



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu  
34/2026

# VÄYLÄVIRASTON OHJELMAKOKONAISUUS 2026–2034



# Väyläviraston ohjelmakokonaisuus 2026–2034

Väyläviraston julkaisuja 34/2026

Kannen kuva: Akseli Kärkkäinen

Verkkopublication pdf ([vayla.fi](https://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](mailto:kirjaamo@vayla.fi)  
[vayla.fi](https://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 koordinaativastuu on Väylävirastossa. Tämä ohjelmakokonaisuuden yhteenvetoraportti sekä ohjelmien erilliset julkaisut ovat luettavissa myös Väyläviraston virallisilla internetsivuilla [www.vayla.fi](http://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](http://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](https://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 yhteenvetoraportti julkaistaan samanaikaisesti väyläverkon investointiohjelman kanssa.  
Väyläverkon ohjelmien kokonaisuuteen näiden lisäksi kuuluvat suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon  
suunnitelma julkaistiin helmikuussa 2026.

Helsingissä toukokuussa 2026

Väylävirasto

# Sisällys

<b>1</b>	<b>OHJELMATYÖN LÄHTÖKOHDAT ("EILEN")</b> .....	<b>8</b>
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
<b>2</b>	<b>VALMISTELU ("TÄNÄÄN")</b> .....	<b>30</b>
2.1	TARPEIDEN KARTOITUS.....	30
2.2	KOYTEIDEN JA HANKKEIDEN PRIORISOINTI .....	30
2.2.1	PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUKSEN PRIORISOINTI.....	33
2.2.2	SUUNNITTELUKOYTEIDEN VALINTA.....	34
2.2.3	KEHITTÄMISHANKKEIDEN VALINTA.....	36
2.3	VUOROVAIKUTUS JA YHTEISTYÖ.....	38
<b>3</b>	<b>PERUSVÄYLÄNPITO JA SUUNNITTELU VUONNA 2026 ("HUOMENNA")</b> .....	<b>39</b>
3.1	PERUSVÄYLÄNPIDON PÄÄVIESTIT .....	39
3.2	PERUSVÄYLÄNPIDON RAHOITUKSEN JAKAUTUMINEN VUONNA 2026.....	40
3.3	SUUNNITTELU VUONNA 2026 .....	42
<b>4</b>	<b>LIIKENNEVERKKOJEN KEHITTÄMINEN ("TULEVAISUUDESSA")</b> .....	<b>52</b>
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
<b>5</b>	<b>OHJELMIEN VAIKUTUKSET, RISKIT JA EPÄVARMUUKSET</b> .....	<b>63</b>
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 EPÄVARMUUKSET.....	68

# 1 Ohjelmatyön lähtökohdat ("Eilen")

## 1.1 Liikenne 12 -suunnitelman ohjausvaikutus

### Visio ja tavoitteet

Liikenne 12 -suunnitelman<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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 virheitä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengenmenetyksiltä vältyttäisiin. 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 tehokkaan kasvun 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 liikennejärjestelmäsuunnittelun.

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.



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 väyläliikenteen 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 rahoituskehykseen. Elinvoimakeskukset määrittävät yksityiskohdalliset 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 asiantuntijanäkemyksien 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 tekemää 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 suunnitelmaparanto ja hankkeiden toteutusnäkökulmat. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti.

## 1.3 Suunnitelmaparanto ja päätetyt hankkeet

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

### 1.3.1 Suunnitelmaparanto

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

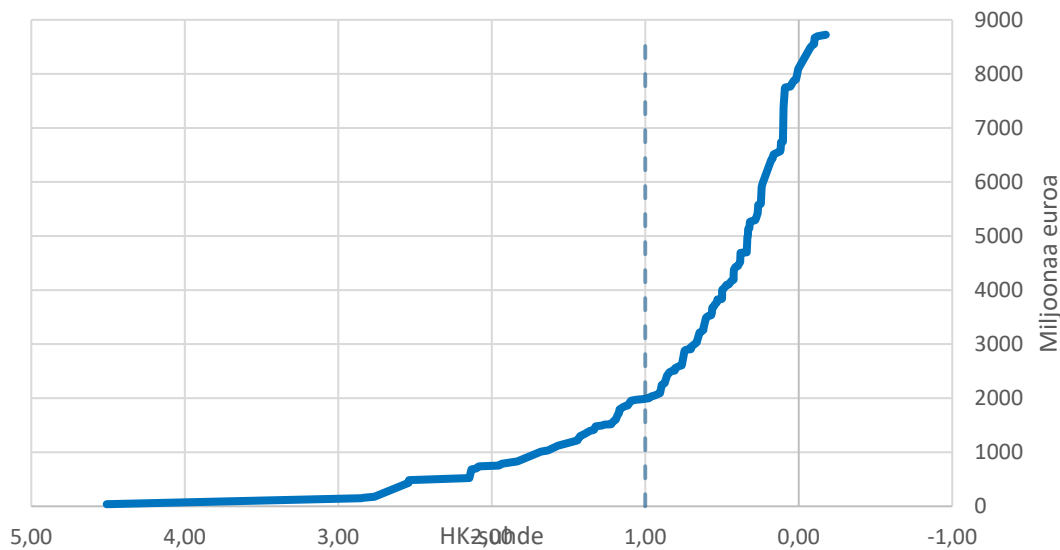
hankearvioituja, sekä kohteita (esimerkiksi jalankulun ja pyöräilyn kohteita), joita ei voida hankearvioida. Tässä luvussa esitellään hankearvioitujen kohteiden suunnitelmavarantoon liittyviä tunnuslukuja.

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
	<b>Yhteensä</b>	<b>39</b>	<b>2 487</b>
Yleissuunnittelu	Tie	43	2 735
	Rata	8	1 081
	<b>Yhteensä</b>	<b>51</b>	<b>3 816</b>
Tie- ja ratasuunnittelu	Tie	48	1 913
	Rata	4	507
	<b>Yhteensä</b>	<b>52</b>	<b>2 420</b>

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 suunnitelmavaranon hankearvioitujen kohteiden hyöty-kustannussuhteiden suhde hankkeiden kumulatiivisiin investointikustannuksiin nähden. Kuvan mukaisesti suunnitelmavaranossa on yhteiskuntataloudellisesti kannattavia hankkeita (hyöty-kustannussuhde yli 1) noin kahden miljardin euron arvosta. Suunnitelmavaranon hankearvioituista kohteista 54 sijoittuu Etelä-Suomeen, 46 Länsi-Suomeen, 22 Pohjois-Suomeen ja 20 Itä-Suomeen. Valtaosa suunnitelmavaranon 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 kolmannesta 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€	Rahoituspäätös	Väylämuoto
<b>Väyläverkon investointiohjelmiin sisältyneet hankkeet</b>			
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 kehittämisen	40,8	TA 2026	Rata
Kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen	20	TA 2026	Tie
Inkoon meriväylän parantaminen	5	II LTA 2025	Vesi
Vt 27 Yliveskan 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 yhdyntien 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 kehittämisen	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 kehittämisen 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	Väylämuoto
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
<b>Yhteensä</b>	<b>1 381</b>		
<b>Muut päätetyt hankkeet</b>			
Liminka—Oulu kaksoisraide	199	TA 2026	Rata
Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa	8,4	TA 2026	Tie
Eurooppalaisen raidelevyeyden 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
<b>Yhteensä</b>	<b>817</b>		
<b>Yhteensä</b>	<b>2 198</b>		

## 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 Traficom in julkaisemaan liikennejärjestelmäanalyysiin. Säännöllisesti päivitettävään liikennejärjestelmäanalyysiin 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, merkittävimpana 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 heikompi 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 heikompi 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 solmukohtat, 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 kuormauttumaan. 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 maantieteyhteysien 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 erillisverkostatuksen 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 täyttämistä 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 päätieyhteyksiin 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 tieturvallisuusarviointin 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. Ilmastonmuutoksen eteneminen nopeuttaa teiden rappeutumista ja lisää kunnossapidon tarvetta ja kustannuksia. Maantieverkon kunnan 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 tulee 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 liikennöitävyys 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 toteutumamahdollisuuksiin 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 valtamerialueiden 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 hiottun aluskierron sekä matkustaja- ja tavaravirtojen yhdistämisen ansiosta laivaliikenne esimerkiksi Saksaan on myös aikataulullisesti erittäin kilpailukykyinen.

Kansainvälinen liikenne Saimaan kanavalla on käytännössä päätynyt 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. Uittoa 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 eritasollittymä, Hämeenlinna, Janakkala
2. Vt 3 ja Vt 19 liittymäjärjestelyt, Jalasjärvi, Kurikka
3. Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I —Kehä III ja Ilmasillan eritasollittymä, Helsinki (MAL)
4. Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa
5. Vt 4 Vestonmäen kohta, Joutsa, Toivakka
6. Vt 4 Oravasaaren eritasollittymä, Jyväskylä
7. Vt 4 Palokan kohta, Jyväskylä (MAL)
8. Vt 4 Äänekoski-Vitasaari -beoosuden kehittäminen
9. Vt 5 Leppävirta -Kuopio
10. Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystien 1. vaihe
11. Vt 8 parantaminen välillä Edesvö-Lepplax, Pedersöre
12. Vt 8 parantaminen Kokkolan kohdalla, Kokkolan keskusta 1. vaihe
13. Vt 9 Tampere -Orivesi 1. vaihe
14. Vt 9 Lievestuoreen kohta
15. Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori, Ulvila
16. Vt 12 Mankala-Tillola -hanke, Iiti (MAL)
17. Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntulontie)
18. Vt 15 Rantahaka (Kotka) -Kouvola -hanke
19. Vt 21 parantaminen välillä Paljojoensuu - Maunu, Enontekiö
20. Vt 23 Kanvion kohta, Heinävesi
21. Vt 25 osuus Meltola - Musto, Raasepori, Inkoo
22. Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta
23. kt 40 (E18) Turun kehätie Raisiön keskusta (MAL)
24. kt 67 ja Vt 19 Kivisaari -Atria, Seinäjoki
25. kt 68 Väällä Edesvö-Pietarsaari
26. kt 73 Liexanjoen sillan uusiminen
27. Mt 101 Kehä I Maarinsolman eritasollittymä, Espoo (MAL)
28. Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa
29. Mt 180 Kurkela —Kausisto, Kaarinan läntinen ohitustie (MAL)
30. Mt 642 Äänekosken silta
31. Halluodon kiertäjä yhteys
32. Mt 8155 Poikkimaantie, Oulu

## Kehittämismomentin hankkeet (vesiväylät)

33. Köverharin meriväylän syventäminen
34. Inkoon meriväylän geometrian parantaminen
35. Tomion meriväylän geometrian parantaminen ja Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen (Vaasa valmis)

## Kehittämismomentin hankkeet (rata)

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

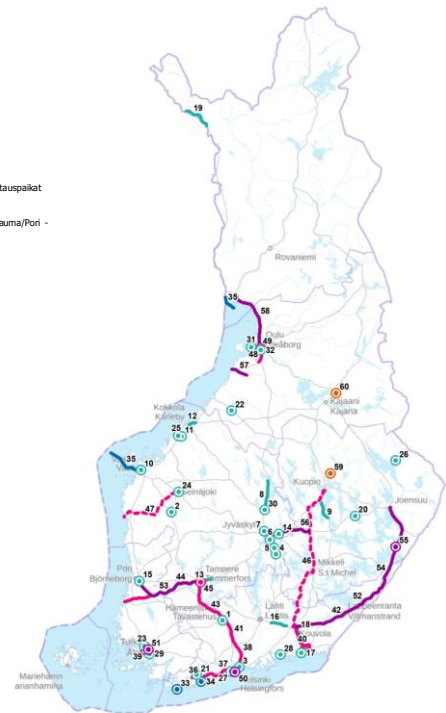
42. Karjalannradan kehittäminen
43. Pääradan kehittäminen, Riihimäki -Tampere kohtauspaikat ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen
44. Digiradan kehitys ja verifiointihanke (Liedahti -Rauma/Pori -hanke)
45. Tampereen henkilöratapiha
46. Savon rata välillä Kouvola —Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston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

## Perusväylänpidon hankkeet

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

## Raakapuunkuormauspaikat (perusväylänpito)

59. Sänkämäki, Kuopio
60. Kontiomäki, Paltamo



Kuva 3. Käynnissä olevia hankkeita.

## 1.5.2 Laadittavana olevat suunnitelmat

Aiemmilta vuosilta 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 tiesuunnittelukohte ja kymmenen ratasuunnittelukohte. Tiekohde suunnittelusta vastaa elinvoimakeskus ja ratakohteiden suunnittelusta Väylävirasto.

Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillishoidon 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 merkittävimmät 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 raidelevyteen, 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–Salooikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen ratasuunnittelun 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 Keravalle 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.

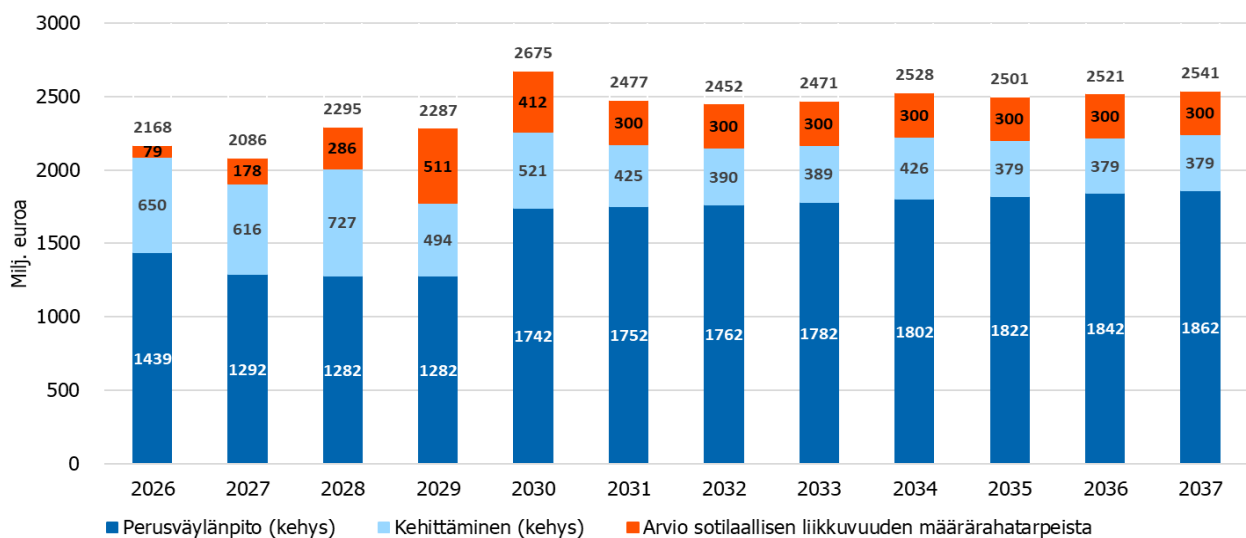
Hankeyhtiöillä edistettävien hankkeiden eteneminen otetaan huomioon valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään tekemään valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Hankkeiden vaikutusarvioinnit tehdään noudattaen Väyläviraston ohjeita hankearvioinnista. Hankeyhtiöiden 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 löytnyt..**



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). Päätetyille 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 täydentävässä TEN-T-verkon toimeenpanossa. 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 volyyymia 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 kokonaisuhyödyn. 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	
<p><b>Vaikutusarviointiin liittyviä perusteita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus.</li> <li>▪ Eri liikenne- ja kuljetusmuotojen toimivuus, turvallisuus ja kestävyys.</li> <li>▪ Tarpeiden merkittävyys (koskee erityisesti suunnittelukohteita).</li> <li>▪ Kestävän liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen edistäminen kaupunkiseuduilla.</li> <li>▪ Huoltovarmuuden edistäminen.</li> <li>▪ Sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen.</li> <li>▪ Yhdenvertaisuuden edistäminen / haavoittuvien ihmisryhmien tarpeiden huomioiminen.</li> <li>▪ Hyötyjen kohdistuminen valtion vastuulla oleviin tehtäviin (esim. pitkämatkaisen liikenteen edistäminen).</li> <li>▪ Väylä ei sijoitu luontoalueelle tai muuten aiheuta haitallisia luontovaikutuksia.</li> </ul>	<p><b>Muita päätöksentekoon vaikuttavia perusteita</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettujen merkittävien ongelmien tai tarpeiden poistaminen.</li> <li>▪ Kriittisten siltojen ja muiden huonokuntoisten kohteiden uusiminen tai korjaaminen.</li> <li>▪ Elinkeinoelämän investointien mahdollistaminen.</li> <li>▪ Junaliikenteen ostopalvelusopimusten vaatimien infratoimenpiteiden toteuttaminen.</li> <li>▪ Liikenne 12 -suunnitelman alueellisten erityispiirteiden huomioon ottaminen.</li> <li>▪ Hankkeen suunnitelmavalmius, kustannus- ja vaikutusarviointien luotettavuus, (osa)hankkeiden toteutusjärjestykset ja toteutus päätöksen ajoitus.</li> <li>▪ Yhteisrahoitteisten hankkeiden osalta, onko kustannusjaosta sovittu.</li> </ul>

Perusteet	
<b>Normatiivisia perusteita</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ TEN-T-asetuksen palvelutasopuutteiden poistaminen.</li> <li>▪ LjMtL:n ja Ratalain vaatimusten täyttäminen.</li> <li>▪ Pääväyläasetuksen palvelutasopuutteiden poistaminen.</li> <li>▪ Tieturvallisuusdirektiivin toimeenpano.</li> <li>▪ Tasoristeysmääräysten toimeenpano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suunnitelmavarannon tarkoituksenmukainen laajuus ja suunnittelun henkilöresurssien riittävyys (koskee suunnitteluohjelman valintoja).</li> </ul>

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 kestävyttä.

## 2.2.1 Perusväylänpidon rahoituksen priorisointi

Vuoden 2026 talousarvion selvitysosana 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. Viikkaiden väylien kunnon säilyttämiseksi, liikenteellisten vaikutusten optimoimiseksi ja kriittisten kohteiden korjaamiseksi rahoitus vilkkaalle verkon osalle priorisoidaan. Muun verkon palvelutasosta tingitään tarvittaessa.

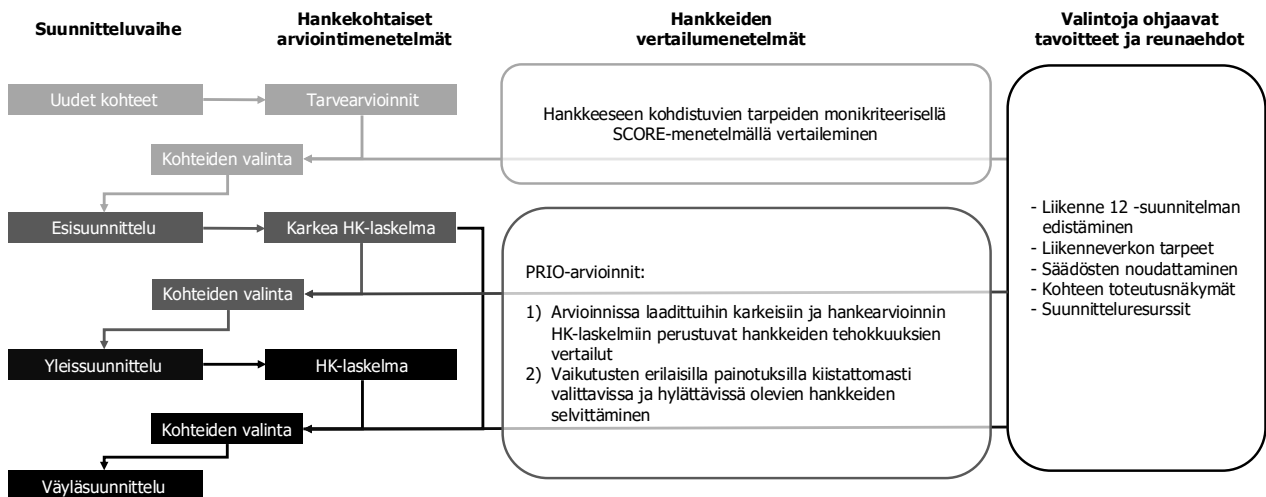
Perusväylänpidon rahoituksen priorisoinnista on kerrottu tarkemmin liikennemuodoittain ja tuoteryhmittäin perusväylänpidon suunnitelmassa.

## 2.2.2 Suunnittelukohteiden valinta

Suunnittelukohteiden valintoihin ja aikataulukseen ovat vaikuttaneet vaikutusarviointien lisäksi myös muun muassa kriittisten ja huonokuntoisten siltojen tai muiden väylänosien 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 määräraharesurssit. 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 arvioituista 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 PRIO<sup>2</sup>-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 arviointiin hankkeeseen sisällyttävistä 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

<sup>2</sup> 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 julkaisu 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 kehittämiskäytännön 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 hankesisällötkin täsmentyvät vielä suunnittelun edetessä. Investointiohjelman valmistelun aikana on valmistunut tai ollut valmistumisvaiheessa useita tarveselvityksiä, ratasuunnitelmia ja hankearvioiteja. Valmistelun edetessä täsmentynyttä tietoa on käytetty myös PRIO-tarkasteluissa. Käynnissä tai käynnistymässä olevasta rataverkkoon liittyvästä esi- ja rata-suunnittelusta 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–Iisalmi–väylän syventäminen sekä Kokkolan kantasataman väylän syventäminen.

Maanteiden parantaminen, ratojen peruskorjaukset sekä kustannuksiltaan pienet vesiväyliä tai muiden kuin kauppamerenkulun väyliä parantamiset toteutetaan perusväylänpidon rahoituksella, eivätkä 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 väyliä 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.

### **Hankearvioitut 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 sisällytetty 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. Kulu- valla ohjelmakierroksella PRIO-työkalua on ensimmäistä kertaa hyödynnetty myös tehtävien valintojen taustalla. Tämä mahdollisti vaikutusten arvioinnin tueksi tuotetun tiedon hyödyntämisen entistä johdon- mukaisemmin. 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- asiakkait, 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 keskeisimpiin 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 liikennejärjestelmätyöhön, 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 kehittämiselvityksillä.

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

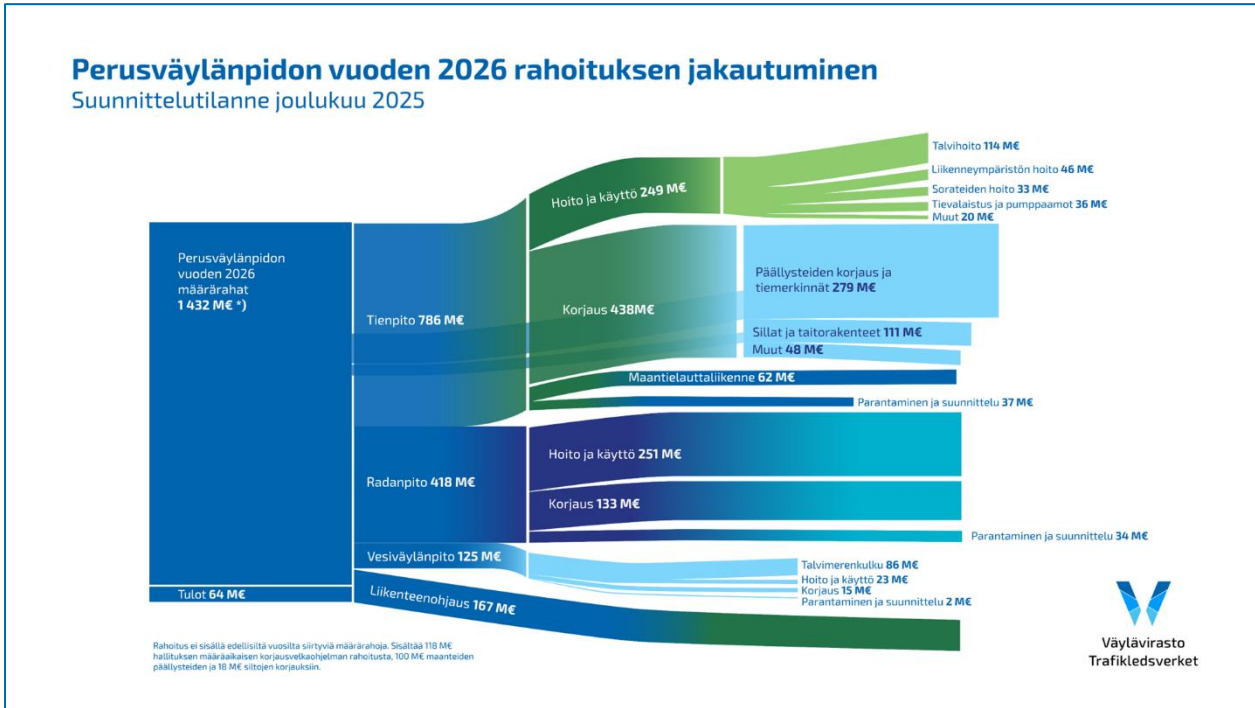
Perusväylänpidon suunnitelman pääviesteihin on tiivistetty helposti ymmärrettävään muotoon suunnitelman tärkeimmät sanomat. Pääviestit kertovat, mistä perusväylänpidossa on kyse ja mihin perusväylänpidon rahoitus riittää suunnitelmakaudella. Väylävirasto viestii myös siitä, miten rahoitusta kohdistettaisiin,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

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 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



Rahoitus sisältää arvon perusväylänpidon tuloista 64 M€ (suurin erä ratamaksun tuotto)  
Kuvan rahoitus ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja

Kuva 8. Perusväylänpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain vuonna 2026.

Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä on tunnistettu tarve perusväylänpidon rahoitustason merkittävään nostamiseen. Lisärahoituksella hallittaisiin väyliä korjausvelan kasvua, turvattaisiin hoidon ja liikenteenpalveluiden 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 tilannekuvaa 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 melun suojaus, 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 Korja-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 ohituskaistajärj., 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	Suunnittelukustannukset (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 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 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

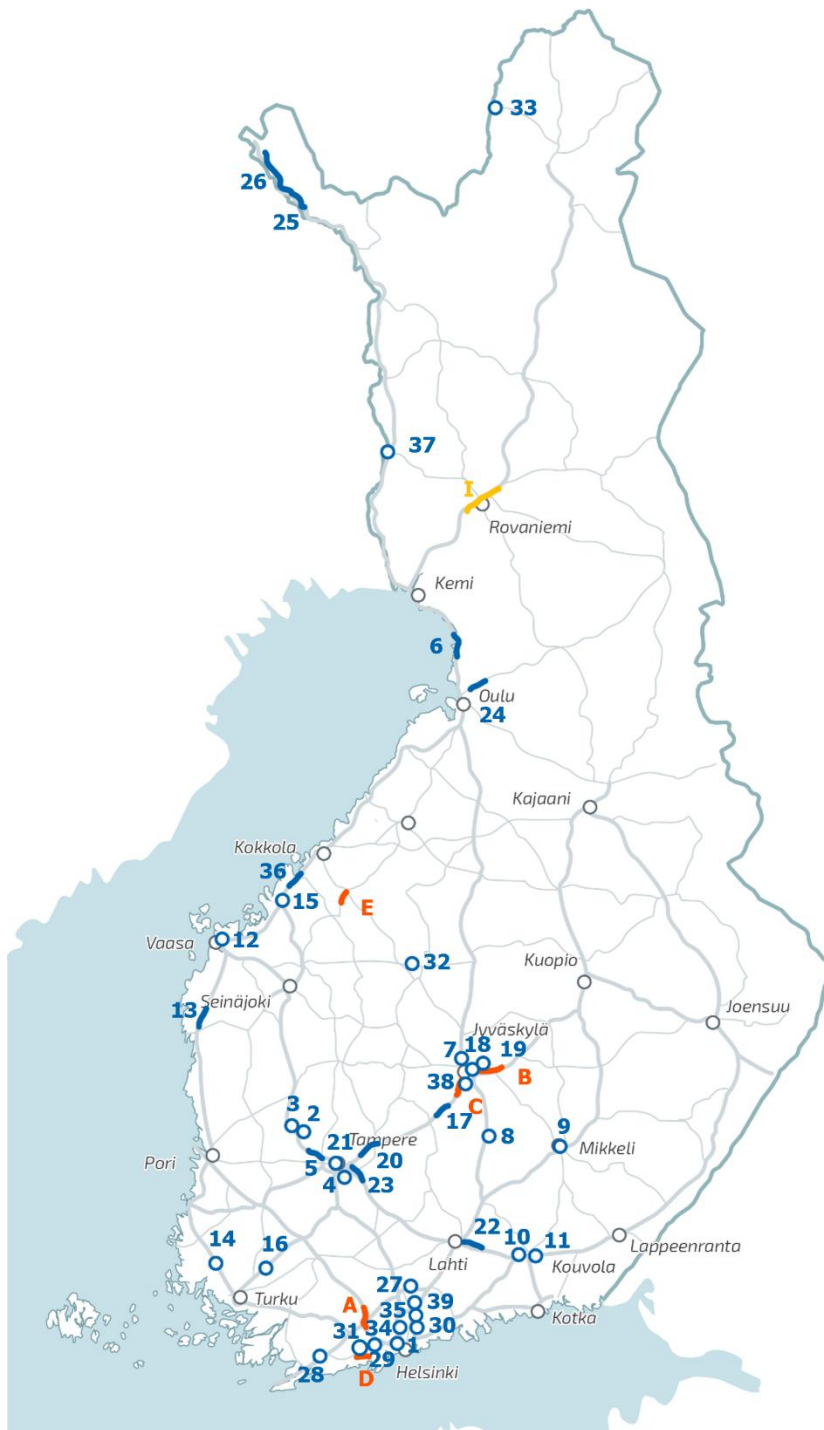
\*\*\* Kohde esitetty vuosien 2025–2032 investointiohjelman julkaisussa mahdollisena seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kohteena.

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	Suunnittelukustannukset (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.

<b>Aluevaraussuunnitelmat</b>	<b>Uusi alkava tai jatkuva</b>
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
<b>Erityyppiset esiselvitykset</b>	<b>Uusi alkava tai jatkuva</b>
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 esitetyjen 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
lisalmen 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

Suunnittelukohte	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 raidelevyden 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 sähköistyksen suunnittelu*	-	Jatkuva	7,50	VII

\* Eduskunnan talousarvioissa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

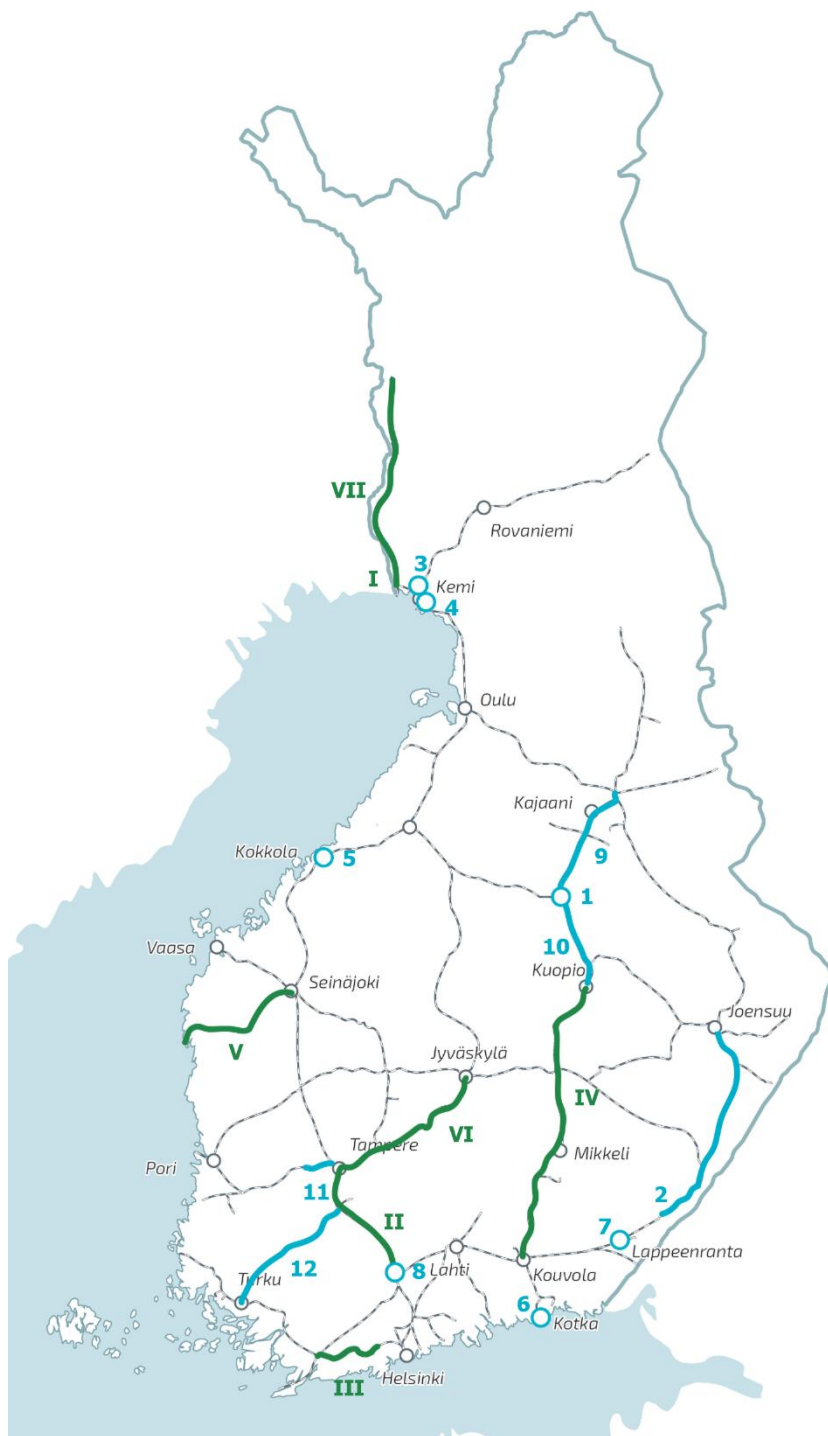
\*\* Kustannus sisältää toteuttamis- ja suunnittelurahoituksen

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, 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).
- Erilliselvityksiä mm. raidelevyden valtakunnallinen tarkastelu, raidereformin infratarpeet.
- Ratojen peruseräparannus- 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 toteutus päätöksen 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

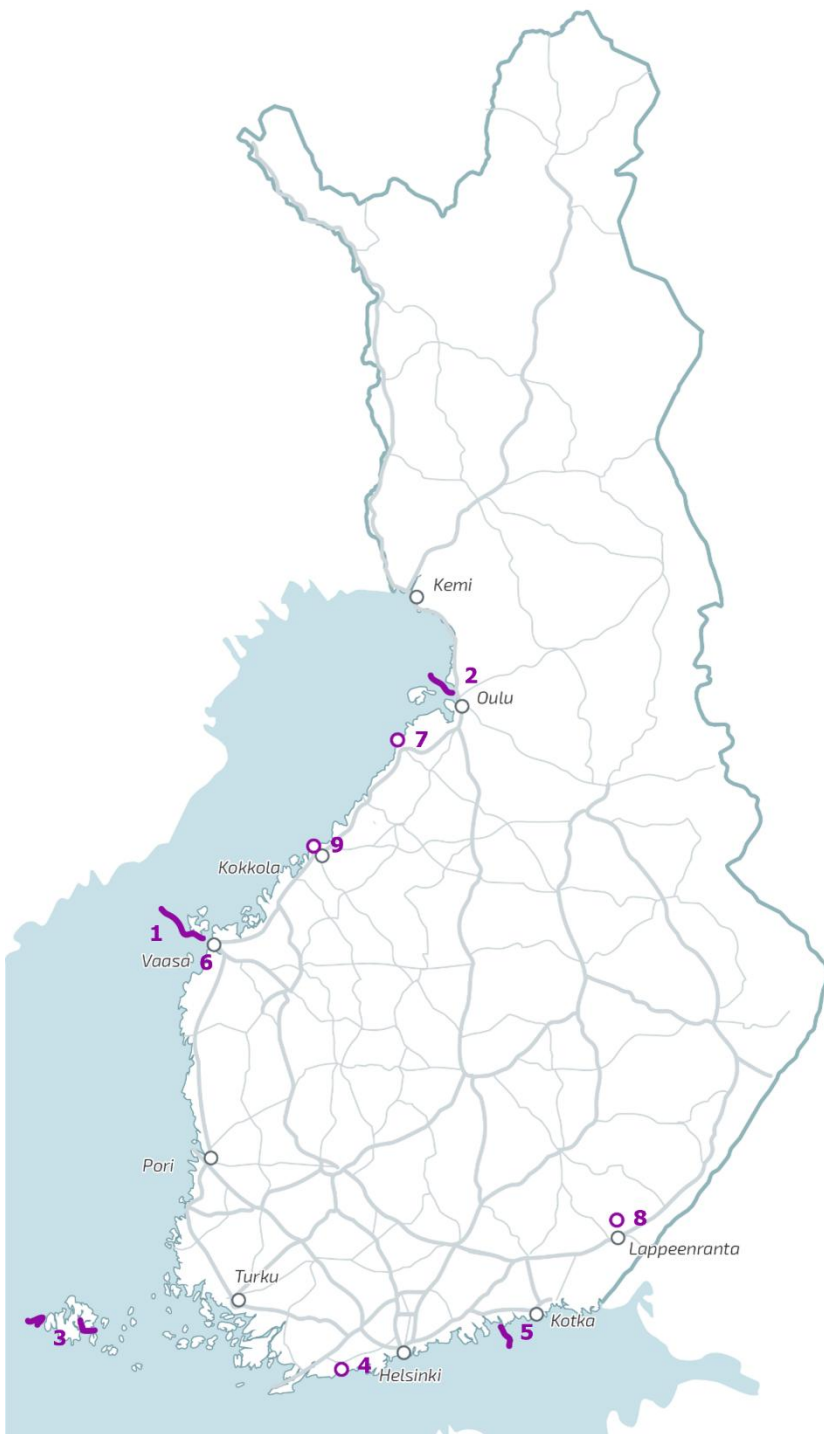
Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero kuvassa 11
Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu	-	Jatkuva	0,02	1
Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,02	2
Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), 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 täytyminen 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 investointiojelmaan kuuluvia hankkeita.

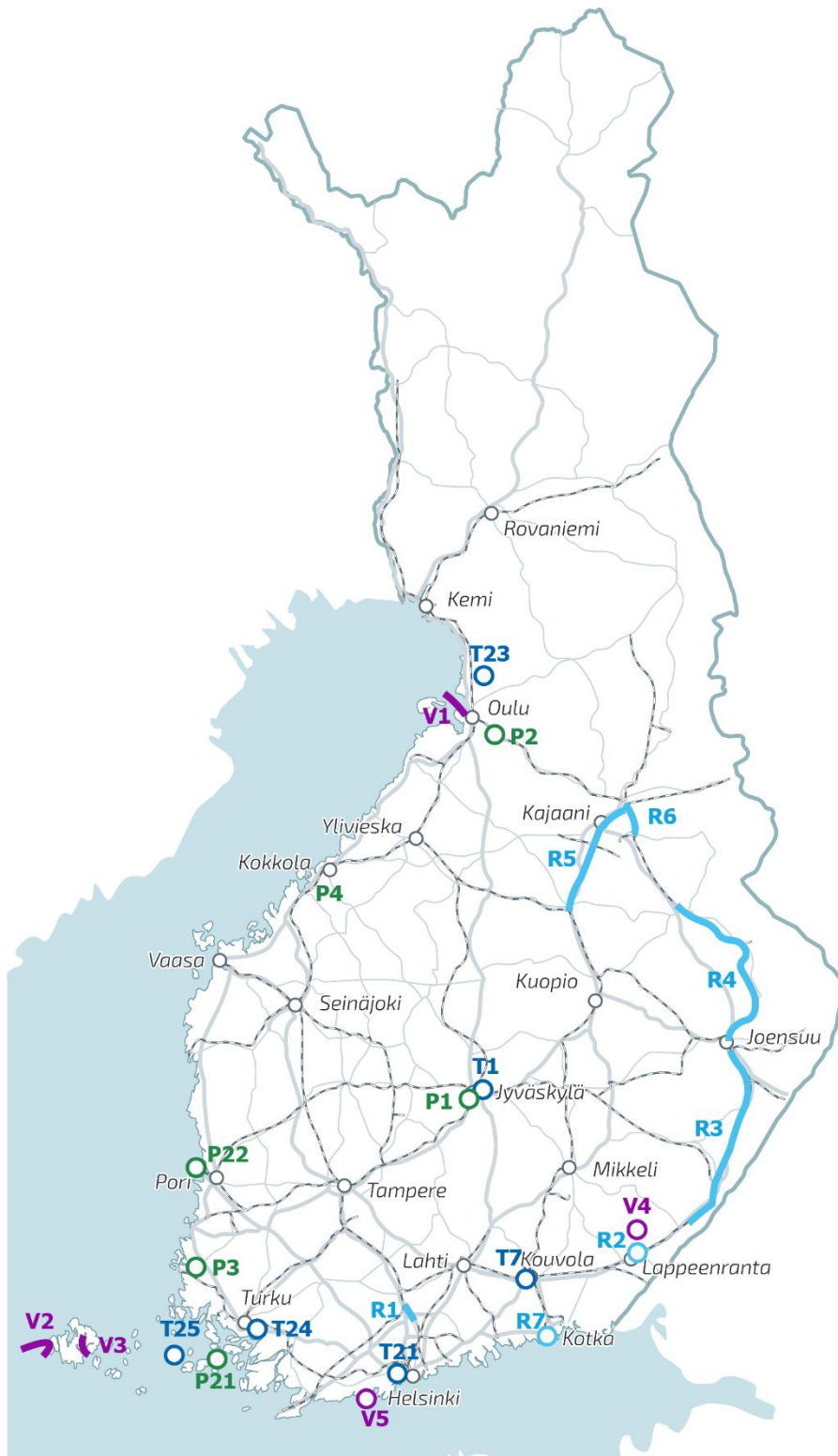
## 4.2 Tärkeimmät hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden alkupuolella

Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 1 esitetyt kehittämishankkeet on kuvattu taulukossa 12 ja kuvassa 12. Hankkeista on tarkemmat kuvaukset investointiohjelmassa. Nämä hankkeet on tunnistettu investointiojelmaan 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
	<b>TEN-T YDINVERKKOON KUULUVAT MAANTIET</b>		
1	Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä	225	T1
	<b>MUUT PÄÄTIET</b>		
1	Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti-Puhjo (sis. Keltin silta), Kouvola	62	T7
	<b>MUU TIEVERKKO</b>		
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
	<b>UUDET PYÖRÄTIET</b>		
1	Vt 9 Keljonkangas–Muurame	8,9	P1
1	Vt 22 Oulu–Muhos	6,0	P2
1	Kt 43 Kodjala–Kalanti	5,0	P3

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 12
	<b>MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET</b>		
1	Mt 180 välillä Prostvikin kylätie–Nauvo	5,0	P21
1	Mt 269 Yyteri–Reposaari	5,5	P22
	<b>RADAT</b>		
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	
	<b>VESIVÄYLÄT</b>		
1	Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oulun väylän sisimmän osan leventäminen, noin 2,3 M€ (V1)</li> <li>• Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,0 m kulkusyvyYTEEN, noin 2,8 M€ (V2)</li> <li>• Färjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 M kulkusyvyYTEEN, noin 0,8 M€ (V3)</li> <li>• Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen, noin 2,1 M€ (V4)</li> <li>• Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen, noin 2,5 M€ (V5)</li> </ul>	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 yhteisrahoitus, 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
	<b>TEN-T YDINVERKKOON KUULUVAT MAANTIET</b>		
2	E18 Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa	34	T2
	<b>MUUT PÄÄTIET</b>		
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
	<b>MUU TIEVERKKO</b>		
2	Mt 15123 Hätingvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala	15	T26
	<b>UUDET PYÖRÄTIET</b>		
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

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 13
	<b>MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET</b>		
2	Mt 301 Vesilahti–Lempäälä	4,2	P23
	<b>RADAT</b>		
2-3	Verkollinen kehittäminen	60-160	
2	Kokkolan asema-alueen kehittäminen*	29	R8

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



## 4.4 Hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden loppupuolella

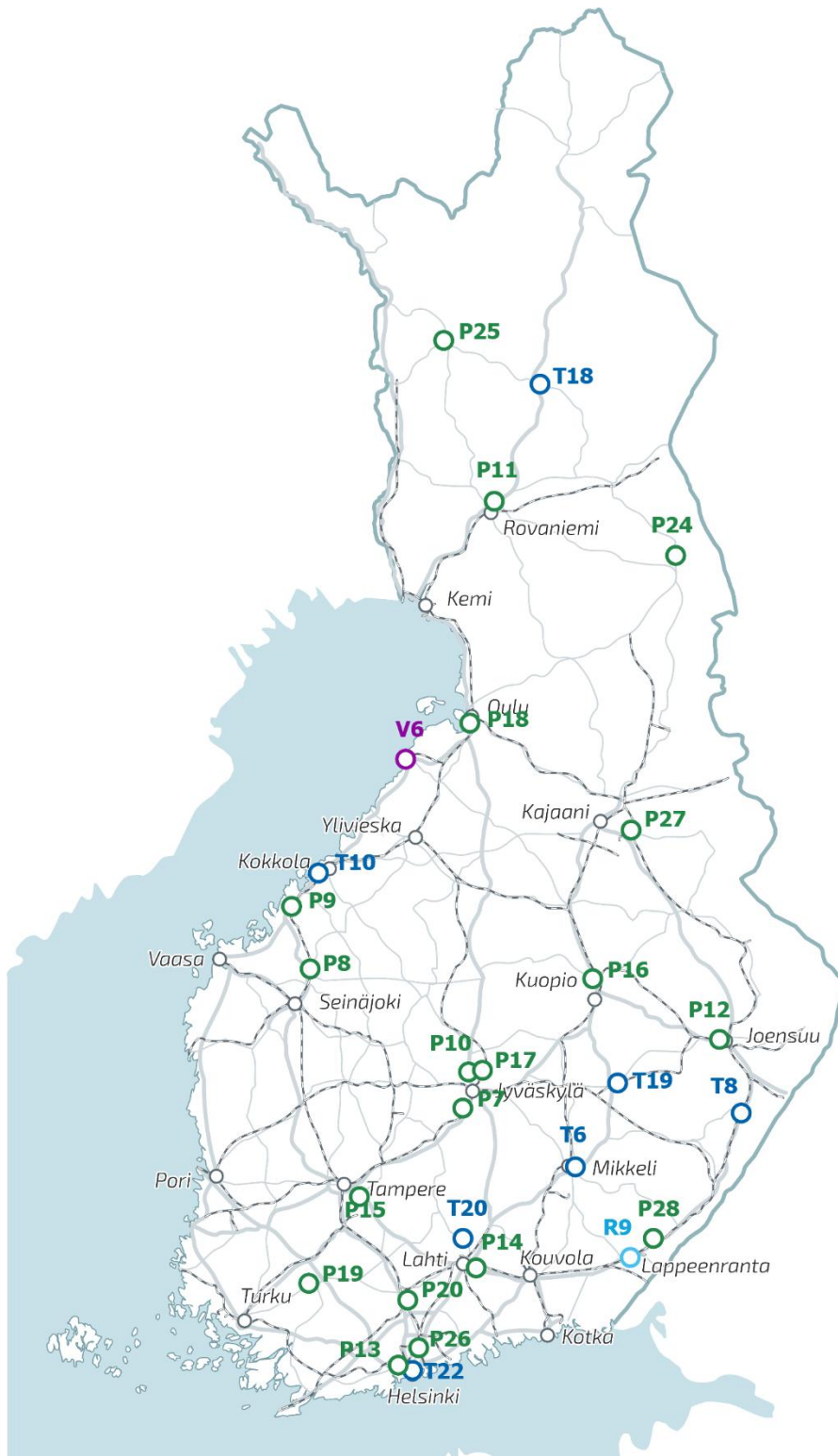
Taulukossa 14 ja kuvassa 14 on investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 3 esitetyt kehittämishankkeet. Hankkeista on tarkemmat kuvaukset investointiohjelmassa. Nämä hankkeet eivät ole vielä kypsiä päätettäväksi, vaan ne edellyttävät vielä lisää suunnittelua. Niihin voi liittyä myös muita ratkaisemattomia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

Taulukko 14. Investointiohjelmassa prioriteettiluokkaan 3 esitetyt kehittämishankkeet

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 14
	<b>MUUT PÄÄTIET</b>		
3	Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli	30	T6
3	Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee	10	T8
3	Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (väli Boholmintie-Kruunupyntie), Kruunupyy ja Kokkola	15	T10
	<b>MUU TIEVERKKO</b>		
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)	
	<b>UUDET PYÖRÄTIET</b>		
3	Vt 18 välillä Ristonmaan ETL – Kukkumäki		P7
3	Vt 19 ja kt 63 Lapua–Kauhava		P8
3	St 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari		P9
	<b>PARANNETTAVAT PYÖRÄTIET</b>		
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

Prioriteetti	Hanke	Kustannusarvio (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
	<b>MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET</b>		
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
	<b>RADAT</b>		
2–3	Verkollinen kehittäminen	60–160	
3	Lauritsalan liikennepaikka**	15	R9
	<b>VESIVÄYLÄT</b>		
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 tarkoituksenmukaisessa kunnossa.
- Selvitys maantielautojen sekä yksityistielautojen rajapinnoista ja kriteereistä.
- Nopeusrajoitusjärjestelmän peruseriaatteiden 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 rahoituskehyyksen 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 CO<sub>2</sub>-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 investointiohjelmaan 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. Kestävyteen liittyvät tarpeet (pohjavesi- ja melusuojaukset sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) ovat myös merkittäviä. Jatkosuunnitteluun valittujen tiekohteiden toimivuushyödyt korostuvat, ja turvallisuuden sekä kestävyteen liittyvät 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 väylien 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 terveystaikutuksiin, sekä paikallisen liikenteen sujuvuuteen.

Väyläverkkojen korjausvelan tuleva kehitys on yhdistelmä perusväylänpidon suunnitelmassa kuvatusta rahoitustasosta ja sen kohdentamisesta, kunnossapidettävän infran lisääntymisestä, toimintaympäristön muutoksista sekä investointiohjelmaan sisältyvien isojen peruskorjaushankkeiden toteuttamis päätöksistä ohjelmien eri aikajänteet huomioon ottaen. Alemman tieverkon muodostamasta tieomaisuudesta ei pystytä huolehtimaan samalla tavalla kuin päätieverkosta, joten korjausvelka kasvaa erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Päällysteisiin ja siltoihin kohdistetun korjausvelkaran avulla voidaan vielä vuonna 2026 korjata siltoja ja uusia päällysteitä enemmän kuin perusrahoituksella olisi mahdollista. Korjausvelan määrän vähentämiseen tämäkään rahoitustaso ei silti ole riittänyt.

Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksiksi seuraavan noin 10 vuoden aikana on arvioitu yhteensä noin 6 miljardia euroa. Tästä kokonaisuudesta kaikkein merkittävimmät investointitarpeet 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
<b>Pohjois-Suomi</b>	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).
<b>Itä-Suomi</b>	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).
<b>Länsi-Suomi</b>	Kansainvälisen liikenteen solmupisteiden saavutettavuus sekä poikittaisen liikenteen tarpeet.	Kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuus.	Matkaketjujen hyödyntäminen kestävä liikenteen edistämässä.

	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys
<b>Etelä-Suomi</b>	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.
<b>Kaupungit koko maassa</b>	Seutujen sisäisten matkaketjujen sujuvuus ja sujuvat yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin.	Eryteisesti 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
<b>Pohjois-Suomi</b>	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 selvitykset) Varalaskupaikkojen kiertotiejärjestelyjen esisuunnittelu (SO)	Vt5 Kitisen silta, Mt849 lijoen silta korjaukset (IO) Oulu–Liminka kaksoisraide ja Oulun henkilöratapiha käynnissä
<b>Itä-Suomi</b>	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
<b>Länsi-Suomi</b>	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
<b>Etelä-Suomi</b>	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)
<b>Kaupungit koko maassa</b>	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 maarakennuskustannusindeksin 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 suunnitteluressurssien saatavuus on muodostunut viime vuosina haasteeksi. Hankkeen lupakäsittelyn yhteydessä vaaditut muutokset voivat nostaa hankkeiden toteutuskustannuksia merkittävästi.

Ilmastonmuutos saattaa aiheuttaa ennakoimattomia epäsuoria vaikutuksia, vaikka tieto ilmastonmuutoksen vaikutuksista lisääntyikin koko ajan. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta riskinä on, että ilmastonmuutoksen 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](http://www.vayla.fi)