

# Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029, luonnos 2.7.2021

## Yhteenveto

### **Väyläverkon investointiohjelman lähtökohdat ja periaatteet**

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 –suunnitelman, toimeenpanoa. Vuosien 2022-2029 investointiohjelma on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Liikenneverkon strateginen tilannekuva on yksi tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle. Siinä kuvataan ne väyläverkon tarpeet, joihin investointiohjelman tulee vastata. Strateginen tilannekuva sisältää kuitenkin enemmän tarpeita kuin mihin investointiohjelman rahoitustasolla ja ajanjaksolla voidaan vastata. Siksi myös tilannekuvan mukaisia hankkeita joudutaan priorisoimaan tehokkuuden ja vaikuttavuuden perusteella. Investointiohjelman pienillä hankkeilla vastataan myös pienempiin tarpeisiin, joita ei ole nostettu strategiseen tilannekuvaan. Investointiohjelmaa hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa. Investointiohjelma sisältää isoja kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia sekä pienempiä parantamishankkeita. Investointiohjelma sisältää myös EU:n tuella tai yhdessä kaupunkiseutujen tai elinkeinoelämän kanssa rahoitettavia hankkeita. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat hankkeet, jo päätetyt kehittämishankkeet sekä osa perusväylänpidon toimenpiteistä eivät sisälly investointiohjelmaan.

Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset. Arvioidut kokonaisvaikutukset kertovat sen, kuinka investointiohjelma kaikkiaan toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita, ja toisaalta sen, mitä linjauksia ohjelma ei tue. Rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden kokonaisvaikutusten arviointia on tehty suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetun lain yleisen arviointivelvollisuuden (200/2005, ns. SOVA-laki) perusteella. Vaikutuksia on yleisesti verrattu nollavaihtoehtoon Ve0, jossa hankkeita ei toteuteta. Tieverkon palvelutason osalta on kuvattu myös tilanne verrattuna nykyhetkeen ja liikenteen perusennusteeseen, jotta vaikutuksista on saatu kattavampi kuva. Koko ohjelmataason vaikutusten arvioinnissa on ollut tarpeen tunnistaa enemmän muutoksen suunta kuin suuruus.

Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin (1A ja 1B) hankkeen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekoriin 1A sisältyvien hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatko-suunnittelua ennen hankkeiden toteuttamista.

## Investointiohjelman talouskehys

Investointiohjelman talouskehys pohjautuu Liikenne 12 -suunnitelman taloudelliseen kehykseen ja rahoituksen kohdentamista koskeviin linjauksiin. Investointiohjelman talouskehys tarkistetaan ja päivitetään Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä, ja ohjelmaa toteutetaan kulloinkin käytettävissä olevan rahoituksen mukaisesti.

Jo päätetyt hankkeet ja avustukset toteutetaan tehtyjen päätösten mukaisesti. Investointiohjelman kaikkien väylämuotojen uusien **kehittämishankkeiden talouskehys** on noin 2 475 milj. euroa. Osa investointiohjelman ajanjaksolla käynnistettävistä kehittämishankkeista jatkuu vuoden 2029 jälkeen (esimerkiksi pitkäkestoinen ratahanke tai investointiohjelman loppupuolella käynnistettävä tiehanke). Investointiohjelman talouskehys sisältää 450 milj. euroa näiden jatkuvien hankkeiden rahoitusta vuodesta 2030 eteenpäin. Investointiohjelman kaikkien väylämuotojen **perusväylänpidon talouskehys** on noin 800 milj. euroa.

Yhteisrahoituksella toteutettaviin MAL-kaupunkiseutujen hankkeisiin on mahdollista kohdentaa yhteensä noin 500 milj. euroa investointiohjelman ajanjaksolla. Tämä sisältää kahden seuraavan MAL-sopimuskierroksen valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla. Rahoitukseen sisältyvät sekä valtion väylille kohdistuvat investoinnit että valtionavustukset mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen. Väyläviraston ja Traficomien arvion mukaan valtion väyläverkolle voisi kohdistua noin 70-150 milj. euroa MAL-kaupunkiseutujen rahoituksesta. Arviota on tarkoitus tarkentaa vuonna 2022 seuraavien MAL-neuvottelujen pohjaksi.

## Investointiohjelman kokonaisvaikutukset

Investointiohjelman kokonaisvaikutukset ovat olleet merkittävä lähtökohta koko ohjelman valmistelussa. Investointiohjelman luo kehittämisen edellytyksiä koko väyläverkolle. Erityisesti elinkeinoelämän kansainvälinen saavutettavuus paranee. Vesiväylähankkeet parantavat ulkomaankuljetusten kustannustehokkuutta, turvallisuutta ja toimintavarmuutta, ratahankkeet satama- sekä Venäjän yhteyksiä ja tiehankkeet satamayhteyksiä kaupunkiseuduilla. Alueiden välinen saavutettavuus paranee, kun rataverkon kapasiteetti, häiriöherkkyys ja täsmällisyys paranevat. Samalla luodaan edellytyksiä lisätä liikennetarjontaa. Tieverkon parannustoimet kohdistuvat ruuhkautuneimmille osuuksille ja varmistavat saavutettavuuden hyvän tason. Kaupunkiseuduilla lähijunaliikenteen edellytykset sekä saavutettavuus pyöräilijöille paranevat.

Investointiohjelman mahdollistaa elinkeinoelämän kuljetusten kasvun sekä pitkällä aikavälillä tuotannon kasvun myötä tapahtuvan alueiden kehittymisen. Matkustajien matka-ajat lyhenevät ja ennakoitavuus, sujuvuus ja turvallisuus paranevat. Kuljetusten kustannustehokkuus, ennakoitavuus ja hallittavuus paranevat. Investointiohjelman kokonaisuutena parantaa turvallisuutta. Investointiohjelman suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä, mutta pitemmällä aikavälillä kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja mahdolliset siirtymiset kulkumuodosta toiseen vähentävät ilmastopäästöjä. Ohjelman ekologiset vaikutukset ovat lievästi negatiivisia, mutta vähäisiä.

## **Investointiohjelma / Rataverkko**

Investointiohjelman rataverkon kehittämisen talouskehys on 1 363 milj. euroa, joka sisältää jatkuvia hankkeita 300 milj. euroa vuodesta 2030 eteenpäin. Ratojen hankekokonaisuus perustuu Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden ja strategisten linjausten sekä liikenneverkon strategisen tilannekuvan lisäksi Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin kehittämisen teemoihin. Teemat koskevat rataverkon toimivuutta ja välityskykyä, maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä, asemanseutuja ja ratapihoja sekä toimenpiteitä muualla kuin pääväyläverkolla.

Rautateiden peruskorjaukset ovat pääasiassa perusväylänpidon hankkeita. Pitkäjänteistä rahoitusta ja selkeän hankekokonaisuuden muodostamista vaativa pääradan peruskorjaus on kuitenkin esitetty ohjelmassa kehittämishankkeeksi. Lisäksi kehittämisen rahoituksella turvataan joidenkin pääväyläverkon ulkopuolisten ratojen kunto ja toimivuus. Kehittämishankkeilla parannetaan välityskyvyltään ongelmallisimpia rataosia ja ratapihojen toimivuutta. Toimenpiteet parantavat myös maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä, lisäksi ratakapasiteetin kasvu lyhentää matka-aikoja. Investointiohjelma sisältää myös joitakin erityisesti matka-aikojen lyhentämisiin tähtäviä hankkeita. Kahdella asemalla parannetaan matkustajien olosuhteita.

Parantamishankkeilla edistetään erityisesti kaupunkiseutujen kestävästä liikkumisesta, sekä parannetaan tasoristeyturvallisuutta, linjaosuuksien ja ratapihojen toimivuutta ja raakapuun kuormauspaikkoja. MAL-kaupunkiseuduilla on käynnissä erilaisia selvityksiä, jotka tuottavat tarkempaa tietoa jatkossa mahdollisesti yhteisrahoituksella edistettävistä ratakankkeista.

Ratakankkeilla turvataan olemassa olevan verkon palvelutasoa ja luodaan edellytyksiä lisätä henkilö- ja tavaraliikennettä ja jossakin määrin myös kaupunkiseutujen lähijunaliikennettä. Hankkeilla parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta ja toimivuutta sekä luodaan edellytyksiä kasvattaa junakuljetusten määrää. Kaupunkiseutujen saavutettavuus ja palvelutaso ja sitä kautta maankäytön kehitysedellytykset paranevat. Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja turvallisuuteen ovat vähäisiä, mutta positiivisia. Rataverkon hankearvioituilla hankkeilla (yht. noin 700–800 M€) saadaan noin 465 M€ kokonaishyödyt.

## **Investointiohjelma / Maantieverkko**

Investointiohjelman maantieverkon kehittämisen talouskehys on 1 030 milj. euroa, joka sisältää jatkuvia hankkeita 150 milj. eurolla vuodesta 2030 eteenpäin. Maanteiden hankekokonaisuus perustuu Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden ja strategisten linjausten sekä liikenneverkon strategisen tilannekuvan lisäksi Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin kehittämisen teemoihin. Teemat koskevat pääväylien kehittämistä, elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamista muulla tieverkolla sekä valtion osallistumista yhteisrahoitteisesti ja sopimusperusteisesti muiden kuin MAL-seutujen kuntien elinkeinoelämän kehittämiseen ja maankäytön tukemiseen. Investointiohjelmassa esitetyn hankekokonaisuuden kustannus on yhteensä noin 970 milj. euroa. Kehykseen jää näin ollen n. 60 milj. euroa väljyyttä.

Perusväylänpidon parantamishankkeiden talouskehys on yhteensä 325 milj. euroa, josta jo päätettyihin hankkeisiin on sidottu yhteensä n. 76 milj. euroa. Käytettävissä olevaa parantamisrahoitusta kohdistetaan välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin 20-25 milj. euroa vuodessa, liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin, kuten pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin 5-10 milj. euroa vuodessa, kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin valtion ylläpitämällä väyläverkolla 10 milj. euroa vuodessa sekä liityntäpysäköintiin yleisesti valtion väyläverkolla 2-5 milj. euroa vuodessa.

Olemassa olevan väyläverkon palvelutaso ja korjausvelan hoitaminen on merkittävä Liikenne 12 -suunnitelman teema. Pääväylien palvelutasopuutteita korjataan sekä isoilla kehittämishankkeilla (4 kpl) että pistemäisissä kohteissa (n. 20 kpl) ympäri Suomen. Näin toteutukseen valikoituvat tehokkaimmat merkittävät kehittämishankkeet sekä alueellisesti kattava laaja joukko pienempiä parantamistoimenpiteitä. Muun tieverkon rahoituksella korjataan suuria ja keskisuuria kriittisiä siltoja, joiden korjaaminen perusväylänpidon rahoituksella on epärealistista. Lisäksi tehdään yksi vaativa painumakorjaus, parannetaan satamayhteyttä Oulussa ja säilytetään tai parannetaan palvelutasoa n. 10 pienemmässä kohteessa. Kokonaisuuteen kuuluu myös seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion ylläpitämällä väyläverkolla.

Hankkeilla parannetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, työmatkaliikenteen tarpeita ja liikenneturvallisuutta Liikenne 12 –linjausten mukaisesti. Palvelutasoa parannetaan erityisesti hankekokonaisuudella 'Pääväylien liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen' pistemäisissä kohteissa ympäri Suomen.

Maantieverkolla on strategisen tilannekuvan mukaan 2-3 mrd. euron kehittämistarpeet seuraavan kymmenen vuoden ajalle. Investointiohjelman rahoituksen taso vastaa vain osin tähän kehittämistarpeeseen. Ohjelman tiehankkeet parantavat merkittävästi kansainvälistä, alueellista ja alueiden sisäistä saavutettavuutta ja siten vastaavat hyvin saavutettavuustavoitteisiin. Tiehankkeet turvaavat erityisesti liikenteen sujuvuutta, häiriöttömyyttä ja nopeutta. Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet pystytään säilyttämään parantamalla kriittisiä siltoja. Tiehankkeet parantavat kaupunkiseutujen saavutettavuutta ja palvelutasoa sekä maankäytön kehitysedellytyksiä. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja palvelutason kohdistuvat pistemäisiin kohteisiin ympäri Suomen. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat useille kaupunkiseuduille, pääväylille ja TEN-T -ydinverkkokäytävälle. Tieverkon hankearvioidut hankkeet (yht. noin 740 M€) vähentävät yli 10 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta vuosittain. Näillä tieverkon hankkeilla saadaan noin 1 660 M€ kokonaishyödyt.

## **Investointiohjelma / Vesiväyläverkko**

Vesiväylien kehittäminen mahdollistaa merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvän merikuljetusten kasvun. Investointiohjelman vesiväyläverkon kehittämisen talouskehys on 82 milj. euroa. Jo päätettyjen vesiväylähankkeiden jälkeen ei ole nähtävissä yksittäistä isoa vesiväylien kehittämishanketta, jonka toteutus olisi yhteiskuntataloudellisesti perusteltua ohjelmakauden alussa. Sen sijaan on tunnistettu useita keskikokoisia ja pienempiä parantamiskohteita, joiden toteutus

on kuljetusvarmuuden ja väylän liikennöitävyyden kannalta perusteltua ohjelma-kauden alussa. Lisäksi on tunnistettu muita potentiaalisimpia vesiväylien kehittämishankkeita suunnitelmakaudella. Potentiaalisissa hankkeissa voi tapahtua nopeitakin muutoksia elinkeinoelämän päätösten ja muutosten myötä, joten hankkeiden priorisointi ja ajoitus voi muuttua merkittävästi ohjelmassa esitetystä. Tämä on huomioitava ohjelmaa päivitettäessä.

Vesiväylähankkeet parantavat Suomen ulkomaankaupan kuljetusten palvelutasoa ja kustannustehokkuutta. Hankekokonaisuus tukee suomalaisen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja tuottaa sitä kautta pitkällä aikavälillä tuloja kansantalouteen. Lyhyellä aikavälillä valtionalouteen aiheutuu menoja.

Investointiohjelma tehostaa merikuljetuksia sillä, että vesiväyläverkolla on mahdollista käyttää suurempia aluksia. Näin kuljetettua tonnia kohti aiheutuvat päästöt pienenevät, mikä tukee Suomen päästövähennystavoitteita. Vesiväylähankkeet tukevat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja sitä kautta työllisyyttä maan eri alueilla. Hankekokonaisuus parantaa ja varmistaa alusliikenteen turvallisuutta.

### **Investointiohjelman hankkeiden CEF-rahoitusmahdollisuudet**

CEF2-ohjelmakauden 2021–2027 luonnoksen mukaan rahoitus painottuu ydinverkolle ja vuosille 2021–2024. Potentiaalisten hankkeiden tulisi olla tuolloin edistettävissä, muuten CEF2-rahoituksen mahdollisuus menetetään. Investointiohjelman hankkeiden tukimahdollisuudet keskittyvät vuosille 2023–2024. Tukea voidaan hakea myös aiemmin päätetyille hankkeille, jotka sitovat pitkälti vuosien 2021–2022 rahoituksen (näitä ei ole nimetty investointiohjelmassa). Tulevalla CEF3-kaudella voitaneen hakea tukea investointiohjelman 2028–2029 hankkeille. Enimmäistuki rakentamiseen on 30 % ja suunnitteluun 50 %. Rakentamisen tuen edellytyksenä on yleensä pidetty hyöty-kustannussuhdetta  $\geq 1,0$ . Aiemmissa hauissa on ollut suosituksia myös hankkeiden minimikoolle. Peruskorjaus ja asemarakennukset eivät ole tukikelpoisia.

CEF2 -luonnoksen mukaan TEN-T -verkon satamien tieyhteydet ovat tukikelpoisia, joten Kotkan, Oulun ja Turun/Naantalın satamiin johtavilla tiehankkeilla on tukipotentiaalia. Vesiväylien tukikelpoisuus sisältää useita epävarmuuksia, mm. hankkeiden pieni koko ja hyöty-kustannussuhteiden puutteellisuudet. Ratapihahankkeista tulee laatia hyöty-kustannuslaskelmat tukikelpoisuuden arvioimiseksi. Myös kaupunkisilmukohdissa voidaan hakea tukea eri liikennemuotojen sekä pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen yhteenliittämiseksi.

### **Investointiohjelman seuranta, riskit ja epävarmuudet**

Investointiohjelman osalta seurataan toteutukseen valittavia hankkeita sekä yhteis- ja CEF-rahoituksen määrää. Myös hankkeiden toteutumista ja hankkeiden muutoksia (kustannusarviot, sisältö) sekä toteutumisvalmiuden ja vaikutusten arvioinnin kehittymistä seurataan. Investointiohjelma päivitetään vuosittain sekä Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

Investointiohjelman riskit ja epävarmuudet liittyvät mm. rahoitustason niukkuuteen. Hankkeiden kustannusarvioita, hankearviointeja ja kannattavuutta on tarkistettava hankkeiden tarkentuessa. Osa hankkeista edellyttää suunnittelua ja mahdollista lupakäsittelyä, mikä voi kestää arvioitua kauemmin. Osaan rautateiden kehittämishankkeista liittyy myös peruskorjauksia, mikä edellyttää hankkeiden yhteensovittamista. Investointiohjelman suurin epävarmuus liittyy liikennemäärien kehitykseen, mistä voi aiheutua yli- ja ali-investointeja. Myös ennakoimattomat globaalit tuotantoketjujen muutokset, ilmastonmuutos, teknologinen kehitys sekä väestönmuutokset ja kaupungistuminen aiheuttavat epävarmuutta.

## Investointiohjelma, tie-, rata- ja vesiväylähankkeet

### Tiehankkeet

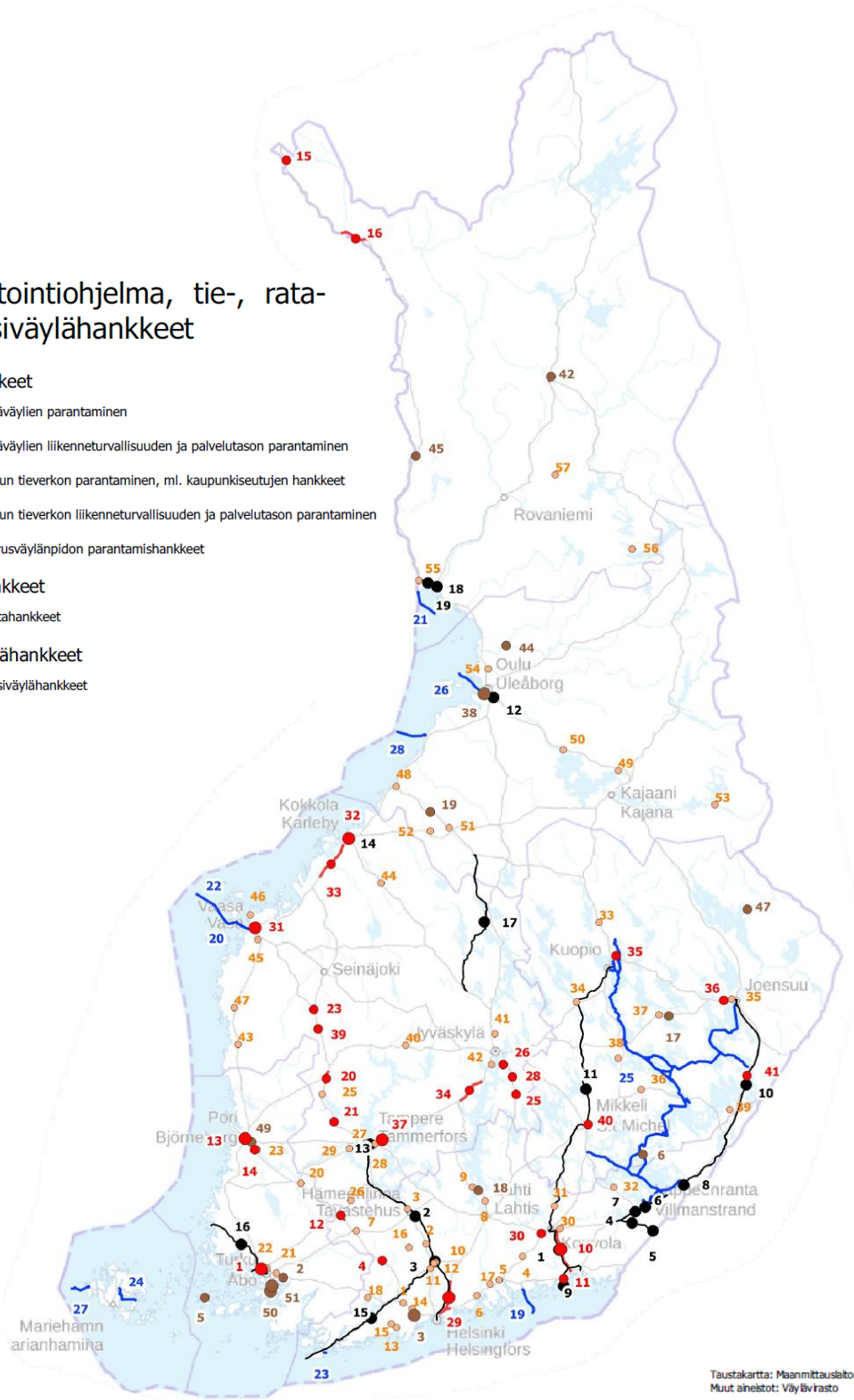
- Pääväylien parantaminen
- Pääväylien liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Muun tienverkon parantaminen, ml. kaupunkiseutujen hankkeet
- Muun tienverkon liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Perusväylänpidon parantamishankkeet

### Ratahankkeet

- Ratahankkeet

### Vesiväylähankkeet

- Vesiväylähankkeet



Kuva

Valtion väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvät rata-, maantie- ja vesiväylähankkeet. Kartassa näkyvien numeroitujen ratahankkeiden nimet ja lyhyet kuvaukset löytyvät raportin luvusta 5.4, maantiehankkeiden tiedot löytyvät raportin luvuista 6.4 ja 6.5 ja vesiväylähankkeiden tiedot luvusta 7.4. Hankkeiden tarkemmat kuvaukset löytyvät raportin liitteistä 1a-1c.