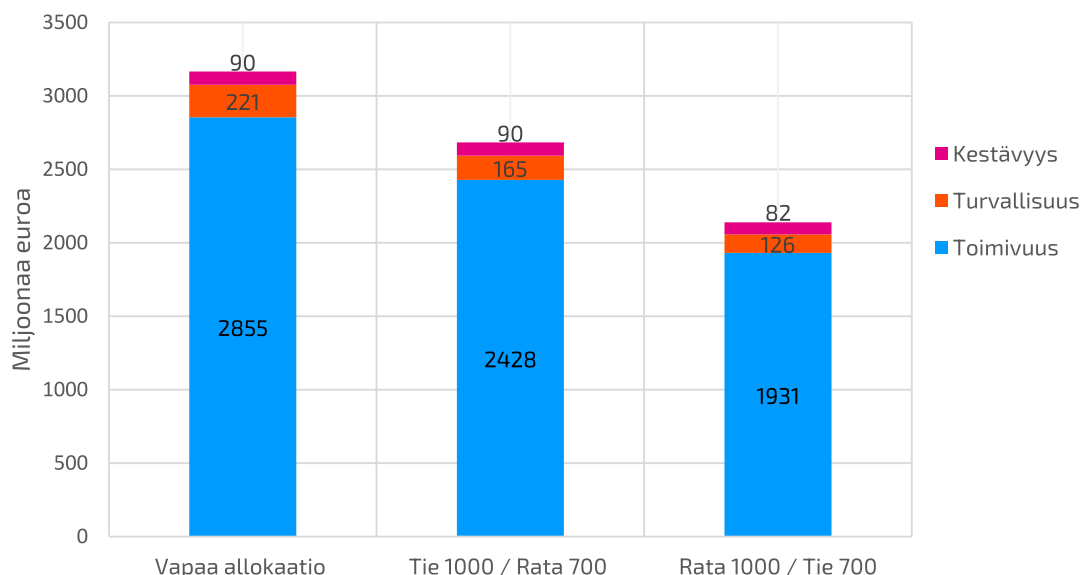
Tavoitealue	HK-kori	Toimivuuskori	Turvallisuuskori	Kestävyysskori
Elinkeinoelämä	17 %	25 %	10 %	8 %
Työ- ja vapaa-aika	17 %	25 %	10 %	8 %
Turvallisuus	17 %	13 %	50 %	10 %
Hiilidioksidipäästöt	17 %	13 %	10 %	25 %
Melupäästöt	17 %	13 %	10 %	25 %
Julkistalouden kestävyys	17 %	13 %	10 %	25 %

Kuvassa 1 esitetään eri rahoitusskenaarioiden HK-korien³ vertailu. Vertailu havainnollistaa, miten hankevalinnat muuttuvat painotusten ja rahoitusjaon mukaan. Muut tulokset käsitellään skenaariokohtaisesti, jolloin kunkin rahoitusmallin vaikutukset voidaan tarkastella erikseen.

Korikohtaisten tulosten lisäksi raportissa nostetaan esiin ne hankkeet, jotka PRIO-tarkastelujen perusteella korostuvat kiistattomina valintoina riippumatta skenaariosta. Nämä hankkeet tuottavat merkittäviä hyötyjä useilla tavoitealueilla ja sijoittuvat johdonmukaisesti korkealle eri arviointikoreissa.

Lisäksi tarkastellaan investointiohjelmaan valikoituneita hankkeita, joiden osalta PRIO-tarkastelut eivät yksinään riitä perustelemaan valintaa. Näiden hankkeiden kohdalla tarvitaan hankearviointien ulkopuolisia perusteluja, kuten alueellisia, strategisia tai hankearviointien ulkopuolisiin vaikutuksiin perustuvia näkökulmia, jotta valintojen taustat voidaan avata läpinäkyvästi ja johdonmukaisesti.

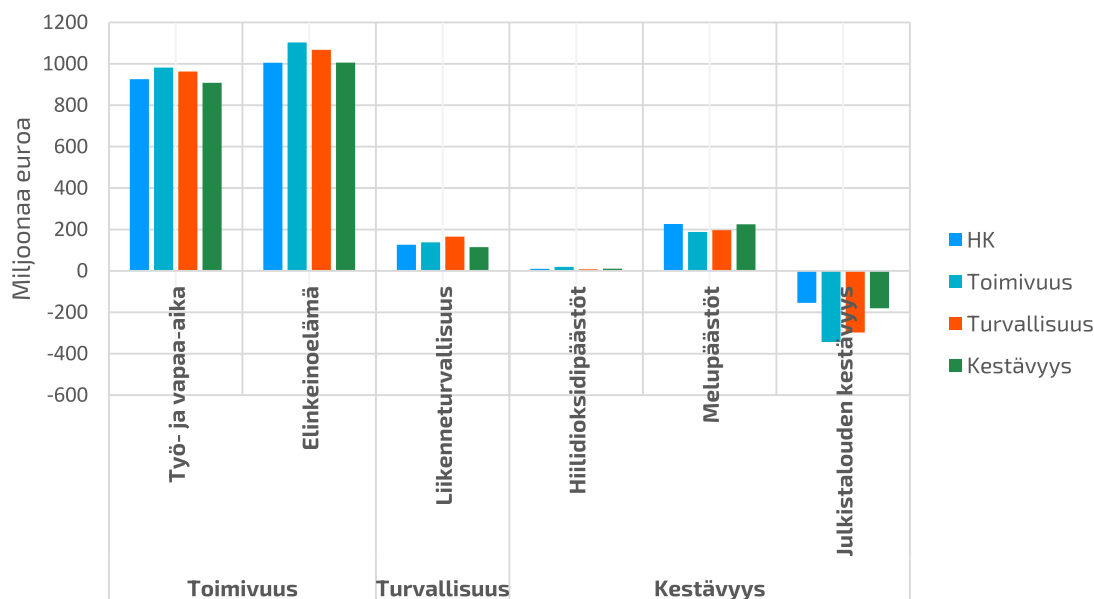
³ **Hankkeiden kokonaisnettohyödyt maksimoiva kori.** Hankkeet on valittu koriin siten, että ne maksimoivat saavutettavissa olevat hyödyt annetulla budjettirajoitteella. Hankekori on toisin sanoen laskennallisten yhteiskuntataloudellisten hyötyjen näkökulmasta optimaalinen.



Kuva 1. Hyötyjen jakautuminen HK-korin osalta eri skenaarioissa⁴.

Kuva 1 havainnollistaa, että vapaan allokaation skenaario tuottaa suurimmat kokonaishyödyt, kun rahoitusta ei rajata väylämuotokohtaisesti. Tällöin PRIO-tarkastelussa korostuvat ne hankkeet, jotka tuottavat eniten hyötyä riippumatta siitä, mihin väylämuotoon ne kuuluvat. Kun rahoitusta aletaan ohjata väylämuotokohtaisesti, hankekorien kokonaishyödyt vähenevät, erityisesti toimivuuteen liittyvien hyötyjen osalta. Tämä tapahtuu siitä huolimatta, että rahoituskehys pysyy kaikissa skenaarioissa samana. Kehyksen pakotettu jako maantie- ja ratahankkeille kaventaa valintamahdollisuuksia ja voi johtaa siihen, että osa vaikuttavimmista hankkeista jää valintojen ulkopuolelle. Kuvasta 1 käy ilmi myös, että mitä suurempi osuus rahoituksesta kohdistetaan ratahankkeille, sitä enemmän laskennallisten hyötyjen määrä vähenee. Tämä korostaa allokaation vaikutusta hyötypohjaiseen päätöksentekoon ja tuo esiin sen, millaisia vaikutuksia rahoituksen jakotavalla on ohjelman vaikuttavuuteen.

⁴ Kuvien 1 ja 2 laskelmat on laadittu ennen hanketta Vt 9 Tampere–Orivesi / Alasjärvi–Käpykangas koskevaa rahoituspäätöstä. Tästä syystä kyseinen hanke sisältyy näiden kuvien laskentatuloksiin.



Kuva 2. Ratapainotteisen skenaarion vertailukorien (hyöty-kustannus (HK), toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) hyötyjen jakautuminen.

PRIO-tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että yhteiskuntataloudellisten hyötyjen menetykset johtuvat ensisijaisesti väylämuodon valinnasta, eivät niinkään yksittäisten tavoitealueiden painotuksista. Kuva 2 käy ilmi, että yhden tavoitealueen painottaminen vaikuttaa vain vähäisesti hankekorien hyötyihin ja siten myös hankevalintoihin. Ratapainotteisessa skenaariossa hankekorien hyöty-kustannussuhteet vaihtelivat välillä 0,97–1,00. Toisin sanoen painotusten muuttaminen aiheuttaa vain pieniä muutoksia yksittäisiin hankevalintoihin. Sen sijaan rahoituksen allokation muuttaminen aiheuttaa merkittäviä laskennallisten hyötyjen menetyksiä.

Analyysien avulla pyrittiin tunnistamaan hankkeet, jotka ovat kannattavuuslaskelmiin perustuvan tiedon valossa niin sanottuja kiistattomia valintoja. Tässä yhteydessä kiistattomiksi valinnoiksi määritellään hankkeet, jotka valikoituvat kaikkien rahoitusskenaarioiden hankekoreihin. Nämä hankkeet on esitetty taulukossa 2. Taulukossa esitetään hankkeiden hyöty-kustannussuhteet (HK-suhteet), ja Liikenne 12 -suunnitelman mukaisten tavoitealueiden tehokkuudet. Kestävyyden tavoitealue on jaettu kahteen osaluueeseen: ekologinen ja taloudellinen kestävyys. Taulukossa on lisäksi korostettu ne hankkeet, jotka on valittu investointiohjelmaan.

Taulukko 2. PRIO:n näkökulmasta kiistattomat hankearvioidut hankkeet, jotka valikoituvat kaikkien skenaarioiden koreihin. **Lihavoidut** hankkeet ovat valikoituneet Investointiohjelmaan.

Hankkeen nimi	HK-suhde	Toimivuus	Liikenne- turvalli- suus	Ekologinen kestävyys	Taloudel- linen kes- tävyys
Mt 15123 Hätingvirran lossin kor- vaaminen sillalla, Puumala	1,95	0,81	0,00	0,00	1,14
Mt 12003 Kivimon lossin kor- vaaminen sillalla, Parainen	1,63	0,42	0,00	0,03	1,17
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	1,94	1,07	-0,01	0,00	0,87
Mt 102 Kehä II Nihtisillan erita- soliittymän parantaminen, Es- poo	2,83	1,95	0,40	0,53	-0,04
Vt 12 Alasjärvi–Huutijärvi, Tam- pere–Kangasala (VE 1)	2,85	2,65	0,17	0,17	-0,14
Vt 12 Lahti–Kouvola, Joutjärvi– Uusikylä VE 1	2,15	1,52	0,38	0,50	-0,24
Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja	2,76	4,12	0,01	0,11	-1,47
Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää	2,10	2,33	0,12	-0,01	-0,33
Vt 3 Kannelmäki–Kaivoksela, Ku- ninkaantammen etl	1,57	1,35	0,05	0,33	-0,16
Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (VE 2)	1,68	1,55	0,06	0,33	-0,26
Vt 8 parantaminen Tilliruukin eri- tasoliittymän kohdalla Ve 4	1,64	1,36	0,31	0,05	-0,07
Naantalin ja Raision kaukojunalii- kenteen mahdollistaminen VE 2	1,22	0,91	0,26	0,13	-0,08
Tornio–Röyttä ja Lautiosaari–Eli- järvi VE 2K	1,22	1,60	0,00	0,06	-0,44

PRIO-analyyysien avulla on tunnistettu myös investointiohjelmaan valikoituneita hankkeita, joiden valintaa ei voida perustella pelkästään kannattavuuslaskelman perusteella. Tässä analyysissä tällaisiksi kohteiksi määritellään hankkeet, jotka eivät valikoituneet yhdenkään rahoitusskenaarion hankekoriin. Yksikään tunnistetuista hankkeista ei kannattavuuslaskelman valossa ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Nämä hankkeet on esitetty taulukossa 3. Taulukossa esitetään myös hankkeen väylämuoto sekä

hankearvioinnin keskeiset tulokset vaikutuksista. Hankkeiden valintaan vaikuttivat muut valintakriteerit, joita on esitetty luvussa 4.1. Tarkemmat perustelut valinnoille on esitetty hankkeiden kuvauksissa luvussa 7.1.

Taulukko 3. Investointiohjelmaan valikoituneet hankkeet, joiden valintaa PRIO-analyysi ei tue.

Hankkeen nimi	Väylämuoto	Hankearvioinnin päätelmiä
Vt 25 Langasböle–Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin, yms. Raasepori	Tie	Kevennetty vaihtoehto olisi kannattavampi kuin tiesuunnitelmaratkaisu, mutta liikenteelliset tavoitteet jäisivät saavuttamatta. Kummassakaan vaihtoehdossa ei saavuteta ympäristötavoitteita päästöjen kasvun vuoksi. Tiesuunnitelma on liikenteellisesti ja turvallisuuden osalta tehokkaampi, mutta kevennettyä vaihtoehtoa matalampi kannattavuus johtuu korkeista kustannuksista. Matalammat kustannukset tai liikennemäärien kasvu voisivat nostaa hankkeen kannattavaksi.
Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti	Tie	Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta poistamalla tasoliittymä, mutta turvallisuustehokkuus jää keskitasolle. Suurimmat hyödyt syntyvät ajoneuvokustannusten säästöistä ruuhkien vähentyessä. Korkeat kustannukset suhteessa hyötyihin tekevät hankkeesta kannattamattoman, eikä se ole kannattava missään herkkyystarkastelussa.
Vt 3 Alaskylä–Parkano	Tie	Hankkeen liikenteellinen vaikuttavuus on hyvä ja matka-aikasäästöt merkittäviä, mutta korkeat kustannukset tekevät hankkeesta kannattamattoman. Jalankulku- ja pyöräilytoimenpiteiden hyödyt eivät näy laskelmissa. Hanke ei ole kannattava missään tarkastellussa skenaariossa.
Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat	Tie	Hankkeen heikko yhteiskuntataloudellinen kannattavuus johtuu matalista liikennemääristä ja suurista kustannuksista. Liikenne-ennuste vaikuttaa merkittävästi, mutta edes maksimiennusteella hanke ei ole kannattava. Turvallisuustehokkuudessa hanke sijoittuu yhdeksänneksi, mutta muut hyödyt jäävät vähäisiksi.
Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokkakoski–Hanhijärvi)	Tie	Hanke on vertailujoukon kuudenneksi paras turvallisuustehokkuudessa, mutta muut hyödyt ovat pieniä. Parantaminen 2+2-kaistaiseksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi on kallista suhteessa liikenteellisiin hyötyihin. Negatiivisia

Hankkeen nimi	Väylämuoto	Hankearvioinnin päätelmiä
		vaikutuksia syntyy paikallisen liikenteen kiertomatkojen pidentymisestä.
Kt 67 ja vt 19 Kivisaari–Atria lisärahoitus, Seinäjoki	Tie	Hanke ei ole laskennallisesti kannattava, mutta parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Hyödyt jäävät kuitenkin kiistattomia valintoja pienemmiksi ja siksi hanke ei analyyseissa valikoidu hankekoreihin. Turvallisuustehokkuus on hankkeen vahvuus ja liikenteen maksimiennusteella hanke olisi kannattava.
Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo	Tie	Hyödyt kohdistuvat pääasiassa toimivuuden parantamiseen, mutta hanke jää kannattamattomaksi. Vertailujoukossa hanke ei erotu millään vaikutusalueella. Toimenpiteet ovat liikenteellisesti tehokkaita, ja maksimiennusteella hanke olisi kannattava.
Vt 8 Vaasa–Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo–Sorvist), Uusikaarlepyy	Tie	Hankkeen suurimmat hyödyt liittyvät liikenneturvallisuuden parantamiseen. Toimenpiteet lisäävät kunnossapitokustannuksia, mutta verotulojen kasvu vaikuttaa positiivisesti julkistalouteen. Toimivuuden nettohyödyt jäävät pieniksi, eikä hanke ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava edes herkkyystarkasteluissa.
Helsinki–Riihimäki, väli Jokela–Hyvinkää	Rata	Valtaosa toimenpiteillä saavutetuista hyödyistä kohdistuu toimivuuden parantamiseen, mutta hankkeen kannattavuus jää heikoksi investointikustannusten ollessa suuret. Hankkeen laskennalliset vaikutukset ekologiseen kestävyYTEEN ovat positiivisia.
Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta–Joutseno	Rata	Valtaosa toimenpiteillä saavutetuista hyödyistä kohdistuu toimivuuden parantamiseen, mutta hankkeen kannattavuus jää heikoksi investointikustannusten ollessa suuret. Hankkeen laskennalliset vaikutukset ekologiseen kestävyYTEEN ovat negatiivisia.
Imatra–Joensuu välityskyvyn parantaminen	Rata	Hankkeen HK-suhde kääntyy negatiiviseksi, koska julkistaloudelle kohdistuvat haitat ylittävät toimivuuden ja turvallisuuden hyödyt.

4 Kehittämishankkeet 2027–2034

4.1 Hankkeiden valintaperusteet

Väyläverkon kehittämiskäytösien suunnitteluun kuuluu yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointi sekä saavutettavuusvaikutusten, taloudellisten vaikutusten, ympäristövaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten arviointi. Päätöksenteossa etenevät väylähankkeet ovat yleensä yhteiskuntataloudellisesti kohtalaisen kannattavia. Osa ratahankkeista on edennyt vasta ratasuunnitelmavaiheeseen, joten niiden kustannusarviot ja mahdollisesti hankesisällötkin täsmentyvät vielä suunnittelun edetessä.

Investointiohjelman hankevalinnoilla edistetään tavoiteltavaa liikennejärjestelmää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Suunnitelman kolme pää tavoitetta ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Hankevalinnoissa otetaan huomioon Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa kuvatut tarpeet ja toimintaympäristön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset. Investointiohjelman hankevalinnat ovat Väyläviraston kokonaisnäkemys Liikenne 12 -suunnitelman linjausten toteuttamisesta, Liikenneverkon strategisen tilannekuvan tärkeimpiin tarpeisiin vastaamisesta sekä luvussa 3 kuvatusta hankkeiden priorisoinnista tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella.

Vaikutusarviointien lisäksi valintoihin ovat vaikuttaneet muun muassa kriittisten ja huonokuntoisten siltojen sekä muiden väyläosien uusimis- ja korjaustarpeet, elinkeinoelämän tärkeät ja kiireelliset tarpeet sekä hankkeiden merkitys sotilaalliselle liikkuvuudelle ja huoltovarmuudelle. Valmistelussa on lisäksi otettu huomioon lainsäädännön ja EU:n TEN-T-vaatimusten noudattaminen, pääväyläasetuksen palvelutasopuutteet sekä Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet. Hankevalinnoissa on otettu huomioon myös hankkeiden suunnitelmavalmius ja sen vaikutus kustannus- ja vaikutusarvioiden luotettavuuteen.

Investointiohjelma ei lähtökohtaisesti sisällä väylähankkeita, joiden pääperuste on sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen, vaan näitä on tarkoitus edistää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisella sotilaallisen liikkuvuuden erillisrahoituksella. Osalla investointiohjelmaan sisältyvistä hankkeista on kuitenkin vaikutusta sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen. Nämä vaikutukset on otettu huomioon hankevalinnoissa.

Investointiohjelmaan sisältyvien maantie- ja ratahankkeiden rahoitus kohdistuu suurimmaksi osaksi TEN-T-ydinverkon ja pääväylien kehittämiseen. Muulla kuin pääväyläverkolla keskeisimmät tarpeet liittyvät erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseen. Investointiohjelmaan on priorisoitu isompia kriittisiä ja kiireellisiä siltojen korjaamisia ja rataverkon peruskorjaushankkeita, joita ei pystytä rahoittamaan perusväylänpidon lähivuosisien niukalla rahoituksella. Myös perusväylänpidon pienten parantamishankkeiden niukat rahoitusmahdollisuudet lisäävät tarvetta sisällyttää investointiohjelmaan pienempiä kustannuksiltaan alle kymmenen miljoonan euron kehittämishankkeita eri väylämuodoista.

Maantieverkon kehittämishankkeiden priorisoinnissa korostuvat Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti TEN-T-verkon vaatimusten täyttäminen, kriittisen väyläverkon toimivuuden ja huoltovarmuuden turvaaminen, merkittävimpien toimivuus- ja turvallisuuspuutteiden parantaminen ja kaupunkiseutuja koskevien tavoitteiden (mm. kestävä liikkuminen) edistäminen sekä hankkeiden kustannustehokkuus.

Rataverkon kehittämishankkeilla vastataan Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa esitettyihin keskeisiin tarpeisiin. TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset täyttyvät rataverkon eurooppalaisilla liikennejätävillä hyvin ja rautateiden pääväylät täyttävät jo nykyisellään niille pääväyläasetuksessa määritelty palvelutasovaatimukset. Investointiohjelman hankkeilla parannetaan välityskyvyn kannalta ongelmallisia rataosia ja edistetään näin Liikenne 12 -suunnitelman toimivuustavoitetta tulevaisuuden liikennetarpeet huomioon ottaen. Ratakapasiteetin kasvattaminen parantaa liikenteen täsmällisyyttä ja vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä. Monet rataverkon tarpeet ja hankkeet täsmentyvät vielä tarkemman suunnittelun myötä investointiohjelman tulevilla päivityskierroksilla.

Vesiväyläverkon kehittäminen pohjautuu eri toimijoiden esittämiin hanketarpeisiin, joista tehdään esityleissuunnitelmien pohjalta hankearvioinnit. Vesiväylältä on kartoitettu nykyisen väylästä potentiaalisimmat investointikohteet. Näiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa on hyödynnetty tilannekuvaa tunnistetuista logistisista ja liikenteellisistä tarpeista sekä hankkeista laadittuja hankearviointeja. Lisäksi on tarkasteltu satamien liikennemääriä ja sitä kautta eri satamien merkitystä alueellisessa ja valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä.

TEN-T-asetuksesta tulevat vaatimukset

TEN-T-asetus edellyttää, että maantie on erityisesti suunniteltu, rakennettu tai parannettu moottoriajoneuvoliikennettä varten. Asetus sisältää myös vaatimuksia muun muassa levähdysalueiden ja liikkeessä-punnitusjärjestelmien tiheydelle. Tiheysvaatimukset vaihtelevat sen mukaan, kuuluuko tie ydinverkkoon vai kattavaan verkkoon. Ydinverkon osalta vaatimuksena on myös, että vastakkaisiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat on erotettu toisistaan, eikä tiet risteä samassa tasossa. Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen ydinverkolla riittävän tiheästi.

Rautateiden osalta asetus asettaa vaatimuksia muun muassa rataverkon sähköistykseen, akselipainoon, suunniteltuun nopeuteen, ERTMS-järjestelmiin ja muihin liikennemuotoihin liittämiseen sekä kaluston liikumisen mahdollistamisen osalta junapituuksiin ja kuormaulottumaan. Kaikki asetuksen vaatimukset eivät koske kaikkia verkkotasoja.

Suomea velvoittavat rautateiden vaatimukset liittyvät merisatamien rautatieyhteyteen, sisävesisatamien maantie- tai rautatieyhteyteen ja lentoasemien rautatieyhteyteen. Velvoittavien vaatimusten osalta Suomi täyttää hyvin vaatimukset. 17 merisatamasta vain Inkoon satamaan ei ole vaadittua rautatieyhteyttä, sisävesisatamien rautatie- tai maantieyhteyksien ja lentoasemien rautatieyhteyden osalta

vaatimus täyttyy. Näiden lisäksi asetus edellyttää eurooppalaisen raideleveyden selvittämistä ja suunnittelua. Suomen rataverkko täyttää melko hyvin myös ne asetuksen vaatimukset, jotka eivät velvoita Suomea erillisverkkostatuksen vuoksi. Asetusten edellyttämien multimodaalisten tavaraliikenneterminalien perustaminen ei ole Väyläviraston vastuulla.

Tällä hetkellä maanteiden kattavalla verkolla ja ydinverkolla eivät toteudu vaatimukset, jotka koskevat liikkeessäpunnitusjärjestelmiä ja levähdysalueita. Lisäksi ydinverkolla ei kaikilta osin toteudu vaatimus liittyen ajoratojen erotteluun ja teiden risteämiseen samassa tasossa. Ydinverkolla ei myöskään toteudu vaatimus raskaan liikenteen turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista. Pysäköintialueiden osalta on lähtökohtana, että ne toteutuvat markkinaehtoisesti.

Vaatimukset tulee olla verkkotasosta ja vaatimuksesta riippuen toteutettu vuoden 2030, 2040 tai 2050 loppuun mennessä. Suomi voi hakea vapautuksia vaatimusten täyttämisestä esimerkiksi alhaisen liikennemäärän tai alhaisen hyötykustannussuhteen vuoksi. Vähäisistä liikennemääristä johtuen valtaosa maanteiden TEN-T-verkosta on poikkeusten piirissä. Rautateiden osalta vapautusta voi hakea vaatimukseen, joka koskee Inkoon sataman liittämistä rautatieinfrastruktuuriin sekä vaatimukseen, jonka mukaan uusilla ydinverkon ja laajennetun ydinverkon radoilla tulee olla mahdollista liikennöidä 1 435 mm:n raideleveydellä.

TEN-T-asetuksen vaatimusten täyttymistä Suomen TEN-T-verkolla on selvitetty Väyläviraston julkaisuissa 55/2024 ja 12/2025. Suomen tieverkolla on kahdessa kohdassa vilkkaasti liikennöidyt tieosuudet, joille ei voi hakea vapautuksia: ydinverkolla valtatiellä 4 Vaajakosken kohdalla ja Raision keskustassa Turun kehätiellä (kt40). Näissä kohteissa tulee toteuttaa toimenpiteet, jotta vastakkaisiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat saadaan erotettua toisistaan eikä tiet risteä samassa tasossa.

Prioriteettiluokat

Väyläverkon kehittämishankkeiden toteutusjärjestykseen otetaan kantaa prioriteettiluokilla (Taulukko 4).

Hankkeet on priorisoitu ennen kaikkea niiden vaikutusten merkittävyyden sekä kiireellisyyden perusteella. Hankkeiden prioriteettiluokitukseen ovat vaikuttaneet lisäksi hankkeen suunnitelmavalmius sekä toteuttamiseen käytettävissä oleva rahoitus. Prioriteetissa on otettu huomioon myös se tieto, mitä on olemassa tulevista CEF-rahoitushauista, TEN-T-vaatimusten täyttäminen, sekä yleinen markkinatilanne. Joissain tapauksissa hankkeen prioriteettiin vaikuttaa myös kytkentä toiseen väylähankkeeseen, elinkeinoelämän investointiin tai muun maankäytön kehittämiseen.

Taulukko 4. Prioriteettiluokat.

Prioriteetti-luokka	Kuvaus
1	Tärkeimmät hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden alkupuolella.
2	Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden aikana.
3	Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden loppupuolella

Hankkeen prioriteettiluokka voi muuttua tulevien ohjelmapäivitysten yhteydessä, kun suunnittelu etenee, hankkeesta saadaan lisää tietoa ja sen kustannukset tarkentuvat. Investointiohjelman päivityksen yhteydessä otetaan huomioon myös toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Prioriteettiluokkaan 3 kuuluvat hankkeet voivat nousta prioriteettiluokkaan 1 tai 2. Hankkeet voivat myös siirtyä luokkien 1 ja 2 välillä tai pudota kokonaan pois investointiohjelmasta.

4.2 Maantieverkko

Investointiohjelmaan sisältyvien maantieverkon kehittämishankkeiden rahoitus kohdistuu suurimmaksi osaksi TEN-T-ydinverkon ja pääväylien parantamiseen.

TEN-T-ydinverkon ja pääväylien palvelutasopuutteita korjataan sekä isoilla kehittämishankkeilla että pistemäisissä kohteissa ympäri Suomen. Näin toteutukseen valikoituvat merkittävimmät isot kehittämissankkeet sekä pienempiä liikenneturvallisuutta ja palvelutasoa säilyttävää tai parantavaa hanketta.

Muun tieverkon rahoitus kohdistuu pääosin sellaisten kriittisten siltojen korjaamiseen, joita ei voida rahoittaa perusväylänpidon rahoituksella. Ohjelmaan sisältyy myös yksi vaativa painumakorjaus.

Kokonaisuuteen kuuluu myös seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion ylläpitämällä väyläverkolla. Osa pyöräliikenteen kehittämishankkeista sijaitsee MAL-kaupunkiseuduilla.

Investointiohjelmaan sisältyvät maantieverkon kehittämishankkeet on esitetty taulukossa 5 ja kuvassa 3.

TEN-T-ydinverkon ja pääväylien isot kehittämishankkeet

Investointiohjelmassa esitetään neljä isoa pääväylien kehittämishanketta. Näistä yksi on TEN-T-ydinverkon merkittävin yksittäinen kehittämiskohde Jyväskylässä, yksi kriittinen siltakohde Kouvolassa ja kaksi pidemmän yhteysvälin palvelutasoa parantavaa kehittämishanketta. Kohteet korjaavat

maantieverkon pahimpia palvelutasopuutteita ja niillä vastataan TEN-T-ydinverkon ja pääväyläasetuksen mukaisiin palvelutasopuutteisiin.

TEN-T-ydinverkon iso kehittämishanke on:

- Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä 225 M€.

Pääväylien isot kehittämishankkeet ovat:

- Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo (sis. Keltin silta), 62 M€.
- Vt 12 väli Risala–Mankala, Lahti ja Iitti 51 M€.
- Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1.vaiheen osahankkeet 118 M€.

Erityisesti näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan TEN-T-ydinverkon vaatimuksia, pääväyläasetusta sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita. Kehittämishankkeilla parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten palvelutasoa ja kaupunkiseutujen tärkeitä työssäkäyntiyhteyksiä. Lisäksi parannetaan liikenneturvallisuutta, kuljetusten tehokkuutta, satamayhteyksiä sekä turvataan väyläverkon toimivuutta ja huoltovarmuutta.

Pääväylien liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen

Hankekokonaisuuteen sisältyy pääväylien pienempiä ja keskisuuria kehittämishankkeita. Hankkeilla ylläpidetään nykyistä palvelutasoa varmistamalla joidenkin kriittisten siltojen kunto, kehitetään sujuvuutta tai parannetaan liikenneturvallisuutta pistemäisissä kohteissa. Kohteita on 9, joista yksi on TEN-T-ydinverkolla.

Kohteet korjaavat strategisessa tilannekuvassa esitettyjä palvelutasopuutteita ja niillä vastataan pääväyläasetuksen mukaisiin palvelutasopuutteisiin. Hankkeilla parannetaan kuljetusten tehokkuutta, turvataan väyläverkon toimivuutta ja huoltovarmuutta, lyhennetään korjausvelkaa sekä parannetaan liikenneturvallisuutta. Hankkeet hyödyntävät nykyistä tieverkkoa ja ovat tyypillisesti suuria kehittämishankkeita kevyempiä ratkaisuja.

Muun tieverkon palvelutason säilyttäminen ja parantaminen

Hankekokonaisuuteen sisältyy muun tieverkon pieniä ja keskisuuria kehittämishankkeita. Hankkeilla pääosin ylläpidetään nykyistä palvelutasoa varmistamalla mm. kriittisten siltojen kunto. Kohteita on yhteensä 9.

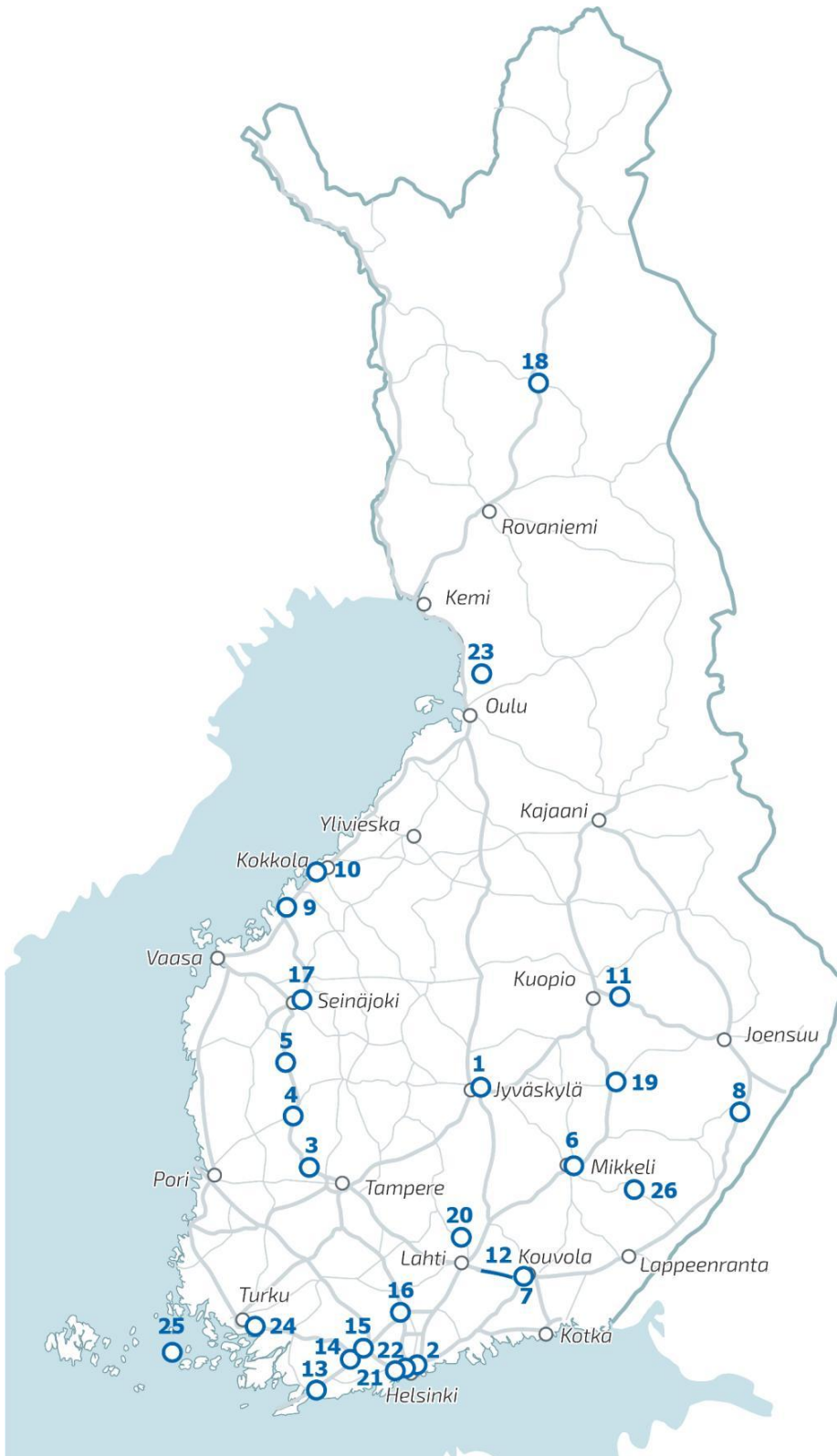
Hankekokonaisuus vastaa Liikenne 12 -suunnitelman linjaukseen väyläverkon toimivuuden ja huoltovarmuuden turvaamisesta. Hankkeilla mm. parannetaan kuljetusten tehokkuutta ja lyhennetään korjausvelkaa. Hankkeet parantavat myös tieverkon sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.

Muun tieverkon keskisuurten siltojen kokonaisuuteen on nostettu Väyläviraston siltaohjelman elinkeinoelämän kannalta tärkeillä reiteillä sijaitsevia kohteita, joiden toteuttaminen perusväylänpidon rahoituksesta aiheuttaisi suuren vajeen muuhun perusväylänpitoon. Siltoja kunnostamalla vältetään elinkeinoelämän kuljetuksia haittaavilta painorajoituksilta. Hankkeilla ylläpidetään elinkeinoelämän näkökulmasta alueiden välistä saavutettavuutta.

Taulukko 5. Investointiohjelmaan sisältyvät maantieverkon kehittämishankkeet.

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 3
	TEN-T YDINVERKON PARANTAMINEN		
1	Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä	225	1
2	E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa	34	2
	MUIDEN PÄÄVÄYLIEN PARANTAMINEN		
2	Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokkakoski-Hanhijärvi)	15	3
2	Vt 3 Alaskylä-Parkano	17	4
2	Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka	14	5
3	Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli	30	6
1	Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti-Puhjo (sis. Keltin silta), Kouvola	62	7
3	Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee	10	8
2	Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo-Sorvist), Uusikaarlepyy	8	9
3	Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (väli Boholmintie-Kruunupyntie), Kruunupyy ja Kokkola	15	10
2	Vt 9 Vartiala-Riistavesi (Kivisillansalmen silta), Kuopio	44	11
2	Vt 12 väli Risala-Mankala, Lahti ja Iitti	51	12
2	Vt 25 Langansböle-Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin yms. Raasepori	46	13
2	Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja	18	14
2	Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti	37	15
2	Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää	17	16
2	Kt 67 ja vt 19 Kivisaari-Atria lisärahoitus, Seinäjoki	38	17

Priori- teetti	Hanke	Kustannus- arvio (M€)	Numero kuvassa 3
	MUUN TIEVERKON PARANTAMINEN		
3	Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä	20	18
3	Vt 23 Taipaleen kanavan läppäsilta, Varkaus	10	19
3	Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala	10	20
1	Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo	33	21
3	Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo	11	22
1	Mt 849 Iijoen silta, Oulu	11	23
1	Mt 2271 (entinen Kt 40) Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina	8	24
1	Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	11	25
2	Mt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala	15	26
3	Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen valtion verkolla	60 (30+30)	



Kuva 3. Investointiohjelmaan sisältyvät maantieverkon kehittämishankkeet.

Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla

Seudullisiin pyöräilyn tavoiteverkkoihin on alustavasti tunnistettu uusia valtion väyläverkon yhteystarpeita noin 500 km matkalla. Uusien yhteyksien lisäksi on tunnistettu tarpeita nykyisten yhteyksien palvelutason parantamiseksi laatukäytävätasoisiksi. Pyörämatkailun merkittävä lisääntyminen aiheuttaa myös kehittämistarpeita maantieverkolle. Tavoitteena on kehittää pyöräliikenteen olosuhteita maantieverkolla kohteissa, joissa on suuri käyttäjäpotentiaali. Kehittämispaketti edistää erityisesti Liikenne 12 -suunnitelman kestävyystavoitetta sekä kulkumuotosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.

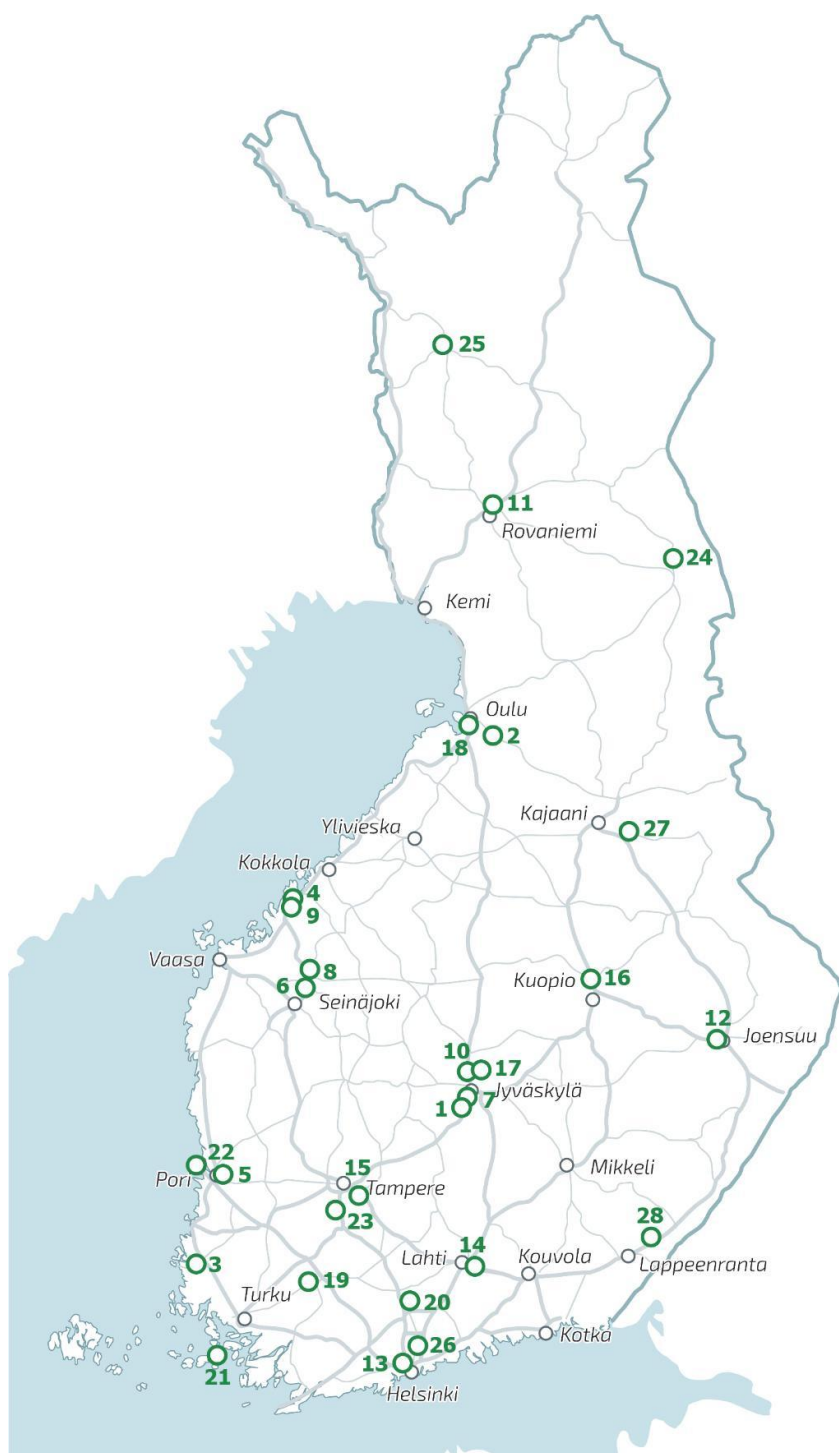
Kehittämispaketilla pyritään poistamaan pyöräliikenteen verkon jatkuvuus- ja laatuutteita sekä edistämään laajempien maantieverkkoon liittyvien pyörätieverkkojen suunnittelua, kehittämistä ja toteutusta. Hankkeet parantavat pyöräliikenteen verkollista saavutettavuutta paikallisesti ja seudullisesti. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta parantavat sekä uusien pyöräteiden tuoma erottelu autoliikenteestä että olemassa olevien pyöräteiden parantaminen.

Pyöräliikenteen kehittämishankkeet on esitetty taulukossa 6 ja kuvassa 4. Hankkeet on jaettu kolmeen ryhmään: uudet seudulliset pyöräliikenteen yhteydet (noin 80 km), nykyisten yhteyksien palvelutason nostot (noin 120 km) ja pyörämatkailun yhteyksien kehittäminen käyttäjämääriltään merkittävässä kohteissa (noin 60 km). Kohdekohtaiset kustannusarviot on esitetty vain yhdeksälle prioriteetin 1 ja 2 hankkeelle. Näiden yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 53 M€. Kustannusarviot sisältävät myös kuntien rahoitusosuutta ja edellyttävät ennen toteutusta tarkempia kustannusjakoneuvotteluja. Muiden kohteiden laajuuteen ja kustannusarvioihin liittyy vielä suurta epävarmuutta, joten niitä ei ole esitetty kohteittain. Osa pyöräliikenteen kehittämishankkeista sijaitsee MAL-kaupunkiseuduilla.

Taulukko 6. Investointiohjelmassa esitetyt pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla.

Prioriteetti	Hanke	Pituus (km)	Kustannusarvio (M€)	Kunta	Numero kuvassa 4
	UUDET PYÖRÄTIET				
1	Vt 9 Keljonkangas–Muurame	5	8,9	Jyväskylä, Muurame	1
1	Vt 22 Oulu–Muhos	10	6,0	Oulu, Muhos	2
1	Kt 43 Kodjala–Kalanti	7	5,0	Laitila, Uusikaupunki	3
2	Mt 749 Frillmossantie–Skutnabba	15	8,4	Uusikaarlepyy, Pietarsaari	4
2	Mt 2555 Järvikylä–Noormarkku	6	2,0	Pori	5
2	Mt 7041 välillä Nurmontie–Vierulantie	16	7,9	Seinäjohti, Lapua	6
3	Vt 18 välillä Ristonmaan ETL – Kukumäki	2	-	Jyväskylä	7

Priori- teetti	Hanke	Pituus (km)	Kustan- nusar- vio (M€)	Kunta	Numero kuvassa 4
3	Vt 19 ja kt 63 Lapua–Kauhava	13	-	Lapua, Kauhava	8
3	St 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari	15	-	Uusikaarlepyy, Pie- tarsaari	9
	PARANNETTAVAT PYÖRÄTIET				
3	Vt 4 Lohikoski–Kirri	5	-	Jyväskylä	10
3	Vt 4, kt 81, mt 9442 "Siltojen lenkki"	5	-	Rovaniemi	11
3	Vt 9 Ylämylly–Siitainen	11	-	Joensuu, Liperi	12
3	Mt 120 välillä Kaupintie–Kehä III	7	-	Helsinki, Vantaa	13
3	Mt 312 välillä vt 4 – Nastola	10	-	Lahti	14
3	Mt 339 Suorama–Liuttu	2	-	Kangasala	15
3	Mt 559 Vanha viitonen	16	-	Siilinjärvi	16
3	Mt 637 Lohikoski–Kuusa	26	-	Jyväskylä, Laukaa	17
3	Mt 847 Oulu–Kempele	7	-	Oulu, Kempele	18
3	Mt 2804, 2821 Jokioinen–Tammela	17	-	Jokioinen, Forssa, Tammela	19
3	Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki	10	-	Hyvinkää, Riihimäki	20
	MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET				
1	Mt 180 välillä Prostvikin kylätie–Nauvo	10	5,0	Parainen	21
1	Mt 269 Yyteri–Reposaari	9	5,5	Pori	22
2	Mt 301 Vesilahti–Lempäälä	5	4,2	Vesilahti, Lempäälä	23
3	Vt 5 ja yt 18884 Kuusamo–Ruka	14	-	Kuusamo	24
3	Kt 79, Kittilän pääpyöräilyväylä	11	-	Kittilä	25
3	Mt 145 Järvenpää–Hyrylä	8	-	Jävenpää, Tuusula	26
3	Mt 899 Vuokatti–Sotkamo	2	-	Sotkamo	27
3	Mt 14871 välille Rantaportintie – Mt 4062 liittymä	4	-	Ruokolahti, Imatra	28



Kuva 4. Investointiohjelmassa esitetyt pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla.

4.3 Rataverkko

Hankekokonaisuus muodostuu muutamasta isosta hankkeesta, jotka parantavat yhteysvälien ja samalla laajemmin rataverkon välityskykyä, sekä pienemmistä rataverkon ja liikennöinnin toimivuutta parantavista hankkeista. Hankkeisiin sisältyy myös pienehkö rataverkon sähköistyskohde sekä kaksi

sopimuksellisen yhteistyön kohdetta, joista toinen kohdistuu selkeämmin matkustajaliikenteeseen ja toinen tavaraliikenteeseen. Investointiohjelmaan sisältyvät ratahankkeet on esitelty taulukossa 7 ja kuvassa 5.

Rataverkon verkollista kehittämistä varten on osoitettu varaus erilaisiin verkollisiin kehittämistoimenpiteisiin, joiden suunnittelu ja/tai kokonaisuuden suunnitteluvalmius ei ole vielä riittävän pitkällä kohteiden nimeämiseksi. Eri teemoihin sisältyy tyypillisesti useita kohteita, jotka on mahdollista asettaa priorisoituun järjestykseen suunnittelun edetessä ja tuoda myöhempien päivitysten yhteydessä nimettyinä ohjelmaan. Ohjelmaan on varattu perusväylänpidon rahoitustason lähivuosien niukkuuden vuoksi rahoitusta myös rataverkon isoille peruskorjauskohteille.

Toimenpiteet edistävät Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteita. Ne parantavat ja turvaavat sekä elinkeinoelämän tavaraliikenteen että henkilöliikenteen edellytyksiä ja palvelutasoa. Hankkeet edistävät saavutettavuutta sekä alueellisesti, valtakunnallisesti että kansainvälisesti. Hankkeiden valinnassa on otettu huomioon ja hyödynnetty vaikutusten arvioinnin monikriteerianalyysijä, laadullisia asiantuntija-arvioita sekä keskeisiä liikennejärjestelmän ja rataverkon kehittämisen tulokulmia.

Taulukko 7. Investointiohjelmaan sisältyvät ratahankkeet.

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 5
1	Helsinki-Riihimäki, väli Jokela-Hyvinkää	144	1
1	Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta-Joutseno	141	2
1	Imatra-Joensuu välityskyvyn parantaminen	64	3
1	Joensuu-Nurmes toimivuuden parantaminen	7	4
1	Iisalmi-Kontiomäki välityskyvyn parantaminen	25	5
1	Vuokatti-Kontiomäki sähköistys	7	6
1	Kotka: Kotolahti-Mussalo läpiajoraide (lisäraide)	7	7
2–3	Verkollinen kehittäminen	60–160	
1	Rataverkon isoja peruskorjauskohteita	100–200	
2	Kokkolan asema-alueen kehittäminen*	29	8
3	Lauritsalan liikennepaikka**	15	9

* Kustannus koko hankkeen kustannusarvio. Kustannusjakoja muiden osapuolten kanssa ei ole sovittu.

** Sopimuksellisen yhteistyön kohde



Kuva 5. Investointiohjelmaan sisältyvät ratahankkeet.

4.4 Vesiväyläverkko

Hankekokonaisuus koostuu väylien pienten kehittämishankkeiden paketista, jolla voidaan nopeasti ja tehokkaasti varmistaa ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä nykyiseen väylästään kohdistuvilla, kustannuksiltaan pienillä parantamistoimilla, sekä Raahen terästehtaiden raaka-aine- ja

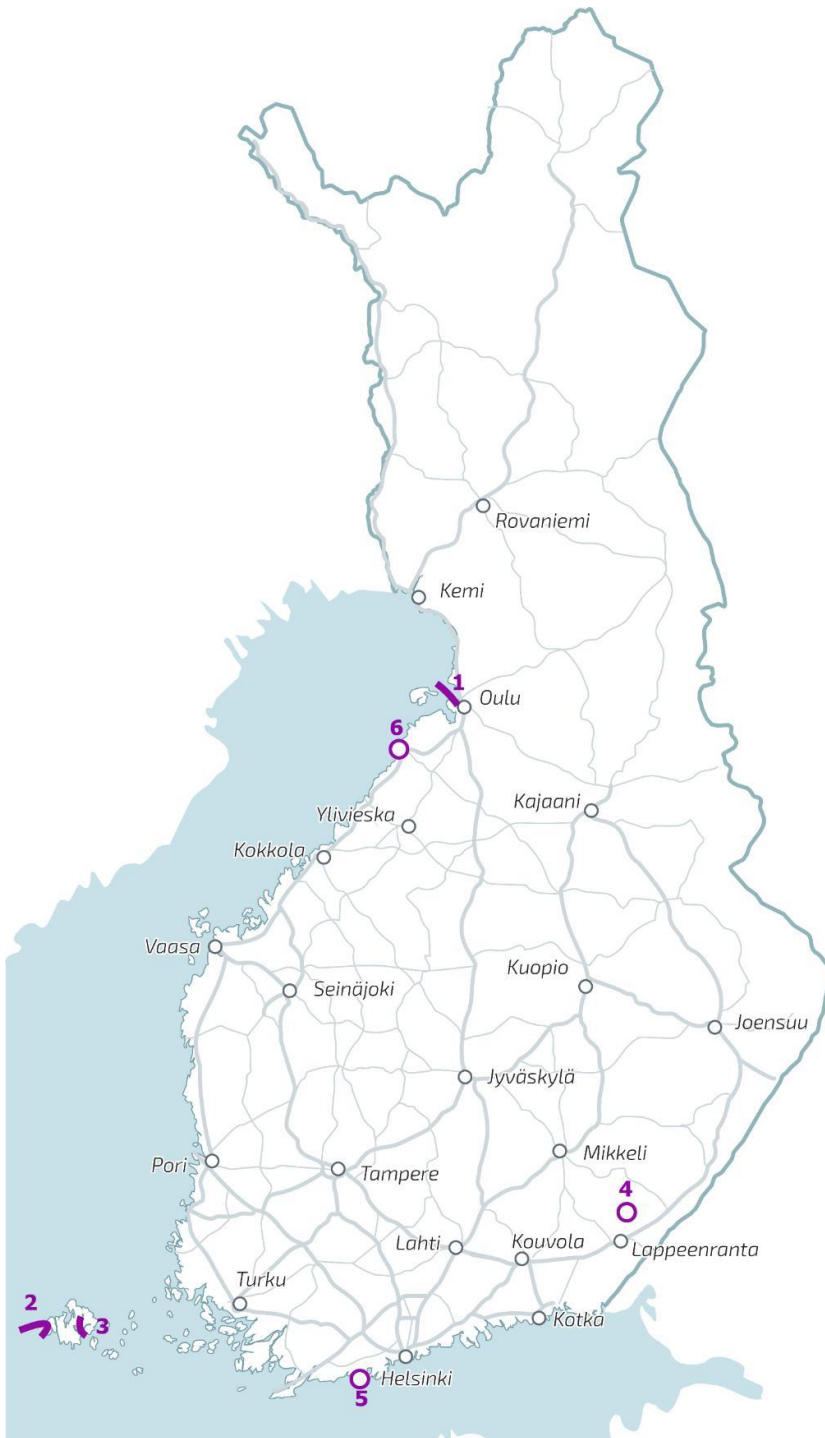
tuotekuljetuksia parantavasta Raahen väylän syventämishankkeesta. Oulun satama on TEN-T-ydinverkon satama ja Eckerön ja Raahen satamat ovat kattavan TEN-T-verkon satamia.

Potentiaalisissa vesiväylähankkeissa voi tapahtua nopeitakin muutoksia elinkeinoelämän päätösten ja muutosten myötä, joten ohjelmaa tarkistettaessa hankkeiden priorisointi ja ajoitus voi muuttua merkittävästi tässä investointiohjelmassa esitetystä. Myös nykyinen turvallisuustilanne ja siihen liittyvät pakotoimenpiteet voi vaikuttaa hankkeiden priorisointiin ja toteutukseen. Tämän vuoksi osa hankkeista voi lykkääntyä tai peruuntua kokonaan. Koska ohjelmakauden loppupuolen hankkeiden esittäminen ja ajoitus on todettu samoista syistä lähes mahdottomaksi, ohjelmassa ei ole esitetty yksittäisiä hankkeita ohjelmakauden lopulle, vaan ne lisätään investointiohjelmaan sen päivitysten myötä.

Investointiohjelmaan sisältyvät vesiväylähankkeet on esitelty taulukossa 8 ja kuvassa 6. Hankkeiden kustannusarviot perustuvat tähänhetkiseen parhaaseen arvioon rahoitustarpeesta, ja ne voivat sisältää myös satamien kustannusosuuksia.

Taulukko 8. Investointiohjelmaan sisältyvät vesiväylähankkeet.

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 6
1	Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus ▪ Oulun väylän sisimmän osan leventäminen, noin 2,3 M€ (1). ▪ Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,0 m kulkusyvyyyteen, noin 2,8 M€ (2). ▪ Färjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 M kulkusyvyyyteen, noin 0,8 M€ (3). ▪ Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen, noin 2,1 M€ (4). ▪ Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen, noin 2,5 M€ (5).	noin 10,5	1–5
3	Raahen väylän syventäminen	20,8–38,5	6
	Yhteensä	31,3–49,0	



Kuva 6. Investointiohjelmaan sisältyvät vesiväylähankkeet.

5 Valittujen hankkeiden vaikutukset

5.1 Vaikutusarvioinnin aineisto ja menetelmät

Vaikutusten arvioinnissa keskitytään investointiohjelman merkittäviin vaikutuksiin ja toisaalta arvioidaan Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteiden (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) toteutumista. Investointiohjelman sisällölliset tavoitteet ja lähtökohdat muodostuvat Liikenne 12 –suunnitelman tavoitteista ja niitä täsmentävistä strategisista linjauksista sekä Liikenne 12 –suunnitelman taustalla lainsäädännössä määrittelyistä liikenneverkkoja koskevista yleisistä tavoitteista.

Investointiohjelman vaikutusten arviointi on ollut määrällistä ja laadullista asiantuntija-arviointia, joka pohjautuu ensisijaisesti hankkeiden suunnittelun tuottamaan, olemassa olevaan tietoon hankkeista ja niiden vaikutuksista. Hankkeiden priorisoinnissa ja kokonaisvaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty PRIO-työkalua. Työkalun käyttö edellyttää, että hankkeesta on tehty hankearviointiohjeen mukainen hankearviointi.

Hankearviointi

Hankearviointien tuottamaa tietoa hyödynnetään suunnittelussa tehtävissä valinnoissa, hankkeiden ohjelmoinnissa ja rahoituspäätöksissä. Hankearviointi koostuu useasta eri vaiheesta lähtökohtien kuvauksesta päätelmiin ja jälkiarvioinnin suunnitelmaan asti. Hankearvioinneilla on kaksi ensisijaista tarkoitusta:

1. Toimia suunnittelun työkaluna – hankearvioinnit auttavat muodostamaan tehokkaimmat hankevaihtoehdot ja valitsemaan parhaan vaihtoehdot jatkosuunnitteluun.
2. Tukea päätöksentekoa – hankearvioinnit kuvaavat hankkeen vaikutuksia mahdollisimman arvopaasti ja ottavat kantaa hankkeen kannattavuuteen.

Vaikuttavuuden arvioinnissa pyritään kuvaamaan tarkasteltavan suunnitteluvaihtoehdon vaikutuksen suhdetta tavoiteltavaan tai parhaimpaan mahdolliseen arvoon. Eri vaikutukset voidaan vaikuttavuuden arvioinnissa määrittää samalle suhteelliselle asteikolle. Vaikuttavuuden arviointi tehdään hankekohtaisesti, eivätkä eri hankkeista lasketut vaikuttavuudet ole vertailukelpoisia keskenään. Vertailukelpoisuutta ja yhteenlaskettavuutta vaikutuksille tuo kannattavuuslaskelma ja sen rahamääristetyt vaikutukset. Kannattavuuslaskelman tuloksia käytetään mm. PRIO-työkalulla tehtävien laskentojen pohjana.

Hankearviointia on tarkemmin kuvattu edellisen Valtion väyläverkon investointiohjelman vaikutusarviointia kuvaavassa liitteessä.⁵

Investointiohjelman seitsemästä ratahankkeesta (kustannukset yhteensä 421 miljoonaa euroa) on laadittu Väyläviraston hankearviointiohjeita vastaava hankearviointi. Ohjelman 15 maantiehankkeesta (kustannukset yhteensä noin 669 miljoonaa euroa) on laadittu ohjeiden mukainen hankearviointi. Investointiohjelman vesiväylähankkeista vain muutamasta on tehty hankearviointi. PRIO-työkalulla tehtävien laskennallisten euromääräisten hyötyjen tarkasteluissa ovat olleet mukana vain ne rata- ja tiehankkeet, joista on tehty hankearviointi.

PRIO-työkalu

PRIO-työkalu on hankkeiden vaikutusten vertailun ja priorisoinnin apuväline. PRIO:n tuloksena syntyy tietoa hankkeiden hyvyydestä suhteessa toisiinsa. Lisäksi PRIO tuo läpinäkyvyyttä ja systemaattisuutta hankkeiden valintojen perusteluille. PRIO:lla pystytään myös tarkastelemaan, kuinka hyvin hankkeet toteuttavat liikennepoliittisia tavoitteita sekä hahmottamaan monimutkaisia valintatilanteita, joissa tavoitteita, vaikutuksia ja hankkeita on lukuisia. PRIO:n tavoitteisto muodostetaan aina Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden pohjalta.

PRIO sisältää hankearvioiduista hankkeista saatavaa tietoa (esimerkiksi kannattavuuslaskelman eri hyötykomponentit), jota hyödynnetään työkalulla tuotettavissa vertailuissa. PRIO:lla voidaan esimerkiksi vertailla eri hankekoreja ja niiden vaikutuksia. Annetun rahoituskehityksen avulla pystytään myös optimoimaan hankekoreja halutuilla tavoitepainotuksilla ja vertailemaan eri tavalla painotettuja koreja keskenään. PRIO:lla on lisäksi mahdollista vertailla hankkeiden tehokkuutta, priorisoida hankkeita eri tavoitepainotuksilla sekä luoda vaikutusprofiileja yksittäisille hankkeille. Myös PRIO-työkalua on tarkemmin kuvattu edellisen Valtion väyläverkon investointiohjelman vaikutusarviointia kuvaavassa liitteessä (katso alaviite).

Muu vaikutusten arviointitieto

Yhteiskuntataloudellisen laskelman ulkopuoliset muut merkittävät vaikutukset tai erityispiirteet on kuvattu ja arvioitu tarvittaessa erikseen. Merkittäviä yhteiskuntataloudellisen laskelman ulkopuolisia vaikutuksia tai muita hankkeen erityisperusteita voivat olla esimerkiksi merkittävät maankäytön kehittämismahdollisuuksiin tai elinkeinoelämän kehittämiseen liittyvät kytkennät, tasapuolisuus- ja

⁵ Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032, Liite 6: Vaikutusten arviointi (Väyläviraston julkaisuja 26/2024)

kohdistumisnäkökulmat, kaupunkiseutuhankkeiden pitkän aikavälin yhdyskuntarakennevaikutukset, osa ympäristövaikutuksista sekä ratahankkeiden välityskykyyn liittyvät tiedot ja arviot.

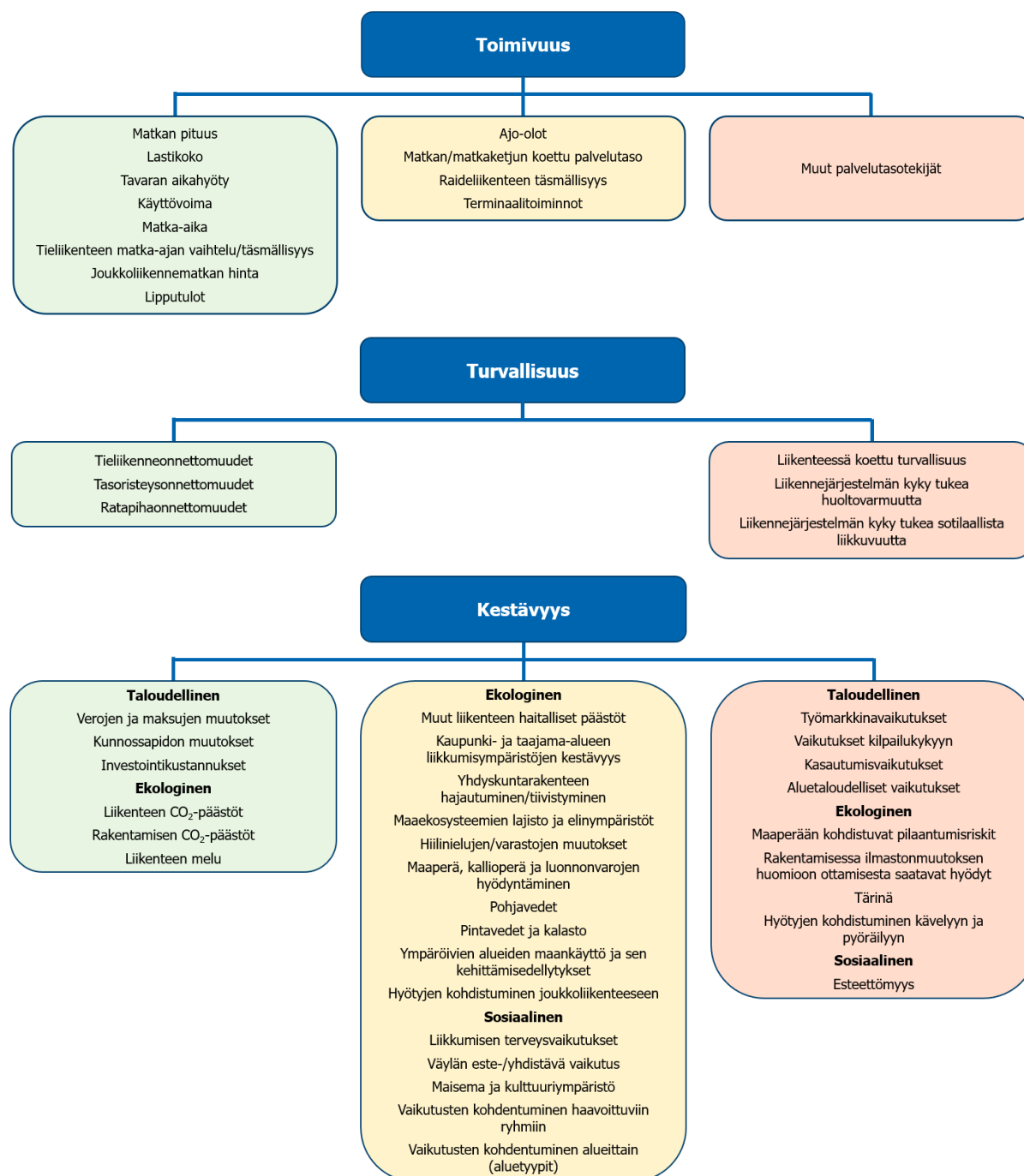
Vertailupohja

Investointiohjelman vaikutuksia on tarkasteltu useammasta vertailutekijästä muodostuvan vertailupohjan kautta. Vertailupohjassa kyse on vertailuasetelmista, joihin investointiohjelmaa verrataan. Käytännöllä useita vertailuasetelmia saadaan vaikutuksia kuvattua kattavammin ja monipuolisemmin. Ohjelman vaikutuksia ja ohjelmalla saavutettavia hyötyjä ja haittoja verrataan nykytilaan sekä tilanteeseen, jossa investointiohjelman hankkeita ei toteuteta (toteutuspäätöksen saaneiden hankkeiden vaikutukset otetaan kuitenkin huomioon). Investointiohjelman hyötyjä ja haittoja arvioidaan n. 30 vuoden aikajänteellä.

Investointiohjelman vaikutuksista on saatu lisätietoa tarkastelemalla teoreettisia tilanteita, joissa koko investointiohjelman budjetti olisi käytettävissä toimivuuden, turvallisuuden tai kestävyysn kannalta parhaisiin hankkeisiin. Kun vertailuun asetetaan pelkästään toimivuuden, turvallisuuden tai kestävyysn kannalta parhaat hankkeet, saadaan havainnollisesti kuvatuksi ohjelman eri tavoitteiden eroja ja osin myös ristiriitaisuuksia. Tarkastelu kuvaa myös sitä, kuinka hyvin ohjelma toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia tavoitteita. Yhtä tavoitekokonaisuutta maksimoivia, teoreettisia hankejoukkoja tarkasteltaessa tulee muistaa, että yhden tavoitteen maksimoinnilla menetetään muiden tavoitealueiden hyötyjä.

Arvioidut vaikutukset

Investointiohjelmassa arvioitavat vaikutukset on tunnistettu ja priorisoitu hyödyntäen Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja väylähankkeiden vaikutukset linkittävää Excel-taulukkoa. Taulukko edustaa Väyläviraston näkemystä kehittämishankkeiden vaikutuksista ja niiden kohdentumisesta eri tavoitealueiden alle. Vaikutusten luokittelua pystytään hyödyntämään, kun arvioidaan mitkä vaikutuksista otetaan huomioon osana investointiohjelman vaikutusten arviointia. Lisäksi listausta voidaan hyödyntää vaikutusten keskinäisessä priorisoinnissa. Kuvassa 7 näkyvät kuhunkin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteeseen linkitettyt vaikutukset. Kuvassa vaikutukset jakautuvat tavoitealueiden alla edelleen kolmeen eri väriin laattikoon vaikutusten arvioinnissa hyödynnettävän menetelmän mukaisesti.



Kuva 7. Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteeseen linkittyvät väylähankkeiden vaikutukset.

Vihreä laatikko kuvaa vaikutuksia, joiden arvioimiseen on olemassa yhteismitallinen menetelmä ja jotka pystytään täysimääräisesti arvioimaan osana PRIO-tarkasteluja. Keltaisessa laatikossa olevien vaikutusten arviointiin on parhaillaan kehitteillä arviointimenetelmä tai vaikutukset ovat sellaisia, joihin liittyvistä tekijöistä osa pystytään arvioimaan yhteismitallisesti ja ottamaan huomioon PRIO-työkalussa. Kehitteillä olevia arviointimenetelmiä ei ole vielä tämän investointiohjelman valmistelussa hyödynnetty.

ohjelmaston vaikutusten arvioinnissa. Punainen laatikko kuvaa vaikutuksia, jotka jäävät täysin käytettävissä olevien yhteismitallisten arviointimenetelmien ulkopuolelle, ja joudutaan kuvaamaan sanallisesti puuttuvien arviointimenetelmien vuoksi. Vaikutukset, joiden kuvaamiseen ei ole arviointimenetelmiä ja jotka ovat arviointiprosessissa keskeisiä, ovat myös tulevaisuudessa merkittäviä kehityskohteita.

Vaikutusten alueellinen kohdistuminen

Vaikutusten alueellista kohdentumista on tarkasteltu PRIO-työkalulla väylämuotoriippumattomasti suuralueittain:

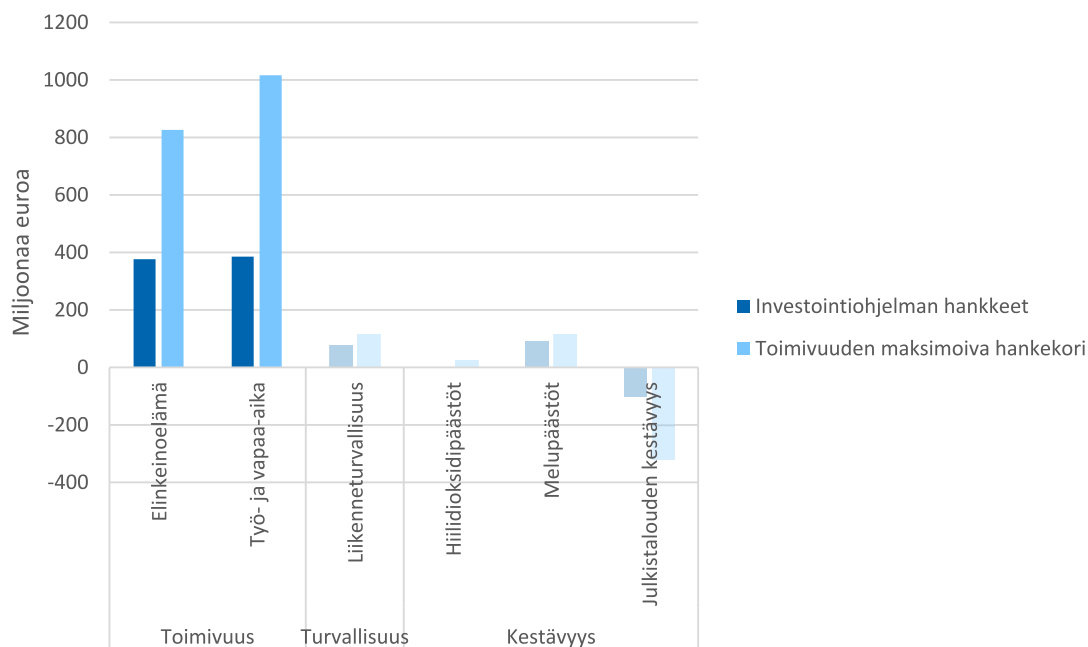
- Etelä-Suomen suuralueeseen kuuluvat Kymenlaakso, Päijät-Häme, Uusimaa ja Varsinais-Suomi.
- Itä-Suomeen kuuluvat Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo.
- Pohjois-Suomeen kuuluvat Keski-Pohjanmaa, Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa.
- Länsi-Suomeen kuuluvat Etelä-Pohjanmaa, Kanta-Häme, Keski-Suomi, Pirkanmaa, Pohjanmaa ja Satakunta.

5.2 Vaikutusarvioinnin tulokset

5.2.1 Investointiohjelman vaikutukset toimivuuteen

Investointiohjelman hankkeiden **laskennalliset toimivuushyödyt** syntyvät pääosin matka-aika- ja ajoneuvokustannussäästöjen kautta. Investointiohjelman suurimmat laskennalliset yhteiskuntataloudelliset hyödyt kohdistuvat toimivuuden tavoitealueelle. Investointiohjelman hankkeiden hyödyt jakautuvat melko tasaisesti työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämisen (385 miljoonaa euroa) sekä elinkeinoelämän matkojen edistämisen (376 miljoonaa euroa) kesken. Ero toimivuushyödyt maksimoivaan hankekoriin on kuitenkin merkittävä, koska toimivuuden maksimoivassa hankekorissa hankkeet valitaan puhtaasti elinkeinoelämän sekä työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämistä tukevien hyötyjen perusteella väylämuodosta riippumatta. Toimivuutta maksimoivassa korissa valtaosa hankkeista olisi tiehankkeita, jolloin hyödyt painottuisivat selvästi työ- ja vapaa-ajan matkoihin. Laskennallinen tehokkuustappio toimivuuden tavoitealueella on 1,08 miljardia euroa annetulla budjettirajoitteella.

Toimivuuden maksimoiva hankekori tuottaa investointiohjelmaan valikoituneisiin hankkeisiin verrattuna enemmän hyötyjä kaikilla tavoitealueilla julkistalouden kestävyyttä lukuun ottamatta. Julkistalouden kestävyys osalta investointiohjelman vaikutukset ovat negatiivisia, mutta selvästi pienemmät kuin toimivuuden maksimoivalla hankekorilla.

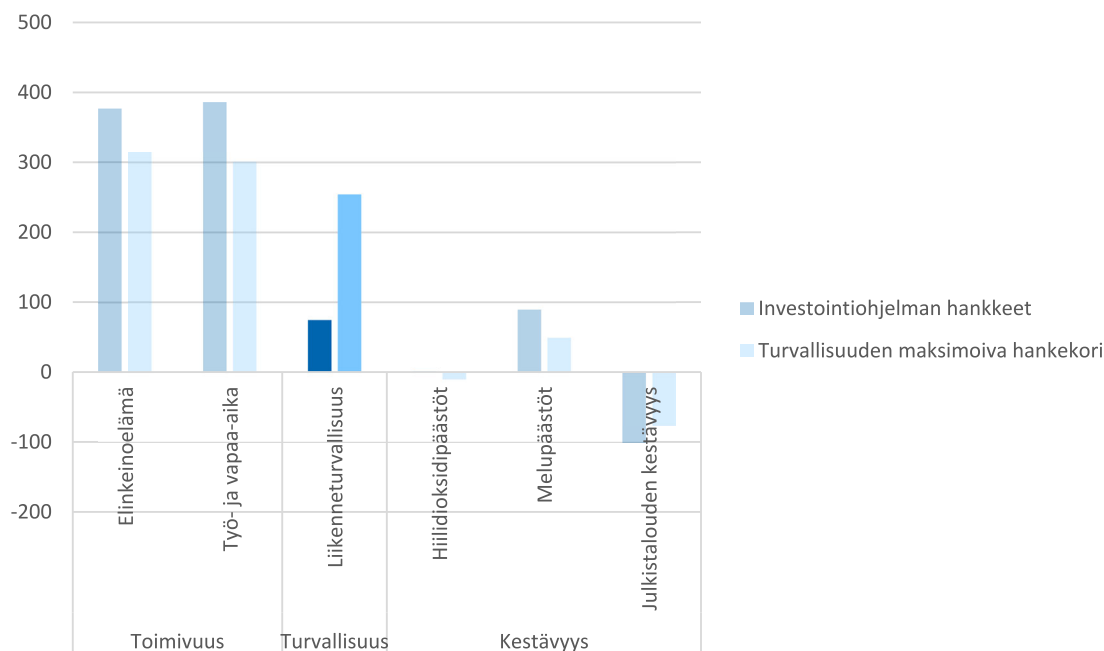


Kuva 8. Investointiohjelman ja toimivuushyödyt maksimoivan hankekorin vaikutukset.

5.2.2 Investointiohjelman vaikutukset turvallisuuteen

Investointiohjelman hankkeiden **laskennalliset liikenneturvallisuushyödyt** syntyvät henkilövahinko- onnettomuuksien vähenemisen kautta, kun liikenneturvallisuus paranee hankkeiden toteutuessa. Liikenneturvallisuuden hyötyjä syntyisi noin 75 miljoonaa euroa 30 vuoden laskenta-aikana, jos kaikki investointiohjelman hankkeet päätettäisiin toteuttaa. Investointiohjelmassa sisältyvien hankkeiden tuottamat turvallisuushyödyt ovat noin kolmasosa siitä, mitä saavutettaisiin valitsemalla hankkeet yksinomaan liikenneturvallisuuden maksimoinnin perusteella. Ero johtuu siitä, että suurimmat turvallisuushyödyt syntyvät tyypillisesti tiehankkeista, jolloin turvallisuutta maksimoivaan hankekoriin valikoituu pääosin tiehankkeita. Jos ratahankkeiden osuutta turvallisuustehokkuutta maksimoivassa korissa kasvatettaisiin, tehokkuustappio turvallisuuden osalta pienenis. Nykyisellä budjettirajoitteella laskennallinen tehokkuustappio on liikenneturvallisuuden osalta 179 miljoonaa euroa.

On tärkeää huomata, että investointiohjelman hankkeet tuottavat kokonaisuutena suuremmat hyödyt kuin turvallisuuden maksimoiva hankekori kaikilla tavoitealueilla julkistalouden kestävyyttä lukuun ottamatta. Tämä johtuu siitä, että turvallisuutta maksimoivassa korissa hankkeet valitaan yksinomaan liikenneturvallisuuden perusteella, jolloin muiden tavoitealueiden vaikutukset eivät vaikuta kyseisen korin hankevalintoihin.



Kuva 9. Investointiohjelman ja turvallisuushyödyt maksimoivan hankekorin vaikutukset.

Investointiohjelma sisältää rata-, tie- ja vesiväylähankkeita, joilla on vaikutuksia **sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen**, ja jotka ovat näiden näkökulmien kannalta tärkeitä. Hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan pelkästään sotilaallisen liikkuvuuden tai huoltovarmuuden vuoksi, vaan ne ovat pääasiassa yleisesti liikennejärjestelmän tavoitteiden sekä päivittäisen liikkumisen ja kuljettamisen kannalta tärkeitä kehitettäviä yhteyksiä, jotka samalla palvelevat liikennettä myös poikkeusoloissa (niin sanotut kaksoiskäyttöhankkeet). Vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen ei kuvata tässä raportissa tarkemmin eikä kohdekohtaisesti.

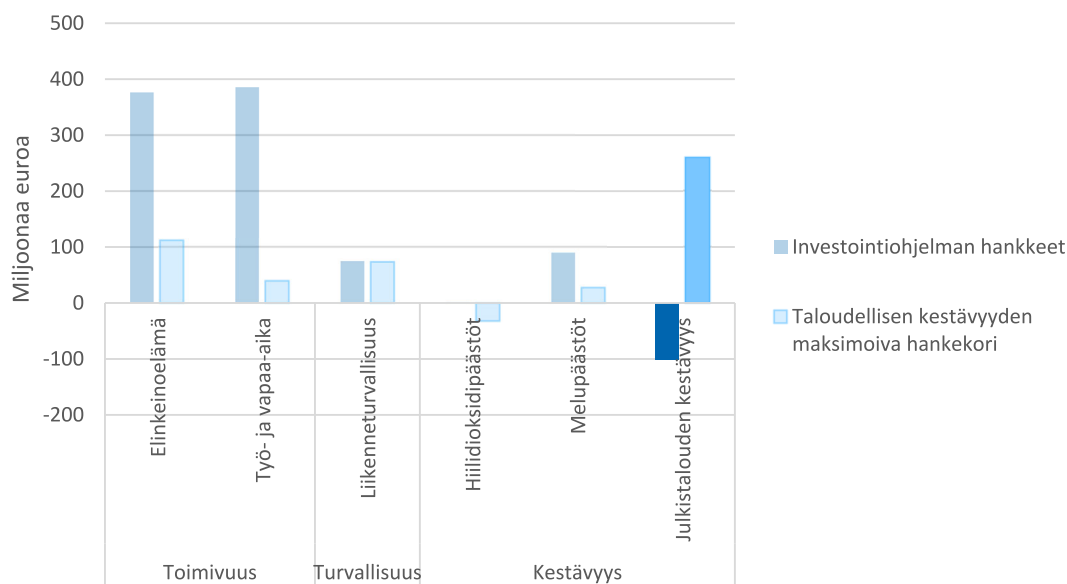
5.2.3 Investointiohjelman vaikutukset kestävyYTEEN

Taloudellinen kestävyys

Investointiohjelman hankkeiden **laskennalliset taloudellisen kestävyYden hyödyt** syntyvät verojen ja maksujen sekä kunnossapitokustannusten muutoksista. Julkistalouden kestävyYden osalta investointiohjelman hankkeiden toteuttamisesta syntyy negatiivisia hyötyjä 30 vuoden laskenta-ajalta noin 100 miljoonaa euroa. Negatiiviset hyödyt syntyvät erityisesti verotulojen vähenemisestä esimerkiksi polttoainekulutuksen vähentymisen seurauksena sekä kunnossapitokustannusten kasvaessa lisääntyvän väyläpinta-alan myötä.

Taloudellisen kestävyYden maksimoivaan hankekoriin verrattuna investointiohjelman hankkeiden tuottamat haitat julkistaloudelle ovat selvästi suuremmat. Tehokkuustappio on näiden hyötyerien osalta yhteensä 360 miljoonaa euroa laskenta-ajalta. Taloudellisen kestävyYden maksimoiva hankekorin tuottaa

investointiohjelmaan valikoituneisiin hankkeisiin verrattuna vähemmän hyötyjä kaikilla muilla tarkastelluilla tavoitealueilla. Kun hankkeet valikoidaan ottaen huomioon pelkkä julkistalouden kestävyys, hankkeen kokonaisnettohyödyt jäävät hyvin pieniksi, ja tehokkuustappio suhteessa hyödyt maksimoivaan hankekoriin on merkittävä.



Kuva 10. Investointiohjelman ja taloudellisen kestävyysmaksimoivan hankekorin vaikutukset.

Kilpailukykyä parantavat osaltaan esimerkiksi ratahankkeissa tehdyt kapasiteettia ja välityskykyä lisäävät toimenpiteet, kuten Jokela–Hyvinkää–välillä rakennettavat lisäraiteet ja Iisalmi–Kontiomäki–välillä rakennettavat uudet liikennepaikat sekä Luumäki–Joutseno–välillä rakennettava kaksoisraide. Toimenpiteet mahdollistavat tavaraliikenteen lisäyksen ja pienentävät liikenteen häiriöherkkyyttä.

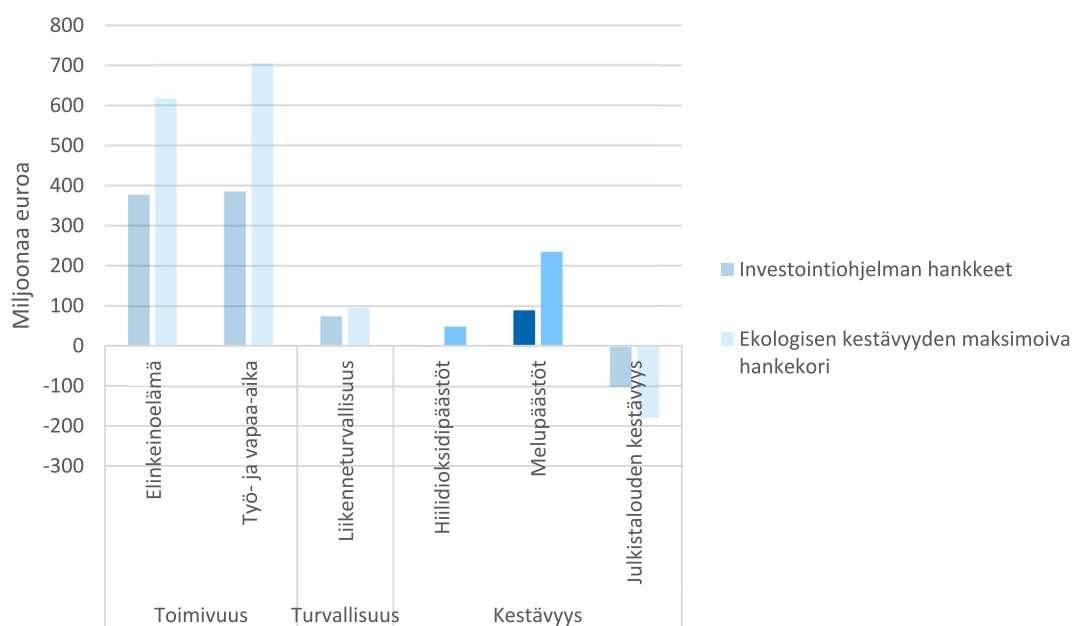
Ekologinen kestävyys

Investointiohjelman hankkeiden **laskennalliset ekologisen kestävyysmaksimoivan hankekorin hyödyt** syntyvät melu- ja hiilidioksidipäästöjen muutoksista. Hiilidioksidipäästöjen osalta otetaan huomioon kaikkien hankkeiden vaikutus liikenteen päästöihin. Rakentamisesta aiheutuvia päästöjä ei ole otettu huomioon kaikissa investointiohjelman kohteissa, koska laskentamenetelmä⁶ on otettu käyttöön vasta marraskuussa 2023. Hiilidioksidipäästöjen vähentämisen osalta investointiohjelman hankkeiden toteuttamisesta hyötyjä syntyy noin miljoonaa euroa 30 vuoden laskenta-ajalta. Tässä on kuitenkin otettava huomioon, että tosiasiallinen hyöty olisi negatiivinen, jos rakentamisen päästöt olisi arvioitu kaikissa investointiohjelman hankkeissa. Melupäästöjä investointiohjelman hankekori vähentää 90 miljoonaa euroa laskenta-aikana. Tämä on

⁶ Infrarakentamisen vähähiilisuuden arviointimenetelmä, Väyläviraston ohjeita 43/2023

kaikista vaikutusalueista toiseksi suurin absoluuttiselta hyötymäärältään. Ekologisen kestävyiden osalta investointiohjelman hyödyt painottuvat siis selvästi melupäästöjen vähentämiseen.

Investointiohjelman hankkeiden tuottamat melu- ja hiilidioksidipäästöjen hyödyt jäävät selvästi pienemmiksi ekologisen kestävyiden maksimoivaan hankekoriin verrattuna. Tehokkuustappio näiden hyötyerien osalta on yhteensä 192 miljoonaa euroa laskenta-ajalta ja menetetyt hyödyt painottuvat erityisesti melupäästöjen vähentämiseen. Ekologisen kestävyiden maksimoiva hankekori tuottaa investointiohjelman valikoituneisiin hankkeisiin verrattuna enemmän hyötyjä kaikilla tavoitealueilla julkistalouden kestävyttä lukuun ottamatta. Julkistalouden kestävyiden osalta investointiohjelman vaikutukset ovat negatiivisia, mutta ekologisen kestävyiden maksimoivaan hankekoriin verrattuna haitat ovat pienemmät. Ekologisen kestävyiden maksimoivassa hankekorissa lähes kaikki ovat tiehankkeita.



Kuva 11. Investointiohjelman ja ekologisen kestävyiden hyödyt maksimoivan hankekorin vaikutukset.

Hankkeiden suunnittelun yhteydessä on tarkasteltu liikenteen päästöjen osalta yleisimmin kasvihuonekaasupäästöjä, ja **muut haitalliset liikenteen päästöt** ovat jääneet vähemmälle tarkastelulle. Useimmiten todetaan yleisesti päästöjen väheneminen (esimerkiksi Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen), tai todetaan tieliikenteen päästöjen vähenevän matkustajaliikenteen siirtyessä maanteiltä rautateille (esimerkiksi Iisalmi–Kontiomäki-ratahanke). Yksittäisistä päästökomponenteista useimmiten mainitaan typen oksidit ja hiukkaset. Liikenteen **tärinä** on noussut esille vain joissakin hankkeissa. Esimerkiksi Imatra–Joensuu-ratahankkeen osalta on todettu, että tärinä- ja runkoäänivaikutukset tulevat alueella lisääntymään, vaikka haittojen kasvua saadaan hillittyä torjuntaratkaisilla.

Osa investointiohjelman tiehankkeista (esimerkiksi Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo, Keltin silta, Vt 9 Vartiala–Riistavesi sekä Vt 25 Asemantien liittymän kohta) tulevat sijoittumaan **pohjavesialueille**. Pohjavesihaitat saadaan pääosin torjuttua pohjavesisuojauskein, mutta esimerkiksi hankkeessa Vt 25 Langansböle–Västerbacka ei maaston muotojen vuoksi pystytäkään rakentamaan aivan kaikkia tarvittavia pohjavesisuojauskeinoja. Investointiohjelman tiehankkeiden rakentamisen yhteydessä saattaa syntyä väliaikaisia saamattomuuksia – ym. vaikutuksia **pintavesiin**. Pidempiaikaisia pintavesihaittoja pyritään vähentämään esimerkiksi Vt 25 Langansböle–Västerbacka-hankkeessa tiealueen hulevesien käsittelyllä, kuten viivytysaltain. Hankkeiden suunnittelun yhteydessä ei juurikaan ole selvitelty **maaperään kohdistuvia pilaantumisriskejä**, mutta valtatieltä 4 Vaajakosken kohdalla on tehty selvitys tielinjauksen alueiden mahdollisista pilaantuneista maa-alueista ja riskikohteista.

Osa investointiohjelman tiehankkeista on sellaisia, joiden alueella on **direktiivilajeja ja -luontotyyppkejä** sekä uhanalaisia tai **muutoin arvokkaita lajeja ja luontotyyppkejä**, joihin väylän rakentamisesta aiheutuu haittoja. Haittoja pyritään lieventämään mm. eläinten kulkuyhteyksiä parantavin ali- ja ylikuluin tai siirtämällä kasvillisuutta joko uuteen kasvupaikkaan tai väliaikaisesti ekosysteemihoon (esimerkiksi Vt 25 Langansböle–Västerbacka).

Yhdyskuntarakennemuutoksia ja yhdyskuntarakenteen kestävyysvaikutuksia on arvioitu laadullisesti saavutettavuusmuutosten ja niistä mahdollistuvien alueidenkäytön muutosten kautta. Pitkän ajan kuluessa väylähankkeilla voi olla merkittäviä yhdyskuntarakennemuutoksia. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti kasvaville kaupunkiseuduille. Sen sijaan harvaan asutuilla vaikutukset ovat yleensä vähäisiä. Yhdyskuntarakennemuutoksia syntyy myös väyläverkolla uuden väylän korvauksella vanhan, jolloin vanhan väylän vartta voidaan kehittää uuteen käyttöön. Yhdyskuntarakenteen kestävyysvaikutus määräytyy pitkälti alueidenkäytön tarkemmassa suunnittelussa (yleis- ja asemakaavoituksessa) ja kaupunkiseutusuunnittelussa.

Valtaosa investointiohjelman hankkeista ovat olemassa olevan väyläinfran kehittämistä. Maantieverkolla se tarkoittaa kapasiteetin ja liikenneturvallisuuden parantamista, jolloin saavutettavuus yleensä hankkeiden ansioista paranee. Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä siirtää pääväylät uuteen maastokäytävään. Tiehankkeen alle jää vähän asutusta ja teollisuusaluetta. Samalla vanhan tien liikennemäärien huomattava väheneminen antaa mahdollisuuksia maankäytön muutoksille Vaajakoskella. Tiehanke parantaa myös saavutettavuutta valtatiellä 4 Jyväskylästä etelään ja valtatiellä 9 Jyväskylästä itään. Tästä saattaa aiheutua pidemmän ajan kuluessa yhdyskuntarakennemuutoksia.

Monet maantiehankkeet sijoittuvat linjaosuuksille harvaan asutuille alueille. Näissä mm. vähennetään liittymiä, tehdään rinnakkaistiejärjestelyjä ja toteutetaan meluntorjuntaa. Hankkeilla voi olla paikallisia yhdyskuntarakennemuutoksia esim. asumisviivityksien parantumisen myötä. Lisäksi ohjelmassa on lukuisia hankkeita, joilla turvataan olemassa oleva yhteys, kuten siltojen korjaukset tai ratojen peruskorjaukset. Näillä ei ole yhdyskuntarakennemuutoksia.

Kokkolan asema-alueen ratahanke vähentää ratapihan estevaikutusta, ja hankkeen kävely- ja pyöräily-yhteydet yhdistävät asema-alueen ja keskustan ratapihan eteläpuolisiin alueisiin. Hanke antaa mahdollisuuksia yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle. Hanke Helsinki–Riihimäki, väli Jokela–Hyvinkää turvaa henkilöliikenteen sujuvuuden ja mahdollistaa tulevaisuudessa junatarjonnan lisääntymisen. Pitkän ajan kuluessa hanke mahdollistaa rataa tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittymisen pääratikäytävässä. Erittäisesti kaupunkiseuduilla uudet asemat tai seisakkeet vaikuttavat merkittävästi yhdyskuntarakenteeseen ja mahdollistavat kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittymisen. Suurin osa ratahankkeiden hyödyistä kohdistuu tavaraliikenteen välityskyvyn parantamiseen. Näillä hankkeilla ei ole juurikaan yhdyskuntarakennevaikutuksia.

Vaikutukset **kävelyyn ja pyöräilyyn** nousevat esille useiden tiehankkeiden suunnittelun yhteydessä. Uudet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteydet (uudet kävely- ja pyöräilyväylät, alikulkukäytävät, vihersillat, uusien teiden rinnakkaistiet) parantavat kävely- ja pyöräilyolosuhteita esimerkiksi valtatiellä 3 välillä Alaskylä–Parkano sekä valtatiellä 25 välillä Langansböle–Västerbacka. Joidenkin investointiohjelman tiehankkeiden (esimerkiksi Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen sekä Vt 25 Asematien liittymän kohta) yhteydessä selkeytetään **joukkoliikenteen** pysäkkijärjestelyjä, mikä parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta. Toisaalta esimerkiksi valtatiellä 3 Alaskylä–Parkano-välillä joukkoliikenteen pysäkit vähenevät, mikä voi heikentää joukkoliikenteen saavutettavuutta ja pidentää kokonaismatkaa-aikaa osalle joukkoliikenteen käyttäjistä. Yleisesti tiejärjestelyt helpottavat joukkoliikenteen liittymistä valtatielle ja joukkoliikenteen sujuvuus paranee valtatieiden sujuvuuden parantuessa.

Sosiaalinen kestävyys

Sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä tarjoaa kaikille mahdollisimman yhdenvertaiset edellytykset liikua. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan, millä tavoin eri toimenpiteiden vaikutukset kohdistuvat eri väestöryhmiin, erityisesti haavoittuvien väestöryhmien näkökulmasta. Ajatuksena on, että jotkut ihmisryhmät voivat altistua liikenteen aiheuttamille negatiivisille vaikutuksille enemmän kuin muut. Esimerkiksi lapset, nuoret ja iäkkäät ovat liikenteessä haavoittuvammassa asemassa. Toisaalta liikennejärjestelmä voi parantaa joidenkin väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia, esimerkiksi liikenteen infrastruktuurin esteettömyyttä parantamalla, tai kehittämällä edullisten kulkumuotojen – kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen – palvelutasoa.

Investointiohjelman hankkeista on tehty laadullinen sosiaalisten vaikutusten arviointi. Asiantuntija-arvio perustuu hankekorteissa tai -suunnitelmissa mainittuihin toimenpiteisiin ja vaikutuksiin (esimerkiksi meluvaikutukset), ja arvioita on täydennetty Tilastokeskuksen Paavo-postinumeroalueiden väestötiedoilla ja koulujen sijaintitiedoilla.

Investointiohjelman tie- ja ratahankkeilla on paikallisia vaikutuksia sosiaaliseen kestävyys, jotka kohdistuvat osin myös haavoittuviin ryhmiin, kuten lapsiin, liikkumisesteisiin ja iäkkäisiin henkilöihin, sekä

pienituloisiin. Hankkeiden sosiaaliset vaikutukset liittyvät erityisesti jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edellytysten parantamiseen, liikkumisen turvallisuuteen, eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin, melusuojauksiin ja melun terveysvaikutuksiin, sekä paikallisen liikenteen sujuvuuteen. Useille tie- ja ratahankkeille ei ole arvioinnissa tunnistettu merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia. Kyseisiin hankkeisiin kuuluvat esimerkiksi siltojen korjaukset tai radan välityskyvyn parantamisen hakkeet, jotka eivät suoraan muuta liikkumisen olosuhteita tai elinympäristön laatua.

Useisiin tiehankkeisiin sisältyy toimenpiteitä, jotka parantavat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Erillisten jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentaminen, valaistuksen parantaminen sekä liittymäjärjestelyjen ja ylityspaikkojen kehittäminen lisäävät liikenneturvallisuutta ja liikkumisen koettua turvallisuutta erityisesti lapsille ja liikkumis- tai toimintaesteisille henkilöille mukaan lukien iäkkäät. Lisäksi nämä hankkeet parantavat usein liikkumisympäristön esteettömyyttä. Kävelyn ja pyöräilyyn sekä joukkoliikenteen infraan kohdistuvat investoinnit voivat myös lisätä pienituloisten liikkumismahdollisuuksia tukiessaan kustannuksiltaan edullisempia liikkumistapoja.

Esimerkiksi seuraavat jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämisen toimenpiteitä sisältävät hankkeet sijaitsevat, joko koulun tai taloudellisesti haavoittuvan asuinalueen läheisyydessä: Vt 4 Vaajakosken kohta, Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke, Vt 3 Alaskylä–Parkano, Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puijo ja Vt 25 Nopon kohdan tiejärjestelyt. Lisäksi joukkoliikenteen olosuhteiden parantamisen toimenpiteitä tehdään Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantamisen yhteydessä Espoossa.

Asema-alueiden toimenpiteet (laiturin korottaminen, alikulut) parantavat usein esteettömyyttä, mutta saattavat myös heikentää sitä (portaat, hissien häiriötilanteet). Kokkolan asema-alueen kehittäminen on sosiaalisten vaikutusten kannalta merkittävä hanke. Asema-alue korjataan esteettömäksi, mikä parantaa esimerkiksi liikkumisesteisten ja iäkkäiden ihmisten liikkumismahdollisuuksia. Kokkolan rautatieasema on kaukoliikenteen 1-luokan asema, joille tilataan vuosittain 20–50 kpl avustustapahtumia (esimerkiksi matalien laitureiden takia).⁷ Laituripolun korvaaminen alikululla lisää turvallisuutta, vähentää radan estevaikutusta Kokkolan keskusta-alueella sekä parantaa jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Mikäli investointiohjelmaan sisällytettyyn verkollinen parantaminen ja kehittäminen -toimenpiteeseen sisältyy henkilöliikennepaikkojen perusparannuksia, näillä on merkittävä myönteinen vaikutus esteettömän liikkumisen mahdollisuuksien parantamiseen kyseisten rautatieasemien osalta.

Harvoissa tie- ja ratahankkeissa on tunnistettu liikenneväylän aiheuttamien estevaikutusten väheneminen. Esimerkiksi vihersiltojen tai alikulkujen rakentaminen voi edistää alueiden parempaa virkistyskäyttöä

⁷ Avustustapahtumat tilaa VR-Yhtymä Oy perustuen Liikenne- ja viestintäministeriön väliseen ostoliikennesopimukseen kaudelle 1.2.2022 – 31.12.2030. Sopimuksen liite, palvelukuvaus <https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/101926>

ja parantaa näin elinympäristön laatua. Tällainen hanke on esimerkiksi edellä mainittu Kokkolan asema-alueen kehittäminen.

Tiehankkeet saattavat aiheuttaa kiertohaittaa liikenteelle joko työn aikana (esimerkiksi Kt 50 Kehä III Puistolan sillat) tai pysyvästi (esimerkiksi Kt 67 ja Vt 19 Kivisaari–Atria). Työnaikainen kiertohaitta kohdistuu erityisesti jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin. Keskikaiteista, liittymien katkaisemisesta sekä uusista liittymäjärjestelyistä aiheutuvat pysyvät kulkuyhteyksien muutokset kohdistuvat myös autoilijoihin (esimerkiksi Vt 3 Hanhijärvi–Rokkakoski ja Vt 3 Rajalanmäki–Koskue).

Monet investointiohjelman tiehankkeet sisältävät meluntorjuntaa ja vähentävät liikenteen melulle altistuvien ihmisten määrää. Melusuojaukset lisäävät asuinympäristön viihtyisyyttä ja vähentävät liikennemelun aiheuttamia terveyshaittoja. Harvoissa hankkeissa meluhaitta voi kuitenkin kasvaa ja heikentää näin elinympäristön laatua. Erityistä huomiota on kiinnitetty hankkeisiin, jotka sijoittuvat lähelle kouluja tai lähelle taloudellisesti haavoittuvia asuinalueita, eli asuinalueita, joiden kotitalouksista yli 25 % kuuluu kahteen pienimpään tulokymmenykseen.

Meluntorjuntaa sisältyy seuraaviin tiehankkeisiin, jotka osittain sijoittuvat sellaisille postinumeroalueille, joilla asuu keskimääräistä enemmän kahteen pienimpään tulokymmenykseen kuuluvia kotitalouksia, ja joita voi siten pitää taloudellisesti haavoittuvina alueina: Vt 3 Alaskylä–Parkano, Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puijo, Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen. Meluntorjuntaa sisältyy myös tiehankkeisiin, joiden läheisyydessä (alle 1 km) sijaitsee yksi tai useampia kouluja: Vt 4 Vaajakosken kohta Jyväskylä, Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (Väli Rokkakoski–Hanhijärvi), Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat Kurikka, Vt 9 Vartiala–Riistavesi (Kivisillansalmen silta) Kuopio, sekä Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt Hyvinkää. Sen sijaan koulun läheisyydessä sijaitsevassa hankkeessa Mt 2271 Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä Kaarina -hankkeen osalta meluhaitan on arvioitu kasvavan. Ratahankkeiden osalta meluvaikutukset vaihtelevat. Imatra–Joensuu-hankkeessa meluhaittoja on tunnistettu, ja niitä pyritään hillitsemään.

Vaikka toimenpiteiden vaikutukset joukkoliikenteen palvelutasoon eivät investointiohjelman tiehankkeissa ole laajasti esillä, muutamissa hankkeissa mainitaan pysäkkijärjestelyjen selkeyttäminen ja vaikutukset linja-autoliikenteeseen ruuhka-aikoina. Tällaiset toimenpiteet voivat parantaa liikkumismahdollisuuksia joukkoliikenteellä niille, joilla ei ole omaa autoa.

Saavutettavuuden ja liikkumisen sujuvuuden (matka-ajan ennakoitavuus) osalta tiehankkeilla, joissa lossi korvataan sillalla, on merkittävät vaikutukset paikallisten asukkaiden arjen matkoihin, kuten lasten ja nuorten koulumatkoihin ja esimerkiksi iäkkäiden matkoihin terveyspalveluiden pariin. Tällaisia hankkeita investointiohjelmassa ovat Mt 12003 Kivimon lossi, Parainen sekä Mt 15123 Hätinvirran lossi, Puumala. Näiden hankkeiden vaikutusalueella vakituisten asukkaiden määrä on pieni.

Lähiliikenteen junatarjonnan lisääntyminen Helsinki–Riihimäki-välillä parantaa liikkumismahdollisuuksia työssäkäyville sekä opiskelijoille ja koululaisille.⁸

Investointiohjelman tiehankkeisiin sisältyvät uudet rakenteet, kuten sillat ja meluesteet, tekevät tiestä usein aiempaa hallitsevamman osan maisemaa (esimerkiksi Kt 50 Kehä III Puistolan sillat, Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Vt 9 Vartiala–Riistavesi ja Vt 25 Asemantien liittymä). Uudet tielinjaukset saattavat myös pirstoa rakennetun kulttuuriympäristön aiemmin yhtenäisiä alueita ja siten heikentää kulttuuriympäristön arvoa (esimerkiksi Vt 3 Alaskylä–Parkano ja Vt 4 Vaajakosken kohta).

Vesiväylähankkeilla ei ole tunnistettuja merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia.

5.2.4 Valintojen myötä menetetyt laskennalliset hyödyt

Investointiohjelmaan valittiin yhteensä 20 hankearvioitua hanketta. Taulukossa 9 esitetään kaikki ohjelmaan sisältyvät hankkeet sekä niiden hyöty-kustannussuhteet ja arvioidut tehokkuudet neljällä vaikutusalueella:

- toimivuus
- liikenneturvallisuus
- ekologinen kestävyys
- taloudellinen kestävyys.

Hankkeet on värikoodattu kunkin vaikutusalueen sarakkeessa sen mukaan, kuinka hyvin ne suoriutuvat suhteessa muihin ohjelman hankkeisiin. Investointiohjelman hankearvioituista kohteista kuusi on yhteiskuntataloudellisesti kannattavia hankkeita (HK-suhde ≥ 1). Lisäksi kaksi hanketta sijoittuu lähelle kannattavuuden rajaa (HK-suhde $> 0,8$). Hankkeet, joiden HK-suhde on lähellä rajaa, voivat todellisuudessa olla kannattavia, mikäli laskelmien epävarmuustekijät (esimerkiksi liikenne-ennusteet tai kustannusarviot) muuttuvat. Toisaalta ne voivat myös osoittautua laskelmia kannattamattommiksi.

⁸ Lähde: HSL Liikkumistutkimus 2023, erillistarkastelu pääkaupunkiseudun ja kehyskuntien lähijunaliikenteestä

Taulukko 9. Investointiohjelmaan valikoituneiden hankkeiden hyöty-kustannussuhteet sekä Liikenne 12 -suunnitelman mukaisten tavoitealueiden tehokkuudet.

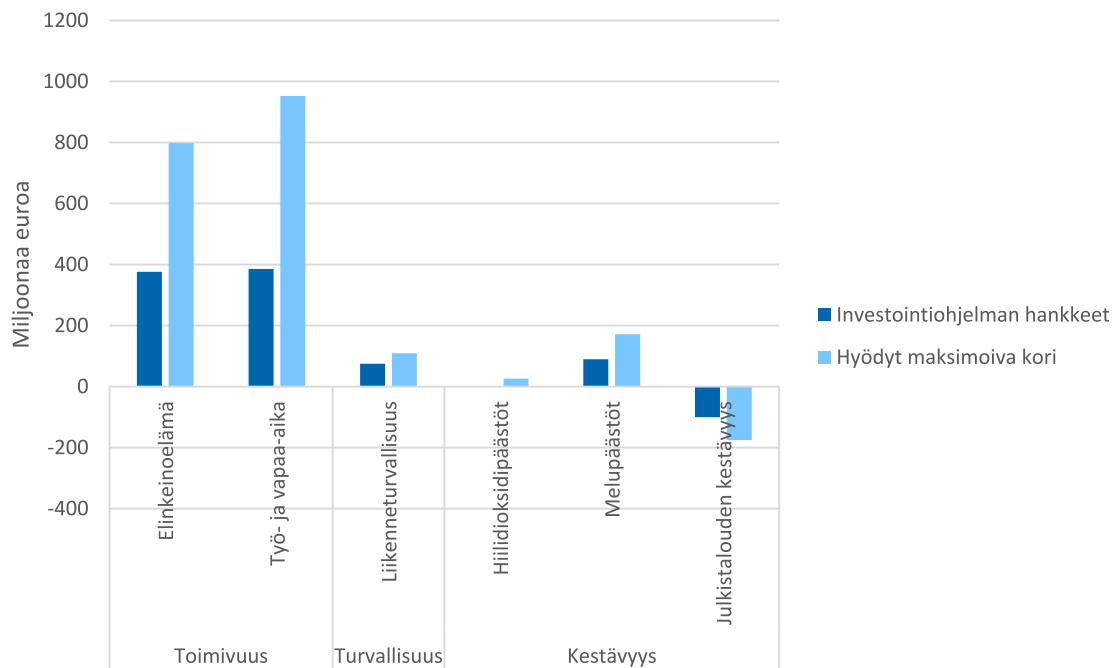
Hankkeen nimi	HK-suhde	Toimivuus	Liikenne- turvalli- suus	Ekologinen kestävyys	Taloudel- linen kes- tävyys
Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo	2,83	1,95	0,40	0,53	-0,04
Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja	2,76	4,12	0,01	0,11	-1,47
Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää	2,10	2,33	0,12	-0,01	-0,33
Mt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala	1,95	0,81	0,00	0,00	1,14
Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (VE 2)	1,68	1,55	0,06	0,33	-0,26
Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	1,63	0,42	0,00	0,03	1,17
Vt 25 Langansböle–Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin, yms. Raasepori (VE 2, TS-vaihtoehto)	0,95	0,90	0,17	-0,05	-0,06
Kt 67 ja vt 19 Kivisaari–Atria lisärahoitus, Seinäjoki	0,87	0,54	0,19	0,05	0,09
Vt 3 Alaskylä–Parkano	0,76	0,75	0,08	0,03	-0,10
Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo (VE 3)	0,76	0,72	0,08	0,03	-0,06
Lauritsalan liikennepaikka	0,73	0,63	0,00	0,09	0,01
Vuokatti–Kontiomäki sähköistys (VE 1)	0,70	0,64	0,00	0,62	-0,56
Vt 25 Asementien liittymän kohta, Vihti	0,62	0,70	0,18	0,01	-0,27
Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokkakoski–Hanhijärvi)	0,42	0,08	0,37	-0,01	-0,02
Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka	0,33	0,08	0,32	0,00	-0,07
Iisalmi–Kontiomäki välityskyvyn parantaminen (VE 1)	0,28	0,15	0,22	0,00	-0,08

Hankkeen nimi	HK-suhde	Toimivuus	Liikenne- turvalli- suus	Ekologinen kestävyys	Taloudel- linen kes- tävyys
Kokkolan asema-alueen kehittä- minen	0,26	0,23	0,00	0,00	0,04
Vt 8 Vaasa–Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo–Sorvist), Uusi- kaarlepyy	0,17	0,05	0,11	-0,01	0,02
Helsinki–Riihimäki, väli Jokela– Hyvinkää	0,12	0,12	0,01	0,03	-0,03
Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeen- ranta–Joutseno (VE 2)	0,03	0,08	0,00	-0,03	-0,02
Imatra–Joensuu välityskyvyn pa- rantaminen (VE 1)	-0,01	0,03	0,01	0,00	-0,05

Kun investointiohjelman hankkeita verrataan hyödyt maksimoivaan koriin (hankekori, jossa hankkeet valitaan puhtaasti laskennallisten hyötyjen perusteella), havaitaan seuraavaa:

- Tehokkuustappioita syntyy eniten toimivuuden tavoitealueella, ja suurimmat menetetyt hyödyt keskittyvät työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämiseen.
- Menetettyjen hyötyjen määrä suhteessa hyödyt maksimoivaan hankekoriin on yhteensä 1,05 miljardia euroa.
- Taloudellisen kestävyuden alue on ainoa, jossa investointiohjelman hankkeet ovat tehokkaampia kuin hyödyt maksimoiva kori.

Investointiohjelman hankkeiden ja hyödyt maksimoivan hankekorin hankkeiden hyötyjen välinen vertailu on esitetty kuvassa 12. Hyödyt maksimoivaan koriin valikoituu pääosin tiehankkeita, ja hankkeet keskittyvät vahvasti suurten kaupunkiseutujen läheisyyteen. Investointiohjelmassa puolestaan painotetaan alueellista tasapainoa, mikä selittää maantieteellisesti tasaisemman hankejakauman. Tätä tarkastellaan tarkemmin luvussa 5.2.5. Ratahankkeiden valinnoissa korostuvat erityisesti myös hankearvioinnin ulkopuolelle jäävät hyödyt.

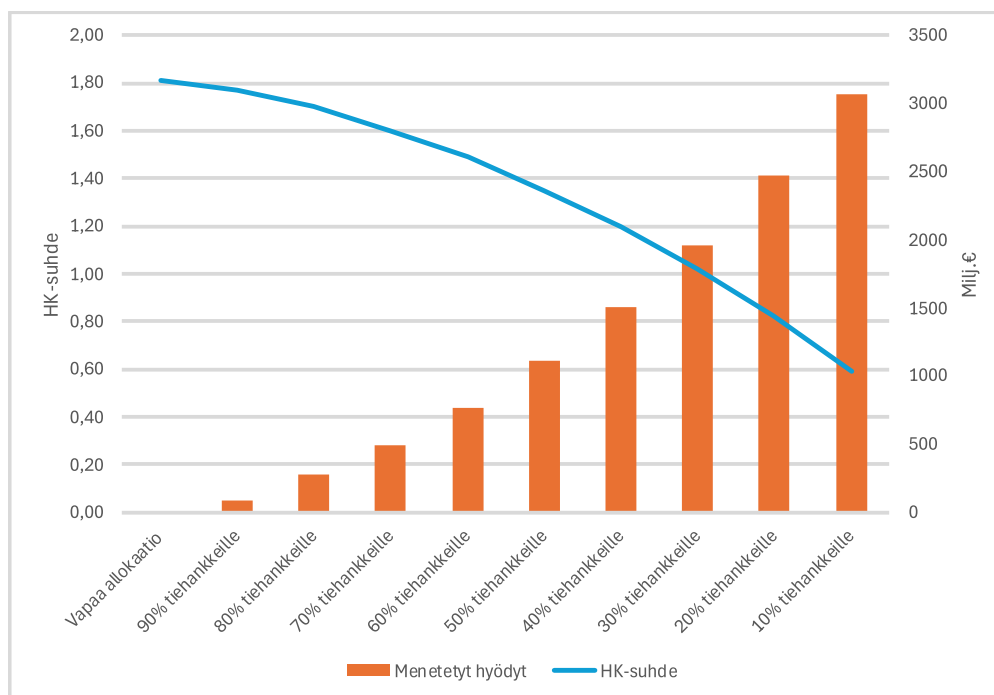


Kuva 12. Investointiohjelman hankkeiden hyödyt eri vaikutusalueilla verrattuna hyödyt maksimoivaan hankekoriin.

Rahoituksen jakautumisella eri väylämuotojen välillä on merkittävä vaikutus laskennallisten hyötyjen näkökulmasta. Kuvassa 13 esitetään, kuinka menetetyt hyödyt kasvavat ja hyöty-kustannussuhde (HK-suhde) heikkenee, kun rahoitusta ohjataan muulla tavalla kuin vapaan allokaation mukaisesti. Vapaassa allokaatiossa reilu 90 % rahoituksesta kohdistuu tiehankkeille.

Kuvasta nähdään, että jopa rahoitusjaolla, jossa 70 % rahoituksesta kohdistuu ratahankkeille ja 30 % tiehankkeille, hankekorista voidaan muodostaa yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Tässä jaossa menetettyt hyödyt ovat kuitenkin jo noin 1,8 miljardia euroa.

Rahoituksen allokoinnin vaikutus menetettyihin laskennallisiin hyötyihin on keskeinen tieto, sillä se kuvaa vaihtosuhdetta laskennallisten hyötyjen ja muiden hankkeista saatavien hyötyjen tai päätöksentekoon vaikuttavien perustelujen välillä. Toisin sanoen laskennallisten hyötyjen avulla voidaan määrittää "hinta" valinnalle väylämuotojen välisessä rahoitusjaossa. Tämä hinnoittelu kuvaa arvostusta, joka hyöty-kustannusanalyysin ulkopuolisilla päätöksentekoon vaikuttavilla tekijöillä on.



Kuva 13. Rahoituksen allokoinnin vaikutus hankekorin hyöty-kustannussuhteeseen ja laskennallisten hyötyjen menetykseen.

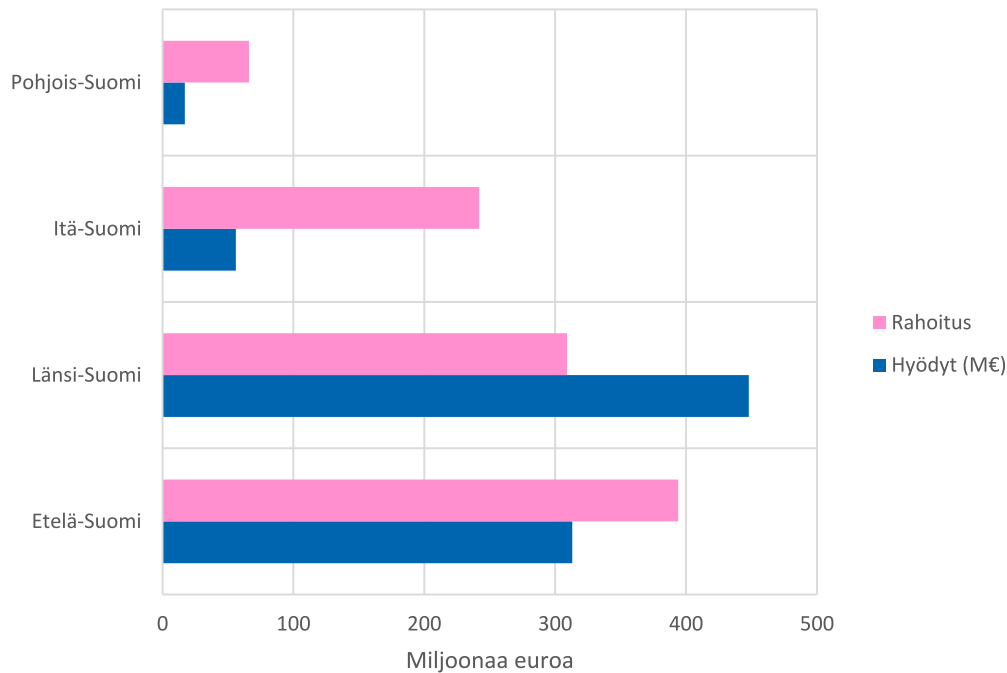
5.2.5 Investointiohjelman vaikutusten alueellinen kohdistuminen

Vaikutusten kohdistumista on tarkasteltu suuralueittain: Etelä-Suomi, Länsi-Suomi, Itä-Suomi ja Pohjois-Suomi. Tarkastelun tavoitteena on arvioida investointiohjelman hankkeiden vaikutuksia eri alueilla. Kuvassa 14 esitetään, miten rahoitus ja laskennalliset hyödyt jakautuvat alueittain. Hyödyt on kohdistettu sille alueelle, johon hanke sijoittuu, eikä tarkastelussa ole otettu huomioon esimerkiksi mahdollisia laajempia verkollisia vaikutuksia. Kuva on siten suuntaa antava, mutta tarjoaa kokonaiskuvan siitä, minne suurin osa laskennallisista hyödyistä kohdistuu.

Rahoituksen jakautuminen suuralueille on seurausta hankkeiden valtakunnallisesta priorisoinnista. Rahoituksen jakautumiseen vaikuttaa lopulta myös muuta kautta esimerkiksi mahdollisella sotilaallisen liikkuvuuden erillisrahoituksella etenevät hankkeet. Pohjois-Suomen suhteellisen pientä rahoituksen määrää selittää osin se, että alueella on käynnistynyt isoja hankkeita viime vuosina ja investointiohjelman valmistelussa esillä olleita valintakriteerit täyttäviä hankkeita on ollut muita alueita vähemmän. Jos rahoituksen määrää peilataan alueiden väestöpohjaan tai liikennemääriin, myös Etelä-Suomen osuus jää keskimääräistä pienemmäksi. Tätä selittää osin se, että viime vuosina on päätetty paljon Etelä-Suomeen sijoittuvia hankkeita, jolloin hanketarpeita on poistunut alueelta.

Kuvasta nähdään, että rahoituksen määrä korreloi odotetusti hyötyjen kanssa: eniten rahoitusta saanut alue tuottaa suurimmat hyödyt, toiseksi suurimman rahoituksen saanut toiseksi suurimmat hyödyt ja niin

edelleen. Länsi-Suomi on ainoa alue, jossa laskennalliset hyödyt selvästi ylittävät käytetyn rahoituksen määrän. Itä-Suomessa sen sijaan nettohyötyjen suhde hankkeiden investointikustannuksiin jää matalaksi. Tätä selittää erityisesti tiehankkeiden suuri osuus Länsi-Suomeen kohdistuvasta kokonaisrahoituksesta ja ratahankkeiden suuri osuus Itä-Suomeen kohdistuvasta kokonaisrahoituksesta. Hyötyjen jakautumista alueiden sisällä eri vaikutusalueille käsitellään tarkemmin suuraluekohtaisissa alaluvuissa.



Kuva 14. Investointiohjelmaan valittujen hankearvioitujen hankkeiden hyötyjen sekä rahoituksen jakautuminen alueittain.

Etelä-Suomi

Etelä-Suomen alueella investointiohjelmaan sisältyy kahdeksan hankearvioitua hanketta, joiden investointikustannukset ovat noin 346 miljoonaa euroa. Vertailu tehtiin yksinkertaistuksen vuoksi investointiohjelman hankkeiden ja hyödyt maksimoivan hankekorin välillä. Investointiohjelman hankkeet tuottavat noin 44 prosenttia HK-korin kokonaisnettohyödyistä, mikä osoittaa merkittävän tehokkuustappion laskennallisten hyötyjen osalta.

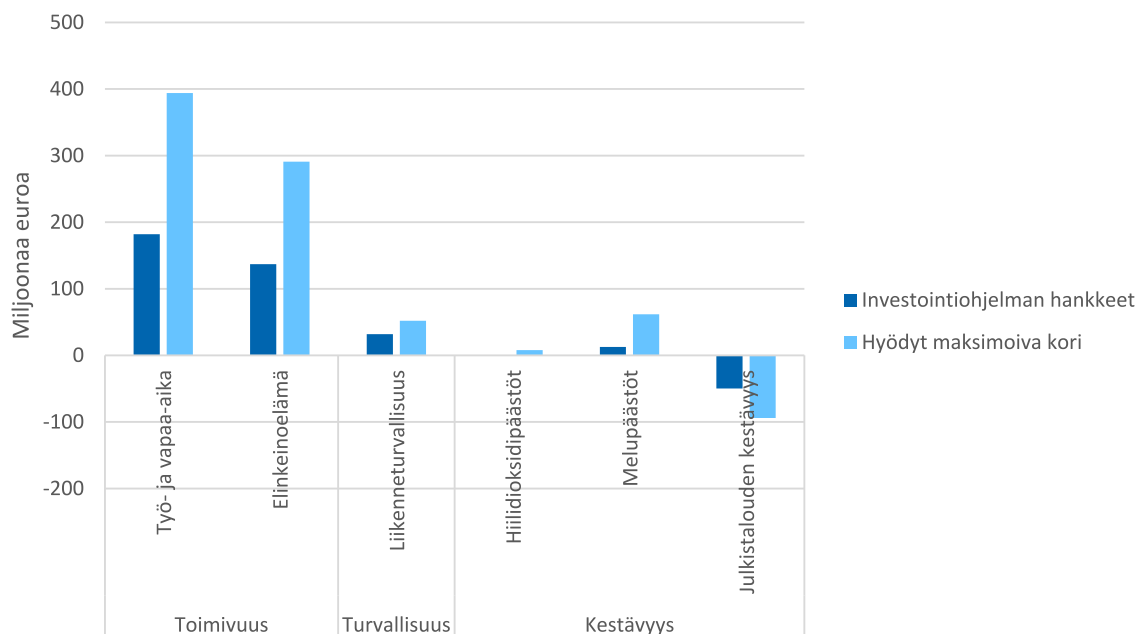
Neljä Etelä-Suomen hanketta sisältyy sekä HK-koriin että investointiohjelmaan, ja taulukossa 10 esitetään, miten investointiohjelman hankkeet sijoittuvat hyödyt maksimoivaan koriin. Suurin ero nettohyödyissä korien välillä johtuu ratahankkeesta Pasila–Riihimäki, jonka korkeat kustannukset ja pienet hyödyt heikentävät investointiohjelman hankekorin kokonaiskannattavuutta Etelä-Suomen hankkeiden osalta. Etelä-Suomen investointiohjelman hankkeiden HK-suhde on 0,8, mikä tarkoittaa, että hankkeet

jäävät yhteiskuntataloudellisesti kannattavuuden rajan alapuolelle. Hyödyt maksimoivan hankekorin HK-suhde on selvästi korkeampi, eli 1,8.

Taulukko 10. Investointiohjelman Etelä-Suomen hankkeet ja niiden valikoituminen Etelä-Suomen hyödyt maksimoivaan hankekoriin.

Hankkeen nimi	Väylämuoto	Investointikustannukset (M€)	Sisältyy hyödyt maksimoivaan hankekoriin
Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo (VE 3)	Tie	62	Ei
Helsinki–Riihimäki, väli Jokela–Hyvinkää	Rata	144	Ei
Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää	Tie	17	Kyllä
Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo	Tie	11	Kyllä
Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	Tie	11	Kyllä
Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja	Tie	18	Kyllä
Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti	Tie	37	Ei
Vt 25 Langansböle–Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin, yms. Raasepori (VE 2, TS-vaihtoehto)	Tie	46	Ei

Kuvassa 15 näkyy, miten investointiohjelman ja hyödyt maksimoivan hankekorien hyötyerät jakautuvat eri vaikutusalueille Etelä-Suomen hankkeiden osalta. Etelä-Suomen investointiohjelman hankkeiden hyödyt muodostuvat pääosin aika- ja ajoneuvokustannussäästöistä, joista suurin osa kohdistuu henkilöliikenteelle. Huomionarvoista on, että liikenneturvallisuushyötyjen osuus on alueella selvästi suurempi kuin meluhyötyjen osuus. Tämä poikkeaa koko maan tasolla havaittavasta vaikutusprofiilista, jossa meluhyötyjen merkitys investointiohjelman kokonaisvaikutuksissa on suurempi kuin liikenneturvallisuushyötyjen.



Kuva 15. Etelä-Suomen investointiohjelman valikoituneiden ja hyödyt maksimoivien hankkeiden hyötyjen jakautuminen.

Länsi-Suomi

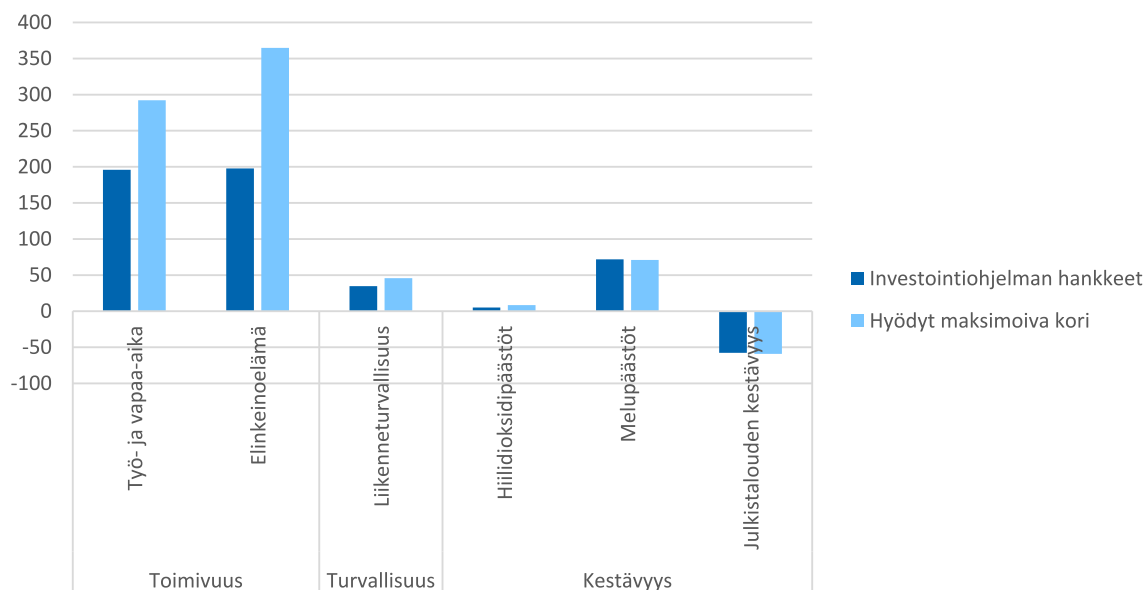
Länsi-Suomen alueella investointiohjelman sisältyy viisi hankearvioitua hanketta, joiden yhteenlasketut investointikustannukset ovat noin 309 miljoonaa euroa. Investointiohjelman hankkeet tuottavat noin 62 prosenttia hyödyt maksimoivan hankekorin kokonaisnettohyödyistä. Kaikista suuralueista Länsi-Suomessa suhteellinen tehokkuustappio on pienin hyödyt maksimoivaan hankekoriin verrattuna. Korien ero hyödyissä selittyy investointiohjelman valikoituneiden pienempien tiehankkeiden heikommilla hyötykustannussuhteilla.

Länsi-Suomen hankkeista kaksi sisältyy sekä hyödyt maksimoivaan koriin että investointiohjelman, ja taulukossa 11 esitetään, miten investointiohjelman hankkeet sijoittuvat hyödyt maksimoivaan koriin. Länsi-Suomen investointiohjelman hankkeiden HK-suhde on 1,39, kun taas hyödyt maksimoivan hankekorin HK-suhde on selvästi korkeampi, eli 2,24. Molemmat korit ovat yhteiskuntataloudellisesta näkökulmasta selvästi kannattavia.

Taulukko 11. Investointiohjelman Länsi-Suomen hankkeet ja niiden valikoituminen Länsi-Suomen hyödyt maksimoivaan hankekoriin.

Hankkeen nimi	Väylämuoto	Investointikus- tannukset (M€)	Sisältyy hyödyt maksimoivaan hankekoriin
Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (VE 2)	Tie	225	Kyllä
Kt 67 ja vt 19 Kivisaari–Atria lisärahoitus, Seinäjohti	Tie	38	Ei
Vt 3 Alaskylä–Parkano	Tie	17	Ei
Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Ku- rikka	Tie	14	Ei
Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokka- koski–Hanhijärvi)	Tie	15	Ei

Kuvassa 16 näkyy, miten investointiohjelman ja hyödyt maksimoivan hankekorien hyötyerät jakautuvat eri vaikutusalueille Länsi-Suomen hankkeiden osalta. Länsi-Suomen hankkeiden hyödyt muodostuvat pää-
osin aika- ja ajoneuvokustannussäästöistä, jotka kohdistuvat melko tasaisesti henkilöliikenteelle ja elin-
keinoelämälle. Meluhyötyjen osuus hankekorin hyötyprofiilissa on keskimääräistä suurempi, kun taas lii-
kenneturvallisuushyötyjen osuus jää melko pieneksi. Länsi-Suomen hankkeilla liikenneturvallisuushyödyt
ovat vain noin puolet meluhyödyistä, mikä korostaa ympäristövaikutusten merkitystä alueella. Huomion-
arvoista on myös, että Länsi-Suomen maakuntajaottelun perusteella yksikään alueelle kohdistuvista
hankkeista ei ole ratahanke.



Kuva 16. Länsi-Suomen investointiohjelman valikoituneiden ja hyödyt maksimoivien hankkeiden hyötyjen jakautuminen.

Itä-Suomi

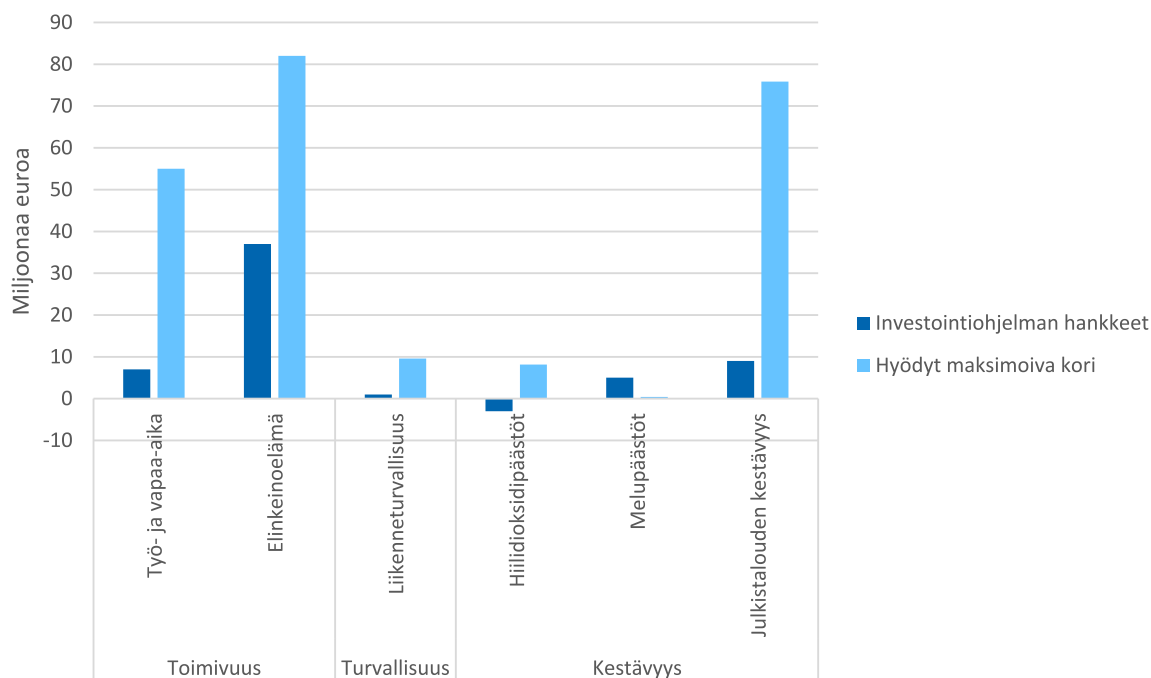
Itä-Suomen alueella investointiohjelman sisältyy viisi hankearvioitua hanketta, joiden yhteenlasketut investointikustannukset ovat noin 242 miljoonaa euroa. Investointiohjelman hankkeet tuottavat noin 28 prosenttia hyödyt maksimoivan hankekorin kokonaisnettohyödyistä. Itä-Suomen investointiohjelman hankkeista peräti kolme viidestä sisältyy hyödyt maksimoivaan koriin, joka tarkoittaa, että suuri tehokkuustappio aiheutuu kahdesta suuresta ratahankkeesta, joiden HK-suhteet jäävät heikoiksi.

Taulukossa 12 esitetään Itä-Suomen investointiohjelman hankearvioitua kohteet sekä tieto siitä, sisältyvätkö kyseiset hankkeet alueen hyödyt maksimoivaan hankekoriin. Hyödyt maksimoivaan hankekoriin puolestaan valikoituu näiden kahden ratahankkeen sijasta peräti viisi hanketta, jossa toimenpiteenä on korvata lauttaväli sillalla ja tämä aiheuttaa suurimman osan laskennallisesta tehokkuustappiosta hankekorien välille. Investointiohjelman HK-suhde Itä-Suomen hankkeiden osalta on 0,21 ja hyödyt maksimoivan hankekorin osalta 0,85. Tämä tarkoittaa, että nykyiseen hankearvioituun suunnitelmavarantoon ja annettuun rahoituskehykseen perustuen alueella ei ole mahdollista muodostaa laskennallisten yhteiskuntataloudellisten hyötyjen näkökulmasta kannattavaa hankekoria. Itä-Suomessa on esimerkiksi Länsi- ja Etelä-Suomeen verrattuna vähemmän laskennallisesti kannattavia kohteita erityisesti pienempien liikennemäärien vuoksi.

Taulukko 12. Investointiohjelman Itä-Suomen hankkeet ja niiden valikoituminen Itä-Suomen hyödyt maksimoivaan hankekoriin.

Hankkeen nimi	Väylämuoto	Investointikus- tannukset (M€)	Sisältyy hyödyt maksimoivaan hankekoriin
Vuokatti–Kontiomäki sähköistys (VE 1)	Rata	7	Kyllä
Imatra–Joensuu välityskyvyn parantaminen (VE 1)	Rata	64	Ei
Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta–Joutseno (VE 2)	Rata	141	Ei
Lauritsalan liikennepaikka	Rata	15	Kyllä
Mt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala	Tie	15	Kyllä

Itä-Suomeen sijoittuvat hankearvioidut hankkeet eroavat koko hankejoukossa hyötyprofiililtaan muiden suuralueiden hankkeista. Kuvassa 17 näkyy, miten investointiohjelman hankekorin ja hyödyt maksimoivan hankekorin hyötyerät jakautuvat eri vaikutusalueille Itä-Suomen hankkeiden osalta. Kuvasta nähdään, että sekä hyödyt maksimoivassa hankekorissa että investointiohjelman hankekorissa suurimmat hyödyt kohdistuvat elinkeinoelämän edistämiseen ja toiseksi suurin hyötyerä kohdistuu julkistalouden kestävyydelle. Erityisesti julkistalouden kestävyydelle kohdistuvat positiiviset hyödyt ovat selkeä muista alueista poikkeava ominaisuus. Tätä selittää erityisesti hankkeet, joissa lauttaväli korvataan silloilla. Kyseiset hankkeet ovat kannattavia ja niissä iso säästö saadaan kunnossapitokustannusten vähenemisen kautta, joka tukee julkista taloutta. Hyötyjen selkeää kohdistumista elinkeinoelämälle puolestaan selittävät erityisesti investointiohjelman valikoituneet alueen ratahankkeet, jotka tukevat lähtökohtaisesti tavaraliikenteen kuljetuksien edistymistä.



Kuva 17. Itä-Suomen investointiohjelmaan valikoituneiden ja hyödyt maksimoivien hankkeiden hyötyjen jakautuminen.

Pohjois-Suomi

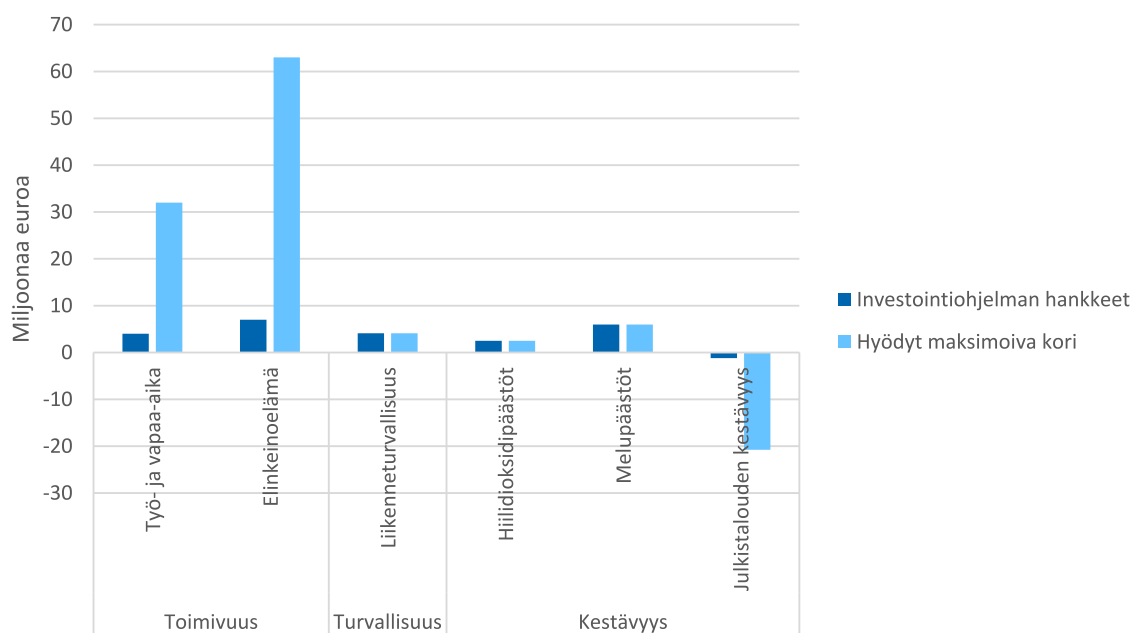
Pohjois-Suomen alueella investointiohjelmaan sisältyy kolme hankearvioitua hanketta, joiden yhteenlasketut investointikustannukset ovat noin 58 miljoonaa euroa. Investointiohjelman hankkeet tuottavat noin 20 prosenttia hyödyt maksimoivan hankekorin kokonaisnettohyödyistä. Absoluuttinen ero menetetyissä hyödyissä on kuitenkin ainoastaan 70 miljoonaa, koska investointikustannukset Pohjois-Suomen hankkeisiin jäävät pieniksi. Hyödyt maksimoivaan hankekoriin valikoituu kaksi yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa hanketta, yksi ratahanke ja yksi tiehanke, kun taas investointiohjelmaan valikoituu kaksi kannattavuudeltaan heikkoa ratahanketta sekä yksi kannattavuudeltaan heikko tiehanke.

Pohjois-Suomen hankkeista yksikään ei sisälly sekä hyödyt maksimoivaan koriin että investointiohjelmaan. Taulukossa 13 esitetään investointiohjelman Pohjois-Suomeen sijoittuvat hankearvioidut kohteet. Investointiohjelman HK-suhde Pohjois-Suomen hankkeiden osalta on 0,26 ja hyödyt maksimoivan hankekorin osalta 1,21. Pohjois-Suomessa on esimerkiksi Länsi- ja Etelä-Suomeen verrattuna vähemmän laskennallisesti kannattavia kohteita erityisesti pienempien liikennemäärien vuoksi.

Taulukko 13. Investointiohjelman Pohjois-Suomen hankkeet ja niiden valikoituminen Pohjois-Suomen hyödyt maksimoivaan hankekoriin.

Hankkeen nimi	Väylämuoto	Investointikus- tannukset (M€)	Sisältyy hyödyt maksimoivaan hankekoriin
Vt 8 Vaasa–Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo–Sorvist), Uusikaarlepyy	Tie	8	Ei
Iisalmen–Kontiomäki välityskyvyn parantaminen (VE 1)	Rata	25	Ei
Kokkolan asema-alueen kehittäminen	Rata	25	Ei

Kuvassa 18 näkyy, miten investointiohjelman hankekorin ja hyödyt maksimoivan hankekorin hyötyerät jakautuvat eri vaikutusalueille Pohjois-Suomen hankkeiden osalta. Pohjois-Suomen investointiohjelman hankkeiden vaikutusprofiili on toisiin alueisiin nähden hyvin poikkeava. Esimerkiksi meluhyötyjä syntyy lähes yhtä paljon kuin elinkeinoelämälle kohdistuvia hyötyjä. Liikenneturvallisuushyödyt ovat puolestaan yhtä suuret kotitalouksien matkojen edistämiseksi kohdistuvien hyötyjen kanssa.



Kuva 18. Pohjois-Suomen investointiohjelman valikoituneiden ja hyödyt maksimoivien hankkeiden hyötyjen jakautuminen.

6 Seuranta

6.1 Investointiohjelman toteutumisen seuranta

Väyläverkon investointiohjelman seurannalla tuodaan tietoa investointiohjelman ja siinä esitettyjen hankkeiden toteutumisesta. Seurantatieto kuvaa myös, miten hyvin Liikenne 12 -suunnitelmien (valtioneuvoston julkaisu 2021:75 ja selonteko 10/2025) tavoitteet ja linjaukset toteutuvat väyläverkon kehittämisen ja parantamisen osalta. Seurantatieto ohjaa investointiohjelman vuosittaisia päivityksiä.

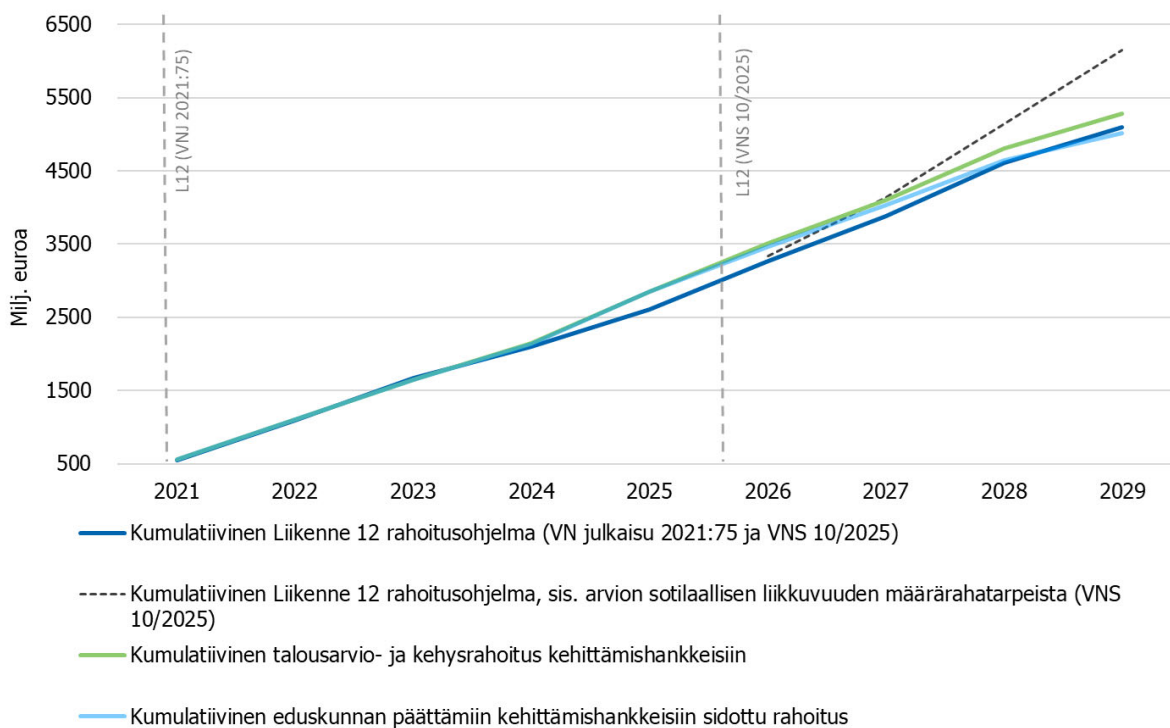
Ohjelman toteutumista seurataan neljästä näkökulmasta:

- investointiohjelman rahoitustason toteutuminen
- investointihankkeiden toteutuminen
- investointiohjelman arvioitujen vaikutusten toteutuminen
- investointiohjelman muu seuranta.

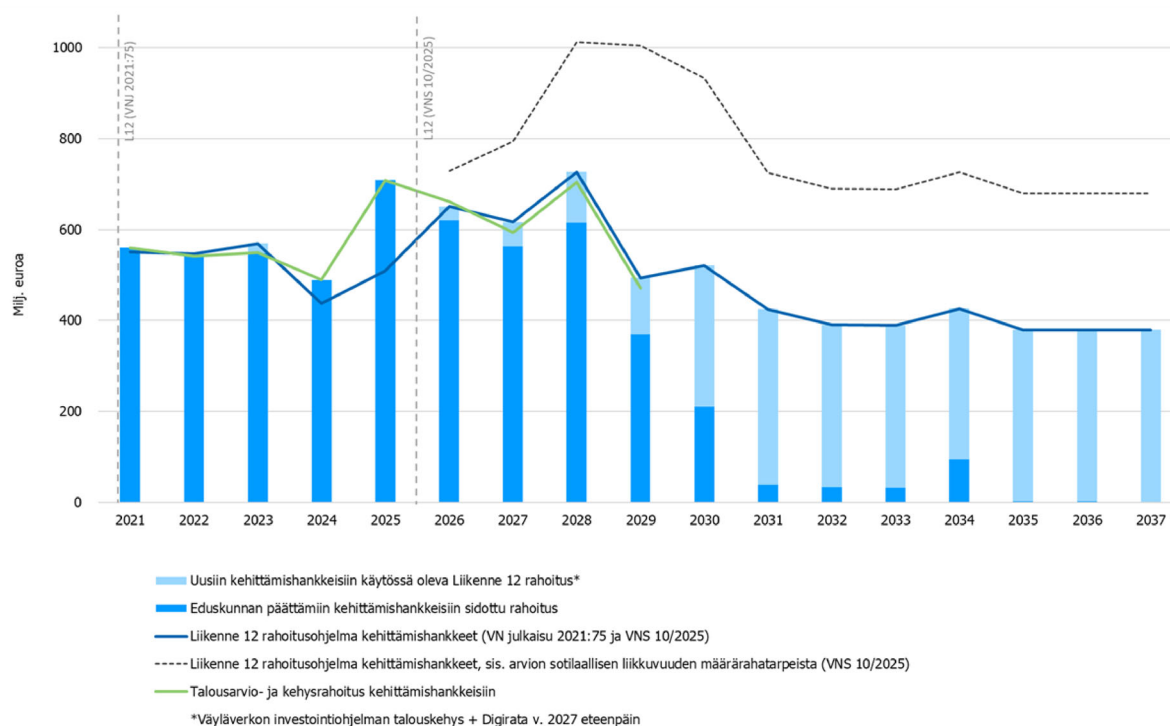
Investointiohjelma ja tehdyt talousarviopäätökset muodostavat yhdessä Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja talouskehystä toteuttavan kokonaisuuden.

6.2 Investointiohjelman rahoitustason toteutuminen

Kehittämishankkeiden osalta Liikenne 12 -suunnitelmaan (valtioneuvoston julkaisu 2021:75 ja selonteko 10/2025) pohjautuvan investointiohjelman rahoitustason toteutumista seurataan vertaamalla Liikenne 12 -suunnitelman talouskehysten toteutumista eduskunnan tekemiin määrärahapäätöksiin (kehys- ja talousarviorahoitus) vuoden 2021 kolmannelta lisätalousarviosta alkaen. Kehittämishankkeiden rahoitustaso on esitetty kuvissa 19 ja 20.



Kuva 19. Kehittämishankkeiden rahoitustasot, kumulatiivinen seuranta vuosina 2021–2029.



Kuva 20. Kehittämishankkeiden vuosittaiset rahoitustasot ja kehittämishankkeiden rahoituspäätökset.

Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2021–2024 on Liikenne 12 -suunnitelman (valtioneuvoston julkaisu 2021:75) taloudellisen kehityksen perustana ensimmäisten suunnitelmavuosien osalta. Eduskunnan

Liikenne 12 -suunnitelman julkaisemisen jälkeen tekemät talousarviopäätökset ovat vaihdelleet Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyyn verrattuna. Kuvissa 19 ja 20 esitetty talousarvio- ja kehysrahoitus sisältää hallituksen määräaikaisen investointiohjelman päätökset ja rahoitusta mm. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin. Hallituksen määräaikaisen investointiohjelman ja MAL-kaupunkiseutujen rahoitus ei sisälly kuvissa esitettyyn Liikenne 12 -suunnitelman (valtioneuvoston julkaisu 2021:75) vuosien 2021–2025 kokonaisrahoitukseen.

Päivitetyn Liikenne 12 -suunnitelman kokonaisrahoitus (valtioneuvoston selonteko 10/2025) on otettu huomioon kuvissa 19 ja 20 vuodesta 2026 alkaen. Liikenne 12 -kokonaisrahoituksen alkuvuosien perustana on julkisen talouden suunnitelma vuosille 2026–2029. Kuvissa on esitetty katkoviivalla Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma kehittämishankkeisiin, joka sisältää arvion sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeista.

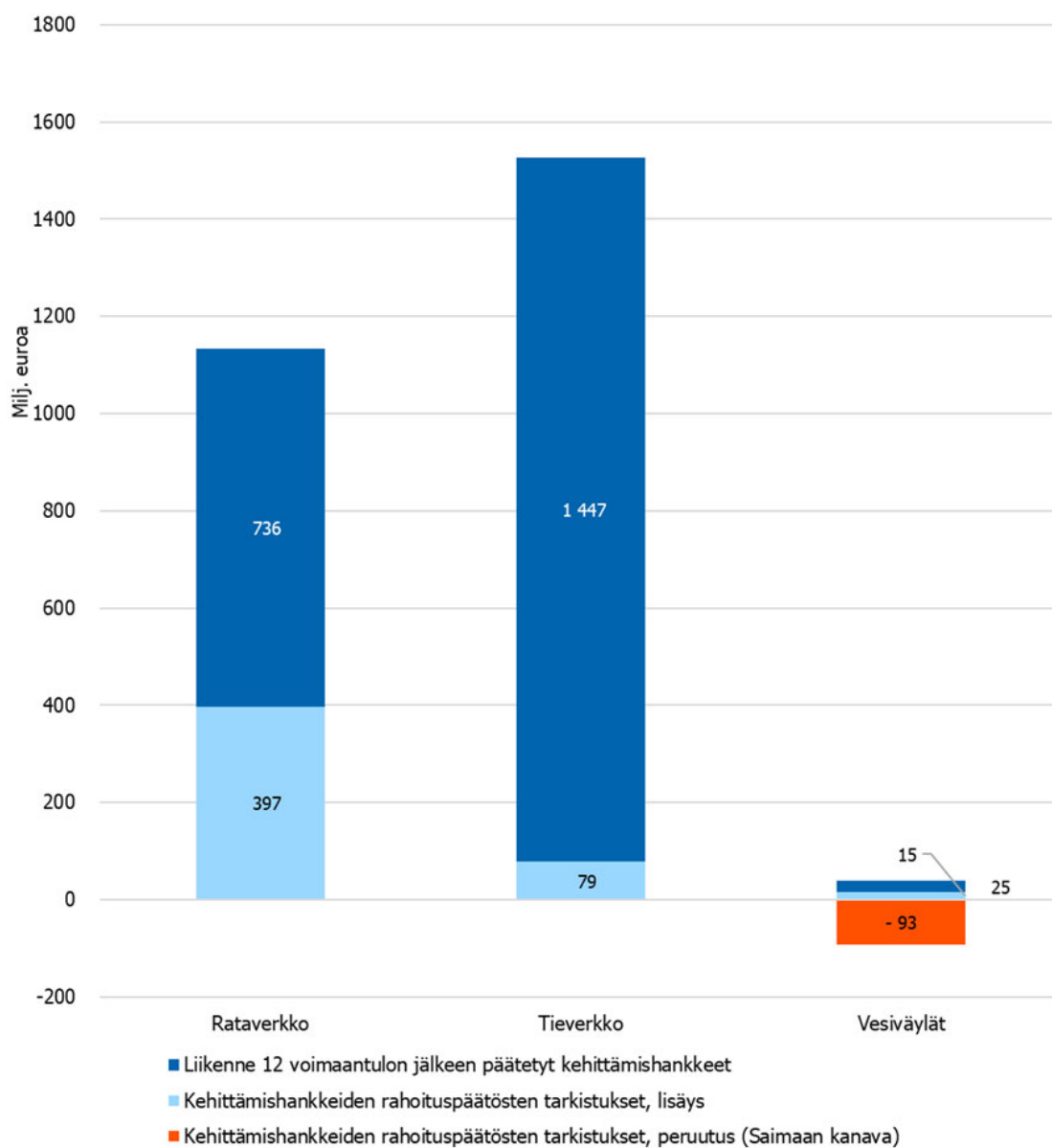
6.3 Kehittämishankkeiden toteutuminen

Kehittämishankkeiden rahoituspäätöksiä seurataan kokonaisuutena ja väylämuodoittain vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen (1.7.2021). Rahoituspäätösten seurannassa otetaan huomioon uusien hankkeiden rahoituspäätökset ja niihin kohdistuvat rahoituspäätösten tarkistukset. Lisäksi otetaan huomioon ennen Liikenne 12:n nykyistä suunnitelmakautta alkaneiden hankkeiden rahoituspäätösten tarkistukset.

Kuvassa 21 on esitetty vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarviossa ja sen jälkeen tehty kehittämishankkeiden rahoituspäätökset väylämuodoittain. Uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätökset ovat kohdistuneet sekä väyläverkon investointiohjelmassa esitettyihin hankkeisiin että muihin hankkeisiin.

Uusien kehittämishankkeiden rahoituspäätöksiä on tehty yhteensä 2 198 miljoonan euron verran. Väyläverkon investointiohjelmiin sisältyneitä hankepäätöksiä on tehty yhteensä 1 381 miljoonan euron verran ja muita hankepäätöksiä 817 miljoonan euron verran. Tarkemmat hankekohtaiset tiedot on esitetty taulukossa 14 ja hankkeiden sijainnit kuvassa 22. Lisäksi kehittämisrahoituksesta on tehty rahoituspäätös jäänmurtajahankinnasta, jota ei ole huomioitu tässä väylähankkeita koskevassa seurannassa.

Lukumääräisesti uusien hankkeiden rahoituspäätöksistä valtaosa on kohdistunut maantieverkolle. Euro-määräisesti tarkasteltuna uusien hankkeiden päätöksistä maantieverkolle on kohdistunut noin 66 %, rata-verkolle noin 33 % ja vesiväyläverkolle noin 1 %. Rahoituspäätösten tarkistukset sisältävät, varsin poikkeuksellisesti, myös jo päätettyjen hankkeiden perumisen. Tämä näkyy kuvassa 21 vesiväyliin kohdistuvassa rahoituspäätösten seurannassa negatiivisena arvona. Eduskunta perui hankkeiden Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja vedenpinnan nosto rahoituksen Venäjän Ukraina aloittaman hyökkäyksen vuoksi vuonna 2022.



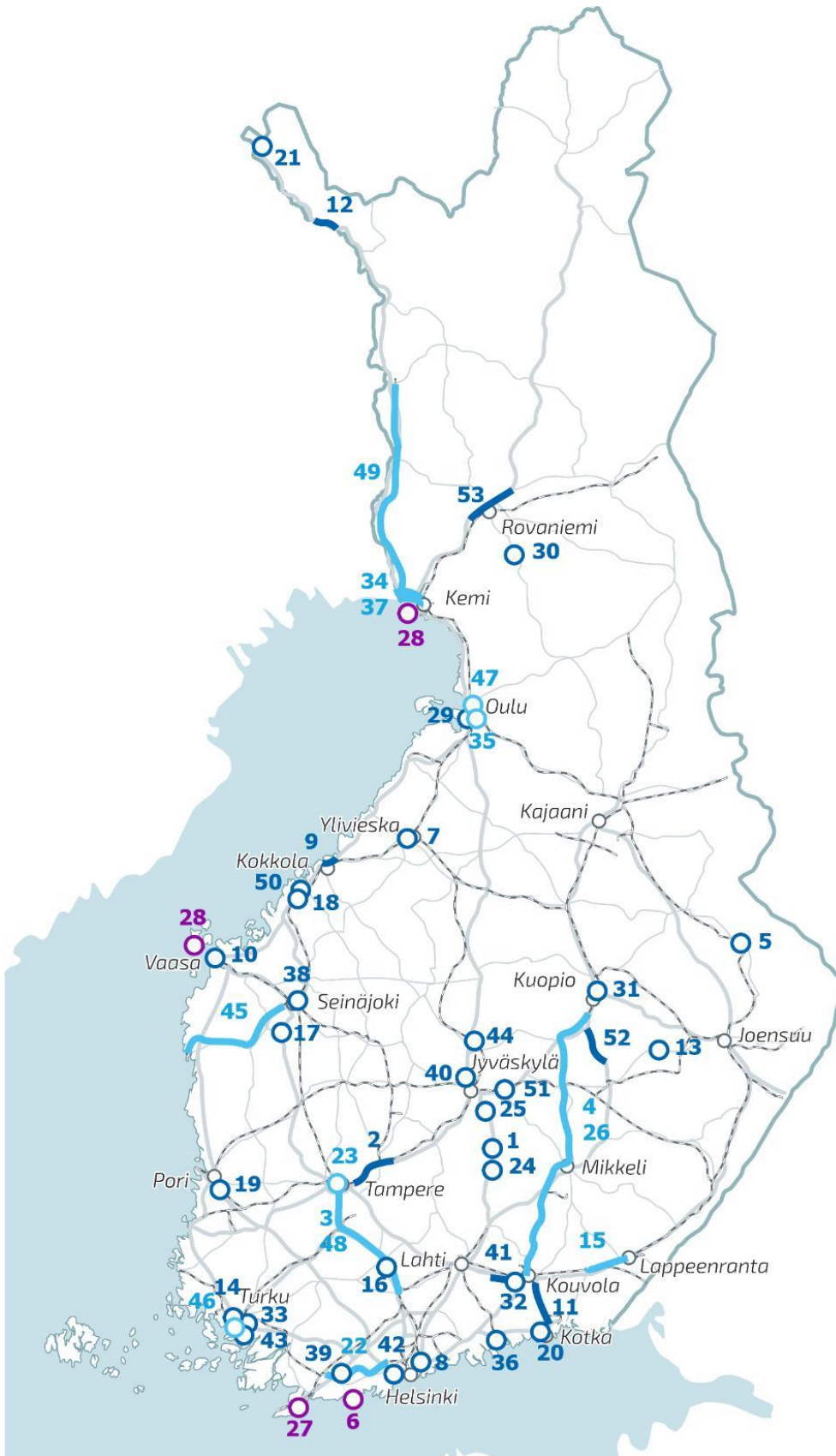
Kuva 21. Kehittämishankkeiden rahoituspäätökset (M€) väylämuodoittain vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen.

Taulukko 14. Liikenne 12 -selonteon jälkeen päätetyt uudet kehittämishankkeet (vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen).

Uusi kehittämishanke	M€	Rahoitus-päätös	Väylä-muoto	Numero kuvassa 22
Väyläverkon investointiohjelmiin sisältyneet hankkeet				
Vt 4 Vestonmäen kohta, Joutsa, Toivakka	18	TA 2026	Tie	1
Vt 9 Tampere—Orivesi 1. vaihe	109	TA 2026	Tie	2

Uusi kehittämishanke	M€	Rahoitus- päättös	Väylä- muoto	Numero kuvassa 22
Riihimäki-Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen	100	TA 2026	Rata	3
Savonrata Kouvola-Kuopio kehittäminen	40,8	TA 2026	Rata	4
Kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen	20	TA 2026	Tie	5
Inkoon meriväylän parantaminen	5	II LTA 2025	Vesi	6
Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta	14	II LTA 2025	Tie	7
Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I—Kehä III ja Ilmasil- lan esitasoliittymä (MAL)	64	TA 2025	Tie	8
Vt 8 parantaminen Kokkolan kohdalla, Kokkolan kes- kusta 1. vaihe	13	TA 2025	Tie	9
Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystien 1. vaihe	31	TA 2025	Tie	10
Vt 15 Rantahaka (Kotka)—Kouvola	122	TA 2025	Tie	11
Vt 21 Palojoensuu—Maunu	30	TA 2025	Tie	12
Vt 23 Karvion kohta	14	TA 2025	Tie	13
Kt 40 (E18) Turun kehätie Raision keskusta (MAL)	190	TA 2025	Tie	14
Karjalan radan kehittäminen	90	TA 2025	Rata	15
Vt 3 Moreenin eritasoliittymä, Hämeenlinna ja Ja- nakkala	5,04	II LTA 2024	Tie	16
Vt 3 ja vt 19 liittymäjärjestelyt Jalasjärvi, Kurikka	11	II LTA 2024	Tie	17
Vt 8 Edsevö—Lepplax	24	II LTA 2024	Tie	18
Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori ja Ulvila	16	II LTA 2024	Tie	19
Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie)	8,17	II LTA 2024	Tie	20
Vt 21 Ailakkalahti—Kilpisjärvi, Enontekiö	4,2	II LTA 2024	Tie	21
Rantaradan kehittäminen Karjaa-Kauklahti	30	II LTA 2024	Rata	22
Tampereen henkilöratapiha	163	TA 2024	Rata	23
Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa	14	TA 2024	Tie	24
Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä	7	TA 2024	Tie	25
Savonrata-Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasitee- tin noston suunnittelu	3	TA 2024	Rata	26
Koverharin meriväylän syventäminen	2,5	II LTA 2023	Vesi	27
Tornion meriväylän geometrian parantaminen ja Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen	6,5	LTA 2023	Vesi	28
Mt 8155 Poikkimaantie	30	TA 2023	Tie	29
Suhangon kaivoksen tieyhteyden rakentaminen	3,15	IV LTA 2022	Tie	30
Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentäntien liiken- nejärjestelyt	42,6	IV LTA 2022	Tie	31

Uusi kehittämishanke	M€	Rahoitus- päättös	Väylä- muoto	Numero kuvassa 22
Vt 6 Korian kohta	12	II LTA 2022	Tie	32
Mt 180 Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusiminen	128	III LTA 2021	Tie	33
Laurila-Tornio-Haaparanta rataosan sähköistämisen	10	III LTA 2021	Rata	34
Yhteensä	1 381			
Muut päätetyt hankkeet				
Liminka—Oulu kaksoisraide	199	TA 2026	Rata	35
Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa	8,4	TA 2026	Tie	36
Eurooppalaisen raidelevyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio—Haaparanta—Kemi	20	II LTA 2025	Rata	37
Kt 67 ja Vt 19 Kivisaari—Atria	11	II LTA 2025	Tie	38
Vt 25 osuus Meltola—Mustio	17	II LTA 2025	Tie	39
Vt 4 Palokan kohta, Jyväskylä (MAL)	15,5	TA 2025	Tie	40
Vt 12 Mankala—Tillola (MAL)	92	TA 2025	Tie	41
Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä, Espoo (MAL)	33,7	TA 2025	Tie	42
Mt 180 Kurkela—Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitus-tie (MAL)	103,2	TA 2025	Tie	43
Mt 642 Äänekosken silta	15	TA 2025	Tie	44
Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus	15	TA 2025	Rata	45
Turun satamaradan siirto (MAL)	11	TA 2025	Rata	46
Oulun henkilöratapiha (MAL)	24,5	TA 2025	Rata	47
Riihimäki-Tampere pääradan kehittämisen suunnittelu	22	TA 2024	Rata	48
Tornio-Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu	7,5	TA 2024	Rata	49
Kt 68 välillä Edsevö - Pietarsaari, vaihe 3	7,5	TA 2024	Tie	50
Vt 9 Lievestuoreen kohdalla	30	TA 2024	Tie	51
Vt 5 Leppävirta—Kuopio	180	II LTA 2024	Tie	52
Vt 4 Hirvas – Rovaniemi – Vikajärvi-hankkeen suunnittelu	4,6	II LTA 2023	Tie	53
Yhteensä	817			
Yhteensä	2 198			



Kuva 22. Ensimmäisen Liikenne 12 -selonteon jälkeen päätetyt uudet kehittämishankkeet (vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen).

6.4 Investointiohjelman vaikutusten toteutuminen

Investointiohjelman rahoitustason ja hankkeiden toteutumisesta tai toteutumatta jäämisestä seuraa, miten hyvin investointiohjelman vaikutukset toteutuvat. Kokonaisuuteen tällä hetkellä vaikuttavia keskeisiä tekijöitä ovat väylänpidon rahoitustaso, kustannustason kehittyminen sekä maailmanpoliittisen tilanteen vaikutukset.

Vuosina 2021–2023 väylänpitoon kohdistui merkittävä kustannustason nousu, mikä aiheutti tarpeen maa-rakennuskustannusindeksin tason korotuksiin ja nosti myös väylähankkeiden kustannuksia. Maarakennuskustannusindeksi on edelleen merkittävästi vuoden 2020 tasoa korkeammalla. Lisäksi inflaatio nostaa yleisesti kustannustasoa pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna. Kustannustason nousun ja kehittämis-hankkeisiin kohdistuvan alhaisemman rahoitustason vuoksi investointiohjelmaan voidaan sisällyttää vähemmän hankkeita.

Kuvattu kehitys tulee vaikuttamaan Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden toteutumiseen valtakunnallisesti ja alueellisesti. Vaikutusten määrä riippuu siitä, mitkä investointiohjelman hankkeet jäävät toteutumatta alhaisemman rahoitustason ja kustannustason nousun takia.

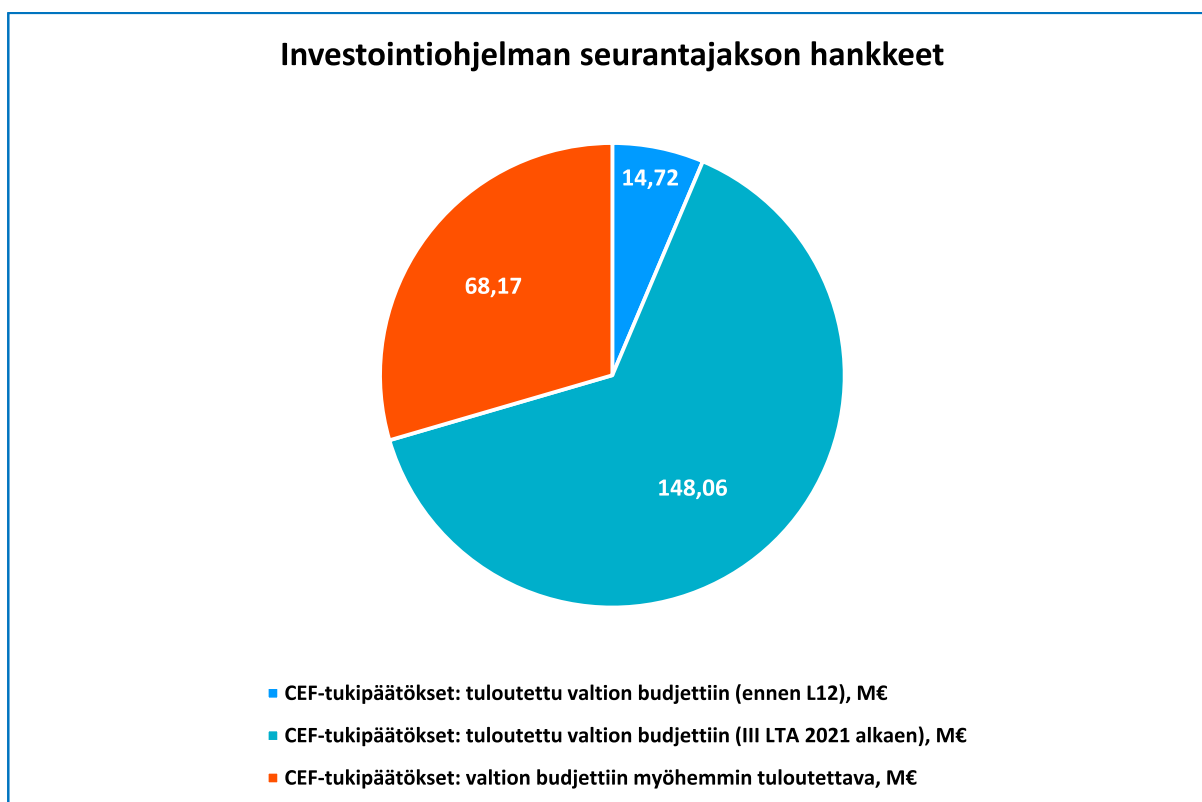
Jatkossa hankkeista päätettäessä korostuu entisestään valintatilanne siitä, mihin käytettävissä oleva rahoitus kohdistetaan (esimerkiksi TEN-T-ydinverkkoon, pääväyliin, muihin väyliin tai liikenteen solmukoh-tiin). Valinnoilla vaikutetaan myös siihen, toteutuvatko Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet toimivuus, turvallisuus, kestävyys tasapainoisesti, ja miten vaikutukset kohdentuvat alueellisesti.

6.5 Investointiohjelman muu seuranta

CEF-rahoituksen määrä

Kehittämishankkeiden saama CEF-rahoitus on otettu huomioon Liikenne 12 -rahoitusohjelmassa julkisen talouden suunnitelman 2026–2029 sisältämän tukituloutusten arvion mukaisesti. Uusien tukirahoitus-päätösten tuloutukset valtion budjettiin kasvattavat kehittämisen rahoitusta ja sitä kautta myös väylä-verkon investointiohjelman rahoitusta.

Liikenne 12 -seurantajakson aikana, vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen, Suomen valtion saamien kehittämishankkeiden CEF-tukipäätösten tuloutusten kokonaissumma on 148,06 miljoonaa eu-roa. Myöhemmin tuloutettavien tukipäätösten summa on 68,17 miljoonaa euroa (kuva 23). Tarkemmat hankekohtaiset tiedot on esitetty taulukossa 15.



Kuva 23. Investointiohjelman seurantajaksolla seurattavien kehittämishankkeiden CEF-tuloutukset valtion budjettiin (M€).

Taulukossa 15 on kerrottu hankkeen saaman EU-tukipäätöksen kokonaissumma, jonka tuloutus jakautuu yhteisrahoitteisissa hankkeissa usealle taholle, ja jonka maksua haetaan EU:sta useassa erässä hankkeen toteutuksen edetessä. Lisäksi taulukossa on esitetty CEF-tukipäätökseen perustuva arvio myöhemmin tapahtuvasta tuloutuksesta. Taulukossa on myös mainittu tukipäätöksen saaneet hankkeet, joille on tulossa tuloutuksia.

Taulukko 15. Kehittämishankkeiden CEF-tukipäätökset ja -tuloutukset (valtion osuus, M€)

Kehittämishanke	CEF-tukipäätös koko hanke (valtio + muut tahot)		Tuloutettu valtion budjettiin (ennen L12)	Tuloutettu valtion bud- jettiin (III LTA 2021 al- kaen)	Myöhem- min tu- loutet- tava	Väylä- muoto
	M€	vuosi	M€	M€	M€	
Ratakorridorin suunnittelu (Pi- sara-rata, Helsingin ratapihan pa- rantaminen, Keski-Pasila länsi- raide)	16,04	2015	13,20	3,08	0,00	rata
Vuosaaren meriväylä	6,72	2018	0	1,60	0,00	vesi
Oulu-Laurila-Tornio suunnittelu	1,12	2020	0	1,12	0,00	rata
Kouvola-Kotka/Hamina-radan parantaminen, suunnittelu	1,68	2020	0	1,68	0,00	rata
Espoon kaupunkiradan suunnit- telu	11,00	2020	0	4,91	0,00	rata
Helsinki-Riihimäki 2. vaiheen suunnittelu	6,50	2020	1,51	4,99	0,00	rata
Kupittaa-Turku kaksoisraiteen ja Turun ratapihan suunnittelu	6,29	2021	0	2,87	0,00	rata
Pääradan suunnittelun edistämi- nen välillä Tampere-Oulu	2,50	2021	0	2,50	0,00	rata
Kupittaa-Turku kaksoisraiteen ja Turun ratapiha rakentaminen	21,84	2022	0	11,82	0,00	rata
Oulu-Kontiomäki radan rakenta- minen ja suunnittelu	6,91	2022	0	6,91	0,00	rata
Tampere-Jyväskylä radan suun- nittelu	3,21	2022	0	3,21	0,00	rata
Kemin Ajoksen rakentaminen	25,67	2022	0	11,59	0,00	vesi
Laurila-Tornio-Haaparanta säh- köistys, rakentaminen	14,85	2022	0	7,21	-2,21	rata
Oritkarin kolmioraiteen suunnit- telu ja rakentaminen	7,12	2022	0	5,38	0,00	rata
VT 9 Siilinjärvi, Lotteinen-Jänne- virta, rakentaminen	25,13	2022	0	13,79	0,78	tie
Helsinki-Riihimäki 2. vaiheen ra- kentaminen	40,34	2023	0	22,55	17,79	rata

Kehittämishanke	CEF-tukipäätös koko hanke (valtio + muut tahot)		Tuloutettu valtion budjettiin (ennen L12)	Tuloutettu valtion bud- jettiin (III LTA 2021 al- kaen)	Myöhem- min tu- loutet- tava	Väylä- muoto
	M€	vuosi	M€	M€	M€	
Oulu Poikkimaantie, rakentaminen	9,34	2023	0	6,79	0,75	tie
Karjalan radan suunnittelu Luu- mäki-Joutseno	2,25	2023	0	2,25	0,00	rata
Tampereen ratapihan suunnittelu (kehittäminen)	6,07	2021	0	2,62	0,00	rata
VT 6 parantaminen välillä Hevos- suo-Nappa, Korian kohta	7,75	2023	0	6,02	0,00	tie
VT 4 parantaminen Hirvas-Rova- niemi-Vikajärvi-välillä	2,30	2023	0	1,15	1,15	tie
Riihimäki-Tampere-radon suun- nittelu	1,75	2023	0	0,87	0,88	rata
Karjalan radan suunnittelu Imatra-Joensuu	3,00	2023	0	1,50	1,50	rata
Savonradan nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu	2,25	2023	0	1,13	1,13	rata
Digirata 1 - Varustelu eurooppa- laisella rautatieliikenteen hallin- tajärjestelmällä	12,83	2023	0	6,41	6,41	rata
Vt 21 parantaminen välillä Palojo- ensuu-Kilpisjärvi	11,89	2025		3,57	8,32	tie
Uuden jäänmurtajan hankinta	80,78	2025		10,55	31,66	vesi
Yhteensä	244,46		14,72	148,06	68,17	

Yhteisrahoitteiset hankkeet

Investointiohjelma sisältää myös valtion ja muiden tahojen (esimerkiksi kunnat, satamat) yhteisrahoitteisia hankkeita. Taulukossa 16 on esitetty yhteisrahoitteiset kehittämishankkeet, joista on tehty rahoituspäätös valtion budjetissa Liikenne 12 -seurantakauden aikana (III LTA 2021 alkaen).

Taulukko 16. Yhteisrahoitteiset kehittämishankkeet Liikenne 12 –seurantakaudella (M€) alkuperäisen rahoituspäätöksen mukaisina.

Kehittämishanke	Kokonais-kustannusarvio	Valtion osuus	Muiden tahojen rahoitusosuus
	M€	M€	M€
Laurila-Tornio-Haaparanta rataosan sähköistäminen	24	10	14
Mt 8155 Poikkimaantie	40	30	10
Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt	48,6	42,6	6
Suhangon kaivoksen tieyhteyden rakentaminen	7,4	3,15	4,215
Tampereen henkilöratapiha*	218	163	55
Vt 3 Moreenin eritasoliittymä, Hämeenlinna ja Janakkala	15,6	5	10,6
Vt 12 Mankala-Tillola	93,6	92	1,6
Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystien 1. vaihe	46	31	15
Mt 180 Kurkela – Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie	113,2	103,2	10
E18 kt 40 Turun kehätie Raision keskusta	225	190	45
Vt 4 Palokan kohta, Jyväskylä	26,5	15,5	11
Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I-Kehä III ja Ilmasillan esitasoliittymä	138	64	74
Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä, Espoo	59,1	33,7	25,4
Turun satamaradan siirto	18	11	7
Oulun henkilöratapiha	33,4	24,5	8,9
Vt 9 Tampere—Orivesi 1. vaihe	134,7	109	25,70
Yhteensä	1 241	927,65	323,42

* Tampereen henkilöratapiha-hankkeen muiden tahojen rahoitusosuuden arviona on käytetty maksimiarviota (45–55 M€).

Hankkeiden suunnitelma- ja toteuttamisvalmius

Investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden suunnitelmavalmiutta edistetään vuosittain päivitettävän Väyläviraston suunnitteluohjelman kautta. Hankkeiden suunnittelun ja hankearviointien etenemistä seurataan ja hankkeiden toteutusvalmiuden edistyminen otetaan huomioon investointiohjelman päivitysten yhteydessä.

7 Ohjelmaan sisältyvien kehittämishankkeiden kuvaukset

7.1 Tiehankkeet

TEN-T-YDINVERKON PARANTAMINEN

Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (225 M€, prioriteetti 1)

Valtatie 4 Vaajakosken kohdalla Jyväskylässä on TEN-T-ydinverkon merkittävin yksittäinen kehittämis-kohde, johon ei voida hakea poikkeusta. Tieosuuden toistuva ruuhkautuminen aiheuttaa merkittävää hait-taa elinkeinoelämän kuljetuksille ja henkilöliikenteen sujuvuudelle.

Hankkeessa valtatietä 4 parannetaan ja moottoritietä rakennetaan uuteen maastokäytävään noin 3 km matkalla Varassaaren kautta. Samalla valtatie 9 linjausta muutetaan noin 0,6 km matkalta. Valtatielle 4 ja 9 rakennetaan uusia eritasoliittymiä ja parannetaan Haapalahden nykyistä eritasoliittymää. Uusia sil-toja rakennetaan 26, joista merkittävin on Vaajavirran ylittävä silta. Hankkeen päätavoitteena on liiken-teen sujuvuuden parantaminen ja ruuhkien vähentäminen.

Liikenteen sujuvuus paranee, matka- ja kuljetusajat lyhenevät ja häiriöherkkyys vähenee. Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Uudet järjestelyt tukevat Jyväskylän kaupungin maankäytön ja kau-punkiympäristön kehittämistä.

Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2025. Kustannusarvio on 225 M€, josta Jyväskylän kau-pungin osuus on noin 18 M€. HK-suhde on 1,4. Suurimmat hyödyt muodostuvat maankäytön tehostumi-sesta ja pitkämatkaisen liikenteen aikakustannussäästöistä, kun suurin osa liikenteestä siirtyy nykyiseltä ruuhkaiselta väylältä uudelle, lyhyemmälle valtatielinjaukselle.

E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa (34 M€, prioriteetti 2)

Kehä III (E18, Kt 50) liikenteellisesti ja verkollisesti erittäin merkittävä TEN-T-ydinverkon väylä ja satama-ja terminaalisyhteys. Liikennemäärä on suunnitteluosuudella keskimäärin noin 60 000 ajoneuvoa vuoro-kaudessa, josta raskasta liikennettä on noin 5 800. Pääradan ylittävää iäkstä Puistolan pohjoista ylikul-kusiltaa ei ole kannattavaa enää korjata, vaan se tulee uusia. Tavoitteena on turvata liikenne Kehä III:lla. Vuosaaren sataman, Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kehä III:n logistisen vyöhykkeen saavutettavuus

heikentyisi merkittävästi, jos Kehä III:n pohjoinen ajorata jouduttaisiin sulkemaan tai sillalle jouduttaisiin laittamaan painorajoituksia ja/tai alentamaan nopeusrajoitusta.

Hankkeessa rakennetaan uusi silta pohjoisen ajoneuvosillan paikalle pääradan yli ja varaudutaan sillan leveydessä myös tuleviin kolmansiin kaistoihin. Eritasoliittymien liittymisramppeja jatketaan sekä rakennetaan uusi erillinen jalankulun ja pyöräilyn silta pääradan yli. Lisäksi parannetaan mm. melusuojausta ja ajoradan pohjanvahvistuksia. Kiireellinen siltakohde, joka turvaa tieverkon päivittäisen liikennöinnin.

Laajempi tiesuunnitelma "Kantatien 50 (Kehä III) parantaminen välillä Ala-Tikkurila–Kalkkikallio" on hyväksytty ja lainvoimainen. Tästä tiesuunnitelmasta Puistolän pohjoisen ylikulkusillan uusimishankkeeseen (34 M€) on koottu käytännössä minimimitoimet, joilla pohjoinen ylikulkusilta on mielekästä uusia. Toetusvalmius on vuonna 2026.

Hankkeen kustannusarvio on 34 M€, josta valtion osuus on noin 31 M€. Helsingin kaupungille ollaan osoittamassa 25 % melusuojausten kustannuksista ja uuden jkp-sillan kustannusjaosta ei ole sovittu. Hankkeen HK-suhde on 1,3.

MUIDEN PÄÄVÄYLIEN PARANTAMINEN

Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokkakoski–Hanhijärvi) (15 M€, prioriteetti 2)

Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinon elämän kuljetusreittejä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Nykytilanteessa kohteessa on ohituskaista, jossa ei ole keskikaidetta. Tiejaksolla on paljon liittymiä ja paikallista liikennettä, joka sekoittuu pitkämatkaiseen liikenteeseen. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

Hankkeessa valtatietä levennetään noin 3,5 km matkalla keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi tieksi. Valtatieltä katkaistaan kaikki yksityistie- ja maatalousliittymät ja tehdään niiden tarvitsemat korvaavat rinnakkaistieyhteydet. Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Hanke on osa Tampere–Vaasa/Seinäjoki yhteysvälin vaiheittain parantamista.

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen. Hankkeesta on laadittu myös rakentamissuunnitelma. Hankkeen kustannusarvio on 15 M€ ja HK-suhde on 0,4.

Vt 3 Alaskylä–Parkano (17 M€, prioriteetti 2)

Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Tiejaksolla on paljon liittymiä ja paikallista liikennettä, joka sekoittuu pitkämatkaiseen liikenteeseen. Liikenne jonoutuu vähäisten ohitusmahdollisuuksien ja runsaiden liittymien vuoksi. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

Hankkeessa tehdään uusi 2+1 keskikaiteellinen ohituskaista sekä nykyisen ohituskaistan jatkaminen. Uutta keskikaiteellista tieosuutta tehdään yhteensä 4,2 km. Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat merkittävästi. Pitkämatkainen ja paikallinen liikenne myös erotellaan toisistaan. Hanke on osa Tampere–Vaasa/Seinäjoki yhteysvälin vaiheittain parantamista.

Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Hankkeen kustannusarvio on 17 M€, josta Parkanon kaupungin osuus on noin 0,7 M€. Hankkeen HK-suhde on 0,8.

Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka (14 M€, prioriteetti 2)

Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Tiejaksolla sekoittuvat paikallinen liikenne ja pitkämatkainen valtatieliikenne. Suoria tontti- ja maatalousliittymiä valtatielle on runsaasti. Tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta.

Hankkeessa Rajalanmäen kohtaan rakennetaan yksittäinen 2+1 ohituskaistaosuus etelään Tampereen suuntaan kulkevalla liikenteelle. Koskuen kohtaan rakennetaan 2+2 ohituskaistaosuus. Lisäksi tehdään muita liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Ohituskaistaosuuksien rakentaminen parantaa liikenneturvallisuutta laajemmalla jaksolla, kun riskiohitusten määrä ohituskaistojen läheisyydessä vähenee. Hanke on osa Tampere–Vaasa/Seinäjoki yhteysvälin vaiheittain parantamista.

Tiesuunnitelmien ajantasaisuus tulee tarkistaa ennen toteuttamista ja tehdä tarvittavat muutokset. Hankkeen kustannusarvio on 14 M€.

Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli (30 M€, prioriteetti 3)

Mikkelissä Savilahden sillan kohdalla valtatie 5 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 25 000 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on 6 %. Valtatie 5 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Sillan erikoistarkastuksessa on havaittu sillan jänneteräksissä murtumia sekä suolavettä jänteiden suojaputkissa. Sillan kantavuus on vaurioiden takia heikentynyt.

Silta rajoittaa nykyisellään raskaiden erikoiskuljetusten kulkua, eikä sillan ylitse ole nykykunnossaan mahdollista avata myöskään HCT-reittiä raskaimmille massoille. Sillan kantavuuden parantaminen ei ole mahdollista uusimatta siltaa. Uusi silta parantaa kuljetusten tehokkuutta, turvaa väyläverkon toimivuutta ja huoltovarmuutta sekä lyhennetään korjausvelkaa.

Savilahden sillan uusimisen toimenpideselvitys on valmistunut vuonna 2024. Tiesuunnitelman laatiminen käynnistyy vuonna 2026. Hankkeen alustava kustannusennuste on noin 30 M€. Arvio tarkentuu jatko-suunnittelussa.

Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo (Keltin silta), Kouvola (62 M€, prioriteetti 1)

Valtatie 6 on merkittävä yhteys itä-länsisuunnassa, osa kattavaa TEN-T-verkkoa ja erityisen tärkeä Kaakois-Suomen suurteollisuudelle ja alueen tavarakuljetuksille. Kymijoen ylittävän Keltin sillan ylitse kulkee paljon raskasta liikennettä, HCT-yhdistelmiä ja erikoiskuljetuksia. Nykyisessä sillassa on havaittu vakavia väsymisvaurioita pääpalkkien jäykisteissä sekä vakavia korroosiovaurioita sillan pääpalkeissa. Tavoitteena on turvata liikennöinti Kymijoen sillan kohdalla sekä parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Hankkeessa Kymijoen ylittävä Keltin silta peruskorjataan, ja liikenteen hoitamiseksi sen viereen rakennetaan uusi silta. Keltin ja Puhjon välinen osuus (4,6 km) levennetään nelikaistaiseksi, ja eritasoliittymiä parannetaan. Samalla korjataan merkittävimmät kävelyn ja pyöräilyn yhteyspuutteet.

Kiireellinen siltakohde, joka turvaa tieverkon päivittäisen liikennöinnin. Mikäli sillan uusiminen viivästyy, täytyy sillan liikennettä rajoittaa esimerkiksi raskaan liikenteen painorajoituksella.

Tiesuunnitelma on hallinnollisessa käsittelyssä. Rakentamissuunnitelman laatiminen on käynnissä ja hanke on toteutusvalmis vuonna 2027. Kustannusarvio on 62 M€, josta Kouvolan kaupungin osuus on noin 4 M€. Hankkeen HK-suhde on 0,9.

Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee (10 M€, prioriteetti 3)

Valtatie 6 kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon. Valtatiellä 6 Syrjäsalmen sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua merkittävästi ja estää myös HCT-kuljetusten kulkemisen. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä. Kiireellinen siltakohde, joka turvaa tieverkon päivittäisen liikennöinnin.

Toimenpideselvityksen laatiminen on käynnissä. Tiesuunnitelma käynnistyy vuonna 2026. Hankkeen alustava kustannusennuste on noin 10 M€.

Vt 8 Vaasa–Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo–Sorvist), Uusikaarlepyy (8 M€, prioriteetti 2)

Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Se on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Vaasan ja Kokkolan välillä raskaan liikenteen osuus on erityisen merkittävä (13–17 % kokonaisliikennemäärästä), minkä vuoksi tiejaksolla on paljon ohitustarpeita. Tavoitteena on tien standardin ja ohitusmahdollisuuksien parantaminen pitkänmatkaisen liikenteen tarpeisiin. Hanke on osa Vaasa–Kokkola yhteysvälin vaiheittain parantamista.

Hankkeessa toteutetaan uusi keskikaiteellinen ohituskaistaosuus (2+2 kaistaa) välillä Ytterjeppo–Sorvist. Ohituskaistaosuuden pituus on noin 3 km. Osuudelle rakennetaan myös riista-aita, nykyiset liittymät valtatielle katkaistaan ja kulku kiinteistöille turvataan korvaavilla rinnakkaistiejärjestelyillä. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta sekä paikallisesti että laajemmalla yhteysvälillä vähentäen riskiohitusten määrää.

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen. Hankkeen kustannusarvio on 8 M€ ja HK-suhde on 0,2. Liikenteen nopeustaso ei nouse merkittävästi, minkä seurauksena aika- ja ajoneuvokustannusten vähenemä on maltillinen.

Vt 8 Vaasa–Kokkola ohituskaistat (väli Boholmintie–Kruunupyyntie), Kruunupyy ja Kokkola (15 M€, prioriteetti 3)

Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Vaasan ja Kokkolan välillä raskaan liikenteen osuus on erityisen merkittävä (13–17 % kokonaisliikennemäärästä), minkä vuoksi tiejaksolla on paljon ohitustarpeita. Tavoitteena on parantaa valtatie liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Hanke on osa Vaasa–Kokkola yhteysvälin vaiheittain parantamista.

Hankkeessa toteutetaan Boholmintien tasoliittymän kohdalle kanavointi. Boholmintien pohjoispuolelle toteutetaan keskikaiteellinen 2+2 ohituskaistaosuus ja Kruunuportin asemakaava-alueen kohdalle suunnitellaan porrastettu tasoliittymäpari valtatielle 8. Lisäksi Kruunupyyntien liittymä sekä Koivistontien liittymä valtatielle 8 parannetaan. Parannettavan tiejakson pituus on noin 8,5 km.

Kokkolan kaupunki suunnittelee samaan aikaan Kruunuportin asemakaava-alueen katujärjestelyjä, jotka liittyvät valtatie 8 liikennejärjestelyihin. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta, valtatie 8 liikenteen sujuvuutta ja tukee alueen maankäyttöä.

Tiesuunnitelma valmistuu vuonna 2026. Hankkeen alustava kustannusennuste on 15 M€.

Vt 9 Vartiala–Riistavesi (Kivisillansalmen silta), Kuopio (44 M€, prioriteetti 2)

Kohde sijaitsee valtatiellä 9, Riistavedellä Kuopion itäosassa. Valtatie 9 on kattavaa TEN-T-verkkoa. Kivisillansalmen vanha kivisilta on kantavuudeltaan puutteellinen estäen raskaiden erikoiskuljetusten kulun valtatiellä. Nykyisen valtatieen muita ongelmia ovat tien pienipiirteinen suuntaus ja kapea poikkileikkaus, huono liikenneturvallisuus, puutteelliset ohitusmahdollisuudet sekä kevyen liikenteen väylien puuttuminen.

Tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen rakentamalla valtatie osin uudelle linjaukselle Riistaveden taajaman kohdalla. Parannettavan tiejakson pituus on noin 7 km. Uusi tielinja johdetaan Hätilänsalmen kautta, johon rakennetaan uusi vesistösilta. Uusi tieyhteys vesistösiltoineen mahdollistaa suurten ja ajoneuvoasetusta raskaampien kuljetusten liikkumisen valtatieä pitkin.

Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä ja toimitetaan hyväksymiskäsittelyyn vuonna 2026. Hankkeen kustannusarvio on 44 M€.

Vt 12 väli Risala–Mankala, Lahti ja Iitti (51 M€, prioriteetti 2)

Valtatie 12 Lahden ja Kouvolan välillä kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon. Tie on laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono erityisesti Arolassa. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Nopeusrajoitus on Arolassa alhainen (50–60 km/h) ja tiejakson muilla osuuksilla pääosin 80 km/h.

Yhteysvälin huonoin osuus Risalasta Mankalaan (Tapolan liittymään) parannetaan pääosin uudessa maastokäytävässä keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa). Hanke sijoittuu Lahden kaupungin ja Iitin kunnan alueille. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan mm. Arolan kohdalla ja toteutetaan Hiisön eritasoliittymä (Kurrintien kohdalle). Nykyinen valtatie jää rinnakkaiseksi yhteydeksi Risalan ja Kurrintien välillä. Kurrintieltä itään rinnakkaisena tieyhteytenä toimii Ratatie. Nopeusrajoitus nousee suunnittelualueella pääosin 100 km/h. Uudenkylän ja Risalan välillä sekä Jokuen kohdalla nopeusrajoitus on 80 km/h. Parannettaville osuuksille rakennetaan pohjavesi- ja melusuojausta. Hanke on osa Lahti–Kouvola yhteysvälin vaihteittain parantamista.

Hankkeen tärkeimpinä tavoitteina on parantaa sekä pitkämatkaisen että seudullisen liikenteen olosuhteita, liikenneturvallisuutta ja yhteensovittaa liikenne alueen maankäyttöön. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 0,33 onn./v. sekä vakavat loukkaantumiset ja kuolleet 0,05 vuodessa. Hiilidioksidipäästöt vähenevät 250 tn/v. Melulta suojataan 62 asukasta.

Hankkeella on osin lainvoimainen tiesuunnitelma. Hiisiön liittymän toteuttaminen eritasoliittymänä vaatii tiesuunnitelman muutoksen. Hankkeen kustannusarvio on 51 M€. Hanke parantaa yhteysvälin liikenteellisesti heikoimman osuuden ja HK-suhde on 0,7.

Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaiheen osahankkeet (118 M€, prioriteetti 2)

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu valtakunnallisesti merkittävään pääväyläverkkoon ja katta-vaan TEN-T-verkkoon. Tiellä on suuri merkitys alueen elinkeinotoiminnalle ja kaupunkiseutujen työmatka-liikenteelle. Suomen viennin ja tuonnin kannalta tie on tärkeä yhteys Hangon satamaan. Kyseessä on myös huoltovarmuuden kannalta keskeinen yhteys. Tien varteen on keskittynyt raskasta teollisuutta ja logis-tiikka-alueita.

Hanko–Mäntsälä yhteysvälin kehittämisen kiireellisimpiin 1. vaiheen toimenpiteisiin sisältyy eritasoliittymien parantamista, uusia eritasoliittymiä, ohituskaistajärjestelyjä, tasoliittymien parantamisia, rinnak-kaistie- sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä, yksi tasoristeyksen poisto sekä raskaan liikenteen leväh-dysalueet Nummelassa, pohjavesisuojausja ja meluntorjuntaa sekä valaistusta parannettaville osuuk-sille. Tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen yhteysvälin keskeisimmissä ongelmakohteissa.

Liikenteen sujuvuus paranee ja matka-ajat pienenevät, mikä parantaa etenkin kuljetusten kustannuste-hokkuutta. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin 1,4 onnettomuudella vuodessa ja liikenne-kuolemat sekä vakavasti loukkaantuneet 1,9 onnettomuudella/10 vuotta. Pohjaveden pilaantumisriski pie-nenee yli 11 kilometrin matkalla. Meluntorjunta parantaa asuinviihtyisyyttä (35 asukasta). Hiilidioksidipäästöt pienenevät noin 600 tn/vuodessa.

Kokonaisuuden kustannusarvio on 118 M€ ja karkea yhteenlaskettu hyöty-kustannussuhde on noin 1,3. Kokonaisuus koostuu neljästä tiesuunnitelmasta, jotka ovat toteutettavissa itsenäisinä hankkeina vuo-desta 2026 alkaen. Osahankkeet ovat alustavassa tärkeysjärjestyksessä:

- Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja (18 M€, prioriteetti 2, HK=2,8).
- Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti (37 M€, prioriteetti 2, HK=0,6).
- Vt 25 Langansböle–Västerbacka parantaminen, Raasepori (46 M€, prioriteetti 2, HK=1,0).
- Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää (17 M€, prioriteetti 2, HK=2,1).

Valtatien 25 Vesitornin kiertoliittymä (Lohja) on ruuhkautunut ja aiheuttaa ongelmia etenkin raskaalle liikenteelle. Hankkeessa kiertoliittymä muutetaan eritasoliittymäksi tarvittavine tie- ja katujärjestelyi-neen. Hanke parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sekä työ- ja asiointimatkojen matka-aikaa, sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Tiesuunnitelma on hyväksytty, mutta ei vielä lainvoimainen.

Hanke on toteutusvalmis vuonna 2026. Kustannusarvio on 18 M€, josta valtion osuus 13 M€ ja Lohjan kaupungin noin 5 M€.

Valtatien 25 ja Asemantien liittymään (Vihti) rakennetaan eritasoliittymä tarvittavine tie- ja katujärjestelyineen. Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja maankäytön kehittämisedellytyksiä. Tiesuunnitelma on valmis, mutta voidaan hyväksyä vasta asemakaavan hyväksymisen jälkeen. Hanke on toteutusvalmis aikaisintaan vuonna 2026. Kustannusarvio on 37 M€, josta valtion osuus 31 M€ ja Vihdin kunnan noin 6 M€.

Valtatielle 25 rakennetaan uudet Langansbölen ja Västerbackan eritasoliittymät (Raasepori). Hankkeeseen sisältyy tarvittavat rinnakkaistiejärjestelyt, raskaan liikenteen pysäköintialue, keskikaiteellinen ohituskaistapari, pohjavesi- ja melusuojauksia, Ajurinpuiston eritasoliittymän parantaminen sekä Raaseporin tasoristeyksen poistaminen ja uusi radan alikulkusilta. Tiesuunnitelma valmistuu vuonna 2025, mutta voidaan hyväksyä vasta asemakaavan hyväksymisen jälkeen. Hanke on toteutusvalmis aikaisintaan vuonna 2026. Kustannusarvio on 46 M€, josta valtion osuus 41 M€, Raaseporin kaupungin noin 4 M€ ja johto- sekä laiteomistajien (mukaan luettuna Fintraffic) noin 1 M€.

Valtatietä 25 parannetaan Nopon (maantien 130 ja valtatie 3) kohdalla (Hyvinkää). Hankkeessa parannetaan valtatie 25 eritasoliittymiä valtatielle 3 ja maantielle 130 uusilla ramppi- ja kaistajärjestelyillä. Tavoitteena on parantaa liittymäalueiden liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta sekä pienentää pohjaveden pilaantumisriskiä. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä ja hanke on toteutusvalmis vuonna 2026. Kustannusarvio on noin 17 M€.

Kt 67 ja vt 19 Kivisaari–Atria lisärahoitus, Seinäjoki (38 M€, prioriteetti 2)

Nykytilanteessa Kt 67 ja Vt 19 Kivisaaren ja Atrian eritasoliittymien välinen tieosuus (noin 6 km) on kaksikaistainen. Tiejaksolla on sujuvuusongelmia ja liikenneturvallisuus on erityisen huono. Hankkeessa Kivisaaren ja Atrian eritasoliittymien välinen tieosuus parannetaan nelikaistaiseksi 2+2 tieksi.

Tavoitteena on parantaa päätien sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Hankkeen 1.vaiheessa (11 M€) saadaan toteutettua erittäin vaarallinen Teppo–Isokosken liittymä ja välitöntä peruskorjausta vaativa Penttilän silta. Näiden kohteiden arvioidaan valmistuvan vuonna 2026.

Tiesuunnitelman mukaisesti tavoitteena on parantaa koko tieosuus nelikaistaiseksi 2+2 tieksi. Hanke on toteutusvalmis ja edellyttää lisärahoitusta noin 38 M€, josta valtion osuus on 31 M€ ja Seinäjoen kaupungin osuus noin 7 M€. Hankkeen 1.vaiheen toteutuksen jälkeen hankkeen loppuunsaattamisen (38 M€) HK-suhde on 0,9.

MUUN TIEVERKON PARANTAMINEN

Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä (20 M€, prioriteetti 3)

Kattavalla TEN-T-verkolla, valtatiellä 5 Sodankylän keskustan eteläpuolella sijaitsevan Kitisen sillan kantavuus on puutteellinen. Silta rajoittaa jopa 84 tonnin HCT-kuljetuksia. Sodankylän kuntakeskuksen pohjoispuolelle suunnitellaan Sakatin kaivosta, jonka kuljetukset edellyttävät sillan rakentamista Kitisen yli. Myös kunnan maankäytön tehostaminen edellyttää valtatie 5 ja Kitisen ylittävän sillan sijoittamista uuteen paikkaan kirkonkylän pohjoisosaan. Tavoitteena on Sodankylän kunnan maankäytön tehostuminen, elinkeinoelämän kuljetustusten turvaaminen sekä nykyisen huonokuntoisen Kitisen ylittävän sillan korvaaminen.

Kokonaistaloudellisesti edullisinta on rakentaa Kitisen ylittävä uusi silta siten, että se hyödyttää sekä kunnan maankäytön tarpeita, että suunnitteilla olevan Sakatin kaivoksen kuljetuksia ja toimisi valtatie 5 uutena siltana Kitisen yli. Kitisen ylittävän uuden sillan riittävä kantavuus mahdollistaa erikoiskuljetukset ja HCT-kuljetukset. Sakatin kaivoksen edellyttämät kuljetustarpeet tyydytetään.

Hankkeen tiesuunnitelman laatimista ei ole käynnistetty. Alustava kustannusennuste on noin 20 M€. Arvio tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Vt 23 Taipaleen kanavan läppäsilta, Varkaus (10 M€, prioriteetti 3)

Valtatiellä 23 sijaitsevan Taipaleen kanavan sillan alitse kulkee vesiväylä. Nykyisessä sillassa on havaittu vakavia vaurioita, joille on tehty hätäkorjauksia.

Valtatien 23 toinen silta Karvion kanavan kohdalla (Heinävesi) on saanut toteutusrahoituksen. Uuden sillan valmistuttua Taipaleen kanavan läppäsilta muodostaa merkittävän yksittäisen esteen raskaampien erikoiskuljetusten kulkemiselle valtatiellä 23.

Kiireellinen siltakohde, joka turvaa tieverkon päivittäisen liikennöinnin. Hanke edellyttää jatkosuunnittelua ja tiesuunnitelma on laadittava pidemmältä matkalta. Alustava kustannusennuste on noin 10 M€.

Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala (10 M€, prioriteetti 3)

Valtatiellä 24 sijaitsevan Vääksyn sillan kantavuus on todettu olevan liian pieni ja sillan vahventaminen ja peruskorjaus on kannattamatonta. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua sekä HCT-yhdistelmien kulun. Sillalle ei ole suurille massoille lyhyttä korvaavaa reittiä. Kuljetukset kiertävät jo Tampereen tai Jyväskylän kautta.

Uusi silta rakennetaan nykyisen Vääksyn sillan paikalle. Siltapaikka sijaitsee valtatiellä 24 Asikkalan keskustan tuntumassa kohdassa, jossa väylä ylittää Vääksyn kanavan. Vääksyn sillan uusimisen tavoitteena on lisätä sillan kantavuutta sekä parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, myös jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Hankkeen tekninen yleissuunnitelma valmistui vuonna 2025. Hanke edellyttää vesiluvan hakemisen, mutta ei erillistä tiesuunnitelmaa. Rakennussuunnitelmien edistäminen on mahdollista teknisen yleissuunnitelman valmistuttua. Alustava kustannusennuste on noin 10 M€. Arvio tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo (33 M€, prioriteetti 1)

Kohde sijaitsee Länsi-Espoossa lähellä Kirkkonummen rajaa rajautuen nykyisten Mankin ja Myntin eritasoliittymien välille. Kehä III on alueella yksiajoratainen.

Kehä III parannetaan yksiajorataisena tienä uudelle linjaukselle toisen ajoratavarauksen paikalle noin kilometrin matkalla nykyisen vaurioituneen tierakenteen vuoksi. Nykyiset, huonokuntoiset Mankinjoen ja Kunninkaankartanontien sillat uusitaan sekä toteutetaan meluntorjuntaa. Hankkeen toteuttamisella turvataan Kehä III:n liikennöitävyys ja liikenneturvallisuus sekä mahdollistetaan asemakaava-alueiden rakentuminen.

Hankkeen tavoitteena on turvata Kehä III:n liikennöitävyys ja turvallisuus. Hankkeessa poistetaan liikenneturvallisuutta vaarantava tierakenteen painuma. Lisäksi mahdollistetaan Kehä III:n pohjoispuolen asemakaava-alueiden toteutuminen. Jos hanketta ei toteuteta, Kehä III voidaan joutua sulkemaan vaurioiden pahentuessa.

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen. Vesilupa on saatu. Hankkeesta on myös valmis rakentamissuunnitelma ja hanke on käynnistettävissä välittömästi. Kustannusarvio on 33 M€, josta valtion osuus on 28 M€. Espoon kaupungille esitettävä kustannusosuus on noin 5 M€. Hankkeen HK-suhdetta ei ole laskettu, koska kyseessä on painumakorjaus, jonka hyöty-kustannusanalyysiin ei ole menetelmää.

Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo (11 M€, prioriteetti 3)

Kehä II:lle etelään johtavan rampin geometriaa ja kapasiteettia (lisäkaista) parannetaan. Poistetaan lyhyt sekoittumiskaista Nihtisillan ja Sepänsolmun välistä. Varmistetaan Valtatien 1 länteen johtavan ajoradan kapasiteetti Turvesolmun ja Kehä II:n välillä (lisäkaista) sekä hallitaan meluvaikutukset meluestein. Parannetaan Kehä II:n pohjoiseen johtavan ajoradan kapasiteettia Sepänsolmun eteläreunalla (lisäkaista) ja estetään kohtaamisonnettomuudet Kehä II:n kaksikaistaisella, yksiajorataisella, osuudella Sepänsolmun eteläosassa (keskikaide).

Liikenteen sujuvuus paranee merkittävästi Valtatien 1 pohjoisella ajoradalla, Kehä II:lle etelään johtavalla rampilla sekä Kehä II:n molemmilla ajoradoilla Sepänsolmun eteläreunalla. Liikenneturvallisuus paranee toimenpiteiden vaikutusalueella sujuvuuden parantuessa sekä ajosuuntien erottelulla. Erityisesti Turunväylälle ulottuvat jonot aiheuttavat merkittävän peräänajoriskin. Tieliikenteen päästöt vähenevät. Melulle altistuvien määrä vähenee n. 650:llä. Hankkeen myötä parantuva liikenteen sujuvuus Turunväylän lännen ajosuunnalla parantaa linja-autoliikenteen sujuvuutta erityisesti iltapäiväruuhkassa.

Tiesuunnitelma käynnistyy vuonna 2026. Kustannusarvio on 11 M€. Hankkeen HK-suhde on 2,8.

Mt 849 lijoen silta, Oulu (11 M€, prioriteetti 1)

Oulussa maantiellä 849 sijaitsevan lijoen sillan kantavuus on erittäin heikko ja kunnon heikentyminen saattaa johtaa lähiaikoina painorajoitukseen. Sillalla on havaittu merkittävää alkaalikiviainesreaktiota ja sen lisäksi aiemmin tehdyssä remontissa sillan reunapalkkien kiinnitys ei ole osunut kantaviin rakenteisiin. Näin ollen koko reunan kiinnitys on vajaa ja muodostaa liikenneturvallisuusriskin. Muu tieyhteys on jo parannettu raskaalle liikenteelle ja lijoen sillalla on selkeä tarve 76 tonnisten liikennöinnille.

Kiireellinen siltakohde, joka turvaa tieverkon päivittäisen liikennöinnin. Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Kustannusarvio on 11 M€.

Mt 2271 (entinen Kt 40) Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina (8 M€, prioriteetti 1)

Tieosuus kuuluu suurten erikoiskuljetusten verkkoon. Tie on rakennettu 1960-luvulla paksujen, hitaasti kokoonpuristuvien savikerrostumien alueelle. Tiepenger on painunut epätasaisesti, vähiten siltojen kohdalla ja enimmillään 1,0 m verran alkuperäisestä tasauksesta, joten tien pinta on aaltoileva. Tiepenkereen stabiliteetti on heikko. Tiepenkereen sortumariskin vuoksi pengeri on jatkuvassa seurannassa. Siltojen uusimisen tavoitteena on poistaa tien stabiliteettiongelmia ja pysäyttää tien voimakas painuminen.

Hankkeessa sillat eli Pietilän alikulkukäytävä ja Hepojoen silta korvataan yhdellä pidemmällä Hepojoen sillalla ja Salvelan alikulkukäytävä uusitaan nykyiselle paikalle. Muilta osin tieosuuden parantaminen toteutetaan paalulaatoilla ja kevennystöillä.

Kiireellinen siltakohde, joka turvaa tieverkon päivittäisen liikennöinnin. Tiesuunnitelma on hyväksytty ja lainvoimainen. Rakentamissuunnitelmat ovat valmiit ja toteutusvalmius on välitön. Kustannusarvio on 8 M€.

Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen (11 M€, prioriteetti 1)

Kivimon lossi sijaitsee Paraisten kaupungissa maantiellä 12003 Houtskarın pääsaaren ja Kivimon välissä. Nykyinen lossi aiheuttaa tien pitäjälle merkittäviä käyttökustannuksia, minkä vuoksi lyhyt lossiyhteys on taloudellisesti kannattavaa korvata sillalla.

Kivimon silta muodostuu kolmesta pääosasta: avattavasta siltaosuudesta ja kahdesta kiinteästä siltaosuudesta avattavan siltaosuuden molemmin puolin. Sillan jännemittojen summa on 234 m. Sillan hyötyleveys on 8 metriä. Läppäsillan alikulkukorkeus on 8 metriä. Silta rakennetaan nykyisen lossiyhteyden länsipuolelle. Hankkeen tavoitteena on käyttökustannuksiltaan kalliin lossin korvaaminen sillalla.

Suurin hyötyerä on lauttaliikenteen palvelumaksujen poistuminen. Toinen merkittävä hyötyerä on lautan odotus- ja matka-aikakustannusten pieneminen. Lautan painorajoituksen (60 t) poistuessa myös raskaimmat kuljetukset voidaan hoitaa ilman kuorman viemistä osissa. Avattava silta sallii moottoriveneiden sekä merivartioston, Merivoimien ja palolaitoksen pienempien alusten sekä muiden alle 8 m korkeiden veneiden ja alusten kulun kiinteän siltaosan alta. Yli 8 m korkeat veneet ja alukset kulkevat avattavan läppäsillan kautta. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,6.

Tiesuunnitelma on hyväksytty ja vesilupa on saatu. Hanke on toteutusvalmis. Tiesuunnitelma vanhenee lopullisesti vuonna 2028. Vesiluvan jatkopäätös on saatu vuonna 2024. Kustannusarvio on 11 M€.

Mt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (15 M€, prioriteetti 2)

Hätinvirta sijaitsee Puumalan kunnassa maantiellä 15123. Nykyisin paikalla liikennöi Hätinvirran lossi, joka yhdistää Lintusalon saariston mantereeseen. Maantien 15123 liikennemäärä on keskimäärin noin 260 ajoneuvoa vuorokaudessa. Sillan rakentamisen tavoitteena on parantaa Lintusalon saariston asutuksen ja elinkeinoelämän sekä kesäasutuksen yhteyksiä mantereelle.

Hätinvirran yli rakennetaan uusi silta, joka korvaa lossiyhteyden. Viisiaukkoisen sillan vapaa alikulkukorkeus on 24,5 m vedenpinnasta, hyötyleveys on 8,0 m ja pituus noin 395 m. Tien linjaus ja korkeusasema laaditaan siten, että tien liikenneturvallisuus paranee ja nopeustaso säilyy koko matkalla 60 km/h. Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereen välillä sekä nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikumista. Valittu vesiliikenteen alikulkukorkeus ei muuta kaupallisen alusliikenteen nykyisiä olosuhteita. Suurin hyötyerä on lauttaliikenteen palvelumaksujen poistuminen. Toinen merkittävä hyötyerä on lautan odotus- ja matka-aikakustannusten pieneminen.

Tiesuunnitelma hyväksytty ja lainvoimainen. Hankkeen kustannusarvio 15 M€ ja HK-suhde on 2,0.

7.2 Ratahankkeet

Helsinki–Riihimäki, väli Jokela–Hyvinkää (144 M€)

Helsinki–Riihimäki on osa päärataa, joka kuuluu eurooppalaiseen liikennekäytävään, TEN-T-ydinverkkoon sekä pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin sekä henkilö- että tavaraliikenteen profiililla. Rataosa Helsingin ja Riihimäen välillä on junamääriltään Suomen vilkkaimmin liikennöity. Pääradan liikenne on häiriöherkkää ja radanvarren seudulla on tarvetta junatarjonnan lisäämiseen. Merkittävä liikenteen lisääminen ei ole mahdollista ilman välityskyvyn nostamista. Ratakapasiteetin lisääminen on mahdollista toteuttaa lisäraideosuuksin ja liikennepaikkojen raidejärjestelyin. Rataosuuden liikenteellisen välityskyvyn nostamista on suunniteltu useissa suunnitteluvaiheissa, ja hankkeen laajuuteen on liittynyt erilaisia vaihtoehtoja. Hankkeen tavoitteena on parantaa radan toimintavarmuutta, lisätä kapasiteettia sekä vähentää häiriöherkkyyttä.

Helsinki–Riihimäki-kehittämishankkeen ensimmäinen vaihe (150 M€) on valmistunut ja toisen vaiheen (273 M€) rakentaminen on käynnissä. Ensimmäisen vaiheen suunnitteluun on saatu TEN-T-tukea ja toisen vaiheen suunnitteluun ja rakentamiseen on saatu CEF-tukea. Ensimmäisessä vaiheessa parannettiin liikennepaikkoja. Toisessa toteutusvaiheessa rakennetaan lisäraiteet Keravan ja Järvenpään sekä Järvenpään ja Jokelan välille. Välille muodostuu noin 20 kilometriä pitkä neliraiteinen rataosuus. Keravalla tavaraliikenneraidetta jatketaan Lahden oikoradan suuntaan. Hyvinkäältä Riihimäen suuntaan Arolammille saakka rakennetaan läntinen lisäraide sekä tavaraliikenneraide. Lisäksi tehdään muutoksia mm. siltoihin. Osa aiempaan kolmanteen vaiheeseen kuuluneista toimenpiteistä on saanut rahoituksen siten, että siihen kuuluneita toimenpiteitä on sisällytetty jo hankkeen toiseen vaiheeseen.

Jokela–Hyvinkää välin toimenpiteet täydentävät Helsinki–Riihimäki-kehittämishankkeen aiempia vaiheita jatkamalla lisäraiteiden rakentamista Jokelasta Hyvinkäälle (neliraiteisen osuuden pidentäminen). Tavoitteena on edelleen lisätä rataosan kapasiteettia, parantaa välityskykyä sekä häiriösietoisuuttaherkkyyttä ja tätä kautta varmistaa pääradan ja Suomen rautatiejärjestelmän toimivuutta.

Jokela–Hyvinkää–Riihimäki-välin toimenpiteitä koskeva hankearviointi on päivitetty vuonna 2025. Pääosa hyödyistä saadaan irti jo Helsinki–Riihimäki-hankkeen toisessa vaiheessa, ja irrallaan tarkasteltuna Jokela–Riihimäki-toimenpiteet (vielä toteuttamatta olevien osuuksien osalta) jäävät hyöty-kustannussuhteeltaan negatiivisiksi. Hankkeen laskennallinen kannattavuus on herkkä liikennöintimalleille ja tarkoille aikataulurakenteille ja häiriösietoisuuden paraneminen ja mahdolliset matka-aikahyödyt junien myöhästymistilanteissa eivät näy kannattavuuslaskelmassa. Merkittävin kokonaisuuteen ja sen vaikutuksiin liittyvä epävarmuus liittyy liikennöinnin kehittymiseen ja toteutumiseen. Välityskyky nyky- ja ennustetulla liikenteellä arvioidaan riittäväksi.

Ratasuunnitelma on hyväksytty ja lainvoimainen. Seuraava vaihe on toteutus, sisältäen rakentamissuunnittelun. Hankkeen kustannusarvio on 144 M€. Hankkeen rakentaminen voi alkaa 2.vaiheen jatkona 2020-luvun lopulla tai 2030-luvun alkupuolella. Jokela-Hyvinkää-väli tulee nähdä ja arvioida osana Etelä-Suomen kehittämiskokonaisuutta eri kytkentöineen. Hankkeen ajoittamista on arvioitava säännöllisesti ottaen huomioon liikenteen kehittyminen, muu Etelä-Suomen rataverkon kehittäminen sekä toimintaympäristön muutokset.

Isalmi-Kontiomäki välityskyvyn parantaminen (25 M€)

Isalmi-Kontiomäki-rataosuus Savon radalla kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon sekä pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin (tavara). Rataosan tärkein kehittämistarve on kapasiteetin/välityskyvyn ja toimivuuden parantaminen. Rataosan suurin ongelma on sen pitkät kohtauspaikkavälit ja linjasuojastuksen puute. Ratakapasiteetin rajoitteet aiheuttavat myös suuria kerrannaisvaikutuksia häiriötilanteissa. Yhteysväli on tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille ja sillä kulkee myös henkilöliikennettä.

Hankkeessa toteutetaan kolme uutta liikennepaikkaa (Kauppilanmäki, Rasimäki ja Kuluntalahti) sekä kaksi uutta välisuojauspistettä. Toimenpiteiden ensisijaisena tavoitteena on lisätä rataosan kapasiteettia. Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Välityskyvyn parantamistoimenpiteet hyödyttävät erityisesti tavaraliikennettä. Hankkeella turvataan tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä liikenteen kasvaessa. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee. Kehittämistoimenpiteillä saadaan myös tavaraliikenteen aika-hyötyjä. Tasoristeysturvallisuus parantaa sekä raide- että maantieliikenteen liikenneturvallisuutta. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,16.

Hankkeessa on käynnissä ratasuunnitelmavaihe, jonka arvioitu valmistuminen on vuonna 2027. Ratasuunnitteluun on saatu CEF-tukea. Hankkeen kustannusarvio on 25 M€. Kustannusarvio tarkentuu hankkeen sisällön tarkentuessa.

Imatra-Joensuu välityskyvyn parantaminen (64 M€)

Karjalan rata on tärkeä alueita yhdistävä yhteys. Karjalan rata välillä Imatra-Joensuu kuuluu pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin ja kattavaan TEN-T-verkkoon. Yksiraiteisen radan välityskyky on nykytilanteessa täysin käytössä ja radalla on tasoristeysksiä 15 kappaletta. Yhteys ja sen toimivuus on tärkeä elinkeinoelämälle sekä henkilöliikenteelle, jonka näkökulmasta keskeisiä asioita on myös matka-aikojen lyhentäminen. Nykyinen ratainfrastruktuuri ei mahdollista täsmällisen ja sujuvan liikenteen kasvua.

Hankkeen tavoitteena on radan välityskyvyn parantaminen ja peruskorjauksen jälkeen myös nopeuden nosto. Hanke parantaa rataosuuden välityskykyä, tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa. Välityskykykokonaisuuden toimenpiteet sisältävät kohtaamisraiteita, tasoristeysten poistoja ja siltojen korottamisia sekä nykyisten liikennepaikkojen parantamista. Välityskyvyn

parantamistoimenpiteet hyödyttävät erityisesti tavara- mutta myös henkilöliikennettä ja mahdollistavat liikenteen lisäämisen. Toimenpiteet lisäävät myös junaliikenteen houkuttelevuutta ja täsmällisyyttä ja vähentävät rataverkon korjausvelkaa. Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta ja liikenneturvallisuutta sekä tukee liikenteen päästöjen vähentämistä maantie -ja raideliikenteessä. Henkilöliikennepaikoihin kohdistuvat toimenpiteet parantavat matkustajien olosuhteita, esteettömyyttä ja turvallisuutta ja tukevat myös eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Rataosalla on myös merkittäviä peruskorjaustarpeita. Välitiskykyä edistävät toimenpiteet, mukaan luetuna tasoristeystoimenpiteet, on mahdollista tehdä ja järkevää toteuttaa ennen peruskorjausta. Osa henkilöliikenteen nopeuttamistoimista on perusteltua toteuttaa vasta peruskorjauksen yhteydessä. Välitiskykyä parantavat toimenpiteet tukevat myös nopeuttamistoimia. Kaikkien kehittämistoimenpiteiden ja peruskorjauksen jälkeen rataosuuden nopeus voidaan nostaa ja näillä toimenpiteillä Helsinki–Joensuu henkilöjunan matka-aika lyhenee noin 15 min ja kokonaismatka-aika olisi alle 4 tuntia.

Hankkeen suunnittelu on käynnissä. Suunnitteluhanke sisältää useiden ratasuunnitelmien laatimisen vuosina 2024–2027. Suunnitteluhankkeeseen on saatu CEF-tukea. Välitiskykyä parantavien toimenpiteiden hyöty-kustannussuhde jää nolnaan, mutta se on kuitenkin edellytys myös henkilöliikenteen nopeudennostolle, jolle on hankearvioinnissa tunnistettu hyötyjä. Välitiskyky- ja turvallisuustoimenpiteitä koskevan hankekokonaisuuden kustannusarvio on 64 M€. Kustannukset täsmentyvät ratasuunnittelun edetessä.

Joensuu–Nurmes toimivuuden parantaminen (7 M€)

Joensuu–Nurmes (–Kontiomäki) on elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeä pääväyläverkon ulkopuolinen rata osana Karjalan rataa. Välillä on myös henkilöliikennettä. Radalla tarvitaan peruskorjaustoimenpiteitä liikennöitävyyden turvaamiseksi sekä välitiskykyä parantavia toimenpiteitä. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Joensuu–Nurmes väli on tunnistettu yhdeksi muun kuin pääväyläverkon keskeisimmistä peruskorjauskohteista, lisäksi on todettu tarpeet välitiskyvyn parantamiselle Joensuun ja Kontiomäen välillä. Nykyinfra ei juurikaan mahdollista muutoksia juna-aikatauluihin tai lisäliikennettä, mikä tuo haasteita sekä liikennöintiin että radanpitoon.

Hanke sisältää toimivuuden ja välitiskyvyn parantamistoimenpiteitä Uimaharju–Nurmes-välillä (välisuojastuspiste ja junien kohtaamismahdollisuuksien parantaminen nykyisillä liikennepaikoilla). Toimenpiteiden myötä rataosan toimivuus paranee, kun liikenteen häiriöherkkyyks vähenee ja lisäliikenne/aikataulu-muutokset ovat mahdollisia. Liikenteen täsmällisyys paranee ja parantaa samalla toimivuutta. Hanke turvaa ja parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Esitetyt parantamistoimet ovat edellytyksenä radan peruskorjaukselle (tukevat liikenteen sujumista korjaustyön aikana).

Hankkeeseen on kohdennettu joulukuussa 2024 eduskunnan määrärahapäätöksellä 1,5 M€, jolla on edistetty suunnittelua ja joka mahdollistaa toteutuksen aloittamisen osittain. Hankkeen kustannusarvio: 7 M€.

Kokkolan asema-alueen kehittäminen* (29 M€)

Kokkola sijoittuu TEN-T-ydinverkolle ja pääväyläasetuksen mukaiselle pääväylälle. Kaikki Seinäjoki–Oulu-pääradalla kulkevat henkilöliikenteen junat pysähtyvät Kokkolassa. Kokkolan asema-alueella on tarpeita parantaa matkustajien olosuhteita ja turvallisuutta. Kaikki laiturit ovat matalia ja niiltä puuttuu laiturikatoksia. Laitureita yhdistävät laituripolut muodostavat turvallisuusriskin. Ratapihan rakenteita on myös huonossa kunnossa. Kokonaisuus kytkeytyy Kokkolan kaupungin asemanseudun kehittämissuunnitelmiin.

Hankkeessa toteutetaan keskustan ja Kosilan alueen yhdistävä jalankulku- ja pyöräliikenteen alikulkukäytävä ratapihan poikki, parannetaan nykyiset laiturit vaatimusten mukaisiksi esteettömyysvaatimukset huomioon ottaen, ja tehdään vaihde-, raiteisto- ja sähköratamuutoksia.

Hanke kehittää matkustajien kulkuyhteyksiä turvallisemmiksi, parantaa ratapihan toiminnallisuutta ja pienentää häiriöherkkyyttä sekä parantaa Ykspihlajaan suuntautuvan tavarajunaliikenteen toimintaedellytyksiä ja vähentää kunnossapitokustannuksia. Kokkolan keskustan yhdistäminen eteläisiin kaupunginosiin palvelee asemanseudun kehittämistä liittymällä kaupungin joukkoliikenne- ja liityntäpysäköinti-hankkeisiin. Hanke luo edellytyksiä asemanseudun kehittämiseen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen ja Kokkolan kaupungin sisäisiin yhteyksiin. Asema-alueen saavutettavuus ja esteettömyys paranevat ja hanke tukee eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien turvaamista. Hanke mahdollistaa laajemman kaupunkikehityksen asemanseudulla. Toimenpiteet edistävät junaliikenteen houkuttelevuutta ja parantavat matkaketjujen toimivuutta. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on arvoitu aikaisemmissa kehittämisselvityksissä ratkaisusta riippuen olevan 0–0,27.

Hanke on valtion ja Kokkolan kaupungin yhteishanke ja sopimuksellisen yhteistyön kohde. Hankkeen suunnitteluun kuuluvasta yhteistyöstä ja rahoituksesta on laadittu vuonna 2024 hankesopimus Väyläviraston ja Kokkolan kaupungin välillä. Hankkeen jatkoedistäminen edellyttää toteuttamisvaiheen kustannusjaosta sopimista. Kustannusjaosta neuvotellaan käynnissä olevan ratateknisen suunnitelman yhteydessä vuonna 2026. Hankkeen seuraava vaihe on toteutus/rakentaminen, sisältäen rakentamissuunnitelman. Hankkeen kustannusarvio on 29 miljoonaa euroa (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen kustannusarvio sisältää epävarmuuksia ja tarkentuu hankkeen suunnittelun täsmentymisen myötä.

Kotka: Kotolahti–Mussalo läpiajoraide (lisäraide) (7 M€)

Useista liikennepaikan osista koostuva Kotkan liikennepaikka sijaitsee pääväyläasetuksen mukaisella pääväylällä ja rautateiden tavaraliikenteen TEN-T-ydinverkolle. HaminaKotkan satama on TEN-T-ydinverkkoon kuuluva satama ja siihen kuuluva Mussalo merkittävä vienti- ja tuontisatama. Kotolahden ja Mussalon ratapihojen välinen raide on tunnistettu pullonkaulaksi, ja uusi läpiajoraide mahdollistaisi nykyistä paremmin vaunujen järjestelyn Mussalon lisäksi myös Kotolahdessa. Hankkeessa toteutetaan uusi läpiajoraide.

Hanke parantaa ja varmistaa tavaraliikenteen toimivuutta ja toimintaedellytyksiä parantamalla ratapihan välityskykyä. Hanke parantaa alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta tavaraliikenteessä ja vähentää välillisesti tieliikenteen suoritetta ja sitä kautta päästöjä ja onnettomuuksien määriä.

Hankkeen suunnittelu on käynnissä. Suunnitteluhankkeessa laaditaan lisäraiteesta tarkentava suunnitelma ja tehdään hankearviointi sekä ratatekninen suunnitelma. Ratateknisen suunnitelman jälkeen seuraava vaihe on toteutus/rakentaminen, sisältäen rakentamissuunnittelun. Hankkeen kustannusarvio on 7 M€.

Lauritsalan liikennepaikka (15 M€)**

Lauritsalan liikennepaikka sijaitsee Luumäki-Imatra-rataosalla, jolla se toimii junaliikenteen kohtauspaikana. Liikennepaikka sijoittuu pääväyläasetuksen mukaiselle pääväylälle ja TEN-T-verkon kattavalle verkolle. Lauritsala on useiden päivittäisten tavarajunien lähtö- tai määräpaikka, miltä osin se palvelee pääosin yhden teollisuuslaitoksen saapuvien ja lähtevien rautatiekuljetusten tarpeita. Lisäksi liikennepaikalla kulkee runsaasti veturisiirtoja. Nykyisten liikennetarpeiden kannalta liikennepaikan keskeisin ongelma on raiteiden riittämättömät pituudet erityisesti raakapuuliikenteessä. Liikennepaikalla on Lauritsalaan saapuvien ja sieltä lähtevien kuljetusten käytettävissä kuusi sivuraidetta, joista ainoastaan kahden hyötypiisuus on yli 500 metriä. Junapituuksien kasvattaminen ei ole mahdollista.

Hankkeessa toteutetaan Lauritsalan liikennepaikalle kaksi noin 600 metrin pituista raidetta tai yksi n. 650 metrin pituinen raide. Toteutus edellyttää hankkeen kokonaiskustannuksia nostavia silta- ja tiejärjestelyitä. Hanke parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaedellytyksiä. Hankkeella mahdollistetaan junapituuksien kasvattaminen, mikä vähentää ajettavien junien kokonaismäärää ja veturien matkasuoritetta ja parantaa näin tavaraliikenteen kustannustehokkuutta. Hankkeen hyöty-kustannussuhde kahden n. 600 metrin pituisen raiteen ratkaisulle on 0,66. Hyöty-kustannussuhdetta yhden yli 650 metrin raiteen ratkaisulle ei ole toistaiseksi laskettu. Raidepituuksien kasvun hyödyntämiseksi hanke edellyttää toimenpiteitä myös yksityisraiteilla.

Hankkeesta on laadittu esiselvitys. Toimenpiteet vaativat vielä tarkentavaa jatkosuunnittelua, mukaan lukien ratasuunnitelma ja katusuunnitelma. Hanke on sopimuksellisen yhteistyön kohde, hankkeen hyödyt kohdistuvat suurelta osin yhteen teollisuuslaitokseen. Hankkeen edistäminen edellyttää sekä suunnittelu- että toteuttamisvaiheen kustannusjaosta sopimista. Yhden yli 650 metrin raiteen ratkaisulla hankkeen esiselvitystasoinen kustannusarvio on 15 M€ (MAKU 145, 2020=100), sisältäen arvion silta- ja tiejärjestelyihin kohdistuvista kustannuksista. Kustannusarvio sisältää epävarmuuksia ja tarkentuu hankkeen suunnittelun täsmentymisen myötä. Kustannusarvio ei sisällä yksityisraidetoimenpiteitä, joiden kustannuksista vastaa yksityisraiteen haltija.

Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta–Joutseno (141 M€)

Luumäki–Joutseno-yhteysväli Karjalan radalla kuuluu pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin. Luumäki–Lappeenranta kuuluu TEN-T-ydinverkkoon ja eurooppalaiseen liikennekäytävään. Lappeenranta–Joutseno-väli kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon. Väli on keskeinen Itä- ja Kaakkois-Suomen ja pääkaupunkiseudun sekä muun Suomen välisen henkilöliikenteen saavutettavuudessa. Luumäki–Joutseno-väli on tärkeä tavaraliikenteen yhteys erityisesti metsäteollisuuden raakapuu- ja tuotekuljetuksille ja keskeinen reitti erityisesti Kotkan ja Haminan satamiin ja satamista. Henkilöliikenteessä rataosa on keskeinen yhteys pääkaupunkiseudulle ja eri suuntiin muualle Suomeen.

Välityskykypuutteet on vilkkaasti liikennöidyn rataosan keskeinen haaste. Tavoitteena on myös matkajan lyhentäminen. Käynnissä olevassa Luumäki–Imatra-kehityshankkeessa (LUIMA) on toteutettu kaksoisraide Joutseno–Imatra-välille ja peruskorjattu rataosuus Luumäki–Imatra. Hankkeen yhteydessä toteutetut toimenpiteet mahdollistavat osaltaan radan akselipainon ja nopeustason nostamisen Luumäki–Imatra-välillä. Kehittämistarpeita jää kuitenkin vielä Luumäki–Joutseno-osuudelle sekä 25 t akselipainon käyttöönottamiseksi, että välityskyvyn ja nopeustason parantamiseksi.

Luumäki–Joutseno-hankkeessa rakennetaan välille kaksoisraide 25 t akselipainoon ja mahdollisuuksien mukaan 200 km/h nopeudelle. Yhteysvälin kehittäminen on mahdollista vaiheistaa, väli Lappeenranta–Joutseno on nostettu investointiohjelmaan ensimmäiseksi toteutettavana.

Hanke lisää radan välityskykyä sekä parantaa liikenteen täsmällisyyttä ja häiriötilanteiden hallintaa. Alueellinen, valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus paranee. Henkilö- ja tavaraliikenteen toimintaedellytykset sekä kilpailukyky kestävässä matka- ja kuljetusmuotona kasvavat. Hanke mahdollistaa osaltaan myös lähijunaliikenteen käynnistämistä alueella. Koko Luumäki–Joutseno-hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,09. Yhteiskuntataloudellisesti suurimmat hyödyt ovat liikennöintikustannussäästöjä ja matkustajien aikakustannussäästöjä. Henkilöliikenteen nopeustason nostosta saatavat hyödyt realisoituvat täysimääräisesti vasta kun koko hanke on toteutettu. Lappeenranta–Joutseno välin kapasiteetin käyttöaste nousee huipputuntien aikana nykyinfralla yli sujuvan liikenteen raja-arvon. Huipputuntien kapasiteetin käyttöaste perustelee seuraavaksi toteutusvaiheeksi rataosuutta Lappeenranta–Joutseno. Kaksoisraiteen rakentaminen Lauritsalaan saakka parantaa erityisesti tavarajunien mäkeenjäntien häiriötilanteiden hallintaa.

Hankkeeseen on laadittu kaksi ratasuunnitelmaa, joista Lappeenranta–Muukko-välin suunnitelma on hyväksytty ja lainvoimainen ja Muukko–Joutseno-välin ratasuunnitelma valmis ja hyväksyntäkäsittelyssä. Hankkeen ratasuunnitteluun on saatu CEF-tukea. Hankkeeseen kytkeytyy Lappeenrannan liikennepaikan kehittäminen, joka on saanut jo rahoituksen osana Karjalan radan kehittämistä.

Lappeenranta-Joutseno-hankkeen kustannusarvio on 141 M€ (MAKU 145, 2020=100). Hanketta voi toteuttaa myös vaiheittain. Koko Luumäki-Joutseno yhteysvälin kustannusarvio on 295 M€.

Rataverkon isoja peruskorjauskohteita (100–200 M€)

Perusväylänpidon suunnitelmassa on tunnistettu ja kuvattu peruskorjaustarpeita, joiden toteuttamista nykyrahoitus ei mahdollista. Kyse on rataosien tulevaisuudesta nykyisellä palvelutasolla; jos peruskorjausta ei tehdä, johtaa se palvelutason laskuun, vaikuttaa liikennöitävyyteen ja jollain aikavälillä jopa rataosan sulkemiseen. Kunnossapidon rahoitusta joudutaan käyttämään normaalin vuosiylläpidon lisäksi myös näiden rataosien elinkaaren ylläpitoon. Keskeisten rataosien toimivuuden varmistamiseksi investointiohjelmaan on tehty rahoitusvaraus rataverkon isoille peruskorjauskohteille.

Investointiohjelmasta mahdollisesti rahoitettaviksi kohteiksi esillä ovat mm. Turku-Uusikaupunki peruskorjaus (n. 30–165 M€), Hankasalmi-Pieksämäki peruskorjaus (n. 50 M€) sekä Lieksa-Nurmes peruskorjaus (n. 50 M€). Investointiohjelmaan tehty varaus ei mahdollista kaikkien näiden kohteiden toteuttamista. Kohteiden valintaan vaikuttavat mm. muiden peruskorjaustarpeiden tilanne ja kriittisyys, ajantasaiset kuntotiedot, toimintaympäristön tilannekuva sekä käytettävissä oleva kehittämisen ja perusväylänpidon rahoitus. Peruskorjauskokonaisuutta arvioidaan vuosittain perusväylänpidon suunnitelman ja väyläverkon investointiohjelman päivityksen yhteydessä.

Verkollinen kehittäminen (60–160 M€)

Verkollinen kehittäminen on varaus erilaisiin verkollisiin kehittämistoimenpiteisiin, joiden suunnittelu ja/tai kokonaisuuden suunnitteluvalmius ei ole vielä riittävän pitkällä kohteiden nimeämiseksi. Keskeisiä teemakokonaisuuksia ovat valtakunnallisesti erityisesti henkilöliikennepaikat, ratapihat, raakapuun kuorimauspaikat ja myös esimerkiksi rataverkon jatkosähköistys. Kokonaisuus sisältää myös kaupunkiseutujen ja alueellisen junaliikenteen tarpeisiin varautumista (liikennepaikat). Tyypillisesti eri teemoihin sisältyy useita kohteita, jotka on mahdollista asettaa priorisoituun järjestykseen suunnittelun edetessä.

Tuleviin investointiohjelmiin voi sisältyä nimettyjä kohteita näistä teemoista. Tarpeet on yleisellä tasolla haluttu tuoda näkyväksi jo yleisvarauksena tässä investointiohjelmassa, vaikka sisältö ja kohteet täsmenntyvät vasta käynnissä olevien selvitysten myötä. Nimettyjen kohteiden valinnan perusteina toimivat samat tulokulmat ja vaikutusten arviointi kuten investointiohjelman muillakin kohteilla.

Osasta teemoja myös on jo valmistuneita esiselvityksiä hyödynnettäväksi yhdessä lähitulevaisuudessa valmistuvien selvitysten ja hankearviointien kanssa. Tällainen kokonaisuus on mm. ratapihat ja liikennepaikat. Toimenpiteiden priorisointia tehdään seuraavien vuosien investointiohjelmiin.

Vuokatti–Kontiomäki sähköistys

Joensuu–Kontiomäki-rata on elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeä yhteys Karjalan radalla. Ratayhteys on sähköistämätön. Sähköistystä on todettu tarvittavan ensi vaiheessa Vuokatin raakapuun kuormauspaikan ja Kontiomäen välille. Kainuun maakunta on raakapuun rautatiekuljetusten tärkein lähtöalue ja Vuokatti on Kontiomäen ja Pesiökyvän ohella alueen suurimpia kuormauspaikkoja. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataverkon jatkosähköistystarpeiden on todettu liittyvän erityisesti elinkeinoelämän ja kuljetusten tarpeisiin. Alueella on aktivoiduttu myös henkilöjunaliikenteen näkökulmasta (matkailu).

Hankkeessa toteutetaan Vuokatti–Kontiomäki-välin sähköistys. Vuokatissa sähköistetään vain pääraide. Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Sähköistäminen vaikuttaa erityisesti raakapuukuljetuksiin, jotka voidaan vetää sähkövedolla koko matkan Vuokatista Kontiomäelle ja edelleen eteenpäin. Kuljetusketjujen toimivuuden paraneminen vähentää kuljetuskustannuksia. Liikenteen päästöt vähenevät, kun dieselvetoinen junaliikenne korvautuu sähkövedolla. Sähköistys pienentää Kontiomäen ratapihan kuormitusta, kun vaunujen säilytys ja vaihtotyöt ratapihalla vähenevät. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,7–1,2/1,4 riippuen siitä, millaista dieselveturia ja toimintamallia vertailussa käytetään sekä millaisia kuljetusmäärät ovat. Myös vedettävien junien vaunumäärä vaikuttaa kannattavuuteen.

Hankkeen rakentamissuunnittelu on käynnissä, arvioitu valmistuminen vuonna 2026, jonka jälkeen hanke on toteutusvalmis. Hankkeen kustannusarvio on 7 M€. Kustannusarvio sisältää epävarmuuksia ja tarkentuu suunnittelun täsmentymisen myötä.

7.3 Vesiväylähankkeet

Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus (10,5 M€, prioriteetti 1)

Hankekokonaisuus sisältää viisi väylien pientä parantamishanketta:

- Oulun väylän sisimmän osan leventäminen.
- Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,0 m kulkusyvyyyteen.
- Färjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 m kulkusyvyyyteen.
- Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen.
- Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen.

Oulun satama on TEN-T-ydinverkon satama ja Eckerö on kattavan TEN-T-verkon satama. Hankekokonaisuuden tavoitteena on vastata muuttuviin elinkeinoelämän ja alusliikenteen tarpeisiin pienten, kustannustehokkaiden parantamishankkeiden toteutuksella. Hankekokonaisuus varmistaa alusliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta hankekokonaisuuksiin.

kuuluissa satamissa. Se myös varmistaa ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä näiden satamien vaikutusalueella sekä vähentää riskiä merikuljetusten merkittävistä toimintahäiriöistä, jotka voisivat aiheuttaa merkittäviä tuotantohäiriöitä teollisuudelle. Ympäristövaikutukset ovat kokonaisuudessaan arvioituna työn toteutusaikana negatiivisia mutta pitkällä aikavälillä positiivisia. Eckerön väylän syventämishankkeen HK-suhde on 1,1–1,4, muista osahankkeista HK-suhdetta ei ole laskettu.

Osa hankekokonaisuuden hankkeista on vesilupavaiheessa, osassa on käynnissä yleissuunnitteluvaihe, ja osasta on tehty vasta esisuunnitelma. Hankekokonaisuus on mahdollista toteuttaa vuosina 2026–2028. Hankekokonaisuuden kustannukset yhteensä ovat noin 10,5 M€. Kokonaisuuteen sisältyvien parantamishankkeiden kustannukset ovat:

- Oulun väylän sisimmän osan leventäminen, noin 2,3 M€.
- Eckerön väylän syventäminen, noin 2,8 M€.
- Färjsundin väylän syventäminen, noin 0,8 M€.
- Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen, noin 2,1 M€.
- Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen, noin 2,5 M€.

Raahen väylän syventäminen (20,8–38,5 M€, prioriteetti 3)

Raahen satama on kattavan TEN-T-verkon satama. Hanke sisältää väylän syventämisen 11,0/11,5/12,0 m mitoitussyvyyteen. Hankkeeseen sisältyy väylän ruoppaus- ja läjitystöitä sekä turvalaitetöitä, ja myös satama-alueen ruoppaus- ja läjitystöitä.

Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa osaltaan Raahen terästehtaan muutosinvestointi vihreän teräksen tuotantoon sekä turvata raaka-aine- ja tuotekuljetukset tulevaisuudessa. Vuonna 2019 valmistuneen, nykymuotoiseen meriliikenteeseen pohjautuneen hankearvioinnin perusteella Raahen väylän syventäminen parantaa Suomen ulkomaankaupan kuljetusten palvelutasoa ja kustannustehokkuutta ja varmistaa Raahen sataman saavutettavuuden. Hankearvioinnin mukaan hankkeen avulla saavutetaan vuosittain 1,94 miljoonaa euroa liikennöintikustannussäästöt ilman väylämaksuja, aluksilta perittävät väylämaksut liisääntyvät yhteensä 0,79 miljoonalla eurolla vuodessa. Hanke vähentää alusten energiankulutusta sekä avomerien lastinkäsittelyssä ja ajossa meriväylällä, mutta kasvattaa energiankulutusta Raahen satamassa. Hanke vähentää alusliikenteen hiilidioksidipäästöjä 2 417 tonnilla vuodessa ja liikenteen päästökustannukset vähenevät 0,104 miljoonalla eurolla vuodessa. Hankkeen HK-suhde on 0,64 (12,0 m mitoitussyvyys).

Hanke parantaa Suomen ulkomaankaupan kuljetusten palvelutasoa ja kustannustehokkuutta ja varmistaa Raahen sataman saavutettavuuden. Merenkulun turvallisuuden parantuminen vähentää osaltaan myös ympäristövahinkojen riskiä.

SSAB on ilmoittanut marraskuussa 2025, ettei se rakenna Raahen kokonaan uutta hiilivapaata terästä tuottavaa tehdasta, vaan konvertoi nykyisen tuotantolaitoksen tähän tuotantoon. Päätöksen vaikutuksia Raahen sataman kuljetusmääriin ja -virtoihin ei vielä voida arvioida, vaan tulevia muutoksia tulee seurata ja väylän syventämisestä laatia ajantasainen hankearvio, kun riittävän luotettavaa tietoa Raahen terästehtaan muutosten vaikutuksista merikuljetuksiin on saatavissa.

Hankkeen esiselvitys valmistui vuonna 2018 ja hankearvioinnin tarkistus (12,0 m mitoitusyväys) vuonna 2019. Seuraavat vaiheet ovat hankkeen yleissuunnittelu, hankearviointi sekä vesilupahakemus. Hanke on toteuttamisvalmis vuonna 2028. Hankkeen kustannukset ovat 20,8–38,5 M€ riippuen syvyyksestä (MAKU2020=100; 145). Satama-alueen töiden kustannukset ovat 22,6–28,4 M€, näistä kustannuksista vastaa Raahen satama Oy.

8 Ohjelman ulkopuolelle jääneitä hankkeita

Tässä luvussa listataan tärkeimpiä investointiohjelman ulkopuolelle jääneitä maantie-, rata- ja vesiväylä-hankkeita. Myös sidosryhmät ovat esittäneet näitä toiveina. Hankkeiden valinnassa käytetyt perusteet tukisivat myös näiden hankkeiden ottamista mukaan ohjelmaan, mutta niitä ei ole mahdollista sisällyttää investointiohjelmaan, koska ohjelman on edistettävä kaikkia Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita, ja rahoituskehys on tiukka.

8.1 Maantieverkko

Tärkeimpiä investointiohjelman ulkopuolelle jääneitä maantieverkon kehittämishankkeita ovat:

TEN-T-ydinverkon isot kehittämishankkeet:

- E18 Kt 40 Naantali–Raisio (mahdollinen MAL-kohde) 269 M€.
- E18 Kt 50 Kehä III Ala-Tikkurila–Kalkkikallio, Vantaa ja Helsinki 36 M€.
- Vt 4 Vehniä–Äänekoski 170 M€.
- Vt 4 lin ohikulkutie 137 M€.

Muiden pääväylien kehittämishankkeet:

- Vt 2 Humppilan kohta (väli Vt 9 – Mt 232) 9 M€.
- Vt 2 Ruskila–Haistila, Ulvila 7 M€.
- Vt 2 parantaminen Porin keskustassa ja Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymä, Pori 95 M€.

- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela ja Kuninkaantammen ETL, Helsinki ja Vantaa (mahdollinen MAL-kohde) 78 M€.
- Vt 8 Laitilan kohta 48 M€.
- Vt 9 Tampere–Orivesi 2.vaihe (väli Käpykangas–Orivesi) 97 M€.
- Vt 9 Välikangas–Honkalampi (Ylämyllyn kohta), Liperi 50 M€.
- Vt 12 ja Kt 65 Hiedanranta, Vaitinaron liittymän parantaminen, Tampere (mahdollinen MAL-kohde) 88 M€.
- Vt 12 Tampere–Kangasala (väli Alasjärvi–Huutijärvi) (mahdollinen MAL-kohde) 123 M€.
- Vt 12 väli Joutjärvi–Risala, Lahti ja Orimattila (mahdollinen MAL-kohde) 100 M€.

Muun tieverkon kehittämishankkeet:

- Mt 1002 ja mt 11039 Skåldön lossin korvaaminen sillalla, Raasepori 32 M€.
- Liikenteen palvelualueen rakentaminen vt 3 ja mt 132 eritasoliittymään, Vantaa ja Nurmijärvi (mahdollinen MAL-kohde) 11 M€.

8.2 Rataverkko

Ensisijaisesti niukan talouskehyksen vuoksi investointiohjelman ulkopuolelle jääneet rataverkon kehittämishankkeet ovat:

- Luumäki–Joutseno, välityskyvyn parantaminen, henkilöliikenteen nopeudennosto, väli Luumäki–Lappeenranta. 154 M€.
- Tampere–Jyväskylä, tavaraliikenteen kulkumahdollisuudet, henkilöliikenteen nopeudennosto. 289 M€.
- Tornio–Kolari, sähköistys + välityskyvyn toimenpiteitä. 113 M€.

Edellä mainitut hankkeet sisältävät myös välityskyvyn tai muun palvelutason parantamisen toimenpiteiden ajoittamisen arviointia.

Näiden lisäksi on ollut esillä seuraavat hankkeet, joiden tarvetta ja mahdollista ajoitusta on arvioitava tulevinä vuosina:

- Helsinki–Riihimäki, väli Hyvinkää–Riihimäki. 100 M€. Kehittämistoimenpiteiden tarvetta ja mahdollista ajoitusta arvioitava tulevinä vuosina osana laajempaa Etelä-Suomen rataverkon kehittämisen ja rataverkon välityskyvyn kokonaisuutta valtakunnallisesti.
- Kotka–Hovinsaari, turvalaitteet. 15 M€.
- Myöhemmin täsmentyvät MAL-seutujen tarpeet.

Investointiohjelman ulkopuolelle jäi myös muutamia PRIO-tarkasteluissa mukana olleita liikennepaikkoja ja ratapihoja. Nämä tarkastellaan vuoden 2026 aikana osana valtakunnallista kokonaisuutta, kun nyt käynnissä oleva laaja ratapihaselvityskokonaisuus sekä henkilöliikennepaikkaselvitys valmistuvat.

8.3 Vesiväyläverkko

Investointiohjelman ulkopuolelle on jäänyt kaksi vielä suunnitteluvaiheessa olevaa vesiväylähanketta:

- Kuopio–Iisalmi-väylän syventäminen raakapuukuljetusten toimivuuden parantamiseksi.
- Kokkolan kantasataman väylän syventäminen 9,5 metristä 11,0 metriin.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-384-6
www.vayla.fi



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisuja
5/2026

SUUNNITTELUOHJELMA

2026–2029



Suunnitteluohjelma

2026–2029

Väyläviraston julkaisuja 5/2026

Kannen kuva: Pajunen Jussi, Kallansillat

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-376-1

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Suunnitteluohjelma - 2026–2029. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 5/2026. 70 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-376-1.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut suunnitteluohjelman vuosille 2026–2029 osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Suunnitteluohjelmaa on valmisteltu rinnakkain Liikenne 12 -suunnitelman päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty luonnosvaiheen aineistoja, mukaan lukien uusia tavoitteita. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinvoimakeskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta.

Suunnitteluohjelman lähtökohtana on olemassa oleva suunnitelmavaranto. Uusien suunnittelukohteiden edistämisen tarkoituksena on kehittää suunnitelmavarannon laatua tarkoituksenmukaiseksi. Suunnitteluohjelmaan valitut suunnittelukohteet on priorisoitu niiden vaikuttavuuden perusteella. Valintakriteerit perustuvat Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä siihen, onko suunnittelutarve muuten erityisen akuutti tai kriittinen. Väylävirasto on tehnyt kohteiden valinnat laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ELY-keskusten (1.1.2026 alk. elinvoimakeskusten) kanssa määräraha- ja budjetin huomioita ottaen. Suunnitteluohjelman vaikutusarviointiin kehitettiin vuoden 2025 aikana uusia menetelmiä, joita hyödynnettiin tiekohteiden arvioinnissa.

Suunnitteluohjelma sisältää muun muassa laajoja ja verkollisesti merkittäviä esisuunnittelukohteita tulevien suunnittelu- ja investointitarpeiden kartoittamiseksi, mahdollisten tulevien investointikohteiden hankesuunnittelua. Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisrahoituksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, mutta on esitelty tässä niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi.

Suunnitteluohjelma valmistellaan vuosittain elinvoimakeskusten ja Väyläviraston esittämien suunnittelutarpeiden pohjalta toimintaympäristön muutokset sekä asiakastarpeet huomioon ottaen. Ohjelman valmistelun koordinoivastuu on Väylävirastossa. Ohjelmaan on tarvittaessa mahdollista tehdä päivityksiä kesken vuoden. Ohjelman esittely, kohteet ja kartat löytyvät myös aina ajantasaisena versiona Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Planeringsprogrammet - 2026–2029. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 5/2026. 70 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-376-1.

Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett planeringsprogram för åren 2026–2029 som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen). Planeringsprogrammet har beretts parallellt med uppdateringen av Trafik 12-planen. I beredningen har man använt material från utkastskedet, inbegripet nya målsättningar. Planeringsprogrammet är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och livskraftcentralernas planering av större objekt i det statliga vägnätet.

Utgångspunkten för planeringsprogrammet är den befintliga planreserven. Syftet med att främja nya placeringsobjekt är att utveckla planreservens kvalitet så att den blir ändamålsenlig. De placeringsobjekt som valts till planeringsprogrammet har prioriterats utifrån deras genomslagskraft. Urvalskriterierna grundar sig på de mål som presenteras i Trafik 12-planen: funktion, säkerhet och hållbarhet samt huruvida planeringsbehovet i övrigt är särskilt akut eller kritiskt. Trafikledsverket har valt objekten i omfattande samarbete och växelverkan med NTM-centralerna (från och med 2026 livskraftcentralerna) med hänsyn till anslagsramarna. År 2025 utvecklades nya metoder för planeringsprogrammets konsekvensbedömning som utnyttjades vid bedömningen av vägobjekten.

Planeringsprogrammet innehåller bland annat omfattande och nätverksmässigt betydande förplaneringsobjekt för att kartlägga framtida planerings- och investeringsbehov samt projektplanering för eventuella framtida investeringsobjekt. Objekt som beviljats separat finansiering i riksdagens budget ingår inte i planeringsprogrammet som fastställs av Trafikledsverket, men presenteras här på grund av deras betydelse och omfattning.

Planeringsprogrammet bereds varje år utifrån de planeringsbehov som livskraftcentralerna och Trafikledsverket har lagt fram med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Programmet kan vid behov uppdateras under året. En presentation av programmet, objekten och kartorna finns också alltid i aktuell version på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Planning programme - 2026–2029. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 5/2026. 70 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-376-1.

Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12 plan), the Finnish Transport Infrastructure Agency has compiled a planning programme for 2026–2029. The planning programme has been prepared in parallel with the work to update the Transport 12 plan. The preparation has made use of the material from the draft stage, including the new objectives. The Finnish Transport Infrastructure Agency's planning programme is a compilation of the railway and waterway planning to be completed in the Finnish Transport Infrastructure Agency and the planning of larger sites in the state road network made by the Finnish Transport Infrastructure Agency and the Economic Development Centres.

The planning programme is based on the existing plan resources. The purpose of promoting new planning areas is to develop the quality of the planning resources to an appropriate level. The planning areas selected for the planning programme have been prioritised based on their impact. The selection criteria are based on the objectives set out in the Transport 12 plan: functionality, safety and sustainability, as well as whether the need for planning is otherwise particularly acute or critical. The Finnish Transport Infrastructure Agency has made the selection of the sites in extensive co-operation and interaction with the ELY Centres (from 1 January 2026 onward, the Economic Development Centres), taking into account the budget frames. During 2025, new methods for assessing the impact of the planning programme were developed and used in the assessment of road projects.

The planning programme includes, among other things, large and network-relevant pre-planning areas to chart out future planning and investment needs, as well as project planning for potential future investment targets. Targets that have received separate funding in the budget approved by the Parliament are not included in the planning programme decided on by the Finnish Transport Infrastructure Agency, but are presented here due to their significance and scope.

The planning programme is prepared annually as based on the planning needs of the Economic Development Centres and the Finnish Transport Infrastructure Agency, taking into account any changes in the operating environment and client needs. The responsibility for coordinating the preparation of the programme lies with the Finnish Transport Infrastructure Agency. If necessary, updates to the programme can be made over the course of the year. The presentation, sites and maps of the programme are also always available in their up-to-date versions on the official website of the Finnish Transport Infrastructure Agency www.vayla.fi.

Esipuhe

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelman) tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Valtion ylläpitämän väyläverkon kunnossapitoa, suunnittelua ja kehittämistä hallitaan usean ohjelman kautta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja rahoitetaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita.

Väyläviraston suunnitteluohjelma on valmisteltu Väyläviraston ja ELY-keskusten (1.1.2026 alk. elinvoimakeskusten) yhteistyöllä. Väyläviraston johto on ohjannut suunnitteluohjelman valmistelua. Suunnitteluohjelma edistää ennen muuta investointiohjelmaan valittavien ja sinne ehdolla olevien hankkeiden suunnitelma- ja toteutusvalmiutta.

Tämä suunnitteluohjelma julkaistaan samanaikaisesti perusväylänpidon suunnitelman 2026–2029 kanssa. Väyläverkon ohjelmien kokonaisuuteen näiden lisäksi kuuluvat investointiohjelma ja ohjelmien yhteenvetoraportti tullaan julkaisemaan sen jälkeen, kun niitä ohjaava päivitetty Liikenne 12 -suunnitelma on käsitelty eduskunnassa.

Suunnitteluohjelma valmistellaan ja päivitetään vuosittain.

Helsingissä tammikuussa 2026

Väylävirasto

Sisällys

1	SUUNNITTELUOHJELMA.....	8
2	OHJELMAN RAHOITUS JA VALMISTELU	9
2.1	RAHOITUS.....	9
2.2	VUOROVAIKUTUS JA YHTEISTYÖ.....	9
3	EHDOTETTUIJEN SUUNNITTELUKOHTTEIDEN ARVIOINTI	10
3.1	VAIKUTUSARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	10
3.1.1	ARVIOINNIN TAVOITTEET	10
3.1.2	ARVIOITAVA HANKEJOUKKO	11
3.2	TIEKOHTTEIDEN ARVIOINTIMENETELMÄT JA TULOKSET.....	12
3.2.1	UUDET ALUSTAVAT SUUNNITTELUKOHTTEET	12
3.2.2	JATKOSUUNNITTELUKOHTTEET	14
3.2.3	VAIKUTUSTEN KOHDENTUMINEN	18
4	SUUNNITTELUKOHTTEET 2026–2029	23
4.1	SUUNNITTELUKOHTTEIDEN VALINTAPERUSTEET	23
4.2	TIEKOHTTEET	23
4.3	RATAKOHTTEET	29
4.4	VESIVÄYLÄKOHTTEET	32
5	VALITTUIJEN KOHTTEIDEN VAIKUTUKSET	35
5.1	TIEKOHTTEIDEN VAIKUTUKSET	35
5.2	RATAKOHTTEIDEN VAIKUTUKSET	39
5.3	VESIVÄYLÄKOHTTEIDEN VAIKUTUKSET	40
6	SUUNNITTELUOHJELMAN SEURANTA	40
6.1	SUUNNITTELUKOHTTEIDEN SEURANTA.....	40
6.2	SUUNNITELMAVARANNON YLLÄPITO.....	41
7	TULEVIEN VUOSIEN ESITETTYJÄ SUUNNITTELUTARPEITA	41
7.1	TIEKOHTTEET	42
7.2	RATAKOHTTEET	45
7.3	VESIVÄYLÄKOHTTEET	45
8	OHJELMAAN SISÄLTYVIEN SUUNNITTELUKOHTTEIDEN ESITTELYT	46
8.1	TIEKOHTTEET	46
8.2	RATAKOHTTEET	60
8.3	VESIVÄYLÄKOHTTEET	68

1 Suunnitteluohjelma

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkkoa koskevan suunnitteluohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Liikenne 12 -suunnitelma on päivitetty vuosina 2024 ja 2025. Suunnitteluohjelmaa 2026–2029 on valmisteltu rinnakkain päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty Liikenne 12 -suunnitelman luonnosvaiheen aineistoja mukaan lukien uusia tavoitteita. Valtioneuvosto hyväksyi päivitetyn Liikenne 12 -suunnitelman selontekona joulukuussa 2025.

Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) tekemästä maantieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita. Suunnitteluohjelman lähtökohdaksi on olemassa oleva suunnitelmavaranto eli kaikki aiemmin tehdyt suunnitelmat, joista ei ole tehty vielä toteutus päätöksiä. Uusien suunnittelukohteiden edistämisen tarkoituksena on kehittää suunnitelmavarannon laatua ja laajuutta tarkoituksenmukaiseksi hankkeiden toteutusmahdollisuudet huomioiden.

Suunnitteluohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman väyläverkon investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti toimintaympäristön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset huomioiden. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti. Suunnitteluohjelmaan valittavista suunnittelukohteista ei ole valintahetkellä tehty investointipäätöstä valtion talousarviossa.

Suunnitteluohjelmasta rahoitetaan väylähankkeiden eri suunnitteluvaiheita: esi- ja tarveselvityksiä, yleissuunnitelmia sekä väyläsuunnittelua eli tie- ja ratasuunnitelmia. Lisäksi vesiväylähankkeista rahoitetaan yleissuunnitelmaa seuraava vesilain mukainen lupahakemus. Suunnitteluohjelmaan sisältyvien kohteiden toteutuksen kustannusarviot ovat yleensä vähintään noin viiden miljoonan euron suuruusluokassa. Suunnitteluohjelmasta voidaan poikkeuksellisesti rahoittaa myös kohteiden rakentamissuunnittelua, mikäli se on arvioitu hankkeen toteutusvalmiuden edistämisen näkökulmasta tarpeelliseksi. Pääsääntöisesti väylähankkeiden rakentamissuunnittelu käynnistyy kuitenkin vasta toteutusta koskevan rahoituksen puitteissa.

2 Ohjelman rahoitus ja valmistelu

2.1 Rahoitus

Väyläviraston suunnitteluohjelman kohteita rahoitetaan kahdelta valtion talousarvion momentilta, jotka ovat perusväylänpito (tienpito, radanpito ja vesiväylänpito) ja muu kehittämisen hankesuunnittelu. Väylävirastolle myönnetään määrärahat vuosittain valtion talousarviossa. Muun kehittämisen hankesuunnittelun rahoitus tulee vuosittain suoraan talousarviosta. Perusväylänpidon osalta Väylävirasto saa kokonaisrahoituksen, jonka virasto sisäisesti ohjelmoi eri tuotteille, joista yksi on suunnittelu.

Vuodelle 2026 suunnitteluohjelman kohteille myönnetään uutta määrärahaa yhteensä 16,4 miljoonaa euroa. Perusväylänpidon osalta uudet määrärahat jakautuvat seuraavasti: tienpito 5 miljoonaa euroa, radanpito 3 miljoonaa euroa ja vesiväylänpito 0,4 miljoonaa euroa. Väyläverkon kehittämisen momentilta (muu kehittämisen hankesuunnittelu) määrärahaa myönnetään 8,0 miljoonaa euroa. Lisäksi kohteiden käytössä ovat aiemmalta vuodelta siirtyvät määrärahat. Tässä julkaisussa esitellyistä kohteista osa jatkuu vuodelle 2027 tai vuodelle 2028. Tämä tarkoittaa sitä, että osa vuoden 2027 määrärahoista on sidottu tämän suunnitteluohjelman myötä.

Eduskunta voi päättää erikseen nimettyjen suunnittelukohteiden rahoituksesta. Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisrahoituksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, mutta ne esitellään tässä julkaisussa niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi osana väylän suunnittelun kokonaisuutta.

2.2 Vuorovaikutus ja yhteistyö

Väylävirasto on jatkuvassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa suunnittelun ja liikennejärjestelmätyn yhteydessä. Kuntien ja maakuntien liittojen näkemykset nousevat esiin alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyn, joihin Väylävirasto osallistuu. Väylävirasto järjestää myös keskeisten yritysasiakkaiden, eri väestö- ja liikkujaryhmiä edustavien järjestöiden, satamien ja varustamoiden sekä muiden sidosryhmien kanssa säännöllisiä yhteistyötapaamisia väyläverkkoon kohdistuvien tarpeiden ja toimintaympäristön muutosnäkökymien selvittämiseksi. Lisäksi suunnitteluohjelman perusväylänpidon määrärahalla teetetään tarveselvityksiä ja kehittämisselvityksiä, joiden avulla tarpeista saadaan muodostettua hanke-ehdotuksia etenemään seuraaviin suunnitteluvaiheisiin.

Suunnitteluohjelman valmistelu perustuu liikennejärjestelmätyöhön, verkollisten tarpeiden ohjelmointiin ja tarveperusteiseen priorisointiin, huomioiden myös edellisissä suunnitteluvaiheissa tunnistetut jatko-suunnittelutarpeet, sekä sidosryhmäyhteistyöhön ja eri yhteistyötahojen esiin nostamiin tarpeisiin väylän kehittämisestä ja parantamisesta. Maantieverkon kohteiden osalta Väylävirasto laatii suunnitteluohjelman laajassa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa.

3 Ehdotettujen suunnittelukohteiden arviointi

3.1 Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

3.1.1 Arvioinnin tavoitteet

Suunnitteluohjelman vaikutusarvioinnilla on kaksi tehtävää: 1) tukea suunnitteluohjelman hankevalintoja eli tuottaa tietopohjaa vaikuttavimman hankejoukon edistämiseksi suunnitteluohjelmassa ja 2) kuvata ohjelmaan valitun hankejoukon kokonaisvaikutukset, millä pyritään myös varmistamaan, että ohjelma kokonaisuudessaan edistää sille asetettuja tavoitteita mahdollisimman hyvin.

Suunnitteluohjelman sisällölliset tavoitteet ja lähtökohdat muodostuvat Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista ja niitä täsmentävistä strategisista linjauksista sekä Liikenne 12 -suunnitelman taustalla lainsäädännössä määritellyistä liikenneverkkoja koskevista yleisistä tavoitteista. Suunnitteluohjelman ensisijaiset vaikutukset kohdistuvat väyläverkon liikenteelliseen palvelutasoon ja liikenneolosuhteisiin sekä liikenteeseen.

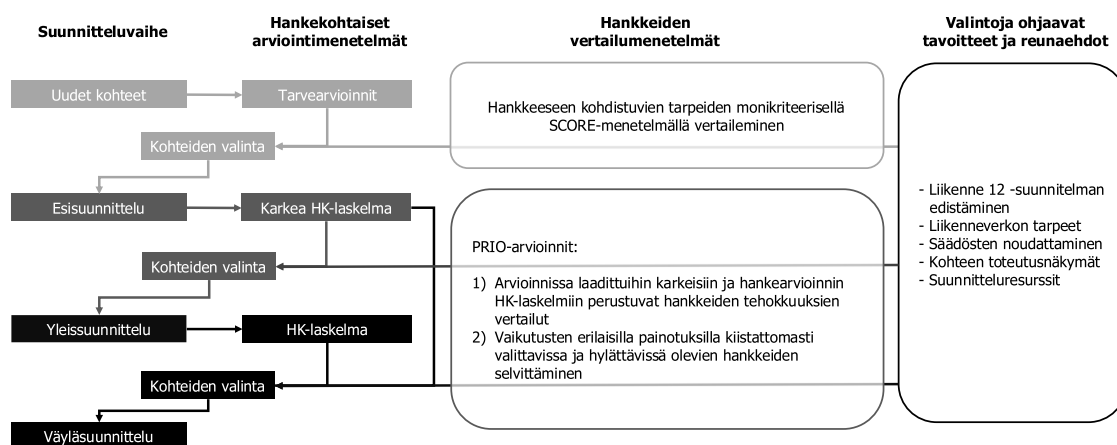
Liikenne 12 -suunnitelmassa ja liikenneverkon kehittämistä ohjaavassa lainsäädännössä on tavoitteita, jotka edellyttävät arviointia laadullisin keinoin. Tällaisia tavoitteita ovat esimerkiksi huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus ja väyläverkon toimivuuden varmistaminen tulevaisuuden eri skenaarioissa.

Suunnitteluohjelman vaikutusarviointiin kehitettiin uusia menetelmiä vuoden 2025 aikana. Menetelmiä hyödynnettiin tällä kierroksella ainoastaan tiekohteiden arvioinnissa, koska ehdotettuja suunnittelukohteita oli vain tieverkon osalta riittävästi vertailukelpoisen joukon muodostamiseksi arviointia varten. Rata- ja vesiväyläkohteita oli ehdolla vähemmän, ja esimerkiksi monet ratakohteista olivat luonteeltaan esisuunnittelutasoisia selvityksiä.

3.1.2 Arvioitava hankejoukko

Suunnitteluohjelmaan oli ehdolla tiehankkeita eri suunnitteluvaiheissa. Osalla arvioituista kohteista ei ollut aiemmin laadittua hankearviointia, ja käsitys hankkeisiin sisältyvistä toimenpiteistä oli vasta alustava. Näiden uusien, alustavassa vaiheessa olevien suunnittelukohteiden lisäksi ehdolla oli esisuunnittelu kohteita, joiden taustalla oli esi- tai yleissuunnittelun tuottamaa vaikutustietoa, sekä yleissuunnittelu kohteita, joiden taustalla oli hankearviointien tuottamaa vaikutustietoa.

Arviointityössä käytettiin sekä määrällisiä että laadullisia arviointimenetelmiä. Ehdolla olleet uudet (alustavassa vaiheessa olevat) suunnittelukohteet priorisoitiin monikriteerisellä SCORE-menetelmällä (kuvattu luvussa 3.2.1). Ehdolla olleista esi- ja yleissuunnitteluista kohteista laadittiin karkeat IHKU-kustannusarviot ja hyöty-kustannuslaskelmat (luku 3.2.2). Näille kohteille tehtiin myös vaikutusten kohdentumisen arviointi (luku 3.2.3). Kuva 1 havainnollistaa arviointi- ja vertailumenetelmien käyttöä eri suunnitteluvaiheissa.



Kuva 1. Arviointi- ja vertailumenetelmät eri suunnitteluvaiheissa.

Suunnitteluohjelmassa on myös kohteita, joiden arviointiin ei ole toistaiseksi kehitetty menetelmiä (esimerkiksi perusväylänpidon sekä kävelyn ja pyöräilyn hankkeet) tai arvioitavia kohteita ei ollut tiedossa arviointia laadittaessa (ratakohteet). Rata- ja vesiväyläkohteiden vaikutukset on kuvattu laadullisesti luvuissa 5.2. ja 5.3.

Alueelliset ELY-keskukset ja Väylävirasto ehdottivat suunnitteluohjelmaan yhteensä 123 maantieverkon suunnittelukohdetta. Näistä 52 kohdetta esitettiin käynnistettäväksi joko vuonna 2026 tai vuoden 2025

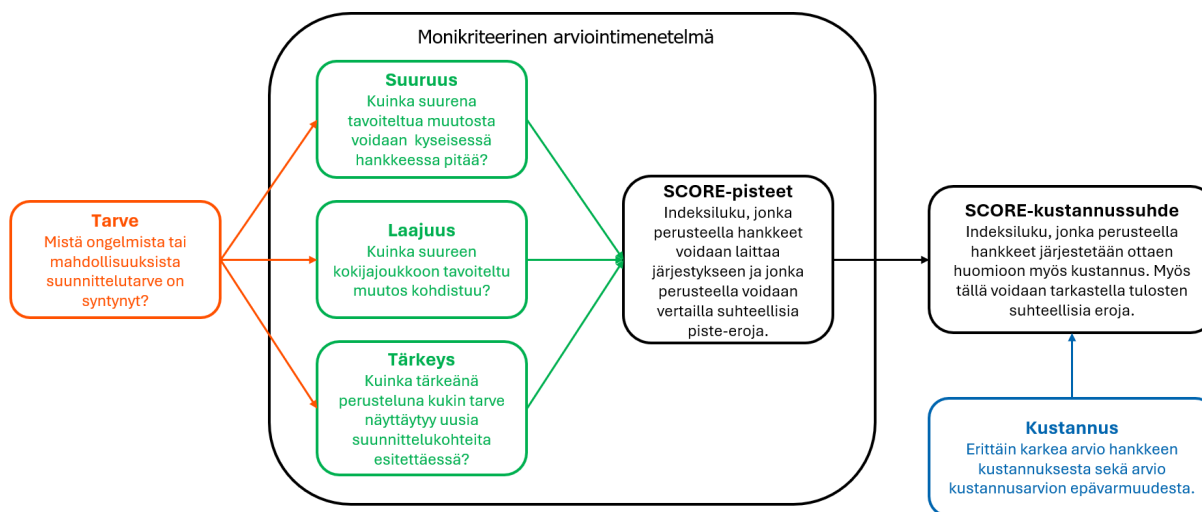
loppupuolella. Loput kohteet olivat alustavaa ennakkotietoa myöhemmän ajankohdan suunnittelutarpeista. Vuonna 2026 käynnistettäväksi ehdotetuista kohteista tehtiin arvioinnit uusilla menetelmillä, jotka on kuvattu luvuissa (3.2.1–3.2.3). Vuonna 2027 ja sen jälkeen alkavat kohteet on käsitelty yleisellä tasolla, mutta niistä ei ole tehty laajoja arviointeja, sillä päätökset käynnistettävistä kohteista koskevat vain vuoden 2026 ja vuoden 2025 loppupuolen suunnitelmia.

3.2 Tiekohteiden arviointimenetelmät ja tulokset

3.2.1 Uudet alustavat suunnittelukohteet

Arviointimenetelmä

Uudet, alustavassa vaiheessa olevat suunnittelukohteet priorisoitiin monikriteerisellä SCORE-menetelmällä, joka perustuu PRIO-arviointeja varten kehitettyyn ympäristöön ja terveyteen kohdistuvien vaikutusten arviointimenetelmään. Merkittävänä lähtökohtaisena erona muihin suunnittelukohteisiin on se, ettei näiden uusien suunnittelukohteiden vaikutuksista ja kustannuksista ole käytettävissä tutkittua tietoa. Lähtökohdaksi otettiin suunnittelukohteisiin kohdistuvien tarpeiden arviointi. Menetelmän osat on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Suunnittelukohteiden arviointimenetelmän osat.

Menetelmässä tarve koostuu tarpeen suuruudesta, laajuudesta ja tärkeydestä. Suuruutta mitattiin kuudella pääosin määrällisellä mittarilla (matka-aika, turvallisuus, liikenteen melu, pohjavedet, jalankulku ja pyöräily sekä maankäyttö) diskreetillä asteikolla 0–4 (Ei tarvetta – Erittäin suuri tarve). Laajuutta taas mitattiin jatkuvalla asteikolla tilastoihin ja paikkatietoihin tukeutuen (KVL, meluhaitan kokijat, tiepituus ja

väestön määrä). Tärkeyden arvot saatiin ELYjen ja Väyläviraston tiehankkeiden suunnittelun asiantuntijoiden antamien arvostusten perusteella. Pisteet annettiin asteikolla 0–100.

Keskenään hyvin eri suuruiset suuruus, laajuus ja tärkeys yhdistettiin yhdeksi pisteiksi skaalaamalla ensin kaikki kolme elementtiä asteikolle 1–10 ja kertomalla ne sitten keskenään (maksimipisteet 1 000). Näin saatiin erikseen kullekin tarvealueelle kohteen score-pisteet, jotka lopuksi summattiin yli tarvealueiden kohteen score-pisteiksi.

Lopullisena vertailulukuna käytettiin score-pisteiden ja hankkeelle arvioidun erittäin karkean kustannusarvion välistä suhdetta (score-kustannussuhde). Score-kustannussuhteen käyttö mahdollistaa kustannuksiltaan hyvin eri suuruisten kohteiden keskinäisen vertailun. Kustannusarviot perustuivat alustaviin käsityksiin hankkeen toimenpiteistä ja niiden sijainnista. Arviot muodostettiin Väyläviraston Mitä maksaa -selvityksen ja kustannuslaskennan asiantuntijoiden näkemysten perusteella.

Arvioinnin tulokset

Arvioinnin tulokset on esitetty taulukossa 1. Priorisointiperusteena käytetty score-kustannussuhde on indeksiluku, joka kuvaa kohteiden keskinäistä järjestystä ja suhteellisia piste-eroja. Luku ei sellaisenaan kerro kohteeseen kohdistuvan tarpeen absoluuttisesta merkittävydestä, vaan toimii ainoastaan vertailun apuvälineenä.

Taulukko 1. Hankkeiden priorisointi score-kustannussuhteiden perusteella.

Sija	Kohde	Kustannusarvio (M€)	SCORE-kustannussuhde
1.	↓ E18 (Kt 40) välillä vt 8-vt 10 esiselvitys	40	10,52
2.	↓ Vt 10 4-kaistaistus välillä Kt 40-Loukinainen aluevarausuunnitelma	20	8,34
3.	Vt 6 Raatekangas - Uuro, Joensuu ja Kontiolahti, toimenpideselvitys	18	7,31
4.	↓ Vt 6 Parikkalan kohta, ES	10	5,16
5.	Vt 8 Mynämäen kohdan aluevarausuunnitelma	40	4,85
6.	↓ Vt 26 Taavetin kohta, ES	10	3,50
7.	↓ Mt 816 (Marjaniementie) parantaminen välillä Sauvola-Marjaniemi, Hailuoto, TS	5	2,86
8.	Mt 816 parantaminen välillä Huikku-Ailasto, Hailuoto, TS	5	2,41
9.	↓ Vt 20 toimenpideselvitys välillä Kiiminki-Kuusamo	200	0,87
10.	↓ Kt 52 kehittämiselvitys Salo- Jokioinen	80	0,84

Sija	Kohde	Kustannus- arvio (M€)	SCORE- kustannussuhde
11.	Vt 4 Vuojärven varalaskupaikan rinnakkaisjärjestelyt, TPS	5	0,59
12.	Vt 13 Jyväskylä - Mikkeli, kehittämisselvitys	250	0,09
13.	Kt 80 Kolari-Sodankylä, TPS	150	0,06

Menetelmässä suurin epävarmuus liittyy erittäin karkeisiin kustannusarvioihin, joille muodostettiin epävarmuuteen perustuva vaihteluväli. Tämän jälkeen kustannusarvioille tehtiin herkkyystarkastelu, jolla arvioitiin sijoituksen muuttumista, jos hankkeen kustannusarvio toteutuu vaihteluvälin yläpäässä muiden hankkeiden kustannusarvioiden pysyessä ennallaan. Kustannusarvion nouseminen laski seitsemän kohteen (merkitty nuolella sarakkeeseen "Sija") sijoitusta yhdellä sijalla loppujen kohteiden sijoitusten säilyessä ennallaan. Vaikutus priorisointijärjestykseen oli siis vähäinen.

3.2.2 Jatkosuunnittelukohteet

Arviointimenetelmä

Jatkosuunnittelukohteet käsittävät kohteet, joista suunnittelu on jo tuottanut esiselvitystason tai sitä tarkempaa suunnitteluaineistoa (yleis- ja väyläsuunnittelu). Kaikissa esiselvityksissä ei kuitenkaan ole laadittu ohjeistuksen mukaista hankearviointia. Näille hankkeille laadittiin suunnitteluohjelman vaikutusarviointia varten karkeat IHKU-kustannusarviot ja hyöty-kustannuslaskelmat. Karkeissa arvioinneissa käytetyt hankkeiden toimenpiteet perustuivat ELY-keskusten toimittamiin aineistoihin ja arvioon hankkeeseen sisältyvistä toimenpiteistä.

Kohteiden vertailu ja priorisointi tehtiin parantamis- ja kehittämishankkeiden vertailuun kehitetyllä PRIO-työkalulla, jolla voidaan vertailla kohteiden tehokkuuksia Liikenne 12-päätavoitealueittain ja tehdä ohjelman hyödyt maksimoivia hankevalintoja annetulla budjettirajoitteella. Koska suunnittelussa jo hankearvioituja kohteita oli vain neljä, niitä vertailtiin karkeilla hyöty-kustannussuhteilla arvioituihin kohteisiin, vaikka niiden vaikutusten arviointiin liittyy selvästi enemmän epävarmuutta.

Arvioinnin tulokset

Taulukossa 2 on esitetty arvio hankkeiden kannattavuudesta sekä Liikenne 12-päätavoitealueittain pilkoista tehokkuuksista¹. Taulukon punaisen katkoviivan yläpuolella olevat viisi kohdetta arvioitiin vähintään mahdollisesti kannattaviksi. Näistä neljä hanketta on vähintään kannattavia pelkästään toimivuushyötyjen perusteella. Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta -kohteessa myös julkiselle taloudelle kohdistuvat kestävyshyödyt ovat korkeita, koska hanke poistaa vuosittaiset lauttayhteyden palvelumaksut. Muuten kohteiden kestävyshyödyt (ympäristökestävyys ja julkisen talouden kestävyys) ovat pääosin vähäisiä tai negatiivisia.

Taulukko 2. Kohteiden tehokkuuksien vertailu.

Sija	Kohde	Kustannus (M€)	Kannattavuus*	Tehokkuudet tavoitealueittain		
				Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
1.	Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie - Kt 45 Tuusulanväylä TS	61	Erittäin kannattava	3,72	0,19	-0,17
2.	Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	10	Erittäin kannattava	1,95	0,40	0,48
3.	Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	32	Kannattava	1,07	-0,01	0,87
4.	Vt 3 Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio	46	Kannattava	1,32	0,00	0,21
5.	Vt 4 Hartolan kohdan tiesuunnitelma	22	Mahdollisesti kannattava	0,69	0,12	-0,07
6.	VT2 Harjavalta – Pori	153	Kannattamaton	0,47	0,14	0,02
7.	Vt 8 Koivulahden eritasoliittymä	12	Kannattamaton	0,81	0,01	-0,21
8.	Mt 355 Merituulentie, Kotkan satamayhteys	67	Kannattamaton	0,60	0,08	-0,08
9.	Vt 4 parantaminen välillä Saikaa – Taimoniemi	24	Kannattamaton	0,32	0,21	-0,02
10.	Vt 4 parantaminen mt 618 liittymässä	12	Kannattamaton	0,35	0,05	-0,01
11.	Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa, AVS	39	Kannattamaton	0,29	0,06	0,00
12.	Vt 8 Rauma-Eurajoki	117	Kannattamaton	0,23	0,06	0,04

¹ Arvioinnista jäivät pois hankearvioidut kohteet Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl sekä Vt 4/Vt 8 Haaransillan eritasoliittymä ja Vt 8 kehittäminen Limingan kohdalla, koska hankearvioinnin olemassaoloa ei huomattu Väylän seulonnessa ja sen jälkeen tehdyssä ELY-keskusten tarkistuksessa.

Sija	Kohde	Kustannus (M€)	Kannattavuus*	Tehokkuudet tavoitealueittain		
				Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
13.	Vt 4 parantaminen välillä Markkula – Konginkangas	66	Kannattamaton	0,17	0,15	-0,04
14.	Vt 4 Simojoen silta	19	Kannattamaton	0,04	0,02	0,09

* Käytetty HK-suhteiden luokittelu: Erittäin kannattava > 2,0, Kannattava 1,3 - 2,0, Mahdollisesti kannattava 0,7-1,3 ja Kannattamaton < 0,7.

Harmaalla pohjalla merkityt kohteet ovat hankearvioituja.

Monitavoiteoptimointi suoritettiin budjettirajoitteella 250 miljoonaa euroa taulukossa 3 näkyville neljälle eri korille. HK-optimi-korissa hankkeet valittiin tavoitealueiden tasapainotuksilla, mutta muissa koreissa asetettiin tavoitealueiden mukaan nimetyille koreille taulukossa 3 näkyvät ylipainot. Taulukossa 3 näkyy myös, miten PRIO:n kuudelle alkuperäiselle tavoitealueelle kohdistetut hyödyt on kohdistettu edelleen Liikenne 12-päätavoitealueille.

Taulukko 3. Monitavoiteoptimoinnissa käytetyt tavoitealueiden painotukset.

			Optimoitujen korien tavoitealueiden painot			
		PRIO-tavoitealue	HK-optimi	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
L12-tavoitealueet	Toimivuus	1. Elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaminen	20 %	25 %	10 %	8 %
		2. Työ- ja vapaa-ajan matkojen liikenteen tarpeisiin vastaaminen	20 %	25 %	10 %	8 %
	Turvallisuus	3. Liikenneturvallisuuden edistäminen	20 %	13 %	50 %	8 %
	Kestävyys	4. Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen	20 %	13 %	10 %	25 %
		5. Ympäristökestävyyden ja kansalaisten terveyden edistäminen	20 %	13 %	10 %	25 %
		6. Julkistalouden kestävyys edistäminen	20 %	13 %	10 %	25 %

Arvioinnin tulokset on esitetty taulukossa 4. Vihreällä pohjalla olevat solut kuvaavat kuhunkin koriin valituksi tulleita kohteita. Punaisella pohjalla olevat solut kuvaavat korivalintojen ulkopuolelle jääneitä

kohteita. Prosenttiluvut taas kuvaavat koreissa varasijalle jääneitä hankkeita. Mitä suurempi prosentti-osuus on, niin sitä suurempi osuus hankkeesta on tullut valituksi koriin ja sitä vähemmän lisärahoitusta vaadittaisiin hankkeen sisällyttämiseksi korivalintoihin.

Taulukko 4. Monitavoiteoptimoinnin korivalinnat.

Kohde	HK-optimi	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys	
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie - Kt 45 Tuusulanväylä TS	☑	☑	☑	☑	"Kiistattomat valinnat"
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	☑	☑	☑	☑	
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	☑	☑	☑	☑	
Vt 3 Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio	☑	☑	☑	☑	
Vt 4 Hartolan kohdan tiesuunnitelma	☑	☑	☑	☒	"Keskusteltavat valinnat"
Vt 8 Koivulahden eritasoliittymä	☒	☑	☒	☒	
Mt 355 Merituulentie, Kotkan satamayhteys	☒	☑	☒	☒	
Vt 4 parantaminen välillä Saikaa – Taimoniemi	☒	☒	☑	☒	
VT2 Harjavalta - Pori	82 %	13 %	66 %	99 %	
Vt 4 parantaminen mt 618 liittymässä	☒	☒	☒	☒	"Kiistattomat hylättävät"
Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa, AVS	☒	☒	☒	☒	
Vt 8 Rauma-Eurajoki	☒	☒	☒	☒	
Vt 4 parantaminen välillä Markkula – Konginkangas	☒	☒	☒	☒	
Vt 4 Simojoen silta	☒	☒	☒	☒	

Kiistattomia kaikkiin koreihin valituksi tulleita kohteita on neljä ja kiistattomasti kaikkien korivalintojen ulkopuolelle jääneitä hylättäviä kohteita on viisi kappaletta. Näiden kohteiden valinta ei siis ole herkkää vaikutusalueiden erilaisille painotuksille. Kiistattomasti valittujen tai hylättyjen kohteiden väliin jää kolme kohdetta, jotka tulevat valituiksi Toimivuus- tai Turvallisuuskoriin riippuen vaikutusalueiden ylipainotuksista. Lisäksi Vt 2 Harjavalta–Pori-hanke on jokaisessa korissa ensimmäisenä varasijalle jäävä kohde. Näitä kohteita kutsutaan keskusteltaviksi valinnoiksi, koska niiden valinta tai hylkääminen ei ole yksiselitteisesti

perusteltavissa tämän arvioinnin sisällä. Kiistaton valinta tai hylättävä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö kohdetta voitaisi valita tämän analyysin ulkopuolelle jäävillä kriteereillä.

Hankevalintoja herkkyystarkasteltiin HK-optimi-korin osalta muuttamalla kunkin tarkasteltavan hankkeen kustannusarviota yksitellen vaihteluvälin ylä- ja alatasolle siten, että muiden kohteiden kustannusarvioita ei samalla muutettu. Kustannusarviota alennettaessa HK-optimikoriin nousivat hankkeet Vt 2 Harjavalta–Pori, Mt 355 Merituulentie ja Vt 8 Koivulahdentien eritasoliittymä. Kustannusarviota nostettaessa valinnat eivät muuttuneet.

3.2.3 Vaikutusten kohdentuminen

Vaikutusten kohdentumisen arviointi sosiaalisten vaikutusten osalta tehtiin 14 jatkosuunnittelukohteelle, jotka olivat ehdolla suunnitteluohjelmaan. Vaikutusten kohdentumisen arviointia ei tehty uusille suunnittelukohteille.

Arviointimenetelmä

Vaikutusten kohdentumisen arviointimenetelmä on kehitetty tukemaan liikennehankkeiden suunnittelua erityisesti haavoittuvien väestöryhmien näkökulmasta. Tämä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin menetelmä perustuu ajatukseen, että tietyt ryhmät voivat altistua liikenteen vaikutuksille voimakkaammin tai olla niille herkempiä. Menetelmä tarjoaa systemaattisen tavan arvioida liikennehankkeiden sosiaalisia vaikutuksia haavoittuvien ryhmien näkökulmasta. Arviointi perustui hankesuunnitelmiin, hankekortteihin, (karkeisiin) hyöty-kustannuslaskelmiin ja/tai ELY-haastatteluihin. Arvioinnissa hyödynnettiin paikkatietoaineistoa (OpenStreetMap ja Tilastokeskuksen ylläpitämä väestötieto postinumeroalueittain).

Menetelmässä tarkasteltiin hankkeiden vaikutuksia saavutettavuuteen ja esteettömyyteen, liikenneturvallisuuteen ja koettuun turvallisuuteen sekä meluun kuvassa 3 esitetyn vaikutuskehikon mukaisesti. Saavutettavuus viittaa liikkumisen helppouteen ja sujuvuuteen, esteettömyys fyysisten esteiden poistamiseen ja liikenneväylän aiheuttamaan estevaikutukseen. Turvallisuus kattaa myös koetun turvallisuuden, joka vaikuttaa ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Saavutettavuuden, esteettömyyden ja turvallisuuden osalta huomioitiin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet ja infrastruktuuri. Liikenteen aiheuttama melu puolestaan heikentää elinympäristön laatua ja ihmisten terveyttä. Vaikutusmekanismeja avataan tarkemmin arvioinnin tuloksissa alla.

Arvioinnissa keskityttiin kolmeen ryhmään: lapset ja nuoret, liikkumisesteiset ja iäkkäät sekä pienituloiset. Lasten ja nuorten (7–17 v.) itsenäisesti tehtyjen matkojen näkökulmasta turvalliset ja helpot koulu- ja harrastusmatkat ovat tärkeitä. Liikkumisesteisille ja iäkkäille (yli 75 v.) liikennejärjestelmän esteettömyys ja palvelujen hyvä saavutettavuus ovat keskeisiä, sillä ne vaikuttavat itsenäisen liikkumisen

mahdollisuuksiin. Pienituloisten kohdalla liikkumisen kustannukset voivat rajoittaa pääsyä työpaikoille ja palveluihin, joten arvioinnissa huomioidaan näiden saavutettavuus edullisilla kulkumuodoilla.

	Lapset ja nuoret	Liikkumisesteiset ja iäkkäät	Pienituloiset
Saavutettavuus ja esteettömyys			
Turvallisuus ja koettu turvallisuus			
Melu			

Kuva 3. Vaikutuskehikko vaikutusten kohdentumisen arvioinnin menetelmässä.

Vaikutuksia arvioidaan kolmen ulottuvuuden kautta: suuruus, herkkyys ja laajuus. Suuruus kuvaa vaikutuksen voimakkuutta asteikolla erittäin suuri negatiivinen – erittäin suuri positiivinen (-4 – +4), ja se perustuu asiantuntijan laadulliseen näkemykseen. Herkkyys kuvaa sitä, miten alue palvelee kyseistä ryhmää, ja se määritetään väestöryhmän mukaan alueen palveluiden perusteella asteikolla 1–4 (vähäinen – erittäin suuri). Lasten ja nuorten osalta tarkastellaan hankkeen vaikutusalueen kouluja ja harrastuspaikkoja. Liikkumisesteisten ja vanhusten osalta huomioidaan päivittäis- ja terveyspalveluiden sijoittuminen alueelle. Pienituloisten osalta herkkyyteen sisältyvät työpaikat ja päivittäispalvelut, eli päivittäistavara-kaupat, apteekit ja kirjastot. Laajuus kertoo, kuinka moni haavoittuvaan ryhmään kuuluva henkilö altistuu vaikutukselle, ja se lasketaan väestöaineistoon perustuen 1 km säteellä hankkeesta. Vaikutuksen merkittävyys määritetään laskemalla kriteerien itseisarvojen keskiarvo ja antamalla tulokselle etumerkki suuruuden kriteerin arvon perusteella. Merkittävyys voidaan myös suhteuttaa laajuuteen, jolloin eri kokoisten hankkeiden vaikutuksia voidaan vertailla keskenään.

Arvioinnin tulokset

Hankkeiden vaikutuksia on tarkasteltu väestöryhmittäin, mutta hankkeiden vaikutukset eri haavoittuviin väestöryhmiin ovat saman suuntaiset. Taulukossa 5 on esitetty vaikutukset hankkeittain eri väestöryhmille. Saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutus on arvioitu neljän hankkeen kohdalla eri suuruiseksi eri väestöryhmille. Tähän on vaikuttanut näiden neljän hankkeen tavoitteet maankäytön kehittämisen osalta, jonka seurauksena alueelle tulisi lisää lähipalveluita ja työpaikkoja, jolloin vaikutukset ovat suuremmat pienituloisille sekä liikkumisesteisille ja iäkkäille.

Taulukko 5. Arvioitujen tiehankkeiden vaikutusten suuruus ja herkkyys eri väestöryhmien näkökulmasta

	Suuruus			Herkkyys		
	Saavutettavuus & esteettömyys	Turvallisuus & koettu turvallisuus	Melu	Lapset ja nuoret	Liikkumisesteiset ja iäkkäät	Pienituloiset
Vt 8 Koivulahden ETL, TS	1/2/2*	0	-1	2,5	2,5	2
Vt 3 Sääksjärvi-Lakalaiva-Linnakallio kaistajärjestelyt ja melun suojaus, TS	1	1	1	2	3	3,5
Vt 4 Simojoen silta, TS	0	1	1	3	4	3
Vt 2 Pori-Harjavalta 4-K YVA ja YS	2/2/3*	2	1	3	3	3,5
Valtatien 4 parantaminen välillä Saikaa - Taimoniemi (kt 77 pohjoinen), Viitasaari	2	1	-1	2	1	2,5
Valtatien 4 parantaminen maantien 618 liittymässä	0	0	0	1	1	1
Valtatien 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	1	2	0	1	1	1
Valtatien 4 parantaminen välillä Markkula - Konginkangas, Äänekoski	-1	1	1	1	1	1
Vt 4 Hartolan kohdan TS (Lusi-Oravakivensalmi 1. vaiheen osahankkeet)	1/1/2*	1	3	2	2	3
Mt 355 Merituulentie, TS	2	3	4	3,5	3	4
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	1	0	2	3,5	3	4
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	4	2	0	1	1	1
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie - Kt 45 Tuusulanväylä TS	2	2	0	4	3,5	4
Vt 2 Harjavalta-Pori nelikaistaistus, YVA ja YS	2,5/2,5/3,5*	3	2	2,5	3	3,5

* hankkeiden saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutus arvioitiin eri suuruisiksi

Saavutettavuuden ja esteettömyyden arvioinnissa tarkasteltiin eri väestöryhmien näkökulmasta niitä infrastruktuurimuutoksia, jotka vaikuttavat liikkumisen sujuvuuteen kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteessä. Arvioituissa hankkeissa saavutettavuutta ja esteettömyyttä paransivat esimerkiksi erillisten ja-lankulku- ja pyöräilyväylien tai alikulkujen rakentaminen, joukkoliikenteen infran ja olosuhteiden parantaminen (pysäkkijärjestelyt, liittymäjärjestelyt), lossin korvaaminen sillalla sekä väylän estevaikutuksen väheneminen rinnakkaistien järjestelyiden seurauksena. Saavutettavuutta ja esteettömyyttä puolestaan heikensivät uuden tien tai liittymän aiheuttama estevaikutus tai kiertoreitit.

Turvallisuuden arvioinnissa huomioitiin toimenpiteet, joilla voi olla vaikutus turvallisuuden kokemuksen lisääntymiseen tai heikentymiseen kävellessä, pyöräillen ja joukkoliikenteessä. Turvallisuutta tai turvallisuuden kokemusta liikenteessä lisäsivät jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen esim. erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisena, alikulkujen lisääminen, valaistuksen parantaminen, joukkoliikenteen infran parantaminen (esimerkiksi pysäkit liittyvien rampeissa vs. valtatievarressa), liikenteen väheneminen alemmalla tieverkolla tai hitaan liikenteen kieltäminen valtatiellä. Turvallisuuden kokemusta puolestaan heikensivät nopeusrajoitusten nosto ilman tietoa rinnakkaistien rakentamisesta paikallisliikenteelle ja jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Liikenteen melun vaikutuksen suuruutta arvioitiin hyöty-kustannuslaskelman melukustannusten suhteellisen muutoksen perusteella sekä hankesuunnitelmien melusuojausten toimenpiteiden perusteella. Meluvaikutuksen vähenemiseen (positiivinen muutos) vaikuttivat melusuojausten rakentaminen, mikäli suunnitelman todettiin lisäävän liikenteen melua esimerkiksi nopeusrajoitusten tai raskaan liikenteen lisääntymisen myötä. Meluvaikutus arvioitiin negatiiviseksi, mikäli melusuojausta ei ollut suunniteltu siitä huolimatta, että esimerkiksi nopeusrajoituksia oli tarkoitus nostaa ja hankkeen vaikutusalueella oli kouluja tai asuinkiinteistöjä.

Kaikkiin tarkasteltuihin väestöryhmiin kohdistui kohtalaisia, pääosin myönteisiä vaikutuksia sekä saavutettavuuden ja esteettömyyden, turvallisuuden ja koetun turvallisuuden että melun osalta.

Hankkeita vertailtiin myös suhteuttamalla vaikutuksen merkittävyys vaikutuksen laajuuteen. Tämä laskettiin kertomalla vaikutuksen suuruuden ja herkkyyden keskiarvo vaikutuksen laajuudella. Tällä laskukaavalla niiden hankkeiden, joiden vaikutusalueella asuu enemmän ihmisiä, vaikutukset näyttäytyvät suurempina. Kuvassa 4 on esitetty näiden hankkeiden eri vaikutuksia suhteutettuna väestömäärään.



Kuva 4. Merkittävimpiä myönteisiä vaikutuksia haavoittuviin ryhmiin kohdistuu kuvan hankkeista.

Suhteutettuna hankkeiden vaikutusalueiden väestömäärään, merkittävimmät saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutukset eri väestöryhmille saadaan hankkeiden Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio, Kt 50 Kehä III, Vt 8 Rauma–Eurajoki ja Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen kautta.

Saman tarkastelun kautta merkittävimmät turvallisuuden ja koetun turvallisuuden vaikutukset haavoittuville väestöryhmille tuottavat hankkeet Kt 50 Kehä III, Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio, Vt 8 Rauma–Eurajoki ja Mt 355 Merituulentie.

Edelleen väestömäärään suhteutettuna merkittävimmät meluvaikutukset (myönteiset, melua estävät) tuottavat hankkeet Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio ja Mt 355 Merituulentie.

4 Suunnittelukohteet 2026–2029

4.1 Suunnittelukohteiden valintaperusteet

Suunnitteluohjelman kohteiden valintaperiaatteena on ensisijaisesti tukea väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnittelutarpeita siten, että ne etenevät päätöksentekovalmiuteen oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti. Valintakriteerit perustuvat tavoiteltavaan liikennejärjestelmään Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Liikenne 12 -suunnitelman kolme päätavoitetta ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Valinnoissa otetaan huomioon Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa kuvatut tarpeet ja toimintaympäristön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset.

Vaikutusarviointien lisäksi valintoihin ja kohteiden aikataulutukseen ovat vaikuttaneet myös muun muassa kriittisten ja huonokuntoisten siltojen tai muiden väyläosien uusimis- ja korjaamistarpeet, elinkeinon erityisen suuret tai kiireelliset tarpeet ja sotilaallisen liikkuvuuden paketin valmistelu. Lisäksi on huomioitava olemassa oleva suunnitelmavaranto ja käynnissä olevat suunnitelmat suhteessa tulevien vuosien investointikehykseen sekä suunnittelun henkilö- ja määräraharesurssit. Valmistelussa on lisäksi otettu huomioon EU:n vaatimusten (TEN-T) noudattaminen, pääväyläasetuksen palvelutasopuutteet sekä liikenneturvallisuus. Aikataulutuksessa on huomioitu myös mahdollisuudet hyödyntää EU-rahoitusta.

4.2 Tiekohteet

Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelman valintojen avulla pyrittiin edistämään tiekohteiden suunnitelmavalmiutta sekä esiselvitysten ja laajempien verkollisten selvitysten avulla selvittämään tilannekuvaa ja tulevia suunnittelutarpeita. Uusia alkavia suunnittelukohteita valittiin 26 kappaletta.

Taulukossa 6 on kuvattu Väyläviraston suunnitteluohjelman vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat ja taulukossa 7 maantieverkon yleissuunnitelmat. Kohteet löytyvät lisäksi kartalta (kuva 5).

Taulukko 6. Vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat.

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero ku- vassa 5
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	Ei	Uusi	0,3	1
Vt 3 Kyröskoski-Ikaalinen, TS	Ei	Jatkuva	0,44	2
Vt 3 Salmin sillan uusiminen, Ikaalinen, TS	Ei	Uusi	0,3	3
Vt 3 Sääksjärvi-Lakalaiva-Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, TS	Ei	Uusi	0,5	4
Vt 3 Ylöjärvi - Hämeenkyrö, TS	Ei	Jatkuva	1,2	5
Vt 4 lin ohikulkutie, TS**	Ei	Jatkuva	3,6	6
Vt 4 Jyväskylän kohdalla, TS	Ei	Jatkuva	0,28	7
Vt 4 parantaminen Joutsan varalaskupaikan ja Joutsansalmen II sillan kohdalla, TS	Ei	Jatkuva	0,85	8
Vt 5 Savilahden sillan uusiminen, Mikkelin, TS	Kyllä	Jatkuva	0,4	9
Vt 6 ja mt 365 jalankulun ja pyöräilyn väylä Korja-Kuusankoski, TS	Ei	Jatkuva	0,15	10
Vt 6 Kouvolan kohta (Keltti-Puhjo, Keltin sillan korvausinvestointi), RS	Ei	Jatkuva	1,2	11
Vt 8 ja Mt 724 Vaasan yhdystie välillä Onkilahti - Sepänkyläntie, tiesuunnitelman päivitys (Uusi)	Kyllä	Uusi	0,05	12
Vt 8 leventäminen Bäckliden-Brännbacken, TS	Ei	Jatkuva	0,4	13
Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, TS	Ei	Jatkuva	0,35	14
Vt 8 Ytterjeppon liittymä, Uusikaarlepyy, TS	Ei	Jatkuva	0,37	15
Vt 9 Auran keskustan eritasoliittymä, TS	Ei	Jatkuva	1,4	16
Vt 9 Jämsä-Korpilahti, liittymä- ja ohi- tuskaitajärj., TS muutos	Ei	Jatkuva	1,07	17
Vt 9 parantaminen Leppäveden sillan kohdalla, Jyväskylä, TS	Ei	Jatkuva	0,35	18

Suunnittelukohde	Investointioh- jelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero ku- vassa 5
Vt 9 parantaminen Metsolahden sillan kohdalla, Laukaa, TS	Ei	Jatkuva	0,75	19
Vt 9 Tampere-Orivesi, väli Käpykangas-Orivesi, TS	Ei	Jatkuva	1,76	20
Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, TS	Ei	Jatkuva	1	21
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	Ei	Jatkuva	1,61	22
Vt 12 Tampere (Alasjärvi) - Kangasala (Huutijärvi), TS	Ei	Jatkuva	1,7	23
Vt 20 Korvekylä-Kiiminki, TS**	Ei	Jatkuva	2,4	24
Vt 21 Maunu-Ropinsalmi, Enontekiö TS	Ei	Jatkuva	1,2	25
Vt 21 Ropinsalmi-Ailakkalahti, Enontekiö, TS	Ei	Jatkuva	1,6	26
Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS	Ei	Jatkuva	1,07	27
Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS	Ei	Jatkuva	1,14	28
Kt 50 Kehä III välillä kt 51 - Mankki, 1. vaihe, TS	Ei	Jatkuva	0,38	29
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, TS	Ei	Uusi	0,5	30
Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, TS*	Ei	Uusi	0,52	31
Kt 77 parantaminen Oikarin sillan kohdalla, Kyyjärvi, TS	Ei	Uusi	0,25	32
Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka, Utsjoki, TRS	Ei	Jatkuva	0,2	33
Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja jatkosuunnitelmat, RS	Ei	Jatkuva	0,23	34
Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV), TS*	Ei	Uusi	2,54	35
Mt 749 Uusikaarlepyy-Pietarsaari ja lankulun ja pyöräilyn väylä, TS	Pyörätie-ehdotus***	Jatkuva	0,55	36
Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, Pello, TRS	Kyllä	Uusi	0,35	37

Suunnittelukohde	Investointiohjelmas- 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero ku- vassa 5
Mt 6113 ja 16620 (vt 9) jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame-Keljonkangas, TS	Pyörätie-ehdotus***	Jatkuva	0,65	38
Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS	Ei	Jatkuva	1	39
Vt 4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi -hankkeen suunnittelu*	Ei	Jatkuva	4,6	I

* Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** MAL-toimenpide 2024–2027

*** Kohde esitetty vuosien 2025–2032 investointiohjelman julkaisussa mahdollisena seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kohteena.

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie, TS=tiesuunnitelma,

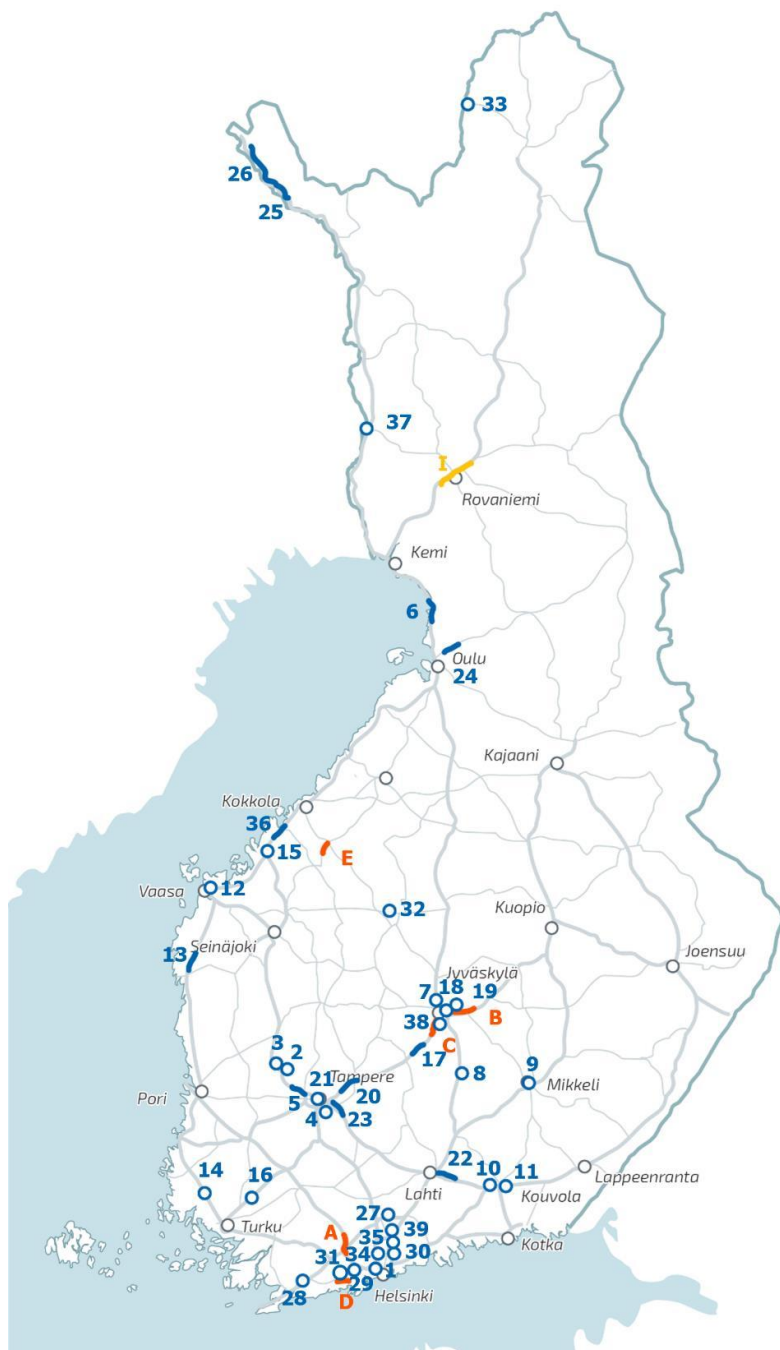
RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, M€ = miljoonaa euroa, pyörätie-ehdotus

= kohde nimetty investointiohjelmassa mahdolliseksi pyörätiekohteeksi

Taulukko 7. Maantieverkon yleissuunnitelmat.

Suunnittelukohde	Uusi, alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Kirjain kuvassa 5
Vt 2 Nummela-Karkkila, YVA+YS	Jatkuva	0,85	A
Vt 9 Kanavuori-Lievestuore, YVA+YS	Jatkuva	1,00	B
Vt 9 Korpilahti-Jyväskylä, YVA+YS	Jatkuva	1,23	C
Kt 51 Munkinmäki - Sunnanvik, YVA+YS	Jatkuva	0,54	D
Kt 63 Ina-Kaustinen parantaminen, YS	Jatkuva	0,25	E

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutustenarviointi



Kuva 5. Maantieverkon yleis- ja tiesuunnitelmat vuonna 2026.

Suunnitteluohjelmaan sisältyy lisäksi esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja suunnitelmia, joiden avulla kar-
toitetaan laajemmin maantieverkolla tarvittavia suunnittelu- ja investointitarpeita. Hankearviointien
avulla saadaan tarkempaa tietoa aiemmin suunniteltujen hankkeiden vaikutuksista, mikä on tarpeellista
myös seuraavista vaiheista tai toteutuksesta päätettäessä. Myös EU-tukihakemusten valmisteluun vara-
taan rahoitusta vuosittain. Vuonna 2026 alkavat uudet sekä vuodelta 2025 jatkuvat esisuunnittelutason
selvitykset ja suunnitelmat on esitetty taulukossa 8.

Taulukko 8. Maantieverkon esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat.

Aluevarausuunnitelmat	Uusi alkava tai jatkuva
Vt 4 Siikalatvan taajamakohdat	Jatkuva
Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	Uusi
Vt 8 Mynämäen kohta	Uusi
Vt 9 Pumperi-Aholaita	Jatkuva
Vt 10 4-kaistaistus välille Kt 40-Loukinainen	Uusi

Erityyppiset esiselvitykset	Uusi alkava tai jatkuva
Vt 4 Utsjoen rajanylityspaikka	Jatkuva
Vt 4 Vuojärven varalaskupaikan rinnakkaisjärjestelyt	Jatkuva
Vt 5 Varkaus-Leppävirta	Jatkuva
Vt 6 Koskenkylä – Taavetti 100 km/h nopeusrajoituksen säilyttäminen	Jatkuva
Vt 6 Parikkalan kohta	Uusi
Vt 6 Raatekangas-Uuro, Joensuu ja Kontiolahti	Uusi
Vt 6 Simpeleen kohta	Jatkuva
Vt 6 Syrjäsalmen sillan uusiminen, Kitee	Jatkuva
Vt 6 Utti-Taavetti	Uusi
Vt 8 ja päärata Isokylän ylikulkusilta Kokkolassa	Uusi
Vt 13 Jyväskylä – Mikkeli	Uusi
Vt 26 Taavetin kohta	Uusi
Kt 40 (E18) välillä vt 8-vt 10	Uusi
Kt 52 Salo-Jokioinen	Uusi
Kt 52 Tammisaari-Salo	Jatkuva
Kt 80 Kolari-Sodankylä	Uusi
Mt 353 Keskikosken silta (I ja II)	Uusi
Mt 637 Jyväskylä-Laukaa	Jatkuva
Mt 2850 Riihimäki-Hyvinkää laatukäytävä	Jatkuva
Helsingin seudun MAL-suunnittelu: Liikkumistutkimus, tie	Uusi
Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, maanteiden syventävä tarkastelu	Uusi

Erityyppiset esiselvitykset	Uusi alkava tai jatkuva
Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen	Uusi
Norvajärven uuden tieyhteyden selvitys	Jatkuva
Pyöräliikenteen verkkojen tilannekuvan ja tavoitteiden päivitys	Uusi
Raskaan liikenteen taukopaikat, lataus, edistämiseen selvitykset	Uusi
Siltojen ja tunnelien resilienssi: riskit ja niistä palautuminen	Uusi
Uusien siltapaikkojen selvitys, Lappi	Jatkuva
Valtakunnallinen solmupysäkkiselvitys, päivitys, tie	Uusi

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie

4.3 Ratakohteet

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu pitkälti väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen. Ohjelma sisältää laajalti myös esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja hankearviointoja sekä laajempia verkollisia ja liikennejärjestelmätason selvityksiä, jotka tuottavat tilannekuvaa ja tietoa seuraavien suunnitteluvaiheiden edistämistarpeista, vaikutuksista ja edistävät suunnitelmavalmiutta. Ohjelma sisältää myös mm. siltakohteiden suunnittelua.

Tässä julkaisussa esitetyjen radan suunnittelukohteiden lisäksi vuodelle 2026 jatkuu myös joitakin muita vuonna 2025 käynnissä olleita suunnittelukohteita.

Taulukossa 9 ja kartassa (kuva 6) on esitetty merkittävät suunnittelukohteet mukaan lukien suunnitteluohjelman ulkopuolisella rahoituksella tehtävät eduskunnan erikseen nimeämät suunnittelukohteet. Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita on esitetty taulukon alla listauksena.

Taulukko 9. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet.

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 6
Iisalmen raakapuun kuormauspaikan jatkoselvitys ja hankearviointi	-	Jatkuva	0,15	1
Imatra–Joensuu, RaS	Kyllä	Jatkuva	6,00	2

Suunnittelukohde	Investointiohjel- massa 2025– 2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero kuvassa 6
Itä-Suomen radanpidon raiteet, toimen- pideselvitys	-	Uusi	0,14	
Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, RaS	-	Uusi	0,88	3
Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvityk- set ja alustava YS	-	Jatkuva	0,53	4
Kokkola–Ykspihlaja, RaS	-	Jatkuva	0,55	5
Kotka: Kotolahti–Mussalo raideyhteys	Kyllä	Jatkuva	0,40	6
Lappeenrannan liikennepaikka, RaS	Kyllä	Jatkuva	1,00	7
Rataverkon raakapuun kuormauspaikka- verkon tilannekuvan päivitys	Kyllä	Uusi	0,04	
Riihimäki uusi raakapuun kuormaus- paikka, YS	-	Uusi	0,50	8
Savonrata välillä Iisalmi–Kontiomäki jat- kosuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	1,50	9
Savonrata välillä Kuopio–Iisalmi, TarveS	-	Jatkuva	0,15	10
Tampere–Nokia lisäraide, YS ja YVA	-	Jatkuva	5,00	11
Turku–Toijala, tarveselvitys ja hankear- viointi	-	Uusi	0,12	12
Eurooppalaisen raidelevyden ratayh- teyksien suunnittelu Tornio–Haapa- ranta–Kemi*	-	Jatkuva	20,00	I
Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tam- pere kehittämisen suunnittelu*	Kyllä	Jatkuva	22,00	II
Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauk- lahti*	-	Jatkuva	80,00**	III
Savonrata välillä Kouvola–Kuopio no- peuden ja kapasiteetin noston suunnit- telu*	Kyllä	Jatkuva	4,20	IV
Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus*	-	Jatkuva	15,00**	V
Tampere–Jyväskylä-radan suunnittelu*	-	Jatkuva	18,00	VI
Tornio–Kolari sähköistysten suunnit- telu*	-	Jatkuva	7,50	VII

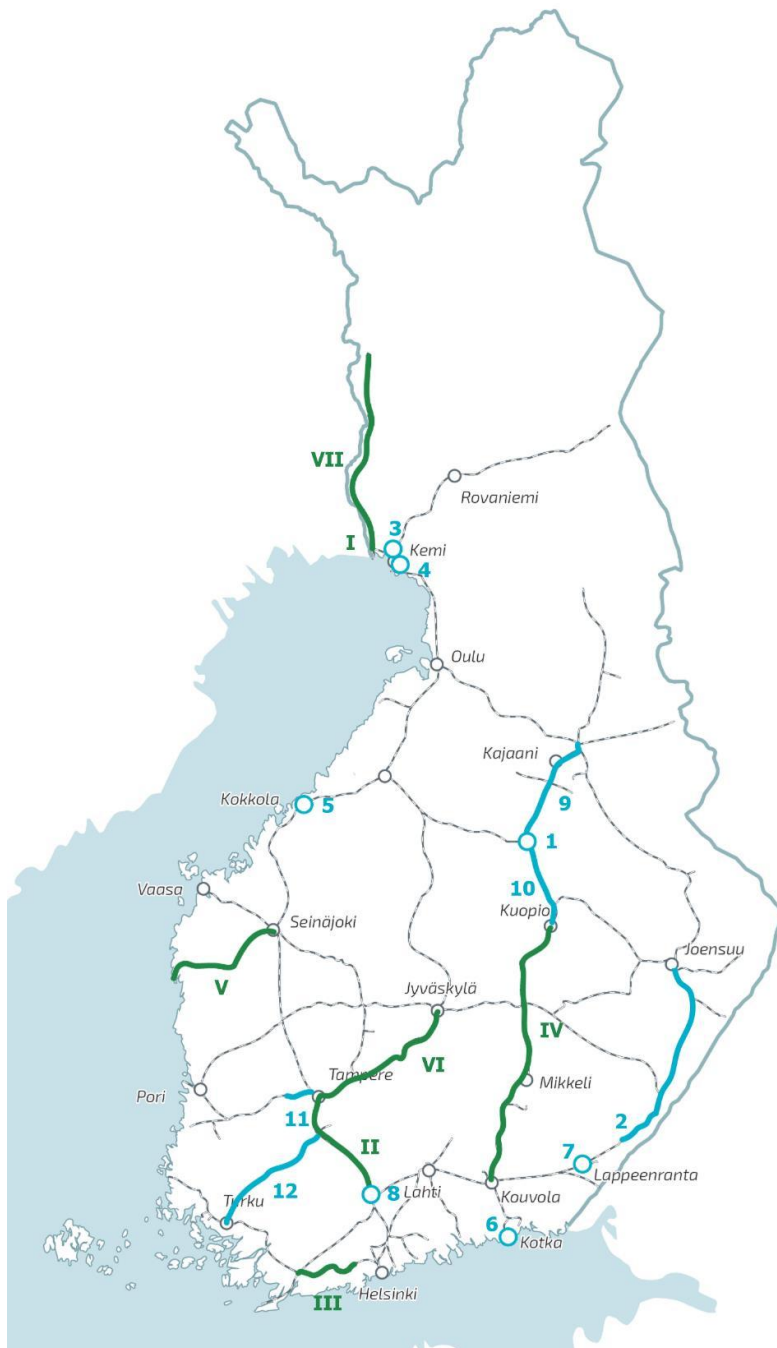
Taulukon lyhenteet: RaS=ratasuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, M€=miljoonaa euroa

* Eduskunnan talousarvioissa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** Kustannus sisältää toteuttamis- ja suunnittelurahoituksen

Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita

- Rataverkon kokonaiskuvan päivitys ja laajemman rataverkon koontiselvityksiä (mm. Savon rata, ratapihat, jatkosähköistys, poikittaisyhteydet)
- Henkilöliikennepaikkoja koskevat selvitykset ja tarkastelut
- Ratapihoja koskevat selvitykset, suunnitelmat ja hankearvioinnit, koontiselvityksen päivitys
- Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, rataverkon syventävä tarkastelu (Uusi)
- Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen (Uusi)
- MAL-selvitys- ja suunnittelukohteita yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa (mm. lähiliikenne, asema-alueet)
- Helsingin seudun MAL-suunnitteluun liittyvä liikennetutkimus (Uusi)
- Erillisselvityksiä mm. raideleveyden valtakunnallinen tarkastelu, raidereformin infratarpeet
- Ratojen perusparannus- ja korjaussuunnitelmia
- Tasoristeysten turvallisuuden parantamissuunnitelmia
- Siltakohteita (mm. Pohjois-Suomen isoja siltakohteita)
- Yhteysväliselvityksiä (kuten Kolari–Tornio–Laurila Ajos / Oulu Oritkari, täsmentävä selvitys)



Kuva 6. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet vuonna 2026.

4.4 Vesiväyläkohteet

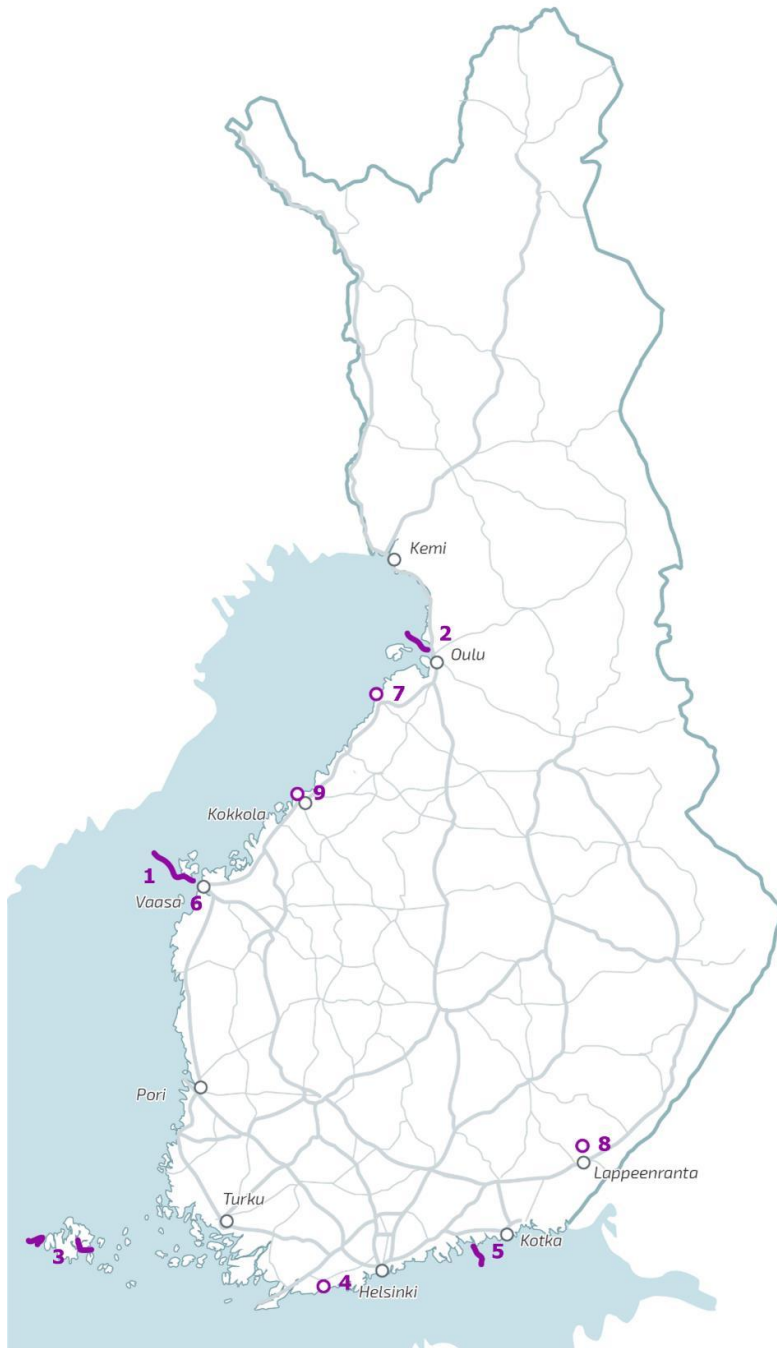
Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat jo toteutuspäätöksen saaneita tai investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita, joiden toteutusvalmiuden edistämiseen tähtäävää suunnittelua tehdään vuonna 2026.

Käynnissä olevia suunnitelmia on yhteensä kahdeksan. Uusia, vuonna 2026 alkavia suunnittelukohteita on yksi, Kokkolan Kantasataman meriväylän syventämisen yleissuunnitelma. Taulukossa 10 ja kuvassa 7 on esitetty vesiväyläverkon suunnittelukohteet. Taulukossa 11 on listattu lisäksi käynnissä olevat ja vuonna 2026 alkavat esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat.

Taulukko 10. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet.

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 7
Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu	-	Jatkuva	0,02	1
Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,02	2
Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,04	3
Inkoon meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely *	Kyllä	Jatkuva	0,02	4
Loviisan meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely *	-	Jatkuva	0,07	5
Vaasan meriväylän syventäminen, vesilupakäsittely	-	Jatkuva	0,10	6
Raahen meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,02	7
Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantaminen, yleissuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,03	8
Kokkolan Kantasataman meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu	-	Uusi	0,04	9

*) Väyläverkon investointiohjelmassa nimetty hanke



Kuva 7. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet vuonna 2026.

Taulukko 11. Vesiväyläverkon muu suunnittelu.

Suunnitelma	Suunnittelu- kustannukset (M€)
Merituulipuistojen edellyttämien pienten väylämuutosten suunnittelu, esiselvitys (jatkuva)	0,03
Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut (jatkuva)	0,01
Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla - vesiväylien syventävä tarkastelu, esiselvitys (uusi)	0,04
Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen	

5 Valittujen kohteiden vaikutukset

Suunnitteluohjelmasta rahoitettavat suunnittelukohteet tuottavat tietoa jatkosuunnittelua ja toteutusta koskevaan päätöksentekoon sekä esimerkiksi kuntien maankäytön suunnitteluun. Myöhemmin toteutus- päätösten myötä osa kohteista vaikuttaa väylien palvelutasoon sekä ympäristöön ja yhteiskuntaan laajemmin. Tässä luvussa on kuvattu ohjelmaan valittujen kohteiden kokonaisvaikutukset väylämuodoittain.

Suunnitteluohjelma sisältää kohteita, joilla on vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen. Näiden teemojen osalta ohjelmassa edistetään myös esisuunnittelua, joka tuottaa tietoa tarkempaa jatkosuunnittelua varten. Vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen ei kuvata tässä julkisessa raportissa tarkemmin eikä kohdekohtaisesti.

5.1 Tiekohteiden vaikutukset

Uudet alustavat suunnittelukohteet

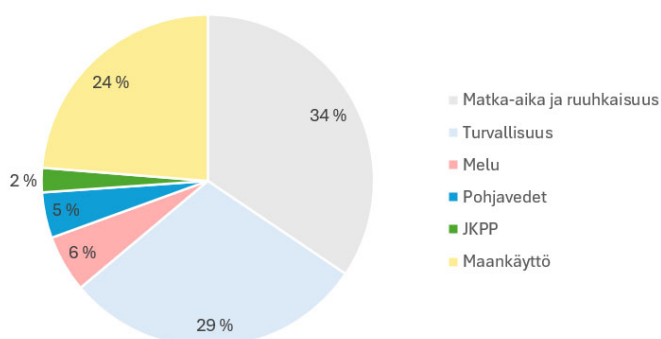
Suunnitteluohjelmaan ehdolla olleista ja luvussa 3.1.2 SCORE-menetelmällä arvioiduista kolmestatoista kohteesta valittiin suunnitteluohjelmaan kymmenen kohdetta. Hankkeiden yhteenlasketut suunnittelu- kustannukset ovat 940 000 euroa ja hankkeiden toteuttaminen maksaisi alustavien kustannusarvioiden perusteella 623 miljoonaa euroa (taulukko 12). Toteuttamiskustannukset tulevat lopulta olemaan todennäköisesti pienemmät, koska esisuunnittelun yhtenä tavoitteena on löytää tarkastelluilta yhteysväleiltä tehokkaimmat hankevaihtoehdot jatkosuunnitteluun.

Taulukko 12. Valittujen kohteiden vertailua score-kustannussuhteen maksimoiviin valintoihin.

	Suunnittelu-kustannus	Toteuttamis-kustannus	Score-pisteet	Score-kustannussuhde
Valitut kohteet	940 000	623	1 081	1,73
Score-kustannussuhteen maksimoivat valinnat	850 000	348	1 179	3,39

Valinnat eroavat luvussa 3.2.1 esitetystä priorisoinnista siten, että kahtena osahankkeena arvioitu Mt 816 Hailuoto, TS ja Vt 20 toimenpideselvitys välillä Kiiminki – Kuusamo eivät tulleet valituiksi suunnitteluohjelmaan. Näiden hankkeiden tilalle valikoituivat taulukossa 1 neljällä viimeisellä sijalla olevat kohteet. Valintojen yhteenlasketuissa score-pisteissä ei ole suurta eroa, mutta valitun hankejoukon score-kustannussuhde on selvästi score-kustannussuhteen maksimoivia valintoja heikompi. Tähän on syynä suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden selvästi korkeammat toteuttamiskustannukset.

Score-pisteiden perusteella tarve suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden suunnittelulle tulee pääasiassa matka-aikojen lyhentämisestä ja ruuhkien vähentämisestä, liikenneturvallisuuden parantamisesta sekä maankäytön kehittämisestä. Tarvealueiden tarkempi jakautuminen on esitetty kuvassa 8. Kestävyyteen liittyvät tarpeet (pohjavesi- ja melusuojaukset sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) muodostavat myös yhdessä merkittävän tarveperustelun. Lisäksi kaksi vähän score-pisteitä saanutta kohdetta perusteltiin sotilaallisen liikkuvuuden tarpeilla.



Kuva 8. Valittujen uusien suunnittelukohteiden score-pisteiden tarvealueittain jakautuminen.

Jatkosuunnittelukohteet

Suunnitteluohjelmaan ehdolla olleista karkealla HK-suhteella tai hankearvioinnilla arvioituista 14 kohteesta valittiin suunnitteluohjelmaan neljä kohdetta. Valitut kohteet olivat pääosin vaikutusarvioinnin

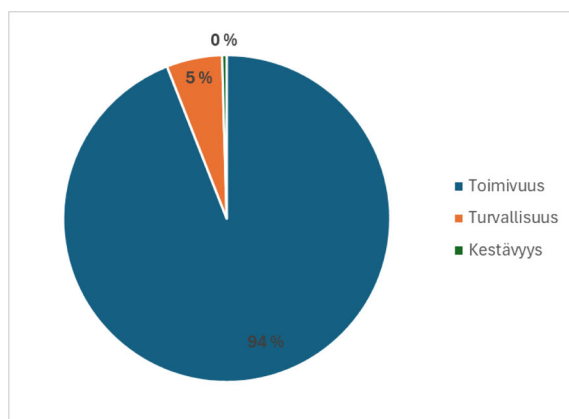
perusteella ns. kiistattomia valintoja. Poikkeuksen teki hanke Vt 4 Oravakivensalmen kohta, joka olisi ollut vaikutusarvioinnin perusteella ns. kiistaton hylättävä.

Taulukossa 13 on vertailtu tehtyjä valintoja PRIO:n HK-optimiin perustuviin valintoihin. Valittujen kohteiden HK-suhde oli varsin korkea, mutta sitä laski erityisesti hankkeen Vt 4 Oravakivensalmen kohta valinta. Tehdyt valinnat johtivat 58 miljoonan euron menetettyyn hyötyyn suhteessa HK-optimin mukaisiin valintoihin.

Taulukko 13. Suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden ja HK-optimin vertailua.

	Kustannukset milj. €		Hyödyt milj. €		
	Investointi	HK-laskelma	HK-suhde	HK-laskelma	Menetetyt
Valitut kohteet	134	171	2,38	407	58
HK-optimin kohteet	134	170	2,74	465	0

Jatkosuunnitteluun valitut kohteet ovat selvästi keskimääräistä tiehanketta tehokkaampia tuottamaan toimivuushyötyjä. Tästä syystä toimivuushyödyt korostuvat ja turvallisuuden sekä kestävyys hyödyt jäävät suhteellisen vähäisiksi. Kestävyshyötyjen osuutta vähentää myös se, että ne ovat yhdellä valituista kohteista negatiiviset. Kuvassa 9 on esitetty hyötyjen jakauma.



Kuva 9. Valittujen jatkosuunnittelukohteiden hyötyjen jakautuminen eri vaikutusteemoille.

Vaikutusten kohdentumisen arviointi

Suunnitteluohjelmaan valittiin neljä niistä 14 hankkeesta, joille sosiaalisten vaikutusten kohdentumisen arviointi tehtiin. Hankkeet on esitetty taulukossa 14. Näistä neljästä hankkeesta erityisesti kolmella (Kehä II, Kehä III, Vt 3 Sääksjärvi–Linnakallio) olisi toteutuessaan suuria myönteisiä vaikutuksia tarkasteltuihin haavoittuviin ryhmiin, koska hankkeet sijaitsevat tiiviimmässä yhdyskuntarakenteessa. Neljännellä hankkeella (Vt 4 Oravakivensalmi) on myös myönteisiä vaikutuksia, mutta vaikutukselle altistuvien haavoittuvien ryhmien koko on huomattavan pieni verrattuna kolmeen muuhun hankkeeseen. Näillä neljällä hankkeella ei arvioitu olevan negatiivisia vaikutuksia haavoittuviin ryhmiin.

Taulukko 14. valittujen neljän hankkeen vaikutuksen suuruus, herkkyys (palveluiden määrä hankkeen vaikutusalueella) ja laajuus (väestöryhmän koko).

	Suuruus			Herkkyys		
	Saavutettavuus & esteettömyys	Turvallisuus & koettu turvallisuus	Melu	Lapset ja nuoret	Liikkumiseiset ja iäkkäät	Pienituloiset
Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, TS	1	1	1	2	3	3,5
Valtatien 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	1	2	0	1	1	1
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	1	0	2	3,5	3	4
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä TS	2	2	0	4	3,5	4

Kehä II, Kehä III ja Vt 3 Sääksjärvi–Linnakallio hankkeiden vaikutusalueella sijaitsee kohtalaisen paljon jokaisen tarkastellun haavoittuvan ryhmä palveluita, kuten kouluja, päivittäistavarakauppoja ja muita lähipalveluita sekä työpaikkoja. Hankkeilla on kohtalaisia vaikutuksia saavutettavuuteen ja esteettömyyteen: hankkeet parantavat jonkin verran linja-autoliikenteen sujuvuutta ja siten myös liikenteen turvallisuutta. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin hankkeilla ei ole tunnistettu turvallisuusvaikutuksia. Hankkeiden vaikutukset meluun ovat vähäisiä, ja osin hankkeiden vaikutusalueilla on jo käytössä melusuojausta. Väestön määrä per haavoittuva ryhmä, vaihtelee näillä hankkeilla 1 600–3 200 ihmisen välillä.

Vt 4 Oravakivensalmi -hankkeella on toteutuessaan kohtalaisia myönteisiä saavutettavuus- ja turvallisuusvaikutuksia tarkastelluille haavoittuville ryhmille. Saavutettavuus ja turvallisuuden tunne

liikenteessä paranevat, mikäli raskaan liikenteen määrä rinnakkaistiellä vähenee ja jos rakennetaan erillinen jalankulun ja pyöräilyn väylä. Melusuojaus varmistetaan nopeusrajoituksen noston yhteydessä. Väestön koko per haavoittuva ryhmä hankkeen vaikutusalueella on alle 15 ihmistä.

5.2 Ratakohteiden vaikutukset

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu pitkälti väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen. Ohjelma sisältää laajalti myös esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja hankearviointeja sekä laajempia verkollisia ja liikennejärjestelmätason selvityksiä, jotka tuottavat tilannekuvaa ja tietoa seuraavien suunnitteluvaiheiden edistämistarpeista, vaikutuksista ja edistävät suunnitelmavalmiutta. Ohjelma sisältää myös mm. siltakohteiden suunnittelua.

Rataverkon suunnitteluohjelman valmistelu ja valinnat perustuvat luvussa 4.1 kuvattuihin suunnittelu-kohteiden valintaperiaatteisiin. Lisäksi tarkastelua on tehty valtakunnallisesti eri aihealueittain (kuten liikennepaikat, rataosat ja verkolliset tarpeet, sillat). Suunnitteluohjelmaan valituilla ratakohteilla edistetään Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita huomioiden käynnissä olevat suunnittelukohteet, eri suunnitteluvaiheiden tarpeet sekä suunnitteluvaiheiden tuottamat tuoreet tilanne- ja vaikutustiedot.

Ratakohteiden priorisointia tehdään valtakunnallisesti pitkäjänteisesti ja ohjelmaan nostettavat priorisoidut kohteet valitaan todellisen tarpeen mukaan. Rataverkon osalta suunnitelmavaranto on varsin pieni ja erityisesti esisuunnitteluvaiheella on keskeinen rooli jatkosuunnittelukohteiden valinnassa, jotta seuraavissa vaiheissa radanpidon rahoituksen kohdistaminen seuraaviin suunnitteluvaiheisiin ja investointiohjelmaan on oikea-aikaista ja tarpeiden sekä liikennejärjestelmälle osoitettujen tavoitteiden mukaista. Ratasuunnitelmavaiheessa tehtävän tarkentavan suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin merkitys on suuri. Sekä esiselvitys- että jatkosuunnitteluvaiheessa tehtävän vaikutusten arvioinnin perusteella tarpeista muodostetaan priorisoitavia hankekokonaisuuksia.

Suunnitteluohjelmaan sisältyvät kohteet ja niiden tavoitteet tukevat ja edistävät rataverkon toimivuutta ja toimintavarmuutta sekä parantavat pääväyläverkon ja muun rataverkon palvelutasoa, liikenneturvallisuutta ja ympäristökestävyyttä. Tätä kautta kohteet ja ohjelma edistävät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta, elinkeinoelämän ja rautatieyritysten toimintaedellytyksiä ja kansalaisten liikkumismahdollisuuksia sekä alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Hyötyjä kohdistuu haavoittuviin väestö- tai liikunjaryhmiin ja ohjelma edistää kestäviä kulku- ja kuljetusmuotoja. Suunnittelukohteiden valinnassa näkyy myös niiden rataverkon korjausvelkaa vähentävä vaikutus.

5.3 Vesiväyläkohteiden vaikutukset

Vesiväylien osalta ainoa ehdotettu uusi suunnitteluhanke on Kokkolan Kantasataman meriväylän syventämisen yleissuunnittelu. Toinen alun perin ehdolla ollut suunnitteluhanke, Kuopio–Iisalmi–väylän syventämisen esisuunnittelu (sisältyy Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantamisen kokonaisuuteen) käynnistyi vuonna 2025.

Suunnitteluohjelmaan valituilla vesiväyläkohteilla (jatkuvilla sekä yhdellä uudella hankkeella) edistetään toteutuspäätöksen jo saaneiden sekä väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvien kohteiden suunnitelmavalmiutta. Vesiväylähakkeiden parantamissuunnitelmat liittyvät aluskoon kasvamiseen. Suomen sataliikennöivät alukset ovat entistä pidempiä, leveämpiä ja niiden syväys on suurempi, minkä takia meriväyliä täytyy syventää ja leventää. Hankkeiden toteutuessa ne varmistavat väylien palvelutason ja turvallisuuden, vähentävät kuljetuskustannuksia ml. kuljetusten energiankulutusta ja siten parantavat raaka-aineiden sekä tuotteiden merikuljetusten tehokkuutta ja teollisuuden toimintaedellytyksiä. Osa hankkeista on merkittäviä myös huoltovarmuuden kannalta. Väylähankkeilla on myös sekä positiivisia että negatiivisia ympäristövaikutuksia. Merkittävimmät positiiviset vaikutukset ovat päästöjen vähentyminen kuljetettua tonnia kohti ja alusliikenteen turvallisuuden paraneminen. Negatiiviset vaikutukset ovat yleensä paikallisia ja rakentamisen aikaisia ja liittyvät väylän lähialueille kohdistuviin ympäristövaikutuksiin.

6 Suunnitteluohjelman seuranta

6.1 Suunnittelukohteiden seuranta

Suunnitteluohjelman kohteiden etenemistä seurataan säännöllisesti raportoinnin avulla. Tarvittaessa suunnittelukohteiden rahoitukseen tehdään muutoksia. Kesken vuotta on myös mahdollista tehdä muutoksia suunnitteluohjelman kohteisiin päättämällä uusista kohteista tai keskeyttämällä aiemmin päätetty suunnittelu esimerkiksi toimintaympäristön tai tarpeiden muutosten vuoksi. Vuoden 2025–2028 suunnitteluohjelman julkaisun jälkeen on päätetty seuraavien uusien suunnittelukohteiden aloituksesta:

- Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, tiesuunnitelma
- Vt 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekiö, tiesuunnitelma
- Vt 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekiö, tiesuunnitelma
- Norvajärven uuden tieyhteyden selvitys
- Uusien siltapaikkojen selvitys, Lappi
- Tehontarpeen simulointi ja liikennetarkastelut Tampereen seudulla selvitys
- Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, esiselvitys

Lisäksi vuoden 2025–2028 suunnitteluohjelman julkaisun jälkeen on päätetty seuraavien suunnittelukoh-
teiden keskeyttämisestä:

- Loviisan rata, tarveselvitys+hankearviointi (toimintaympäristön ja tarpeiden muutos)

6.2 Suunnitelmavarannon ylläpito

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti suunnitelmavarannon tulee olla riittävän laadukas ja ajantasainen, jotta päätökset hankkeista voidaan tehdä oikean ja riittävän tiedon perusteella. Suunnitteluohjelman kohteiden valintojen avulla pyritään varmistamaan laadun ja laajuuden puolesta tar-
koituksenmukainen suunnitelmavaranto ja suunnitelmavalmius.

Suunnitelmavarannon ylläpitoon kuuluu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (LjMTL) sekä ratalakiin (RataL) perustuvien maanteiden ja rautateiden yleissuunnitelmien sekä tie- ja ratasuunni-
telmien lainvoimaisuuden, voimassaolon ja ajantasaisuuden seuranta. Hyväksymispäätösmenettelyyn voi
liittyä myös muutoksenhaku, jolloin suunnitelma voi olla vailla lainvoimaa, kunnes valitusasia on rat-
kaistu. Tällä voi olla myös vaikutusta toteuttamisvalmiuteen tai vailla lainvoimaa olevan päätöksen täy-
täntöönpanoon liittyviin riskeihin. Myös muiden rakentamisen mahdollistavien menettelyjen ja lupien
ajantasaisuuden ja voimassaolon seuranta liittyy suunnitelmavarannon ylläpitoon. Näistä merkittävimpiä
mainittakoon ympäristövaikutustenarviointi (YVA) -menettelyn ajantasaisuus sekä määräajan voimassa
olevien vesi- ja ympäristölupien sekä luonnonsuojelulain mukaisten poikkeuslupien voimassaolon seu-
ranta.

Suunnitelmavarannon ajantasaisuuden varmistaminen on keskeistä, etenkin jos suunnitteluhanke joutuu
odottamaan toteuttamispäätöstä tai jos suunnitelman voimassaolo ei enää raukea esimerkiksi hankkeen
osittaisen toteutuksen käynnistymisestä. Ajantasaisuuden varmistamiseen liittyy esimerkiksi toimin-
taympäristön muutosten seuranta lainsäädännön, kuten ajoneuvojen mittauudistus ja tieturvallisuusdi-
rektiivi, maankäytön kehittymisen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden vuoksi. Muutokset voivat
edellyttää suunnitteluhankkeiden suunnitelmien ajantasaistamista esimerkiksi teknisen mitoituksen, vai-
kutuservioinnin tai kustannusten arvioinnin osalta.

7 Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita

Suunnitteluohjelmaa laadittaessa selvitettiin ja arvioitiin suunnittelutarpeita sekä vuodelle 2026 että
myöhemmille vuosille. Suunnitteluohjelmaan 2026–2029 nimettiin pääasiassa vain vuonna 2026 aloitet-
tavia suunnittelukohteita. Suunnittelutarpeita kartoitettiin kuitenkin pidemmälle tulevaisuuteen, jotta

suunnittelua voidaan ohjelmoida pitkäjänteisesti. Tässä luvussa kerrotaan tämän päivityskierroksen aikana esitetyistä suunnittelutarpeista, jotka eivät saaneet rahoitusta.

Seuraava suunnitteluohjelman päivityskierros tulee tekemään vuoden 2026 aikana siten, että päätökset uusista hankkeista tehdään syksyllä 2026. Seuraavalla suunnitteluohjelman päivityskierroksella tulee uudelleen tarkistamaan sekä näiden jo esitettyjen että seuraavalla kierroksella uusina esitettävien suunnittelutarpeiden kiireellisyys ja priorisointi.

7.1 Tiekohteet

Alle on listattu ne suunnitteluohjelmaan vuosille 2026–2029 esitetyt tiekohteet, joita arvioitiin ja joiden aloituksesta ei ole tehty päätöstä. Listauksessa on käytetty lyhenteitä suunnitelmavaiheista. Lyhenteistä TS tarkoittaa tiesuunnitelmaa, RS rakentamissuunnitelmaa, TRS tie- ja rakentamissuunnitelmaa, YVA ympäristövaikutustenarviointia, TPS toimenpidesuunnitelmaa ja 4-K nelikaistaistusta. *-merkintä nimen perässä viittaa siihen, että kohteen toteutusajankohta riippuu kyseessä olevan teollisuusinvestoinnin/käivoksen etenemisestä. Kaikista esitetyistä kohteista ei ole määritelty suunnitelmavaihetta. Lista on tienu-merojärjestyksessä.

- Vt 2 parantaminen Ulvilan keskustan kohdalla, TS
- Vt 2 Harjavalta–Pori nelikaistaistus, YVA ja YS
- Vt 2 Harjavalta–Ulvila nelikaistaistus, YVA ja YS
- Vt 3 Helsingby–Laihia, tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe
- Vt 3 Jalasjärvi–Laihia parantaminen, vanhojen tiesuunnitelmien päivittäminen
- Vt 3 Lempäälä–Pirkkala, TS
- Vt 4 / vt 8 Haaran sillan eritasoliittymä ja vt 8 kehittäminen Limingan kohdalla, TS
- Vt 4 Hartolan kohdan TS (Lusi-Oravakivensalmi 1. vaiheen osahankkeet)
- Vt 4 Kehä III–Keravantie, TS
- Vt 4 Lusi-Oravakivensalmi osahankkeet TS (muut 1. vaiheen kohteet)
- Vt 4 parantaminen kt 77 (eteläinen)–Saikaan liittymä, Viitasaari
- Vt 4 parantaminen kt 77 pohjoinen–Pihtipudas
- Vt 4 parantaminen Leivonmäen taajaman kohdalla, Joutsa
- Vt 4 parantaminen maantien 618 liittymässä, Toivakka, TS
- Vt 4 parantaminen Mämmensalmen kohdalla, YVA tarveharkinta
- Vt 4 parantaminen Pihtiputaan kohdalla, Pihtipudas
- Vt 4 parantaminen välillä Kalaniemi–kantatie 77 (eteläinen), Äänekoski ja Viitasaari, TS
- Vt 4 parantaminen välillä Markkula–Konginkangas, Äänekoski, TS
- Vt 4 parantaminen välillä Pihtipudas–maakunnan raja
- Vt 4 parantaminen välillä Saikaa–Taimoniemi (kt 77 pohjoinen), Viitasaari, TS
- Vt 4 Pulkki–Haurukylä jatkuva ohituskaistatie, vaihe 1, TS

- Vt 4 Simojoen silta, TS
- Vt 4, kt 81, mt 9442 jalankulun ja pyöräilyn väylä, "Siltojen lenkki", TRS
- Vt 5 parantaminen välillä Hietanen–Pitkäjärvi, Hirvensalmi ja Mikkeli, YS
- Vt 5 Sodankylän kohta, TS*
- Vt 6 Joensuu–Kajaani, kehittämisselvitys
- Vt 8 Hopsalan liittymän parantaminen, TS
- Vt 8 Koivulahden eritasoliittymä, TS
- Vt 8 Rauma–Eurajoki 4-k, TS
- Vt 8 Nousiainen–Mynämäki 4K, YVA ja YS
- Vt 9 ja 23 liittymän parantaminen sekä ohituskaista- ja liittymäjärjestelyt
- Vt 9 parantaminen Hiidenmäki–Säyrylä, Jämsä
- Vt 9 parantaminen Länkipohjan taajaman kohdalla
- Vt 9 parantaminen väillä Niemisjärvi–Hankasalmen keskusta
- Vt 9 parantaminen välillä Juokslahti–Painaa, TS
- Vt 9 parantaminen välillä Kanavuori–Lievestuoore
- Vt 9 parantaminen välillä Korpilahden kohdalla
- Vt 9 parantaminen välillä Lievestuoore–Niemisjärvi
- Vt 9 parantaminen välillä Lullinvuori–Hiidenmäki, Jämsä, TS
- Vt 9 parantaminen välillä Muurame–Keljonkangas (Jyväskylä)
- Vt 10 käänkö Liedon kohdalla (uusi tieyhteys), YVA ja YS
- Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl 1.vaihe, TS
- Vt 13 parantaminen Saarijärven Asemankannaksen kohdalla, AVS
- Vt 13 Savitaipale–Lemi 2.vaihe, TS
- Vt 15 Valkealan pääliittymän porrastaminen, TS
- Vt 15 Valkeala–Ristiina, TPS
- Vt 18 Jalankulku ja pyöräilyväylä valtatiellä 18 välillä Keljo–Kukkumäki
- Vt 18 Kivistöntien eritasoliittymä, TS
- Vt 18 ohituskaistaosuudet Peräläntie–Höysäläntie ja Valtaala–Levähdantie sekä Isonkyrön ETL, TS
- Vt 18 Sydänmaan tasoristeysten poistaminen, Alavus, YS
- Vt 19 ja kt 63 Lapua–Kauhava jalankulun ja pyöräilyn väylä, TS
- Vt 20 toimenpideselvitys välillä Kiiminki–Kuusamo
- Vt 24 kehittämisselvityksen päivitys ja hankearviointi
- Vt 25 Hyvinkää–Mäntsälä 2. vaihe, TS (lopun kohteet)
- Vt 26 Hamina–Taavetti, 2.vaihe, TS
- E18 (Kt 40) välillä vt 8–vt 10, YS (ja YVA)
- Kt 50 Kehä III välillä Vanha Porvoontie–Lahdentie, TS
- Kt 67 Ilmajoki–Seinäjoki tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe
- Kt 67 Ilmajoki–Kurikka–Kauhajoki hankkeistamiseen tähtäävä esiselvitys
- Kt 67 Pitkäkosken siltojen V-717 ja V-1714 uusiminen, TS

- Kt 78 Kajaanintie, Jätkäkynttilä–Pöykkölä, TS
- Kt 79 Kittilä–Levi jalankulun ja pyöräilyn väylä, TRS
- Kt 79 Kittilän kirkonkylän, RS
- Kt 80 Sodankylä–Vuomanperä, TS*
- Kt 82 Vikajärvi–Kemijärvi, TS
- Mt 101 Kehä I välillä vt 3–kt 45, TS
- Mt 145 Järvenpääntien jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä, TS
- Mt 185 Turku–Naantali, esiselvitys
- Mt 185 Turku–Naantali, YS
- Mt 312 Lahti–Nastola jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä, TS
- Mt 355 Merituulentie, TS
- Mt 637 parantaminen välillä Kuormaajantie–Laukaan taajama
- Mt 637 parantaminen välillä Sorastajantie–Kuormaajantie
- Mt 663 kaupunginsillan ja penkereen korjaaminen Kristiinankaupungissa, TS
- Mt 816 leventäminen välillä Huikku–Ailasto ja Sauvola–Marjaniemi, Hailuoto, TS
- Mt 827 ja 18637 Jalankulun ja pyöräilyn väylä välille Tyrnävä–Murto, Tyrnävä, TS
- Mt 941 Ranua–Posio, TS
- Mt 955 Hanhimaa–Pokka, TS
- Mt 955 Pokka–Repojoki, TS
- Mt 965 Pelkosenniemi–Savukoski, TS*
- Mt 967 ja mt 9671 Savukoski–Martti, TS*
- Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS
- Mt 2470 (T715) Peipohjan itäinen ylikulkusilta, TS
- Mt 2850 Riihimäki–Hyvinkää jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä, TS
- Mt 3003 Moisio ylikulkusillan (H-151 ja H1236) uusiminen, Lempäälä, TS
- Mt 9643 Kemijärvi (Patokangas) –Varrio, TS*
- Mt 9671 Martti–Rovala–Sokli, RS*
- Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)
- Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)
- Mt 14871 Kaljaniementien jalankulun ja pyöräilyn väylä, TS
- Eritasoliittymäselvitys, Pohjanmaan elinvoimakeskus
- Itä-Suomen logistiikkaselvitys, Itä-Suomen elinvoimakeskus
- O-930 Koskelan ylikulkusilta, Oulu, RS
- Oravakivensalmi–Kanavuori, Joutsa, Toivakka ja Jyväskylä
- Tasoliittymäselvitys parantamistarpeista vilkkailla teillä, Pohjanmaan elinvoimakeskus
- Tuusulan itäväylä, TS

7.2 Ratakohteet

Tässä luvussa esitellään suunnitteluohjelman 2026–2029 valmistelussa esillä olleita ratakohteita, jotka on alustavasti ohjelmoitu tai muutoin tunnistettu mahdollisiksi käynnistettäväksi vuosille 2027–2029. Kohteet ovat hyvin eri vaiheissa suunnittelua ja listalla on useita kohteita, joiden suunnitelmavalmius ei ole vielä riittävä tai ne eivät ole vielä muuten päätösvalmiita.

Vuonna 2026 valmistuu esisuunnittelua erityisesti muun muassa ratapihoihin ja henkilöliikenneasemiin liittyen. Seuraavien vuosien jatkosuunnittelutarpeita tarkentuu näiden osalta seuraavaan suunnitteluohjelmaan. Myös muun käynnissä ja käynnistymässä olevan suunnittelun kautta todennäköisesti nousee jatkosuunnittelutarpeita tuleville vuosille. Alla on listaus tunnistetuista mahdollisesti myöhemmin käynnistettävistä kohteista.

- Ratapihat ja henkilöliikennepaikat, jatkosuunnittelu sisältäen myös raidereformiin liittyviä selvityksiä
- Raidereformiin liittyvät mahdolliset selvitykset/suunnitelmat
- Raideleveyskokonaisuuteen liittyvät mahdolliset selvitykset/suunnitelmat
- Kaksoiskäyttövaatimuksiin liittyvä mahdollinen jatkosuunnittelu
- MAL-sopimuksiin liittyvät suunnittelukohteet
- Pohjois-Suomen radanpidon raiteet, toimenpideselvitys
- Loviisan rata, tarveselvitys ja hankearviointi
- Ihala–Viheriäinen, tarveselvitys
- Hämeenlinnan liikennepaikan toiminnallinen selvitys
- Riihimäki uusi raakapuun kuormauspaikka, ratasuunnitelma
- Iisalmen seudun uusi raakapuun kuormauspaikka, ratasuunnitelma
- Kyrö, raakapuun kuormauspaikan parantaminen, ratasuunnitelma
- Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen erillisiä esiselvityksiä, mm. Parkanon kuormauspaikan kehittämisen toimenpideselvitys
- Laurila–Kemijärvi, tasoristeysselvitys
- Lielähti–Lakiala kaksoisraide, ratasuunnitelma
- Siltakohteita (kuten Kemijoki–Isohaara patosillat uusiminen YS/YVA, ratasuunnitelma)

7.3 Vesiväyläkohteet

Vesiväyliä suunnitteluohjelma perustuu investointiohjelmassa esille tuotuihin hankkeisiin ja toimijoiden esittämiin uusiin hanke-esityksiin, joiden alustava hankearviointi edellyttää esisuunnitelman laatimista näistä hankkeista. Pidemmällä aikavälillä elinkeinoelämän muuttuvat tarpeet ja suuret investointipäätökset vaikuttavat ratkaisevasti suunnittelutarpeisiin ja sitä kautta suunnitteluohjelman sisältöön. Tämän

vuoksi tulevien vuosien suunnittelutarpeiden kattava ennakoiminen on haastavaa, eikä tarpeita ole tässä esitetty yksilöityinä suunnittelukohteina.

8 Ohjelmaan sisältyvien suunnittelukohteiden esittelyt

Useista suunnittelukohteista löytyy lisätietoa Väyläviraston nettisivuilta löytyvistä hankekorteista:

<https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/suunnittelukohteiden-tiedot/hanke-kortit>.

8.1 Tiekohteet

Tässä luvussa esitellään suunnitteluohjelmassa vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat ja yleissuunnitelmat tienumerojärjestyksessä sekä kuvataan tiiviisti suunnitelmien sisältö. Nämä samat kohteet on listattu luvussa 4.2 ja esitetty myös kartalla (Kuva 5).

Tie- ja rakentamissuunnitelmat

Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, tiesuunnitelma (Uusi)

Kehä II:lle etelään johtavan rampin geometriaa ja kapasiteettia (lisäkaista) parannetaan. Poistetaan lyhyt sekoittumiskaista Nihtisillan ja Sepänsolmun välistä. Varmistetaan Valtatien 1 länteen johtavan ajoradan kapasiteetti Turvesolmun ja Kehä II:n välillä (lisäkaista) sekä hallitaan meluvaikutukset meluestein. Parannetaan Kehä II:n pohjoiseen johtavan ajoradan kapasiteettia Sepänsolmun eteläreunalla (lisäkaista) ja estetään kohtaamisonnettomuudet Kehä II:n kaksikaistaisella, yksiajorataisella, osuudella Sepänsolmun eteläosassa (keskikaide).

Liikenteen sujuvuus paranee merkittävästi Valtatien 1 pohjoisella ajoradalla, Kehä II:lle etelään johtavalla rampilla sekä Kehä II:n molemmilla ajoradoilla Sepänsolmun eteläreunalla. Liikenneturvallisuus paranee toimenpiteiden vaikutusalueella sujuvuuden parantuessa sekä ajosuuntien erottelulla. Erityisesti Turunväylälle ulottuvat jonot aiheuttavat merkittävän peräänajoriskin. Tieliikenteen päästöt vähenevät. Melulle altistuvien määrä vähenee n. 650:llä. Hankkeen myötä parantuva liikenteen sujuvuus Turunväylän lännen ajosuunnalla parantaa linja-autoliikenteen sujuvuutta erityisesti iltapäiväruuhkassa.

Vt 3 Salmin sillan uusiminen, Ikaalinen, tiesuunnitelma (Uusi)

Huonokuntoisen sillan korvaaminen uudella sillalla joko nykyisellä paikallaan tai uuden sillan rakentaminen nykyisen sillan viereen. Valtatie on osa kattavaa TEN-T-verkkoa.

Vt 3 Sikuri–Ikaalinen (Kyröskoski–Ikaalinen), tiesuunnitelma

Valtatie 3 parannetaan jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi Kyröskosken ja Ikaalisten eritasoliittymien välisellä osuudella. Valtatiejaksolle rakennetaan yksi uusi eritasoliittymä ja kaikki nykyiset tasoliittymät poistetaan. Ikaalisissa Patrakantien katkaistavan liittymän kohdalle rakennetaan risteys-silta. Nykyisiä ohituskaistoja pidennetään ja keskikaide toteutetaan puuttuville osuuksille. Eritasoliittymien välille toteutetaan valtatie suuntainen rinnakkaistieyhteys (maantie/katu). Valtatien hidas liikenne sekä kävely ja pyöräily ohjataan rinnakkaistielle. Valtatielle 3 toteutetaan meluntorjuntatoimenpiteitä.

Valtatie 3 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Tavoitteena on saada valtatielle 3 pääväyläasetuksen mukainen palvelutaso parantamalla valtatieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä varmistaa nykyisen ja suunnitteilla olevan maankäytön kytkenät valtatiehen.

Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, tiesuunnitelma (Uusi)

Kolmansien kaistojen rakentaminen Lakalaivan eritasoliittymän ja Sarankulman eritasoliittymän välille helpottaa Tampereen läntisen kehätien ruuhkaisimman kohdan ongelmia. Osuuden keskivuorokausiliikenne on noin 54 000 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen määrä on noin 3 800 ajoneuvoa/vrk. Lisäksi suunnitteluun sisältyy pienempiä kaistajärjestelyjä muulla suunnitteluosuudella. Kaistajärjestelyillä on tarkoitus parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta etenkin valtatie 3 suunnassa. Suunnitteluun sisältyy melusuojausten suunnittelu, koska liikennemelun osalta tieosuus on yksi hankalimmista Tampereen kaupunkiseudulla.

Vt 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö, tiesuunnitelma

Valtatie 3 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö tiesuunnitelma tavoitetilassa 2+2-kaistaisena keskikaiteellisena valtatieenä eritasoliittymäin. Hanke parantaa oleellisesti liikenneturvallisuutta ja liikenteellisesti vilkkaan valtatieosuuden palvelutasoa.

Valtatietä parannetaan nykyisellä paikallaan Hämeenkyrön puolella Hanhijärveltä Miharintien (mt 2624) liittymään saakka, jonka jälkeen täysin uutta valtatieosuutta rakennetaan noin 10 kilometriä nykyisen linjauksen pohjoispuolelle. Ylöjärvellä valtatie linjaus liittyy kantatiehen 65, jota parannetaan valtatieenä nykyisellä paikallaan Elovainion liittymän eteläpuolelle yhtyen nykyiseen kehätiehen. Valtatielle toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää valtatie uuden linjauksen alku- ja loppupäähän Sasin kohdalle sekä

kantatielle 65. Lisäksi nykyinen Elovainion eritasoliittymä uusitaan kiertoeritasoliittymäksi. Valtatien nykyinen linjaus säilyy rinnakkaistienä. Hanke sisältää jalankulku- ja pyöräilyväyliä, melutorjuntaa sekä riista-aitoja. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain.

Vt 4 Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi-hankkeen suunnittelu

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää Helsingistä Keminmaalle. Vt 4 Keminmaalta Utsjoelle on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin. Tiejakso Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi (36 km) on keskeinen osa kansainvälistä liikennekäytävää, joka toimii maakunnan yhteytenä muuhun Suomeen sekä Ruotsiin ja Norjaan. Valtatien 4 Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi yleis- ja tiesuunnittelulle on myönnetty CEF-tukea.

Toimenpiteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta, ennakoitavuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kuljetusten taloudellista tehokkuutta, maankäytön kehittämistä ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä vähentää päästöjä ja meluhaittoja. Hanke saanut eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisen valtuuden yleis- ja tiesuunnitelmaan.

*Vt 4 lin ohikulkutie, tiesuunnitelma***

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa kansainvälistä TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin.

Hankkeessa rakennetaan valtatie 4 uuteen paikkaan noin 17 kilometrin matkalla lin taajaman itäpuolelle välille Ränänperä–Pohjois-lin suora (lin ohikulkutie). Hanke sisältää kolme eritasoliittymää, keskustan sisääntulotien ja kaksi lijoen vesistösiltää. Asemakylän kohdalle rakennetaan melusteita noin 3,5 km. Hanke ei sisällä pohjavesisuojausja.

Tavoitteena on parantaa yhteysvälin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta poistamalla lin kohdalta liikenteen pullonkaula ja muodostamalla sujuva liikenneyhteys koko Oulu–Kemi-välille. Tavoitteena on myös parantaa yhteysvälin elinkeinoelämänkuljetusten toimintavarmuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja erikoiskuljetusten sujuvuutta.

Vt 4 Jyväskylän kohdalla, tiesuunnitelma

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa kansainvälistä TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin.

Valtatien 4 sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan Aholaidan ja Lohikosken välillä rakentamalla uusi eritasoliittymä ja purkamalla nykyisen Tourulan eritasoliittymän rampit. Lohikosken ja Aholaidan eritasoliittymien järjestelyjä parannetaan mm. rakentamalla uusia ramppeja. Hankkeen tavoitteena on turvallinen sekä matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieteyhteys, joka mahdollistaa valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten ajantasaisuuden myös ruuhka-aikoina. Hankkeella parannetaan valtatien toimintavarmuutta.

Vt 4 parantaminen Joutsan varalaskupaikan ja Joutsansalmen II sillan kohdalla, tiesuunnitelma

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin. Samalla tieosuudella kulkeva valtatie 9 (E63) on tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä ja yhteysväli Jyväskylä–Kuopio yhdistää Keski-Suomen ja Pohjois-Savon kasvukeskukset toisiinsa. Valtatie 9 on osa TEN-T:n kattavaa verkkoa.

Valtatiellä 4 sijaitseva Joutsansalmen II silta on kantavuudeltaan riittämätön ja huonokuntoinen, mikä rajoittaa raskaita erikoiskuljetuksia. Hankkeessa Joutsansalmen II silta uusitaan ja samalla parannetaan valtatietä 4 vastaamaan liikenteen tarpeita ja varmistetaan varalaskupaikan toimintavarmuus. Varalaskupaikan kohdalle toteutetaan rinnakkaistie ja riista-aita, valtatien tasoliittymien määrää suunnittelualueella karsitaan ja lisäksi kävely- ja pyöräily-yhteyksiä sekä joukkoliikenteen käytön edellytyksiä parannetaan.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä matka-ajan ennakoitavuutta. Tavoitteena on myös valtatien 4 toimintavarmuuden ja huoltovarmuuden turvaaminen.

Vt 5 Savilahden sillan uusiminen, Mikkeli, tiesuunnitelma

Valtatie 5 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatiellä 5 sijaitseva Savilahden silta on huonokuntoinen tyypiltään neliaukkoinen jännitetty betoninen jatkuva kotelopalkkisilta, joka on rakennettu 1980-luvun alkupuolella. Sillan kohdalla valtatien 5 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 25 000 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on 6 %. Sillan erikoistarkastuksessa on havaittu sillan jänneteräksissä murtumia sekä suolavettä jänteiden suojaputkissa. Sillan kantavuus on vaurioiden takia heikentynyt.

Silta rajoittaa nykyisellään raskaiden erikoiskuljetusten kulkua, eikä sillan ylitse ole nykykunnossaan mahdollista avata myöskään HCT-reittiä raskaimmille massoille. Sillan kantavuuden parantaminen ei ole mahdollista uusimatta siltaa. Uusi silta parantaa kuljetusten tehokkuutta, turvaa väyläverkon toimivuutta ja huoltovarmuutta sekä lyhennetään korjausvelkaa.

Vt 6 ja mt 365 parantaminen rakentamalla kävely- ja pyörätie välille Koria (Nappa)–Kuusankoski (Vanhainkodintie), tiesuunnitelma

Hankkeessa parannetaan Kouvolan kaupunkiin kuuluvan Napan kaupunginosan sekä Kuusankosken välistä kävely- ja pyörätietä, sillä tällä välillä on selkeä jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve ja -puute, joka on merkittävä ja vähentää kevyen liikenteen houkuttelevuutta Kouvolan kaupunkiseudun kaupunginosien välillä.

Vt 6 Kouvolan kohta (Keltti–Puhjo, Keltin sillan korvausinvestointi), rakentamissuunnitelma

Vt 6 on yksi Kaakkois- ja Itä-Suomesta pääkaupunkiseudulle ja rannikon satamiin suuntautuvan liikenteen pääyhteyksistä. Se on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatutasoltaan poikkeava. Vt 6 kuuluu osana kattavaan TEN-T-verkkoon.

Tavoitteena on turvata liikennöinti Kymijoen sillan kohdalla sekä parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta valtatie 6 vilkkaimmalla osuudella. Samalla poistetaan keskeisimmät jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteet. Tavoitetilanteessa valtatie 6 toimii moottoriliikennetienä, ja Korialta etelään se on keskikaiteellinen ohituskaistatie. Kymijoen ylittävä Keltin silta peruskorjataan, ja liikenteen hoitamiseksi sen viereen rakennetaan uusi silta. Keltin ja Puhjon välinen osuus (4,6 km) levennetään nelikais- taiseksi, ja eritasoliittymiä parannetaan. Niskalantielle rakennetaan uusi länteen suuntautuva eritasoliittymä ja rinnakkaiskatu Tervaskankaalle. Samalla toteutetaan uusi kevyen liikenteen väylä sekä tarvittava meluntorjunta. Lisäksi uusitaan muita huonokuntoisia siltoja. Suviojan eritasoliittymä ja muut itäosan tiejärjestelyt toteutetaan myöhemmin.

Vt 8 ja Mt 724 Vaasan yhdystie välillä Onkilahti–Sepänkyläntie, tiesuunnitelman päivitys (Uusi)

Hanke on jatkoa toteutusrahoituksen saaneelle Vaasan Yhdystien ensimmäiselle vaiheelle. Hankkeesta on olemassa yli 10 vuotta vanha tiesuunnitelma, jonka hyväksyminen on pitkään odottanut kaavamuutosta. Kaavamuutos on nyt valmistunut, joten suunnitelma tarkistetaan ja hyväksytetään.

Vt 8 leventäminen Bäckliden–Brännbacken, tiesuunnitelma

Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Bäckliden–Brännbacken-väli on liian kapea valtatieliikenteelle. Hankkeessa tie levennetään tavoiteleveyteen.

Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, tiesuunnitelma

Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatien 8 vilkkaasti liikennöidyllä osuudella sijaitsevan Mynäjoen silta teräsbetoninen laattakehäsilta on huonokuntoinen ja silta on uusittava. Sillan tiepenkereiden stabiilitetti ei ole riittävä, ja tästä aiheutuu kuormitusta sillan perustuksille aiheuttaen kanta-vuushaasteita. Silta myös rajoittaa kaikkein raskaimpia erikoiskuljetuksia.

Vt 8 Ytterjeppon liittymä, Uusikaarlepyy, tiesuunnitelma

Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatiet 8 ja 19 yhdistävät läntisen Suomen kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitin kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Hankkeen tavoitteena on parantaa valtateiden liittymää ja valtatie 8 turvallisuutta.

Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen sekä valtateiden nopeusrajoitustason nostaminen (valtatiellä 8 tavoitenopeus on 100 km/h).

Vt 9 Auran keskustan eritasoliittymä, tiesuunnitelma

Valtatie 9 on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Turun lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti. Tien ensisijainen ongelma on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä. Tiheässä olevat liittymät ja turvallisten ohitusmahdollisuuksien puute aiheuttavat nopeustason vaihtelua ja onnettomuuksia. Yhteysvälin kiireellisimmiksi osahankkeiksi on arvioitu osuudet Lieto–Aura 4-kaistaistaminen, keskikaiteelliset ohituskaistat välille Aura–Humppila (kolme ohituskaistaparia) sekä Auran eritasoliittymä. Näistä Lieto–Aura nelikaistaistuksen tiesuunnitelma on lainvoimainen, ohituskaistasuunnitelmat ovat valmistumassa ja Auran eritasoliittymän suunnittelu on alkamassa.

Vt 9 Jämsä–Korpilahti, liittymä- ja ohituskaistajärjestelyt, tiesuunnitelman muutos

Valtatie 9 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi-poikittaisyhteyttä ja yhdistää Tampereen ja Jyväskylän kasvavat kaupunkiseudut toisiinsa. Valtatie 9 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa ja määritetty LVM:n pääväyläasetuksessa kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I ja on osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Valtatien 9 (E63) sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan rakentamalla uusia ohituskaistoja sekä parantamalla nykyisiä ohituskaistajärjestelyjä. Tasoliittymiä parannetaan eritasoliittymiksi ja tehdään yksityistiejärjestelyjä.

Vt 9 parantaminen Leppäveden sillan kohdalla, Jyväskylä, tiesuunnitelma

Valtatie 9 on keskeinen itä-länsisuuntainen yhteys, joka kuuluu maanteiden pääväyläverkkoon ja katta-
vaan TEN-T-verkkoon. Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Kanavuori-Lievestuore-yh-
teysvälillä on merkittäviä puutteita ja pullonkauloja, erityisesti kahden kriittisen sillan, Leppäveden ja
Metsolahden sillan, kohdalla.

Tiesuunnitelmassa tutkitaan uuden sillan rakentamista nykyisen kantavuuspuutteisen Leppäveden sillan
tilalle. Jos sillalla sen kunnon vuoksi jouduttaisiin rajoittamaan liikennettä, aiheuttaisi se merkittävää hait-
taa erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja
turvallisuutta sekä matka-aikojen ennakoitavuutta.

Vt 9 parantaminen Metsolahden sillan kohdalla, Laukaa, tiesuunnitelma

Valtatie 9 on keskeinen itä-länsisuuntainen yhteys, joka kuuluu maanteiden pääväyläverkkoon ja katta-
vaan TEN-T-verkkoon. Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Kanavuori-Lievestuore-yh-
teysvälillä on merkittäviä puutteita ja pullonkauloja, erityisesti kahden kriittisen sillan, Leppäveden ja
Metsolahden sillan, kohdalla.

Tiesuunnitelmassa tutkitaan uuden sillan rakentamista nykyisen kantavuuspuutteisen Metsolahden sillan
eteläpuolelle, samalla sillan korkeusasema muuttuu nykyisestä. Jos sillalla sen kunnon vuoksi joudutta-
isiin rajoittamaan liikennettä, aiheuttaisi se merkittävää haittaa erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille.
Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä matka-aikojen ennakoita-
vuutta.

Vt 12 Joutjärvi-Uusikylä, tiesuunnitelma

Valtatie 12 on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys Lahden ja Kouvolan välillä ja
osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Nykyisin yhteysväli on laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä lii-
kenneturvallisuudeltaan huono. Valtatiejakso Joutjärven ja Uudenkylän välillä on yhteysvälin vilkkain
osuus ja nykyisin leveäkaistatie, missä liikenneturvallisuus on huono ja vaarallisia ohituksia tehdään
usein.

Tiesuunnitelmassa valtatie parannetaan paikallaan ja nykyisiä Joutjärven, Villähteen, Nastolan ja Uuden-
kylän eritasoliittymiä parannetaan. Kolavaan rakennetaan uusi eritasoliittymä, joka yhdistää Kariston alu-
een ja maantien 312 valtatiehen. Lisäksi varaudutaan Veljeskylän eritasoliittymän rakentamiseen. Tiejak-
solle rakennetaan riista-aidat koko välille, laaja meluntorjunta sekä tarvittavat pohjavedensuojaukset.
Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, toi-
mintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen.

Vt 9 Tampere–Orivesi, väli Käpykangas–Orivesi, tiesuunnitelma

Valtatien 9 (E63) merkitys Suomen pään osana on hyvin keskeinen. Tie muodostaa yhden Suomen tärkeimmistä itä-länsisuuntaisista pitkämatkaisten kuljetusten käytävistä ja se on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 9 on elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeä yhteys Keski-Suomen ja Pirkanmaan välillä.

Tiesuunnitelman mukainen tavoitetilä on poikkileikkaukseltaan 2+2-kaistainen moottoriliikennetie, jossa liittymät ovat eritasoliittymiä. Käpykankaan ja Oriveden väliselle tieosuudelle toteutetaan kolme eritasoliittymää (Säynäjärvi, Yliskylä ja Oritupa), jonka lisäksi Oriveden nykyistä eritasoliittymää parannetaan. Tiesuunnitelman yhteydessä toteutetaan myös koko suunnittelualueen kattava rinnakkaistie, joka perustuu pääosin jo olemassa olevaan tieverkkoon.

Hankkeen osalta tavoitellaan erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista sekä pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuuden parantamista. Lisäksi tavoitellaan liikenteessä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämistä (etenkin melu).

Vt 12 Tampere (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi), tiesuunnitelma

Valtatie 12 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia yhteyksiä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatiellä on merkittävä rooli Tampereen kaupunkiseudulla valtakunnallisena, seudullisena ja paikallisena yhteytenä. Suunnitteluosuudella on merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa ja liikenteen sujuvuudessa. Valtatie on nykyisin yksiajoratainen moottoriliikennetie. Parannettavan tieosuuden pituus on noin 12 km. Tieosuus ruuhkautuu säännöllisesti työmatkaliikenteen aikana.

Valtatien 12 parantamisella on suuri merkitys maankäytön kehittämismahdollisuuksiin kaupunkiseudulla. Hanke sisältää valtatie nelikaistaistamisen rakentamalla uusi ajorata tieosuuden alkupäässä nykyisen ajoradan pohjoispuolelle ja loppupäässä nykyisen ajoradan eteläpuolelle.

Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, tiesuunnitelma

Valtatie 12 on kattavaa TEN-T-verkkoa. Tampereen Rantaväylän tunnelin valmistumisen myötä Vt 12 ja Kt 65 Vaitinaron liittymän kasvanut kapasiteettiongelma on johtanut useasti Rantaväylän tunnelin lännen ajosuunnan sulkemiseen. Vaitinaron liittymä sijaitsee 2,5 km tunnelin länsipuolella.

Vaitinaron liittymän toimivuuden varmistamiseksi ja uuden Hiedanrannan asuinalueen kytkemiseksi liikenneverkkoon tarvitaan valtatielle 12 uusi eritasoliittymä. Hankkeen tavoitteena on parantaa Vaitinaron liittymän välityskykyä ja mahdollistaa Hiedanrannan alueen maankäytön kehittäminen sekä

liikenteellinen kytkentä. Hiedanrannan liikennejärjestelmä tukeutuu voimakkaasti raitiotiehen, mutta vaatii myös toimivat liittymät kantatielle 65.

Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki, tiesuunnitelma

Valtatie 20 Oulu–Kuusamo-välillä palvelee seudullista työmatka- ja asiointiliikennettä, Koillismaalle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä sekä elinkeinoelämän kuljetuksia. Tie on myös tärkeä matkailuliikenteen reitti.

Hanke parantaa merkittävästi Oulu–Kiiminki-välin työ- ja asiointiliikenteen sujuvuutta poistaen päivittäiset ruuhkat. Hanke lyhentää matka-aikoja, parantaa liikenneturvallisuutta sekä vähentää pohjaveden saastumisriskiä ja liikennemeluhaittoja. Kohteen yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2026 alkupuolella ja sen jälkeen aloitetaan tiesuunnitelma.

Vt 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekiö, tiesuunnitelma ja Vt 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekiö, tiesuunnitelma

Valtatie 21 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Suunnitteluvaiheessa olevat tieosuudet ovat osa valtakunnallista pääväyläverkkoa (taso II), ja tärkeä kansainvälinen yhteys (E8) Pohjois-Norjaan. Osuudet eivät täytä pääväylille asetettuja palvelutasotavoitteita. Tie on kapea, geometrialtaan ja kunnoltaan huono ja liikenneturvallisuus keskiarvoa huonompi.

Tavoitteena on, että tie täyttää pääväylille asetetut liikenteelliset ja liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet, tien leveys 9 m, geometria ja rakenne on kunnostettu ja kohtaamistilanteet ovat turvallisia. Hankkeen tuloksen nopeusrajoitus on 100 km/h, liikenne on sujuvaa, tehokasta ja liikkuminen on turvallista kaikilla liikkumismuodoilla kaikkina vuodenaikoina. Lisäksi matka-ajat ovat kohtuulliset ja hyvin ennakoitavissa ja alueen saavutettavuus, pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat sekä elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan ja tien kunnossapito tehostuu. Tiesuunnitelmien laadintaan on myönnetty CEF-tukea.

Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, tiesuunnitelma

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Se on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla lähellä pääkaupunkiseutua. Lisäksi valtatie toimii maantieyhteytenä Hangon satamaan ja on merkittävä tavaraliikenteen välittäjäväylä. Valtatie 25 on etenkin raskaalle liikenteelle merkittävä poikittaisyhteys Hyvinkään ja Mäntsälän välillä. Tien turvallisuus ja liikenteen sujuvuus ovat heikkoja. Raskaan liikenteen määrän arvioidaan lisääntyvän merkittävästi tulevaisuudessa, kun alueelle rakennetaan uusia logistiikkakeskuksia.

Suunnittelukohde on ensimmäinen osa tavoitetta muuttaa myöhemmin valtatie 25 koko välillä Hyvinkää–Mäntsälä jatkuvaksi ohituskaistatieksi. Kohteessa muutetaan Ahdenkalliontien ja Ridasjärventien liittymät eritasoliittymiksi ja rakennetaan liittymien välille ohituskaistapari, rakennetaan Aeron liittymä kana-voiduksi tasoliittymäksi, täydennetään valtatie 4 eritasoliittymä suoralla rampilla valtatieltä 25 lännen suunnasta valtatielle 4 etelään sekä toteutetaan maantien 140 liittymään vapaat oikeat maantien 140 länsipuolella. Hankkeet ovat osa Vt 25 Hanko–Mäntsälä 2. vaiheen toimenpiteitä. 2. vaiheen toimenpiteisiin sisältyy myös Kapulin eritasoliittymä, mikä palvelee kunnan maankäytön kehittämistä ja on mahdollinen suunnittelusopimuskohde.

Vt 25 Tammisaaren liittymät, tiesuunnitelma

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Se on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla lähellä pääkaupunkiseutua. Lisäksi valtatie toimii maantieyhteytenä Hangon satamaan ja on merkittävä tavaraliikenteen välittäjäväylä.

Kohteessa toteutetaan Langansbölen ja Västerbackan eritasoliittymät rinnakkaistie-, meluntorjunta- ja pohjavedensuojausjärjestelyineen. Lisäksi Tammisaaren liittymien hankekokonaisuuteen sisältyy myös Ajurinpuiston eritasoliittymän valtatie pohjoispuoleiset suorat rampit, joista on voimassa oleva tiesuunnitelma.

Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie–Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, tiesuunnitelma (Uusi)

Kantatie 50 (Kehä III) on tärkeä poikittainen liikenneyhteys pääkaupunkiseudulla, joka yhdistää kaikki Helsingistä lähtevät säteittäiset pääväylät. Se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Kehä III:lta kt 45 Tuusulanväylälle etelään johtava ramppi on simulointien perusteella lähellä sen tasoista ruuhkautumista, että jonon pää ulottuu Kehä III:lle aiheuttaen turvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Hankkeessa toteutetaan kaksikaistainen liittymisjärjestely Tuusulanväylälle. Lisäksi korjataan Lentoasemantien eritasoliittymästä Kehä III:lle itään liittymisen kapasiteettiongelmat lisäämällä Rälssitien ylittäviä siltajärjestelyitä.

Kt 50 Kehä III välillä kt 51–Mankki, 1. vaihe, tiesuunnitelma

Kantatie 50 (Kehä III) on tärkeä poikittainen liikenneyhteys pääkaupunkiseudulla, joka yhdistää kaikki Helsingistä lähtevät säteittäiset pääväylät. Hankkeessa rakennetaan toinen ajorata Kehä III:lle sekä Masalan ja Majvikin eritasoliittymät. Kaikki tasoliittymät poistetaan. Tavoitetilanteen toimenpiteillä varmistetaan kantatien (Kehä III) liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ennustetulla liikenteen kasvulla sekä mahdollistetaan alueen maankäytön kehittyminen.

Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, tiesuunnitelma

Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti. Nykyisellä kaksikaistaisella tiellä on liikenneturvallisuusongelmia etenkin liittymissä, joiden huono liikenteellinen toimivuus aiheuttaa myös riskikäyttäytymistä.

Kantatietä 51 Kirkkonummella parannetaan korvaamalla nykyiset Båtvikintien ja Isosuontien tasoliittymät rakentamalla Vuohimäen eritasoliittymä ja siihen liittyvät ensimmäisen toteutusvaiheen tie- ja katujärjestelyt. Eritasoliittymän kohdalle suunnitellaan jalankulku- ja pyöräilyväylät. Tavoitteena on eritasoliittymän toteuttamisella vähentää kantatien 51 tasoliittymien määrää ja ohjata liikennettä Vuohimäen eritasoliittymään. Vuohimäen eritasoliittymä mahdollistaa alueen maankäytön kehittymistä ja parantaa alueen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Kt 77 parantaminen Oikarin sillan kohdalla, Kyyjärvi, tiesuunnitelma (Uusi)

Hankkeessa huonokuntoinen KA-jännemenetelmällä rakennettu kantatiellä 77 oleva Oikarin silta uusitaan nykyisen sillan viereen. Huonokuntoisen sillan korvaaminen vähentää korjausvelkaa.

Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka, Utsjoki, tie- ja rakentamissuunnitelma

Suomen ja Norjan välinen rajanylityspaikka kantatiellä 92. Tullilla ja Senaatilla on tarve uusia rakennuksia. Liikennealueet ovat osoittautuneet laajuudeltaan ahtaiksi, varustukseltaan puutteellisiksi ja eriyttämättömiä järjestelyiden takia turvattomiksi tullitoiminnan käytössä niin asiakkaille kuin viranomaisille.

Mt 120 Vihdintien kestävä liikuttamisen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat, rakentamissuunnitelma

Vihdintien käytävälle on laadittu esisuunnitelma kestävästä liikuttamisesta ja liikenneturvallisuutta tukevista toimenpiteistä yhtenä kokonaisuutena. Toimenpiteet suunnitellaan vähintään esisuunnitelmatarkkuuteen, osa voidaan suunnitella parantamis- tai rakennussuunnitelman tarkkuudella. Suunnittelun kohteena ovat mm. pyöräilyn ja kävelyn reitit, alikulut, liikennevalot, pysäkkiympäristöt, linja-autoliikenteen liittymäjärjestelyt sekä olemassa olevien järjestelyjen laatutason nosto. Lisäksi on laadittu Vihdintien Kehä III ulkopuolisen osuuden kehittämisselvitys, jossa on tarkasteltu maantien tulevaisuuskuva eli millaisiin ratkaisuihin tulee tulevaisuudessa varautua tien kehittämisen osalta. Käytävästä luodaan Vihdintien pikaraitiotien jatkeena toimiva kestävä liikuttamisen kannustava ja turvallinen yhteys nopeasti kehittyvällä kaupunkimaisella tiejaksolla. Jatkosuunnitteluna käynnistetään rakentamissuunnitelma Mt 120 jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävästä välillä Kehä III–Askisto.

Mt 152 Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä (Kehä IV), tiesuunnitelma (Uusi)

Maantien 152 jatke on uusi tieyhteys Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Tuusulanväylän (kt 45) välille lento-aseman pohjoispuolelle. Tarve tieyhteydelle syntyy uusien logistiikkakeskusten poikittaisista yhteystarpeista pääteiden välillä.

Hanke sisältää noin 13 kilometrin pituisen uuden tieyhteyden Hämeenlinnanväylältä (vt 3) Tuusulanväylälle (kt 45). Yhteys toteutetaan 2-kaistaisena väylänä Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välille ja siitä Tuusulanväylälle 2+2-kaistaisena väylänä. Tien varrelle suunnitellaan jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä tarvittavat joukkoliikenteen pysäkit. Meluhaitat torjutaan ja ympäristövaikutuksia lievennetään mahdollisimman tehokkaasti muun muassa neljällä vihersillalla.

Hankkeen tavoitteena on parantaa alueen saavutettavuutta ja mahdollistaa uusien logistiikka-alueiden kehittäminen Keski-Uudellemaalle. Aluevaraussuunnitelma on laadittu Vantaan ja Tuusulan kaavoituksen tueksi.

Mt 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari jalankulun ja pyöräilyn väylä, tiesuunnitelma

Tiesuunnitelma koskee Uudenkaarlepyyn ja Pietarsaaren välistä jalankulun ja pitkämatkaisen pyöräilyn yhteyttä. Tavoite on suunnitella jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka yhdistää Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn taajamat. Yhteysväli on tunnistettu valtakunnallisesti potentiaalisesti pitkämatkaisen pyöräiliikenteen uudeksi yhteydeksi. Hanke parantaa myös pyöräiliikenteen kansainvälistä EuroVelo 10 -reittiä.

Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, Pello, tie- ja rakentamissuunnitelma (Uusi)

Sillan ylitse kulkee huomattavia määriä erikoiskuljetuksia rajan ylitse Ruotsiin. Tornion silta etelämpänä on korkeille kuljetuksille ongelmallinen ja Aavasaksan silta on Ruotsin valtion kunnossapidettävä ja kantavuudeltaan erittäin huono. Sillan kantavuus rajoittaa erikoiskuljetusten kulkua.

Mt 6113 ja 16620 (vt 9) jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame–Keljonkangas, tiesuunnitelma

Jyväskylän ja Muuramen välillä on merkittävä tarve yhtenevälle, turvalliselle ja suoralle pyöräily-yhteydelle. Puuttuvan yhteyden pituus on noin 6 kilometriä. Lisäksi valtatiellä 9 on tarve parantaa liikenneturvallisuutta. Tiesuunnitelmissa tutkitaan pyöräily-yhteyden rakentamista maanteiden 6113 ja 16620 varrelle välillä Muurame–Keljonkangas sekä hirviaidan rakentamista ja tasoliittymien poistamista valtatiellä 9. Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen, työmatkaliikenteen ja vapaa-ajan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, tiesuunnitelma

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee valtakunnallisten ja seudullisten logistiikka-alueiden liikennettä valtatie 4 varren ja valtatie 3 välillä. Tieyhteys vähentää raskaan liikenteen kuormitusta muilla Keski-Uudenmaan poikittaisilla tieyhteyksillä.

Keski-Uudenmaan pohjoinen tieyhteys toteutetaan valtatie 3 ja maantien 140 (Vanha Lahdentie) välille. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys muodostuu kolmesta jaksosta. Läntisimpänä on kantatien 45 parantaminen valtatie 3 ja Nukarin välillä n. 9 km matkalla, keskellä Nukarin ja Purolan välisen tiejakson parantaminen myötäillen nykyistä maastokäytävää n. 7 km matkalla ja itäisimpänä pääosin Järvenpään kaupungin alueella maantien 1452 parantaminen välillä Purola–Mt 140, n. 7 km matkalla. Hanke sisältyy Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmaan.

Yleissuunnitelmat*Vt 2 Nummela–Karkkila, ympäristövaikutustenarviointi ja yleissuunnitelma*

Valtatie 2 Helsingistä Poriin on Satakunnan maakunnan ja Forssan seudun pääliikenneyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatie 2 on pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Tie on myös osa erikoiskuljetusten runkoreittiä. Suunnittelukohde on noin 30 km pitkä osuus Nummelan ja Karkkilan välillä.

Suunnittelu sisältää ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) sekä liikennejärjestelmää ja maanteita koskevan lain mukaisen yleissuunnitelman laatimisen. Laadittavassa yleissuunnitelmassa puututaan valtatie 2 Nummela–Karkkila jakson keskeisiin ongelmakohteisiin parantamalla keskeisiä ta-soliittymiä eritasoliittymiksi, jäsennellään rinnakkaista tieverkkoa sekä ratkaistaan tiegeometriaa ja ohi-tusmahdollisuuksiin liittyviä ongelmia. Valtatielle 2 suunnitellaan nelikaistainen keskikaiteellinen tie Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välille, parannetaan pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yh-teyksiä, suunnitellaan kolme keskikaiteellista ohituskaistaa nykyisiä ohituskaistoja hyödyntämällä välille maantie 120–Ahmoontie ja ohituskaistoihin liittyvät tiejärjestelyt.

Vt 9 Kanavuori–Lievestuore, ympäristövaikutustenarviointi ja yleissuunnitelma

Valtatie 9 on osa maanteiden pääväyläverkkoa (taso I) ja osa tärkeää itä-länsisuuntaista poikittaisyh-teyttä ja kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Kanavuoren ja Lie-vestuoreen välillä kaksikaistainen tieosuus on mäkinen ja mutkainen, ja sillä on useita nelihaaraliittymiä sekä runsaasti yksityistieliittymiä. Ongelmallisesta geometriasta johtuva ohituspaikkojen puute ja suuri liittymätiheys aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia.

Yleissuunnitelmassa tutkitaan olemassa olevien liittymien parantamista eritasoliittymiksi, tasoliittymien poistamista sekä ohituskaistojen rakentamista. Yleissuunnitelmassa parannetaan myös poikittaisyhteyksiä, pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä. Tieosuuden tavoitepoikkileikkaus tarkentuu yleissuunnitelmavaiheessa (1+2 tai 2+2). Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta.

Vt 9 Korpilahti–Jyväskylä, ympäristövaikutustenarviointi ja yleissuunnitelma

Valtatie 9 on osa maanteiden pääväyläverkkoa (taso I) ja kattavaa TEN-T-verkkoa, ja osa tärkeää itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä, Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä, yhdistäen Tampereen ja Jyväskylän kaupunkiseudut. Tie palvelee pitkämatkaista, seudullista ja paikallista liikennettä, ja on merkittävä sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle.

Yleissuunnitelmissa tutkitaan Korpilahden ja Muuramen välin parantamista 2+2 kaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi ja Muuramen ja Keljonkankaan välin parantamista 2+2 kaistaiseksi moottoritieksi. Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta.

Kt 51 Munkinmäki–Sunnanvik, YVA+YS

Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti mm. satamien tiekuljetuksille.

Kantatien 51 liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi osuus Kirkkonummi–Sunnanvik on suunniteltu muutettavaksi nelikaistatieksi (12 km), jossa on 4–5 eritasoliittymää. Kaikki tasoliittymät poistetaan.

Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen, yleissuunnitelma

Kantatie 63 on erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeä maakuntien välinen tieyhteys, joka ei nykyisellään ole kantatietasoinen. Suunnittelualue on noin 14 km pitkä, josta uutta tielinjausta on noin 8 km. Uusi tielinjaus suunnitellaan 100 km/h nopeusrajoituksella. Hankkeen tavoitteena on parantaa tieosuuden liikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta, matka-aikaa ja liikenneturvallisuutta. Tavoitteena on lisäksi tievarren asukkaiden meluhaittojen vähentäminen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

8.2 Ratakohteet

Alle on listattu merkittävimmät käynnissä olevat, uudet alkavat sekä erillisrahoituksen saaneet rataverkon suunnittelukohteet. Nämä kohteet on esitetty myös kartalla (kuva 6).

Merkittävimmät selvitykset ja suunnitelmat

lisalmen raakapuun kuormauspaikan jatkoselvitys ja hankearviointi (Jatkuva)

lisalmen kuormauspaikka sijaitsee lialmi-Kontiomäki-rataosalla, joka kuuluu TEN-T-kattavaan verkkoon. lialmen uuden raakapuun kuormauspaikan on suunniteltu korvaavan nykyiset lialmen keskustassa sijaitsevan (Keveli), Soinlahden ja Kauppilanmäen kuormauspaikat. Nykyiset kuormauspaikat ovat pieniä, raiteet eivät mahdollista tavoitejunapituuksia ja niiden sijainti on haasteellinen. Uusi kuormauspaikka tehostaa raakapuun kuljetustoimintaa sekä parantaa lialmi-Kontiomäki-radan välityskykyä vaihtotyönä hoidettavien raakapuun kuljetusten vähentyessä. Uusia kuormauspaikkasijainteja on tarkasteltu lialmi-Kontiomäki-radan peruskorjaus ja kehittäminen -selvityksessä sekä lialmen uusi raakapuun kuormauspaikka-hankearvioinnissa. Aiempaa esiselvitystasosta sijaintiselvitystä ja hankearviointia täsmennetään vuonna 2025 alkaneella jatkoselvityksellä, joka jatkuu vuonna 2026. Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan teematasolla.

Imatra-Joensuu, ratasuunnitelma (Jatkuva)

Karjalan rata välillä Imatra-Joensuu kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon. Yksiraiteisen radan välityskyky on nykytilanteessa täysin käytössä ja radalla on tasoristeyksiä 15 kappaletta. Yhteys ja sen toimivuus on tärkeä elinkeinoelämälle sekä henkilöliikenteelle, jonka näkökulmasta keskeisiä asioita on myös matka-aikojen lyhentäminen. Hankkeen tavoitteena on radan välityskyvyn parantaminen ja henkilöjunaliikenteen matka-ajan lyhentäminen, ml. nopeudennosto.

Hankkeessa suunnitellaan uusia liikennepaikkoja, kohtaamisraiteita ja parannetaan nykyisiä liikennepaikkoja. Lisäksi suunnitellaan tasoristeyksien poistot ja Paksuniemen tunnelin poisto sekä ylikulkusiltoihin ja sähkö- ja turvalaitejärjestelmiin liittyvät toimenpiteet 200 km/h nopeutta vastaavaksi. Suunnitteluhanke sisältää useiden ratasuunnitelmien laatimisen vuosina 2024–2027. Suunnitteluhankkeeseen on saatu CEF-tukea.

Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Se parantaa rataosuuden välityskykyä, tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa. Välityskyvyn parantamistoimenpiteet hyödyttävät erityisesti tavara- mutta myös henkilöliikennettä ja mahdollistavat liikenteen lisäämisen. Toimenpiteet lisäävät myös junaliikenteen houkuttelevuutta ja täsmällisyyttä ja vähentävät rataverkon korjausvelkaa. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja tukee liikenteen päästöjen vähentämistä maantie -ja

raideliikenteessä. Henkilöliikennepaikkoihin kohdistuvat toimenpiteet parantavat matkustajien olosuh- teita, esteettömyyttä ja turvallisuutta ja tukevat myös eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Itä-Suomen radanpidon raiteet, toimenpideselvitys (Uusi)

Toimenpideselvitys, joka päivittää tiedot Väyläviraston kunnossapitotoimintojen tarpeista radanpidon rai- teille Itä-Suomen alueella, tuottaen myös toimenpide-ehdotukset. Selvitys edistää ja tukee Väyläviraston kunnossapitotoimintojen tarpeiden parempaa huomioimista ja sitä kautta edistää rataverkon kunnosta huolehtimista sekä tukee rataverkon toimivuutta, sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä häiriösietoisuutta. Vastaavat toimenpideselvitykset on tehty jo Etelä- ja Länsi-Suomen osalta, Pohjois-Suomi toteutetaan Itä-Suomen jälkeen.

Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, ratasuunnitelma (Uusi)

Laurila–Tornio-rataosalla sijaitsevat sillat ovat osa TEN-T-ydinverkkoa ja kahta eurooppalaista liikenne- käytävää. Ratasiltojen käyttöikä on elinkaarensa loppupuolella. Siltoja koskeva toimenpideselvitys on val- mistunut keväällä 2025. Ratasuunnitelman laatiminen siltojen uusimiseksi uudelle ratalinjaukselle käyn- nistyy uutena suunnitelmavaiheena. Hanke tukee, edistää ja turvaa pääväyläverkon asetuksen mukaista palvelutasoa, rataverkon toimivuutta ja toimintavarmuutta, liikenneturvallisuutta sekä saavutettavuutta. Hanke vähentää korjausvelkaa ja säilyttää merkittävän yhteyden Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä.

Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvitykset ja alustava yleissuunnitelma (Jatkuva)

Kemi–Laurila-rataosalla sijaitsevat sillat ovat osa TEN-T-ydinverkkoa ja kahta eurooppalaista liikenne- käytävää. Ratasiltojen käyttöikä on elinkaarensa loppupuolella. Siltoja koskeva esiselvitys on valmistunut vuonna 2023, tällä hetkellä käynnissä on esiselvitysvaiheeseen kuuluva aluevaraussuunnitelman laati- minen. Hanke tukee, edistää ja turvaa pääväyläverkon asetuksen mukaista palvelutasoa, rataverkon toimi- vuutta ja toimintavarmuutta, liikenneturvallisuutta sekä saavutettavuutta. Hanke vähentää korjausvelkaa ja säilyttää merkittävän yhteyden Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä. Seuraava suunnitteluvaihe on yleis- suunnitelman ja YVA:n laatiminen.

Kokkola–Ykspihlaja, ratasuunnitelma (Jatkuva)

Kokkolan satama on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Satamaan johtavan Kokkola–Ykspihlaja-rataosuuden liikennemäärät ovat viime vuosina vähentyneet merkittävästi. Rataosalla on ennen transitoliikenteen lop- pumista kulkenut 3,8–6,3 Mt (miljoonaa tonnia) tavaraa vuosittain. Vuoden 2022 kuljetusmäärä oli noin 2,2 Mt, vuoden 2023 noin 1,5 Mt ja vuoden 2024 noin 1,1 Mt. Vuonna 2024 valmistuneessa tarveselvityk- sessä on tunnistettu ensisijaiset toimenpiteet muuttuneessa uudessa liikennetilanteessa. Toimenpiteillä pyritään varmistamaan liikennöinnin edellytykset riittävin peruskorjaustoimenpitein sekä parantamaan

junaliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta ja tehokkuutta. Lisäksi parannetaan Kokkola–Ykspihlaja-rataosuuden juna- ja tieliikenteen turvallisuutta tasoristeysten parantamisin ja poistoin. Ratasuunnitelma on tarveselvitystä seuraava suunnitteluvaihe.

Kotka: Kotolahti–Mussalo raideyhteys (Jatkuva)

Useista liikennepaikan osista koostuva Kotkan liikennepaikka sijaitsee pääväyläasetuksen mukaisella pääväylällä ja rautateiden tavaraliikenteen TEN-T-ydinverkolla. HaminaKotkan satama on TEN-T-ydinverkkoon kuuluva satama ja siihen kuuluva Mussalo merkittävä vienti- ja tuontisatama. Kotolahden ja Mussalon ratapihojen välinen raide on tunnistettu pullonkaulaksi, ja uusi läpiajoraide mahdollistaisi nykyistä paremmin vaunujen järjestelyn Mussalon lisäksi myös Kotolahdessa. Hanke parantaa ja varmistaa tavaraliikenteen toimivuutta ja toimintaedellytyksiä parantamalla ratapihan välityskykyä. Hanke parantaa alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta tavaraliikenteessä ja vähentää välillisesti tieliikenteen suoritetta ja sitä kautta päästöjä ja onnettomuuksien määriä. Suunnitteluhankkeessa laaditaan lisäraiteesta tarkentava suunnitelma ja tehdään hankearviointi sekä ratatekninen suunnitelma. Ratateknisen suunnitelman jälkeen seuraava suunnitteluvaihe on rakentamissuunnittelu (ei sisälly käynnissä olevaan suunnitteluun) osana toteutusvaihetta.

Lappeenrannan liikennepaikka, ratasuunnitelma (Jatkuva)

Lappeenranta on valtakunnallisesti merkittävä henkilöliikenteen liikennepaikka ja tärkeä myös tavarakuljetuksille. Lappeenranta toimii myös junakohtauspaikkana TEN-T-ydinverkkoon ja eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvalla vilkkaalla Luumäki–Lappeenranta-rataosalla. Hankkeessa tehdään raiteistomuuoksia, korotetaan matala välilaituri ja rakennetaan laituripolun korvaava uusi kulkuyhteys. Kokonaisuuteen sisältyy Viipurintien siltojen uusiminen.

Hanke parantaa junamatkustajien turvallisuutta ja liikennepaikan toiminnallisuutta sekä esteettömyyttä ja tukee eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia. Liikennepaikan muutokset mahdollistavat osaltaan radan kuormituskapasiteetin ja nopeuden nostoa. Hanke lisää rataosan kapasiteettia ja parantaa rataosan häiriösietoisuutta ja turvaa elinkeinoelämän kuljetusten ja tavaraliikenteen toimintavarmuutta. Raiteiden pidentäminen mahdollistaa pidempien tavarajunien liikennöinnin tulevaisuudessa ja täyttää Luumäki–Imatra-ratahankkeen 750 m tavoitepituuden. Liikennepaikan muutokset mahdollistavat paikallisjunaliikenteen sekä joukkoliikennetarkaisujen ja kevyen liikenteen järjestelyiden järjestämisen esteettömästi. Ratasuunnitelman laatiminen on loppuvaiheessa. Hankkeen toteutukselle on rahoituspäätös.

Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilannekuvan päivitys (Uusi)

Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkko on tärkeä osa elinkeinoelämän kuljetusketjuja. Kuormauspaikkaverkkoa kehitetään yhteistyössä toimijoiden kanssa ja valtakunnallisen verkollisen kokonaisuuden

tilannekuvaa on tarpeen ylläpitää ja päivittää muuttuvassa toimintaympäristössä säännöllisesti. Tilannekuvan ja kehittämistarpeiden kautta selvitys tuo esiin ja päivittää toimenpidetarpeita ja toimenpide-ehdotukset. Selvitys käsittelee myös edellisen selvityksen jälkeen nousseita yksittäisempiä alueellisia kysymyksiä ja selvitystarpeita. Selvitys edistää ja tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, parantaa kuormauspaikkojen ja rautatiekuljetusten toimivuutta ja tehokkuutta ja edistää rautatiekuljetuksia kuljetusmuotona sekä tukee ratkaisuja valtion kuormauspaikkoihin osoittaman rahoituksen kohdentamisesta (perusväylänpito, kehittäminen). Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan teematasolla.

Riihimäki uusi raakapuun kuormauspaikka, yleissuunnitelma (Uusi)

Riihimäen kuormauspaikka sijaitsee Helsinki–Riihimäki–Tampere-rataosalla, joka kuuluu TEN-T-ydinverkkoon ja eurooppalaiseen liikennekäytävään. Riihimäen nykyiselle kuormauspaikalle on selvitetty korvaavaa sijaintia sekä nykyisten paikkojen toiminnallisuuden parantamisen ja elinkaaren että kuntien maankäytön tarpeiden vuoksi. Riihimäen seudulla sijaitseva kuormauspaikka on tarpeellinen ja keskeinen osana valtakunnallista rataverkon raakapuunkuormauspaikkaverkkoa. Uusi kuormauspaikka voisi toteutessaan korvata myös nykyisen Hämeenlinnan kuormauspaikan, jonka osalta korvaavan sijainnin perusteet ovat samankaltaiset Riihimäen nykyisen paikan kanssa. Esiselvitysvaiheessa mahdolliseksi uudeksi sijainniksi on tunnistettu alue Hausjärvellä. Kohteesta käynnistetään yleissuunnitelman laatiminen vuonna 2026. Hanke parantaa kuormauspaikkojen ja rautatiekuljetusten toimivuutta ja tehokkuutta sekä liikenneturvallisuutta. Hanke edistää ja tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestäviä kuljetusmuotoja. Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan teematasolla.

Savonrata välillä Iisalmi–Kontiomäki, jatkosuunnittelu (Jatkuva)

Iisalmi–Kontiomäki-rataosuus Savon radalla kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon sekä pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin (tavara). Rataosan tärkein kehittämistarve on kapasiteetin/välityskyvyn ja toimivuuden parantaminen. Yhteysväli on tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille ja sillä kulkee mm. raakapuu- ja metsäkuljetuksia.

Hankkeessa suunnitellaan/toteutetaan kolme uutta liikennepaikkaa (Kauppilanmäki, Rasimäki ja Kulunta-lahti) sekä kaksi uutta välisuojustuspistettä. Voimassa olevat ratasuunnitelmat päivitetään ajantasaisiksi. Toimenpiteiden ensisijaisena tavoitteena on lisätä rataosan kapasiteettia. Ratasuunnitelmavaihe on käynnissä, arvioitu valmistuminen vuonna 2027. Ratasuunnitteluun on saatu CEF-tukea.

Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Välityskyvyn parantamistoimenpiteet hyödyttävät erityisesti tavaraliikennettä. Hankkeella turvataan tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä liikenteen

kasvaessa. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee. Kehittämistoimenpiteillä saadaan myös tavaraliikenteen aikahyötyjä. Tasoristeysturvallisuus parantaa sekä raide- että maantieliikenteen liikenneturvallisuutta.

Savonrata välillä Kuopio–Iisalmi, tarveselvitys (Jatkuva)

Kuopio–Iisalmi on 83 kilometriä pitkä kattavan TEN-T-verkon rataosuus, joka on sähköistetty ja yksiraiteinen. Henkilöliikenne koostuu samoista junista kuin Iisalmen ja Kontiomäen välinen henkilöliikenne. Tarveselvityksen tavoitteena on muodostaa tilannekuva rataosuuden roolista osana Savon radan kokonaisuutta niin tavaraliikenteen kuin henkilöliikenteenkin näkökulmasta, tunnistaa tarvittavat kehittämis-, parantamis- ja korjaustarpeet ja tuottaa mahdolliset toimenpide-ehdotukset.

Tampere–Nokia lisäraide, yleissuunnitelma ja ympäristövaikutustenarviointi (Jatkuva)

Tampere–Lielähti–Nokia-rataosa on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Juna- määrät ovat Tampere–Lielähti–Nokia-välillä kasvavia ja erittäin suuria, mikä luo merkittäviä haasteita rautaliikenteen aikataulusuunnittelulle ja yhteysvälin välityskyvylle. Tampereen ja Nokian välillä ei ole riittävästi junien kohtausmahdollisuuksia ja henkilöliikenteen lisääminen ei ole mahdollista ilman lisäkapasiteettia tai tuottaa merkittävästi haasteita. Erityisesti Lielähti–Nokia välisellä yksiraiteisella radalla haasteet korostuvat.

Yleissuunnitelman ja YVA:n laatiminen sisältää Tampere–Lielähti-välin 3. lisäraiteen ja Lielähti–Nokia (Harjuniitty)-välin 2. lisäraiteen. Suunnittelu on käynnistymässä ja kestää noin neljä vuotta. Käytettävissä oleva suunnittelurahoitus koskee tätä vaihetta. Seuraavasta suunnitelmavaiheesta ja toteutusvaiheesta ei ole rahoituspäätöstä. Jatkosuunnittelu- ja toteutusvaiheita on mahdollista jakaa osiin ja vaiheistaa. Yksiraiteisen Lielähti–Nokia-välin voi arvioida priorisoituvan kriittisimmäksi.

Toimenpiteet parantavat sekä tavaraliikenteen toimintavarmuutta ja välityskykyä sekä mahdollistavat henkilöliikenteen lisäämisen.

Turku–Toijala, tarveselvitys ja hankearviointi (Uusi)

Turku–Toijala on osa kattavaa TEN-T-verkkoa ja rataverkon keskeisiä osuuksia, jolta puuttuu Väyläviraston laatima ajantasainen näkemys tarpeista arviointineen. Ratayhteys kytkeytyy myös alueellisen juna- liikenteen kehittämismahdollisuuksiin. Tarveselvityksen tavoitteena on muodostaa tilannekuva rataosuu- den roolista ja merkityksestä niin tavaraliikenteen kuin henkilöliikenteenkin näkökulmasta, tunnistaa tarvittavat kehittämis-, parantamis- ja korjaustarpeet ja tuottaa mahdolliset toimenpide-ehdotukset ja niiden hankearviointi.

Hanke edistää ja tukee matkustajien palvelutason, elinkeinoelämän ja rautatieyritysten toimintaedellytysten, rataverkon toimintavarmuuden ja toimivuuden kuten liikenteen sujuvuus sekä alueiden välisen saavutettavuuden parantamista. Selvitys huomioi myös turvallisuus- ja ympäristönäkökulmat.

Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi (Jatkuva)*

Selvitys eurooppalaisen raideleveyden ulottamisesta pohjoiseen Suomeen Pohjois-Ruotsin kautta julkaistiin syksyllä 2025. Selvityksen perusteella eurooppalaisen raideleveyden ulottaminen Suomeen vaatii tarkempaa suunnittelua. Rail Nordica eurooppalaisen raideleveyden suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi on ensimmäinen kokonaisuus Pohjois-Suomen eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien jatkosuunnittelusta. Hanke kestää vuosien 2025–2030 ajan. Tornio–Haaparanta–Kemi on osa TEN-T-ydinverkkoa ja kahta eurooppalaista liikennekäytävää.

Suunnitteluhanke sisältää tarvittavat erillisselvitykset, maastomittaukset- ja pohjatutkimukset sekä yleissuunnitelmat ja YVA:t Torniossa Kemiin. Lisäksi hankkeessa tehdään tarkempia ratasuunnitelmia soveltuvista kohteista esimerkiksi Tornion alueella sisältäen Tornionjoen ratasillan suunnitelmat.

Rail Nordica -hankkeen tavoitteena on kytkeä Suomen rataverkko tiiviimmin länteen Ruotsin ja Norjan raitinfraan ja varmistaa tehokkaat, rajanylittävät kuljetusketjut. Hanke on pitkän aikavälin hanke, jolla edistetään sotilaallista liikkuvuutta ja huoltovarmuutta. Hanke vahvistaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä Suomessa ja muissa Pohjoismaissa sekä vastaa Naton tarpeisiin.

Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tampere kehittämisen suunnittelu (Jatkuva)

Pääradan Riihimäki–Tampere-osuus on yksi Suomen rataverkon vilkkaimmin liikennöityjä rataosuuksia, ja se osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Radan toimivuudella on keskeinen merkitys henkilö- ja tavaraliikenteelle valtakunnan tasolla. Yhteysvälillä on liikenteen kasvaessa välityskyvyn riittävyyteen liittyviä haasteita. Välityskyvyn tulee olla riittävä vastaamaan kasvaviin henkilöjunamääriin, minkä lisäksi tavaraliikenteen toimintaedellytykset on pystyttävä turvaamaan.

Esiselvityskokonaisuus Riihimäki–Tampere-rataosan kehittämistarpeista ja -toimenpiteistä sekä kehittämisen vaikutuksista ja alustavista kustannuksista on valmistunut kesällä 2025. Esiselvitys antaa tietoa siitä, miten ratayhteyden jatkosuunnittelussa kannattaa edetä; tunnistettuja toimenpiteitä on laajoista lisäraidekokonaisuuksista uusiin seisakkeisiin ja nykyisten asemien parantamiseen. Varsinaisella kehittämisen hankesuunnittelulle myönnetyllä rahoituksella (22 miljoonaa euroa) edistetään vaihteittain sekä yleis- että ratasuunnittelua (mukaan lukien YVA) vuoden 2025 selvitykseen perustuen. Riihimäki–Tampere kohtauspaikkojen rata- ja rakentamissuunnitteluun on myönnetty CEF-tukea.

Rataosan välityskyvyn parantamisella on vaikutuksia alueiden väliseen saavutettavuuteen, matkustajien saamiin hyötyihin, junaliikenteen sujuvuuteen ja koko liikennejärjestelmän turvallisuuteen.

Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauklahti (Jatkuva)*

Kauklahti–Karlja–rataosuus muodostaa noin kolmanneksen Helsingin ja Turun välillä kulkevasta rantaradasta, ja on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Kauklahti–Kirkkonummi-välin rataosa on kaksiraiteinen, ja Kirkkonummelta eteenpäin rata jatkuu yksiraiteisena. Kauklahti–Karlja–rataosan liikenne koostuu kaukoliikenteestä sekä Kauklahti–Siuntio-välillä lisäksi lähijunaliikenteestä.

Rantaradan kehittämishankkeessa välillä Karlja–Kauklahti tehdään sillan, ratarakenteen ja turvalaitteiden korjauksia. Lisäksi hankkeessa toteutetaan pienimuotoisia asema-alueiden esteettömyysparannuksia. Niiden avulla pyritään lisäämään matkustusmukavuutta ja palvelutasoa.

Toteutushanke on saanut rahoituspäätöksen (80 miljoonaa euroa), suunnitteluhanke sisältyy tähän rahoitukseen.

Savonrata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu (Jatkuva)*

Kouvola–Kuopio-rataosuus on osa Savon rataa ja sen pituus on 269 kilometriä. Rata on keskeinen osa Suomen henkilö- ja tavaraliikenteen verkkoa ja kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon. Tasoristeykset ja turvalaitejärjestelmä rajoittavat Kouvola–Kuopio-välillä suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 140 km/h, pois lukien Kinni–Otava-väli. Radalla on myös alhaisemman nopeusrajoituksen osuuksia.

Hankkeen tavoitteena on palvelutason ja välityskyvyn parantaminen matka-aikoja lyhentämällä. Toimenpiteitä ovat muun muassa rataoikaisut, tasoristeysten poistaminen sekä liikennepaikkojen parantaminen. Nopeudennoston toimenpiteinä ovat kaarreoikaisut ja tasoristeysten poistot. Lisäksi parannetaan Vuohijärven, Otavan, Markkalan ja Kurkimäen liikennepaikat. Nopeutta nostetaan pääsääntöisesti nopeuteen 160 km/h välillä Hillosensalmi–Kuopio. Radan ratasuunnitteluun on myönnetty CEF-tukea.

Hanke lisää saavutettavuutta lyhentämällä matka-aikoja ja parantaa rataosan välityskykyä. Tavaraliikenteen kustannustehokkuus parantuu välityskyvyn parantuessa. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja tukee liikenteen päästöjen vähentämistä tie -ja raideliikenteessä. Suunnitteluhankkeen ratasuunnitelmien laatiminen on käynnissä 2024–2026.

Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus (Jatkuva)*

Suupohjan rata (Seinäjoki–Kaskinen) on erittäin huonokuntainen 113 kilometriä pitkä rataosuus, jonka liikenne jouduttiin turvallisuussyistä keskeyttämään syyskuusta 2024 alkaen Kyrönjoen ratasillan kriittisen huonon kunnon takia. Radalla ja ratasilloilla on useita merkittäviä kuntopuutteita, ja tarve turvallisuutta parantaville toimenpiteille on kaikissa rakenteissa. Radan ongelmana on myös huono tasoristeysturvallisuus.

Hankkeessa on tarkoitus edistää erityisesti kriittisimpien siltojen rata- ja rakentamissuunnittelua. Lisäksi hankkeessa laaditaan välille Seinäjoki–Koskenkorva tarveselvitys, joka käsittelee kyseessä olevan välin muita kunnostustarpeita (ml. tasoristeykset) ja liikennöinnin jatkamisen edellytyksiä isojen siltojen korjaamisen lisäksi. Tarveselvityksen ja ratasuunnitelmien lisäksi rahoitus mahdollistaa joidenkin toimenpiteiden toteuttamisen, mutta niistä on mahdollista päättää vasta suunnitelmavalmiuden edistyttyä.

*Tampere–Jyväskylä-radan suunnittelu, eri suunnitteluvaiheita * (Jatkuva)*

Tampere–Jyväskylä rata on 154 kilometrin pituinen rata kattavalla TEN-T-verkolla. Tampere–Jyväskylä-hanke sisältää useita suunnittelukokonaisuuksia ja -vaiheita tavoitteena yhteysvälin henkilöliikenteen matkanopeuden parantaminen, kapasiteetin riittävyyden varmistaminen, häiriöherkkyyden vähentäminen ja peruskorjausten suunnittelu.

Hanke sisältää mm. Lahdenperä–Jämsä-välin kaksoisraideosuudet ja rataoikaisun matka-aikojen lyhentämiseksi, Torkkelin liikennepaikan kehittämisen, kolmannen raiteen Muurameen sekä Laihalammin ja Korpilahden uudet liikennepaikat. Lisäksi perusparantamisen suunnittelu välillä Muurame–Jyväskylä, uuden mittausperustan rakentaminen koko radalle sekä mahdollisia muita pienempiä suunnittelukohteita ja selvityksiä. Käynnissä olevat ratasuunnitelmat ovat valmistumassa. Lahdenperä–Jämsä-rakentamissuunnittelu on käynnistynyt vuonna 2025. Hankkeen suunnittelu valmistuu vuonna 2026. Hanke on saanut suunnitteluun CEF-tukea.

Tornio–Kolari sähköistyksen suunnittelu (Jatkuva)*

Tornio–Kolari-rataosa on 183 kilometriä pitkä sähköistämätön rata. Nykytilassa rataosalla liikennöi yöjunia Helsingistä Kolarin sekä tavarajunia. Liikennemäärät ovat olleet kasvussa viimeisten vuosien aikana. Rataosan liikennepaikkavälit ovat pitkiä ja radan kapasiteetti aiheuttaa haasteita häiriötilanteiden hallinnassa sekä kunnossapidossa. Rataosalla on kahdeksan liikennepaikkaa. Henkilöjunien suurin nopeus on 100 km/h ja tavarajunien 80 km/h. Rataosuuden tämänhetkinen kunto on nykyiseen liikennemäärään ja nopeustasoon nähden kokonaisuudessaan hyvä. Radan rakenteen osalta parannustarpeita on yksittäisissä silloissa, routimiskohteissa ja radan kuivatusjärjestelmässä. Rataosalla on käytössä yhteensä 122 tasoristeyttä, joista 22 on varustettu varoituslaitoksella. Hankkeen tavoitteena on rautatiekuljetusten

kustannustehokkuuden ja teollisuuden kilpailukyvyyn parantaminen sekä kuljetusten aiheuttamien päästöjen vähentäminen.

Sähköistyrksen suunnitteluhanke sisältää Tornio–Kolari-rataosan sähköistämisen suunnittelun sekä sähköistyrksen vaatimat muutokset rataosan rata- ja yli-kulkusiltoihin sekä Kolarin liikennepaikalle. Sähköistyrksen lisäksi suunnitellaan parantamis- ja kehittämistoimenpiteitä, kuten uusi liikennepaikka Niemen-päähän ja rautatieturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Suunnitteluhanke sisältää kuuden ratasuunnitelman laatimisen vuosien 2025–2028 aikana.

8.3 Vesiväyläkohteet

Suunnittelukohteet

Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu (Jatkuva)

Hanke liittyy Ruotsissa valmisteltavaan Luulajan sataman laajennusprojektiin, johon sisältyy myös sata-man tuloväylien syventäminen. Hanke on käynnistynyt 2024, ja siihen liittyy myös vähäinen Merenkurkun reittijakoalueen syvennystarve, jonka rakennussuunnitelma on laadittava ensi vuonna. Väylävirasto on omalta osaltaan ilmoittanut Ruotsin Sjöfartsverketille osallistuvansa hankkeen toteutukseen.

Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Väylän parantamishankkeen vesilupahakemus. TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaan Oulun satamaan on käynnistynyt uuden polven ro-ro-alusten liikenne, jonka turvallisuus ja toimintavarmuus edellyttää väylän sisäosan leventämistä. Hanke sisältyy investointiohjelmaan 2025–2032.

Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), vesilupakäsittely (Jatkuva)

Väylien parantamishankkeiden (Eckerö ja Färjsund) vesilupakäsittely ja rakennussuunnittelu. Kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaan Eckerön satamaan vievän väylän parantamistarve liittyy Eckerölinen uuden aluksen hankintaan, ja Färjsundin parantamistarve alueen teollisuuden kuljetustarpeisiin. Eckerön väylän vesilupahakemus on valmisteilla ja Färjsundin käsittelyssä. Molempien hankkeiden toteutus edellyttää rakennussuunnitelmien laatimista. Hankkeet sisältyvät investointiohjelmaan 2025–2032.

Inkoon meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Suomi on vuokrannut 10 vuodeksi LNG-termiinaalialuksen, joka sijoitettiin kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaan Inkoon satamaan. Ensivaiheessa termiinaalin täyttöön käytettävien aluskuljetusten toimivuutta

parannetaan väylän merkinnän kehittämisellä, mutta näiden kuljetusten toimivuus ja turvallisuus edellyttää myös muita väylän parantamistoimia, joiden vesilupakäsittely on käynnissä. Hanke sisältyy investointiohjelmaan 2025–2032 ja sille on myönnetty toteutusrahoitus (LTA 2/25). Suunnittelurahoituksella vietään loppuun käynnissä oleva vesilupakäsittely.

Loviisan meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Loviisan väylän syventäminen 11 metriin sisältyy hallituksen investointiohjelmaan, ja sen mukaan hankkeen suunnittelua edistetään siten, että päätös hankkeen toteutuksesta voidaan tehdä 2025. Hanke tukisi energiamateriaalien, raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten kuljetustaloutta. Hankkeen vesilupakäsittely on käynnissä. Valtion talousarvioesityksessä 2026 on esitetty hankkeen toteutuspäätöksen tekemistä (LTA 1/26).

Vaasan meriväylän syventäminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Vaasan väylän syventäminen 10 metriin sisältyy hallituksen investointiohjelmaan, ja sen mukaan hankkeen suunnittelua edistetään siten, että päätös hankkeen toteutuksesta voidaan tehdä 2026. Hanke tukisi raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten kuljetustaloutta. Hankkeen vesilupakäsittely on käynnissä.

Raahen meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu (Jatkuva)

Väylän syventämisen yleissuunnitelma. SSAB:n Raahen terästehtaiden tulevien tuotannon ja logististen ratkaisujen tueksi on laadittu esiselvitys kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaan Raahen satamaan johtavan väylän syventämisestä 11/11,5/12 m mitoitussyvyyteen. SSAB:n ratkaisujen jälkeen näistä tarkasteluista vaihtoehtoista voidaan valita jatkosuunnitteluun otettava vaihtoehto. Hanke sisältyy investointiohjelmaan 2025–2032.

Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantaminen, yleissuunnittelu (Jatkuva)

Saimaan liikenne on tällä hetkellä pääosin raakapuukuljetuksia, joiden toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen on keskeistä puunjalostusteollisuuden raakapuun varmistamisessa alueella. Hanke sisältää lukuisia yksittäisiä pieniä parantamiskohteita raakapuukuljetuksiin käytetyillä väylillä. Hanke sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan 2025–2032. Uutena kohteena toimijat ovat esittäneet Kuopio–Iisalmi väylän syventämistä, jonka esiselvitys on sisällytetty osaksi tätä kokonaisuutta.

Kokkolan Kantasataman meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu (Uusi)

Kokkolan Satama Oy on esittänyt kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvan Kokkolan Kantasatamaan johtavan väylän syventämistä ja laatinut hankkeesta esiselvityksen. Hankkeen toteutusedellytysten arvioimiseksi ja jatkotoimenpiteitä koskevien päätösten perustaksi suunnitelmia on tarkennettava yleissuunnitelmata-solle mm. luotettavan kustannusarvion saamiseksi. Kustannusarvion pohjalta voidaan tehdä hankearvio hankkeen toteutusedellytyksistä ja hankkeen mahdollisesta sisällyttämisestä tuleviin investointiohjelmiiin. Kokkolan Kantasataman väylän syventäminen mahdollistaa sataman läheiselle teollisuusalueelle suunniteltujen vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantolaitosten kuljetukset.

Muita vesiväylien suunnittelu- ja selvityskohteita*Merituulipuistojen edellyttämät pienten väylämuutosten suunnittelu (Jatkuva)*

Sekä Suomen aluevesille että talousvyöhykkeelle on suunnitteilla useita laajoja tuulipuistoalueita, jotka synnyttävät tarpeita pienten väylämuutosten suunnitteluun ja toteutukseen. Kyseessä voi olla jonkin yksittäisen väylähaaran lakkauttaminen tai väylän muuttaminen tai väylän jatkaminen tuulipuistoalueen ulkopuolelle, jotta toisaalta voidaan varmistaa merenkulun turvallisuus ja sujuvuus alueelle, mutta luoda samalla myös mahdollisuuksia taloudellisesti toteutuskelpoisten tuulipuistoalueiden suunnitteluun. Yksittäisiä kohteita on lukuisia.

Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut (Jatkuva)

Vuosittain toimijat esittävät väylien parantamisesta ja kehittämisestä erilaisia aloitteita, joiden toteutuskelpoisuuden arviointi edellyttää kannattavuustarkasteluiden laatimista niitä koskevia jatkopäätöksiä varten.

Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla - vesiväylien syventävä tarkastelu, esiselvitys (Uusi)

Tarkastelu on jatkoa vuoden 2025 TEN-T-verkon kaksoiskäyttövaatimusten arvioinnille. Vesiväylien tarkastelu tehdään myös TEN-T-vaatimuksia laajemmin. Tarve syventää vesiväylien roolia eri merkitysten, mm. kaksoiskäytön kannalta.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-376-1
www.vayla.fi



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisuja
6/2026

PERUSVÄYLÄNPIDON SUUNNITELMA 2026–2029



Perusväylänpidon suunnitelma

2026–2029

Väyläviraston julkaisuja 6/2026

Kannen kuva: Väylävirasto

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-377-8

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Perusväylänpidon suunnitelma - 2026–2029 Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisuja 6/2026. 77 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-377-8.

Tiivistelmä

Väyläviraston laatima perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdennetaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusväylänpidon suunnitelma tehdään tarkemmin yhdelle vuodelle ja alustavana nelivuotiskaudelle julkisen talouden suunnitelman kehysten mukaisesti. Perusväylänpidon suunnitelma toimeenpanee osaltaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12) ja se on sovitettu yhteen Väyläviraston suunnittelu- ja investointiohjelmien kanssa.

Perusväylänpidon rahoitustaso on ollut korjausvelkarahoituksen ansiosta tienpidossa suhteellisen hyvällä tasolla vuosina 2024–2026, mutta laskee erittäin niukaksi vuosina 2027–2029. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella. Väylien hoidon taso pyritään säilyttämään nykyisenä, mutta väylien heikentyvä kunto heikentää päivittäisen liikenteen palvelutasoa vilkasliikenteisen pääväyläverkon ulkopuolella. Liikenneverkon parantamiseen rahoitus ei juuri riitä, ja esimerkiksi rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan keskeyttämään.

Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa liikkumavara on pieni ja pienenee suunnitelmakauden loppua kohden edelleen mm. rahoituksen niukkuuden takia. Jos rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla. Perusväylänpidon suunnitelman ulkopuolelle jää runsaasti tärkeitä tarpeita kuten keskivilkkaan tieverkon kunnossapitotoimia, siltojen korjausten lisääminen, rataverkon isojen peruskorjausten jatkaminen, ennakoivan kunnossapidon lisääminen sekä vaikuttavia pieniä parantamishankkeita.

Perusväylänpidon suunnitelmassa kuvataan väyläverkon ja perusväylänpidon nykytila, rahoituksen määrä, priorisointi ja kohdentaminen suunnitelmakaudella sekä näiden arvioidut vaikutukset. Suunnitelman vaikutusarviointi kuvaa, miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet (toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) toteutuvat perusväylänpidon osalta ja arvioinnissa on eroteltu suunnitelmasta ja toimintaympäristöstä johtuvat vaikutukset. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella, mikä näkyy ihmisten arjessa ja elinkeinoelämän kuljetuksissa.

Plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen - 2026–2029. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 6/2026. 77 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-377-8.

Sammanfattning

Trafikledsverkets plan för basunderhåll av transportinfrastrukturen beskriver hur anslagen för basunderhållet fördelas för att uppnå servicenivån och målen för trafiklederna. Planen för basunderhåll görs upp mer exakt för ett år och preliminärt för en fyraårsperiod i enlighet med ramarna för planen för de offentliga finanserna. Planen för basunderhåll verkställer för sin del den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) och har samordnats med Trafikledsverkets planerings- och investeringsprogram.

Finansieringsnivån för basunderhållet har tack vare finansieringen av reparationsskulden legat på en relativt god nivå inom väghållningen 2024–2026, men sjunker mycket till en mycket låg nivå 2027–2029. Under planperioden försämras trafikledernas skick och reparationsskulden ökar särskilt utanför det högtrafikerade nätet. Målet är att nivån på skötseln av trafiklederna ska förbli oförändrad, men trafikledernas försämrade skick försämrar den dagliga trafikens servicenivå utanför det högtrafikerade huvudledsnätet. Finansieringen räcker knappt till för att förbättra trafiknätet, och till exempel de planerade ombyggnadsprojekten på bannätet måste avbrytas.

Spelrummet vid fördelningen av finansieringen för basunderhållet är litet och minskar ytterligare mot slutet av planperioden bland annat på grund av den knappa finansieringen. Om finansieringen minskas ytterligare blir man tvungen att skära ned nödvändiga reparationer av trafiklederna även på det mest högtrafikerade nätet. Många viktiga behov såsom underhåll av det medeltrafikerade vägnätet, fler broreparationer, fortsatta stora ombyggnader av bannätet, ökat förebyggande underhåll samt effektiva små förbättringsprojekt hamnar utanför planen för basunderhåll.

Planen för basunderhåll beskriver trafikledsnätets och basunderhållets nuläge, finansieringsbelopp, prioritering och inriktning under planperioden samt de uppskattade konsekvenserna av dem. Konsekvensbedömningen av planen beskriver hur målen i den riksomfattande trafiksystemplanen (funktion, säkerhet och hållbarhet) uppfylls i fråga om basunderhållet, och konsekvenserna av planen och verksamhetsmiljön har separerats i bedömningen. Under planperioden försämras trafikledernas skick och reparationsskulden ökar utanför det högtrafikerade nätet, vilket syns i människornas vardag och i näringslivets transporter.

Basic transport infrastructure management plan - 2026–2029. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 6/2026. 77 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-377-8.

Abstract

The basic transport infrastructure management plan drawn up by the Finnish Transport Infrastructure Agency describes how the basic transport infrastructure management budget is allocated to achieve the service level and objectives of the routes. The basic transport infrastructure management plan will be drawn up as a more detailed one-year plan and as a provisional version for a four-year period, in line with the public financing framework. The basic transport infrastructure management plan contributes to the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), and it is coordinated with the planning and investment programmes of the Finnish Transport Infrastructure Agency.

Thanks to maintenance backlog funding, the level of funding for basic transport infrastructure management has been relatively good between 2024 and 2026, but it will become much tighter between 2027 and 2029. During the planning period, the condition of the transport infrastructure will deteriorate and the maintenance backlog will increase, especially outside the heavily trafficked network. While the current level of transport infrastructure maintenance will be maintained, the deteriorating condition of the transport network will reduce the level of service for daily traffic outside the busy main network. The funding is not sufficient for improving the transport network, and planned renovation projects on the rail network, for example, need to be put on hold.

There is little room for manoeuvre in the allocation of funding for basic transport infrastructure management, and it will continue to get smaller towards the end of the planning period, partly due to the scarcity of funding. If funding is further reduced, necessary repairs to the traffic infrastructure will have to be cut, even on the busiest networks. The basic transport infrastructure management plan leaves out many important needs, such as maintenance of the medium-grade road network, increased bridge repairs, continued major renovation of the rail network, increased preventive maintenance and effective smaller improvement projects.

The basic transport infrastructure management plan describes the current state of the route network and basic transport infrastructure management, as well as the amount, prioritisation and allocation of funding over the plan period along with their estimated impact. The impact assessment of the plan describes how the objectives of the National Transport System Plan (functionality, safety and sustainability) will be achieved in terms of basic transport infrastructure management and distinguishes between the impacts resulting from the plan and the operating environment. During the planning period, the condition of the routes will deteriorate and the maintenance backlog will increase outside the busy transport network, affecting people's daily lives and business transports.

Esipuhe

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelman) tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Valtion ylläpitämän väyläverkon kunnossapitoa, suunnittelua ja kehittämistä hallitaan usean ohjelman kautta. Perusväylänpidon suunnitelmassa kuvataan perusväylänpidon määrärahojen kohdentaminen ja sen vaikutukset. Suunnitelma tehdään tarkemmin yhdelle vuodelle ja alustavana nelivuotiskaudelle. Perusväylänpidon suunnitelma on valmisteltu Väylävirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa. (1.1.2026 alk. elinvoimakeskusten) Väyläviraston johto on ohjannut suunnitelman valmistelua.

Tämä perusväylänpidon suunnitelma julkaistaan samanaikaisesti suunnitteluohjelman 2026–2029 kanssa. Väyläverkon ohjelmien kokonaisuuteen näiden lisäksi kuuluvat investointiohjelma ja ohjelmien yhteenvetoraportti tullaan julkaisemaan sen jälkeen, kun niitä ohjaava päivitetty Liikenne 12 -suunnitelma on käsitelty eduskunnassa.

Perusväylänpidon suunnitelma valmistellaan ja päivitetään vuosittain.

Helsingissä tammikuussa 2026

Väylävirasto

Sisällys

1	PERUSVÄYLÄNPIDON SUUNNITELMA	9
2	PÄÄVIESTIT JA KORJAUSVELKA	9
2.1	PÄÄVIESTIT	9
2.2	KORJAUSVELKA	10
3	SÄÄDÖSPERUSTA.....	12
4	TOIMINTALINJAT JA OHJEET	14
5	VÄYLÄVERKON JA PERUSVÄYLÄNPIDON NYKYTILA	16
5.1.1	TIEVERKKO	16
5.2	RATAVERKKO	21
5.3	VESIVÄYLÄVERKKO	23
6	RAHOITUS JA SEN KOHDENTAMINEN	26
6.1	PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUKSEN TAUSTAA	26
6.2	RAHOITUKSEN JAKAUTUMINEN VUOSINA 2026–2029	28
6.2.1	VÄYLÄNPIDON TUOTTEET	28
6.2.2	TIENPIDON RAHOITUS	29
6.2.3	RADANPIDON RAHOITUS	32
6.2.4	VESIVÄYLÄNPIDON RAHOITUS.....	33
6.2.5	LIIKENTEEN OHJAUS JA INFORMAATIO	34
6.3	YHTEENVETO RAHOITUKSEN JAKAUTUMISESTA 2026	36
6.4	RAHOITUKSEN PRIORISOINTI	37
6.5	PRIORISOINTI TUOTTEITTAIN	39
6.6	PRIORISOINTI LIIKENNEMUODOITTAIN	41
6.6.1	MAANTIEVERKKO	41
6.6.2	RATAVERKKO	43
6.6.3	VESIVÄYLÄT	44
7	VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	46
7.1	VAIKUTUSARVIOINNIN TARKOITUS.....	46
7.2	VAIKUTUSARVIOINNIN AINEISTO JA MENETELMÄT	46
7.3	VAIKUTUSARVIOINNIN TULOKSET.....	47
7.3.1	YLEISTÄ PERUSVÄYLÄNPIDON TUOTTEIDEN VAIKUTUKSISTA.....	47
7.3.2	PERUSVÄYLÄNPIDON SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET PALVELUTASOON VÄYLÄVERKOLLA.....	52
7.3.3	PERUSVÄYLÄNPIDON SUUNNITELMAN VAIKUTUKSET VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEEN.....	57
7.3.4	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEN VAIKUTUKSET.....	58
7.3.5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEN VAIKUTUKSET VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEEN.....	62
7.3.6	ARVIO VÄYLÄVIRASTON TULOSTAVOITEMITTAREIDEN MUUTOSTEN SUUNNASTA.....	65
8	SEURANTA	66
9	SUUNNITELMAN ULKOPUOLELLE JÄÄNEITÄ PERUSVÄYLÄNPIDON TARPEITA.....	66
9.1	NÄKYMÄT SUUNNITELMAKAUDEN JÄLKEEN	66
9.2	MAANTIEVERKON TARPEET	66
9.2.1	TEIDEN PÄÄLLYSTEET, RAKENTEET, SILLAT, VARUSTEET JA LIIKENNEYMPÄRISTÖ	66
9.2.2	YKSITTÄISKORJAUSTARPEET	67
9.2.3	MAANTIEVERKON PARANTAMISHANKKEET	67
9.3	RATAVERKON TARPEET	73
9.3.1	ISOT PERUSKORJAUSTARPEET	74
9.3.2	PARANTAMISHANKKETARPEET	75

9.3.3	YKSITTÄISKORJAUSTEN TARVE	76
9.4	VESIVÄYLIEN TARPEET	76
LÄHDELUETTELO		77

1 Perusväylänpidon suunnitelma

Perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdennetaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Perusväylänpidon suunnitelma tehdään tarkemmin yhdelle vuodelle ja alustavana nelivuotiskaudelle. Suunnitelma päivitetään vuosittain. Vuoden 2026 rahoitus on päätetty valtion talousarviossa. Vuosien 2027–2029 rahoitus perusväylänpidon suunnitelmassa on julkisen talouden suunnitelman mukainen. Perusväylänpidon rahoituksen historiatietoa on raportissa vuodesta 2020. Rahoituksen ostovoiman kehitystä on myös tarkasteltu.

Perusväylänpidon suunnitelmassa kuvataan maantie-, rata- ja vesiväyläverkon hoito, korjaus, liikenteen palvelut, perusväylänpidosta rahoitettava parantaminen ja priorisoinnin keskeisimmät periaatteet. Perusväylänpidon suunnitelma toimeenpanee osaltaan valtakunnallista 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Suunnitelma toimii myös Väyläviraston väyläomaisuuden hallinnan tukena.

Eduskunta päättää vuosittain perusväylänpidon määrärahoista. Rahoitus ohjataan tavoitteiden, tarpeiden, linjausten, priorisointiperiaatteiden ja voimassa olevien pitkäaikaisten palvelusopimusten mukaan.

Perusväylänpidon suunnitelma kattaa myös elinvoimakeskusten tienpidon tehtävät ja niiden rahoituksen. Elinvoimakeskukset kuvaavat tarkemmin toimenpiteitä ja näkymiä alueellisissa tienpidon ja liikenteen suunnitelmissaan ja katsauksissaan.

Suunnitelmaan sisältyy vaikutusarviointi, jossa on eroteltu perusväylänpidon rahoituksesta ja sen kohdentamisesta johtuvat vaikutukset, toimintaympäristön muutoksista johtuvat vaikutukset ja kuvattu mihin nämä yhdessä johtavat. Suunnitelman ulkopuolisia tulevia tarpeita ja näkymiä suunnitelmakauden jälkeen on tarkasteltu raportin lopussa.

2 Pääviestit ja korjausvelka

2.1 Pääviestit

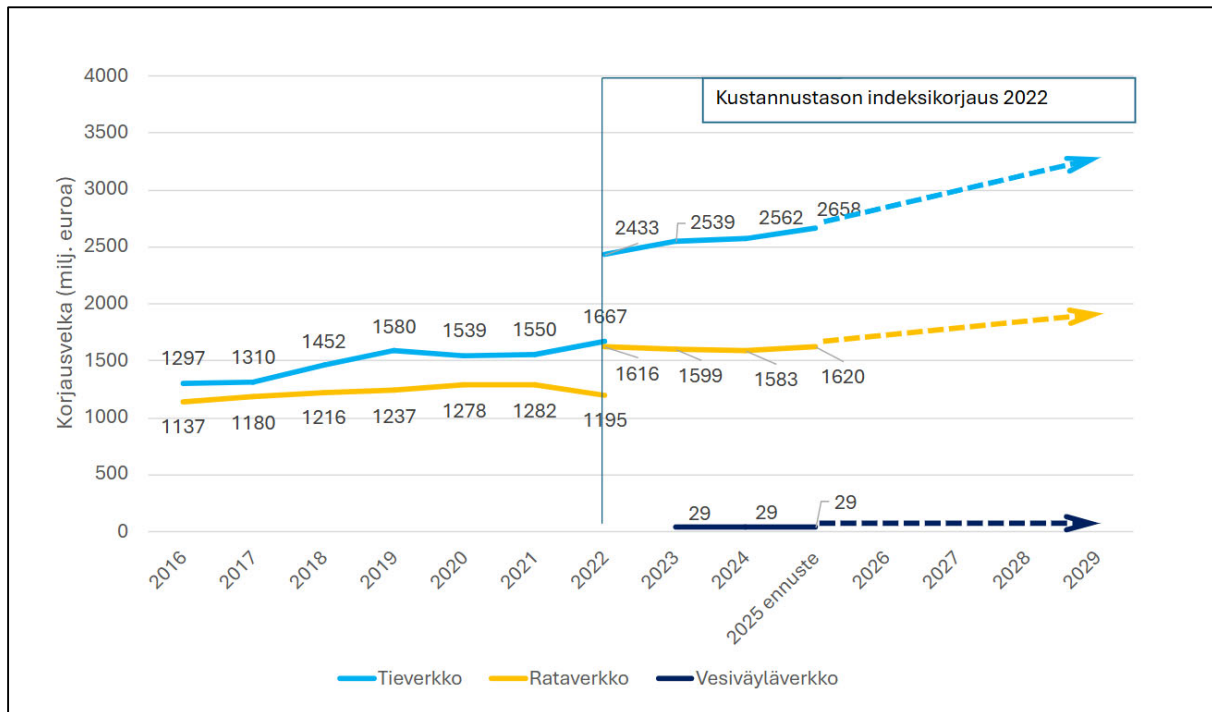
Perusväylänpidon suunnitelman pääviesteihin on tiivistetty helposti ymmärrettävään muotoon suunnitelman tärkeimmät sanomat. Pääviestit kertovat, mistä perusväylänpidossa on kyse ja mihin perusväylänpidon rahoitus riittää suunnitelmakaudella. Väylävirasto viestii myös siitä, miten rahoitusta kohdistettaisiin, jos rahoitusta olisi nykyistä enemmän tai vähemmän. Viesteihin kiteytyy myös suunnitelmakauden jälkeiset perusväylänpidon tulevaisuuden näkymät.

1. **Perusväylänpidon tarkoitus on varmistaa olemassa olevan väyläverkon liikennöitävyys ja kunto.** Perusväylänpidon määrärahoilla rahoitetaan tien- ja radanpitoa sekä vesiväylänpitoa. Rahoituksen ollessa riittämätön väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, kuten hoito, liikenteen ohjaus ja jäänmurto. Myös vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunnosta ja liikenneturvallisuudesta pyritään huolehtimaan.
2. **Perusväylänpidon rahoitustaso laskee erittäin niukaksi.** Rahoitus on vuosina 2024–2026 kohtuullisen hyvällä tasolla hallituksen tienpitoon kohdistaman korjausvelkarahan ansiosta. Rahoitus on laskemassa erittäin niukalle tasolle vuosille 2027–2029.
3. **Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa liikkumavara on pieni** rahoituksen niukkuuden ja pitkien sopimusten takia. Käytettävissä oleva korjausrahoitus riittää vain vilkasliikenteisimmille väylille. Pistemäisiä korjauksia, kuten päällysteiden paikkauksia ja rikkoutuneiden vaihteiden vaihtoja, toteutetaan mahdollisuuksien mukaan. Ennakoivan kunnossapidon edellyttämiä oikea-aikaisia toimenpiteitä ei pystytä toteuttamaan. Rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan keskeyttämään. Tämä lisää myöhemmin tarvittavia korjauksia sekä niiden kustannuksia. Liikenneverkon parantamiseen rahoitus ei juuri riitä. **Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa** vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella, mikä näkyy myös ihmisten arjessa ja elinkeinoelämän kuljetuksissa.
4. **Perusväylänpidon nykyisellä rahoituksella ei pystytä vastaamaan liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja suunnitelman ulkopuolelle jää merkittävä määrä tärkeitä tarpeita.** Lisärahoituksella voitaisiin pitää kunnossa myös keskivilkasta tieverkkoa, jatkaa rataverkon kriittisiä korjauksia, lisätä siltojen korjauksia ja toteuttaa vaikuttavia pieniä parantamishankkeita. Näillä edistettäisiin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja palveltaisiin laajasti Suomen yhteiskuntaa ja kilpailukykyä.
5. **Jos perusväylänpidon rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla.** Päivittäiseen liikennöitävyyteen vaikuttavasta hoidosta olisi myös pakko tinkiä.
6. **Perusväylänpidon tulevaisuudennäkymiä varjostavat lisääntyvät tarpeet ja epävarmuus rahoitustasosta.** Näkymiin vaikuttavat toimintaympäristön muutosten ja kustannustason kehityksen lisäksi erityisesti, toteutuuko Liikenne 12 -suunnitelman mukainen perusväylänpidon rahoitustason nousu vuodesta 2030 eteenpäin. Lisäksi liikenteenohjauksen ja jäänmurron kustannukset kasvavat ja useita elinkaarihankkeita siirtyy perusväylänpidosta rahoitettavaksi.

2.2 Korjausvelka

Väyläverkon korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2025 alussa korjausvelkaa oli maanteillä noin 2,6 miljardia euroa, rautateillä 1,6 miljardia euroa ja vesiväylillä 29 miljoonaa euroa. Korjausvelka on kasvanut hitaasti viimeisen 10 vuoden ajan (Kuva 1). Korjausvelan kasvu saatiin hetkellisesti pysäytettyä vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta. Korjausvelan kasvu on kohdistunut erityisesti vähäliikenteisiin väyliin. Kuitenkin suuri osa väyläverkon taitorakenteista ja varusteista on pääväylillä ja vilkkailla väylillä. Erityisesti

teknisten laiteiden ja varusteiden käyttöikä on suhteellisen lyhyt, joten niiden korjausvelkaa syntyy myös pääväylillä ja vilkkailla väylillä, eikä korjausvelan kasvu tapahdu tasaisesti, jos rahoitus ei riitä korjausvelan säilyttävään tasoon.



Kuva 1. Korjausvelan kehitys.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa linjattiin hallituskaudelle yhteensä 520 miljoonan euron lisärahoitus väylien korjausvelan purkuun. Vuonna 2024 lisärahoitusta saatiin käyttöön 250 miljoonaa euroa, vuonna 2025 200 miljoonaa euroa ja vuonna 2026 118 miljoonaa euroa. Korjausvelkarahoitusta pysytettiin vuosina 2024–2025 kohdistamaan myös aiempaa raskaampiin toimenpiteisiin keskivilkkaalla verkolla sekä kriittisiin siltoihin. Korjausvelan määrän vähentämiseen tämäkään rahoitustaso ei silti ole riittänyt.

Vuoden 2026 lisärahoituksesta 100 miljoonaa euroa kohdistetaan maanteiden päällysteisiin ja 18 miljoonaa euroa maantiesiltojen korjauksiin. Toimenpiteillä hillitään korjausvelan kasvua. Korjausvelkarahalla vuodelle 2026 saadaan tehtyä päällysteitä noin 1 000 km enemmän ja korjattua 20–30 siltaa enemmän kuin perusrahoituksella.

Tieomaisuudesta ja erityisesti taitorakenteista huomattavan suuri osa on pääteillä, mikä liikenteen ohella perustelee päätteiden suurta osuutta korjausrahoituksesta. Korjausvelan kasvu on taas jatkumassa ja kasvu kiihtyy suunnitelmakauden loppua kohti vuoteen 2029 asti (kuva 1). Verkollisesti korjausvelka kasvaa eniten vähäliikenteisellä päällystetyllä tieverkolla.

Suunnitelmakauden jälkeen väyläverkon korjausvelan arvioidaan olevan nykyistä suurempi, noin 5 miljardia euroa, ja velkaa on erityisesti vähäliikenteisellä ja osin myös keskivilkkaalla väyläverkolla. Korjausvelan määrän tavoitteellinen taso on 2,4 miljardia euroa, mikä on merkittävästi nykyistä tasoa matalampi. Tällä korjausvelan tasolla liikenneväylät olisivat sekä yhteiskunnan että niiden käyttäjien suhteen tarkoituksenmukaisella tasolla.

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa esitetään perusväylänpitoon 460–580 miljoonan vuotuista lisärahoitusta vuosille 2030–2037, millä saadaan merkittävästi hidastettua korjausvelan kasvua. Perusväylänpidon rahoituksen ostovoimaa kuitenkin heikentävät vuoteen 2030 mennessä kustannustason nousu sekä väylärakenteiden määrän ja välttämättömien väylänpidon menojen kasvu.

Lisätietoa korjausvelasta julkaisussa Liikenneväylien korjausvelka 2025 (Väyläviraston julkaisuja 61/2025).

3 Säädöspерusta

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) antaa tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset ja linjaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa maanteilla. Lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää liikumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Lain tarkoituksena on lisäksi turvata osallistumismahdollisuus valtion omistamien maanteiden suunnitteluun. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia **täydentää liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta** (933/2018). **Tieliikennelaki** (729/2018) säätelee mm. liikenteenohjauslaitteita ja niiden asettamista. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen järjestäminen pohjautuu **lakiin liikenteen palveluista** (320/2017).

Ratalaki (110/2007) antaa radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset ja säätelee mm. rautateiden kunnossapidon tasoa. Lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Lain tarkoituksena on lisäksi turvata rautateiden ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona sekä turvata osallistumismahdollisuudet rautatieliikennematkaisuja koskevaan suunnitteluun. Ratalakia täydentää **liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta** (933/2018). **Raideliikennelaki** (1302/2018) säätelee raideliikennettä ja sen turvallisuutta ja rautatiejärjestelmän yhteen toimivuutta sekä rataverkon tehokasta käyttöä. Myös liikenteenohjauspalvelujen järjestäminen perustuu raideliikennelakiin. **Laissa liikenteen palveluista** (320/2017) säädetään mm. rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä, rautatieliikenteen toimiluvan myöntämisen edellytyksistä, rautatieliikenteen pätevyyksistä ja

kuljettajakoulutuksista. Liikenne- ja viestintävirasto **Traficom**in määräys rautateiden infrastruktuuri-osajärjestelmästä ohjaa mm. tasoristeysturvallisuuden parantamista.

Vesiväylien suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa ei säädellä erillislainsäädännöllä, vaan toiminta perustuu pääosin **vesilakiin** (587/2011) ja **vesiliikennelakiin** (782/2019). Vesilain yleisiä periaatteita sekä mm. vesilain soveltamista erityyppisissä väylähankkeissa on kuvattu Väyläviraston (Liikenneviraston) ohjeissa.¹ Perusväylänpidon kannalta keskeinen vesilain velvoite on lain 10. luvun 12 §:n kunnossapitovelvollisuus. Vesiliikennelaki määrittää menettelyt, joiden pohjalta Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ohjaa ja valvoo kaikkia vesiväylänpitäjiä. **Alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta** annetun lain (1121/2005) mukaisesti Väylävirasto huolehtii jäänmurtaja-avustuksen saatavuudesta Suomen vesialueella jääolosuhteiden niin vaatiessa. Avustusta annetaan Väyläviraston nimeämiin talvisatamiin ja Väyläviraston erikseen määrittelemiin muihin kohteisiin, esimerkiksi Saimaan syväväylällä. Suomen ja Ruotsin välinen talvimerenkulun yhteistyö (valtiosopimus 77/2013) on tiivistä. Väylävirasto huolehtii Saimaan kaanan kunnossapidosta Suomen ja Venäjän välisen valtiosopimuksen (8/2012) mukaisesti. Meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut pohjautuvat mm. **Alusliikennepalvelulakiin** (16 §).

Valtioneuvoston selonteossa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12, 18.12.2025) esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta (24.3.2022) linjaa toimenpiteet, joilla tähdätään liikenteen turvallisuuden parantamiseen ja liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseen. Strategian tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti kohti vuodelle 2050 asetettua nol-lavisiota.

Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointi

Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005, ns. SOVA-laki) panee täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (2001/42/EY, ns. SEA-direktiivi). Lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien valmistelussa ja hyväksymisessä, parantaa yleisön tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia sekä edistää kestävästä kehitystä. Lain 3 § mukainen yleinen arviointivelvollisuus koskee niitä valtion tai kunnallisten

¹ Vesilaki väylähankkeissa. Liikenneviraston ohjeita 12/2013

viranomaisten suunnitelmia ja ohjelmia, jotka eivät edellytä lain mukaista määrämuotoista ympäristöarviointia. Väylänpidon suunnitelmat ja ohjelmat kuuluvat yleisen arviointivelvollisuuden piiriin.

Väyläviraston ja elinvoimakeskusten roolit tienpidon tehtävissä

Laissa on määritelty elinvoimakeskusten tie- ja liikennevastuualuetta koskeviksi tehtäviksi liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot sekä maanteiden pito.

Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja ohjaa elinvoimakeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Ohjauksen perustana ovat laki, säädökset, valtion talousarvio, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen tavoitteiden pohjalta johdettu perusväylänpidon suunnitelma, tienpitoa tämentävät viraston toimintalinjat ja ohjeet, elinvoimakeskusten tulossopimukset sekä laaja asiantuntijayhteistyö.

Elinvoimakeskukset suunnittelevat tienpidon toimenpiteet vuosittain Väyläviraston ohjauksen mukaisesti ja rahoituksen osalta tienpidon tuotteittain annettuun rahoituskehykseen. Elinvoimakeskukset määrittävät yksityiskohtaiset toimenpiteet ja laativat toimintasuunnitelman Väyläviraston toimialaohjauksen mukaisesti. Tienpito toteutetaan urakoina tai monivuotisinä palvelusopimuksina, esimerkiksi maanteiden hoito 5-vuotisinä urakoina laatuvaastuuperiaatteella. Suurimmat perusväylänpidon parantamishankkeet valmistellaan Väyläviraston ja elinvoimakeskusten yhteistyönä. Elinvoimakeskukset toteuttavat parantamishankkeita ja Väylävirasto toteuttaa eduskunnan päättämät suuret investointihankkeet. Väyläviraston ja elinvoimakeskusten liikenneosastojen välisissä toimialakeskusteluissa käsitellään ja hyväksytään vuosittain elinvoimakeskusten liikenneosastojen toimintasuunnitelmat.

4 Toimintalinjat ja ohjeet

Maantieverkko

Väylänpitoa ohjataan yksityiskohtaisemmin toimintalinjoilla ja laatuvaatimuksilla sekä Väyläviraston ohjeilla. Toimintalinjat kuvaavat, kuinka väylänpitäjä vastaa kunnossapidon lakisääteisiin vaatimuksiin yhteinäisesti, vaikuttavasti ja asiakaslähtöisesti, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten sekä eduskunnan päättämien tavoitteiden ja rahoituksen puitteissa. Maanteiden palvelutasoon ja omaisuuden säilymiseen vaikuttavia linjauksia ovat esimerkiksi:

- Talvihoidon toimintalinjat
- Päälystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat
- Siltojen toimintalinjat

- Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat
- Maanteiden varusteiden ja liikenneympäristön toimintalinjat

Talvihoidon toimintalinjoissa kuvataan talvihoidon palvelutaso ja periaatteet maantieverkon eri osilla hoitoluokittain. Talvihoidon toimintalinjat uudistettiin vuonna 2018, ja linjaukset astuivat voimaan urakoissa vuosina 2019–2023. Maantiet jaetaan valtakunnallisesti kuuteen talvihoitoluokkaan tien merkityksen, liikennemäärän ja liikenteen koostumuksen perusteella. Kävely ja pyöräily eri liikenneympäristöissä on myös huomioitu aiempaa selkeämmin. Valtakunnalliset laatuvaatimukset määräytyvät hoitoluokitusten mukaan. Vuorokausiliikenteen lisäksi talvihoitoluokitukseen vaikuttaa mm. raskaan liikenteen määrä ja joskus myös verkollinen asema.

Päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat uudistettiin vuonna 2021. Päällystetty maantieverkko jaetaan valtakunnallisesti kolmeen korjausluokkaan PK1–PK3. Päällysteiden korjausluokitukseen vaikuttavat mm. tien kokonaisliikennemäärä, raskaan liikenteen määrä, yhteysvälin rooli maakunta- ja aluekeskusten tai logististen solmupisteiden yhdistäjänä sekä maantien verkollinen asema. Toimintalinjoissa on kuvattu päällystettyjen teiden korjauksen priorisoinnin ja ohjelmoinnin pääperiaatteet.

Siltojen toimintalinjat uudistettiin vuonna 2023. Toimintalinjoissa kuvataan menettelytavat siltojen turvalliseen ja elinkaarihokkaaseen omaisuudenhallintaan. Keskeisimpiä muutoksia aiempaan ovat siltojen palvelutasoluokittelu, tarveselvitysprosessi ja riskipohjainen kohteiden priorisointi. Maanteiden varusteiden ja liikenneympäristön toimintalinjat uudistettiin vuosina 2023–2025. Näkökulmana oli aiempaa vahvemmin omaisuudenhallinta. Palvelutaso- ja kuntoluokitusten lisäksi omaisuuslajeja priorisoitiin omaisuuslajien keskinäisen tärkeyden perusteella.

Sorateiden hoidon taso ja pääperiaatteet kuvataan julkaisussa Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat (2021). Sorateilla on kaksi pääosin liikennemäärään perustuvaa kesähoitoluokkaa. Pitkäjänteistä, kestävää ja kustannustehokasta sorateiden kunnossapitoa tavoiteltiin mm. määrittämällä sorateiden tavoitevevydet hoitoluokittain sekä tehostamalla painorajoitusten määräytymisen yhtenäisyyttä kelinäkökoaikoina. Yksityiskohtaisesti sorateiden kunnossapidon periaatteita eri vuodenaikoina kuvataan julkaisussa Sorateiden kunnossapito (Liikennevirasto 2014).

Rataverkko

Väylävirasto ohjaa radanpitoa teknisillä ohjeilla ja turvallisuusohjeilla, joista keskeisin on Ratateknisten ohjeiden (RATO) sarja. Esimerkiksi kunnossapitotasot määritellään RATO:n osassa 13 Radan tarkastus. Kunnossapitotasot määräytyvät radalla käytettävän nopeuden sekä radan päällysrakenteen (ratakiskot, ratapölkkyt ja tukikerros) mukaan. Nopeustaso puolestaan määräytyy radan liikenteellisistä tarpeista. Tasoja on kahdeksan: perustasot 1–6 ja lisäksi nopeimpien ratojen korkeimmat tasot 1A ja 1AA.

Kunnossapitotasot puolestaan määrittävät mm. tarkastustiheydet kussakin kohteessa, esimerkiksi, kuinka usein vaihteet mitataan ja tarkastetaan.

Rautateitä koskevat ohjeet löytyvät Väyläviraston ohjeluettelosta. Rataverkko ja sen palvelut asiakkaalle kuvataan Rautateiden verkkoselostuksessa (Väyläviraston julkaisuja 67/2025).

Vesiväyläverkko

Vesiväylien kunnossapitoa ohjaavat mm. seuraavat dokumentit:

- Vesiliikennelakiin perustuva Yleisten kulkuväylien ylläpito (Traficom, ohje 2021)
- Väylanhoidon palvelukuvaus (Väyläviraston ohjeita 5/2024)

Näiden lisäksi on tarkempia teknisiä ja toiminnallisia ohjeita sekä tuotevaatimuksia, jotka löytyvät Väyläviraston ohjeluettelosta.

5 Väyläverkon ja perusväylänpidon nykytila

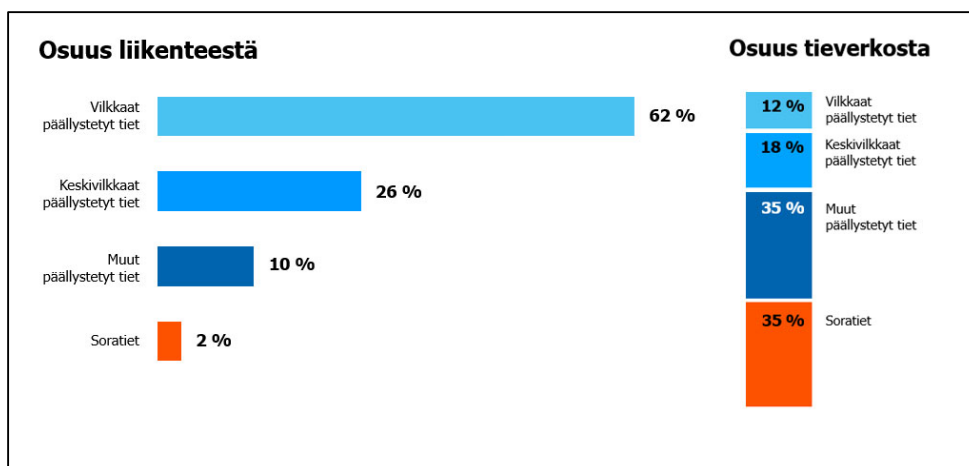
5.1.1 Tieverkko

Maantieverkon pituus on noin 78 000 kilometriä, josta päällystettyjä teitä on noin 50 500 km ja sorateitä noin 27 500 km. Lisäksi valtion tieverkolla on erillisiä kävely- ja pyöräteitä noin 6 100 km ja siltoja yli 15 000 kappaletta.

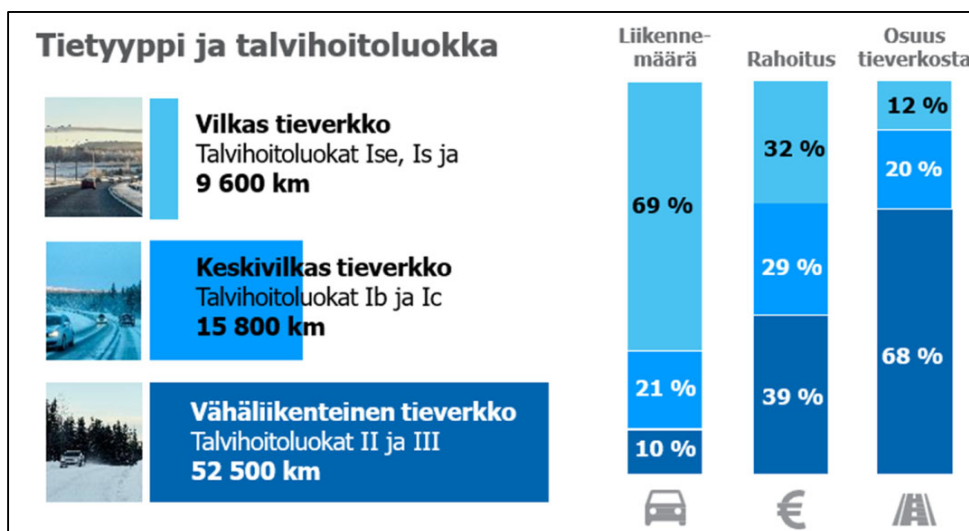
Tieverkon laajuus muuttuu varsin hitaasti. Maanteitä siirtyy kaduiksi asemakaavoituksen edetessä ja maankäytön laajetessa. Toisaalta ylläpidettävän omaisuuden ja erityisesti taitorakenteiden määrä kasvaa väyläverkon kehittämis- ja parantamishankkeiden myötä (esimerkiksi uudet kaistat, leveämmät poikki-leikkaukset, pidemmät ja leveämmät sillat, uudet tunnelit, varusteet, rinnakkaistiet, jalankulku- ja pyöräilyväylät). Maantietunneleita on maantieverkolla 24, joka on 6-kertainen määrä vuoteen 2000 verrattuna. Tietunnelien yhteispituus on 15 tiekilometriä. Perusväylänpidosta rahoitetaan tällä hetkellä 16 maantietunnelin kunnossapito ja -ohjaus. Elinkaarihankkeilta siirtyy perusväylänpidon rahoitukseen yksi tunneli vuonna 2026 ja 7 tunnelia vuonna 2029. Soratieksi on muutettu vuosittain 30–60 km maanteitä. Suunnitelmakaudella arvioidaan soratieksi muutettavan vuosittain noin 60–70 km maanteitä.

Maanteiden liikenne on pääosin keskittynyt aiempaa pienemmälle osalle maantieverkosta. Puolet maantieliikenteestä kulkee vain alle 4 000 kilometrin matkalla, joka on 5 % maanteiden pituudesta. Käytännön kunnossapidossa palvelutaso joudutaan mitoittamaan yhtenäisesti ja riittävän pitkinä yhteysväleinä,

mutta silti korkeimpien kunnossapitoluokkien eli vilkkaan tieverkon osuus sekä päällystämässä että erityisesti talvihoidossa on noin kaksi kolmannesta liikenteestä (kuvat 2 ja 3).

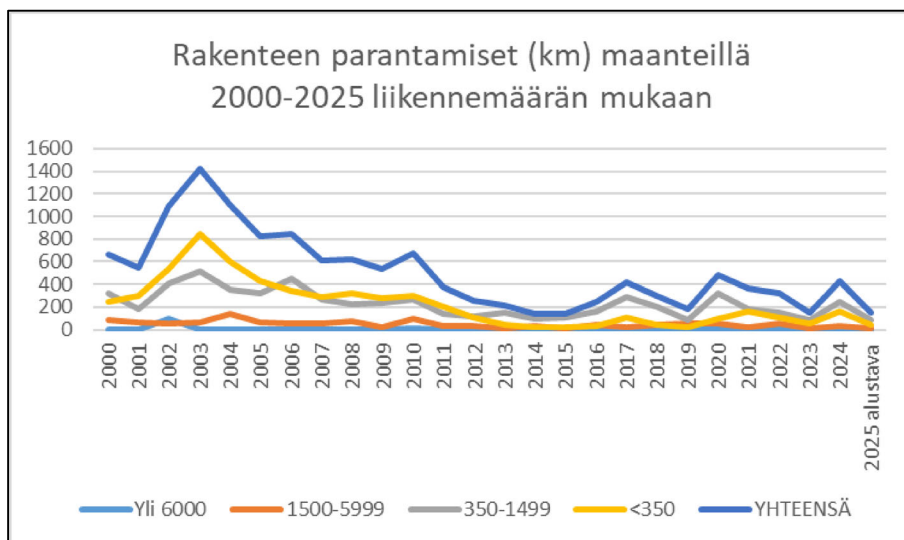


Kuva 2. Maantieverkon jakautuminen päällysteen ja tien vilkkautumisen mukaan sekä näiden osuus liikenteestä.



Kuva 3. Maantieverkon talvihoito: osuudet liikenteestä, rahoituksesta ja tiekilometreistä.

Päällystetyistä teistä huonokuntoisia on noin 10 200 km eli 20 %, mistä noin 800 km kohdistuu ylimpään päällysteiden korjausluokkaan. Pääteiden ja erityisesti ylimmän korjausluokan kunto pystytään pitämään suunnilleen nykytasolla tulevinakin vuosina, mutta aiempaa korkeampi kustannustaso tekee tästä haastavampaa. Myös päällystettyjen teiden rakenteellisen kunnan parantaminen edellyttää merkittävää panostusta. Rakenteen parantamisia on vuosina 2020–25 tehty korjausvelkarahoituksen avulla keskimäärin 320 km vuodessa (kuva 4). Ilman korjausvelkarakahaa rakenteen parantamisten vuosivolyymi on ollut noin 200 km vuodessa, mutta, kun vielä 2000-luvun alussa tierakenteita parannettiin lähes 1 000 km vuosittain, mistä noin 500 km kohdistettiin vähäliikenteisille teille (KVL < 350).



Kuva 4. Rakenteen parantamiset maantieverkolla vuosina 2000–25.

Maanteistä yli puolet (44 300 km) voidaan luokitella vähäliikenteisiksi. Vähäliikenteinen tieverkko mahdollistaa monia elintärkeitä yhteiskunnan toimintoja ja kuljetuksia. Vähäliikenteisen tieverkon laajuus kasvaa, koska liikennemäärä osalla tieverkosta on vähentynyt jo vuosikymmeniä ja tämän kehityksen ennustetaan jatkuvan suunnitelmakaudella.

Vähäliikenteisen tieverkon kunto ja hoidon taso eivät vastaa kaikkien tienkäyttäjien odotuksia. Vähäliikenteisistä teistä on päällystetty 17 100 km. Näistä huonokuntoisia tai erittäin huonokuntoisia on noin 4 900 km eli lähes 30 %. Huonokuntoisia vähäliikenteisiä teitä on koko maassa. Näiden teiden vaurioita joudutaan vähäisen rahoituksen takia runsaasti paikkaamaan, millä siirretään kattavampia korjaustoimenpiteitä tulevaisuuteen. Huonokuntoisten päällysteiden määrä vähäliikenteisillä päällystetyillä teillä kasvaa suunnitelmakaudella.

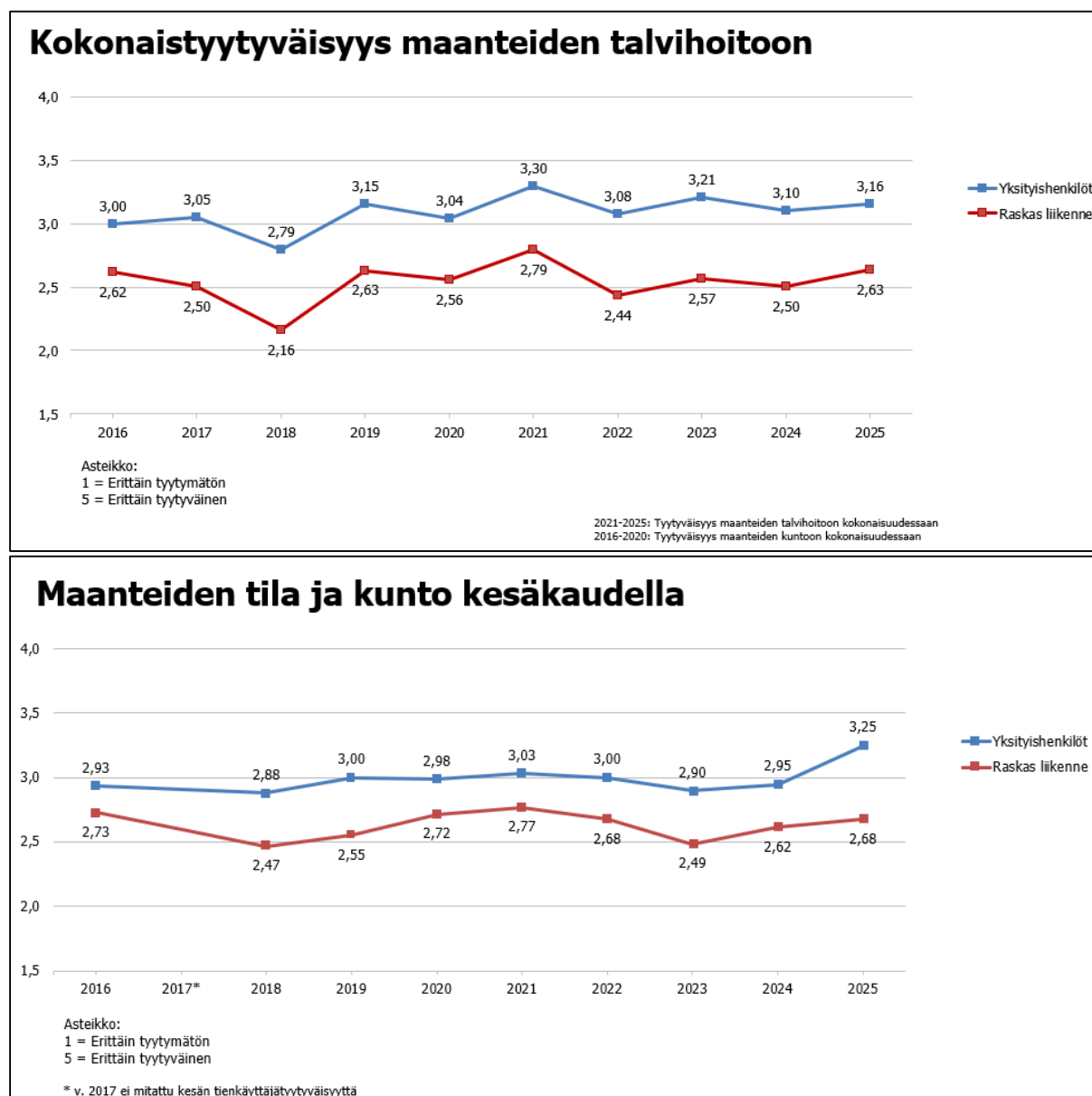
Sorateistä noin 5 % on selvästi ylileveitä ja osa taas asiakastarpeisiin nähden kapeita. Runkokelirikon osuus soratieverkolla on vähentynyt 2000-luvulla, ja pintakelirikon merkitys ilmaston muutoksen myötä kasvanut. Sorateiden huono kunto ja heikentynyt kantavuus haittaavat kuljetuksia erityisesti kelirikkoaikoina keväisin ja syksyisin. Suunnitelmakaudella sorateiden kunto säilynee ennallaan.

Maantiesilloista noin 900 kpl eli 6 % on huonokuntoisia, ja niistä on päätteillä noin 200 kpl. Huonokuntoisten siltojen pinta-ala ja määrä on kasvanut ja näiden kasvu jatkuu. Korjausvelkaa on erityisesti 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuissa silloissa. Silloissa on myös tunnistettu tiettyjä rakenneratkaisuja, joiden pitkäaikaiskestävyys on alun perin arvioitua lyhyempi. 1980-luvulla rakennetut sillat saavuttavat peruskorjauksiensa kuluva vuosikymmenellä. Painorajoitettuja siltoja on noin 380 kappaletta ja ne ovat kaikki päätieverkon ulkopuolella. Maantieverkolla on lisäksi noin 300 kpl raskaita erikoiskuljetuksia rajoittavaa siltaa.

Jalankulku- ja pyöräilyteistä noin 830 km eli 14 % on huonokuntoisia. Jalankulku- ja pyöräilyteiden kun-
nossapidolla pyritään takaamaan niiden ympärivuotinen käytettävyys. Erityisesti kaupunkiseuduilla lii-
kennejärjestelmän kehittämisessä korostuu jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen. Ta-
voitteena on lisätä jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja turvallisuutta.

Yksityishenkilöiden tyytyväisyys maanteiden kuntoon on kauttaaltaan korkeammalla tasolla kuin raskaan
liikenteen tyytyväisyys (kuva 5). Pääteiden kuntoon ollaan selvästi tyytyväisempiä kuin muiden teiden
kuntoon.

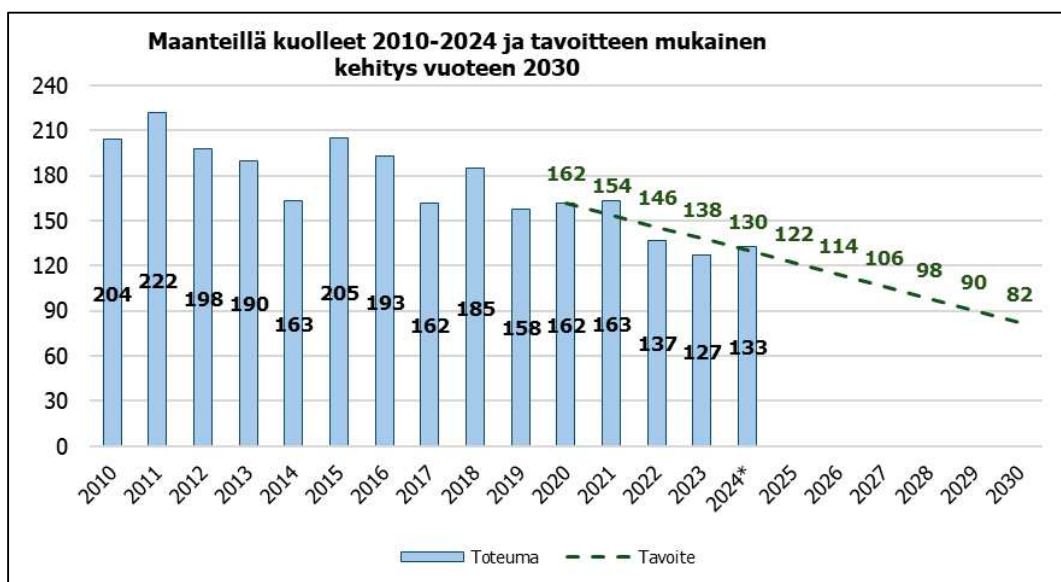
Yksityishenkilöiden tyytyväisyys maanteiden talvihoitoon on ollut suunnilleen samalla tasolla vuosina
2022–25. Raskaan liikenteen tyytyväisyys on tällä jaksolla hieman parantunut, mutta tarkasteltaessa kol-
men vuoden keskiarvoa edelleen ollaan alemmalla tasolla kuin vuosina 2019–21 keskimäärin. Tyytyväi-
syys maanteiden kuntoon parantui merkittävästi kesällä 2025.



Kuva 5. Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden talvihoitoon ja kuntoon kesällä 2016–25.

Suomen kansallisena liikenneturvallisuuksutavoitteena on ns. nollavisio, joka tarkoittaa liikennekuolemien vähentämistä käytännössä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Lyhyemmän aikavälin tavoitteena on vakavien loukkaantumisten kuolemien puolittaminen vuosina 2020–2030. Kehitys on toistaiseksi ollut maanteiden osalta pääosin tavoitteen mukainen. Vuonna 2024 hyvä kehitys kuitenkin pysähtyi ja kuolleiden lukumäärä nousi hieman tasaista laskua kuvaavan tavoitekehityksen yläpuolelle (kuva 6).

Yli kaksi kolmasosaa maanteiden kuolemista tapahtuu henkilöautolla kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksissa. Suojattomia tienkäyttäjiä, kuten jalankulkijat, pyöräilijät, mopoilijat ja moottoripyöräilijät, kuolee vuosittain noin 30.



Kuva 6. Maanteillä kuolleet 2010–2024 ja tavoitteen mukainen kehitys vuoteen 2030. *ennakkotieto.

Lähteet: Tilastokeskus ja Väylävirasto.

5.2 Rataverkko

Valtion rataverkon laajuus on noin 5 900 km, josta 88 % on yksiraiteista. Rataverkosta on sähköistetty noin 3 400 km. Rataverkolla on noin 45 tunnelia sekä yli 300 henkilö- ja tavaraliikenteen liikennepaikkaa. Rataverkon laajuus muuttuu varsin hitaasti. Ylläpidettävän omaisuuden määrä kasvaa väyläverkon kehittämis- ja parantamishankkeiden myötä (esimerkiksi lisäraiteet, sähköistyksen laajeneminen). Rautatiesiltoja on noin 2 500 kpl. Huonokuntoisia rautatiesiltoja on noin 160 kpl, joista pääväylillä on noin 50 kpl. Rautatiesiltojen aiheuttamat palvelutasorajoitteet ovat pääasiassa nopeusrajoituksia tai esteitä nostaa rataosan sallittua akselipainoa.

Radanpidon keskeisiä lähtökohtia ovat rataverkon turvallisuus ja toimintavarmuus, mikä edesauttaa muun muassa täsmällistä rautatieliikennettä. Verkon hoito ja korjausvelan hallinta ovat keskeisiä rahoituksen niukkuudesta huolimatta.

Rataverkkoon ja radanpitoon liittyy mm. seuraavia tarpeita: elinkeinoelämän muuttuviin tarpeisiin vastaaaminen (kuljetusvirtojen määrän ja suuntautumisen muutokset), matka- ja kuljetusketjujen toimivuudesta huolehtiminen ml. asemanseutujen maankäytön muutokset ja alueellisen junaliikenteen kehittäminen, varautumisen, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet sekä perinteisen rautatieturvallisuuden rinnalla digitaalinen turvallisuus ja turva-asiat (security). Radanpidon kannalta merkittäviä ympäristökysymyksiä ovat ilmastomuutoksen hillitseminen ja siihen sopeutuminen, vähähiilisyys, elinkaarikkestävyys, resurssiviisaus, kiertotalouden edistäminen, luonnon monimuotoisuuden suojeleminen, pinta- ja pohjaviesien sekä maaperän suojeleminen, emissiohaittojen kuten melun ja värinän hallinta sekä maiseman ja

kulttuuriympäristön suojele. Turvallisuusnäkökulmina esillä ovat myös radalla tehtävien töiden turvallisuus sekä tasoristeysturvallisuudesta huolehtiminen.

Tasoristeysturvallisuus liittyy sekä rautatie- että tieliikenteen turvallisuuteen. Vaikka onnettomuusmäärät ovat laskeneet huomattavasti aiemmasta, valtion rataverkolla tapahtuu edelleen keskimäärin reilu 10 tasoristeysonnettomuutta vuosittain. Näissä onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin noin 3 ihmistä vuositasolla. Pääväyläasetuksen mukaisella pääväyläverkolla on 666 tasoristeystä ja muulla rataverkolla 1 721 tasoristeystä (tilanne vuoden 2024 lopussa). Pääväyläverkon osuus valtion rataverkon pituudesta on 57 %. Kaikista tasoristeyksistä 1 660 oli vuoden 2024 lopulla ilman puomi- tai ääni- ja valovaroituslaitosta. Vuosia jatkuneen tasoristeysohjelman ja pienentyneen onnettomuusmäärän vuoksi jatkossa toteutettavien tasoristeystoimenpiteiden kustannustehokkuus ei ole samaa luokkaa kuin aiemmin.

Rataverkon kunto heikkenee tasaisesti, mutta erityisen haastavia ovat lähinnä elinkaarensa päässä olevat rataosat (vähäliikenteiset radat n. 300–500 km) sekä suurien ratapihojen raiteistot. Rataverkolla korjausvelka näkyy herkemmin häiriöinä, myös ulkopuolisten toiminta vaikuttaa. Erityisen tärkeitä ovat päivittämisen kunnossapidon lisäksi peruskorjaushankkeet, joissa pystytään uusimaan rataosan rakenne ja tekniikka samaan aikaan ja sovittamaan työt liikennetehokkuuteen. Peruskorjausten lisäksi tehdään suunnitelmallisesti paikallisia kiskon- ja pölkynvaihtoja, pohja- ja päällysrakennekorjaamista, turvalaite- ja vaihde- sekä silta- ja sähköratakorjauksia.

Radanpidon suunnittelun erityispiirteitä

Rahoituksen käytön suunnittelu on pitkäjänteistä. Ratatyöt pitää suunnitella ja tiedottaa jopa vuosia ennakolta mm. työrajojen saatavuuden varmistamiseksi, kun ratatöitä ja liikennettä sovitetaan yhteen. Rataverkon yksiraiteisuus tuo haasteensa työjärjestelyille; liikennehaitat eivät saa muodostua liian suuriksi.

Rautatierakenne ikääntyy ja heikkenee eri tahtia eri rakennekerroksissa. Esimerkiksi päällimmäisillä rakenteilla eli kiskoilla, pölkyillä ja tukikerroksella on kaikilla eri mittainen elinkaari. Lisäksi näiden elinkaari on eri mittainen esim. siltoihin nähden. Tämä tekee radanpidosta haastavaa, kun rakenteet ovat erilaisessa elinkaaren vaiheessa niin maantieteellisesti hajautuneena kuin rakennekerroksittainkin. Laajempien korjausten määrittelyssä on erityisen tärkeää tunnistaa tarpeelliset korjaukset, mutta välttää ennen aikaisia uudelleeninvestointeja.

Yksittäiset korjaus- ja parantamishankkeet ovat rataverkolla yleensä suurempia kuin maanteilla ja vesiväylillä, ja vähäliikenteisten ratojen verkollinen merkitys on suurempi. Vähäliikenteisen säteittäisen linjan päässä saattaa olla yksittäinen valtakunnallisesti merkittävä tuotantolaitos, jonka toiminnan edellytyksenä on toimiva junaliikenne. Tällöin kyseisen vähäliikenteisen radan merkitys on silti suuri.

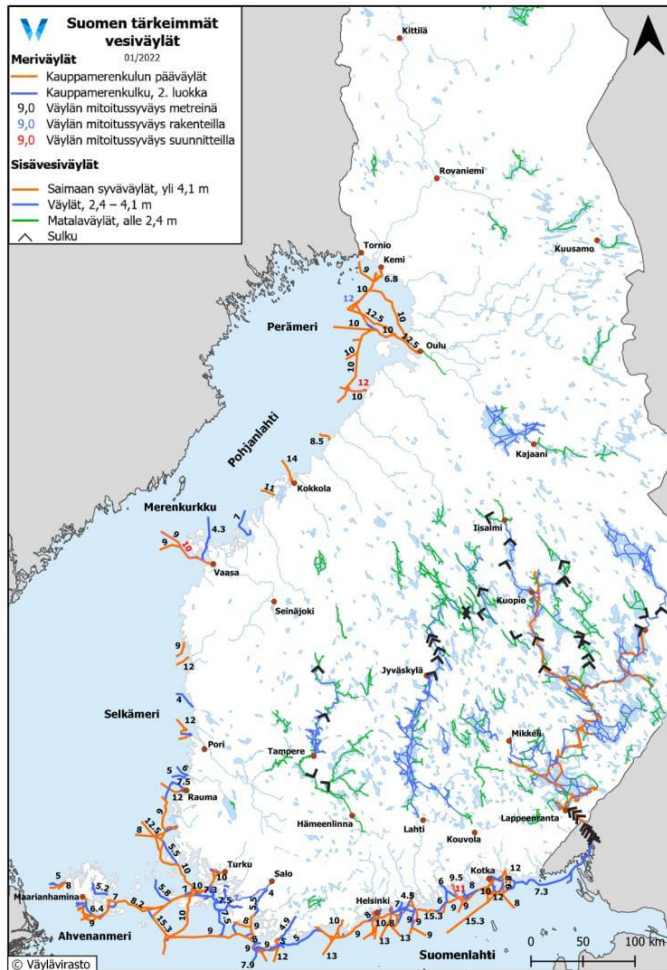
Korjaus- ja parantamishankkeiden synergiaedut ovat merkittävästi muita liikennemuotoja tiiviimmät, joten niiden yhteensovittaminen ja yhtäaikainen suunnittelu on tärkeää kustannustehokkuuden ja tavoiteltavien hyötyjen saavuttamiseksi. Ratarakenteiden ja -tekniikan osalta korostuu verkon elinkaaren hallinta: täsmäkorjausten, tehostetun kunnossapidon ja laajempien korvausinvestointien yhteensovittaminen ja oikea-aikaisuus.

Rahoituksen suunnittelua ohjaa jatkuva riskienarviointi; rautatieliikenteessä turvallisuus on johtava tekijä. Rautateillä ei sallita tilanteita, joissa liikenneturvallisuus vaarantuisi heikentyneen kunnon takia. Sen sijaan korjaukset tehdään ennakoivasti ja tarvittaessa palvelutasoa alennetaan, mikäli turvallisuutta ei pystyttäisi varmistamaan alkuperäisellä palvelutasolla.

Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi (ERTMS-järjestelmä, Suomessa Digirata-hanke) vaikuttaa myös perusradanpitoon. Tiettyjen komponenttien elinkaari on varmistettava uuden kulunvalvontajärjestelmän käyttöönottoon asti. Toisaalta uuden järjestelmän rakentaminen korvaa tarpeen uusia perinteisiä turvalaitteita.

5.3 Vesiväyläverkko

Väylävirasto toimii vesiväylänpitäjänä valtion omistamalla väyläverkolla, johon kuuluu hieman yli 8 300 km rannikkoväyliä ja hieman alle 8 000 km sisävesiväyliä. Yhteensä Väyläviraston ylläpitämiä vesiväyliä on noin 16 300 km, joista kauppamerenkulun väyliä on noin 4 000 km (kuva 7). Valtion hallinnoimalla vesiväyläverkolla on noin 25 500 erilaista merenkulun turvalaitetta. Saimaan kanavan lisäksi väylästöön kuuluu 31 sulkukanavaa.



Kuva 7. Suomen kauppamerenkulun väylät.

Suomen ulkomaankaupan tonneista jo 95 % kulkee meritse, ja siitä noin 80 % kymmenen suurimman sataman kautta. Merikuljetusten osuus ulkomaankaupan kuljetuksista on noussut merkittävästi: vuonna 2020 merikuljetusten osuus ulkomaankaupan tonneista oli 83 %. Vuoksen vesistön väylästäön merkitys alueen teollisuuden raakapuun saannin turvaamisessa on keskeinen.

Väyläviraston vastuu vesiväylänpidossa voidaan jakaa viiteen osakokonaisuuteen:

- talvimerenkulun edellytysten turvaaminen
- väyläverkon kunnossapito (hoito, korjaus, parantaminen ja kanavien käyttöpalvelut)
- väyläverkon kehittäminen (suunnittelu ja toteutus)
- meriliikenteen ohjauksen järjestäminen
- vesiväylätiedot

Väylävirasto vastaa **talvimerenkulun avustamisen** viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallista koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta. Jäänmurron kehittämistä tehdään kansainvälisessä yhteistyössä etenkin Ruotsin, mutta myös Viron kanssa.

Vesiväylien kunnossapidolla tarkoitetaan toimia, joilla turvataan vesiväylien ja kanavien päivittäinen liikennöitävyys. Käytännössä yksi keskeinen osa tätä on väylien kiinteiden ja kelluvien turvalaiterakenteiden ja turvalaitteissa olevien teknisten laitteiden sekä vesiliikennemerkkien hoito. Vesiväylien hoito kilpailutetaan säännöllisesti urakka-alueittain meriväylillä ja sisävesiväylillä sekä kanavien käytössä ja kunnossapidossa.

Vesiväyläverkon kehittäminen pohjautuu eri toimijoiden esittämiin hanketarpeisiin, joista tehdään esitai yleissuunnitelmien pohjalta hankearvioinnit. Hankearvioinnin tulosten pohjalta toteutuskelpoisten hankkeiden toteutusta esitetään aikataulutettuna Väyläviraston investointiohjelmaan ja edelleen valtion talousarvioesityksiin.

Väylävirasto toimii **meriliikenteen ohjauksen** tilaajaviranomaisena, joka vastaa meriliikenteenohjauksen järjestämisestä valtion vesiväylillä. Fintraffic on tässä kokonaisuudessa palveluntuottaja, jolta Väylävirasto tilaa liikenteenohjauspalvelut (Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy).

Väylävirasto vastaa kaikkien vesiväylänpitäjien **vesiväylätietojen** ylläpidosta. Tiedot tietojärjestelmiin saadaan Traficomien väyläpäättösmenettelystä, ja niitä hyödynnetään Väyläviraston hallinnoimien väyliin liittyvien toimien lisäksi virallisissa merikarttatutotteissa, jotka Traficom julkaisee.

Suomessa on melko laaja **satamaverkko**, joka on rakentunut palvelemaan teollisuuden vienti- ja raaka-aineiden tuontikuljetuksia sekä vähittäiskaupan kuljetuksia, joka on erityisesti tuontiliikennettä. Yhteiskunta on monien hyödykkeiden osalta riippuvainen satamista ja toimivista meriyhteyksistä. Tällä hetkellä Suomessa toimii noin 50–60 ulkomaanliikenteen satamaa. Satamat ovat pääsääntöisesti yleisiä satamia eli kuntien omistamia osakeyhtiöitä, tai lähtökohtaisesti tietyn yhtiön kuljetuksia palvelevia yksityisiä teollisuussatamia.

Vesiväylien tila

Huonokuntoisten kauppamerenkulun väylien määrä on 2000-luvulla vähentynyt. Kauppamerenkulun väylien kiinteistä turvalaitteista huonokuntoisia on noin 4 %.

Vesiväylästä nykyinen palvelutaso vastaa pääosin tämänhetkisiä tarpeita. Elinkeinoelämän tarpeet ovat lähtökohtana tunnistettujen kehittämistarpeiden määrittelyssä ja priorisoinnissa. Elinkeinoelämän tarpeiden lisäksi myös aluskokojen muutokset synnyttävät väylien parantamis- ja kehittämistarpeita rannikolla.

Tiukentuvat ympäristömääräykset kasvattavat avustettavien alusten kokoa ja laskevat niiden konetehoa, mikä tulee lisäämään jäänmurron tarvetta. Merelle suunnitellaan rakennettavaksi runsaasti tuulivoimaa, mikä vaikeuttaa talvimerenkulkua ja osaltaan myös kasvattaa jäänmurron tarvetta. Jäänmurtokalusto on vanhenemassa, joten sitä on tarve uusia hallitusohjelman kirjausten mukaisesti.

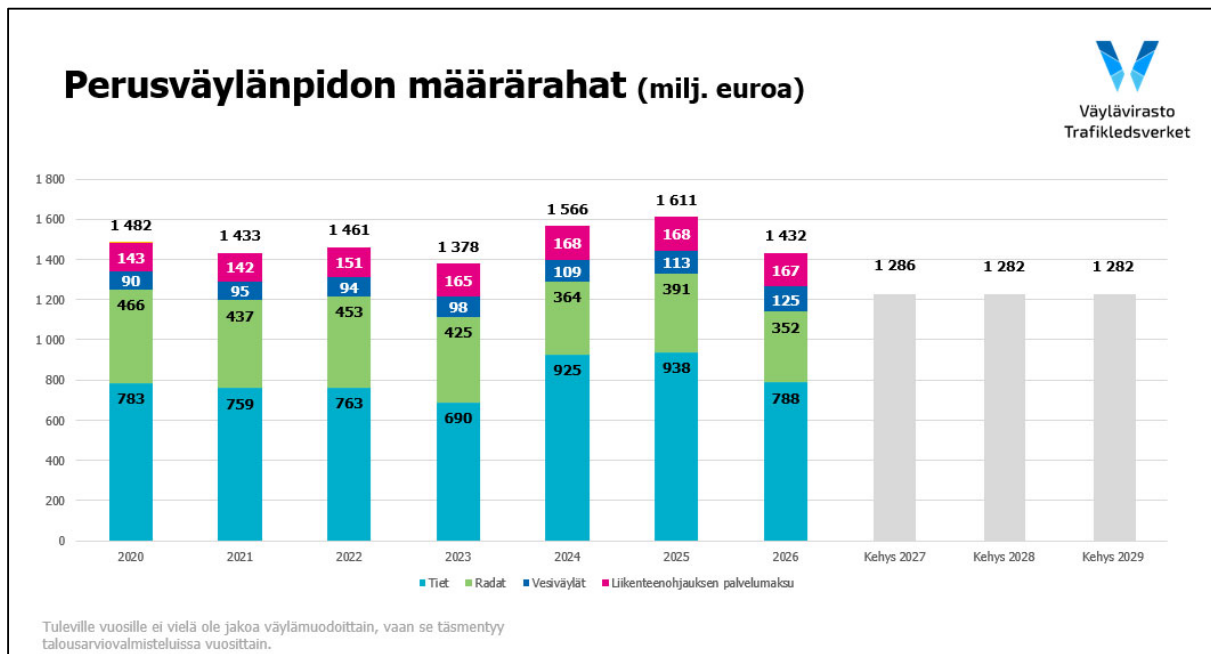
Alusten lisääntyvä automaatio luo uusia huomioitavia tarpeita koko kauppamerenkulun väylästä. Myös väylästä perinteisen merkinnän parantaminen Suomenlahdella on tarpeen GNNS-häiriöiden vuoksi, jotta alusliikenteen turvallisuus voidaan varmistaa.

Saimaan kanava on tarpeen pitää liikennöitävässä kunnossa siitä huolimatta, että liikenne kanavalla on tällä hetkellä loppunut. Vaikka Saimaan alueen merkitys kansainvälisessä liikenteessä on vähentynyt, Saimaan vesiliikenteen toiminta- ja parantamisedellytykset on turvattava alueen sisäisen vesiliikenteen kehittämiseksi.

6 Rahoitus ja sen kohdentaminen

6.1 Perusväylänpidon rahoituksen taustaa

Perusväylänpidon rahoitus on ollut pitkään niukka tarpeisiin nähden, mikä on johtanut väylien korjausvelan kasvuun ja parantamishankkeiden toteuttamisen jonoutumiseen. Vuosien 2019–23 hallitus teki perusväylänpitoon 300 miljoonan euron vuotuisen tasokorotuksen hallituskauden 2015–19 parlamentaarisen työryhmän esityksen perusteella. Perusväylänpidon rahoitustaso nousi noin 1,3 miljardiin euroon vuodesta 2020 lähtien (kuva 8). Lisäksi perusväylänpitoon on kohdistettu lisärahoitusta muun muassa korjausvelan purkamiseen.



Kuva 8. Perusväylänpidon määrärahat liikennemuodoittain vuosina 2020–2026 ja rahoituskehys vuosille 2027–29.

Maarakennuskustannukset ovat 2020-luvulla kasvaneet kokonaisuutena hieman yleistä inflaatiokehitystä nopeammin. Väylien kunnossapidon ja rakentamisen kustannustason nousu heikensi rahoituksen ostovoimaa merkittävästi erityisesti vuosina 2021–2022. Kustannustason nousu on tasaantunut, mutta kustannukset eivät ole kääntyneet laskuun. Inflaation ennustetaan pysyttelevän vuosina 2026–27 alle 2 prosentissa.

Viime vuosien ostovoiman lasku näkyy niin väylien hoidossa, käytössä, korjauksessa, parantamisessa kuin liikenteenpalveluissakin. Maanteiden päällystämisen kustannukset ovat 2020-luvulla nousseet peräti 80 %, mikä on tieomaisuuslajeista selvästi eniten. Keskimäärin maarakennuskustannukset ovat nousseet noin 27 %. Päällystämisen voimakas hintojen nousu on vähentänyt paljon korjausrahoituksen ostovoimaa ja lisännyt vastaavasti päällysteisiin kohdistuvaa rahantarvetta sekä korjausvelkaa. Päällystehintojen ajoittainen voimakas vuosivaihtelu taas voi vaikeuttaa päällystemäärätavoitteiden saavuttamista suunnitelmakaudellakin maailmantilanteen epävakauden vuoksi.

Maanteiden hoidossa ostovoima on laskenut maltillisemmin kuin maarakentamisessa keskimäärin, mutta esimerkiksi liukkaudentorjuntamateriaalit ovat kallistuneet merkittävästi. Päivittäisen liikennöinnin turvaamiseksi väylien hoitoon ja käyttöön on lisätty rahoitusta niiden tason ennallaan pitämiseksi, ja tämä on vähennetty väylien parantamisen ja korjausten rahoituksesta. Kireä kilpailu on kuitenkin pitänyt hoidon kustannuskehityksen pienempänä hoidossa käytettävään indeksiin verrattuna.

Korjauskustannusten nousu on vähentänyt kehyksen mukaisella rahoituksella tehtyjen toimenpiteiden määrää. Kriittisten kohteiden korjaukset priorisoidaan. Viime vuosina väylien parantamishankkeita on karistettu minimiin. Saadut erillisrahoitukset (MAL: maankäyttö, asuminen ja liikenne sekä eduskunnan jakovarakohteet) ovat paikallisesti merkittäviä.

Perusväylänpidon rahoitustaso on kaudella 2026–2029 keskimäärin n. 1,3 miljardia euroa vuodessa (vuoden 2026 talousarvio sekä julkisen talouden suunnitelman mukainen alustava kehys 2027–2029). Vuonna 2026 perusväylänpidon rahoitus on noin 1,4 miljardia euroa korjausvelkarahoituksen ansioista. Valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen yhteydessä on tunnistettu tarve perusväylänpidon rahoitustason merkittävään nostamiseen. Lisärahoituksella hallittaisiin väylien korjausvelan kasvua, turvattaisiin hoidon ja liikenteenpalveluiden tasoa, sekä mahdollistettaisiin pienehköjen liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä edistävien parantamishankkeiden ja toimenpiteiden toteuttamista. Vuoden 2026 korjausvelkarahoituksen 118 miljoonan euron lisäksi julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2026–29 perusväylänpidon momentille osoitetaan useaan pieneen liikennehankkeeseen yhteensä 8,15 miljoonaa euroa vuosina 2026 ja 2027. Lisäksi vuoden 2026 määrärahat sisältävät noin 19 miljoonan euron jakovararahoituksen eri puolilla maata sijaitseviin pienehköihin muun muassa liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistäviin parantamishankkeisiin ja suunnitteluun.

6.2 Rahoituksen jakautuminen vuosina 2026–2029

6.2.1 Väylänpidon tuotteet

Perusväylänpidon rahoituksen käyttö suunnitellaan tuotteittain. Väylänpidon tuoteryhmiä ovat:

- **Hoito**, ml. talvimerenkulun palvelut (jäänmurto). Varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys.
- **Korjaus**. Korjataan liikenneverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita ja uusitaan toimivuudeltaan heikkeneviä rakenteita.
- **Parantaminen**. Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla mm. lisääntyneen liikenteen ja maankäytön muutosten sekä kestävä liikenteen edistämisen ja liikenneturvallisuuden tavoitteisiin vastaamiseksi.
- **Liikennepalvelut**. Tarjotaan ajantasaista liikenteen ohjausta ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja.

Väylävirasto tilaa liikenteenohjaus- ja informaatiopalvelut liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

6.2.2 Tienpidon rahoitus

Hoito ja korjaus

Maanteiden päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan hoitotoimin. Hoidon rahoitus määräytyy pääosin 5-vuotisten hoidon urakkasopimusten hintojen perusteella. Lisäksi maantielauttaliikenteen pitkäkestoisten palvelusopimusten hinnoilla ja energian hintojen vaihtelulla on merkitystä. Hoidon rahoitus on suhteellisen hyvin ennakoitavissa. Tavoitehintoihin perustuva urakkamalli kuitenkin aiheuttaa pientä vuosivaihtelua toteutuviin hoidon kustannuksiin. Kansainvälisessä vertailussa Suomen maanteiden hoidon kustannukset ovat ennustettavissa selvästi paremmin kuin vertailumaissa.

Pääosa muusta perustienpidon rahoituksesta käytetään maanteiden korjaukseen (Taulukko 1). Korjaustuotteesta käytetään eniten rahaa päällysteiden ja siltojen korjauksiin. Tunnelien ja muiden taitorakenteiden korjauksen rahoitustarve on kuitenkin kasvussa.

Taulukko 1. Tienpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuosina 2026–2029

Tienpidon tuote	Rahoitus M€			
	2026	2027	2028	2029
Hoito	247	246	250	254
Talvihoito	114	118	119	121
Liikenneympäristön hoito	46	46	47	48
Sorateiden hoito	33	33	34	34
Tievalaistus, pumppaamot, avattavat sillat	36	36	36	36
Muu hoito	18	13	14	15
Korjaus	438	305	302	288
Päällystettyjen teiden korjaus ja tiemerkinnot*)	279	165	163	160
Sillat, tunnelit ja muut taitorakenteet**)	111	92	92	90
Muu korjaus	48	48	47	38
Parantaminen	24	9	5	5
Suunnittelu	13	11	11	11
Maantielauttaliikenne	62	65	65	65
T&K	2	2	2	2
Yhteensä	786	638	634	624

*) sis. 100 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta v. 2026

**) sis. 18 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta v. 2026

Taulukko ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja eikä tieliikenteen ohjausta.

Maanteiden hoidon (mm. talvihoito, sorateiden hoito ja liikenneympäristön hoito) rahoitus elinvoimakseksille määräytyy monivuotisten hoitourakoiden kilpailutettujen sopimushintojen perusteella. Maanteiden tavoitehintaisten hoitourakoiden hinnat on sidottu indeksiin.

Suunnitelmakaudella 2026–29 maanteiden hoidon rahoitus on 240–260 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on noin 40 % perustienpidon rahoituksesta.

Maanteiden hoidon suurin kustannuserä on talvihoito. Muut suurimmat menoerät ovat liikenneympäristön ja sorateiden hoito sekä tievalaistuksen energiakustannukset. Tienpidon rahoituksessa hoidosta ja käytöstä on sidottua noin 95 %.

Hoidon rahoitukseen ei pystytä tekemään suuria muutoksia toiminnan luonteen ja pitkäkestoisten urakkasopimusten vuoksi. Urakkakauden aikana ei yleensä tehdä hoidon palvelutasoon muutoksia, mutta pakotavasta syystä tämäkin on mahdollista. Valmistuvat tiehankkeet voivat lisätä hoidon rahoitustarvetta urakan aikana. Kustannustehokkaimmin muutokset hoidon palvelutasoon on tehtävissä urakkakauden vaihtuessa uuden urakan kilpailutuksen myötä.

Perusväylänpidosta rahoitettavaksi tulee vuodesta 2027 lähtien E18-tien jaksoja, joiden kunnossapito siirtyy tieyhtiöiltä elinvoimakeskusten vastuulle. Samalla teiden kunnossapitokustannukset siirtyvät erilliseltä elinkaarihankkeiden momentilta perusväylänpitoon. Mm. tunnelien vuoksi perusväylänpitoon tulevat pysyvät kunnossapitokustannukset ovat selvästi suurempia tavanomaisiin tiehankkeisiin verrattuna.

Korjaustuotteelle on osoitettu maanteillä 426 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja vuosina 2027–29 yli 100 miljoonaa euroa vuodessa vähemmän rahoitusta. Vuonna 2026 päällysteiden korjauksiin ja tiemerkintöihin käytetään 179 miljoonaa euroa ja 100 miljoonaa euroa korjausvelkarahoituksesta.

Maantiesiltojen korjauksiin käytetään suunnitelmakaudella perustienpidosta 79 miljoonaa euroa vuodessa ja vuonna 2026 lisäksi 18 miljoonaa euroa korjausvelkarahoituksesta. Rahoitus jaetaan elinvoimakseksille pääosin huonokuntoisten siltojen suhteessa. Kriittiset sillat ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet priorisoidaan siltakokonaisuudessa. Siltojen korjauksiin kohdistetaan lisäksi rahoitusta keskitetyn ns. kalliiden siltojen korjausohjelman kautta. Ohjelmaan valitaan korjauskustannuksiltaan pääosin 2–5 miljoonan euron siltoja, jotka eivät mahdu elinvoimakeskusten vuosittaisiin sillankorjausohjelmiin. Kaikkein kalleimmat siltojen uusimiskohteet esitetään toteutettaviksi väyläverkon kehittämishankkeina.

Varusteiden ja laitteiden rahoitus jaetaan osin omaisuusmäärän mukaan ja osin liikennesuoritteen mukaan. Suunnitelmakaudella käytetään lisäksi muiden taitorakenteiden, kuten tunnelien, korjauksiin noin 10 miljoonaa euroa vuosittain. Korjausrahoitusta kohdistetaan myös maanteiden hoitourakoissa lähinnä kivi- ja betonin kunnossapitoon, päällystepaikkauksiin, sorateiden korjauksiin sekä varusteiden ja laitteiden korjaukseen. Rahoituserät ovat pieniä ja tyydyttävät vain minimitarpeet. Erityisesti varusteet ja laitteet

ovat säännöllistä uusimista tarvitseva omaisuuserä, jonka kunnossapidossa on jälkeen jäämää. Korjaus- tuotteelta rahoitetaan lisäksi tienpidon suunnittelussa ja ohjauksessa tarvittavien tietojärjestelmien kehittämistä. Korjaukseen saadaan vuosittain lisärahoitusta eduskunnan jakovarahankkeista. Rahoitus on hankekohtaisesti korvamerkittyä. Suurin osa sorateiden kunnostus- ja kunnossapitorahoituksesta jaetaan hoitourakoiden kautta. Lisäksi sorateiden rakenteen parantamiseen kohdistetaan vuosittain noin 2 miljoonaa euroa.

Parantaminen, suunnittelu ja liikenneturvallisuus

Parantamisen ja suunnittelun rahoitus vaihtelee vuosittain käytettävissä olevan kokonaisrahoituksen mukaan. Suurin osa parantamisen rahoituksesta koostuu erillisrahoituksen saaneista tai muuten erikseen päätetyistä hankkeista, esim. MAL-hankkeet ja eduskunnan jakovarahakohteet. Muu kuin erillispäätösin osoitettu rahoitus jaetaan elinvoimakeskuksille niiden liikennesuoritteen suhteessa. Parantamishankkeet toteutetaan usein yhteisrahoituksella kuntien kanssa. Yksittäistapauksissa käytettävissä on EU-tukirahoitusta (EAKR). Vuodelle 2026 on osoitettu rahoitusta maanteiden parantamiseen 24 miljoonaa euroa, mistä erikseen nimettyjen hankkeiden ja pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden osuus on 9 miljoonaa euroa.

Suunnitteluun varattu rahoitus on asiantuntija-arvioon perustuva ja vuosittain varsin vakaa, suunnitelma- kaudella 13 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja vuosina 2027–29 noin 11 miljoonaa euroa vuosittain. Suunnittelua ovat erilaiset tarveselvitykset, esi- ja yleissuunnittelu sekä perusväylänpidosta rahoitettavien investointien tie- ja rakentamissuunnittelu. Suunnittelun rahoituksen korottamiseen on painetta erilaisten tarve- ja esiselvitysten ja vaikutusarviointien laajentamisen myötä. Toisaalta suunnittelun määrän on oltava suhteessa käytettävissä olevaan investointirahoitukseen. Suunnittelurahoitus jaetaan elinvoimakeskuksille osin valtakunnallisen nimetyistä suunnittelukohteista koostuvaan suunnitteluohjelman perusteella ja muilta osin elinvoimakeskusten liikennesuoritteiden suhteessa.

Suunnitelmakaudella perustienpidossa on edelliskauteen verrattuna uutta mm. pieniin liikenneturvallisuuskohteisiin suunnattava rahoitus 5 miljoonaa euroa vuodessa vuodesta 2027 eteenpäin. Erillispäätösin käynnistettyjen parantamishankkeiden (mm. MAL, muut erillisohjelmat) rahoitus jaetaan tehtyjen päätösten perusteella. Pienten parantamistoimenpiteiden ja suunnittelun rahoituksen jakoperuste on liikennesuorite. Erillispäätösin käynnistettyjen parantamishankkeiden osuus rahoituksesta on alle 2 %.

Maantielauttaliikenne

Valtio huolehtii maanteiden lauttaliikenteestä, sen rahoituksesta sekä kehittämisestä nykyisen hankintastrategian mukaisesti osana perusväylänpitoa. Maantielauttaliikenteen rahoitus kohdistetaan Lounais-Suomen elinvoimakeskukselle, joka vastaa maantielauttaliikenteestä ja rantarakenteiden korjauksista valtakunnallisesti. Maantielauttaliikenteen liikennöintiin tarvittava rahoitus määritellään lauttaliikenteen

palvelusopimusten hintojen perusteella. Maantielauttaliikenteeseen käytetään suunnitelmakaudella vuosittain 62–65 miljoonaa euroa. Lauttaliikenteen hoidon ohella korjaustuotteeseen sisältyy rantarakenteiden korjauksiin 2–5 miljoonan euron vuosittainen rahoitus. Maantielauttaliikenteen osuus perustienpidon rahoituksesta kasvaa suunnitelmakauden lopulla yli 10 %:iin, koska perusväylänpidon kokonaisrahoitus pienenee vuosina 2027–29. Lauttayhteyden korvaaminen sillalla olisi monesti kustannustehokasta. Suunnitelmakaudella yksi lauttayhteys muutetaan sillaksi.

6.2.3 Radanpidon rahoitus

Taulukossa 2 on esitetty radanpidon rahoituksen jakautumista tulevina vuosina. Hoidon osuus radanpidon rahoituksesta on yli puolet. Korjaukset vievät myös merkittävän osan rahoituksesta, jolloin käytössä olevalla rahoitustasolla ei jää juurikaan rahaa parantamiseen. Radanpidossa on käytössä liikennöitsijöiltä perittävä ratamaksu, jonka suuruus saattaa vaihdella vuodesta toiseen. Suuruuden vaihtelu säädetään yleensä hoidon rahoituksen sisällä.

Taulukko 2. Radanpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuosina 2026–2029.

Radanpidon tuote	Rahoitus M€			
	2026	2027	2028	2029
Hoito	248	247	247	247
Korjaus	133	152	152	152
Parantaminen	30	1	1	1
Suunnittelu	4	10	10	10
T&K	3	3	3	3
Yhteensä	418	413	413	413
Tuloarvio (ratamaksu)	64	62	62	62
Netto (määräraha)	354	351	351	351

Taulukko ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja eikä rautatieliikenteen ohjausta.

Ratojen hoidon rahoitus (peruskunnossapito ja isännöinti) on sidottu pitkäaikaisin sopimuksin. Talvihoidon tarvitsema rahoitus riippuu osittain talven vaikeudesta. Hoidon tuoteryhmästä rahoitetaan myös energia ja tietoliikenne sekä väylänpitoa tukevia tietojärjestelmiä, kehittämistä, teknisiä ohjeita ja koulutusta. Vuonna 2026 ratojen hoitoon ja käyttöön on budjetoitu 248 miljoonaa euroa.

Radanpidossa rahoitus varmistetaan ensin hoidolle, jolla varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Hoidon rahantarve muodostuu pääasiassa pitkistä alueellisista radan kunnossapitosopimuksista. Näiden sopimusten arvoa voidaan säätää vain maltillisesti esimerkiksi vähentämällä kuntoa palauttavien yksikköhintaisten töiden määrää, kuten kiskon- ja pölkynvaihtoa. Iso osa radanpidon hoidon kustannuksista onkin

pakollista, jos halutaan ylläpitää nykyinen palvelutaso ja verkon laajuus. Verkon laajuutta supistamalla saadaan isoimmat muutokset hoidon rahoitustarpeeseen.

Vuonna 2026 ratojen korjaustuotteelle on allokoitu 133 miljoonaa euroa. Kuitenkin tästä tulee rahoittaa muutakin kuin ratojen korjauksia, esimerkiksi radanpidon materiaalit, radanpidon kehittämistoimet ja tietojärjestelmiä. Tästä syystä päädytään tilanteeseen, jossa käynnissä olevat peruskorjaushankkeet Oulu-Laurila ja Jyväskylä-Pieksämäki tullaan ajamaan alas keskeneräisinä hankkeina toistaiseksi. Näiden peruskorjausten jatkamista tai uusien peruskorjausten aloittamista ei pystytä rahanpuutteen takia edistämään tällä suunnitelmakaudella.

Korjausten rahoituksen tulisi kattaa rataverkolla tarvittavat uudelleeninvestoinnit. Radanpidon rahoitus-taso 2026–2029 ei ole kuitenkaan riittävä, jotta voitaisiin toteuttaa yhtäkään isoa peruskorjaushanketta rataverkolla, vaan korjausrahat riittävät ainoastaan yksittäisten korjausten tekemiseen. Ison peruskorjauksen vuosirahoitus on vähintään noin 25 miljoonaa euroa, jotta toiminta on tehokasta, mutta noin 40–50 miljoonan euron vuosirahoitus yhtä peruskorjaushanketta kohden olisi suositeltavaa, jotta peruskorjaushankkeet eivät kestä useita vuosia. Käynnissä tulisi olla 1–2 isoa peruskorjausta jatkuvasti, jotta korjausvelka ja rataverkon kokonaiskunto pysyisivät kohtuullisella tasolla.

Parantamiseen ei juurikaan ole tulevana vuosina varaa radanpidossa. Parantamistarpeita on erityisesti asemilla, tasoristeyksissä ja toiminnallisuusmuutoksissa, mutta nykyrahoituksella pystytään vastaamaan näihin tarpeisiin hyvin pieneltä osin. Parantamisten tekemättä jättäminen ei lähtökohtaisesti heikennä rataverkon kuntoa tai käytettävyyttä, mutta tällöin ei myöskään pystytä vastaamaan mm. liikennevirtojen muutoksiin tai asiakastarpeisiin matkustaja- tai tavaraliikenteessä. Parantamisrahoituksella ei myöskään pystytä vastaamaan vaatimusten tiukentumiseen mm. esteettömyydessä ja tasoristeysturvallisuudessa.

6.2.4 Vesiväylänpidon rahoitus

Jäänmurrolla huolehditaan jäänmurtaja-avustuksen saatavuudesta Suomen vesialueella jääolosuhteiden niin vaatiessa. Avustusta annetaan Väyläviraston nimeämiin talvisatamiin ja Väyläviraston erikseen määrittelemiin muihin kohteisiin. Jäänmurtajakalusto on ikääntymässä ja Voima-jäänmurtajan (1954) korvaajaksi tarkoitettu, parhaillaan suunnitteilla olevan uuden B+ -murtajan käyttöönotto on suunniteltu vuodelle 2029.

Hoito sisältää meri- ja sisävesiväylien ja kanavien ja avattavien maantiesiltojen kunnossapidon, jolla varmistetaan vesiväylien päivittäinen toimivuus ja turvallinen liikennöitävyys. Hoidon urakat toteutetaan 5 vuoden mittaisina indeksiin sidottuina alueurakoina. Sopimusten arvoa voidaan vähentää vain hitaasti uusien kilpailutusten yhteydessä, eikä arvoa voida alentaa ilman palvelutason madaltamista.

Korjaus sisältää merenkulun turvalaitteiden, kanavien ja avattavien maantiesiltojen peruskorjaukset ja pienet, väylän kulkusyvyyden palauttavat kunnostusruoppaukset. Korjaushankkeet toteutetaan joko erillisinä kilpailutuksina tai puitesopimusten kautta. Rahoituksen vähentäminen korjauksesta kasvattaisi vesiväylästä korjausvelkaa. Tyypillisesti korjausten ajoituksen siirtäminen tulevaisuuteen lisää toteutuvia korjauskustannuksia sekä, esimerkiksi kanavien tapauksessa, vähentää väylästä toimintavarmuutta.

Parantaminen sisältää vesiväylästä pienet, turvallisuuden tai kuljetustalouden parantamiseen tähtäävät hankkeet, jotka tyypillisesti ovat ruoppaushankkeita. Vesiväylänpidon rahoitus vuosina 2026–2029 on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Vesiväylänpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuosina 2026–2029.

Vesiväylänpidon tuote	Rahoitus M€			
	2026	2027	2028	2029
Jäänmurto	85	89	89	99
Hoito (sis. T&K)	23	24	24	25
Korjaus	15	15	15	15
Parantaminen ja suunnittelu	2	2	2	2
Yhteensä	125	130	130	141

Taulukko ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja eikä vesiliikenteen ohjausta.

Jäänmurron uudet sopimukset vuonna 2025 ja jäänmurtokaluston uudistamiseen liittyvät tarpeet tulevat nostamaan ja ovat jo nostaneet jäänmurron kustannuksia. Vuodelle 2026 jäänmurtoon on budjetoitu 85 miljoonaa euroa ja suunnitelmakauden lopulla vuonna 2029 tämän hetken arvion mukaan 99 miljoonaa euroa.

6.2.5 Liikenteen ohjaus ja informaatio

Rahoitus ja rahoitustarpeet

Väylävirastolla on kumppanuussopimus Fintrafficin kanssa tie-, rata- ja vesiliikenteen ohjauksesta ja palveluista. Kumppanuussopimuksen raami on 167 miljoonaa euroa vuodelle 2026. Kumppanuussopimuksen mukainen toteutuksen jakautuminen liikennemuodoittain on vuonna 2026 esitetty alla (Taulukko 4).

Taulukko 4. Liikenteen ohjauksen kumppanuussopimuksen rahoitus vuonna 2026 Fintrafficin kanssa.

Liikenteenohjaus	Rahoitus M€	
	2026	%
Tieliikenteen ohjaus*)	57	34 %
Rautatieliikenteen ohjaus	88	53 %
Vesiliikenteen ohjaus	22	13 %
Yhteensä	167	

*) sis. yhteiset tietopalvelut

Liikenteenohjauksen rahoitustarve on portaittain nouseva laajenevan väyläomaisuuden ja järjestelmien välttämättömien korvausinvestointien vuoksi. Suunnitelmakauden lopulla vuonna 2029 arvio määräraha-tarpeesta on 185 miljoonaa euroa eli 11 % enemmän kuin vuonna 2026. Kasvava rahoitustarve voidaan tä-mänhetkisen arvion mukaan kattaa suunnitelmakaudella aiemmilta vuosilta siirtyneistä liikenteenohjauk-sen määrärahoista. Rahoitustarvetta lisäävät erityisesti tietunnelit, joiden teknisissä järjestelmissä on merkittävät korvausinvestointitarpeet, sekä rautatieliikenteen hallintajärjestelmien uusiminen osana rau-tatieliikenteen kulunvalvonnan peruskorjausta ja modernisointii (hankkeen toteutusvaihe).

Maantiet

Tieliikenteenohjauksen keskeisenä tehtävänä on tuottaa maantieverkolle ajantasaisesti tieliikenteen oh-jauksen, tiedottamisen, häiriöiden hallinnan ja tienpidon tuen palvelut. Liikenteenohjaus ja -hallintapalve-lut varmistavat osaltaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut sisältävät tieliikenteen ohjaus-, automaattival-vonta-, avo-osuus-, liikennevalot-, liikenteenmittaus-, rajanylityspaikat-, tiesää- sekä tunnelipalvelut.

Radat

Rautatieliikenteenohjauksen keskeisenä tehtävänä on mahdollistaa valtion rataverkolla turvalliset, täs-mälliset ja tehokkaat kuljetukset sekä matkustajaliikenne. Palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elin-keinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia.

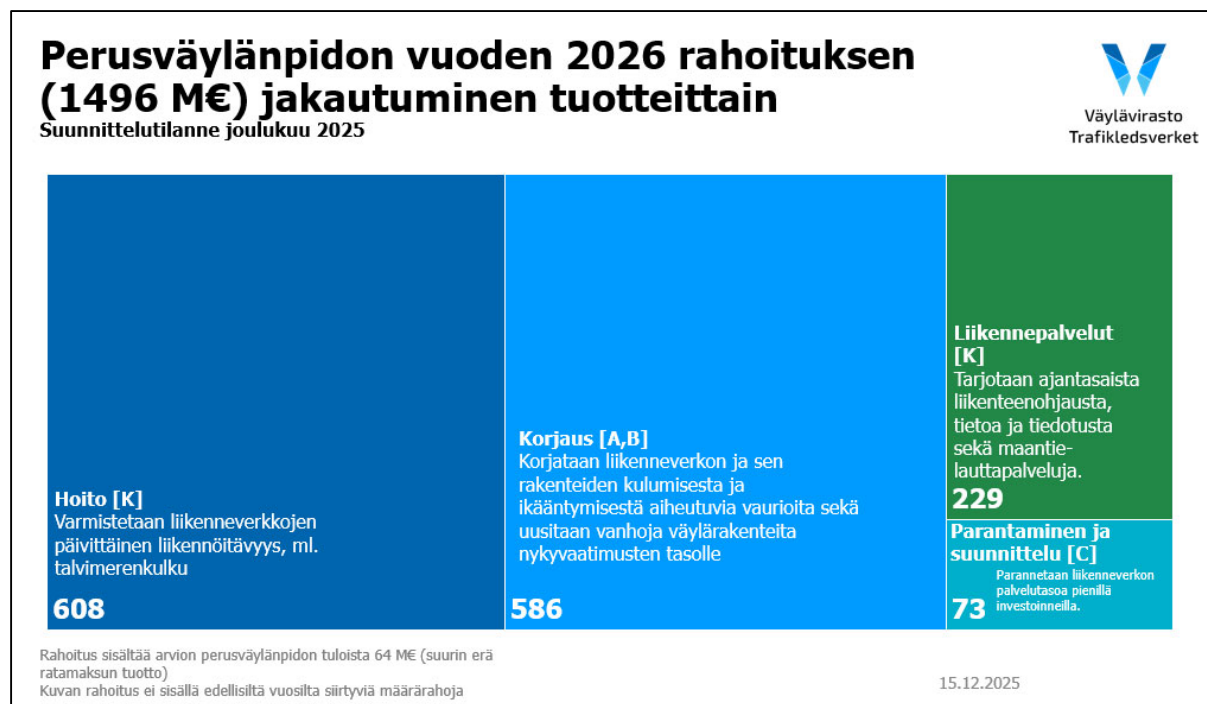
Rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut sisältävät valtion rataverkon liikenteenohjaus-, sähköradan käyttö-, matkustajainformaatio-, kapasiteetin hallinta-, turvallisuuden valvonta- sekä rataverkon tieto-palvelut.

Vesiväylät

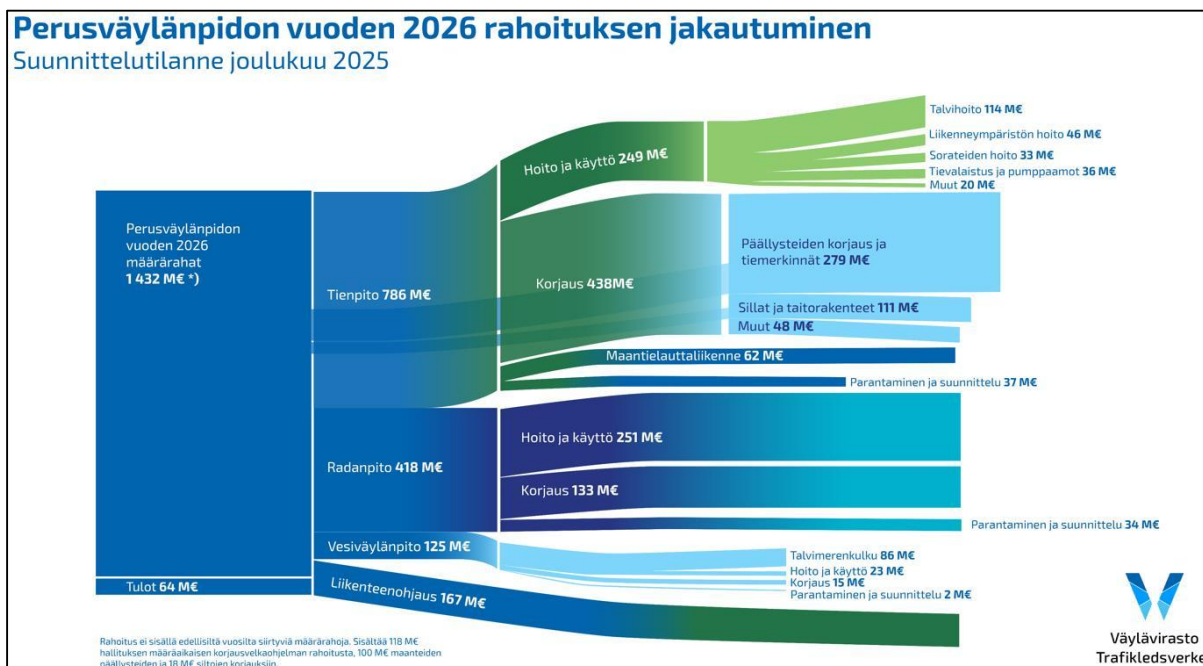
Vesiliikenteessä Traficom määrittelee VTS-viranomaisena (Vessel Traffic Service) palveluiden minimitason, jonka Väylävirasto tilaa. Meriliikenteen ohjauksen keskeisenä tehtävänä on tuottaa alusliikennepalvelut ja muut merenkulkuun liittyvät liikenteenohjauksen palvelut merenkulun turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi. Tehtävänä on myös osaltaan tuottaa meriliikenteen tilannekuvaa eri viranomaisille sekä varmistaa sujuva tiedonkulku viranomaisten ja muiden toimijoiden välillä. Palvelut tukevat Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia; elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä kansalaisten liikkumista. Meriliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut sisältävät Suomen vastuulla olevan merialueen ja Saimaan syväväylän alusliikennepalvelun lisäksi myös AIS-, DGPS-, VTS-tilannekuva-, meritilannekuva-, E-navigointi- sekä MASS-palvelut.

6.3 Yhteenveto rahoituksen jakautumisesta 2026

Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuonna 2026 on esitetty kuvissa 9 ja 10. Vuoteen 2025 verrattuna korjausvelkarahoitusta on käytettävissä 80 miljoonaa euroa vähemmän. Pääosin tämän vuoksi korjaustuotteen rahoitus on edellisvuoteen nähden 92 miljoonaa euroa alhaisempi. Parantamisen ja suunnittelun rahoitus pienenee 86 miljoonaa euroa, mikä on 48 % edellisvuotta vähemmän. Vuonna 2025 saatiin kerralla MAL-rahoitusta 80 M€, jota käytetään usean vuoden aikana. Hoidon ja liikenteen palvelujen rahoitustaso säilyy vuoden 2025 tasolla.



Kuva 9. Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuonna 2026.



Kuva 10. Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen vuonna 2026.

6.4 Rahoituksen priorisointi

Vuoden 2026 talousarvion selvitysosana väylänpito priorisoidaan seuraavasti:

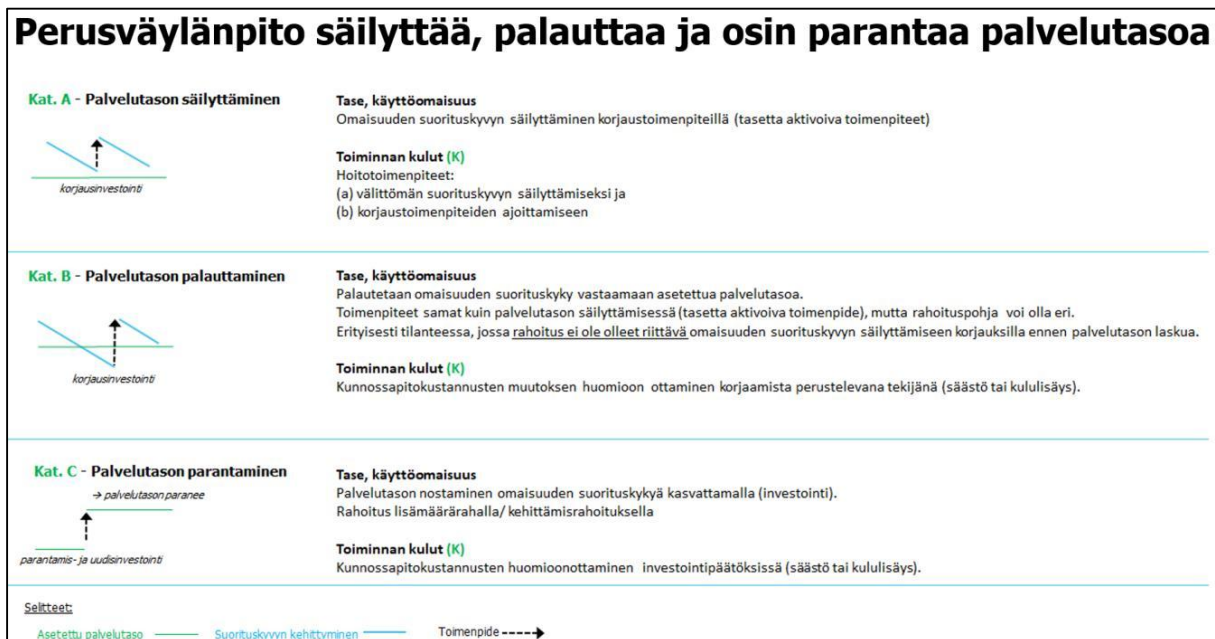
- liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet
- vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto
- liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet

Toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoittealueet, joita ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä ilmastonmuutoksen hillintä. Kokonaisturvallisuuden ja varautumisen merkitys on kasvanut. Väyläverkon kehittämisen ohella kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet, mihin sisältyy liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla. Korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään, mutta korjausvelan kasvu suunnitelmakaudelle osoitettulla rahoituksella kiihtyy vuosina 2027–29. Väylien kunnon varmistamisessa huomioiden myös elinkeinoelämän tarpeet. Perusväylänpidon ohjauksen kehikko ja palvelutason määräytyminen toimenpiteiden suuruuden mukaan on esitetty seuraavaksi (kuvat 11 ja 12).



Kuva 11. Perusväylänpidon ohjauksen kehikko.

Ennakoivalla kunnossapidolla tavoitellaan väyläomaisuuden elinkaaren pidentämistä ja palvelutason säilyttämistä. Riittävä määrä ennakoivaa kunnossapitoa ja ennakoivia korjauksia on kustannustehokasta. Tällöin voidaan siirtää kalliimpia ja raskaampia korjaustoimenpiteitä. Kun omaisuuden tila tiedetään riittävän hyvin, on toimenpiteet mahdollista kohdistaa tehokkaasti. Väyliä hoitoon sisältyy myös merkittävä osa ennakoivaa kunnossapitoa. Esimerkkinä ennakoivasta kunnossapidosta voidaan pitää maanteiden kuivauksen kunnostusta ja yhteensovittamista päällystysohjelman kanssa sekä määrääjain tehtävää siltojen ja väyliä kunnon tarkistamista.



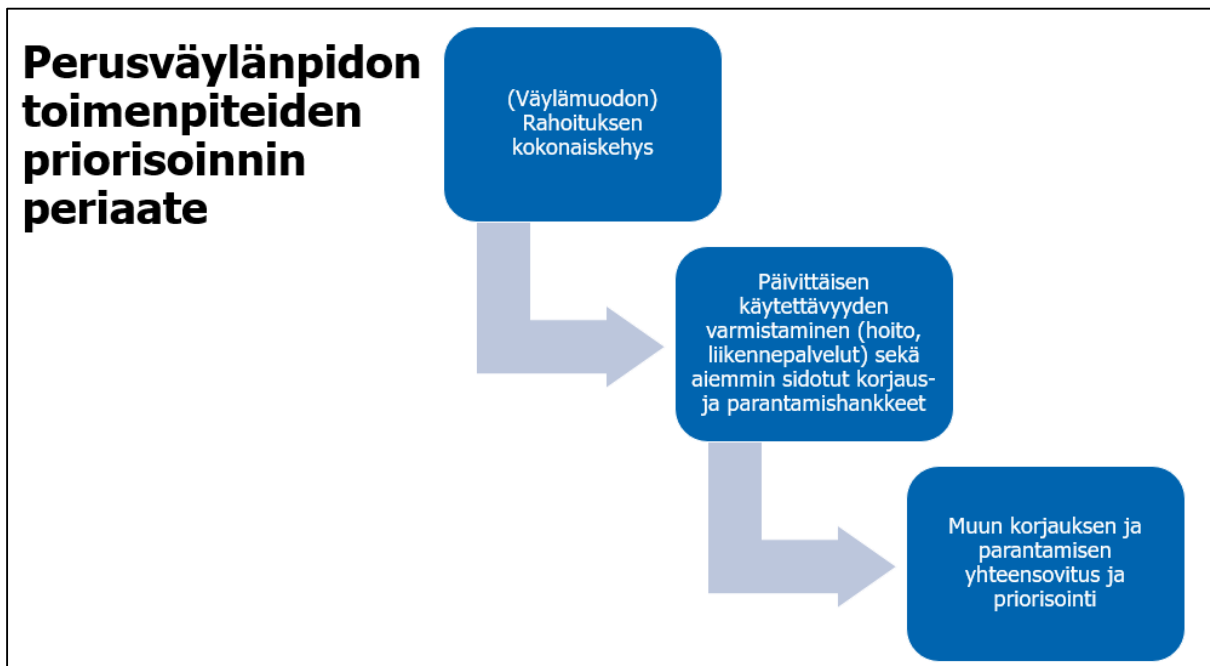
Kuva 12. Perusväylänpito säilyttää, palauttaa ja osin parantaa palvelutasoa.

6.5 Priorisointi tuotteittain

Yleisperiaatteet hoidon, korjauksen ja parantamisen priorisoinnissa

Perusväylänpidon rahoituksen liikkumavara määräytyy perusväylänpidon kokonaisrahoituksen kautta. Hoidon rahoitus priorisoidaan ja se on tyypillisesti sidottu usean vuoden palvelusopimuksiin. Korjausta ja parantamista sekä pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä ohjelmoidaan enemmän vuosittain (kuva 13).

Erillisrahoitetut kohteet toteutetaan eduskunnan päätösten tai muiden erillisten päätösten, esim. MAL-sopimusten tai ministeriön ohjauskirjeiden mukaisesti. Väylänpidon alueellisessa priorisoinnissa huomioidaan mahdollisuuksien mukaan asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeita, mutta priorisoinnin yleisperiaatteet ovat valtakunnalliset.



Kuva 13. Hoidon, korjauksen ja parantamisen priorisointi perusväylänpidossa

Hoidon priorisointikriteerit

Koko väyläverkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan ja siihen tarvittava rahoitus. Tämä tarkoittaa väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Näihin kuuluvat myös maantielauttaliikenne ja talvimerenkulun palvelut.

Korjauksen priorisointikriteerit

Liikenteellisesti merkittävien, vaikutuksiltaan suurien tai elinkeinoelämälle tärkeiden kohteiden korjaukset priorisoidaan rahoituksen mukaan. Maanteiden korjausten priorisoinnin pohjana on toimintalinjoihin perustuva korjausluokitus.

Vilkkaiden väylien kunnon säilyttämiseksi, liikenteellisten vaikutusten optimoimiseksi ja kriittisten kohteiden korjaamiseksi rahoitus vilkkaalle verkon osalle priorisoidaan. Muun verkon palvelutasosta tingitään tarvittaessa. Kriittiset korvausinvestoinnit toteutetaan koko verkolla turvallisuuden ja liikennöitävyyden varmistamiseksi. Myös kuivatuksen toimivuus korjaus-, kunnostus- ja hoitotoimin pyritään varmistamaan koko maantieverkolla. Digitalisaation tuomat mahdollisuudet väylänpidossa, laadunvarmistuksessa ja liikenteen toimivuudessa hyödynnetään ja niitä kehitetään.

Parantamishankkeiden priorisointikriteerit, ilmastonmuutos, varautuminen ja huoltovarmuus

Perusväylänpidon parantamishankkeiden ohjelmoinnissa tukeudutaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisiin painopisteisiin. Maantieverkolla priorisoidaan välttämättömiä alueellisia elinkeinoelämän kohteita, liikenneturvallisuuskohteita sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä ja liityntäpysäköintiä. Rataverkolla priorisoidaan tasoristeysturvallisuuden parantaminen sekä asemanseutujen ja ratapihojen parantaminen ml. raakapuunkuormauspaikat.

Varautumisen merkitys on kasvanut. Perusväylänpidolla mahdollistetaan osaltaan huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Kriittistä infrastruktuuria on tunnistettu. Tähän vaikuttaa myös väylien käyttäjämäärä arkiliikenteen kannalta ja kantavuus sekä mm. tulvariskit sekä ilmastonmuutoksen vaikutus väylärakenteiden käyttöikään. Kunnossapitotoimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen. Varsinkin vesiväylien parantamisessa priorisoidaan elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta sekä väylien liikennöitävyyttä parantavia hankkeita. Nämä näkökulmat otetaan huomioon myös teiden ja ratojen parantamishankkeissa.

6.6 Priorisointi liikennemuodoittain

6.6.1 Maantieverkko

Hoito

Maantieverkon päivittäinen liikennöitävyys priorisoidaan ja hoidon rahoitus varmistetaan ensin. Maanteiden hoidon tilattu palvelutaso määräytyy toimintalinjojen perusteella. Toimintalinjoissa on määritelty pääosin liikennemääriin perustuvat hoitoluokat. Liikenneympäristön ja varusteiden hoidon taso määräytyy tiestön ja tieomaisuuden määrän sekä hoitoluokitusten sekä laatuvaatimusten mukaan. Käytettävissä oleva rahoitus ei kaikilta osin mahdollista optimaalisia hoito- ja kunnostustoimenpiteiden kiertoaikoja, joten syntyy myös hoidollista korjausvelkaa.

Korjaus

Suurin osa perustienpidon rahoituksesta kohdistuu maanteiden päällysteiden ja siltojen korjauksiin. Yleensä rahoitusta ei ole riittävästi, joten korjauksista joudutaan karsimaan.

Päällysteiden rahoituslaskelmat tehdään päällystettyjen teiden verkkotason pitkän tähtäimen ennuste- ja optimointimallilla (PYRO). Mallilla voidaan laskea esimerkiksi määritellyn kuntotilan (esim. nykykunnon) säilyttämiseen tarvittava rahoitus ja valitusta rahoitustasosta seuraava kuntokehitys. Laskennan tuloksia ovat vuotuiset osaverkkokohtaiset rahoitustarpeet, päällystyspituudet eri toimenpidetyypeillä ja

huonokuntoisen tiepituuden määrän kehittyminen. Käytettävissä oleva päällystysrahoitus jaetaan korjausluokille, ja edelleen elinvoimakeskuksille. Päällysteiden rahanjakoon vaikuttaa pienellä painolla myös päällystepaksuus.

Päällystetyn maantieverkon kunnon heikkenemisen (korjausvelan kasvun) estävä vuosittainen päällystysmäärä on noin 3 500–4 000 km. Päällystemäärään vaikuttaa rahoitustason lisäksi mm. bitumin hinnan kehitys ja toimenpiteiden rankkuus.

Elinvoimakeskukset tekevät toimintalinjoihin, rahoitukseen, tulostavoitteisiin sekä väyläverkon kuntoon perustuvat päällysteohjelmat. Päällysteen kunnon lisäksi päällystetyn tien korjaustoimenpiteiden valinnassa on huomioitava tien rakenteellinen kunto. Yksittäisiä kaikkein kalleimpia tierakenteen korjauskohteita, esim. painumakohteita, esitetään toteutettavaksi väyläverkon kehittämishankkeina tiekohdan laajemman palvelutason parantamisen yhteydessä (ks. valtion väyläverkon investointiohjelma).

Siltojen rahoituksen hallintaan ja jakoon hyödynnetään samantyyppistä rahoituksen ennuste- ja optimoimismallia (SYRO) kuin päällystyksessä. Mallilla lasketaan rahoitustarpeet sillaston kunnon pitämiseen nykyisessä kunnossa. Elinvoimakeskukset tekevät toimintalinjoihin, rahoitukseen, tulostavoitteisiin sekä siltojen kuntoon perustuvat siltojen korjausohjelmat.

Parantaminen

Valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteeksi on kirjattu parantamisrahoituksen kohdistaminen erityisesti taajamien maanteiden pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin liikenneturvallisuusperusteisesti. Vastuutahoina ovat Väylävirasto, elinvoimakeskukset ja kunnat. Liikenneturvallisuusrahoitusta kohdistetaan alueellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpiteisiin, joilla on suuri merkitys paikallisella tasolla ja alueellisen liikenneturvallisuustyön näkökulmasta.

Toimenpiteet ovat myös tehokkaita; vuonna 2024 perusväylänpidon noin 5 miljoonan euron rahoituksella toteutettujen toimenpiteiden laskennallinen henkilövahinko-onnettomuusvähenemä oli noin 10 onnettomuutta vuodessa. Tyypillisiä toimenpiteitä ovat mm. suojatiejärjestelyt ja lyhyet jalankulku- ja pyöräilyyhteydet, hidasteet, paikalliset nopeusrajoitusmuutokset, pienet liittymäjärjestelyt ja näkemäesteiden poisto. Toimenpiteet kohdistuvat usein taajamiin tai niiden läheisyyteen ja ne parantavat erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta. Reunaympäristöön ja kaidetarpeisiin liittyviä suunnitelman ulkopuolisia turvallisuutta parantavia lisärahoitustarpeita on lisäksi kuvattu luvussa 9.

6.6.2 Rataverkko

Hoito

Hoidon taso määräytyy radalle asetetun kunnossapitotason mukaisesti. Kunnossapitotaso taas asetetaan nopeustason ja radan rakenteiden mukaisesti. Radan nopeus- tai palvelutasoa ei ohjaa mikään verkollinen määritelmä, vaan nämä asetetaan käytännössä projektikohtaisesti, kun ratoja kehitetään. Asetettuja tasoa pyritään ylläpitämään kunnossapidossa hoidon keinoin. Radan kunnossapidossa on mahdollista alentaa palvelutasoa joko tilapäisesti tai pysyvästi, mikäli radan kunto ei mahdollista aiemmin asetettua tasoa.

Kunnossapitotaso määrittää mm. radan kuntoerojen toleranssit mm. radan geometriapoikkeamat, kiskovikatiheydet, kiskonkuluman ja radan tarkastustiheyden (sekä geometrian että kävelytarkastusten ja muiden mittauksien osalta). Näin ollen hoito priorisoidaan asetetun kunnossapitotason ja poikkeamien vakavuuden kautta. Esimerkiksi saman tasoinen virhe nopealla pääradalla aiheuttaa vaateen välittömälle korjaukselle, kun taas vähäliikenteisellä radalla kyseessä saattaa olla vasta alkava ja seurattava virhe. Samalla rataosalla tai rataosien välillä ei priorisoida välittömiä toimenpiteitä vaativia virheitä keskenään, vaan niihin kaikkiin reagoidaan ohjeiden mukaisesti.

Korjaus

Korjausten keskeisiä tavoitteita ovat turvallisuuden ja liikennöitävyyden varmistaminen, radan pitäminen verkkoselostuksessa todetussa palvelutasossa, kunnosta johtuvien haittojen vaikutusten minimoiminen liikenteelle, radan pitäminen teknisen ohjeistuksen mukaisesti kunnossa sekä valittavan toimenpiteen tehokkuus ja oikea-aikaisuus suhteessa radan elinkaareen.

Rataverkolla tehdään paikallisia korjauksia ja laajempia peruskorjaushankkeita. Paikallisia korjauksia ovat esimerkiksi pistemäiset kiskojen ja pölkkyjen vaihdot sekä rumpujen ja siltojen korjaukset. Näillä varmistetaan ratojen turvallista toimivuutta, erityisesti vain tavaraliikenteen käyttämällä vähäliikenteisellä rataverkolla, jolle ei ole tehty investointeja tai muita laajoja toimenpiteitä. Korjausten tuoteryhmästä rahoitetaan myös mm. väylätiedot ja niiden hallinta.

Korjaukset ohjelmoidaan aluksi tekniikkalajeittain. Esimerkiksi vaihteiden, siltojen, rumpujen, jne. tekniikkalajien korjauksille muodostetaan oma tekniikkalajikohtainen korjaustarpeiden ohjelma. Tämän jälkeen korjaustarpeet katsotaan rataosa- ja verkkotasolla yhteen. Tässä vaiheessa voidaan yhdistellä yksittäisiä korjauksia tai parhaassa tapauksessa jopa muodostaa peruskorjaushankkeita. Verkollisesti korjaukset priorisoidaan niihin paikkoihin, joissa riski rajoituksille on suurin ja rajoitusten vaikutukset ovat laajimmat.

Korjausten vuosirahoitustarve kasvaa omaisuuden ikääntymisen ja kasvavien peruskorjaustarpeiden vuoksi, rataomaisuuden määrän lisääntyessä ja kustannustason noustessa. Mm. pääraiteiden määrä kasvaa lisäraiteiden vuoksi ja ratojen sähköistykset lisäävät kunnossapidettävää omaisuutta. Kun korjauksiin ei ole riittävästi rahoitusta, syntyy korjausvelkaa.

Parantaminen ja suunnittelu

Parantamiseen kohdistettava rahoitus vaihtelee voimakkaasti vuosittain. Merkittävä osa parantamisen rahoituksesta koostuu erillisrahoituksen saaneista (kuten MAL-kohteet) tai muuten erikseen päätetyistä hankkeista. Parantaminen kohdistuu mm. tasoristeyksiin, raakapuunkuormauspaikkoihin ja asemanseutuihin.

Suunnitteluun varattu rahoitus on asiantuntija-arvioon perustuva ja vuosittain varsin vakaa. Suunnittelu- tuotteelta maksetaan erilaiset tarveselvitykset, esi- ja yleissuunnittelu sekä perusväylänpidosta rahoitettavien investointien rata- ja rakentamissuunnittelu. Suunnittelun rahoituksen korottamiseen on painetta jatkovuosille erilaisten tarveselvitysten ja esisuunnittelun sekä vaikutusten arviointien laajentamisen myötä.

6.6.3 Vesiväylät

Yleisperiaatteita

Vesiväylänpidon toiminta priorisoidaan käytettävissä olevien rahoituksen ja resurssien pohjalta siten, että vesiväylien päivittäisen liikennöinnin turvaavat toimet (talvimerenkulku, vesiväylien hoito ja käyttöpalvelut) priorisoidaan toiminnassa esisijaisiksi, ja muuhun toimintaan voidaan kohdistaa niistä ylijääneet rahoitus ja resurssit.

Rahoituksen puitteissa priorisoidaan elinkeinoelämälle tärkeiden ja liikenteellisesti merkittävien väylien korjaukset. Näillä toimenpiteillä turvataan mm. elinkeinoelämän ulkomaankaupan kuljetusten toimivuus ja varmistetaan lisäksi valmiuden tarpeet sekä liikenteen toimivuus häiriötilanteissa.

Hankkeiden priorisoinnissa lähtökohtana on rakenteen kunto, merenkulun turvallisuus, liikenteellinen tarve ja väyläluokka. Priorisoinnissa ensisijaisena on kauppamerenkulun väylien turvallisen ja sujuvan liikennöinnin varmistaminen. Rakenteen kuntoa arvioidaan Reimarin ja taitorakennerekisterin tietojen pohjalta sekä tarvittaessa erillistarkastuksilla. Rakenteen merkitystä merenkulun turvallisuudelle ja liikenteellistä tarvetta arvioidaan kauppamerenkulun väylillä yhdessä väylien käyttäjien kanssa (luotsit, varus-tamot). Muiden väylien osalta arviointi tehdään pääosin omana työnä. Vaihtoehtoina toteutuksessa on nykyisen rakenteen korjaaminen, uusiminen uudella liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden turvaavalla rakenteella tai rakenteen poistaminen.

Talvimerenkulun palvelut

Talvimerenkulun palveluilla (jäänmurto) turvataan päivittäinen ja ympärivuotinen liikennöitävyys talvisatamiin. Jäänmurto perustuu sopimusteknisesti tietyn kokoisen jäänmurtokaluston valmiusaikaan ja tiilaajan (Väylävirasto) murtajakohtaiseen mobilisointipäätökseen. Väylävirasto myös asettaa avustusrajoitukset ja voi antaa yksittäisiä erivapauksia. Keskeinen elementti on kansainvälinen yhteistyö etenkin Ruotsin kanssa.

Suomessa tavoiteltu palvelutaso perustuu liikenne- ja viestintäministeriön kanssa sovittuihin mittareihin (keskimääräinen talvimerenkulun palvelujen odotusaika < 4 h ja odottamatta avustusta saaneiden kauppa-alusten osuus > 90–95 %) sekä palvelusopimusten tarkempiin murtajakohtaisiin avustusnopeusvaatimuksiin.

Talvimerenkulun rahoitustarpeen ennakointia hankaloittaa sen vahva riippuvuus jäätalven ankaruudesta. Vaikean talven tullen ennusteet saattavat ylittyä merkittävästi. Myös polttoaineen hinnan vaihtelut vaikuttavat rahoitustarpeeseen.

Hoito ja korjaus

Vesiväylänhoito sekä kanavien käyttö ja kunnossapito turvaavat vesiväylien päivittäisen liikennöitävyyden. Rahoitus varataan kilpailutettujen urakkasopimusten hintojen mukaisesti.

Korjausrahoitus kohdistetaan erityisesti merenkulun kiinteiden turvalaitteiden ja kanavarakenteiden korjauksiin. Korjaukset painotetaan kauppamerenkulun kohteisiin ja veneilyn turvallisuuskriittisten kohteiden korjaukseen, mikä kyetään turvaamaan käytettävissä olevalla rahoitustasolla.

Historiallisten kohteiden, kuten majakoiden ja vanhojen kanavien, korjausten rahoittaminen on jossain määrin ongelmallista, koska ne ovat vesiliikenteen kannalta vähämerkityksellisiä. Kohteet pyritään pitämään kunnossa, mutta varsinaisten peruskorjausten toteutusta joudutaan suunnittelemaan käytettävissä olevan rahoituksen mukaan. Tarvittaessa korjauksia lykätään, kunnes rahoitustaso sallii niiden toteutuksen.

Merkittävä osa vesiväylänpitoa on kaikkien vesiväylänpitäjien väylätietojen ylläpito tietojärjestelmissä liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tekemien väyläpäätösten pohjalta. Näitä tietoja hyödynnetään mm. vesiväylänhoidossa ja Traficomien merikarttatutotteiden tuotannossa.

Parantaminen ja suunnittelu

Vesiväylänpidon rahoitus on pääosin riittävä pieniin parantamishankkeisiin. Rahoitusta suunnataan myös kaukohallittavien turvalaitteiden lisäämiseen tärkeimmillä kauppamerenkulun väylillä merenkulun älyliikenteen palvelutason parantamiseksi. Suurempien parantamishankkeiden systemaattinen toteutus edellyttää niihin kohdistettua erillisrahoitusta.

Suunnittelun painotus on Väyläviraston investointiohjelmassa esitettyjen hankkeiden suunnittelun edistämässä, mutta rahoitusta kohdistetaan lisäksi esisuunnitelmien ja niiden pohjalta tehtävien hankearviointien laatimiseen.

7 Vaikutusten arviointi

7.1 Vaikutusarvioinnin tarkoitus

Vaikutusten arvioinnilla on ollut perusväylänpidon suunnitelman valmistelussa kaksi tehtävää:

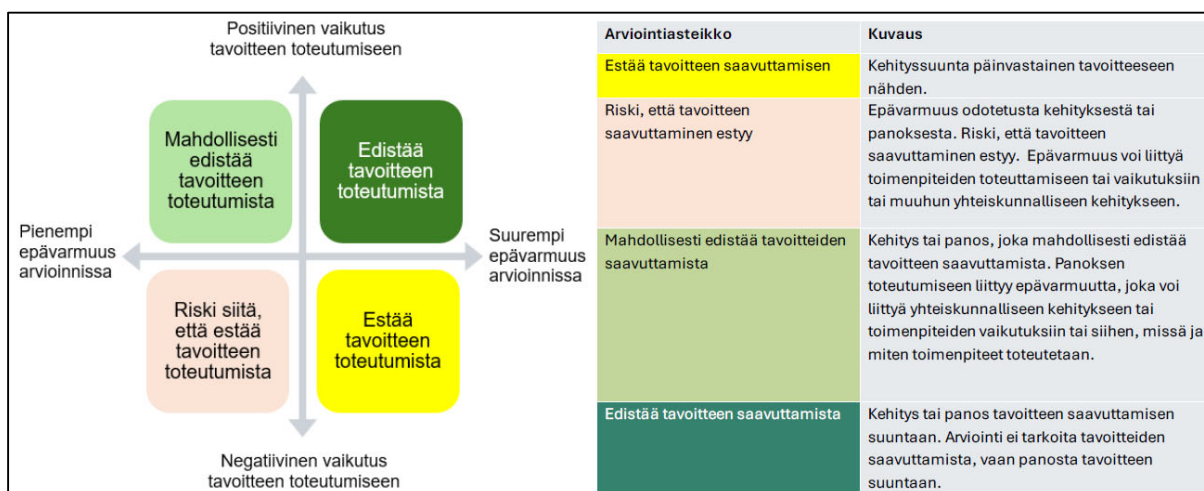
1. Arvioida toimenpiteille kohdistuvasta rahoituksen jaosta muodostuvia vaikutuksia perusväylänpidon suunnitelmaa valmisteltaessa
2. Arvioida perusväylänpidon suunnitelman kokonaisvaikutukset.

Vaikutusten arviointia on tehty perusväylänpidon tuotteiden kautta. Väylänpidon tuotteet on lueteltu kapaleessa 6.2.1. Väylämuodoittain on tuotteita kuvattu luvussa 7.3. Vaikutusten kohdentumista on pyritty tarkastelemaan myös verkollisesti, jaoteltuna vilkkaaseen ja vähäliikenteiseen verkkoon.

7.2 Vaikutusarvioinnin aineisto ja menetelmät

Perusväylänpidon suunnitelman vaikutusarvioinnin kohteena on ollut se, kuinka suunnitelmaehdotus edistää tai estää valtakunnallisten liikennejärjestelmätavoitteiden (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) toteutumista, kuten väylänpidon perussuunnitelman vaikutusarvioinnin kehittämisselvityksessä² on esitetty (kuva 14).

² Väylänpidon perussuunnitelman vaikutusarvioinnin kehittämisselvitys. Väyläviraston julkaisuja 41/2025



Kuva 14. Nelivaiheinen arviointiasteikko kuvaa arvioinnin epävarmuuden astetta ja sitä, edistääkö vai estääkö perusväylänpidon suunnitelma L12-tavoitteiden saavuttamista (Väyläviraston julkaisuja 41/2025).

Perusväylänpidon suunnitelman vaikutusten arviointi on ollut pääosin laadullista asiantuntija-arviointia, joka on pohjautunut olemassa olevaan tietoon tuotteista ja niiden vaikutuksista. **Toimintaympäristön muutosten** vaikutusarvioinnissa on tunnistettu väylänpidon ulkopuoliset voimat, jotka joko edistävät tai estävät Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden saavuttamista. **Perusväylänpidon tuotteiden** osalta on arvioitu, miten niiden sisältämät toimet vaikuttavat väylien ominaisuuksiin ja väylien lähiympäristöjen tilaan, ja sitä kautta väylän käyttäjiin, väylänpitäjään sekä muuhun ympäristöön. Muutosta on arvioitu suhteessa nykytilanteeseen, huomioiden päällysteiden korjaamiseen ja siltoihin kohdistunut korjausvelkarahoitus. Vaikutusten perusteella on arvioitu sitä, kuinka todennäköisesti vaikutukset edistävät tai estävät Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista. **Kokonaisarvioinnissa** on muodostettu yhteenveto väylänpidon tuotteiden ja toimintaympäristön muutosten vaikutusten todennäköisistä suunnista eri tavoitealueilla sekä arvioitu Väyläviraston tunnuslukujen kehityssuuntia perusväylänpidon suunnitelman aikajänteellä.

7.3 Vaikutusarvioinnin tulokset

7.3.1 Yleistä perusväylänpidon tuotteiden vaikutuksista

Tienpito

Maanteiden talvihoidolla (liukkauden torjunta, lumen auraus, tien pinnan tasaisena pito) varmistetaan hoitoluokituksen mukainen ajokeli ja tien liikennöitävyys myös talviolosuhteissa, erityisesti kelimuutostilanteissa. Ajokeli vaikuttaa häiriöttömyyteen ja välityskykyyn, ja edelleen saavutettavuuteen ja matkakosten ennakoitavuuteen. Ajokeli vaikuttaa myös onnettomuusriskiin ja ajan kuluessa onnettomuuksien

määrään ja vakavuuteen. Talvihoidon laatu vaikuttaa myös tiealueella ja pyöräilyväylillä liikkuvien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen. Talvihoito kilpailutetaan, mikä edistää talvihoidon tehokkuutta. Hoidossa käytettävän kaluston päästöjä voidaan hillitä urakoiden kilpailutuksessa asetettavilla ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksilla. Suolauksen aiheuttamaa pohjavesien pilaantumiseriskiä voidaan pienentää vähentämällä suolan käyttöä, käyttämällä vaihtoehtoisia liukkaudentorjunta-aineita tai rakentamalla pohjavesisuojuuksia. Suolan käytön vähentäminen lisää kuitenkin onnettomuusriskiä ja siten myös pohjavesiriskejä. Talvihoito on tärkeää työssäkäynnille ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Talvihoidon laatu on lisäksi tärkeä haavoittuville ryhmille, kuten iäkkäät ja toisaalta nuoret kokemattomat kuljettajat. Liikennekelpoisuuden ympärivuotinen ylläpito on tärkeää haja-asutusalueiden peruspalvelutasolle (poliisi- ja pelastustoimi, sote- ja koulukuljetukset, kotisairaanhoido ja posti). Haavoittuville väestöryhmille jalankulku- ja pyöräilyväylien talvihoito on tärkeää itsenäisen ja turvallisen liikkumisen lisäämiseksi.

Maanteiden liikenneympäristön hoidolla rakenteet, varusteet ja laitteet pidetään kunnossa niiden elinkaaren ajan, millä vältetään ylimääräisiä korjauksia ja liian aikaista uusimista. Varusteiden ja laitteiden kunto vaikuttaa liikenneturvallisuuteen/onnettomuusrisktiin ja maantien liikennöitävyyteen. Liikenneympäristön hoidolla vaikutetaan näkyvyyteen ja törmäysturvallisuuteen, tieympäristön siisteys esimerkiksi pysäkkialueilla vaikuttaa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen ja tieympäristön viihtyisyyteen. Kuivatuksen ongelmat voivat lisätä onnettomuusriskiä, mikäli tielle kertyy vettä. Ajoradalla oleva vesi voi myös jäätä. **Sorateiden hoito** vaikuttaa teiden pintakuntoon ja pitkällä aikavälillä rakenteelliseen kuntoon, sorateiden hoidolla voidaan pidentää soratien rakenteiden käyttöikää. Soratien pintakunto pienentää onnettomuusriskiä, mutta kunnossa olevalla tiellä ajetaan suuremmilla nopeuksilla, mikä voi lisätä onnettomuusriskiä ja onnettomuuksien vakavuutta. **Tievalaistus** parantaa jalankulku- ja pyöräilymahdollisuuksia. Tievalaistus vaikuttaa liikennöitävyyteen ja valo-ohjaus taas väylän välityskykyyn (etenkin sivusuunnassa). Valaistus pienentää onnettomuusriskiä ja onnettomuuksien vakavuutta ja vaikuttaa myös liikkumisympäristöjen turvallisuuteen (mm. alikulut, liittymäalueet, pyöräilyväylät). Tievalaistuksen sammuttaminen tai himmentäminen yöaikaan keskivilkkailla maanteiden linjaosuuksilla vähentää energiankulutusta ja tievalaistuksen kustannuksia. Valaistuksen energiatehokkuutta parannetaan uusimalla valaisimia ledeiksi.

Maanteiden korjaukset ovat osa maantieverkon elinkaaren hallintaa, jonka tarkoitus on varmistaa väyläomaisuuden elinkaarihakkuus. Korjaukset voivat parantaa liikenneturvallisuutta, sillä etenkin päällysteiden uraisuus ja vauriot, samoin kuin vääränlainen sivukaltevuus kaarteissa sekä päällysteheitot lisäävät onnettomuusriskiä ja ajan myötä onnettomuuksien määrää ja vakavuutta. Päällysteiden korjaukset parantavat teiden pintakuntoa ja siten saavutettavuutta ja matka-aikojen ennakoitavuutta. Päällysteiden kunnolla voi olla vaikutuksia myös esimerkiksi koulumatkoihin tai iäkkäiden pyöräilyedellytyksiin. Siltoja korjataan koko maassa yhtenäisten toimintalinjojen mukaisesti, joten alueita ja tienkäyttäjiä kohdellaan yhdenvertaisesti koko maassa. Siltojen ja tunneleiden korjaustöiden aikaiset liikennejärjestelyt haittaavat liikenteen toimivuutta. Sillalle tai tunnelille voidaan kunnon takia asettaa paino- tai käyttörajoituksia, mikä voi vaatia toimivuutta heikentäviä kiertoreittejä tai korvaavia yhteyksiä. Korjausten aiheuttamia

haittoja voidaan vähentää uusiomateriaalien käytöllä, päällysteisiin ja betonitekniikkaan liittyvillä innovaatioilla sekä jossain määrin kaluston päästövaatimuksilla. Päällystystyöt lisäävät kiviaineksen ja bitumin kulutusta, toisaalta tasainen päällyste yleensä vähentää liikenteen energiankulutusta sekä alentaa liikenteen melutasoja. Siltojen korjauksilla voi olla vesiin, maaperään ja luonnonympäristöön kohdistuvia haittoja.

Maanteiden parantamishankkeille on tarpeita paljon enemmän kuin voidaan toteuttaa. Investoinnit lisäävät tieomaisuuden arvoa (tase) ja vaikuttavat kunnossapidon kustannuksiin. Maanteiden parantamishankkeilla (mm. valaistus, liittymät, jalankulku- ja pyöräilyväylät, ali- ja ylikulut, lisäkaistat) lisätään maantien palvelutasoa. Hankkeella voidaan parantaa välityskykyä, liikennöitävyyttä ja nopeustasoa, ja siten lisätä saavutettavuutta ja matka-aikojen ennakoitavuutta. Parantamishankkeet myös yleensä parantavat liikenneturvallisuutta. Parantamishankkeilla voi olla myönteisiä vaikutuksia sosiaaliseen kestävyyteen, mutta joillakin parantamishankkeilla on myös kielteisiä vaikutuksia, esimerkiksi kulkureittejä voi katketa liittymäratkaisujen vuoksi. Parantamishankkeet aiheuttavat melu- ja päästöhaittoja, lisäksi parantamisinvestoinnit kuluttavat uusiutumattomia luonnonvaroja. Parantamishankkeilla voidaan myös vähentää ympäristöhaittoja (esim. pohjavesisuojaus, meluntorjunta).

Maantielauttaliikenne muodostaa yhteyden lauttavälille, mutta on myös "pullonkaula". Lauttakaluston kantavuus määrää sen, miten raskaat ajoneuvoyhdistelmät pystyvät lautta käyttämään. Lauttojen ominaisuudet ja liikennöintiperiaatteet vaikuttavat siihen, kuinka pitkiksi tienkäyttäjien odotus- ja ylitysajat muodostuvat. Lauttaliikenne palvelee pääasiassa haja-asutusalueiden asukkaita, mutta myös loma-asukkaita ja matkailijoita. Liikennöinnin palvelutasolla on erityinen vaikutus saariston asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin. Maantielauttaliikenteen liikennöintitiheys ja kaluston vaatimukset vaikuttavat kustannuksiin. Lauttayhteys aiheuttaa lisäkustannuksia myös sen takaisten alueiden tienpidolle. Lauttaliikenteen hoitoa ohjaavat omat turvallisuusmääräyksensä. Lauttaliikenteen toimivuus vaikuttaa myös pelastusajoneuvojen kulkuun. Tieliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen ovat **keskeisiä tieliikenteen ohjaus- ja informaatiopalveluiden** tavoitteita. Ohjaus- ja informaatiopalveluiden tuottama tieliikenteen ajantasainen tilannekuva mahdollistaa onnettomuus- ja häiriötilanteiden tehokkaan hoitamisen ja liikenteen ohjaamisen korvaaville reiteille, millä on vaikutuksia liikenteen matka-aikaan ja kustannuksiin. Tilannekuvan avulla voidaan myös lieventää vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuuksista aiheutuvaa haittaa (liikenteen ohjaus, tiedotus). Tiesääasemat ja kelikamerat mahdollistavat ennakoivan liikkauttorjunnan päätteillä, mikä on taloudellinen toimintatapa. Tieliikenteen ohjauksella voidaan parantaa yhdenvertaisia liikkumisen edellytyksiä.

Radanpito

Ratojen **hoidolla** ylläpidetään radan ja sen laitteiden toimintakykyä elinkaaren loppuun asti. Ratojen riittävä ja oikea-aikainen hoito edistää radanpidon elinkaaritehokkuutta. Ilman hoitoa radan ja laitteiden vikaantuminen yleistyy. Turvallisuus on radanpidossa rajoitusehto. Jos rata tai laitteet vioittuvat

puutteellisen hoidon takia, niin radan liikennettä rajoitetaan tai se estetään turvallisuuden takaamiseksi. Junien täsmällisyyteen vaikuttavat tilapäisten nopeusrajoitusten lisäksi myös esimerkiksi sää, radan kapasiteetin käyttö, matkustajien määrä, aikataulurakenne sekä kaluston ominaisuudet. Hoitoon sisältyy turvallisuutta lisääviä toimia, kuten näkymien raivaukset. Hoidossa tehdään myös ympäristöä parantavia toimia, kuten vieraslajien torjuntaa. Rataverkon hoidolla ylläpidetään ja parannetaan laiturialueiden turvallisuutta, viihtyisyyttä ja esteettömyyttä. Perusradanpidosta rahoitetaan myös henkilöliikenteen asemien laiturialueiden vartiointi, jolla on merkitystä liikkumisen koettuun turvallisuuteen. Radanpidon suurimpia **sähkönkulutuskohteita** ovat vaihteenlämmitys sekä valaistus ja liikenteenohjaus. Pistemäiset nopeusrajoitukset lisäävät energiankulutusta junien kiihdyttelyn vuoksi, lisäksi junat joutuvat ajamaan maksiminopeutta muilla osuuksilla, mikä edelleen lisää energiankulutusta. Rautatieliikenteen ja infran päästöjä voidaan pienentää mm. kehittämällä vaihteiden lämmitystä sekä valaistusta energiatehokkaammaksi (ledit) sekä sähköistämällä ratoja, ylläpitämällä ratojen yhtenäistä nopeusprofiilia sekä kehittämällä infrasuunnittelua ja liikenteenohjausta.

Korjauksilla palautetaan radan ja sen laitteiden toimintakyky, käytännössä samalla ajanmukaistetaan palvelutaso. Korjaukset, samoin kuin hoitotyöt, vievät ratakapasiteettia ja voivat johtaa liikennekatkoihin tai viivästyksiin. Hoidon ja korjausten työraot suunnitellaan kuitenkin siten, että liikenteelle aiheutuva haitta on mahdollisimman pieni. Myös korjausten viivästyminen johtaa rajoituksiin, joilla taataan turvallisuus. Vaikutukset kohdistuvat liikenteen toimivuuteen ja kustannuksiin. Tilapäiset nopeusrajoitukset vaikuttavat merkittävästi täsmällisyyteen etenkin yksiraiteisilla rataosuuksilla, joilla yhden junan viivästyminen monistuu helposti muihin juniin. Laiturialueiden korjauksilla voidaan parantaa turvallisuutta, viihtyisyyttä ja esteettömyyttä. Joukkoliikenteen käyttäjissä on suhteellisesti enemmän haavoittuvassa asemassa olevia liikkujaryhmiä (mm. lapset, nuoret, pienituloiset), ja asemien siisteydellä ja turvallisuudella voi olla merkitystä heidän liikkumisvalintoihinsa. Valinta yksittäisten korjausten ja ison peruskorjaushankkeen välillä määräytyy yleensä tehokkuuden perusteella. Korjausten lykkääminen lisää peruskunnossapidon kustannuksia.

Radan ja sen laitteiden palvelutasoa nostavia **parantamistoimia** tehdään useimmiten isojen peruskorjaushankkeiden yhteydessä, mutta niitä voidaan toteuttaa muissakin elinkaaren vaiheissa. Parantamishankkeilla voidaan poistaa tasoristeyksiä tai parantaa muutoin turvallisuutta, nostaa radan nopeustasoa sekä lisätä kantavuutta ja välityskykyä, jolloin vaikutukset kohdistuvat matka-aikaan ja liikenteen palvelutasoon. Ratojen parantamishankkeilla, esimerkiksi asemien ja ratapihojen parantamisella sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien rakentamisella, voi olla myönteisiä vaikutuksia sosiaaliseen kestävyyteen. Parantamishankkeissa voidaan tehdä luonnonympäristöä parantavia toimenpiteitä, maaperän ja vesien suojauksia sekä meluntorjuntaa. Ratojen parantamishankkeet voivat olla tehokkaita ja rautatieliikenteen tehokkuutta parantavia. Toteutukseen voidaan valita myös kannattamattomia hankkeita, jos niillä arvioidaan olevan kannattavuuslaskelman ulkopuolisia myönteisiä vaikutuksia. **Kunnossapito-, korjaus- ja rakentamistyöt** aiheuttavat melua ja päästöjä, ja lisäksi voi aiheutua muita maaperään, vesiin ja luontoon

kohdistuvia haittoja (esimerkiksi torjunta-aineiden käyttö). Haittoja voidaan pienentää mm. kunnossapidon ja urakoinnin laatu- ja hankintavaatimuksia muuttamalla.

Rautatieliikenteen ohjauksella on ajantasainen tilannekuva junaliikenteestä ja sen häiriöistä, mikä mahdollistaa oikea-aikaisen liikenteen ohjauksen ja korjaustoimet. Rautatieliikenteen ohjaamisen lisäksi liikenteen ohjaukseen kuuluvat kulkuratojen sekä ratatöiden luvananto ja turvaaminen. Liikenteenohjaus, kapasiteetinhallinta ja liikennesuunnittelu vaikuttavat liikenteen sujuvuuteen ja toimivuuteen. Lisäksi liikenteenohjauspalveluun kuuluvat laitureiden matkustajainformaatiopalvelut ja häiriötilanteiden hallinta. Asemien matkustajainformaatiolla on merkitystä liikkumisen sujuvuuteen ja esteettömyyteen. Palvelun vaikutukset kohdistuvat erityisesti liikkumis- ja toimintaesteisiin ja iäkkäisiin matkustajiin. Liikenteen ohjaus ja valvonta parantavat myös vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta.

Vesiväylänpito

Jäänmurrolla varmistetaan kauppalaivaston pääsy rannikon talvisatamiin ympärivuotisesti. Jäänmurron palvelutaso syntyy jäänmurtajapalveluiden, jäävahvistetun kauppalaivaston sekä Suomen ja Ruotsin jäänmurtoviranomaisten yhteistyönä. Jäänmurtopalvelua annetaan tarpeen mukaan avustusrajoitukset täyttävälle aluksille. Jäänmurtopalvelu on kilpailutettu, ja sen kustannuksia katetaan väylämaksuilla, joissa alusten jäämaksuluokka vaikuttaa maksun suuruuteen. Viranomaisyhteistyö Suomen ja Ruotsin välillä mahdollistaa kahden maan jäänmurtokaluston tehokkaan käytön. Turvallisuus on jäänmurron määrävä tavoite. Alukset avustetaan jäiden läpi turvallisesti, ja jos jääolosuhteet tekevät avustamisesta ja liikennöinnistä liian vaarallista, palvelua rajoitetaan. Jäänmurtajien pitää olla tehokkaita, jotta ne pystyvät murtamaan jäätä, joten niiden energiankulutus on suurta. Samaten kauppalaivaston jäävahvistukset lisäävät alusten energiankulutusta. Alusten päästövaatimukset ja päästökauppa heikentävät jatkossa kauppalaivaston jäissäkulkukykä, jolloin liikenteen avustustarve kasvaa. Energiankulutuksen ja päästöjen vähentäminen on periaatteessa mahdollista palvelutasoa muuttamalla (esimerkiksi avustettavat satamat) tai jäänmurtajien käyttövoimaratkaisilla (jäänmurtajahankinnan yhteydessä). Alusten reittiohjauksella, jäänmurtajien operoinnin ohjauksella ja tarkoituksenmukaisella jäänmurtajakaluston käytöllä voidaan ehkäistä onnettomuuksia ja sitä kautta ympäristövahinkojen riskiä.

Vesiväylien hoito on ennen kaikkea merenkulun turvalaitteiden hoitoa, joka varmistaa vesiliikenteen häiriöttömän toimivuuden eri olosuhteissa. Turvalaitteiden ja väylien hoito ja mm. kaukovalvonta auttavat pitämään vesiväylät suunnitellussa toimintakunnossa, mikä estää puutteista johtuvia lisäkustannuksia vesiliikenteelle ja kunnossapidolle. Vikaantuneiden turvalaitteiden **korjaus-, kunnostus ja korvaaminen** palauttaa laitteiden suunnitellun toimintakyvyn ja varmistaa merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta vesiliikenteen häiriötöntä toimintaa. Myös kanavien, uittolaitteiden ja avattavien siltojen korjaukset ovat tärkeitä vesiliikenteen turvallisuudelle. Turvalaitteiden ja väylien pitäminen suunnitellussa toimintakunnossa vähentää myös puutteista johtuvia lisäkustannuksia. Kunnossapitoruoppauksilla palautetaan väylien suunniteltu syvyys. Hoito- ja korjaustoimissa käytettävä aluskalusto synnyttää päästöjä ja

sähkökäyttöiset laitteet kuluttavat energiaa. Työt aiheuttavat myös vedenalaista melua, jonka määrä ja vaikutukset tunnetaan vielä huonosti. Vesiväylien hoidon ja korjausten ympäristöön aiheuttamia haittoja voidaan pienentää kunnossapitourakoiden hankintavaatimuksilla ja kunnossapidon ohjeilla. Vesiväylien hoidolla sekä korjauksilla turvataan turvalaitteiden ja merkkien toimivuus kaikilla valtion väylillä, joista suurin osa (12 000 km) palvelee yksityistä vesiliikennettä.

Vesiväylien kunnossapitoon sisältyy pienimuotoista **väylien parantamista**, kuten uusia turvalaitteita, yksittäisten väyläkohtien parannuksia ja toimivuuden parantamista. Nykyisin joudutaan parantamaan myös perinteistä väylien merkintää GNSS-häiriöiden vuoksi. Väylien parantamisella voidaan myös tehostaa olemassa olevien väylien käyttöä, mikä voi esimerkiksi pienentää kuljetusten päästöjä tonnia kohden laskettuna. Turvallisuuden parantaminen yleisesti pienentää ympäristövahinkojen riskiä. Väylien kunnolla, ja jossakin määrin myös parantamishankkeilla on merkitystä liikkumisen edellytyksiin saaristossa. **Meriliikenteen ohjaus** tiedottaa aluksia muusta liikenteestä ja aluksen turvalliseen kulkuun vaikuttavista seikoista, kuten sää- ja jääolosuhteista sekä turvalaitevioista, ja puuttuu vaaratilanteisiin ja antaa tarvittavaa navigointiapua. VTS-keskuksilla on ajantasainen tilannekuva mm. alusliikenteestä ja vikatilanteista, mikä mahdollistaa liikenteen tiedottamisen, ohjauksen ja kunnossapitotoimien suuntaamisen tehokkaasti. Meriliikenteen valvonta on tärkeää myös ympäristövahinkojen estämisessä.

7.3.2 Perusväylänpidon suunnitelman vaikutukset palvelutasoon väyläverkolla

Tienpito

Toimivuus

Maanteiden hoito pystytään tilaamaan toimintalinjan mukaiseen tasoon perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla koko maantieverkolla (sekä päätieverkko että alempi verkko). Koska rahoitus ei riitä kaikkiin tarvittaviin korjauksiin, korjaukset priorisoidaan päätieverkolle ja alemman maantieverkon korjaukset jäävät pääosin tekemättä. Samoin tekemättä jäävät pienemmät korjaukset (esim. suuret rummut, kallioleikkaukset), jotka kuitenkin eivät juurikaan vaikuta toimivuuteen. Isoihin rumpuihin tai kallioleikkauksiin liittyvät riskit ovat kuitenkin kasvaneet, ja niihin on alettu kiinnittää aiempaa enemmän huomiota. Vilkkaalla verkolla korjauksilla edistetään toimivuutta, mutta alemman verkon osalta palvelutaso vähitellen putoaa. Parantamisen rahoitus on pieni, ja palvelutasoa parantavat toimet kohdistuvat pääosin päätieverkolle. Vähäliikenteiselle verkolle tehdään vain välttämättömimmät toimenpiteet. Maantielauttaliikenteen rahoitus on riittävä, suurin osa rahoituksesta menee lauttaliikenteen hoitoon, pieni osa menee laitureiden ym. korjaamiseen. Tieliikenteen ohjauksen rahoitus on perusväylänpidon suunnitelmassa sillä tasolla, että tieliikenne on sujuvaa.

Turvallisuus

Maanteiden hoito pystytään perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla tilaamaan toimintalinjan mukaiseen tasoon sekä pääteillä että alemmalla verkolla. Korjausten pääasiallinen syy on tieomaisuudesta huolehtiminen, mutta samalla yleensä parannetaan myös turvallisuutta. Parantamisen rahoitus on pieni ja se käytetään pääosin liikenneturvallisuuden parantamiseen päätieverkolla ja taajamissa, mutta rahoitus ei riitä alemman verkon turvallisuuden parantamiseen. Sekä maantielauttaliikenteen että tieliikenteen ohjauksen rahoitus on perusväylänpidon suunnitelmassa sillä tasolla, että turvallisuusvaikutuksilla on mahdollisuus toteutua. Lauttaliikenteen vaikutus turvallisuuteen on kuitenkin kokonaisuus huomioiden hyvin pieni.

Taloudellinen kestävyys

Kansainvälisesti vertailtuna maanteiden hoito on kokonaisuutena kustannustehokasta. Vähäliikenteisen verkon hoito ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa, mutta se on yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämätöntä. Alemmallakin maantieverkolla halutaan turvata peruspalvelutaso, yhteiskunnan toimivuus sekä kaupan ja teollisuuden tavaravirrat, joten alemmalle tieverkolle kohdistetaan suhteellisesti enemmän rahoitusta hoitoon kuin korjauksiin. Valaistuksen uusiminen led-pohjaiseksi vähentää sähkönkulutusta, mutta uusiminen on vielä kesken. Korjauksilla pidetään huolta tieomaisuudesta. Oikea-aikaiset korjaukset ovat kustannustehokkaampia kuin elinkaaren lopussa tapahtuvat korjaukset. Korjaukset kohdistuvat päätieverkolle, joten alemman tieverkon muodostamasta tieomaisuudesta ei pystytä huolehtimaan samalla tavalla, joten syntyy korjausvelkaa.

Parantamisen rahoitus on pieni ja se käytetään pääosin liikenneturvallisuushankkeisiin, jotka eivät ole aina yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Maanteiden pienten turvallisuustoimenpiteiden turvallisuustehokkuus (onnettomuusvähenemä/kustannukset) on kuitenkin kokonaisuutena ollut hyvä. Tyypillisesti pienten ja edullisten, hyvin kohdennettujen toimenpiteiden turvallisuustehokkuus on suurempi kuin isojen kehittämishankkeiden, joiden hyödyistä suuri osa tulee aikakustannuksista. Maantielauttaliikenne vie paljon rahoitusta, eikä se kokonaisuutena katsoen ole kansantaloudellisesti kovin kannattavaa. Tieliikenteen ohjauksen rahoitus perusväylänpidon suunnitelmassa on riittävä.

Ekologinen kestävyys

Korjaustoimenpiteet kohdistuvat päätieverkolle, joten myös niiden aiheuttamat ympäristöhaitat ja -hyödyt kohdistuvat päätieverkolle. Parantamishankkeiden rahoitus on pieni, joten niiden ympäristöhaitat ja -hyödyt jäävät kokonaisuus huomioiden pieniksi. Maantielauttaliikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat ovat myös kokonaisuus huomioiden vähäiset. Tieliikenteen ohjauksen rahoitus on perusväylänpidon suunnitelmassa riittävä pienentämään kuljetusonnettomuuksista aiheutuvia haittoja.

Sosiaalinen kestävyys

Talvihoidon, liikenneympäristön hoidon ja sorateiden hoidon taso pystytään perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla tilaamaan hoitoluokitusten mukaisena koko maantieverkolla, joten periaatteessa alueita ja tienkäyttäjiä kohdellaan yhdenvertaisesti koko maassa. Asuinpaikka ja sitä kautta hoitoluokka kuitenkin vaikuttavat siihen, ettei liikkumisen edellytyksiä pystytä täysin yhdenvertaisesti saavuttamaan koko maantieverkolla eri kulkutavoilla. Teiden korjaukset priorisoidaan pääväylille, mikä vähäliikenteisten päällystettyjen teiden kunnon heikentyessä haittaa näiden teiden palvelemia alueita ja väestöryhmiä. Pääteiden kunto säilyy, mikä taas ylläpitää liikkumisen edellytyksiä pääteiden varrella. Parantamishankkeiden rahoitus on pieni, joten vaikutukset sosiaaliseen kestävyYTEEN jäävät vähäisiksi. Maantielauttaliikenne turvaa lauttayhteyden takana asuvien yhdenvertaiset liikkumismahdollisuudet. Tieliikenteen ohjauksen rahoitus on riittävä, jotta edistetään yhdenvertaisia liikkumisen edellytyksiä.

Radanpito

Toimivuus

Ratojen hoito pystytään tekemään täysimääräisesti perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla, joten sillä pystytään ylläpitämään rautatieliikenteen toimivuutta. Hoidolla ei kuitenkaan voida parantaa nykytasoa tai vastata korjaustarpeisiin. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla ei pystytä tekemään isoja peruskorjauksia, vaan ainoastaan yksittäisiä pistemäisiä korjauksia, joita niitakin joudutaan priorisoimaan. Tämä tulee paikoin heikentämään matka-aikojen ennakoitavuutta ja alentamaan tarjottavaa palvelutasoa. Ratojen parantamishankkeita ei tehdä MAL-sopimusten ulkopuolella kuin vain yksittäisissä tapauksissa, joten iso osa rataverkosta jää perusväylänpidon rahoitustasolla ilman minkäänlaista parantamista. Ratojen toimivuutta edistetään ainoastaan MAL-sopimusten kautta MAL-kaupunkiseuduilla. Rautatieliikenteen ohjauksen rahoitus on riittävä, jotta liikenteen sujuvuus ja toimivuus taataan.

Turvallisuus

Koska rataverkon hoidosta ei tingitä, hoidolla varmistetaan päivittäisen liikenteen turvallisuus. Rautateillä ei sallita turvallisuusriskejä, joten turvallisuustavoitteet toteutuvat myös toteutettavien, yksittäisten korjausten osalta. Perusväylänpidon rahoitus riittää yksittäisten tasoristeysten parantamisiin, mutta rahoitustaso ei riitä esimerkiksi Traficomien asettamien tavoitetasojen toteutumiseen. Rautatieliikenteen ohjauksen rahoitus on riittävä, jotta turvallisuusvaikutukset toteutuvat tämän osalta.

Taloudellinen kestävyys

Perusväylänpidon suunnitelman ratojen hoidon rahoitustasolla pystytään nykyisen omaisuuden elinkaaresta saamaan kaikki irti. Perusväylänpidon rahoitustasolla ratojen korjaukset pilkkoutuvat yksittäisiksi pieniksi projekteiksi ympäri rataverkkoa. Toisaalta on tehokasta korjata vain pahimpia kohtia, mutta tällöin suuri osa rahasta menee työmaiden perustamiseen ja pyörittämiseen. Kun isot peruskorjaushankkeet puuttuvat ja toteutetaan vain yksittäisiä pieniä korjaushankkeita, yksikköhinnat nousevat. Peruskorjaushankkeiden lykkääminen aiheuttaa korjaustarpeiden kasautumista tuleville vuosille ja kokonaiskustannusten kasvua, eli taloudellinen kestävyys heikkenee. Jättämällä tekemättä tiettyjä parantamishankkeita, toimitaan tehottomammin joko rautatieliikenteessä tai radanpidossa eli parantamishankkeita tekemättä jättämällä liikenne tai radanpito ei tehostu. Rautatieliikenteen ohjauksen rahoitus on riittävä, jotta rautatieliikenteen ohjauksella on ajantasainen tilannekuva junaliikenteestä ja sen häiriöistä.

Ekologinen kestävyys

Kun ratojen hoidolla ylläpidetään nykyistä rataomaisuutta mahdollisimman pitkään, vältetään uuden materiaalin käytöltä. Hoidossa ja korjauksissa pystytään siirtymään ekologisesti kestävämpiin ratkaisuihin. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla ei kuitenkaan ole mahdollisuutta rakentaa esimerkiksi uusia VAK-ratapihojen sammutusvesijärjestelmiä. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla ei ole myöskään mahdollisuuksia toteuttaa meluntorjuntaa. Rautatieliikenteen ohjauksen rahoitus on riittävä, jotta vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuus voidaan huomioida.

Sosiaalinen kestävyys

Ratojen hoidolla ylläpidetään rautatieyhteyksiä ja turvallisia asemia, mutta nykyiset hoitosopimukset ovat osaksi alimitoitettuja ja osaksi alueellisesti liian rajallisia, jotta koko asema-alue pystyttäisiin pitämään kunnossa, siistinä ja viihtyisänä. Korjauksilla saadaan palautettua heikentynyttä palvelutasoa, mutta asemien korjaukset tehdään usein jälkijättöisesti. Osaksi tämä on rahoitus- ja osaksi organisointiasia (asemien korjauksiin ei ole keskitettyä ohjelmointia). Puutteet asemien varustelussa tai siisteydessä eivät vaaranna matkustamisen turvallisuutta, mutta ne voivat heikentää matkustamisen koettua turvallisuutta tai matkustusmukavuutta. Perusväylänpidon rahoitustasolla parantamista voidaan tehdä vain MAL-sopimusten kautta MAL-kaupunkiseuduilla, jolloin esimerkiksi esteettömyys ei toteudu MAL-seutujen ulkopuolella. Asemanseutuselvityksien toimenpiteitä ei myöskään pystytä tekemään. Rautatieliikenteen ohjauksen rahoitus on riittävä, jotta matkustajainformaatio toimii.

Vesiväylänpito

Toimivuus

Jäänmurron osalta perusväylänpidon suunnitelman rahoitus on määritelty keskimääräisen talven mukaan. Jos talvi on keskimääräistä ankarampi, merenkulun avustusta tarvitaan enemmän, ja jos talvi on keskimääräistä leudompi, jotkin jäänmurtajista saattavat olla vähällä käytöllä. Joka tapauksessa tarvittava jäänmurto hoidetaan, ja tarvittaessa tingitään muista tuotteista. Myös väylien hoito priorisoidaan - ilman lisärahoitusta tämä saattaa tarkoittaa tinkimistä korjauksista. Väylien hoidossa on viiden vuoden urakoita, ja niissä on vuosittain hyvin pieni liikkumavara. Koska jäänmurto ja väylien hoito on priorisoitu vesiväylänpidossa, ne pystytään tekemään täysimääräisesti perusväylänpidon suunnitelman rahoitustasolla, joten myös jäänmurron ja hoidon positiiviset vaikutukset toimivuuteen toteutuvat. Tarvittaessa korjauksista voidaan tinkiä, mutta tällä hetkellä perusväylänpidon suunnitelman rahoitus riittää siihen, että merkittävimmät korjaukset pystytään tekemään. Korjauskohteissa priorisoidaan kauppamerenkulun väylät, kysymys on vain siitä, korjataanko väylä entiselleen vai tehdäänkö pienempiä, välttämättömiä korjauksia. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitus mahdollistaa ainoastaan pienten parantamistoimenpiteiden toteuttamisen, isommat parantamishankkeet vaativat erillisrahoitusta. Meriliikenteen ohjauksen rahoitus perusväylänpidon suunnitelmassa on riittävä, jotta väyläkapasiteetti on tehokkaassa käytössä.

Turvallisuus

Jäänmurrosta tai vesiväylien hoidosta ei tingitä vaan tarvittava rahoitus otetaan "päältä pois", millä varmistetaan päivittäisen liikenteen turvallisuus. Jos korjauksista joudutaan tinkimään, kauppamerenkulun kohteet ja turvallisuuspuutteet priorisoidaan - turvallisuuskriittiset kohteet ovat listan kärjessä riippumatta siitä millaisella väylästöllä ne ovat. Turvallisuustilanteessa ei tapahdu muutosta nykyiseen verrattuna. Osassa parantamishankkeita taustalla on turvallisuuden parantaminen. Meriliikenteen ohjauksen rahoitus on perusväylänpidon suunnitelmassa riittävä, jotta meriliikenteen turvallisuus varmistetaan.

Taloudellinen kestävyys

Tulevan talven olosuhteet vaikuttavat lopullisiin jäänmurron kustannuksiin, tulevan ennustaminen on kuitenkin mahdotonta. Kaluston uusimistarve on suuri, mikä vaikuttaa suunnitelmakauden lopulla kustannuksiin ja sitä kautta taloudelliseen kestävyyteen. Jäänmurto avustaa elinkeinoelämän tuonti- ja vientikuljetuksia, mikä vaikuttaa kuljetuskustannuksiin. Perusväylänpidon suunnitelman rahoituksella pyritään optimoimaan vesiväyläomaisuuden elinkaari. Vikatilanteet ovat kuitenkin haaste. Jos esimerkiksi turvalaitteisiin tulee vikaa, väylä on huonommin liikennöitävissä, mikä vaikuttaa odotusaikoihin ja sitä kautta kustannuksiin. Vesiväylien parantamisella voidaan jonkin verran tehostaa olemassa olevien väylien käyttöä. Meriliikenteen ohjauksen rahoitus perusväylänpidon suunnitelmassa on riittävä, jotta liikenteen tiedottaminen, ohjaus ja kunnossapitotoimien suuntaaminen on tehokasta.

Ekologinen kestävyys

Jäänmurrossa lähtökohtana on merenkulun turvallisuuden varmistaminen, millä estetään onnettomuuksia ja sitä kautta vähennetään ympäristövahinkojen riskejä. Vesiväylien hoitotöissä syntyy päästöjä, hoi-
toon liittyvä liikkumistarve kuitenkin vähenee jonkin verran etähallittavien turvalaitteiden yleistymisen
myötä. Uusittavat turvalaitteet parantavat merenkulun turvallisuutta ja siten vähentävät onnettomuuksia.
Odotusaikojen lisääntyessä päästöt kasvavat, sillä alusten koneet käyvät odotusaikana. Korjauksissa
priorisoidaan ensimmäisiksi turvallisuuden kannalta kriittiset kohteet, mikä pienentää onnettomuusris-
kejä ja sitä kautta vähentää ympäristövahinkojen riskiä. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitustaso on
melko hyvä, mutta rahoitus mahdollistaa ainoastaan pienten parantamistoimenpiteiden toteuttamisen.
Parantamisen sijaan voidaan käyttää olosuhderajoituksia. Meriliikenteen ohjauksen rahoitus perusväylän-
pidon suunnitelmassa on riittävä, jotta vesiliikenne on turvallista ja ympäristövahinkoja saadaan estettyä.

Sosiaalinen kestävyys

Perusväylänpidon suunnitelman rahoituksen mukaisella vesiväylien hoidolla sekä korjauksilla turvataan
veneilyä ja yhteysalusliikennettä, mikä mahdollistaa asumisen saaristossa. Korjausten merkitys on kui-
tenkin vähäinen. Yhteysalusten uusiminen voi vaatia myös väylälle tehtäviä parantamistoimenpiteitä,
mutta tämän vaikutus sosiaaliseen kestävyYTEEN on vähäinen.

7.3.3 Perusväylänpidon suunnitelman vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen

Perusväylänpidon suunnitelman laadullisesti arvioidut, edellisessä luvussa 7.3.2 kuvatut vaikutukset Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen on esitetty kuvassa 15. Arviointiasteikko kuvaa arvi-
oinnin epävarmuuden astetta ja sitä, edistääkö vai estääkö perusväylänpidon suunnitelma Liikenne 12 -
suunnitelman tavoitteiden saavuttamista:

- **Estää tavoitteen saavuttamisen:** Kehityssuunta on päinvastainen tavoitteeseen nähden
- **Riski, että tavoitteen saavuttaminen estyy:** Epävarmuus odotetusta kehityksestä tai panoksesta. Riski, että tavoitteen saavuttaminen estyy. Epävarmuus voi liittyä toimenpiteiden toteuttamiseen tai vaikutuksiin tai muuhun yhteiskunnalliseen kehitykseen.
- **Mahdollisesti edistää tavoitteiden saavuttamista:** Kehitys tai panos, joka mahdollisesti edistää tavoitteen saavuttamista. Panoksen toteutumiseen liittyy epävarmuutta, joka voi liittyä yhteiskunnalliseen kehitykseen tai toimenpiteiden vaikutuksiin tai siihen, missä ja miten toimenpiteet toteutetaan.
- **Edistää tavoitteen saavuttamista:** Kehitys tai panos tavoitteen saavuttamisen suuntaan. Arviointi ei tarkoita tavoitteiden saavuttamista, vaan panosta tavoitteen suuntaan.

VÄYLÄNPIDON TUOTTEET		TOIMIVUUS				TURVALLISUUS				TALOUDELLINEN KESTÄVYYS				EKOLOGINEN KESTÄVYYS				SOSIAALINEN KESTÄVYYS			
		Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää
TIENPITO	Hoito	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	X	X	-	-	(X)	X	-
	Korjaus	-	X	-	X	-	-	X	-	-	X	-	X	-	X	X	-	-	(X)	X	-
	Parantaminen ja suunnittelu	-	-	X	-	-	-	-	X	-	X	X	-	-	(X)	(X)	-	-	(X)	(X)	-
	Maantielauttaliikenne	-	-	-	X	-	-	(X)	-	-	X	-	-	-	(X)	-	-	-	-	-	X
RADANPITO	Hoito	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	(X)	X	-	-	-	X	-
	Korjaus	-	X	-	-	-	-	-	X	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
	Parantaminen ja suunnittelu	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	X	X	-
VESIVÄYLÄNPITO	Jäänmurto	-	-	-	X	-	-	-	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	(X)	-
	Hoito	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	X	-
	Korjaus	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	(X)	-
	Parantaminen ja suunnittelu	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	(X)	-
FINTRAFFIC	Tieliikenteen ohjaus ja informaatio	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
	Rautatieliikenteen ohjaus ja informaatio	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-
	Meriliikenteen ohjaus ja informaatio	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-

Kuva 15. Perusväylänpidon suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutus suhteessa Liikenne 12 - suunnitelman tavoitteisiin. Suluissa oleva rasti tarkoittaa, että merkitys kokonaisuudessa on pieni.

7.3.4 Toimintaympäristön muutosten vaikutukset

Toimintaympäristön muutosten pääasiallisena tietolähteenä on valtioneuvoston eduskunnalle vaalikautta antama tulevaisuusselonteko^{3 4 5}. Osa toimintaympäristön muutoksista vaikuttaa perusväylänpidon suunnitelman aikajänteellä, osa vaikutuksista taas näkyy vasta pidemmän ajan kuluessa.

Politiikan muutokset

Itärajan sulkeutuminen ja Saimaan kanavan poistuminen käytöstä ovat muuttaneet tieliikenteen kysyntää erityisesti Kaakkois-Suomessa. Koska Saimaan alueen ulkomaankuljetuksissa ei enää voi käyttää sisävesikuljetuksia, ovat alueen kuljetusketjut ja yleisesti Suomen logistiikkareitit muuttuneet. Kuljetusvirtojen muutokset voivat aiheuttaa kapasiteettiin nähden liian suuria liikennevirtoja joillakin verkon osilla, liikennevirtojen pieneneminen taas joillakin verkon osilla parantaa liikenteen sujuvuutta. Saimaan kanavan tulevaisuus vaikuttaa myös satamien kuljetusmääriin ja sitä kautta satamakapasiteetin riittävyyteen. Suomen

³ Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osa. Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:1

⁴ Tulevaisuusselonteon 1. osan strateginen toimintaympäristöanalyysi. Valtioneuvoston julkaisuja 2024:54

⁵ Tulevaisuusselonteon 1. osa – Strateginen toimintaympäristöanalyysi sekä skenaarioita vuoteen 2045. Valtioneuvoston julkaisuja 2025:82

kansainvälisten liikennereittien ja -yhteyksien muutokset korostavat liikennejärjestelmän roolia huoltovarmuudessa, sekä maantie- ja rautatieyhteyksiä Suomenlahden ja Pohjanlahden satamiin. Arktisen alueen kehitys on keskeinen Suomen varautumisen ja huoltovarmuuden kannalta. Koska liikennejärjestelmän rooli on muuttunut huoltovarmuudessa, huoltovarmuuden perustelut voivat johtaa myös investointeihin, jotka eivät muuten olisi taloudellisesti perusteltuja.

Talouden muutokset

Talouden muutokset (mm. verkkokauppa ja sen synnyttämä jakeluliikenne) lisäävät liikenteen kysyntää etenkin kasvavilla kaupunkiseuduilla ja niiden välisillä maanteilla. Henkilöautoilun edullisuus (esim. päästöttömien käyttövoimien hinta) heikentää kestävä liikenteen edistämisen tehokkuutta ja vaikuttavuutta sekä lisää autonomistusta ja autojen tarvitsemaa tilaa. Etätyö vähentää jonkin verran henkilöautoilua, mutta erityisesti se vähentää joukkoliikenteen kysyntää ja heikentää sen kehittämisedellytyksiä.

Kansainvälisten toimitusketjujen ongelmat saattavat johtaa väylänpidossa tarvittavien materiaalien hintojen nousuun. Väylänpidon kustannusten nousu ilman indeksikorotuksia pienentää rahoituksella saatavaa tuotosta. Sitominen indeksiin lisää valtion menoja reaalisesti ilman vastaavaa hyötyä (parempaa palvelutasoa). Maa- ja vesirakennusalan markkinoiden heikkeneminen voi vähentää väylänpidon palveluiden tarjontaa ja sen hinta-laatusuhdetta. Alihankintamarkkinan heikkeneminen pidemmällä aikavälillä on huolestuttavaa erityisesti harvaan asutussa Suomessa.

Kuntien osallistuminen valtion hankkeisiin ja valtion osallistuminen kuntien hankkeisiin yleensä kohdistuu molempien tahojen tärkeinä pitämiin hankkeisiin, jotka ovat alueellaan vaikuttavimpia, mutta eivät välttämättä aina tehokkaimpia hankkeita. Merituulivoiman rakentaminen voi estää merenkulun parhaimpien reittien käyttöä, mikä vaikuttaa kauppamerenkulkuun ja jäänmurtajien toimintaan. Tuulivoiman lisääntymisellä on suuri merkitys myös tieliikenteessä (esim. liittymäjärjestelyt ja niiden parantaminen sekä alemman tieverkon tiestön parantaminen kohdennetusti).

Yhteiskunnan muutokset

Suomessa kaupungistumisasteen odotetaan nousevan 79 %:iin vuoteen 2050 mennessä. Väestön keskittyminen kaupunkeihin jatkaa liikenteen kasvua suurilla ja kehittyvillä kaupunkiseuduilla sekä näiden välisillä yhteyksillä, mikä parantaa edellytyksiä tarjota hyvää palvelutasoa vilkkaimmille yhteyksille sekä kehittää joukkoliikennettä kaupunkiseuduilla. Myös ikääntyminen, lisääntyvä vapaa-aika ja työn monipaikkaisuus tuovat potentiaalista kysyntää julkiseen liikenteeseen. Raideliikenteen voidaan olettaa lisääntyvän etenkin kasvavien kaupunkien välillä, mutta myös niiden sisällä. Henkilöauto pysyy kuitenkin keskeisenä kulkutapana valtaosassa maata.

Suomessa noin 10 prosentilla väestöstä on jokin pysyvä toimintarajoite. Yli 74-vuotiaiden kohdalla liikku-
mista haittaava este on vielä useammalla⁶. Väestön ikääntyessä Kela- ja sotekuljetusten määrän odote-
taan kasvavan, mutta esteettömillä joukkoliikenteen palveluilla ja infrastruktuurilla voidaan korvata osa
näistä kuljetuksista. Jos maaseudun joukkoliikenneyhteyksiä karsitaan tai jos pieniä kouluja lakkautetaan
lasten ja nuorten määrän vähentyessä, maaseutualueilla autottomien iäkkäiden sekä lasten ja nuorten
itsenäisen liikkumisen edellytykset heikkenevät.

Yhteiskunnassa tapahtuvat arvojen ja asenteiden muutokset vaikuttavat siihen, mitä toimenpiteitä väylä-
verkolla tehdään. Arvojen ja asenteiden eriytyminen, jännitteet maaseudun ja kaupungin välillä sekä il-
mastomuutokseen sopeutumistoimenpiteiden haittojen kohdistuminen erityisesti vähätuloisiin saattaa
heikentää luottamusta yhteiskuntaan ja nostaa esille kysymyksen liikkumisen ympäristövaikutusten pie-
nentämisen reiluudesta. Pitkällä aikavälillä arvojen ja asenteiden muutokset ovat parantaneet liikenne-
turvallisuutta, mutta varmuudella ei pystytäkään sanomaan, miten arvojen ja asenteiden muutokset jatkossa
vaikuttavat liikennekäyttämiseen.

Teknologian muutokset

Päästöttömän tai vähäpäästöisen liikenteen osuus kasvaa. Henkilöautoilun edullisuus heikentää joukkoli-
kenteen kysyntää ja kannattavuutta sekä lisää autonomistusta. Toisaalta autoliikenteen lisääntyminen
parantaa tiehankkeiden kannattavuutta. Sähkö- ja vetikäyttöisten autojen mahdollinen turvallisuusriski
(tulipalotilanteessa) erityisesti autolautoilla, maantielautoilla, tunneleissa ja pysäköintilaitoksissa hei-
kentää turvallisuutta. Autojen massaerojen kasvu lisää onnettomuuksien vakavuutta, jota uusi teknologia
voi osin kompensoida. Merkitystä on myös autojen tehojen kasvulla ja hiljaisella äänellä erityisesti jalan-
kulun ja pyöräilyn turvallisuuden kannalta.

Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi (Digirata) parantaa tulevai-
suudessa junaliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta. Liikenteen automaatiolla on jatkossa suuri potenti-
aali parantaa myös tieliikenteen turvallisuutta. Datan keruu ja sen avoin jakaminen lisää turvallisuusris-
kejä eri tavoin. Tietoturvallisuuden kasvava merkitys johtaa tietoturvallisuutta parantaviin toimiin, mutta
myös vaikeuttaa datan hyödyntämistä. Massiivinen datan keräys ja menetelmien kehittäminen ilman te-
hokasta hyödyntämistä heikentää väylänpidon tehokkuutta. Paremmat tietopohjan ja menetelmien avulla
ja kerätyn datan tehokkaammalla käytöllä on mahdollista parantaa väylänpidon tehokkuutta ja vaikutta-
vuutta. Avaruudesta saatava tieto ja palvelut integroituvat yhä laajemmin ja syvemmälle osaksi suomalai-
sen yhteiskunnan kaikkea infrastruktuuria. Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ja kriittisen infrastruk-
tuurin on oltava kybersietoisia ja niiden tulee kestää kvanttiteknologian tuottamat uhat.

⁶ Traficom (2023) Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisien liikkuminen. Traficomien tutkimuksia ja sel-
vityksiä 1/2023

Ympäristön muutokset

Ilmastonmuutos, luontokato ja saastuminen, eli planetaarisen kolmoiskriisin komponentit, ovat kytköksissä toisiinsa, joten niiden keskinäiset riippuvuudet tulee tunnistaa ratkaisuja haettaessa.

Ilmastonmuutoksen aiheuttamat poikkeukselliset sääolot voivat lisätä häiriöiden määrää väyläverkoilla ja heikentää palvelutasoa tilapäisesti. Ilmastonmuutos nopeuttaa väylien kunnon heikkenemistä, millä voi olla jopa äkillisiä sääilmiöitä suuremmat vaikutukset liikennejärjestelmän toimivuuteen. Muutokset sää- ja vesiololoissa sekä jään ja roudan esiintymisessä vaikuttavat mm. tulvien ajankohtiin ja määrään, kuivuuskausiin, liikenneinfrastruktuurin toimivuuteen ja merenkulkuun. Suomessa ilmastonmuutos keskimäärin lisää sademääriä, mutta kuivuuden riskit kasvavat etenkin kesällä Etelä- ja Keski-Suomessa. Ilmastonmuutosta on hillittävä sekä vähentämällä päästöjä että lisäämällä hiilinieluja. Sään ja ilmastonmuutoksen vaikutuksiin on talvihoidossa jonkin verran jo varauduttu (ilmastonmuutokseen sopeutuminen). Muutoksiin varautuminen yleensä lisää kustannuksia, mutta varautumisen kustannus on pienempi kuin kunnossapitokustannusten kasvun vaikutus ja väyläomaisuuden arvon heikkenemisen nopeutuminen.

Uusimpien uhanalaisuusarviointien mukaan Suomen luonnon monimuotoisuus heikkenee. Luontokadon myötä erilaiset ekosysteemipalvelut heikkenevät: pölyttäjäkato voi uhata luonnonmarjojen ja viljelykasvien satoja ja maaperän huonontuminen voi lisätä sään ääri-ilmiöiden aiheuttamia tulva- ja kuivuusriskejä, aiheuttaen pahimmillaan merkittäviä taloudellisia tappioita. Suurimmiksi luonnon monimuotoisuuden kohdistuviksi paineiksi on tunnistettu metsätalous, maatalous, rakentaminen sekä ilmastonmuutos ja saastuminen. Ilmansaasteet, erityisesti pienhiukkaset, ovat Euroopassa suurin ympäristöpohjainen kuolinsyy. Ilmansaasteet aiheuttavat Suomessa vuosittain 1 600–2 000 ennen aikaista kuolemaa. Hiukkaspäästöjä syntyy polttoaineiden poltosta ja liikenteestä sekä päällysteiden kulumisesta ja liukkaudentorjunnasta (hiekoitus), ja jonkin verran myös teollisuusprosesseista ja maataloudesta. Hiukkasista pienimmät, halkaisijaltaan alle 2,5 µm kokoiset, ovat haitallisimpia. Pienhiukkasten pitoisuudet ovat hieman vähentyneet viime vuosina, koska liikenteen päästöt ja kaukokulkeuma ovat vähentyneet. Huolta aiheuttavat edelleen myös melun vaikutukset ympäristöön ja ihmisten terveyteen sekä vaaralliset kemikaalit ja niiden aiheuttamat riskit. Haitalliset aineet siirtyvät esimerkiksi mikromuovien pinnalla ravintoketjussa vesistöistä ihmisiin.

Vihreä siirtymä on keskeistä elinkeinojen uudistumisessa kohti ekologisesti kestävää taloutta ja kasvua, joka nojaa vähähiilisiin sekä luonnon monimuotoisuutta ja kiertotaloutta edistäviin ratkaisuihin. Kiertotaloudessa tuotteet ja materiaalit pysyvät käytössä mahdollisimman pitkään ja niiden arvoa hyödynnetään tehokkaasti. Vihreä siirtymä edellyttää suuria muutoksia mm. liikenteessä. Vihreä siirtymä onnistuu vain, kun ilmaston rinnalla huomioidaan myös muut ympäristö- ja luontovaikutukset, taloudellinen kestävyys sekä sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Liikenne-ennusteet 2022–2030

Väyläverkon liikenne-ennusteen 2024 mukaan liikenne kasvaa tie-, rata- ja vesiliikenteessä vuosina 2022–30 seuraavasti:

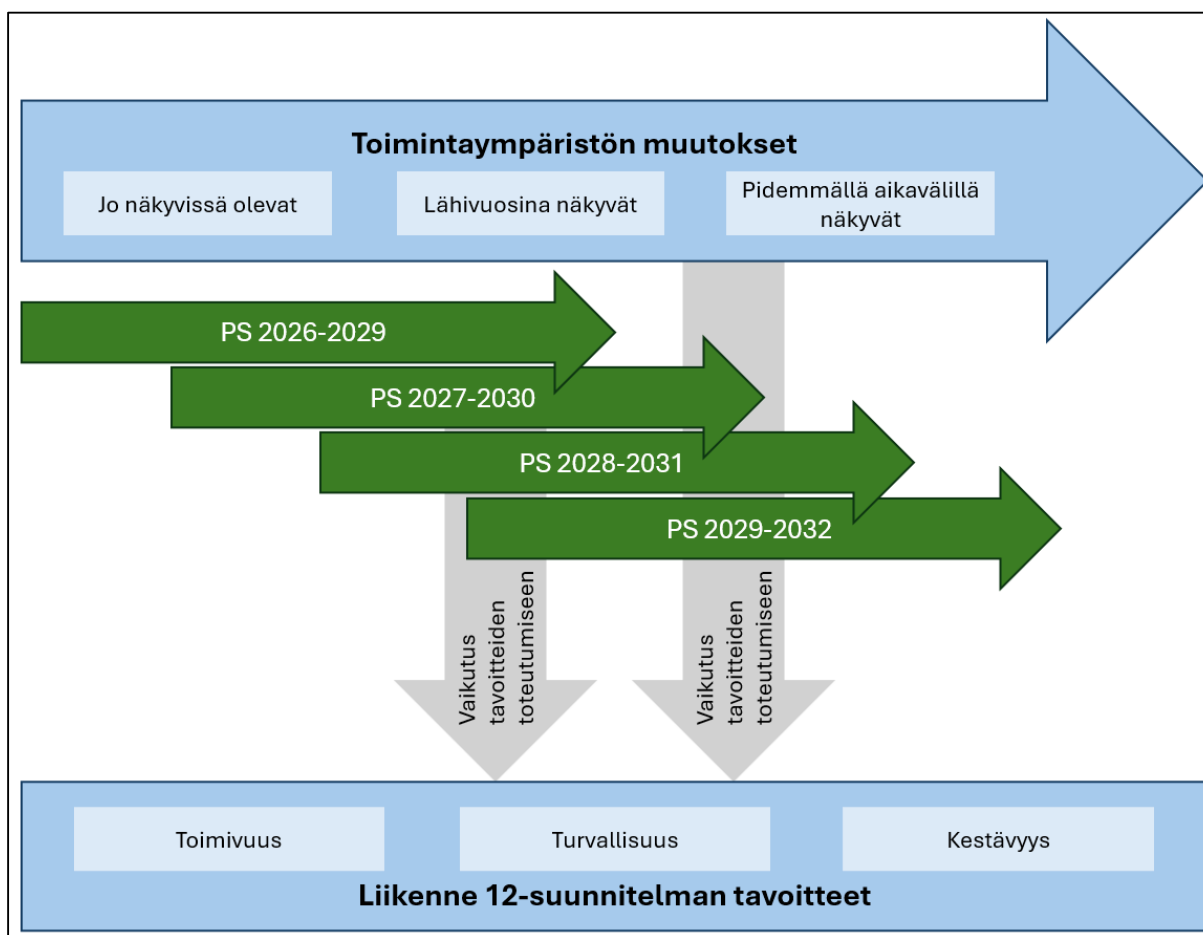
- Tie, henkilöliikenne + 7 %
- Tie, tavaraliikenne + 6 %
- Rautatieliikenne, henkilöliikenne + 17 % (kaukojunaliikenne 15 %)
- Rautatieliikenne, tavaraliikenne – 2 % (tavararyhmittäin -8...+5 %)
- Meriliikenne, vienti + 2 %, tuonti + 6 %

Tieliikenteen kasvu on pitkään kohdistunut maantieverkolle epätasaisesti. Pääteillä ja erityisesti vilkkaimilla yhteysväleillä ja kaupunkiseuduilla liikenne kasvaa, vähäliikenteisellä tieverkolla taas vähenee. Maanteiden liikenteestä puolet kulkee vain alle 4 000 km tieverkolla eli noin 5 %:lla maanteistä. Tieliikenteen verkollisen keskittymisen ennustetaan jatkuvan. Kaupunkiseutujen osuus Suomen väestöstä ei ole aivan yhtä korkea kuin muissa pohjoismaissa, joten koko Suomen merkitys liikenteessä ja mm. varautumisasioissa on tunnistettu. Pääteiden eli valta- ja kantateiden osuus maanteiden liikenteestä on 66 %. Kaupunkiseutujen ja taajamien osuus maanteiden liikenteestä on noin 30 %.

Liikenne-ennusteen mukaan maanteiden I luokan pääväylien liikennemäärä on vuonna 2040 noin 25 % suurempi kuin vuonna 2023. II luokan pääväylillä liikenne lisääntyy 13 % ja muilla valtateillä 10 %. Muilla kantateillä liikenne lisääntyy 12 %.

7.3.5 Toimintaympäristön muutosten vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen

Toimintaympäristön muutosten vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa väylänpidon ulkopuoliset voimat, jotka vaikuttavat Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumiseen, joko edistään tai estään niitä. Osa toimintaympäristön muutoksista vaikuttaa perusväylänpidon suunnitelman aikajänteellä, osa vaikutuksista taas näkyy vasta pidemmän ajan kuluessa. Kuva 16 havainnollistaa toimintaympäristön muutosten vaikutusten ajoittumista suhteessa perusväylänpidon suunnitelman aikajänteeseen.



Kuva 16. Toimintaympäristön muutokset ja perusväylänpidon suunnitelma vaikuttavat yhdessä siihen, kuinka Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet toteutuvat perusväylänpidon osalta.

Toimintaympäristön muutokset ja muutosten vaikutukset Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen on esitetty tarkemmalla tasolla kuvassa 17. Arviointiasteikko kuvaa arvioinnin epävarmuuden astetta ja sitä, edistääkö vai estääkö muutos Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden saavuttamista:

- **Estää tavoitteen saavuttamisen:** Kehityssuunta on päinvastainen tavoitteeseen nähden.
- **Riski, että tavoitteen saavuttaminen estyy:** Epävarmuus odotetusta kehityksestä tai panoksesta. Riski, että tavoitteen saavuttaminen estyy. Epävarmuus voi liittyä toimenpiteiden toteuttamiseen tai vaikutuksiin tai muuhun yhteiskunnalliseen kehitykseen.
- **Mahdollisesti edistää tavoitteiden saavuttamista:** Kehitys tai panos, joka mahdollisesti edistää tavoitteen saavuttamista. Panoksen toteutumiseen liittyy epävarmuutta, joka voi liittyä yhteiskunnalliseen kehitykseen tai toimenpiteiden vaikutuksiin tai siihen, missä ja miten toimenpiteet toteutetaan.
- **Edistää tavoitteen saavuttamista:** Kehitys tai panos tavoitteen saavuttamisen suuntaan. Arviointi ei tarkoita tavoitteiden saavuttamista, vaan panosta tavoitteen suuntaan.

TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOS		TOIMIVUUS				TURVALLISUUS				TALOUDELLINEN KESTÄVYYS				EKOLOGINEN KESTÄVYYS				SOSIAALINEN KESTÄVYYS			
		Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää	Estää	Riski, että estää	Voi edistää	Edistää
POLITIIKAN MUUTOKSET	Venäjän tilanteesta johtuvat liikenteen kysynnän muutokset Suomessa	X	X	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-
	Kansainvälisten liikennereittien muutokset	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Kansainvälisten toimitusketjujen ongelmat	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Suomen kansainvälisten liikenneyhteyksien muutokset	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Liikennejärjestelmän roolin muutos huoltovarmuudessa	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
TALOUDEN MUUTOKSET	Talouden muutoksista johtuvat liikenteen kysynnän muutokset	-	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	
	Energian saatavuuden turvaaminen ja kotimaisen puhtaan energian tuotannon lisääminen	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tarve arvioida valtion verkkojen tarkoituksenmukaista palvelutasoa ja laajuutta	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
	Väylänpidon kustannusten nousu	-	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	
	Uusien rahoitusmallien tarve	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Maa- ja vesirakennusalan markkinoiden muutos	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Kuljetusalojen ja rakentamisen lisääntyvä työvoimapula.	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
YHTEISKUNNAN MUUTOKSET	Yhteiskunnan muutoksista johtuvat liikenteen kysynnän muutokset	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	X	-	-	-	X	-	X	X	-	
	Tarve arvioida valtion verkkojen tarvittavaa palvelutasoa ja laajuutta	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
	Väylänpidon osaavan työvoiman saatavuuden muutokset	-	X	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Arvojen ja asenteiden muutokset	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(X)	-	-	
TEKNOLOGIAN MUUTOKSET	Teknologian kehitys muuttaa liikenteen kysyntää	-	(X)	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	
	Liikenteen automaatio edellyttää muutoksia liikenneinfraan	-	-	X	-	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Digitaalisuus ja data vaikuttavat väylänpitoon	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Liikennejärjestelmän tietoturvallisuuden merkitys lisääntyy	-	-	-	-	-	X	(X)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tietopohjainen päätöksenteko väylänpidossa lisääntyy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Liikenteen uudet käyttövoimat edellyttävät toimia väylänpitäjältä	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	
YMPÄRISTÖN MUUTOKSET	Väylien ja väylänpidon vesiin ja maaperään kohdistuvien vaikutusten vähentäminen tulee entistä tärkeämmäksi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	
	Sään ja ilmastoon muutokset vaikuttavat väyliin ja väylänpitoon	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Eri liikennemuotojen kasviuonekaasu-päästöjen muutokset ja ilmastopolitiikka vaikuttavat liikenteen kysyntään	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	
	Väylänpidon kasviuonekaasu- ym. päästöjen vähentäminen tulee entistä tärkeämmäksi.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	X	-	-	
	Kiertotalouden lisääminen väylänpidossa tulee entistä tärkeämmäksi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	
	Väylien ja väylänpidon luontoon kohdistuvien vaikutusten vähentäminen tulee entistä tärkeämmäksi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-	-	
LIIKENNE-ENNUSTE	Tieliikenteen kehitys	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Rautatieliikenteen kehitys	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Merenkulun ennuste	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Kuva 17. Toimintaympäristön muutosten vaikutukset Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseen. Suluissa oleva rasti tarkoittaa, että merkitys kokonaisuudessa on pieni.

7.3.6 Arvio Väyläviraston tulostavoitemittareiden muutosten suunnasta

Väyläviraston asiantuntija-arvio Väyläviraston tulossopimuksen mukaisten tulostavoitemittareiden muutosten suunnasta perusväylänpidon suunnitelman suunnitelmakaudella on esitetty kuvassa 18.

YHTIENVETO TULOSTAVOITEMITTAREIDEN TILASTA JA ARVIO MUUTOKSESTA SUUNNITELMAKAUDELLA	TAVOITE 2025	Toimivuus	Turvallisuus	Taloudell. kestävyys	Ekologinen kestävyys	Sosiaalinen kestävyys
Palvelukyky ja laatu						
Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden kuntoon kesäkaudella	3,0					
Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden talvihoitoon	2,9					
Kansalaisten tyytyväisyys jkpp-teiden kuntoon ja talvihoitoon	3,2					
Sidosryhmien tyytyväisyys	3,8					
Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus						
Liikennesuorite huonokuntoisella maantieverkolla (pääväylät/muut) % (enintään)	8 / 14	/	/	/		
Radanpidosta johtuvien myöhästymisten laskennallinen osuus kaukojunaliikenteessä, % junista väh. 6 min. myöhässä (enintään)	6,0					
Radanpidosta johtuvien myöhästymisten laskennallinen osuus lähijunaliikenteessä, % junista väh. 3 min. myöhässä (enintään)	2,8					
Radanpidosta johtuvien myöhästymisten laskennallinen osuus tavarajunaliikenteessä, % junista väh. 16 min. myöhässä (enintään)	1,9					
Talvimerenkulun palveluiden odotusaika, h (enintään)	4,0					
Ilman odotusta läpikäyneet alukset, % (vähintään)	90					
Painorajoitetut maantiesillat, kpl (enintään)	380					
Väylien kunto						
Tilapäiset nopeusrajoitukset rataverkolla keskimäärin (pääväylät/muu verkko), km (enintään)	75 / 245	/			/	
Huonokuntoiset päällystetyt tiet (vilkasliikenteinen/muu verkko), km (enintään)	1040 / 9190	/	/	/		
Huonokuntoiset sillat, maantiet/rautatiet, kpl (enintään)	955 / 190			/		
Vesiväylien kauppamerenkulun huonokuntoiset kiinteät turvalaitteet, % (enintään)	5,0					
Liikenneturvallisuus						
Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet maanteillä, kpl (enintään) *)	1518		*)			
Valtion rataverkon tasoristeysonnettomuusennuste, kpl (10 v. kumulatiivinen ennuste, enintään)	149					
Toiminnallinen tehokkuus						
Korjausvelka / tieverkko, milj. euroa	2600					
Korjausvelka / rataverkko, milj. euroa	1740					
Korjausvelka / vesiväyläverkko, milj. euroa	30					
Merkkien selitykset Tila ei muutu Tila muuttuu tavoitteen suuntaan Tila muuttuu tavoitteen vastaiseen suuntaan						

*) Perusväylänpidon rahoitustaso tai toimet eivät ole riittäviä pitkän aikavälin Suomen liikenneturvallisuustavoitteen tai vuoden 2030 välitavoitteen saavuttamiseen, vaikka tulostavoitemittarin henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemistavoitteen arvioidaankin täyttyvän perusväylänpidon suunnitelman suunnitelmakaudella

Kuva 18. Väyläviraston asiantuntija-arvio tulostavoitemittareiden muutosten suunnasta perusväylänpidon suunnitelman suunnitelmakaudella.

8 Seuranta

Perusväylänpidon rahoitusta sekä toiminnan ja tavoitteiden toteutumista seurataan säännöllisesti. Perusväylänpidon rahoitus on ollut pitkään niukka tarpeisiin nähden, mikä on johtanut väylien korjausvelan kasvuun ja parantamishankkeiden toteuttamisen jonoutumiseen. Korjausvelkarahoituksen ansiosta rahoitus on ollut suhteellisen hyvällä tasolla vuosina 2024–2026, mutta laskee erittäin niukaksi vuosina 2027–2029. Luvun 6.1 kuvassa 8 on esitetty perusväylänpidon vuosittainen rahoitus vuodesta 2020 alkaen ja luvussa 6.2 rahoituksen suunniteltu käyttö tuotteittain.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Väyläviraston välisessä tulossopimuksessa asetetaan tulostavoitemittarit, joiden toteutumista raportoidaan vuosittain. Kuvassa 18 on esitetty arvio mittareiden muutosten suunnasta perusväylänpidon suunnitelman suunnittelukaudella vuoden 2025 tavoitteisiin verrattuna.

9 Suunnitelman ulkopuolelle jääneitä perusväylänpidon tarpeita

9.1 Näkymät suunnitelmakauden jälkeen

Suunnitelmakauden jälkeen korjausvelka on nykyistä suurempi erityisesti vähäliikenteisellä ja keskivilkkaalla verkolla. Perusväylänpidon mahdollinen lisärahoitus käytettäisiin väyläverkon korjaamiseen ja pieniin parantamishankkeisiin. Maanteillä tarpeita on eniten. Rataverkolla korostuvat isot peruskorjaustarpeet. Liikenteen hallinnan rahoitustarve nousee suunnitelmakauden lopulla ja sen jälkeen laajenevan väyläomaisuuden ja järjestelmien välttämättömien korvausinvestointien vuoksi. Rautatieliikenteen kulunvalvonnan peruskorjaus ja modernisointi eli Digiradan toteutusvaihe edellyttää rautatieliikenteen hallintajärjestelmien uusimista. Talvimerenkulun rahoitusta on välttämätöntä nostaa vuodesta 2030 alkaen kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarpeen takia.

9.2 Maantieverkon tarpeet

9.2.1 Teiden päällysteet, rakenteet, sillat, varusteet ja liikenneympäristö

Perustienpidon suurimmat lisärahoitustarpeet liittyvät päällysteisiin, siltoihin ja tierakenteisiin. Siltojen ja muun väyläomaisuuden korjaustarve kasvaa. Teiden rakenteita on 2000-luvulla parannettu aiempaan nähden vähän, joten tierakenteisiin liittyvä korjausvelka on kasvanut. Teiden mahdollisesta

lisärahoituksesta kaksi kolmannesta käytettäisiin päällysteisiin. Lisärahoitus kohdistuisi keskivilkkaalle ja vähäliikenteiselle verkolle. Lisärahoitus mahdollistaisi pitkällä aikavälillä pääsemisen päällystetyn maantieverkon kunnon kannalta tavoitteelliseen kuntotilaan. Loput teiden mahdollista lisärahoituksesta käytettäisiin siltoihin, muihin korjauksiin ja pieniin parantamishankkeisiin painottaen liikenneturvallisuutta.

Reunaympäristön ja kohtaamisturvallisuuden parantamisen näkökulmista rahoitustaso on hyvin niukka. Kaiteiden välittömät korjaustarpeet sekä tehokkaimmat liikenneturvallisuusperusteiset korjaustarpeet ovat noin 100 miljoonaa euroa. Maanteiden kaiteet ovat osin käyttöikänsä päässä tai toiminnallisesti vanhentuneita ohjeisiin nähden. Lisäksi sähköautoilun tuoma ajoneuvomassojen voimakas kasvu suunnitelmakaudella ja sen jälkeen aiheuttaa paineita kaiteiden uudistamiseen.

Valaistusta saneerataan energiatehokkaammaksi, mutta laajasti uusimistarpeessa olevien valaisinpylväiden uusimista rahoitus ei riittävästi mahdollista. Nykyrahoitus ei mahdollista tavoitteiden mukaista uusimistahtia myöskään energiatehokkuussaneerauksissa. Listattuja pohjavesisuojaustarpeita on yli 300 km. Rahoitus ei ole mahdollistanut näiden toteutusta erillishankkeina yli 20 vuoteen. Vanhoista pohjavesisuojauksista osa on huonokuntoisia. Yli 50 kohteessa käytetään liukkaudentorjunnassa formiaattia, joka on suolaukseen nähden kallista. Kallioleikkausten kunnossapitotarpeet ovat kasvaneet ja kasvavat jatkossakin, kun elinkaarihankkeet siirtyvät suunnitelmakaudella suurelta osin perusväylänpidon rahoitukseen. Isoihin maantierumpuihin liittyvät riskit ovat kasvaneet ja niiden korjaustoimenpiteitä on välttämätöntä lisätä systemaattisesti. Meluesteet, riista-aidat ja portaalit ovat monin paikoin vanhoja ja osin korjaustarpeessa. Lisäksi Fintrafficin hallinnoimaan laiteomaisuuteen liittyy paljon täydennys- ja päivitystarpeita. Näitä ovat mm. tiesääasemat, kelikamerat, liikenteen mittausasemat ja -järjestelmät, liikennevalot, nopeusvalvontakamerapylvää jne.

9.2.2 Yksittäiskorjaustarpeet

Maanteillä on runsaasti kalliita siltojen korjaustarpeita ja muita rakenteellisia korjaustarpeita, kuten painumia sekä jonkin verran riskirakenteita. Kalleimpia kymmenien miljoonien eurojen korjauksia ei ole edes mahdollista rahoittaa perusväylänpidon budjetista, joten niiden toteutusta edistetään suunnittelu- ja investointiohjelmien kautta.

9.2.3 Maantieverkon parantamishankkeet

Tieliikenteessä nollavision mukaiseen vuoden 2050 liikenneturvallisuustavoitteeseen pääseminen näyttää haastavalta, vaikka rahoitusta lisättäisiin. Tehokkaasti kohdennettu lisärahoitus kuitenkin tekee liikenneturvallisuustavoitteista realistisempia. Liikenneturvallisuutta edistävät eri kokokoiset parantamishankkeet ja liikenneympäristöön kohdennetut toimet, kuten tieympäristön pehmentäminen, johon rahoitusta ei juurikaan ole ollut. Taajamien liikenneturvallisuuden parantamiseen ei ole riittävästi rahoitusta, vaikka suojateiden turvallisuuteen on jonkin verran kohdistettu toimenpiteitä.

Maantieverkolla on lukuisia merkittäviä yksittäisiä ongelmakohteita, joiden palvelutaso ja liikenneturvallisuus eivät vastaa nykyliikenteen tarpeita. Parantamista vaativia kohteita on tunnistettu mm. alueellisissa liikennejärjestelmää koskevissa suunnitelmissa. Nykyinen tai keskipitkän aikavälin rahoitustaso ei mahdollista kohteiden toteuttamista kuin pieneltä osin.

Jos rahoitus mahdollistaa, toteutus kohdistetaan alueellisesti tärkeimpiin liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä edistävien hankkeiden toteuttamiseen. Hankkeiden valinnassa painotetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, työmatkaliikenteen tarpeita ja liikenneturvallisuutta.

Tyypillisiä toimenpiteitä ovat erilaiset liittymä- ja kaistajärjestelyt, eritasoliittymien parantaminen, raskaan liikenteen palvelualueet, satama- ja terminaaliyhteyksien kehittäminen, ympäristöhaittojen torjunta sekä liikenneturvallisuuden, kävelyn ja pyöräilyn, liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen edistämiseen liittyvät toimet.

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavat hankkeet kohdistuvat erityisesti elinkeinopoliittisesti tärkeisiin kohteisiin ja tavarankuljetusten solmupisteisiin. Toimenpiteillä parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja alennetaan kuljetuskustannuksia. Liikenneturvallisuutta parantavissa tiehankkeissa korostuvat erilaiset liittymä- ja kaistajärjestelyt sekä muut pienet liikenneturvallisuustoimenpiteet. Kävelyä ja pyöräilyä edistävissä hankkeissa korostuu liikenneturvallisuuden parantaminen ja kestävien liikennemuotojen edistäminen.

Parantamishankkeilla on mahdollisuus vastata joustavasti elinkeinoelämän ja yhdyskuntien muutoksista aiheutuneisiin tarpeisiin useissa kohteissa eri puolella Suomea, jolloin saadaan vaikuttavuutta laajalle alueelle ja ajankohtaisiin tarpeisiin. Yksittäiset tarvekorien hankkeet ovat kustannuksiltaan pääosin alle 5 miljoonaa euroa. Vaikutusten laajuus riippuu käytettävissä olevan rahoituksen määrästä. Yksittäiset hankkeet parantavat paikallisia liikenneolosuhteita ja laajemmalla ohjelmalla voidaan kohdistaa haluttuja vaikutuksia laajemmalle alueelle.

Väyläviraston ja elinvoimakeskusten yhteistyönä on kerätty tarvelista maantieverkon parantamishankkeista (yhteensä 70 kpl ja noin 180 M€), joita olisi mahdollista toteuttaa perusväylänpidon lisärahoituksella (taulukko 5). Hankkeet on esitetty tienumeröjärjestyksessä ja kustannuksista on esitetty alustava valtion osuus. Useat kohteet tukevat myös kuntien maankäytön kehittämistä ja niiden toteuttaminen edellyttää sopimista kuntien rahoitusosuuksista.

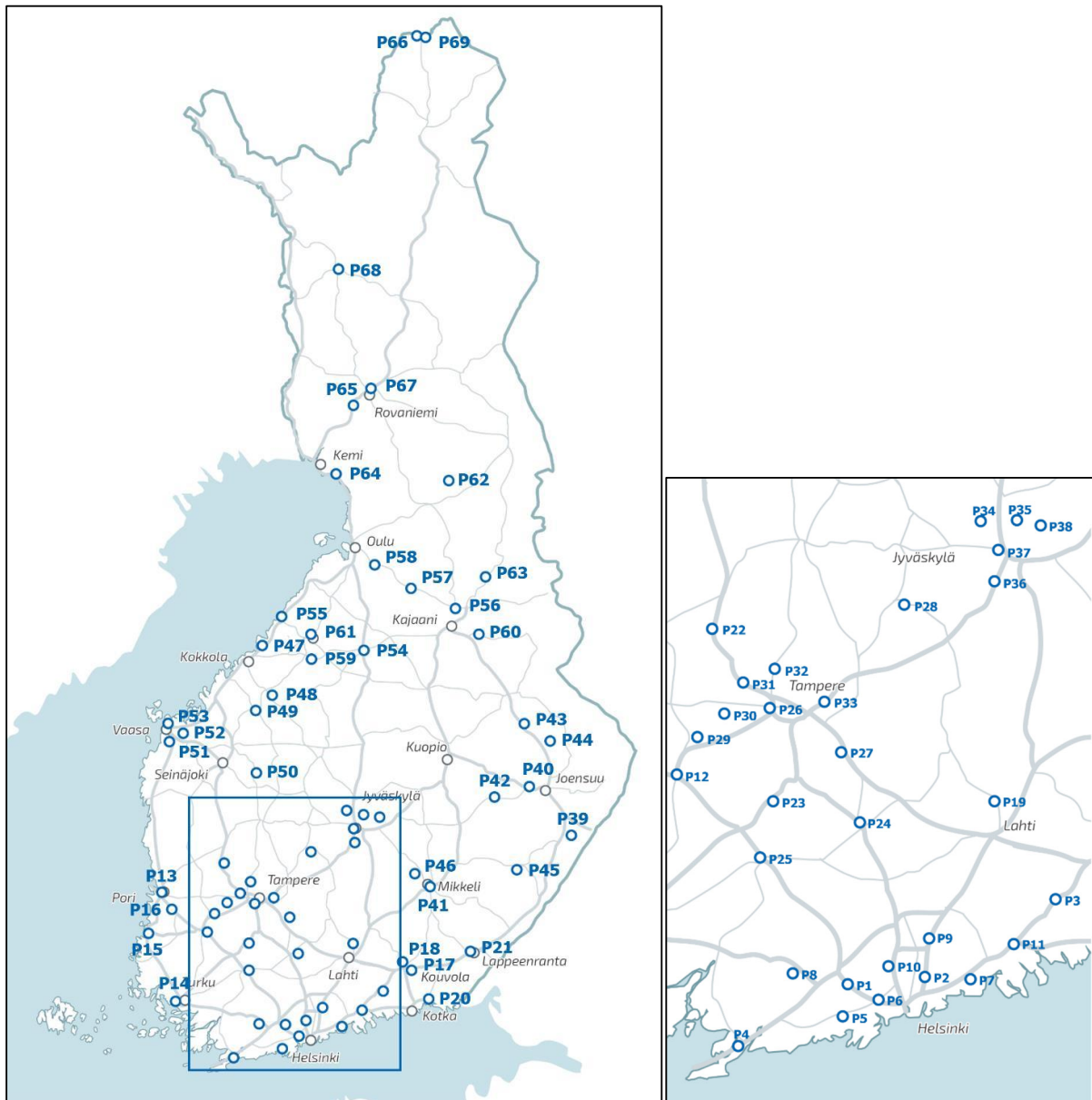
Taulukko 5. Tarvelista maantieverkon parantamishankkeista.

Hanke	Kus- tan- nus- arvio (M€)	Nu- mero ku- vassa 19
Uudenmaan elinvoimakeskus		
Vt 1 Korissuonmäen vihersilta (hirvieläinonnettomuudet), Vihti	6,3	P1
Vt 4 Metsola–Jokivarsi, meluntorjunta	4,7	P2
Vt 6 Koivistontien liittymän parantaminen, Lapinjärvi	1,2	P3
Vt 25 Leksvallin jkp + akk, Raasepori	2,3	P4
Kt 51 tievaurion korjaus Hamossenin suon kohdalla, Siuntio	4,5	P5
Mt 110 Brobackantie–Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, Espoo	7,8	P6
Mt 170 ja mt 148 välillä Kilpilahdentie–Kulloo jkpp-väylä ja liittymäjärjestelyt, Porvoo	2,2	P7
Mt 1070 Sammatti–Myllykylä jkp, Lohja	1,3	P8
Mt 1452 parantaminen Pohjoisväylän liittymässä, Järvenpää	0,8	P9
Mt 1324 Klaukkala–Lahnus jkp, Espoo ja Nurmijärvi	2,6	P10
Mt 1580 Vanhakyläntien painuma, Loviisa	3	P11
Lounais-Suomen elinvoimakeskus		
Vt 2 Huittisten kohdalla, Huittinen	9	P12
Vt 8 Hyvelän liittymän parantaminen, Pori	8,5	P13
Vt 8 Kuloisten liittymän ramppien täydentäminen, Raisio	2,8	P14
Vt 12 Koillisväylän liittymän kanavointi ja kaistajärjestelyt, Rauma	1,5	P15
Mt 2440 jalankulku- ja pyöräilytien rakentaminen välille Antinkartano–Viikkala, Ulvila ja Nakkila	4,7	P16
Raskaan liikenteen taukopaikat (2–3 kpl) Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella (ei kartalla)	2,3	
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus		

Hanke	Kus- tan- nus- arvio (M€)	Nu- mero ku- vassa 19
Vt 6 parantaminen välillä Tykkimäki–Utti (edellyttää lisärahoitusta), Kouvola	2,5	P17
Vt 15 Lautaron liittymän porrastaminen, Kouvola	1,8	P18
Vt 24 Paimelan liittymän alikulkukäytävä, Hollola	0,5	P19
Vt 26 kevyen liikenteen väylä välille Husula–Myllykylä, Hamina	3,9	P20
Mt 380 parantaminen rakentamalla jkpp-väylä välille Iitiä–Juuresaho, Lemi	2	P21
Sisä-Suomen elinvoimakeskus		
Vt 3 Mansoniemi–Riitälä, liikenneturvallisuus- ja yksityistiejärjestelyt, Ikaalinen	5,1	P22
Vt 9 Nuutajärvi–Urkala, liittymä- ja yksityistiejärjestelyt, Urjala	5	P23
Vt 10 / Viipurintien liittymän parantaminen, liikennevalot, Hämeenlinna	0,4	P24
Vt 10 ja mt 284 Vieremän pohjaveden suojaus ja tiejärjestelyt, Forssa	4,9	P25
Vt 11 Porin yhdystien liittymän parantaminen, Nokia	2,3	P26
Vt 12 Pälkäneen Keskustien liittymän erillinen oikealle kääntymiskaista, Pälkäne	0,4	P27
Kt 58 välillä Vuorentie–Mustalahti–Juhola, Mänttä–Vilppula	1,2	P28
Mt 249 parantaminen välillä Kaukolantien liittymä – Pehtoorinpolun liittymä, Sastamala	1,7	P29
Mt 249 Tiisalan tien ja Kylänraitin kiertoliittymä, Sastamala	0,9	P30
Mt 2623, 2624 ja 13145 jkpp välille Miharinlammentie–Sasintie, Hämeenkyrö	1,5	P31
Mt 2774 Ylinen – Mutala jkpp-väylän rakentaminen, Ylöjärvi	2,1	P32
Mt 3403 Korvenperäntien jkpp-väylän rakentaminen välille Ruutanantie – Kivihuhti, Kangasala	1,6	P33
Keski-Suomen elinvoimakeskus		
Mt 630 ja 16707 Puuppolantien ja Autiokankaantien jalankulku- ja pyöräilyväylät, Jyväskylä	1,3	P34

Hanke	Kus- tan- nus- arvio (M€)	Nu- mero ku- vassa 19
Mt 638 parantaminen Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä ja Laukaa	7,4	P35
Mt 6113 ja 16620 jalankulku- ja pyöräilyväylä välillä Keljonkangas–Muurame, Jyväskylä ja Muurame	5,2	P36
Mt 16685 Ruokkeentien jalankulku- ja pyöräilyväylä, Jyväskylä	0,9	P37
Mt 16728 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Kantola–Mansikkaniemi, Laukaa	1,6	P38
Itä-Suomen elinvoimakeskus		
Vt 6 parantaminen Tolosenmäen liittymässä (edellyttää lisärahoitusta), Kitee	1,2	P39
Vt 9 jalankulku- ja pyöräilyväylä välillä mt 15666 – vt 23, Liperi	2,1	P40
Vt 13 ja Lentokentänkadun liittymän parantaminen, Mikkeli	1	P41
Vt 23 parantaminen välillä Rantala–Lajunlahti, Heinävesi	4,8	P42
Mt 506 parantaminen Karjalankadun liittymässä, Juuka	1	P43
Mt 5040 Ylä-Kolintien jalankulku- ja pyöräilyväylä, Lieksa	1,2	P44
Mt 15197 Moinsalmentien jalankulku- ja pyöräilyväylä välillä Nätki–Tanhuvaara, Savonlinna	5,9	P45
Mt 15210 Salmelansalmen sillan uusiminen, Mikkeli	1	P46
Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan elinvoimakeskukset		
Vt 8 pohjavesisuojaus Karhinkankaan kohdalla, Kokkola	2,9	P47
Vt 13 ja mt 18047 Varilantie–Tunkkarintie–Vintalantie jk+pp, Veteli ja Kaustinen	1,5	P48
Kt 63 ja kt 68 kiertoliittymän rakentaminen, Evijärvi	1,3	P49
Kt 66 yksityistiejärjestelyt välillä Lahdenkankaantie – Vierteentie, Kuortane	0,3	P50
Mt 673 Vikby-Sulva kävely- ja pyörätien rakentaminen, Mustasaari	3,6	P51
Mt 717 jk+pp välillä Höstvesi – mt 17746 (Kolkin siltatie), Vaasa ja Mustasaari	1,3	P52
St 724 Raippaluodon jk+pp, Mustasaari	0,3	P53

Hanke	Kus- tan- nus- arvio (M€)	Nu- mero ku- vassa 19
Pohjois-Suomen elinvoimakeskus		
Vt 4 jkpp-väyläjärjestelyt välillä eteläinen kiertoliittymä (kt 58) – Koulutie, Kärsämäki	1,5	P54
Vt 8 ja vt 27 liittymän parantaminen ja alikulkukäytävä, Kalajoki	3,6	P55
Vt 22 jkpp-järjestelyt Metelin liittymän kohdalla, Paltamo	1,2	P56
Vt 22 parantaminen Vaalan pääliittymässä, Vaala	1,9	P57
Vt 22 parantaminen välillä Soso–Rovastinoja, Muhos	2	P58
Kt 63 ja mt 7813 jkpp-järjestelyt välille Sievi kk – Järvikylä, Sievi	3	P59
Kt 76 ja mt 899 liittymäjärjestelyt sekä mt 899 jkpp-väylä välillä Kainuuntie – Haapalahdentie, Sotkamo	1,7	P60
Kt 86 Kaisaniemenkadun liittymäjärjestelyt (edellyttää lisärahoitusta), Ylivieska	1	P61
Mt 862 Syötekylläntien kiertoliittymä, Pudasjärvi	1,5	P62
Mt 8890 Vanhatien jkpp-järjestelyt, Hyrynsalmi	0,8	P63
Lapin elinvoimakeskus		
Vt 4 rinnakkaistien leventäminen välillä maantie 19505 Palohovintie – Etappitie, Simo	2,4	P64
Vt 4 parantaminen Petäjäisen kohdalla, Rovaniemi	1,2	P65
Vt 4 parantaminen Kirkkopahdan kallioleikkauksen kohdalla, Utsjoki	3,1	P66
Kt 78 ja Porokadun liittymän parantaminen, Rovaniemi	0,6	P67
Kt 79 parantaminen Kittilän taajamassa 2. vaihe, Kittilä	6,2	P68
Mt 970 kävely- ja pyöräilytie Nuorgamin suuntaan, Utsjoki	1,2	P69



Kuva 19. Maantieverkon perusväylänpidon parantamishankkeet

9.3 Rataverkon tarpeet

Rautateiden perusväylänpidossa rahoituksen ulkopuolelle jää tärkeimpiä toimenpiteitä kolmesta isommasta kokonaisuudesta, joita ovat isot peruskorjaushankkeet, parantamishankkeet sekä yksittäiskorjaukset.

9.3.1 Isot peruskorjaustarpeet

Isoja peruskorjaushankkeita on tällä hetkellä käynnissä 3 kappaletta: Jyväskylä–Pieksämäki, Kouvola–Luumäki ja Oulu–Laurila. Nykyrahoituksen perusteella hankkeiden sisältö rajoittuu seuraavasti:

- Jyväskylä–Pieksämäki: Hanke typistyy ja Hankasalmi–Pieksämäki-osuus (n. 40 km) jää uusimatta. Alustavasti jatkorahoitustarve on n. 50 miljoonaa euroa ja työt voidaan aloittaa välittömästi ja toteuttaa noin 2 vuoden aikana rahoituksen saamisen mukaan rahoituksen myöntämisaikajankohdasta, sillä talvella ei voi tehdä päällysrakennetöitä.
- Kouvola–Luumäki: Pohjoinen raide saadaan uusittua kokonaan, mutta eteläisen raiteen osalta ennakoidaan, ettei rahoitus välttämättä riitä kattamaan koko raiteen matkaa. Tällä hetkellä eteläisen raiteen suunnittelu on käynnissä, joten tarkkaa arviota ei ole vielä, kuinka pitkälle rahoitus riittää.
- Oulu–Laurila: Hanke typistyy ja Olhava–Laurila-osuus (n. 60 km) jää uusimatta. Kriittisimmistä silloista Kuivajoen ratasilta jää korjaamatta. Oleellisinta olisi saada Kuivajoen ratasilta uusittua (n. 10 miljoonaa euroa) ja Olhava–Laurila päällysrakenne (n. 50 miljoonaa euroa) kannattaa rahoittaa vasta sen jälkeen.

Osa rataveron isoista peruskorjauksista on niin merkittäviä, että niiden rahoitusmahdollisuuksia mietitään myös investointiohjelmassa. Korjausten tarpeellisuuden tärkeysjärjestys on seuraava: Tärkein rahoituskohde on Hankasalmi–Pieksämäki, jotta vältetään mahdolliset nopeusrajoitukset ja saadaan päällysrakennetyöt tehtyä kokonaisuudessaan. Tämä osuus on jo pitkälti suunniteltu, joten toteutus voi jatkua välittömästi. Tämän jälkeen Kuivajoen ratasilta on kriittisin, sillä sen kunto voi aiheuttaa rajoituksia. Kuivajoen ratasilta vaatii noin vuoden suunnittelun vielä ennen toteutusta. Seuraavana korjausten tarpeellisuuden näkökulmasta on suunnittelussa oleva Kouvola–Luumäki eteläinen raide, joka vaatisi rahoitusta jo 2027–2028. Viimeisenä näistä kohteista on Olhava–Laurila päällysrakenne, jonka toteutusta voitaisiin lisärahoituksella jatkaa myös 2027–2028. Tärkeimmät ja kiireellisimmät isot peruskorjaustarpeet ovat esillä myös investointiohjelman valmistelussa silloin, kun perusväylänpidon rahoitus ei mahdollista niiden toteutusta.

Uusia peruskorjaustarpeita, joita nykyrahoitus ei mahdollista, on tunnistettu noin kymmenelle rataosalle. Näistä kiireellisimpiä ovat:

- Turku–Uusikaupunki: pelkkä peruskorjaus 115 miljoonaa euroa ja kehittäminen 30 miljoonaa euroa (pääasiassa tasoristeykset). Ei sis. Naantalin tai Raision tai Uudenkaupungin henkilöliikennettä. Ratasuunnittelu on valmistumassa ja toteutus voidaan aloittaa nopeastikin eli n. 1 vuosi rahoituksen saamisesta.
- Seinäjoki–Vaasa: peruskorjaus ja nopeudennosto n. 160 miljoonaa euroa. Tässä on huomioitava, ettei nopeudennoston toimenpiteet ole rahallisesti suuri osa tätä rahoitusta, mutta ne vaativat

peruskorjauksen toteuttamisen samanaikaisesti. Ratasuunnittelu valmistunut ja toteutus voidaan aloittaa nopeastikin eli n. 1 vuosi rahoituksen saamisesta.

- Lieksa–Nurmes: peruskorjaus 51 miljoonaa euroa. Joensuu–Nurmes parantamistoimet ovat sisällyneet Väyläviraston investointiohjelmaan 2025–2032 ja niiden tulisi edeltää peruskorjausta. Peruskorjauksesta ei ole suunnitelmia, mutta käytännössä kyse on päällysrakenteen vaihdosta. Peruskorjauksen suunnittelu voitaisiin aloittaa välittömästi ja toteuttaa parantamistoimien jälkeen.

On myös rataosia, joiden peruskorjausta tulisi vähintään valmistella ohjelmakauden aikana:

- Lahti–Heinola: arvio kokoluokasta 50 miljoonaa euroa: Liikenteellinen tarkastelu käynnissä, tämän jälkeen voisi aloittaa peruskorjauksen suunnittelun.
- Parikkala–Savonlinna: arvio kokoluokasta 50 miljoonaa euroa: Riippuvainen raidereformista ja osatoliikenteestä 2030-luvulla. Valmisteltava peruskorjausta heti, kun saadaan varmuus liikenteen jatkumisesta.

9.3.2 Parantamishanketarpeet

Parantamishankkeista oleelliset tällä hetkellä rahoituksen ulkopuolella olevat kohteet ovat:

- Raakapuutermiinalien parantamiset. Nykyinen nimetty raakapuutermiinalien parantamisrahoitus on loppumassa ja uutta rahoitusta tarvittaisiin arviolta vuodesta 2028 alkaen, mikäli merkittäviä parantamisia halutaan jatkossakin toteuttaa. Nykyisellä perusväylänpidon rahoituksella toteutus ei olisi mahdollista. Tämä tarve on myös esillä investointiohjelmassa.
- Tasoristeysturvallisuuden parantamisen täydentävä rahoitus. Tällä hetkellä perusväylänpidon rahoituksesta voidaan kanavoida vain osin tasoristeysparantamiseen tarvittava rahoitus. Rahoitustarvetta on arvioitu peilaten tasoristeysten nykytilaa Traficom Rautateiden infrastruktuuri-osajärjestelmä -määräyksen vaatimuksiin. Tasoristeysturvallisuuden kohdistettu rahoitus on 12 miljoonaa euroa vuonna 2026. Rahoitustarpeen on arvioitu olevan noin 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tasoristeystoimenpiteiden vaatima rahamäärä on jatkossakin suuri, koska helpot ja kustannustehokkaat kohteet on paljolti tehty ja jäljellä olevista vaarallisimmista tasoristeyksistä ei päästä ilman eroon ilman eritasoratkaisuja.
- Asemanseutujen parantamishankkeita on selvitetty useita, mutta niiden toteutusta ei pystytäkään edistämään nykyisellä perusväylänpidon rahoitustasolla MAL-sopimuksissa sovittuja kohteita lukuun ottamatta. Tarpeita on kartoitettu laajalti ja niiden priorisointi on käynnissä. Vuosirahoitustarvearvio on noin 10–20 miljoonaa euroa vuodessa.

9.3.3 Yksittäiskorjausten tarve

Yksittäiskorjauksilla tarkoitetaan yksittäisiä suurempia korjauskohteita, joiden toteuttaminen nykyrahoituksella on haastavaa. Nämä kohteet ovat pääasiassa suuria siltakohteita, joiden suunnittelua edistetään suunnitteluohjelmassa. Yksittäinen suuri siltakohde voi olla kustannuksiltaan kymmenestä miljoonasta useisiin kymmeneen miljooniin euroihin. Rahoitustarve näihin on noin 10 miljoonaa euroa vuodessa.

9.4 Vesiväylien tarpeet

Vesiväylänpidossa priorisoidaan jäänmurto ja väylien hoito, ja tarvittaessa tingitään muista perusväylänpidon tuotteista. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitus vesiväylänpidolle riittää siihen, että merkittävimmät korjaukset, kauppamerenkulun väylät priorisoituna, pystytään tekemään. Alemman väyläverkon korjaukset voivat kuitenkin joutua odottamaan pitkiäkin aikoja, jolloin väylien ja kanavien toimivuutta ylläpidetään hoidon keinoin. Myös kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden, mutta merenkululle merkitykseltään vähäisten rakenteiden korjausten rahoitus on haaste. Perusväylänpidon suunnitelman rahoitus mahdollistaa vain pienten parantamistoimenpiteiden toteuttamisen, ja kaikki suuremmat (yli miljoona euroa) parantamishankkeet vaativat erillisen rahoituksen. Näitä kohteita on esitetty investointiohjelmassa kehittämismomentin rahoituksella toteutettavaksi. Perusväylänpidon suunnitelman suunnitelmakauden jälkeen jäänmurron rahoitustarve tulee kasvamaan vanhenevan jäänmurtokaluston vuoksi.

Lähdeluettelo

Tulevaisuusselonteon 1. osan strateginen toimintaympäristöanalyysi. Valtioneuvoston julkaisuja 2024:54

Tulevaisuusselonteon 1. osa – Strateginen toimintaympäristöanalyysi sekä skenaarioita vuoteen 2045.
Valtioneuvoston julkaisuja 2025:82

Traficom (2023) Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023

Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osa. Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:1

Vesilaki väylähankkeissa. Liikenneviraston ohjeita 12/2013

Väylänpidon perussuunnitelman vaikutusarvioinnin kehittämisselvitys. Väyläviraston julkaisuja 41/2025



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-377-8
www.vayla.fi