



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
77/2022

Väyläviraston suunnitteluohjelma vuosille 2023–2026



Väyläviraston suunnitteluohjelma vuosille 2023–2026

Väyläviraston julkaisuja 77/2022

Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma

Verkkójulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-027-2

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Väyläviraston suunnitteluohjelma vuosille 2023–2026. Väylävirasto Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 77/2022. 41 sivua ja 2 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-027-2.

Avainsanat: suunnitteluohjelma, liikenneinvestoinnit, hankesuunnittelu, esisuunnittelu, tiesuunnitelma, yleissuunnitelma, ratasuunnitelma, rakentamissuunnitelma, suunnittelu, ratahankkeet, tiehankkeet, vesiväylähankkeet, vaikutukset, vaikutusarviointi, hankearviointi

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) toimeenpanoa Väyläviraston suunnitteluohjelman vuosille 2023–2026. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja ELY-keskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Väyläviraston suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita. Suunnittelukohteiden ohjelmoinnilla mahdollistetaan väyläverkon investointien riittävä ja oikea-aikainen suunnitteluvalmius ennen päätöksentekoa.

Suunnitteluohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti. Kohteiden valintakriteerit perustuvat Liikenne12-tavoitteisiin: tehokkuus, kestävyys ja saavutettavuus sekä siihen, onko tarve tunnistettu strategisessa tilannekuvassa tai onko kohde erityisen akuutti tai kriittinen. Kohteiden valinnat tehdään vaikutusten perusteella laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ELY-keskusten sekä Väyläviraston eri toimialojen kanssa määrärahakehysraamit huomioiden. Tässä julkaisussa esitettävän suunnitteluohjelman uusien kohteiden valinnassa pääpaino oli vuonna 2023 käynnistävissä uusissa hankkeissa.

Suunnitteluohjelma sisältää mm. laajoja ja verkollisesti merkittäviä esisuunnittelu-kohteita tulevien suunnittelu- ja investointitarpeiden kartoittamiseksi sekä mahdollisten tulevien investointikohteiden hankesuunnittelua. Suunnitteluohjelmasta rahoitetaan myös hankearviointeja tietotarpeen lisäämiseksi sekä perustelluista syistä myös rakentamissuunnittelua. Suunnitteluohjelmaan ei kuulu mm. ELY-keskusten pienempien ja paikallisten omien kohteiden suunnittelu, perusväylänpidon parantamishankkeiden suunnittelu eikä pääasiallisesti investointihankkeiden rakentamissuunnittelu. Eduskunnan erikseen valtion talousarviossa päättämät kohteet eivät myöskään sisälly Väyläviraston suunnitteluohjelmaan, vaikkakin ne esitellään tässä julkaisussa.

Suunnitteluohjelma valmistellaan vuosittain syksyisin ELY-keskusten ja Väyläviraston esittämien suunnittelutarpeiden pohjalta toimintaympäristön muutokset sekä asiakastarpeet huomioiden. Ohjelman valmistelun koordinoivastuu on Väylävirastossa. Suunnitteluohjelma päivitetään seuraavan kerran syksyllä 2023, jolloin suunnitteluohjelma päivitetään ja hyväksytään suunnitteluohjelma vuosille 2024–2027. Ohjelmaan on tarvittaessa mahdollista tehdä päivityksiä kesken kauden.

Tässä julkaisussa esitellään syksyllä 2022 valmistunut suunnitteluohjelma vuosille 2023–2026. Suunnitteluohjelman esittely, kohteet ja kartat löytyvät myös aina ajankohtaisena versiona Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Trafikledsverkets planeringsprogram 2023–2026. Trafikledsverket. Helsingfors 2022. Trafikledsverkets publikationer 77/2022. 41 sidor och 2 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-027-2.

Sammanfattning

Trafikledsverket har som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) utarbetat Trafikledsverkets planeringsprogram för 2023–2026. Planeringsprogrammet är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och NTM-centralernas planering av större objekt i det statliga vägnätet. Med hjälp av Trafikledsverkets planeringsprogram prioriteras och planeras nationellt betydelsefulla planeringsobjekt för utveckling av trafikledsnätet. Genom att göra upp ett program för planeringsobjekten möjliggör man en tillräcklig och rättidig planeringsberedskap för investeringar i trafikledsnätet innan beslut fattas.

Med planeringsprogrammet strävar man i första hand efter att främja planeringsbehoven för investeringsobjekt i Trafikledsverkets investeringsprogram i rätt tid och på lång sikt. Urvalskriterierna för objekten grundar sig på målen för Trafik12: effektivitet, hållbarhet och tillgänglighet samt på om behovet har identifierats i den strategiska lägesbilden eller om objektet är särskilt akut eller kritiskt. Valet av objekt görs utifrån konsekvenserna i omfattande samarbete och växelverkan med NTM-centralerna och Trafikledsverkets olika verksamhetsområden med beaktande av anslagsramarna. I valet av nya objekt i det planeringsprogram som presenteras i denna publikation har nya projekt som inleddes år 2023 betonats.

Planeringsprogrammet innehåller bland annat omfattande och nätverksmässigt betydande förplaneringsobjekt för att kartlägga framtida planerings- och investeringsbehov samt projektplanering för eventuella framtida investeringsobjekt. Ur planeringsprogrammet finansieras också projektutvärderingar för att öka informationsbehovet samt av motiverade skäl även byggnadsplanering. I planeringsprogrammet ingår inte bland annat planering av mindre och lokala egna objekt vid NTM-centralerna, planering av projekt för att förbättra basstrafikledshållningen eller huvudsakligen byggplanering av investeringsprojekt. De objekt som riksdagen separat beslutat om i statsbudgeten ingår inte heller i Trafikledsverkets planeringsprogram, även om de presenteras i denna publikation.

Planeringsprogrammet bereds varje höst utifrån de planeringsbehov som NTM-centralerna och Trafikledsverket har lagt fram med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Planeringsprogrammet uppdateras nästa gång hösten 2023, då det uppdateras och planeringsprogrammet för åren 2024–2027 godkänns. Programmet kan vid behov uppdateras mitt under perioden.

I denna publikation presenteras planeringsprogrammet för 2023–2026 som färdigställdes hösten 2022. En presentation av planeringsprogrammet, objekten och kartorna finns också alltid i aktuell version på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Finnish Transport Infrastructure Agency Planning Programme 2023-2026. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2022. Publications of the FTIA 77/2022. 41 pages and 2 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-027-2.

Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12), the Finnish Transport Infrastructure Agency has prepared the Finnish Transport Infrastructure Agency Planning Programme 2023-2026. The Finnish Transport Infrastructure Agency planning programme summarises the railway and waterway planning work carried out at the Finnish Transport Infrastructure Agency and the major projects planned for the state-owned road network by the Finnish Transport Infrastructure Agency and ELY Centres. The Finnish Transport Infrastructure Agency's planning programme helps prioritise and programme nationally important planning sites for transport infrastructure development. Programming of the projects ensures adequate and timely planning preparedness for transport infrastructure investments before decisions are made.

The purpose of the planning programme is primarily to promote the planning needs of the investment sites of the investment programme prepared by the Finnish Transport Infrastructure Agency in a timely and long-term manner. The selection criteria for the sites are based on the Transport12 objectives: Efficiency, sustainability and accessibility, and on whether the need has been identified in the strategic situational picture or has the site is particularly acute or critical. The selection of sites is based on impacts in extensive cooperation and interaction with ELY Centres and the Finnish Transport Infrastructure Agency's different sectors, taking into account spending limits. The main emphasis for the selection of new sites of the planning programme detailed in this publication is on new projects to be launched in 2023.

The planning programme includes extensive pre-planning sites that are important for the network for the mapping out of future planning and investment needs as well as project planning for potential future investment sites. The planning programme also provides funding to increase needed information for project evaluations as well as for construction planning, where justified. The planning programme does not include planning of smaller and local sites by ELY Centres, planning of projects to improve basic transport infrastructure management and, for the most part, construction planning of investment projects. The items decided on by Parliament separately in the state budget are also not included in the Finnish Transport Infrastructure Agency's planning programme, although they are presented in this publication.

The planning programme is prepared annually in the autumn on the basis of the planning needs presented by the ELY Centres and the Finnish Transport Infrastructure Agency, taking into account changes in the operating environment and client needs. Coordination of the programme preparation is the responsibility of the Finnish Transport Infrastructure Agency. The planning programme will be updated next in autumn 2023, when the planning programme will be updated and approved for 2024-2027. If necessary, it is possible to make updates to the programme during the period.

This publication describes the planning programme for 2023-2026 completed in autumn 2022. Up-to-date versions of the planning programme's description, sites and maps are also always available on the Finnish Transport Infrastructure Agency's official website at www.vayla.fi.

Esipuhe

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston keväällä 2021 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Valtion väyläverkon investointiohjelma ja suunnitteluohjelma ovat jatkumoa tälle tavoitellulle pitkäjänteisyydelle. Väyläverkon investointiohjelma konkretisoi ja toimeenpanee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kahdeksan vuoden aikajänteellä ja suunnitteluohjelman keskeisenä tavoitteena on puolestaan edistää investointiohjelman toteutusvalmiutta strategisen tilannekuvan pohjalta oikea-aikaisesti ja myös toimintaympäristön muutokset sekä asiakastarpeet huomioiden.

Toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi kuluvan vuoden aikana. Taustalla on ennen kaikkea Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tuodaan esiin esimerkiksi Venäjän suunnan rautatieliikenteen määrän romahdus. Myös suunnitteluohjelman valmistelussa on näitä muutoksia tunnistettu ja huomioitu.

Väyläviraston suunnitteluohjelma on valmisteltu laajasti Väyläviraston ja ELY-keskusten yhteistyöllä. Väyläviraston johto on ohjannut suunnitteluohjelman valmistelua. Suunnitteluohjelma edistää ennen muuta investointiohjelman suunnitelmaa ja toteutusvalmiutta. Vuorovaikutuksen osalta investointiohjelman valmistelun aikana Väylävirasto on järjestänyt sidosryhmille alueellisia keskustelutilaisuuksia ja laajan lausuntokierroksen, mikä on huomioitu myös suunnitteluohjelman valmistelussa.

Suunnitteluohjelma valmistellaan ja päivitetään vuosittain, seuraavan kerran alkusyksystä 2023.

Helsingissä joulukuussa 2022

Väylävirasto

Sisällysluettelo

1	YLEISTIEDOT SUUNNITTELUOHJELMASTA.....	9
1.1	Suunnitteluohjelman lähtökohdat.....	9
1.2	Liikenne 12 -suunnitelman toteuttaminen Väylävirastossa.....	10
1.3	Talousskehys.....	11
1.4	Vuorovaikutus ja yhteistyö.....	13
1.5	Hankkeiden valintaperusteet.....	13
2	SUUNNITTELUOHJELMA VÄYLÄMUODOITTAIN.....	15
2.1	Ratakohteet.....	15
2.2	Tiekohteet.....	18
2.3	Vesiväyläkohteet.....	23
3	SUUNNITTELUKOHTTEIDEN VAIKUTUKSET.....	25
3.1	Arvioinnin tausta.....	25
3.2	Arvioinnin lähtökohdat.....	25
3.3	Ratakohteet.....	27
3.3.1	Arvioinnin tulokset.....	27
3.4	Tiekohteet.....	29
3.4.1	Arvioidut kohteet.....	29
3.4.2	Arvioinnin tulokset.....	30
3.5	Vesiväyläkohteet.....	38
3.5.1	Arvioinnin tulokset.....	38
4	SEURANTA, SUUNNITELMAVARANTO, RISKIT JA EPÄVARMUUDET.....	39
4.1	Suunnitteluohjelman toteutumisen seuranta.....	39
4.2	Suunnitelmavarannon ylläpito.....	39
4.3	Riskit ja epävarmuudet.....	40

LIITTEET

Liite 1	Suunnittelukohteiden esittelyt
Liite 2	Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita

1 Yleistiedot suunnitteluohjelmasta

1.1 Suunnitteluohjelman lähtökohdat

Lähtökohdat

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkkoa koskevan suunnitteluohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman¹ (Liikenne 12) toimeenpanoa. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja ELY-keskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita.

Suunnitteluohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti toimintaympäristön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset huomioiden. Investointiohjelman valmistelussa hyödynnetään suunnitteluohjelman kautta tuotettua tietoa hankkeista ja niiden vaikutuksista. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti. Suunnittelukohteiden ohjelmoinnilla mahdollistetaan väyläverkon investointien riittävä ja oikea-aikainen suunnitteluvalmius ennen toteutusrahoitusta koskevaa päätöksentekoa.

Suunnitteluohjelman sisältö ja rahoitus

Väyläviraston suunnitteluohjelman kohteita rahoitetaan kahdelta valtiontalousarvion momentilta: perusväylänpidon momentilta tienpidosta, radanpidosta ja vesiväylänpidosta sekä kehittämismomentilta Muun kehittämisen hankesuunnittelun alatililtä.

Muun kehittämisen hankesuunnittelusta rahoitetaan hankesuunnittelukohteita, jotka valitaan ohjelmaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaisesti. Momentilta rahoitetaan joko investointiohjelmassa nimettyjen kohteiden tai muutoin kiireellisten tai ajankohtaisten merkittävien kehittämishankkeiden hankesuunnittelua ennen kuin hankkeista on tehty päätös valtion talousarviossa. Kohteet ovat yleensä toteutuskustannusarvioltaan vähintään noin viiden miljoonan euron suuruusluokassa.

Suunnitteluohjelman perusväylänpidon momentin määrärahoilla on mahdollisuus selvittää väyläverkon suunnittelutarpeita kattavasti ja laajemmin. Perusväylänpidon puolella tehdään pääosin esi-, kehittämis- ja tarveselvityksiä. Näiden esisuunnittelu avulla valittujen esiselvitysten avulla kartoitetaan laajasti tulevia suunnittelu- ja investointitarpeita. Valtakunnallisesti merkittävimpien tulevien tarpeiden selvittämiseksi sekä myös joidenkin pienempien aikanaan todennäköisesti perusväylänpidon puolelta toteutettavien hankkeiden hankesuunnittelua sekä aikanaan todennäköisesti kehittämismomentilta toteutettavien kohteiden yleissuunnittelua.

¹ Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 antaessaan sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021.

Suunniteltavista hankkeista ei ole pääsääntöisesti vielä tehty investointipäätöstä valtion talousarviossa.

Rajaukset

Julkaisussa esiteltävä Väyläviraston suunnitteluohjelma koskee vuosia 2023–2026. Uusien kohteiden valinnassa pääpaino oli vuonna 2023 käynnistyvissä uusissa hankkeissa. Suunnitteluohjelmaan hyväksyttävät suunnittelukohteet saavat rahoituksen ohjelmassa nimetyn suunnitteluvaiheen osalta. Jatkosuunnittelu aikataulutetaan ja hyväksytään seuraavien suunnitteluohjelmien käsittelykierroksien aikataulun mukaisesti. Suunnitteluohjelmaa päivitetään vuosittain sekä tarvittaessa myös kesken kauden. Tästä syystä myöhemmin vuosina aloitettavien suunnittelukohteiden aloituspäätökset voidaan tehdä seuraavien päivityskierrosten aikana ottaen kohteita priorisoitaessa huomioon mm. investointiohjelmaan nousevien uusien kohteiden suunnittelutarpeiden edistämisen sekä toimintaympäristön ja suunnittelutarpeiden muutokset.

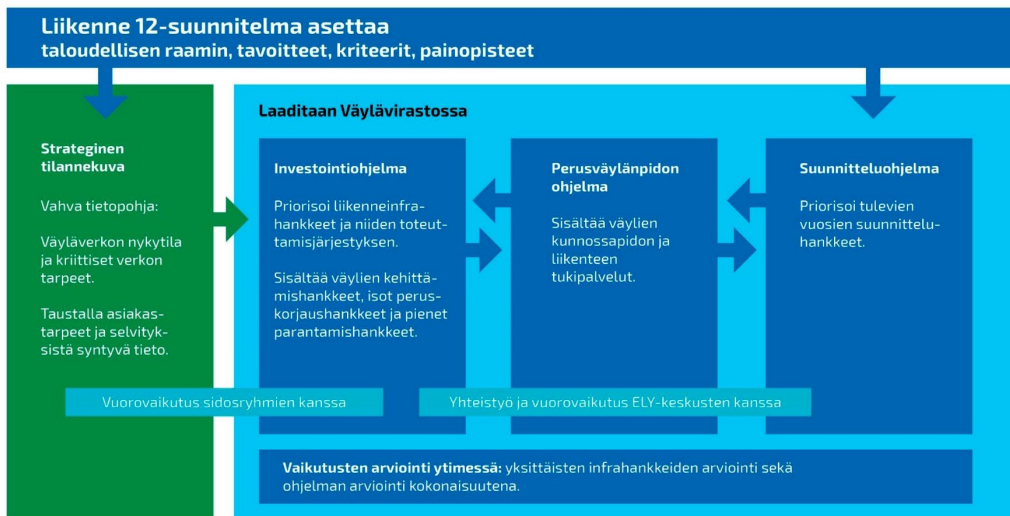
Väyläviraston suunnitteluohjelmaan ei sisälly ELY-keskusten teettämät Väylänpidon perussuunnitelman kohteiden suunnitelmat eikä alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat, eikä myöskään Väyläviraston ratakohteiden peruskorjausten suunnittelu. Hankkeiden rakentamissuunnitelmat rahoitetaan pääsääntöisesti osana hankkeiden investointia. Perustellusta syystä ja poikkeustapauksissa suunnitteluohjelmasta voidaan kuitenkin rahoittaa myös hankkeiden rakentamissuunnittelua, mikäli se on toteuttamisvalmiuden edistämiseksi tarkoituksenmukaista.

Näiden edellä mainittujen rajausten lisäksi valtion talousarvion väyläverkon kehittämismomentilla on eduskunnan erikseen nimeämiä suunnitteluhankkeita, joiden suunnitteluun eduskunta on myöntänyt määrärahan tai valtuuden. Vaikka erillishoiduksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, niin ne on esitelty tässä julkaisussa niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi.

1.2 Liikenne 12 -suunnitelman toteuttaminen Väylävirastossa

Valtion ylläpitämän verkon väylänpitoa hallitaan usean ohjelmakokonaisuuden kautta (kuva 1). Väylävirasto valmistelelee suunnitteluohjelman lisäksi mm. investointiohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman. Näiden ohjelmien sisältö tasapainotetaan ja sovitetaan yhteen. Investointiohjelma ohjaa tulevien vuosien suunnitteluohjelman laadintaa.

Suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja väylänpidon perussuunnitelma perustuvat strategiseen tilannekuvaan ja ne päivitetään vuosittain. Suunnitteluohjelma ja väylänpidon perussuunnitelma laaditaan tarkemmin yhdelle vuodelle ja alustavasti nelivuotiskaudelle talousarvio- ja kehysrahoituksen mukaisesti. Kaikkia Väyläviraston ohjelmakokonaisuuksia ja suunnitelmia ohjaa väyliä koskeva lainsäädäntö.



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

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti Väyläviraston tulee valmistella suunnitteluohjelma niin, että suunnitelmavaranto on riittävän hyvä ja ajantasainen, jotta päätökset uusista hankkeista voidaan tehdä riittävän tiedon pohjalta. Koska väyläverkon kehittäminen edellyttää merkittävässä määrin suunnittelua, tulee tulevien mahdollisten toteutuskohteiden suunnittelu aloittaa vuosia etukäteen. Väylähankkeen koko suunnitteluprosessi eri vaiheineen kestää usein vuosia, jopa 6–10 vuotta. Lisäksi on huomioitava, että aikaisemmin laadittuja ja hyväksytyjäkin suunnitelmia on välillä tarpeen päivittää esimerkiksi toimintaympäristön muutosten, maankäytön kehittymisen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden johdosta.

Väylävirasto vastaa suunnitteluohjelman laatimisesta ja päivityksestä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa määriteltyjen tavoitteiden ja kriteerien sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa havaittujen tarpeiden pohjalta.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita noudattaen on tärkeää laatia suunnitteluohjelma niin, että suunnitteluohjelma mahdollistaa systemaattisen ja pitkäjänteisen polun suunnittelusta hankkeiden toteutukseen. Suunnitteluohjelma ohjaa suunnittelemaan väyläverkkoa tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti niin, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet saavutetaan ja EU-rahoitusta pystytään hyödyntämään mahdollisimman paljon.

Lisätietoa näistä linkeistä:

- [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma \(Liikenne 12\)](#)
- [Väyläverkon investointiohjelma](#)
- [Väylänpidon perussuunnitelma](#)

1.3 Talouskehys

Väyläviraston suunnitteluohjelman kohteita rahoitetaan kahdelta valtion talousarvion momentilta: perusväylänpidon momentilta tienpidosta, radanpidosta ja vesiväylänpidosta sekä kehittämismomentilta muun kehittämisen hankesuunnittelun alatililtä. Väylävirastolle myönnetään määrärahat vuosittain valtion talousarviossa. Molempien momenttien määrärahat ovat kolmivuotisia määrärahoja.

Vuodelle 2023 suunnitteluohjelman kohteille myönnetään uutta määrärahaa yhteensä 15,4 miljoonaa euroa. Lisäksi kohteiden käytössä ovat aiemmalta vuodelta siirtyvät saldorahoitukset. Perusväyläpidon osalta määrärahat jakautuvat seuraavasti: Tienpito 5 miljoonaa euroa, Radanpito 3 miljoonaa euroa, Vesiväylänpito 0,4 miljoonaa euroa. Väyläverkon kehittämisen momentin Muu kehittämisen hankesuunnittelu -alatililtä määrärahaa myönnetään 7 miljoonaa euroa. Vuoden 2024 jälkeen tulevien vuosien osalta julkisen talouden suunnitelman mukaisesti muu kehittämisen hankesuunnittelun määräraha olisi 7 miljoonaa euroa vuosittain ja perusväyläpidon osalta tienpito 6 miljoonaa euroa, radanpito 3 miljoonaa euroa ja vesiväylänpito 0,4 miljoonaa euroa.

Tässä julkaisussa esitellyistä kohteista suurin osa jatkuu myös vuodelle 2024 tai jopa 2025. Tämä tarkoittaa sitä, että myös merkittävä osa vuosien 2024 ja 2025 määrärahoista on sidottu tämän suunnitteluohjelman myötä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2021–2032 on todettu, että suunnitelmakaudella "väyläverkon suunnitteluun kohdistetaan vuosittain 23 milj. € perusväyläpidon rahoitusta." Ja lisäksi: "Väyläverkon kehittämisen suunnitteluun kohdistetaan rahoitusta suunnittelukaudella noin 160 milj. €."

Talouskehyksessä on huomioitavaa se, että väyläverkon suunnittelua tehdään myös muilla määrärahoilla Väylävirastossa ja ELY-keskuksissa. Muuta suunnittelua on mm. väyläpidon perussuunnitelman kohteiden suunnitelmat sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä mm. Väyläviraston ratakohteiden peruskorjausten suunnittelu. Väyläviraston suunnitteluohjelman talouskehyksen ulkopuolella ovat myös eduskunnan erikseen nimeämät suunnittelukohteet valtion talousarvion kehittämismomentilla, joiden määräraha tai valtuus perustuu eduskunnan päätöksen valtion talousarviosta. Suunnittelutoiminnan kokonaisuuden näkökulmasta ja myös rahoituksen tai valtuuden määrät huomioiden nämä erillisiin päätöksiin perustuvat suunnitteluhankkeet ovat merkittävä osa valtion väyläverkon suunnittelu-toimintaa, ja sen vuoksi myös nämä suunnitteluhankkeet on esitetty tässä julkaisussa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti suunnittelukohteiden priorisoinnissa ja aikataulutuksessa on otettu huomioon EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksien edistäminen. Suunnittelun ohjelmoinnissa on otettu huomioon esimerkiksi oikea-aikainen suunnittelun kansallista rahoitusta koskeva päätöksenteko sekä suunnitelmavalmius EU-tukien hakukelpoisuutta silmällä pitäen.

Suunnitteluohjelman valmistelussa tunnistetuissa yhteisrahoitteisissa suunnittelukohteissa myönnetään suunnitteluohjelman puitteissa rahoitusta vain valtion kustannusosuuteen. Neuvottelut suunnittelukohteiden kustannusjaosta käydään ennen suunnittelukohteen suunnittelupäätöksen tai suunnittelun aloittamista. Vuonna 2023 suunnitteluohjelmassa olevista tieverkon suunnittelukohteista noin 15 % on tarkoitus teettää yhteisrahoitteisesti.

Huomionarvoista on se, että suunnittelukohteista ei ole pääsääntöisesti vielä tehty investointipäätöstä valtion talousarviossa. Suunnittelukohteiden ohjelmoinnilla mahdollistetaan väyläverkon investointien riittävä ja oikea-aikainen suunnitelmavalmius sekä hankearviointiedon hyödynnettävyys ennen kohteiden investoinnin toteutusrahoitusta koskevaa päätöksentekoa.

1.4 Vuorovaikutus ja yhteistyö

Suunnitteluohjelman valmistelua ohjaa ensisijaisesti Väyläviraston investointiohjelman suunnitelmavalmiuden edistämistavoite sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetut tarpeet. Investointiohjelman laatimisen ja päivitysten yhteydessä käytävässä vuorovaikutus- ja lausunto menettelyssä kuullaan näkemyksiä sidosryhmien tarpeista. Esimerkiksi kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet esille alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätyn kautta sekä alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista. Väylävirasto järjestää keskeisten yritysasiakkaiden ja sidosryhmien kanssa säännöllisiä asiakastapaamisia väyläverkkoon kohdistuvien tarpeiden ja toimintaympäristön muutosnäkökymien selvittämiseksi. Lisäksi suunnitteluohjelman perusväylänpidon määrärahalta teetetään paljon laajoja tarveselvityksiä ja kehittämisselvityksiä, joiden avulla tarpeista saadaan muodostettua hanke-ehdotuksia etenemään seuraaviin suunnitteluvaiheisiin.

Väylävirasto laatii tieverkon kohteiden osalta suunnitteluohjelman laajassa yhteistyössä alueellisten ELY-keskusten kanssa. Tieverkon tarpeet nousevat ELY-keskukset, jotka tekevät jatkuvaa alueellista liikennejärjestelmätyn ja käyvät säännöllisesti vuoropuhelua ja yhteistyötä alueen kuntien ja elinkeinoelämän kanssa.

Rataverkon suunnitteluohjelman valmistelu perustuu liikennejärjestelmätyn ja verkollisten tarpeiden ohjelmointiin ja tarveperusteiseen priorisointiin. Säännöllisellä asiakastyöllä keskeisten yritysasiakkaiden ja sidosryhmien kanssa sekä asiakaspalautteiden keräämisellä varmistetaan tarpeiden ja toimintaympäristömuutosten ajantasaisuus. Lisäksi suunnitteluohjelman perusväylänpidon määrärahalta teetetään paljon laajoja tarveselvityksiä ja kehittämisselvityksiä, joiden avulla tarpeista saadaan muodostettua hanke-ehdotuksia etenemään seuraaviin suunnitteluvaiheisiin.

Vesiväylien suunnitteluohjelman laadinta perustuu eri yhteistyötahojen esiin nostamiin tarpeisiin väylien kehittämisestä ja parantamisesta. Tarpeita kerätään mm. säännöllisessä yhteistyössä satamien, varustamoiden ja Finnpiilot Pilotage Oy:n kanssa.

Väylävirastossa suunnitteluohjelman valmisteluvaiheessa ja suunnittelukohteiden analysoinnissa käydään laajaa vuoropuhelua eri toimintojen ja toimialojen kanssa. Näin edistetään ja varmistetaan verkollisten tarpeiden oikea-aikainen huomiointi suunnitteluohjelmassa sekä myös väylänpidon ohjelmoinnin kokonaisuudessa laajemminkin.

1.5 Hankkeiden valintaperusteet

Väyläviraston suunnitteluohjelmaan valittavilla uusilla suunnittelukohteilla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita. Investointiohjelmassa nimettyjen kohteiden suunnittelua tulee edistää oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti. Investointiohjelmaan nimettyjen kohteiden vaikutukset on selvitetty investointiohjelman laadinnassa ja tieto niistä löytyy ajankohtaisesta investointiohjelmasta².

² Väyläverkon investointiohjelma: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/liikennejarjestelman-suunnittelu/investointiohjelma>

Lisäksi suunnitteluohjelman valmistelussa huomioitavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi EU:n asettamien vaatimusten noudattaminen (TEN-T), pääväyläasetuksen palvelutasopuutteiden huomioiminen, elinkeinoelämän erityisen suuret tai kiireelliset tarpeet esimerkiksi väylän tai sillan heikkenevä kunto huomioiden. Myös EUTukien hakumenettelyihin valmistautuminen oikea-aikaisesti tulee huomioitavaksi suunnitteluohjelman valmistelussa. Lisäksi olemassa olevan suunnitelmavarannon ajantasaisuuden ylläpito voi edellyttää huomioimista suunnitteluohjelmassa, mikäli esimerkiksi tie- tai ratasuunnitelman voimassa olo on päättymässä. Edellä mainitut reunaehdot on tunnistettu ja huomioitu suunnitteluohjelman valmistelussa, mutta niiden lisäksi ohjelmakokonaisuuden valmistelussa on hyödynnetty myös vaikutustietoa. Näin toimimalla on mahdollistettu vaikuttavan ja myös yhteiskuntataloudellisesti tehokkaan ohjelmakokonaisuuden edellytykset.

Suunnitteluohjelmaan nostettavien uusien suunnittelukohteiden valintakriteerit perustuvat valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) esitettyihin tavoitteisiin, joita ovat tehokkuus, kestävyys ja saavutettavuus. Kohteiden valinnat tehdään laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ELY-keskusten sekä Väyläviraston eri toimialojen kanssa määräraahakehysraamit huomioiden. Suunnitteluohjelman valmistelussa on hyödynnetty vaikutus- ja hankearviointitietoa suunnitteluohjelman kohteiden ominaispiirteet ja käytettävissä oleva tietopohja huomioiden.

Väyläviraston suunnitteluohjelmassa myönnetään pääsääntöisesti rahoitus aina suunnitteluhankekohtaisesti tiettyyn yksilöityyn suunnitelmavaiheeseen. Kunkin suunnitelmavaiheen valmistuttua voidaan arvioida hankkeen jatkosuunnittelu- tai toteutusedellytyksiä tarkentuneiden vaikutus- ja kustannusarviotietojen perusteella, huomioiden myös kulloinkin ajankohtainen toimintaympäristön tilannekuva. Näitä seuraavia suunnitteluvaiheita koskevassa päätöksenteossa ja sen tarkoituksenmukaisessa aikataulussa tulee huomioida myös edellisen tai käynnissä olevan suunnitelmavaiheen valmiusaste. Esimerkiksi käynnissä olevan yleissuunnitelman osalta voi olla perusteltua odottaa sen hyväksymistä ja lainvoimaa, ennen kuin tie- tai ratasuunnitelman laatimiseen myönnetään suunnitteluohjelmasta rahoitus. Tästä syystä suunnitteluohjelman tulevien vuosien alkavia kohteita ei pääasiallisesti hyväksytä yli vuotta aiemmin, vaikka näitä tarpeita tunnistetaankin ohjelman valmistelussa pitkäjänteisesti. Näin ollen tässä julkaisussa esitettävään suunnitteluohjelmaan sisältyy rahoituksen myöntäminen sellaisille uusille kohteille, jotka alkavat pääosin vuonna 2023.

Suunnitteluohjelman uusien suunnittelukohteiden valinnat ja rahoituksen kohdentamista koskeva päätös tässä julkaisussa esiteltävän vuosien 2023–2026 suunnitteluohjelman osalta tehtiin syksyllä 2022 Väyläviraston toimesta annettujen määräraahakehysten puitteissa. Suunnitteluohjelman uusien kohteiden valinnassa pääpaino oli vuonna 2023 käynnistyvissä uusissa hankkeissa. Suunnitteluohjelma päivitetään seuraavan kerran syksyllä 2023, jolloin tarkastellaan ja priorisoidaan tulevien vuosien tarpeet ja hyväksytään suunnitteluohjelma vuosille 2024–2027. Vuosittaisten päivitysten lisäksi ohjelmaan on tarvittaessa mahdollista tehdä päivityksiä kesken kauden.

2 Suunnitteluohjelma väylämuodoittain

2.1 Ratakohteet

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu hyvin pitkälti investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen sekä esiselvitysten ja laajempien verkollisten selvitysten tuottamaan tietoon.

Suunnitteluohjelmaan hyväksyttiin 21 uutta kohdetta, joista 4 hanketta alkaa jo vuonna 2022, 15 hanketta vuonna 2023 ja 2 hanketta vuonna 2024. Valtakunnallista priorisointia tehdään aihealueittain pitkäjänteisesti ja priorisoidut kohteet nostetaan suunnitteluohjelmaan vasta todellisen tarpeen mukaan.

Seuraavilla sivuilla taulukossa 1 ja kuvassa 2 on esitetty merkittävät suunnittelu-kohteet mukaan lukien suunnitteluohjelman ulkopuolisella rahoituksella tehtäviä kehityshankkeiden suunnittelukohteita. Lisäksi suunnitteluohjelman kohteina on päätetty käynnistettävien lukuisia pienempiä selvityksiä ja suunnitelmia sekä verkollisia selvityksiä tarkentamaan verkollista kokonaiskuvaa ja sen tarpeita sekä tukemaan hankesuunnitelmakokonaisuuksien muodostamista.

Esitettyjen radan suunnittelukohteiden lisäksi vuodelle 2023 jatkuu useita vuonna 2022 käynnissä olleita suunnittelukohteita saldorahoituksella.

Taulukko 1. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet ^[1].

Suunnittelukohte	Investointi ohjelmassa 2023–30	Uuden kohteen aloitusvuosi	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Koodi (Kuva 2)
Helsinki–Riihimäki vaiheen 2. ja 3. yhteensovitus	IO 2023–2030	2023	1,5	1
Rantaradan tarveselvitys ja hankearviointi		2022	0,1	2
Lappeenranta–Muukko kaksois-raide, RaS	IO 2023–2030		1,0	3
Lauritsalan liikennepaikka, RaS	IO 2023–2030		0,5	4
Savon radan kehittäminen, RaS	IO 2023–2030	2023	1,5	5
Imatra–Joensuu, suunnitteluvaihe tarkentuu	IO 2023–2030	2023	1,4+2,5	6
Luumäki–Joutseno välityskyky, RaS	IO 2023–2030		3,2	7
Riihimäen raakapuukuormauspaikka, RaS	IO 2023–2030	2023	0,2	8
Riihimäki–Tampere ohituspaikat, eri suunnitteluvaiheita*	IO 2023–2030		3,5	9
Tampere–Jyväskylä, eri suunnitteluvaiheita*			18,0	10
Tampere–Oulu, eri suunnitteluvaiheita*			6,8	11
Seinäjoki–Vaasa nopeuden nosto, RaS*			3,5	12
Oulun ratapiha, RaS			0,4**	13

Suunnittelukohde	Investointi ohjelmassa 2023–30	Uuden kohteen aloitusvuosi	Suunnittelukustannukset (M€)	Koodi (Kuva 2)
Oulu–Kontiomäki–Vartius, tarveselvitys ja hankearviointi		2024	0,2	14
Tornio–Röyttä ratayhteys, RaS	IO 2023–2030		0,2	15
Laurila–Rovaniemi tarveselvitys ja hankearviointi		2023	0,1	16
Kolarin radan tarveselvitys ja hankearviointi		2023	0,1	17
250 kN akselipainoverkoston kehittäminen	IO 2023–2030	2023	0,1	18

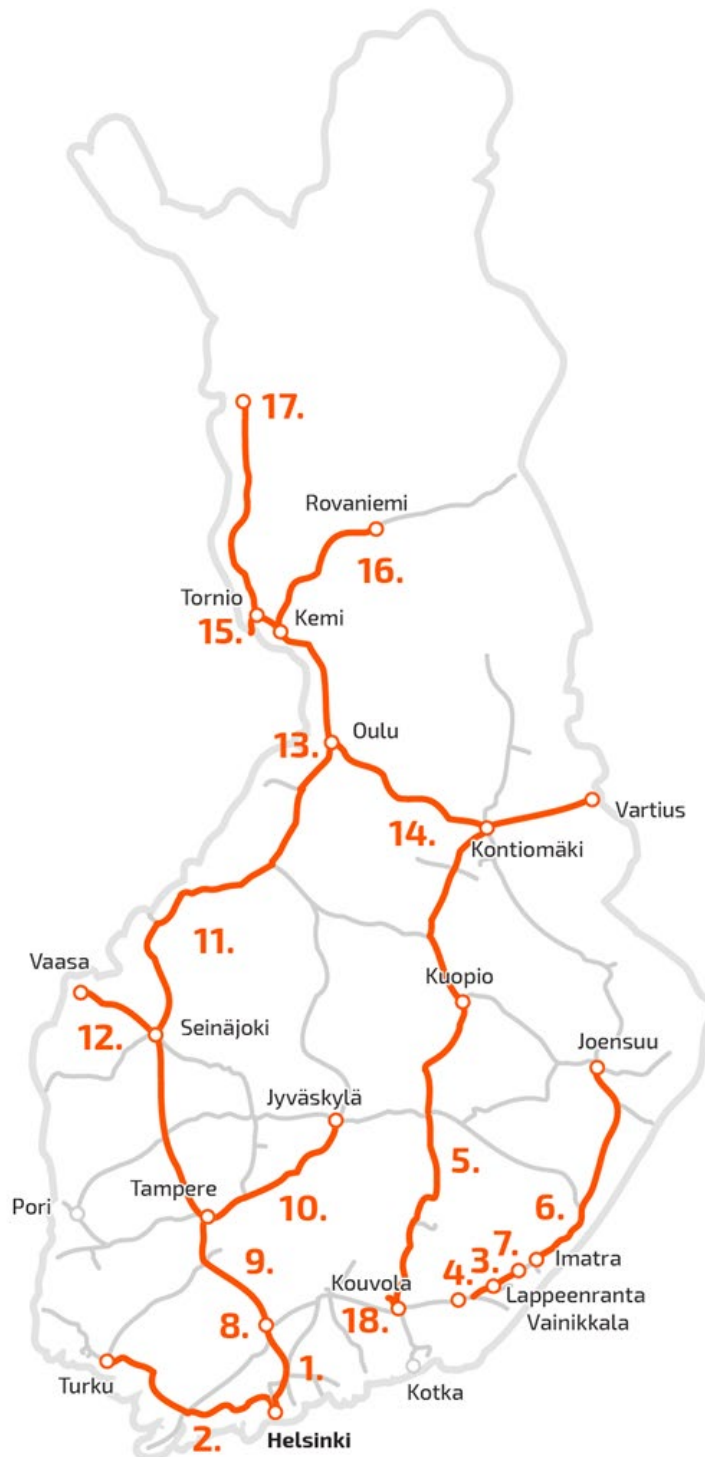
* Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** Väyläviraston osuus

[1] Taulukon lyhenteet: RaS=ratasuunnitelma, IO=investointiohjelma, M€=miljoonaa euroa, Koodi=numero kartalla

Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita

Lisäksi tehdään lukuisia muita ratojen esiselvityksiä ja suunnitelmia, joiden avulla kartoitetaan laajemmin verkolla tarvittavia investointitarpeita. Suunnittelu- ja selvityskohteita ovat rataverkon palvelutasoa ja tarpeita koskevat selvitykset, ratojen korjaussuunnitelmat, ratapihojen selvitykset ja suunnitelmat, tasoristeysten turvallisuuden parantamissuunnitelmat, raakapuunkuormauspaikkojen kehittämiskohteet, siltakohteet, matkustajalaitureiden pidentämiskohteet sekä lähijunaliikenteen kehittämiseen liittyvät suunnitelmat.



Kuva 2. Rataverkon suunnittelukohteet.

2.2 Tiekohteet

Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelma on laadittu pääosin alueellisten ELY-keskusten esittämien suunnittelutarpeiden pohjalta.

ELY-keskukset esittivät elokuussa 2022 perusteluineen noin 100 uutta alkavaa suunnittelukohdetta tuleville vuosille. Valintaprosessin jälkeen ohjelmaan valittiin määräraahakehysten puitteissa 29 uutta suunnittelukohdetta alkamaan vuosina 2023 ja 2024. Näistä 14 kohdetta edistää investointiohjelman hankkeiden suunnitelmavalmiutta.

Kokonaisuudessaan lokakuussa 2022 päätetyssä suunnitteluohjelmassa on yhteensä 82 erilaista tiensuunnittelukohdetta. Ohjelma sisältää:

- 13 kappaletta vuosina 2023–2024 alkavaa uutta ja 28 kappaletta aiemmalta vuodelta jatkuvaa tie- ja rakentamissuunnittelukohdetta
- kaksi alkavaa ja viisi aiemmin päätettyä yleissuunnitelmaa
- useita hankearviointeja
- useita erilaisia esisuunnittelukohteita ja kehittämisselvityksiä sekä aluevaraussuunnitelmia.

Tiensuunnittelukohteinen kokonaisuudessa investointiohjelmassa nimettyjen hankkeiden suunnitelmavalmiutta edistää yhteensä 29 tiensuunnittelukohdetta, joista 7 kohdetta viisi suunnittelukohdetta valittiin edistämään investointiohjelman korin 1B Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatuikävävien kehittäminen valtion verkolla -kokonaisuutta.

Suunnitteluohjelmasta voidaan poikkeuksellisesti rahoittaa myös kohteiden rakentamissuunnittelua, mikäli se on arvioitu hankkeen toteutusvalmiuden edistämisen näkökulmasta erityisen tarpeelliseksi. Yleisesti ottaen väylähankkeiden rakentamissuunnittelu käynnistyy kuitenkin vasta toteutusta koskevan rahoituksen puitteissa.

On myös huomioitava, että näiden kaikkien tässä julkaisussa esitettävien tiensuunnittelukohteiden lisäksi vuodelle 2023 jatkuu useita vuonna 2022 käynnissä olleita suunnittelukohteita saldorahoituksella eli vuodelta 2022 vuodelle 2023 siirtyvällä rahoituksella.

Päätettyä ohjelmaa tullaan täydentämään tulevien vuosien osalta suunnitteluohjelman myöhemmillä päivityskierroksilla, millä edistetään myös toimintaympäristömuutoksiin liittyvää riskienhallintaa. Suunnitteluohjelman valmistelussa on lähtökohtana pitkäjänteinen suunnittelutarpeiden edistäminen, minkä vuoksi suunnittelutarpeita on tunnistettu pidemmällä tarkastelujaksolla.

Yleis-, tie- ja rakentamissuunnitelmat

Seuraavilla sivuilla on esitetty suunnitteluohjelmassa päätetyt suunnittelukohteet. Uudet ja vuonna 2023 käynnissä olevat yleis-, tie- ja rakentamissuunnittelukohteet on esitelty seuraavassa taulukossa. Tämän jälkeen esitettävässä kuvassa 3 on esitetty kartalla ohjelmassa olevat yleis-, tie- ja rakentamissuunnitelmat. Liitteessä 1 on kerrottu yleis-, tie- ja rakentamissuunnitelmien sisältö.

Taulukko 2. Maantieverkon yleis-, tie- ja rakentamissuunnitelmat³.

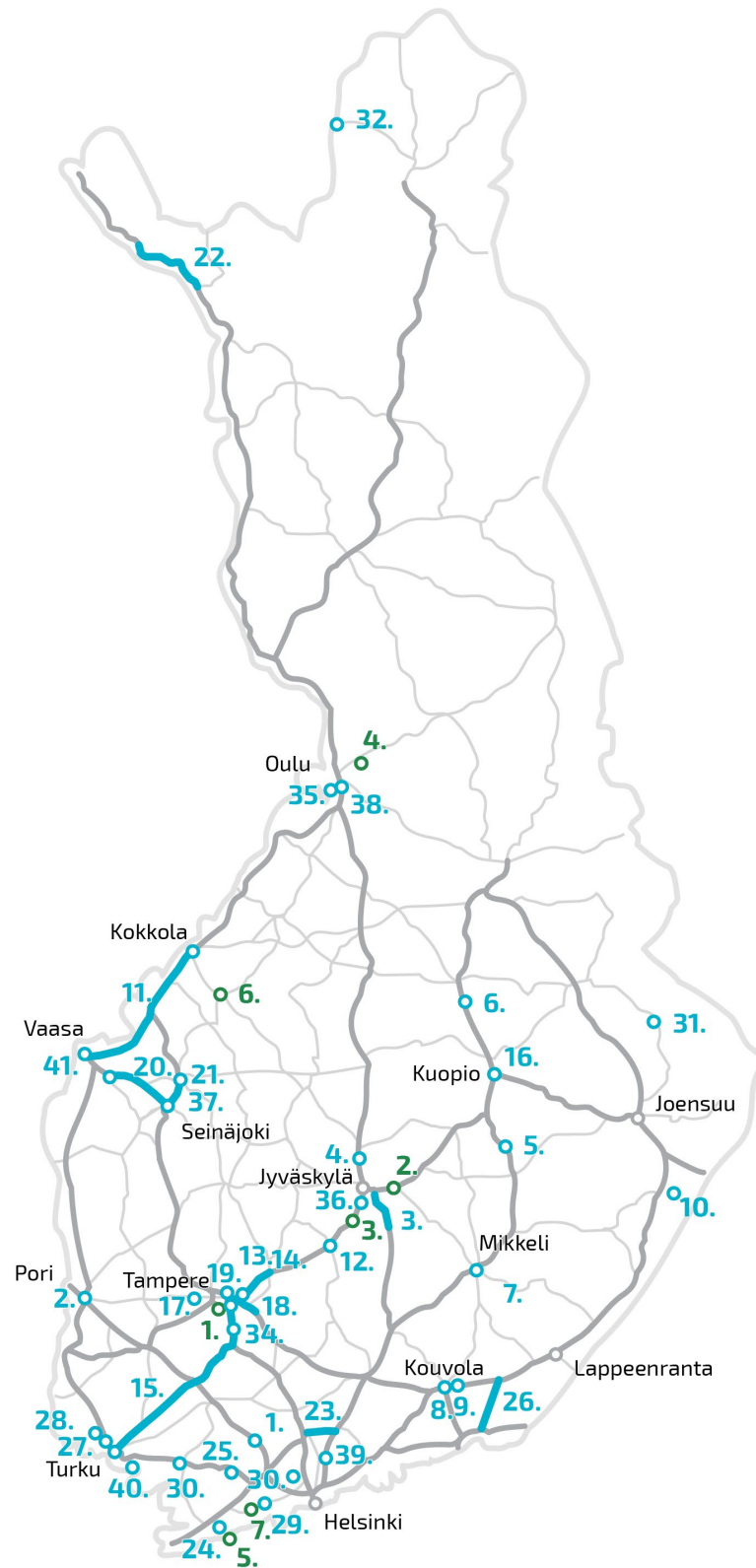
Suunnittelukohte	Investointi-ohjelmassa 2023–30	Uuden kohteen aloitusvuosi	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Koodi (Kuva 3)
Tie- ja rakentamissuunnitelmat				
Vt 2 Nummela–Karkkila, TS	IO 2023–2030	2023	0,3	S1
Vt 2 parantaminen Porin keskustassa, TS	IO 2023–2030		1,3	S2
Vt 4 Toivakka–Jyväskylä, TS muutos	IO 2023–2030		0,4	S3
Vt 4 Vehniä–Äänekoski, TS			1,4	S4
Vt 5 parantaminen Leppävirran kohdalla TS			0,6	S5
Vt 5 parantaminen välillä Valkeinen–Taipale (Nerkoon ohitustie), TS			0,7	S6
Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli, sillan YS ja TS	IO 2023–2030		0,4	S7
Vt 6 Kouvolan kohta, 1. vaihe, TS			1,5	S8
Vt 6 Kullasvaaran eritasoliittymä, TS			0,3	S9
Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee, sillan YS ja TS	IO 2023–2030	2024	0,4	S10
Vt 8 ohituskaidtojen suunnittelu Vaasa–Kokkola, TS	IO 2023–2030		1,0	S11
Vt 9 Jämsä–Korpilahti, liittymä- ja ohituskaidtojärjestelyt, TS muutos	IO 2023–2030		0,5	S12
Vt 9 Tampere–Orivesi, väli Alasjärvi–Käpykangas moottoritien TS	IO 2023–2030		1,7	S13
Vt 9 Tampere–Orivesi, väli Käpykangas–Orivesi, TS			1,2	S14
Vt 9 Turku–Tampere yhteysvälin parantaminen, TS			4,0	S15
Vt 9 ja mt 562 (Lentokentäntie) liikennejärjestelyt, Kuopio, RS			0,8	S16
Vt 12 Nokian kohdalla, kävelyn ja pyöräilyn hanke + liittymät, TS		2023	0,1	S17
Vt 12 Tampere (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi), TS		2023	1,3	S18
Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, TS			1,0	S19
Vt 18 Laihia–Seinäjoki, TS			0,6	S20
Vt 19 Seinäjoki–Lapua, TS			0,6	S21
Vt 21 Palojoensuu–Maunu, TS	IO 2023–2030		1,1	S22
Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS	IO 2023–2030	2023	0,7	S23
Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS	IO 2023–2030	2023	0,7	S24

³ Taulukon lyhenteet: TS=tiesuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutustenarviointi, IO=investointiohjelma, M€=miljoonaa euroa, Koodi S1=Sininen 1, V1=Vihreä 1

Suunnittelukohte	Investointi-ohjelmassa 2023–30	Uuden kohteen aloitusvuosi	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Koodi (Kuva 3)
Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja, TS ⁴	IO 2023–2030		0,3	S25
Vt 26 kiireellisimmät toimenpiteet, TS			0,3	S26
Kt 40 E18 Turun kehätie Naantali-Raisio, TS (erillisrahoitus ⁵)				S27
Kt 40 E18 Turun kehätien Raision kohta, toteutusvalmiuden nostaminen		2023	0,2	S28
Kt 51 liittymäkohteet Inkoossa, TS		2023	0,2	S29
Kt 52 Salon kohta, 2. vaihe, TS		2023	1,2	S30
Kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen, Lieksa, sillan YS ja TS	IO 2023–2030		0,4	S31
Kt 92 Karigasniemen rajasilta, TRS			0,4	S32
Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatuikäytävä ja sen jatkosuunnitelmat, TS	IO 2023–2030	2023	0,1	S33
Mt 301 Vesilahti–Lempäälä, kävelyn ja pyöräilyn hanke, TS		2023	0,1	S34
Mt 815 Lentokentätien parantaminen Oulunlahti–Oulunsalo, TRS			1,2	S35
Mt 6113 ja 16620 jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame–Keljonkangas, TS	IO 2023–2030	2023	0,6	S36
Mt 7041 Lapua–Nurmo, kävelyn ja pyöräilyn hanke, TS	IO 2023–2030	2023	0,3	S37
Mt 8155 Poikkimaantie, Oulu, RS	IO 2023–2030		0,6	S38
Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS			1,0	S39
Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen, RS	IO 2023–2030		0,6	S40
GigaVaasa akkuteollisuusalueen liikenneyhteydet tiestön suunnittelu			0,6	S41
Yleissuunnitelmat				
Vt 3 Lempäälä–Pirkkala ja Kehä 2, YVA+YS			1,3	V1
Vt 9 Kanavuori–Lievistuore, YVA+YS			1,0	V2
Vt 9 Korpilahti–Jyväskylä, YVA+YS			1,0	V3
Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki välin kehittäminen, YVA+YS		2023	0,6	V4
Kt 51 Munkinmäki–Sunnanvik, YVA+YS			0,4	V5
Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen, YS		2023	0,2	V6
Mt 1002 Skåldön silta YS			0,4	V7

⁴ Taulukon lyhenteet: TS=tiesuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutustenarviointi, IO=investointiohjelma, M€=miljoonaa euroa, Koodi S1=Sininen 1, V1=Vihreä 1

⁵ Eduskunnan erikseen nimeämä kohde valtion talousarvion Väyläverkon kehittämisen momentilla.



Kuva 3. Tieverkon hankesuunnittelukohteet.

Esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat

Lisäksi suunnitteluohjelmassa on käynnissä esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja suunnitelmia, joiden avulla kartoitetaan laajemmin tieverkolla tarvittavia suunnittelu- ja investointitarpeita. Hankearviointien avulla saadaan tarkempaa tietoa aiemmin suunniteltujen hankkeiden vaikutuksista, mikä on tarpeellista myös seuraavista vaiheista tai toteutuksesta päätettäessä. Jatkossa hankearviointit sisällytetään kaikkiin suunnitelmavaiheisiin, eikä siten enää pelkkiä hankearviointeja tarvitse tehdä suunnitteluohjelman erillisrahoituskohteina. Myös EU-tukihakemusten valmisteluun varataan rahoitusta vuosittain.

Muut selvitykset ja suunnitelmat suunnitteluohjelmassa (lyhenteet selitetty alaviitteessä⁶)

1. Vt 2 parantaminen Porin keskustassa YVA (investointiohjelman kori 1B)
2. Vt 3 Parkano–Jalasjärvi, kehittämissuunnitelma
3. Vt 4 kehittäminen Siikalatva, taajamakohtien L-/AV-suunnitelma (Pulkkila ja Rantsila)
4. Vt 4 kehittäminen Ii, taajamakohtien L-/AV-suunnitelma
5. Vt 8 ja kt 67 Bäcklidenin liittymäalueen parantaminen, ES, silta
6. Vt 9 Pumperi–Aholaita (Satamakadun ja Mattilanniemen liittymien aluevaraussuunnitelma)
7. Vt 9 Aura-Akaa, kehittämissuunnitelma
8. Vt 11 Nokia–Kiikoinen, kehittämissuunnitelma (ehkä Poriin saakka)
9. Vt 12 Lahti–Tampere (Soramäki–Alasjärvi) kehittämisselvitys
10. Vt 12 kehittämisselvitys Rauma–Tampere
11. Vt 25/kt 52 liittymän aluevarausseelvitys (vt 25 investointiohjelman kori 1B)
12. Kt 50 Kehä III kehittämisselvitys TEN-T osuudella (välillä Vt 1–Vt 7), kehittämisselvitys + AVS
13. Kt 55 Kehittämisselvitys Porvoo–Mäntsälä ja Monninkylän eritasoliittymän AVS
14. Mt 120 Vihdintien kehittämisselvitys Kehä III–Lahnus
15. Mt 145 yhteysväli Järvenpää–Hyrylä toimenpideselvitys (Kestävän liikkumisen laatuikäytävä)
16. Mt 559 Vanha Viitonen, pyöräliikenteen pääreitit toimenpidesuunnitelma (ehdolla investointiohjelman pyöräilykohteeksi)
17. Mt 637 Jyväskylä - Laukaa esisuunnitelma
18. Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, esiselvitys (investointiohjelman kori 1B)
19. Mt 1583 Loviisan ydinvoimalan tieyhteyden esiselvitys
20. Lisäksi useita muita Väyläviraston ja ELY-keskusten tekemiä verkollisia selvityksiä mm. maantieverkon palvelutasoon ja tarpeisiin liittyen.

Hankearviointit

1. Vt 3 Laihian keskustan kohta hankearviointi
2. Vt 3 parantaminen välillä Rajalanmäki–Koskue hankearviointi (investointiohjelman kori 1A)
3. Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Maunu–Ropinsalmi, hankearviointi
4. Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Ropinsalmi–Ailakkalahti, hankearviointi

⁶ YVA=ympäristövaikutusten arviointi, L-/AV-suunnitelma=liikenne/aluevaraussuunnitelma

2.3 Vesiväyläkohteet

Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat pääosin investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita, joiden toteutusvalmiuden edistämiseen tähtäävää suunnittelua jatketaan vuonna 2023.

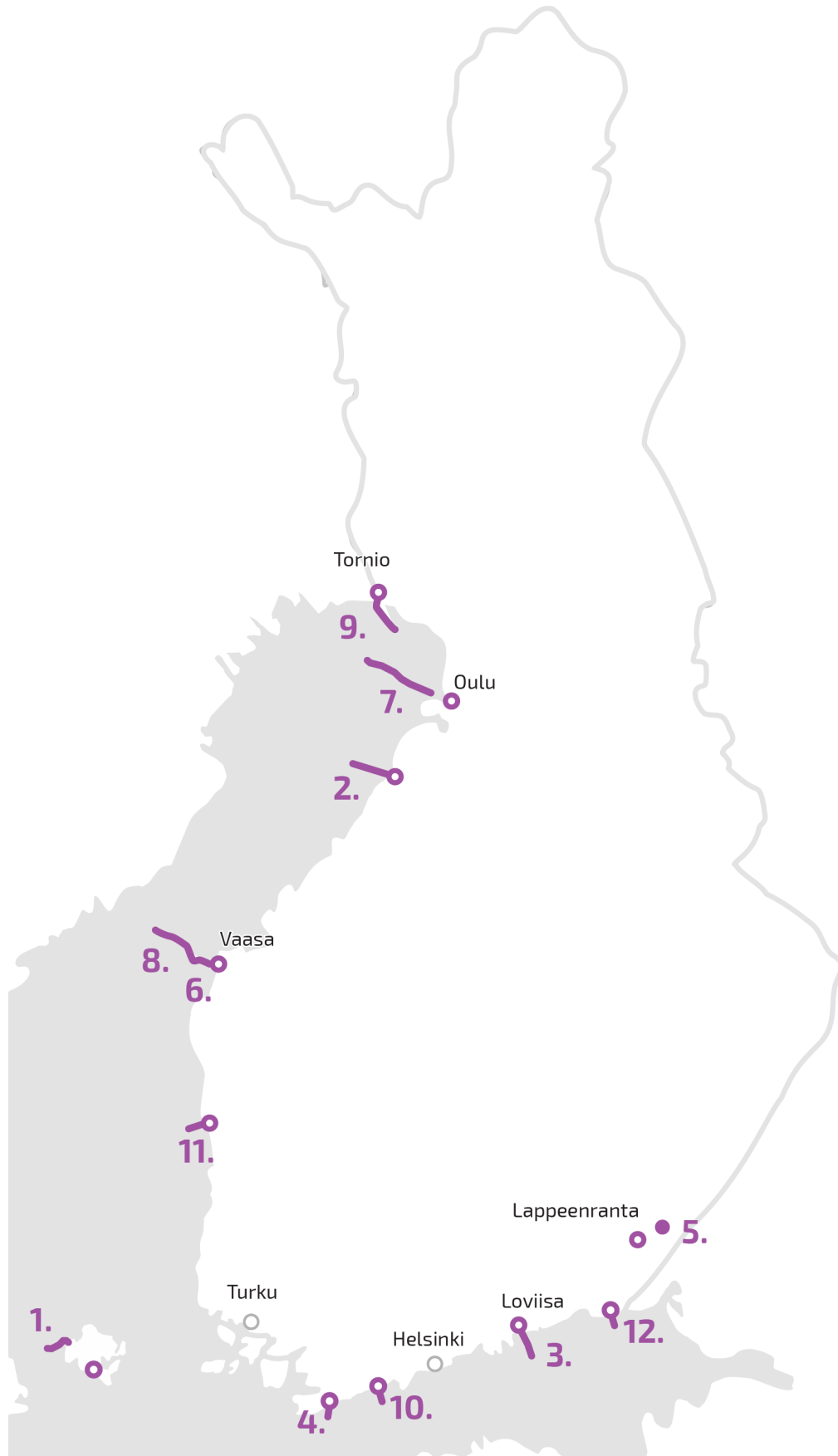
Uusina kohteina suunnitteluohjelmaan on otettu esiselvitysten laatiminen Haminan ja Merikarvian väylien syventämisestä. Esiselvityksen perusteella hankkeiden mahdollista toteutuskelpoisuutta voidaan arvioida tarkemmin seuraavan investointiohjelman laadinnan sekä seuraavan suunnitteluohjelman valmistelun yhteydessä.

Uutena suunnittelukohteena ohjelmassa on myös maakaasun saatavuutta varmistavan Inkoon LNG-terminaalialuksen täyttökuljetusten toimivuuden parantamisen edellyttämien Inkoon meriväylän parantamiskohteiden suunnittelu.

Taulukko 3. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet⁷.

Suunnittelukohde	Investointi ohjelmassa 2023–30	Uuden kohteen aloitusvuosi	Suunnitelukustannukset (€)	Koodi (Kuva 4)
Ahvenanmaan väylät, Eckerö ja Färjsund, vesilupakäsittely ja rakentamissuunnitelma	IO 2023–2030		30 000	1
Raahen väylä, yleissuunnitelma	IO 2023–2030		20 000	2
Loviisan väylä Syvennys 11 m, yleissuunnitelma	IO 2023–2030		30 000	3
Koverharin väylä, Rakentamissuunnittelu	IO 2023–2030		30 000	4
Saimaan syväväylän parantamisen suunnittelu	IO 2023–2030		40 000	5
Vaasan väylä, Vesilupakäsittely ja rakentamissuunnitelma, väylän sisäosan leventäminen	IO 2023–2030		50 000	6
Oulun väylä, Pohjatutkimukset ja yleissuunnitelma väylän sisäosan leventäminen	IO 2023–2030		20 000	7
Merenkurkun syventäminen, Rakentamissuunnittelu			20 000	8
Tornion väylä, Vesilupakäsittely ja rakentamissuunnitelma, geometrian parantaminen nykyisellä kulkusyvytydellä	IO 2023–2030		50 000	9
Inkoon väylä, parantamisen yleissuunnittelu		2023	30 000	10
Merikarvian väylän parantaminen, Esisuunnittelu ja Hankearviointi		2023	30 000	11
Haminan väylä, Esisuunnittelu		2023	20 000	12

⁷ Taulukon lyhenteet: IO=investointiohjelma, Koodi=numero kartalla



Kuva 4. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet.

3 Suunnittelukohteiden vaikutukset

3.1 Arvioinnin tausta

Väylänpidon suunnitelmat ja ohjelmat kuuluvat viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, ns. SOVALaki) 3 § mukaisen yleisen arviointivelvollisuuden piiriin. Arviointi tehdään osana suunnitelman tai ohjelman valmistelua.

Vaikutusten arviointi on osa suunnitteluohjelman valmistelua ja siihen liittyvää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa, intressien yhteensovittamista ja haitallisten vaikutusten vähentämistä. Vaikutusten arvioinnilla on ohjelman valmistelussa tehtävänä hankkeiden priorisointi ja ohjelman kokonaisvaikutusten arviointi. Arvioinnissa tuotettava tieto tukee ohjelman muokkaamista ja siihen liittyvää päätöksentekoa. Suunnitteluohjelman merkittävät vaikutukset on tunnistettu arvioinnin alkuvaiheessa. Väyläviraston suunnitteluohjelman vaikutusten jäsentelyn lähtökohdana on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) vaikutusarviointikehikko (kuva 5).



Kuva 5. Liikenne 12 -suunnitelman vaikutusarviointikehikko.

Suunnitteluohjelman 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. Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista arvioidaan suunnitteluohjelman vaikutusten arviointien yhteydessä, arviointeihin vaikutuksiin perustuen. Ohjelman ensisijaiset vaikutukset kohdistuvat väyläverkon liikenteelliseen palvelutasoon ja liikenneolosuhteisiin ja edelleen liikenteeseen.

3.2 Arvioinnin lähtökohdat

Arvioinnin ensisijaisena tavoitteena oli tuottaa tietoa ehdolla olevien ja valittujen uusien suunnittelukohteiden kokonaisvaikuttavuudesta, eli siitä, missä määrin hankkeet edistävät asetettujen tavoitteiden toteutumista hankejoukkona. Lisäksi tiekohteiden arviointia käytettiin yksittäisten uusien suunnittelukohteiden valinnan

tukemiseen. Ratakohteiden osalta tälle ei ollut tarvetta, koska suunnitteluohjelmaan esitettiin vain jo valittuja suunnittelukohteita. Taustalla tässä on myös rataverkon suunnitelmavarannon tilanne.

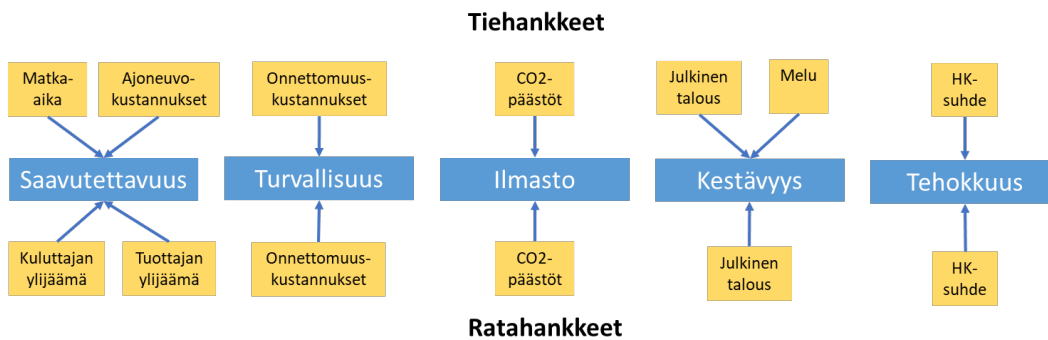
Arviointityön lähtökohdat olivat haastavat, koska suurimmalla osalla arvioituja kohteita ei ollut vielä aiemmin laadittu hankearviointia ja käsitys hankkeisiin sisältyvistä toimenpiteistä oli vasta alustava tai hyvin alustava. Suunnitteluohjelmaan esitettiin myös paljon esisuunnittelutasoisia kohteita, joiden osalta toimenpiteiden, toteutuskustannusarvioiden ja hankearviointitiedon puuttuminen oli suunnitelma- vaiheesta johtuvaa. Aiemmin suunnitteluohjelman vaikutuksia oli myös arvioitu lähinnä laadullisilla menetelmillä, jotka ovat olleet asiantuntijoiden arvioita vaikutusten määrällisestä esiintymisestä.

Arviointityön yhteydessä kehitettiin vaikuttavuuden ennustemenetelmät sellaisten tie- ja ratakohteiden vaikuttavuuden arviointiin, joista ei vielä hankearviointitietoa ollut käytettävissä. Tiehankkeiden vaikuttavuuden ennustemenetelmä oli varsin pitkälti määrälliseen tietoon perustuva, mutta ratakankkeiden vaikuttavuuden ennustemenetelmä oli laadullinen arviointi, jossa pyrittiin hyödyntämään käytössä olevaa vaikutustietoa erityyppisten ratakankkeiden vaikutuksista. Molemmilla menetelmillä tuotettuun tietoon sisältyy erittäin paljon epävarmuutta ja ne vaativat jatkokehittämistä. Tehty arviointityö tuleekin nähdä vasta ensimmäisenä askeleena kohti menetelmällistä suunnitteluohjelman vaikutusten arviointia. Kokonaisuuden kannalta edellä kuvatut arviointimenetelmät ovat kuitenkin tuottaneet arvokasta lisätietoa suunnitteluohjelman valmistelun tueksi.

Vaikuttavuuden arviointi laadittiin suhteessa Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin kuitenkin siten, että vaikutukset ilmastoon ja turvallisuuteen oli erotettu omiksi tavoitealueiksi. Kuva 6 onkin esitetty tie- ja ratakankkeissa arvioidut vaikutukset ja niiden kytkentä L12-suunnitelman tavoitteistoon. Arvioinnissa voitiin ottaa huomioon vain osa L12-suunnitelman päätavoitealueiden alla esitetyistä alatasen tavoitteista, koska lähtötietoina käytettiin vain hyöty-kustannuslaskelmien tuottamaa määrällistä tietoa hankkeiden vaikutuksista. Tehokkuuden osalta tulee huomata, että tavoitealue pitää sisällään kaikki muut arvioidut vaikutukset ottaen kantaa vain siihen, arvioidaanko hankkeiden hyötyjen olevan suurempia kuin hankkeiden kustannusten.

Koska suunnitteluohjelman sisältö perustuu hyvin pitkälti investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen, niin suunnitteluohjelman kokonaisuuden vaikutukset seuraavat vastaavasti pitkälti investointiohjelman vaikutuksia. Menettelytavoista on laajempi selostus erillisessä Väyläviraston julkaisussa 59/2022 [Vaikutusten arviointi valtion väyläverkon investointi- ja suunnitteluohjelman laadinnassa](#).

Väyläviraston ohjeistukset liikenneväylien hankearviointiin löytyvät [Väyläviraston internet-sivuilta](#).



Kuva 6. Vaikuttavuuden arvioinnissa arvioidut vaikutukset ja niiden kytkeytyminen L12-ohjelman tavoitteisiin (siniset laatikot).

3.3 Ratakohteet

3.3.1 Arvioinnin tulokset

Laadullisen arvioinnin hankekohtaiset tulokset on esitetty kappaleen lopussa esitetyn taulukon 4 sarakkeissa Saavutettavuus, Turvallisuus, Ilmasto ja Kestävyys. Esitetyt arviot kuvaavat vain sitä kuinka merkittävässä määrin kutakin vaikutusta arvioidaan esiintyvän hankkeen hyötyjen jakaumassa. Riveittäin luettaessa kohteita voidaan pitää yhtä hyvinä, vaikka arviointien väriskaaloissa olisikin eroja.⁸ Tältä osin arvioinnit eivät siis ota millään tavalla kantaa vaikutusten määrään eikä vaikutuskohtaisiin tehokkuuksiin. Tehokkuuden osalta on kuitenkin esitetty oma arvio sarakkeessa Tehokkuus.

Koko hankejoukon laadullisen arvioinnin tulokset on koottu yhteen esittämällä arvio kuvassa 7 koko hankejoukon tuottamien hyötyjen jakautumisesta. Kuvassa on myös esitetty miten kuluttajan ja tuottajan ylijäämä on yhdistetty saavutettavuudeksi.

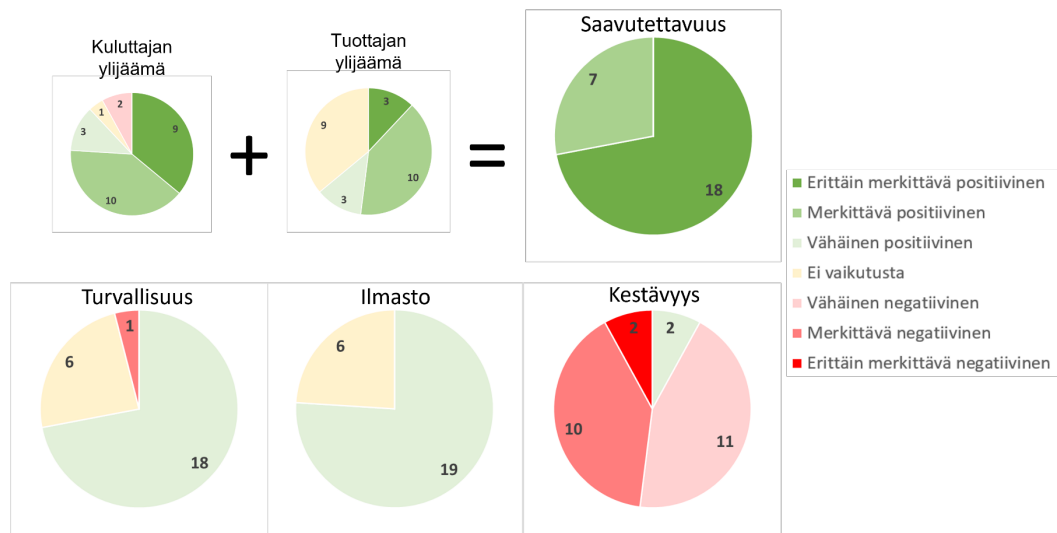
Koko hankejoukon arvioidaan tuottavan selvästi eniten saavutettavuushyötyjä, joiden osuus kaikista hyödyistä on hankkeissa joko erittäin merkittävästi tai merkittävästi positiivinen. Hankejoukon tuottamien turvallisuus- ja ilmastohyötyjen osuudet kaikista hyödyistä ovat pääosin vähäisiä tai vaikutusta ei arvioida esiintyvän laisinkaan.

Kestävyyden tavoitealueen pääosin negatiivisia hyötyjä selittää mm. joissakin hankkeissa aiheutuva liikennöintikustannusten lipputulosta suurempi kasvu junatarjonnan ja ajonopeuden kasvaessa, lisääntyneen raitinfraktuurin aiheuttama kunnossapitokustannusten kasvu sekä tieliikenteen siirtymistä seuraavat polttoaineverojen tuoton menetykset. Kestävyyden tavoitealueen osalta tulee myös ymmärtää, että se kuvaa kestävyyden kokonaisuutta varsin suppeasti jättäen ottamatta huomioon ekologien ja sosiaalisen kestävyyden.

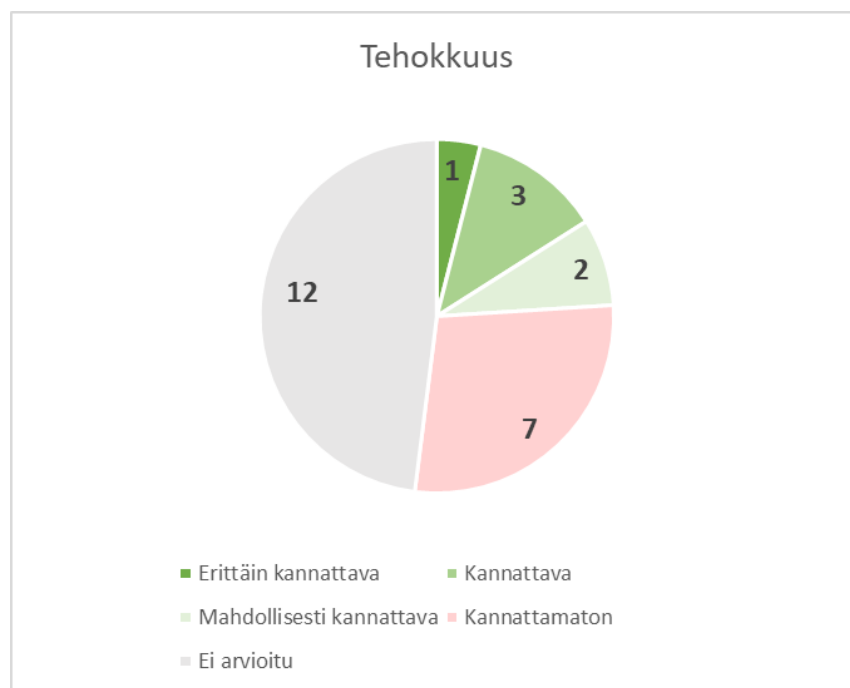
Tehokkuuden osalta on esitetty ennuste vain kolmelletoista hankkeelle, koska puutteelliset lähtötiedot eivät mahdollistaneet ennusteen esittämistä kaikille hankkeille. Arvioiduista hankkeista seitsemän ennustetaan olevan kannattamattomia ja

⁸ Poikkeuksena Loviisan rata, jonka hyötyjen on ennustettu olevan negatiivisia ja summautuvan -100 %:iin

mahdollisesti kannattavia, kannattavia tai erittäin kannattavia hankkeita ennustetaan olevan kuusi kappaletta.



Kuva 7. Arvio koko hankejoukon eri hyötyjen suhteellisten osuuksien merkittävydestä⁹.



Kuva 8. Ennuste koko hankejoukon hankkeiden kannattavuudesta.

⁹ Tässä taulukossa kestävyys käsittää vain taloudellisen kestävyuden.

Taulukko 4. Arvio eri hyötyjen suhteellisesta osuudesta hankkeen kokonaishyödyistä (hyötyprofiilit) ja ennuste hankkeen tehokkuudesta¹⁰.

Suunnittelukohde	Saavutet- tavuus	Turval- lisuus	Ilmasto	Kestä- vyys	Tehokkuus
Naantalın ratapiha RaS	++	+	+	-	N/A
Kirkkonummen asemaselvitys ja hankearviointi	++	+	0	-	N/A
Karjaa-Hanko matkustajalaitureiden pidentäminen	+++	0	0	-	N/A
Riihimäki-Tampere matkustajalaitureiden pidentäminen	+++	0	0	-	N/A
Raision ratapiha	++	+	+	-	N/A
Kemin laiturimuutokset	+++	+	0	-	N/A
Savon radan jatkoselvitykset 1	+++	+	0	-	++
Savon radan jatkoselvitykset 2	+++	+	0	-	++
Rantaradan tarveselvitys ja hankearviointi	+++	+	+	--	-
Nopeusrajoitusten poisto, RaS (yksittäisiä kohteita)	+++	+	+	--	-
Lähijunaliikenteen kehittäminen	+++	+	+	--	-
Vielä avoin raakapuukohde	++	0	+	-	+
Ruokosuo-Sänkimäki sähköistys + Sänkimäki, RaS	+++	0	+	--	+++
Salon seudun RAPU-paikkaselvitys ja hankearviointi	++	0	+	-	+
Riihimäen raakapuupaikka, RaS	++	0	+	-	++
HyHa: Sannäsin TR, TS	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
HyHa: Nummenkylä TR, TS	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
HyHa: Raaseporin Prästängin TR	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Loviisan rata TarveS+hankearviointi	++	--	+	---	-
Hanko-Hyvinkää kokonaisuustarkastelu	+++	+	+	--	-
GigaVaasa raideyhteydet	+++	+	+	--	N/A
Kolarin radan tarveselvitys ja hankearviointi	+++	+	+	--	-
Kouvolan ratapihan toiminnallinen selvitys	+++	+	+	-	N/A
Seinäjoen ratapihan hankearviointi	+++	+	+	-	N/A
Hämeenlinnan toiminnallinen selvitys	+++	+	+	--	N/A
Harjavan ratapiha	+++	+	+	--	N/A
Laurila-Rovaniemi tarveselvitys ja hankearviointi	+++	+	+	---	N/A
Karjalan radan alueen jatkoselvitykset	+++	+	+	--	-

3.4 Tiekohdeet

3.4.1 Arvioidut kohteet

Arvioitavat kohteet valittiin kaikkien suunnitteluohjelmaan ehdotettujen täysin uusien ja jatkosuunnittelukohteiden joukosta sisältäen sekä vuodelle 2023 että tuleville vuosille alkavaksi ehdotetut uudet suunnittelukohteet.

Vaikuttavuuden arvioinnin näkökulmasta kohteet jaettiin seuraavaan kolmeen luokkaan:

- **Hankearvioidut uudet suunnittelukohteet:** Hankearvioituja suunnittelukohteita oli 13 kappaletta ja näiden vaikuttavuuden arvioinnissa hyödynnettiin PRIO-menetelmää.
- **Määrällisellä menetelmällä arvioidut uudet suunnittelukohteet:** Kohteiden valinnassa keskeinen kriteeri oli se, onko hankkeelle pystytty jo määrittämään alustava kustannusarvio. Käytännössä tämä tarkoitti hankkeita, joille on laadittu kehittämissuunnitelma tai vastaava. Tällaisia koh-

¹⁰ Tässä taulukossa kestävyys käsittää vain taloudellisen kestävyuden.

teita valikoitui ELY-keskusten laatimien suunnittelutarpeiden perustelu-
muistioiden perusteella 44 kappaletta. Lopulliseen arviointiin näistä valittiin
30 kappaletta, kun ELY:t olivat arvioineet, onko kohde arvioitavissa vai ei.
Näiden kohteiden arviointiin käytettiin Väylävirastossa vuonna 2022 kehi-
tettyä tiehankkeiden vaikuttavuuden ennustemenetelmää.

- **Laadullisesti arvioidut uudet suunnittelukohteet:** Näiden kohteiden osalta ei ollut suunnitteluaineistoa, jonka perusteella olisi voitu muodostaa hankkeen kustannusarvio ja kohdistaa se suunnitelluille toimenpiteille. Tällaisia kohteita oli 66 kappaletta ja ne jäivät tämän luvun arvioinnin ulkopuolelle. Näiden, pääosin esisuunnittelukohteiden, analysointi ja priorisointi on suunnitteluohjelman valinnoissa tehty ELY-keskusten esittämien suunnittelukohteen perustelujen pohjalta laadullisena arviointina.

3.4.2 Arvioinnin tulokset

Arvioinnin tuloksissa esitetään suunnittelukohteet, joista on tehty hankearviointi tai joita on voitu arvioida uudella Väyläviraston kehittämällä karkealla arviointimennettelytavalla. Kaikkiaan arviointi kattoi 73 % ehdotettujen kohteiden suunnittelun kokonaiskustannuksista.

Hankearvioidut suunnittelukohteet

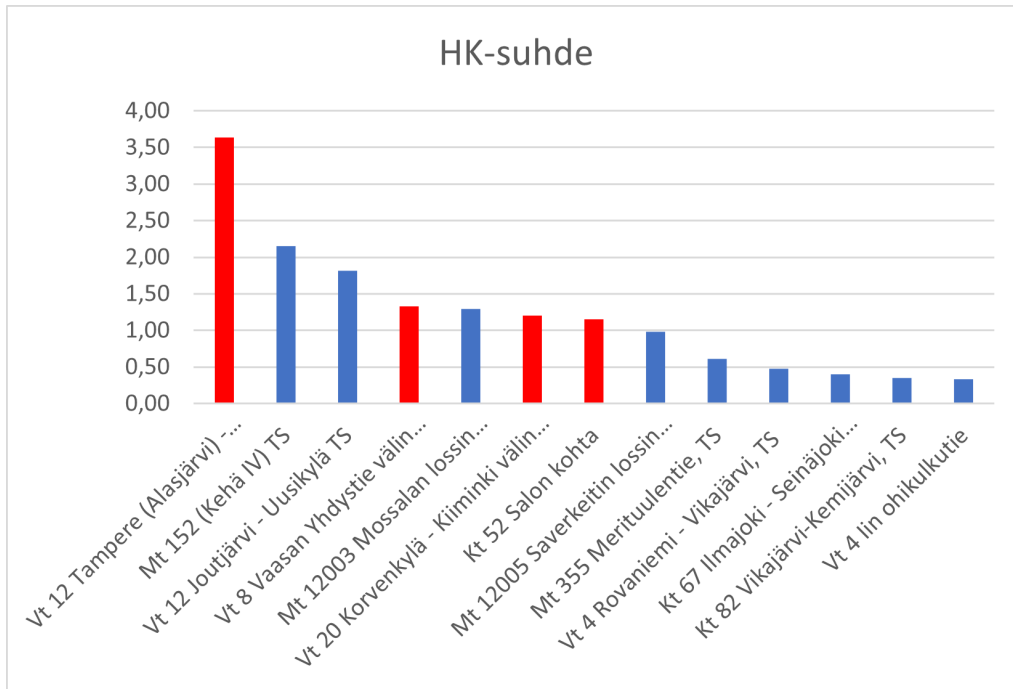
Arvioinnissa mukana oli 13 hankearvioitua suunnittelukohdetta. Koska hankearvioinneissa arvioidut hankevaihtoehdot eivät ole aina samoja kuin jatkosuunnitteluun esitetyt hankevaihtoehdot, niin arvioitavaksi on valittu kustannusarvioltaan lähinnä jatkosuunnitteluun esitetyn kohteen kustannusarviota oleva hankevaihtoehto. Tämä heikentää arvioinnin tarkkuutta, mutta se on silti selvästi parempi kuin mitä se on täysin uusien suunnittelukohteiden arvioinnissa.

Taulukko 5. Tietoja hankearvioiduista suunnittelukohteista.

Hankkeiden lukumäärä	13
Suunnittelun kustannus	14,2 milj. €
Toteutuksen kustannus	947 milj. €
Arvioidut kokonaishyödyt	1252 milj. €
Arvioitu HK-suhde	1,32

Hankearvioitujen suunnittelukohteiden **tehokkuutta** kuvaa hankkeiden yhteenlasketut kustannukset ja hyödyt sekä näistä laskettu HK-suhde, joka oli yli yhden (ks. taulukko 5). Kuvassa 9 on lisäksi esitetty yksittäisten kohteiden HK-suhteet, jotka vaihtelevat välillä 0,33–3,64. Kuvan punaiset pylväät esittävät suunnitteluohjelmaan valittujen hankkeiden HK-suhteita.

Seuraavaa kuvaa ja arvioinnin tuloksia tarkasteltaessa kuvaajasta näkyy se, että ohjelmaan valitut hankkeet (punaiset pylväät) eivät olleet aina hyöty-kustannus-suhteen osalta parhaimpia hankkeita. Tähän syynä on se, että useimmissa tapauksissa näiden kohteiden aloituksesta ei voida vielä päättää monista erilaista syistä johtuen. Ensinnäkin ELY-keskusten esittämä tarve näiden suunnitteluvaiheiden aloitukselle ei pääasiallisesti ollut vielä vuonna 2023 vaan vasta myöhemmin ja tähän syynä useimmiten oli se, että edellisen vaiheen suunnitelmat ovat vielä kesken.



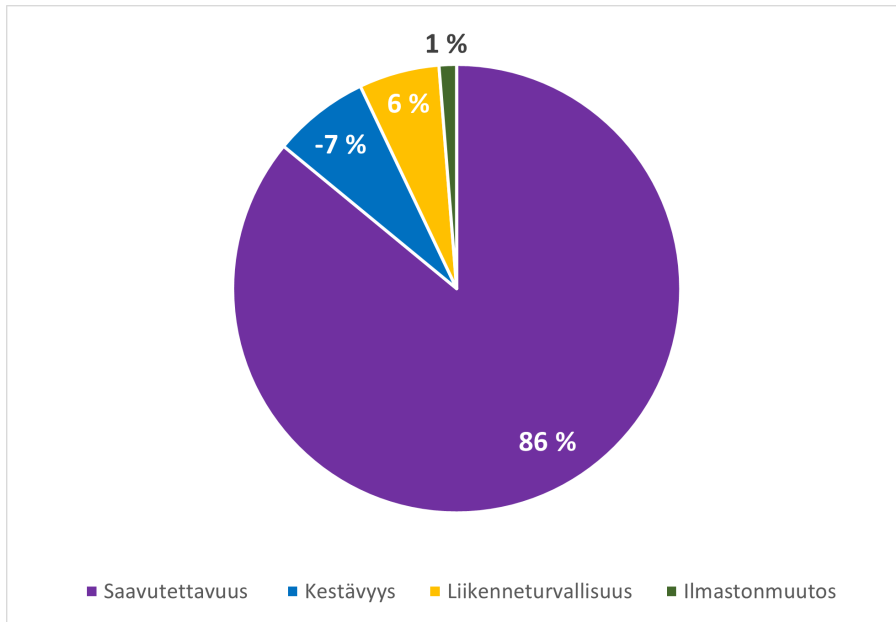
Kuva 9. Hankearvioitujen suunnittelukohteiden HK-suhteet (siniset pylväät) ja suunnitteluohjelmaan valitut hankkeet (punaiset pylväät)¹¹.

Hankejoukolla on selvästi suurin potentiaali edistää **saavutettavuutta**, joka muodostaa 86 % kaikista hankkeiden tuottamista hyödyistä (ks. kuva 10). Saavutettavuushyödyistä suurin osa (66 %) on matka-aikasäästöjä ja loput ajoneuvokustannussäästöjä. Tiehankkeille on hyvin tyypillistä se, että saavutettavuushyötyjen osuus on valtaosa hankkeen vaikutuksista. Hankejoukko kuvastaa näin olleen vaikutusprofiililtaan tyypillistä ja keskimääräistä tiehanketta, jonka hyötyjä on arvioitu nykyisen hankearviointiohjeiden mukaisesti.

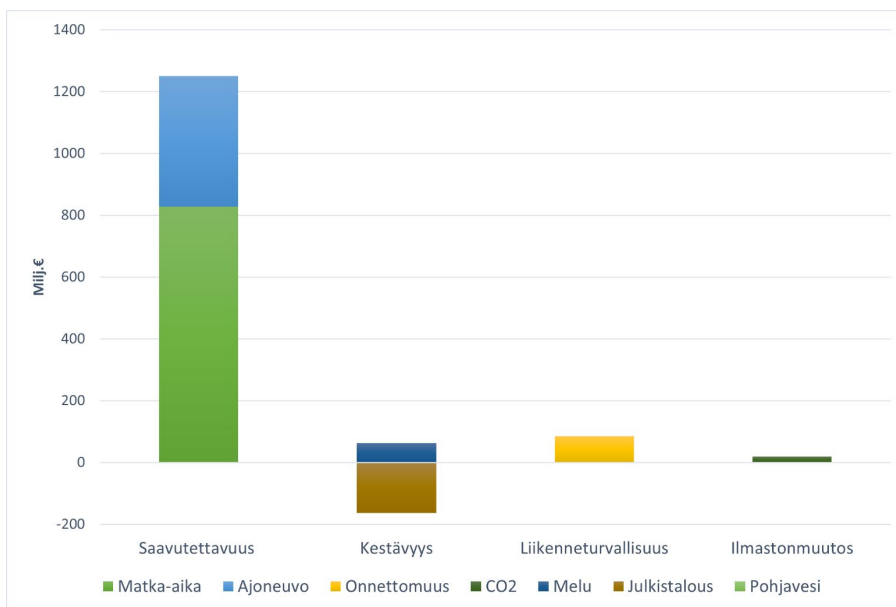
Kestävyyden tavoitealueella hankejoukon hyödyt ovat negatiiviset (-101 milj. euroa), koska etenkin ajoneuvokustannussäästöt merkitsevät verotulojen menetystä valtiontalouden näkökulmasta. Samalla hankkeet kuitenkin tuottavat meluhyötyjä 62 milj. euroa.

Hankejoukkoon on valikoitunut myös **liikenneturvallisuutta** edistäviä hankkeita ja näitä hyötyjä syntyy 85 milj. euroa. Käytönaikaiset vaikutukset **ilmastonmuutokseen** ovat erittäin vähäiset (18 milj. euroa), mutta positiiviset. Rakentamisen aikaista negatiivista vaikutusta ilmastoon ei ole arvioitu. Uusiksi suunnittelukohteiksi ehdotetut hankearvioituidut suunnittelukohteet on listattu liitteessä 2 taulukossa 1.

¹¹ Vaikka vaikutusarvioinnin perustella havaittiin useita hyöty-kustannussuhteeltaan merkittäviä suunnittelutarpeita, niin useimmissa tapauksissa kohteiden aloituksesta ei voida vielä päättää, koska tarve näiden suunnitteluvaiheiden aloitukselle ei ole vielä vuonna 2023 vaan vasta myöhemmin ja/tai uutta suunnitteluvaihetta ei vielä voida aloittaa, koska esimerkiksi edellisen vaiheen suunnitelmat ovat vielä kesken.



Kuva 10. Hankearvioitujen suunnittelukohteiden vaikutusprofiilit.



Kuva 11. Hankearvioitujen suunnittelukohteiden hyötyjen tavoitealueille jakautuminen.

Määrällisellä menetelmällä arvioidut suunnittelukohteet

Arviointityön yhteydessä kehitettiin tiehankkeiden vaikuttavuuden ennustemennettelmää kohteille, joista ei vielä hankearviointitietoa ollut käytettävissä. Arvioitavia suunnittelukohteita oli 30 kappaletta.

Arvioitavissa olevista uusista suunnittelukohteista esitetään vastaavat hyötyjen jakautumista koskevat tulokset kuin edellä jo hankearvioituista kohteista. Arvioinnissa on merkittävää epävarmuutta etenkin vaikutusprofiilien osalta, HK-suhteita koskevat ennusteet ovat hieman luotettavampia. Taulukossa 6 on esitetty tietoja tarkasteltavasta hankejoukosta.

Taulukko 6. Tietoja arvioituista uusista suunnittelukohteista.

Hankkeiden lukumäärä	30
Suunnittelun kustannus	21,7 milj. €
Toteutuksen kustannus	1 141 milj. €
Arvioidut kokonaishyödyt	837 milj. €
Arvioitu HK-suhde	0,73

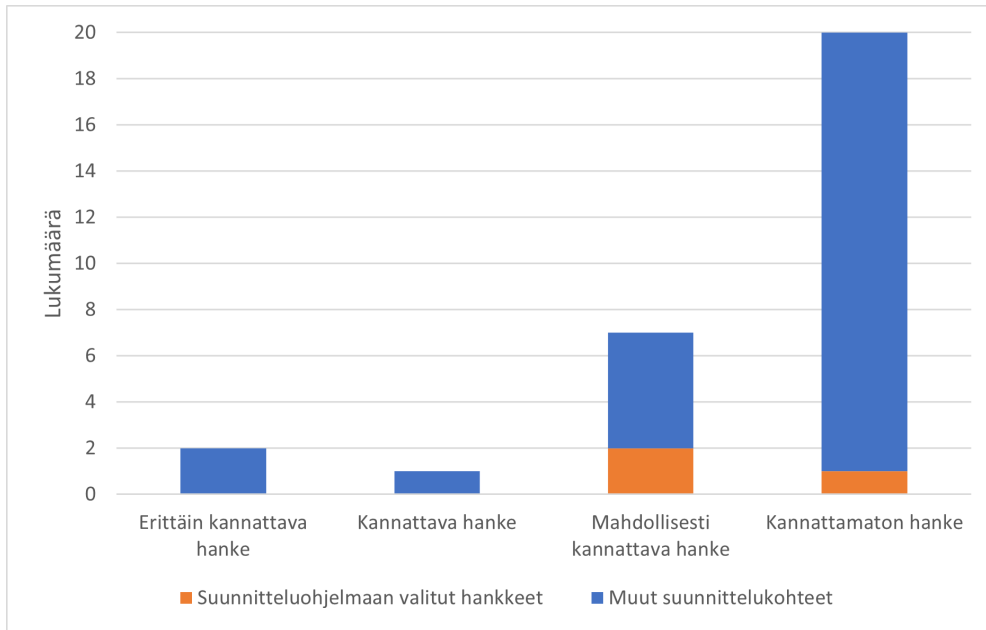
Uusien suunnittelukohteiden **tehokkuutta** on kuvattu yllä olevassa taulukossa 6. Tämän hankejoukon kannattavuus on selvästi alle yhden. Arviointiin liittyvän epävarmuuden takia HK-suhteita ei esitetty hankekohtaisesti, vaan kannattavuudet jaettiin seuraaviin neljään luokkaan:

- kannattamaton hanke (HK-suhde alle 0,79)
- mahdollisesti kannattava hanke (HK-suhde 0,80–1,29)
- kannattava hanke (HK-suhde 1,30–1,99)
- erittäin kannattava hanke (HK-suhde yli 2,00).

Kuvassa 12 on esitetty käytetyn jaottelun mukaiset ennusteet HK-suhteille. Selvästi suurin osa ehdotetuista kohteista kuului luokkaan Kannattamaton hanke. Kohteista kolme valittiin suunnitteluohjelmaan. Kaksi näistä oli luokassa ”mahdollisesti kannattava hanke”. mutta kohteen investointikustannuksista yli kaksikolmasosaa seuraa kävelylle ja pyöräilylle kohdistuvista toimenpiteistä. Näille toimenpiteille ei ole määritettävissä rahamääräisiä hyötyjä, mikä laskee ennustetta hyöty-kustannus-suhteesta. Hanke nostettiin suunnitteluohjelmaan mahdollisena investointiohjelman pyöräilyteemaan kuuluvana hankkeena Väyläviraston julkaisun 33/2022 *Pyöräiliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla*¹².

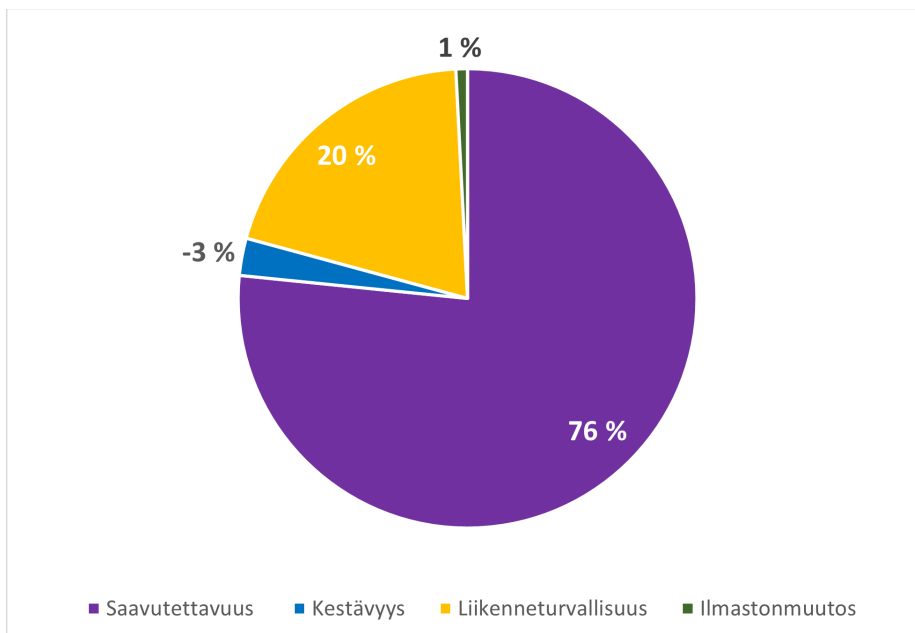
Vastaavasti kuin jo hankearvioituilla hankkeilla, myös uusilla suunnittelukohteilla on selvästi suurin potentiaali edistää **saavutettavuutta**, joka muodostaa 76 % kaikista hankkeiden tuottamista hyödyistä (ks. kuva 13). Saavutettavuushyödyistä suurin osa (75 %) on matka-aikasäästöjä ja loput ajoneuvokustannussäästöjä. **Kestävyys**den tavoitealueella hankejoukon hyödyt ovat negatiiviset (-23 milj. euroa), mutta meluhyötyjä syntyy 42 milj. euroa.

¹² Väyläviraston julkaisuja 33/2022. Timo Kärkinen, Aleksi Ojanperä, Riikka Kallio: [Pyöräiliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla](#).



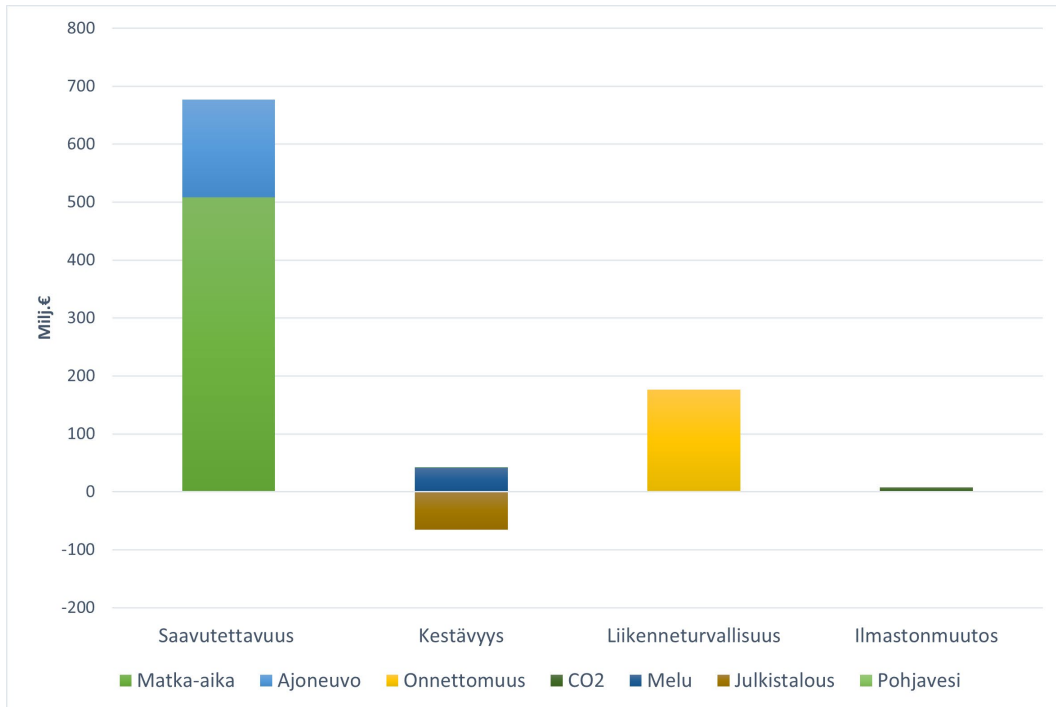
Kuva 12. Arvioitujen uusien suunnittelukohteiden ennustettu kannattavuus (punaisella merkitty suunnitteluohjelmaan valitut hankkeet)¹³.

Hankejoukossa on enemmän **liikenneturvallisuutta** edistäviä hankkeita kuin hankearvioituissa suunnittelukohteissa ja näitä hyötyjä syntyy 176 milj. euroa. Käytönaikaiset vaikutukset **ilmastonmuutokseen** ovat jälleen erittäin vähäiset (7 milj. euroa), mutta positiiviset. Jälleen rakentamisen aikaista negatiivista vaikutusta ilmastoon ei ole arvioitu.



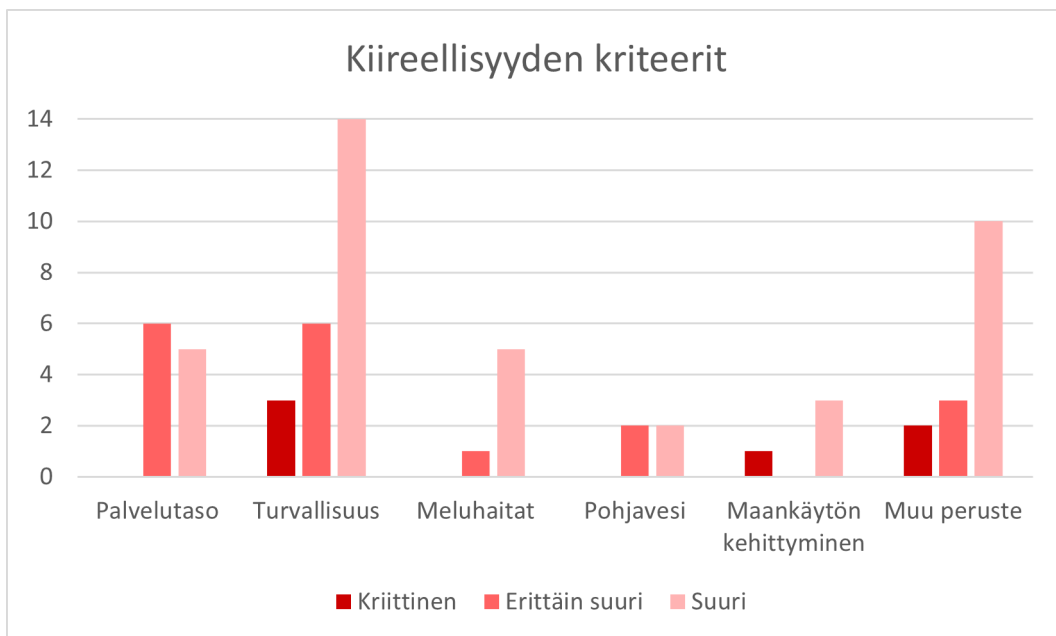
Kuva 13. Arvioitujen uusien hankkeiden vaikutusprofiili.

¹³ Vaikka arvioinnin perustella havaittiin useita arviointinäkökannalta kannattavia suunnittelukohteita, niin useimmissa tapauksissa kohteiden aloituksesta ei voida vielä päättää, koska tarve näiden suunnitteluvaiheiden aloitukselle ei ole vielä vuonna 2023 vaan vasta myöhemmin tai esimerkiksi edellisen vaiheen suunnitelmat ovat vielä kesken, eikä uutta vaihetta voida vielä aloittaa.



Kuva 14. Arvioitujen uusien hankkeiden hyötyjen tavoitealueille jakautuminen.

Uusien suunnittelukohteiden kiireellisyyttä arvioitiin kuudella kriteerillä ELY-keskuksille suunnatussa erillisessä kyselyssä. Selvästi eniten nostettiin esille turvallisuuteen liittyviä perusteluja, joiden osalta kahdeksassa hankkeessa tarve nähtiin kriittiseksi tai erittäin suureksi.



Kuva 15. Arvioitujen uusien suunnittelukohteiden kiireellisyyden kriteerit.

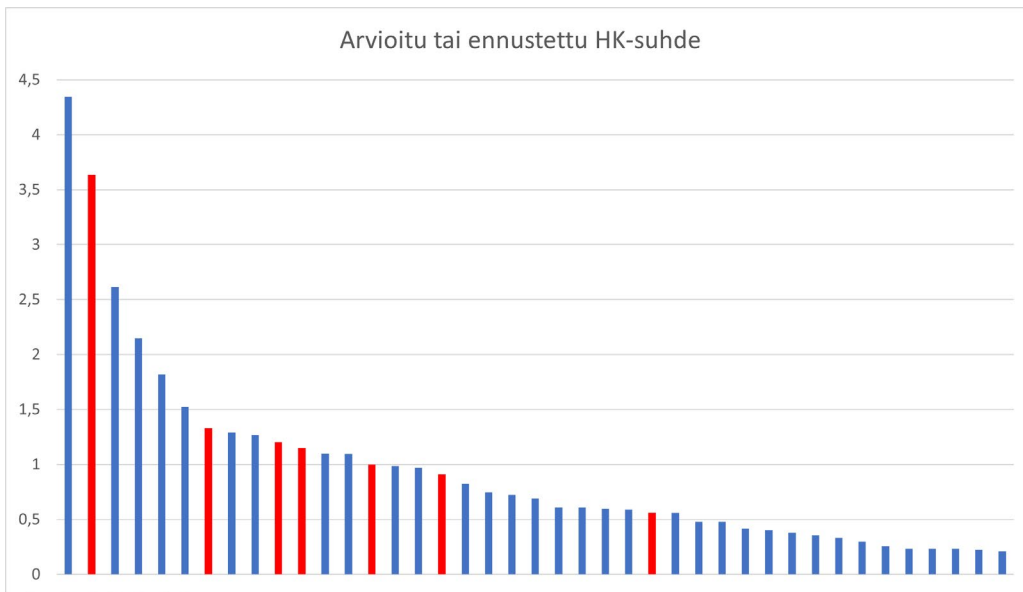
Hankearvioidut ja määrällisellä menetelmällä arvioidut uudet suunnittelukohteet

Taulukossa 7 on esitetty tietoja koko tarkastellusta hankejoukosta käsittäen sekä hankearvioidut että määrälliseen tietoon perustuvalla tavalla arvioidut uudet suunnittelukohteet. **Tehokkuutta** kuvataan koko hankejoukon HK-suhteella, jossa hyödyt ja kustannukset ovat likimain yhtä suuret (ks. taulukko 7).

Taulukko 7. Tietoja kaikista arvioiduista suunnittelukohteista.

Hankkeiden lukumäärä	43
Suunnittelun kustannus	35,9 milj. €
Toteutuksen kustannus	2 089 milj. €
Arvioidut kokonaishyödyt	2 090 milj. €
Arvioitu HK-suhde	1,00

Kuvassa 16 on lisäksi esitetty yksittäisten kohteiden HK-suhteet, jotka vaihtelevat välillä 0,21–4,35. Punaiset pylväät esittävät suunnitteluohjelmaan valittujen hankkeiden HK-suhteita.



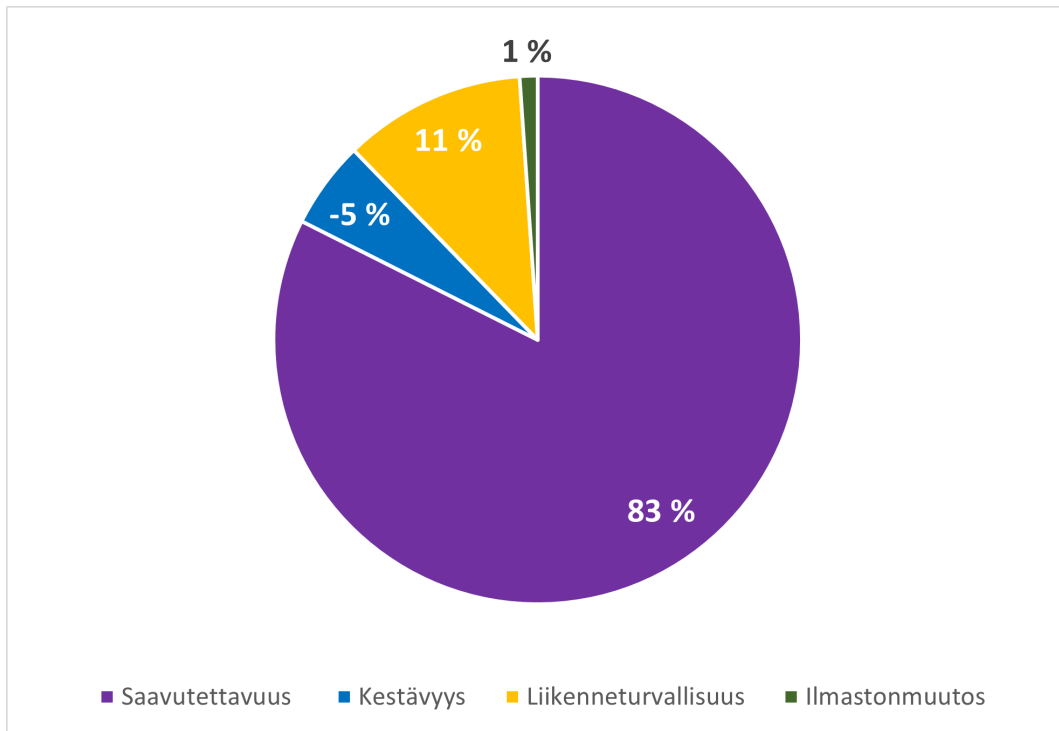
Kuva 16. Kaikkien arvioitujen suunnittelukohteiden HK-suhteet ja suunnitteluohjelmaan valitut hankkeet (punaiset pylväät)¹⁴.

Hankejoukolla on selvästi suurin potentiaali edistää **saavutettavuutta**, joka muodostaa 83 % kaikista hankkeiden tuottamista hyödyistä (ks. kuva 17). Saavutettavuushyödyistä suurin osa (69 %) on matka-aikasäästöjä ja loput ajoneuvokustannussäästöjä.

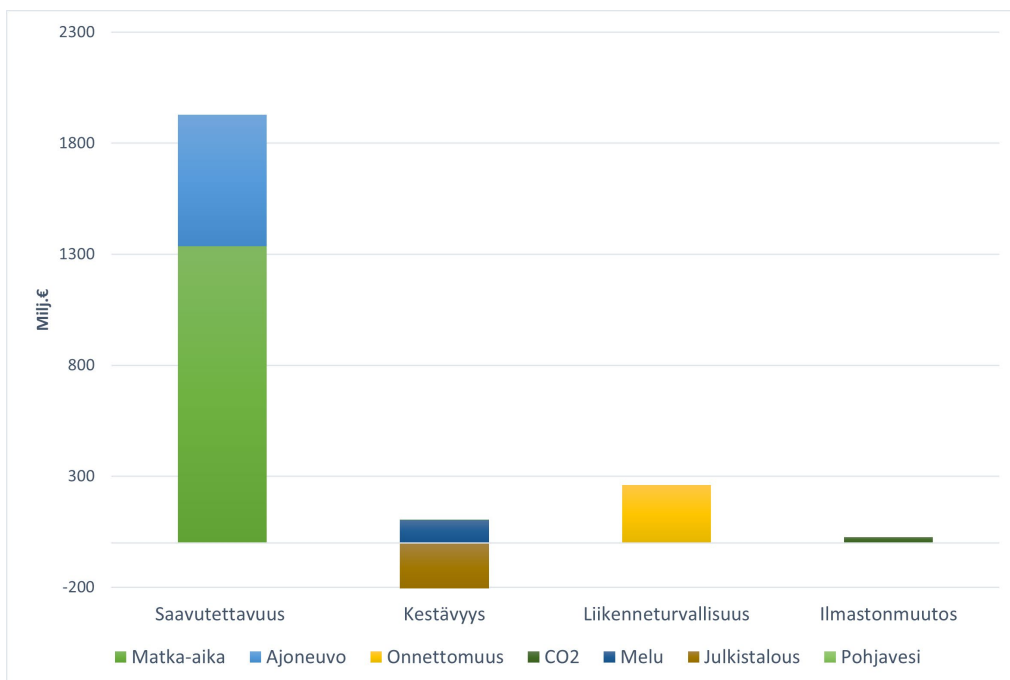
Kestävyyden tavoitealueella ajoneuvokustannussäästöistä aiheutuvat verotulojen menetykset johtavat negatiivisiin hyötyihin (-125 milj. euroa), vaikka hankkeet tuottavat meluhyötyjä 104 milj. euroa. **Liikenneturvallisuushyötyjä** syntyy

¹⁴ Vaikka arviointien perustella havaittiin useita kannattavia suunnittelutarpeita, niin useimmissa tapauksissa kohteiden aloituksesta ei voida vielä päättää, koska tarve näiden suunnitteluvaiheiden aloitukselle ei ole vielä vuonna 2023 vaan vasta myöhemmin tai esimerkiksi edellisen vaiheen suunnitelmat ovat vielä kesken, eikä uutta vaihetta voida vielä aloittaa.

261 milj. euroa ja käytönaikaiset positiiviset vaikutukset **ilmastonmuutokseen** ovat erittäin vähäiset (26 milj. euroa). Rakentamisen aikaista negatiivista vaikutusta ilmastoon ei ole arvioitu.



Kuva 17. Kaikkien arvioitujen suunnittelukohteiden vaikutusprofiilit.



Kuva 18. Kaikkien arvioitujen suunnittelukohteiden hyötyjen tavoitealueille jakautuminen.

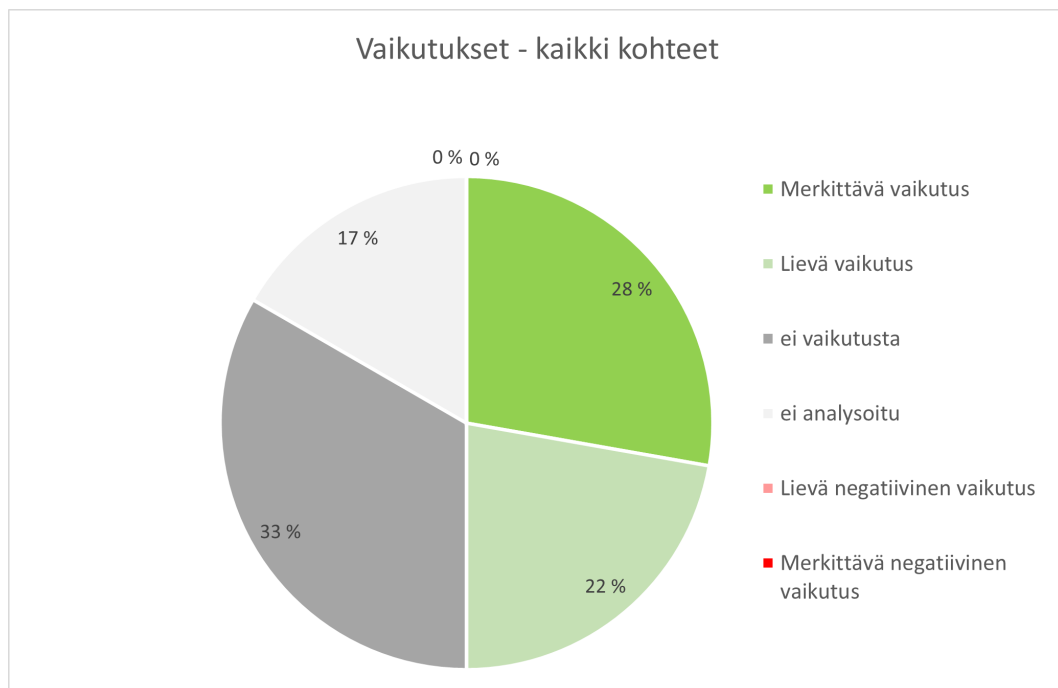
3.5 Vesiväyläkohteet

3.5.1 Arvioinnin tulokset

Vesiväyläkohteiden vaikutuksia on arvioitu laadullisella menetelmällä, jossa asiantuntija-arvion mukaan annetaan arvo eri L12-kriteereille (tehokkuus, saavutettavuus ja kestävyys). Suurin osa ohjelmaan sisältyvistä hankkeista kuuluu jo Väyläviraston Investointiohjelmaan ja uusia hankkeita on vain kolme ja näistäkin yksi liittyy jo päätettyyn maakaasun huoltovarmuutta turvaavaan Inkoon LNG-termiinaaliin.

Kohteiden merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat saavutettavuuteen ja kestävyysvaikutuksiin. Vaikutusta tehokkuuteen ei pystytty arvioimaan, koska kohteita ei vielä ole laadittu suunnitelmia eikä niiden kustannusarvio ole siten vielä tiedossa, joten HK-suhdetta ei kyetä arvioimaan. Vaikutusten suurimpana hyödynsaajana olisi teollisuus, joiden kuljetustaloutta ja toimintavarmuutta hankkeet toteutuessaan parantaisivat.

Puolessa arvioituista kohteista oli merkittävä tai lievä vaikutus ja puolessa kohteita vaikutuksia ei ollut tai niitä ei voitu arvioida. Arvioitujen kohteiden vähäisen määrän takia niiden keskinäinen vertailu ei nähty perustelluksi.



Kuva 19. Ennuste koko hankejoukon hankkeiden vaikutuksista.

4 Seuranta, suunnitelmavaranto, riskit ja epävarmuudet

4.1 Suunnitteluohjelman toteutumisen seuranta

Suunnitteluohjelman toteutumisen etenemistä raportoidaan osana Väyläviraston tulossopimusta Liikenne- ja viestintäministeriölle osana Liikenne12-tavoitteiden toimeenpanoa. Tämä tapahtuu Väyläviraston tulossopimuksen ja toimintasuunnitelman raportoinnin yhteydessä. Suunnitteluohjelman jatkuva kehittäminen sisältyy myös Väyläviraston vuoden 2023 toimintasuunnitelmaan, minkä vuoksi suunnitteluohjelman toteutumisen ja sen kehittämisen edistymistä raportoidaan säännöllisesti Väyläviraston sisäisissä raporteissa.

Väyläviraston suunnitteluohjelman toteutumista seurataan jatkuvasti Liikenneverkkojen suunnittelun toimialan toimesta sekä yhteistyössä alueellisten ELY-keskusten kanssa erityisesti yhteistyöverkostojen kautta. Suunnitteluohjelman kohteiden tilanteesta ja määrärahojen käytöstä raportoidaan Väyläviraston ohjeistuksen mukaisesti. Keväisin pidetään alueellisten ELY-keskusten kanssa yhteistyökokoukset, joissa ELY-keskus esittelee käynnissä olevien kohteiden tilanteen sekä uudet tulevat suunnittelutarpeet seuraavan suunnitteluohjelman valmistelua silmällä pitäen.

4.2 Suunnitelmavarannon ylläpito

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 mukaisesti suunnitelmaravannon tulee olla riittävän hyvä ja ajan tasalla, jotta päätökset hankkeista voidaan tehdä riittävän ja ajantasaisen tiedon perusteella. Suunnitteluohjelman kohteiden valintojen avulla varmistetaan riittävän laaja suunnitelmavaranto ja -valmius varmistaa sen, että tulevaisuudessa investointiohjelmaan voidaan nostaa priorisoidusti uusia kohteita.

Suunnitelmavarannon ylläpitoon kuuluu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (LjMTL) sekä ratalakiin perustuvien maanteiden ja ratojen yleissuunnitelmien sekä tie- ja ratasuunnitelmien lainvoimaisuuden ja voimassaolon seuranta. Suunnitelmien voimassaolon kesto ja hyväksymispäätösten jatkamisen mahdollisuudet perustuvat lainsäädäntöön. Hyväksymispäätösmenettelyyn voi liittyä myös muutoksenhakumenettely, jolloin suunnitelma voi olla vailla lainvoimaa, kunnes valitusasia on ratkaistu. Tällä voi olla myös vaikutusta toteuttamisvalmiuteen tai vailla lainvoimaa olevan päätöksen täytäntöönpanoon liittyviin riskeihin.

Myös muiden rakentamisen mahdollistavien menettelyjen ja lupien ajantasaisuuden ja voimassaolon seuranta liittyy suunnitelmavarannon ylläpitoon. Näistä merkittävimpiä mainittakoon ympäristövaikutustenarviointi (YVA) -menettelyn ajantasaisuus sekä määräajan voimassa olevien vesi- ja ympäristölupien sekä luonnonsojelijain mukaisten poikkeuslupien voimassaolon seuranta.

Suunnitelmavarannon ylläpitoon liittyy myös suunnitelmien voimassaolon huomioiden lisäksi suunnitelmien sisällöllisen ajantasaisuuden varmistaminen. Tämä on keskeistä, eteenkin jos suunnitteluhanke joutuu odottamaan toteuttamispäätöstä tai jos suunnitelman voimassaolo ei enää raukea johtuen siitä, että hankkeen toteuttaminen on esimerkiksi käynnistetty osittain. Ajantasaisuuden varmistaa

miseen liittyy esimerkiksi toimintaympäristön muutosten seuranta mm. lainsäädännön (esim. ajoneuvojen mittauudistus, tieturvallisuusdirektiivi), maankäytön kehittymisen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden johdosta. Muutokset voivat edellyttää suunnitteluhankkeiden suunnitelmien ajantasaistamista esimerkiksi teknisen mitoituksen tai vaikutustenarvioinnin ja kustannusten arvioinnin osalta. Suunnitelmien ajantasaisuuden varmistamiseen liittyvien menetelmien kehittämistä jatketaan Väylävirastossa edelleen.

Suunnitelmavarannon ylläpitoon liittyvät menettely koskevat suunnitteluohjelman hankkeiden lisäksi myös kaikkea muuta suunnittelua. Suunnitelmavarannon ylläpidon menettelyt ovat keskeisiä suunnitteluohjelman lisäksi myös investointiohjelman hankkeiden etenemisen kannalta.

4.3 Riskit ja epävarmuudet

Suunnittelukohteiden ohjelmoinnilla ja suunnitelmien oikea-aikaisella edistämishä on merkittäviä vaikutuksia siihen, mitä hankkeita voidaan esittää toteutettavaksi ja mistä hankkeista eduskunta pystyy tekemään valtion talousarviossa toteutus päätöksiä. Suunnitelmavalmiuden osalta myös vaikutusten arviointien ja suunnitelmavaihekohtainen hankearviointi tuottaa arvokasta tietoa joko seuraavia suunnittelu vaiheita tai hankkeiden toteuttamista koskevien päätösten pohjaksi.

Suunnitteluohjelmaan ja suunnittelun ohjelmointiin sekä suunnitelmavarannon ylläpitoon liittyviä riskejä ovat esimerkiksi toimintaympäristössä tapahtuvat nopeat muutokset, jotka voivat koskevat esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeita ja muutoksia kuljetusvirroissa, mihin tulisi myös väyläverkon toimenpitein reagoida nopeasti. Suunnitelmavarannon ajantasaisuuden näkökulmasta jo laadittujen suunnitelmien sisältöön voi myös kohdistua muutostarpeita eri syistä johtuen.

Toisaalta väyläverkon kehittäminen on pitkäjänteistä toimintaa, jossa tarkastelujakso on noin 30 vuotta. Uusia vaatimuksia voi tulla toimintaympäristömuutosten ja asiakastarpeiden lisäksi esimerkiksi säädösmuutoksista johtuen, jolloin suunnitelmia voi olla tarpeen ajantasaistaa myös sisällön puolesta osana suunnitelmavarannon ylläpitoa. Yhtenä riskinä on myös tunnistettu muiden suunnitteluprosesseihin liittyvien toimijoiden tulkinnat esimerkiksi arviointi- ja lupamenettelyiden tarpeesta sekä niiden laatimisajankohdista osana hankesuunnitteluprosessia. Käytännössä tällaisilla menettelyillä voi olla huomattava vaikutus suunnitteluhankkeen aikatauluun ja siten myös hankkeen toteuttamisvalmiuden aikatauluun.

Näitä riskejä pyritään suunnittelun ohjelmoinnissa ja suunnitelmavarannon ylläpidossa hallitsemaan eri tavoilla, kuten suunnitelmavarannon ajantasaisuuden systemaattisella seurannalla sekä kytkemällä suunnitelmavarannon seuranta aikaisempaa vahvemmin osaksi suunnitteluohjelman valmisteluprosessia. Väylävirasto edistää osaltaan viranomaisten välistä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että suunnitteluhankkeiden eri vaiheista ja aikataulusta voidaan muodostaa ennakoiva ja kaikki olennaiset tekijät huomioiva näkemys.

Suunnitteluohjelmaan liittyviä riskejä hallitaan myös suunnitteluohjelman menettelytapojen jatkuvalla kehittämisellä sekä strategisen tilannekuvan, investointiohjelman ja suunnitteluohjelman valmisteluprosessien tiiviimmällä yhteenkytkennällä. Lisäksi ohjelmointiprosessissa huomioidaan se, että voidaan mahdollisimman kattavasti hakea ja hyödyntää EU-rahoitusta hankkeiden suunnittelu- ja myös toteutusvaiheisiin. Kokonaisuudessaan suunnitteluohjelman kehittämisessä pyritään

siihen, että esisuunnitelmilla ja tarveselvityksillä tullaan kartoittamaan mahdollisimman täysipainoisesti tulevat merkittävät suunnittelutarpeet, minkä pohjalta voidaan edistää suunnitelmavalmiutta oikea-aikaisesti ennen investointihankkeiden päätöksentekoa. Erityinen painotus asetetaan suunnitteluohjelman kohteiden sekä koko ohjelman vaikutuksille, vaikutustenarvioinnille ja sen kehittämiseksi.

Suunnittelukohteiden esittelyt

Julkaisun tässä osuudessa kerrotaan lyhyet kuvaukset suunnittelukohteista. Lisätietoja löytyy [Väyläviraston internetsivuilta](#).

Suunnittelukohteista lisätietoja löydät kolmella eri tavalla:

- [suunnittelukohteiden sivuilta hankehaun avulla](#)
- [hankekortteina eli lyhyinä esittelyaineistoina sivustolla](#)
- [hankekartasta](#)

Ratakohteet

Alle listattu merkittävimmät radansuunnittelukohteet ovat käynnissä olevat, uudet alkavat sekä erillisrahoituksen saaneet rataverkon suunnittelukohteet.

Merkittävimmät selvitykset ja suunnitelmat

Helsinki–Riihimäki vaiheen 2. ja 3. yhteensovitus (uusi kohde)

Väylävirastolla on käynnissä hanke Helsinki–Riihimäki kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe. Investointiohjelmassa 1A-korissa on Helsinki–Riihimäki 3. vaihe.

Koska hankkeen 2. ja 3. vaihe limittyvät samalle maantieteelliselle osuudelle (Hyvinkää–Arolampi), kannattaa ennen kummankaan vaiheen toteutusta pohtia töiden yhteensovittamista esimerkiksi ratapenkereen, pohjanvahvistusten, siltojen, sähköratarakenteiden, turvalaitteiden, kuivatuksen ja johtosiirtojen osalta. Tällä vällettäisiin ”edestakaista” työtä, jossa pahimmillaan 2. vaiheessa rakennettu joudutaisiin purkamaan 3. vaihetta rakennettaessa ja tämä mahdollistaa kustannustehokkaampia toteutusratkaisuja 2. vaiheessa.

Rantaradan tarveselvitys ja hankearviointi (uusi kohde)

Rantaradan jo olemassa oleviin tarpeisiin ja tulevaisuuden näkymiin peilaten radasta laadittava tarveselvitys ja hankearviointi. Selvityksessä keskitytään rantaradan tarpeisiin huomioiden nopea junayhteys Helsinki–Turku.

Lappeenranta–Muukko kaksoisraide, Ratasuunnitelma (RaS) ja Luumäki–Joutseno välityskyky, RaS (käynnissä oleva kohde)

Hankkeet sisältävät kaksoisraideosuuden, nopeudennostot ja akselipainonnoston välille Luumäki–Joutseno, toisen laiturin rakentamisen Imatralle. Lisäksi samalla voidaan toteuttaa taajamajunaliikenteen laiturit Lauritsalaan, Rauhaan ja Vuoksenniskaan. Kaksoisraide mahdollistaa jopa yli kaksinkertaisenvälityskyvyn.

Hankkeiden tavoitteena on:

- henkilöliikenteen palvelutason parantaminen
- tavaraliikenteen toimintaedellytysten parantaminen
- henkilö- ja tavaraliikenteen täsmällisyyden parantaminen.

Lauritsalan liikennepaikka, RaS (käynnissä oleva kohde)

Hankkeessa pidennetään Lauritsalan ratapihaa pohjoispäästä siten, että käyttöön saadaan useampi hyötypituudeltaan vähintään 600 metristä raidetta. Raiteiden pidennys palvelee erityisesti raakapuuliikennettä. Lisäksi käyttöön saadaan veto-raideliikennepaikan pohjoispäähän, mikä helpottaa vaihtotöitä. Hanke mahdollistaa kaksoisraiteen rakentamisen myöhemmin.

Savon radan kehittäminen (Kouvola–Kuopio matka-aikojen lyhentäminen), RaS (uusi kohde)

Kouvola–Kuopio-välillä lyhennetään henkilöliikenteen matka-aikoja pienin tehokain toimenpitein. Toimenpiteet perustuvat vuonna 2018 laadittuun esiselvitykseen, jossa toimenpiteinä on sähköraataa ja turvalaitteisiin liittyviä toimenpiteitä, taseasteusten poistamista, melusteitä ja siltaparannuksia. Savon radan kehittämisestä on käynnistynyt syksyllä 2022 tarveselvitys ja hankearviointi laajemmasta kokonaisuudesta. Selvityksessä on mukana myös Iisalmesta pohjoiseen osuus sekä Iisalmen ratapiha ja mahdollinen uusi raakapuukuormauspaikka. Seuraavan suunnitteluvaiheen sisältö ja vaihe arvioidaan tehokkaiden toimenpiteiden tarkennuttua. Arvio seuraavasta vaiheesta on ratasuunnitelma. Tehokkaiden toimenpiteiden kustannusarvio on 10 milj. euroa (perustuu 2018 selvitykseen).

Imatra–Joensuu (Imatra–Joensuu matka-aikojen lyhentäminen), suunnitteluvaihe tarkentuu (uusi kohde)

Imatra–Joensuu-välillä lyhennetään henkilöliikenteen matka-aikoja. Toimenpiteet perustuvat vuonna 2018 laadittuun tarveselvitykseen. Selvityksen eri vaihtoehtoisissa on nostettu esille laajasti erityyppisiä nopeutustoimenpiteitä. Pohjois-Karjalan alueesta on käynnissä laajempi tarveselvitys ja hankearviointi 2022, joka valmistuu 2023 vuoden alkupuoliskolla. Käynnissä olevan selvityskokonaisuuden tuloksena muodostetaan kehityspolku ja tehokkaat toimenpiteet. Edistettävistä toimenpiteistä riippuu, edetäänkö tämän jälkeen mahdolliseen YVA-prosessiin vai suoraan ratasuunnitelman laadintaan. Hankkeelle on osoitettu investointiohjelmassa rahoitusta 30 milj. euroa (perustuu 2018 selvitykseen).

Riihimäen raakapuupaikka, RaS (uusi kohde)

Riihimäen raakapuukuormauspaikkaan liittyen on valmistunut useampi selvitys (ketjuseelvitys ja Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne ja tulevaisuuskuva, Väyläviraston julkaisuja 29/2022).

Ratasuunnitelma sisältää teollisuusalueen uuden kuormauspaikan suunnitelman. Kuormauspaikka korvaisi mahdollisesti Hämeenlinnan ja Riihimäen nykyisen kuormauspaikan.

Riihimäki–Tampere ohituspaikat, eri suunnitteluvaiheita (käynnissä oleva kohde)

Riihimäki–Tampere välin lisäkohtausmahdollisuudet Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan alueilla mahdollistetaan liikenteen sujuvuus ja hallinta häiriötilanteissa myöhemmin Riihimäki–Tampere-välin peruskorjauksen aikana. Liikennepaikat parantavat liikenteen toimivuutta myös normaaleissa olosuhteissa.

Lisäkohtausmahdollisuudet sijoittuvat Leteensuolle, Turenkiin, Kuurilaan ja Lempeälään. Suunnitelmavalmius on tarkoitus nostaa toteutusvalmiuteen asti.

Tampere–Jyväskylä, eri suunnitteluvaiheita (käynnissä oleva kohde)

Tampere–Jyväskylä-hanke sisältää erilaisia suunnittelukokonaisuuksia. Hankkeen tavoitteet ovat:

- yhteysvälin henkilöliikenteen matkanopeuden parantaminen
- kapasiteetin riittävyyden varmistaminen
- häiriöherkkyyden vähentäminen
- peruskorjausten suunnittelu.

Hanke sisältää Lahdenperä–Jämsä-välin kaksoisraideosuudet ja rataoikaisun matka-aikojen lyhentämiseksi, Saakoski–Jyväskylä-välin välityskyvyn parantamisen, Laihalammin uuden liikennepaikan sekä Jämsän aseman laituripolun korvaamisen eritasoratkaisuna. Hankkeen sisältö ja kustannukset täsmentyvät vielä suunnittelun edetessä.

Tampere-Oulu, eri suunnitteluvaiheita (käynnissä oleva kohde)

Rata Tampereelta Ouluun on määritelty sekä henkilö- että tavaraliikenneprofiililla yhdeksi Suomen pääväyläksi ja on osa TEN-T-ydinverkkoa. Rataosuus on lähes 500 kilometriä pitkä ja matkustajamääriltään yksi Suomen vilkkaimmista. Matkustajamääräennusteissa on kasvua tuleville vuosikymmenille. Kokkolan ja Oulun väli on ollut koko maata tarkastelleen yksi kuormitetuimmista tavaraliikenteen käyttämisistä radoista eikä kapasiteettia voida nykyisestä lisätä ilman kehittämistoimenpiteitä. Oulun ja Kokkolan välillä on ollut merkittävästi Vartiuksessa Venäjän rajan ylittänyttä tavaraliikennettä, mutta liikenne on loppunut keväällä 2022. Ratasuunnittelu Tampere-Oulu hankkeessa tehdään sekä yleis- että ratasuunnittelua. Tampereen ja Oulun välille suunnitellaan uudet kaksoisraideosuudet Limingan ja Oulun sekä Tampereen Lielahden ja Ylöjärven Lakialan välille. Lisäksi suunnitellaan usean liikennepaikan kehittämistä. Liikennepaikoille suunniteltavat lisäraiteet parantavat erityisesti tavaraliikenteen ohitusmahdollisuuksia.

Seinäjoki–Vaasa nopeuden nosto, RaS (käynnissä oleva kohde)

Seinäjoki-Vaasa-hankkeella on tarkoitus sujuvoittaa henkilöliikennettä sekä turvata rataosan nykyinen liikennöinti. Hankkeen tavoitteena on nostaa radan nopeus nykyisestä nopeudesta 120 km/h nopeuteen 140km/h sekä korjata nopeutta rajoittavat kohteet. Ratasuunnitelma laaditaan vuonna 2019 valmistuneen tarvemuis-tion ja suunnittelun alussa tehdyn hankearvioinnin pohjalta. Suunnitelma ulottuu pääsääntöisesti rautatieliikennealueelle, mutta saattaa edellyttää muutoksia jois-sakin paikoissa. Työn alussa on selvitetty hankkeen liikenteellinen tarkastelu ja tarkennettu kehitystarpeita.

Varsinainen ratasuunnitelma sisältää nopeudennostoon tähtäävän ratasuunnitelman, joka sisältää mm. seuraavat toimenpiteet:

- tasoristeysten poistoja ja turvaamismahdollisuuksia
- radan geometristen virheiden korjaamista
- rumpujen ja siltojen korjaus ja uusiminen
- kuivatuksen toimenpiteitä
- melu- ja värinätorjuntatoimenpiteet
- uudet kulkuyhteydet.

Munakan ja Bergin ratasiltojen osalta ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan rakentamissuunnitelmat.

Oulun ratapiha, RaS (käynnissä oleva kohde)

Oulun liikennepaikka koostuu kuudesta liikennepaikan osasta; Oulu Oritkari, Oulu Nokela, Oulu tavara, Oulu asema ja Oulu Tuira sekä Oulunlahti. Oulu Oritkarin kohdalla raiteet toimivat yhdistettyjen kuljetusten terminaalina. Oulu Oritkarin kautta on yhteydet Oulun sataman ja Stora Enson yksityisraiteistoille. Oulu Nokelan kohdalla raiteet toimivat etelän ja idän suunnan tavaraliikenteen tulo- ja lähtöraiteina. Oulu Nokelassa käännetään Vartiuksen ja Kokkolan välillä kulkevat tavara-junat. Henkilöliikenteen kalustolle on valmistunut vuonna 2013 VR-Yhtymä Oy:n uusi varikko Nokelan raiteiston eteläpään läheisyyteen. Ratapihoilla käsitellään noin 8 100 junaa vuodessa.

Hankkeen tavoitteena on ratapihan toiminnallisuuden parantaminen sekä henkilöliikenteen palvelutason parantaminen. Oulun henkilöratapihan ratasuunnitelmassa tarkastellaan mm. laiturialueita, raiteistoa sekä maankäytön yhteensovittamista laiturialueella. Oulu – Liminka kaksoisraiteen suunnittelu ulottuu henkilöratapihan eteläpään.

Oulu–Kontiomäki–Vartius tarveselvitys ja hankearviointi (uusi kohde)

Oulun ja Kontiomäen välillä liikennepaikkojen kehittäminen on saanut vuonna 2020 rahoituksen. Oulu–Kontiomäki-yhteyden edelleen kehittämisen rakentamalla Oulun kolmioraide ja Heikkilänkankaan liikennepaikka sisältyy investointiohjelmaan. Näiden toimenpiteiden jälkeen on tarpeen selvittää vielä koko yhteysvälin Oulu–Kontiomäki–Vartius välin jatkotarpeiden selvittäminen (mukana mm. Kiehimäjoen ratasilta ja Vaalan, Utajärven ja Paltamon ratapihat). Lisäksi tarpeen yhteen sovittaa peruskorjauksen kanssa.

Oulu–Kontiomäki/Kontiomäki–Iisalmi–Ylivieska-yhteydsvälit ovat mainittu välityskyvyn osalta strategisessa tilannekuvassa. Kyseisen välin toimintaympäristössä on tapahtunut merkittäviä muutoksia. Selvityksen ajoitusta peilattava siten, että virtojen muutokset ja tulevaisuuden näkymät selkeytyneet.

Tornio–Röyttä ratayhteys, RaS (käynnissä oleva kohde)

Tornio–Röyttä-väli on osa liikennöitävää valtion rataverkkoa. Rataosan päällysrakenne on elinkaarensa lopussa. Lautiosaari–Elijärvi-yhteys on suljettu liikenteeltä. Noin 7,3kilometriä pitkän rataosan liikennöinti on lakkautettu vuoden 2005 lopussa ja kunnossapito lopetettu 2007. Rataosat eivät kuulu TEN-T-verkkoihin eivätkä pääväyliin. Laurila–Tornio–Haaparanta-yhteyden sähköistys on parhaillaan käynnissä ja se luo lähtökohdan sähköistää myös siltä erkanevat yhteydet. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa hanke kytkeytyy sekä mainintaan teollisuuden toimintaympäristömuutoksista ja siihen liittyen uusista rataverkon parantamistarpeista, että mainintaan siitä, että uudet jatkosähköistystarpeet liittyvät erityisesti elinkeinoelämän ja kuljetusten tarpeisiin.

Hankkeeseen sisältyy Tornio–Röyttä-rataosan peruskorjaus ja sähköistys. Suunnittelussa tarkastellaan myös rataosan tasoristeysturvallisuustoimenpiteet.

Laurila–Rovaniemi tarveselvitys ja hankearviointi (uusi kohde)

Laurila–Rovaniemi rataosuuden kokonaistarpeet tarkastellaan peilaten myös peruskorjauksen tarpeisiin.

Kolarin radan tarveselvitys ja hankearviointi (uusi kohde)

Kolarin radan tarpeet selvitetään ja tarkastellaan kapasiteetti (kohtauspaikka-tarve), ja sähköistys myös mahdolliseen kaivosinvestointiin peilaten. Tarkastellaan myös tärinä- ja melukohteet, asematarpeet sekä käynnissä olevien ja suunnittelun tasoristeyskohteet huomioiden. Myös peruskorjauksen tarpeet huomioitava kokonaisuudessa. Pohjalle tehdään kevyt kapasiteettitarkastelu ja aluevaraus selvitys, jonka pohjalta voidaan käynnistää tarveselvitys ja hankearviointi.

250 kN akselipainoverkoston kehittäminen, Kouvola–Kuusankoski (uusi kohde)

Investointiohjelma sisältää varauksen 250 kN akselipainoverkoston kehittämiseksi, ensisijaisesti huomioiden kotimaan kuljetusten tarpeet väleillä Kouvola–Kuusankoski ja Hyvinkää–Kirkniemi.

Akselipainoverkoston kehittämisen keskeisimmiksi kohteiksi suunnittelun edistämisen kannalta on nostettu Kouvola–Kuusankoski ja Hanko–Hyvinkää. Hanko–Hyvinkää osuus tarkastellaan peruskorjauksen suunnittelun yhteydessä perusväylänpidon rahoituksella.

Kouvola–Kuusankoski välin suunnittelusta on tehty kevyt selvitys, johon pohjautuen tulee arvioida ratasuunnitelman tarve.

Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita

Muihin suunnittelukohteisiin kuuluva ratapihojen selvitykset ja suunnitelmat - aihekokonaisuus sisältää selvityksiä ja/tai hankearviointeja mm. seuraavista ratapihoista: Kouvola, Haminaa, Seinäjoki, Pieksämäki, Rovaniemi, Toijala, Naantali, Raisio ja Hämeenlinna.

Valtakunnallisen selvityksen (*Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne ja tulevaisuuskuva*, Väyläviraston julkaisuja 29/2022) jatkotoimenpiteenä on tarve tutkia jatkosuunnittelussa tarkemmin mm. Salon seudun raakapuunkuormauspaikkaa, Sänkimäen kuormauspaikan kehitystoimenpiteitä, Runkosuo–Sänkimäki välin sähköistystä sekä kuormauspaikkojen Kitee, Hammaslahti ja Ahvenusjärvi (korvaa Ylöjärven kuormauspaikan) kehittämistä.

Siltakohteiden osalta keskitettyyn suunnitteluohjelmaan on nostettu yhteysvälin Oulu–Kontiomäki isoja ratasiltoja, jotka eivät täytä 25 tonnin akselipainoa. Kyseessä olevien siltojen ratasuunnitelmat ovat yhdistetty yhdeksi kokonaisuudeksi. Muita siltakohteita ovat Kauhavajoen ja Siikajoen ratasiltojen ratasuunnitelma sekä Kiehimäjoen ratasillan yleissuunnitelma.

Vuonna 2022 valmistuneesta matkustajalaitureiden pidentämistarpeita käsittelevästä selvityksestä (*Matkustajalaiturien pituudet ja pidentämistarpeet*, Väyläviraston julkaisuja 27/2022) on noussut tarve selvittää Riihimäki–Tampere väliltä infratarpeet ja toteutettavuus asemien Ryttylä, Parola ja Iittala osalta sekä myös esiselvitystasoisesti Karjaa–Hanko matkustajalaitureiden pidentäminen (Hanko pohjoinen, Santala, Lappohja, Dragsvik).

Ratasuunnitelmista esimerkkinä, että Vuokatti–Kontiomäen sähköistyksen selvitys sisältyy Pohjois-Karjalan käynnissä olevaa selvityskokonaisuuteen. Selvityksen perusteella on myöhemmin arvioitava ratasuunnitelmatarve. Muita suunnitelmia mm. GigaVaasa -hankkeen raidetarkastelut valtion rataverkon osalta ja raiteiston vaikutukset valtion rataverkkoon sekä Hanko-Hyvinkää kokonaisuustarkastelu. Lisäksi mukana on mm. tasoristeysturvallisuuden parantamiskohteita ja peruskorjauskohteita.

Laajempia verkollisia selvitystarpeita ovat mm. rataverkon sähköistys, välityskyvyn kokonaiskuvan päivitys, kuljetusmuotojen siirtyminen raiteille, rataverkon kehityskuvan päivitys ja junapituudet tavaraliikenteessä.

Tiekohteet

Alle on listattu suunnitteluohjelmassa esitetyt käynnissä olevat tai uudet alkavat tieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat sekä yleissuunnitelmat tienumerojärjestyksessä. Väyläviraston suunnitteluohjelman kohteiden lisäksi mukana on myös yksi eduskunnan valtion talousarviossa nimeämä kohde (E18 Naantali–Raisio). Nämä kohteet on esitetty myös kartalla kuvassa 3. Listaus muista suunnittelukohteista on esitetty luvussa 2.2 Tiekohteet.

Tie- ja rakentamissuunnitelmat

Vt 2 Nummela–Karkkila, Tiesuunnitelma (TS), (uusi kohde)

Valtatie 2 Helsingistä Poriin on Satakunnan maakunnan ja Forssan seudun pääliikenneyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä on merkittävä rooli sekä henkilöettä raskaan liikenteen reittinä valtakunnallisesti, mutta myös seudullisesti. Tien merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttuessa. Valtatie 2 on suunnittelualueella pääosin tavallista kaksikaistaista maantietä. Maantien 120 ja Karkkilan välillä on kumpaankin suuntaan kaksi keskikaiteetonta 2+1-ohituskaistaosuutta. Karkkilan kohdalla on lisäksi lyhyt keskikaiteeton 2+1-ohituskaistaosuus Porin suuntaan. Suurimpia puutteita ovat ajosuuntien erottelun puuttuminen ja tiegeometria sekä tiheässä olevat liittymät.

Suunnittelukohteena on valtatie 2 noin 26 kilometrin matkalla Nummelan nykyisen nelikaistaisen tien päättymiskohdasta Vihdissä nykyiseen Tuorilan eritasoliittymään Karkkilassa. Tiesuunnitelman tarkempi laajuus selviää kehittämisselvityksen valmistuessa ja tiesuunnitelma voidaan käynnistää vuonna 2023.

Vt 2 parantaminen Porin keskustassa, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 2 välittää Porin keskustan kohdalla sekä Porin satamien, että lounaisrannikon suuntaisen valtatie 8 tavara- ja henkilöliikennettä. Tieosuus on pääosin yksiajoratainen ja erittäin vilkasliikenteinen. Suurin ongelma on tiejakson häiriöalttius liittymisessä sekä linjaosuuden ruuhkautuminen. Myös liikenneturvallisuudessa, ramppijärjestelyissä ja meluntorjunnassa on puutteita.

Valtatie 2 rakennetaan nelikaistaiseksi Tiilimäen ja Korven eritasoliittymien välillä. Nykyiset eritasoliittymät parannetaan. Tikkulan suuntaisliittymä täydennetään perusverkon eritasoliittymäksi ja valtatie alitetaan Tikkulan ja Eteläväylän kiertoliittymien välisellä uudella katuyhteydellä. Koko tiejaksolle toteutetaan meluntorjuntaa. Hankkeen tavoitteena on yhteen sovittaa kahden valtatie kasvanut liikenne Porin ydinkeskustan laajentuneeseen maankäyttöön.

Vt 4 Toivakka–Jyväskylä, TS muutos (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa ja määritetty maanteiden pääväylien palvelutasoluokkaan I. Suunnitteluosuudessa on yksi ohituskaistaosuus ilman keskikaidetta. Ohituskaistaosuudella on myös suorja liittymiä. Tieosuudella on 21 km moottoriliikennetietä ilman liittymiä, mikä aiheuttaa kiertohaittaa mm. rinnakkais tien varren maankäytölle sekä poliisi- ja pelastustoimelle.

Suunnittelukohteeseen sisältyy mm. keskikaiteen rakentaminen nykyiselle ohituskaistaosuudelle, yhden eritasoliittymän rakentaminen täydentämällä nykyisiä risteyssilloja rampeilla, yksityistieliittymien järjesteleminen ja poikittaisyhteyksien parantaminen. Kohteiden vanhoja tiesuunnitelmia päivitetään päätieverkon vaatimustason mukaiseksi. Tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Vt 4 Jyväskylän kohdalla, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatieosuus Jyväskylän kohdalla toimii samanaikaisesti osana TEN-T ydinverkkoa, seudullisen liikenteen välittäjänä ja kaupunkiseudun sisäisenä kulkuyhteytenä. Tieosuus on erittäin häiriöherkkä, millä on vaikutusta elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöliikenteen sujuvuuteen ja koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuuteen. Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on käynnissä suuria maankäytön hankkeita. Näiden vaikutuksena liikenneverkon kuormitus kasvaa entisestään aiheuttaen yhä pahenevia toimivuusongelmia liittyisiin.

Hankkeeseen sisältyy mm. Kankaan eritasoliittymän rakentaminen, Aholaidan ja Lohikosken eritasoliittymien täydentäminen. Tiesuunnitelmaa laaditaan yhdessä Jyväskylän kaupungin kanssa. Suunnittelukohteeseen kuuluu merkittävä määrä myös katujen muutoksia.

Vt 4 Vehniä-Äänekoski, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 4 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Ruuhkainen tieosuus välillä Vehniä-Äänekoski (noin 15 km) on onnettomuus- ja häiriöherkkä, mikä haittaa elinkeinoelämän kuljetuksia, joukkoliikennettä ja työmatkaliikennettä. Matka-ajat kasvavat aiheuttaen lisäkustannuksia ja matka-aikojen ennakoitavuus on huono.

Yleissuunnitelma Vehniä-Äänekoski osuuden parantamisesta moottoritieksi on hyväksymiskäsittelyssä. Tiesuunnitelman laatiminen käynnistetään, kun yleissuunnitelma on lainvoimainen. Hanke parantaa olennaisesti Jyväskylän ja Äänekosken välisiä liikenneyhteyksiä ja näin edesauttaa alueiden maankäytön kehittymistä. Hanke on tärkeä myös Äänekosken biotuotetehtaan kuljetusten varmistamiselle. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

Vt 5 parantaminen Leppävirran kohdalla, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 5 Leppävirran ja Kuopion välillä on liikenteen määrään suhteutettuna liian kapea, mäkinen ja mutkainen. Erityisesti taajamissa on vaarallisia tasoliittymiä. Tiejakson ongelmallisuus korostuu, koska se sijaitsee kahden jo parannetun tieosuuden välissä.

Leppävirran kohdalla valtatie on suunniteltu parannettavan nykyisellä paikallaan mm. eritasoliittymin ja keskikaiteellisin ohituskaistoin. Suunnittelualue Leppävirran kohdalla alkaa Nikkilänmäen eteläpuolelta ja ulottuu Kaidanlammen eteläpuolelle. Perusratkaisuna on keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä. Leppävirran kohdan tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2021–2023.

Leppävirralta Palokankaalle (15 km) tie on suunniteltu parannettavaksi pääosin nykyisellä paikallaan. Palokankaalta Humalajoelle nykyiselle moottoritiele asti

(18 km) tie rakennetaan nelikaistaisena kokonaan uuteen maastokäytävään nykyisen tien länsipuolelle nykyisen tien jäädessä rinnakkaistieksi. Näiden tiejaksojen tiesuunnitelmat ovat ajantasaistettavina.

Vt 5 parantaminen välillä Valkeinen–Taipale (Nerkoon ohitustie), TS (käynnissä oleva kohde)

Nerkoon kohdalla Lapinlahdella valtatie 5 nopeusrajoitus on 60 km/h ja tieosuus on onnettomuusaltis. Tie halkaisee Nerkoon kylätaajaman, eikä sen geometria täytä valtateille asetettuja vaatimuksia. Lisäksi osuudella on runsaasti tasoliittymiä. Nerkoon kohdalle on yleiskaavassa osoitettu varaus uudelle tielinjalle nykyisen tien ja asutuksen itäpuolelle.

Hankkeessa valtatie 5 parannetaan uudelle linjaukselle noin 5 km:n matkalta, jolloin nykyinen Nerkoon kylän läpi kulkeva linjaus jää palvelemaan rinnakkaistienä. Valtatielle toteutetaan kaksi uutta keskikaiteellista ohituskaistajaksoa ja tien tavoiteltava nopeustaso on 100 km/h. Jakson liittymät valtatielle toteutetaan kanavoituina tasoliittyminä. Valtatie valaistetaan, ja rakennetaan suojauksia sekä pohjavesialueille että meluntorjuntaa varten. Lisäksi rakennetaan 6 uutta siltaa. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2021–2023.

Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli, sillan YS ja TS (uusi kohde)

Pääväylien kriittinen silta. Vuonna 1982 rakennettu jännitetty betoninen jatkuva kotelopalkkisilta sijaitsee valtatie 5:llä Mikkelin kohdalla ja ylittää vesistön. Nykyisen sillan pituus on 157 m, kokonaisleveys 25,55 m. Silta hankaloittaa merkittävästi erikoiskuljetusten kulkua, eikä sillan ylitse ole nykykunnossaan mahdollista avata myöskään HCT-reittiä raskaimmille massoille.

Siltapaikka on kohteen suunnittelun ja toteutuksen kannalta määritelty erittäin vaativaksi (luokka I). Sillassa on kantavuuspuutteita ja rakenteellisia riskitekijöitä. Ensin tehdään toimenpideselvitys ja elinkaariarviointeja. Sen jälkeen päätetään jatkosuunnittelusta (YS/TS).

Vt 6 Kouvolan kohta, 1. vaihe, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 6 on erityisen tärkeä Kaakkois-Suomen suurteollisuudelle, Kouvolan logistiikkakeskuksille ja alueen tavarakuljetuksille. Kouvolan kohdalla sitä risteävät valtatie 12 Lahdesta ja valtatie 15 Kotkasta ja Mikkelistä. Tieverkon jäsentelyssä on puutteita valtatie 6 liittymistä johtuen. Valtatie liikenne kulkee osin alemman tason väylillä.

Hankkeen 1.vaiheessa valtatie 6 vilkkain osuus Keltistä Tanttarin itäpuolelle parannetaan moottoriliikennetieksi. Keltin ja Puhjon eritasoliittymiä parannetaan. Tanttariin tehdään uusi eritasoliittymä ja keskustan sisääntulokatu. Valtatie pohjoispuolelle Tanttarista Puhjoon rakennetaan rinnakkaiskatu paikallista liikennettä varten. Siltoja korjataan tai uusitaan. Niistä suurin on Kymijoen ylittävä Keltin silta, joka on elinkaarensa päässä. Kevyen liikenteen väyliä ja melusuojauksia lisätään huomattavasti. Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, keskeisten jalankulku ja pyöräily-yhteyksien täydentäminen ja sujuvat yhteydet keskustaan. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä ja samanaikaisesti Kouvolan kaupunki käynnistää toteuttamisen vaatimat asemakaavat.

Vt 6 Kullasvaaran eritasoliittymä, TS (käynnissä oleva kohde)

Vt 6 on valtakunnallisesti tärkeä tieyhteys Itä- ja Etelä-Suomen välillä erityisesti teollisuuden kuljetusväylänä. Kouvolaan on rakenteilla eri kuljetusmuotoja yhdistävä RR-terminaali (RRT), jonka maantiekuljetuksista valtaosa tapahtuu valtatie 6 liittymän kautta. Vuonna 2023 terminaalin valmistuttua alueelle rakentuu suuri logistiikka- ja yritysaluekeskittymä. Valtatie eteläpuolelle toteutetaan laaja, maankäyttöä ja paikallista liikennettä palveleva rinnakkaiskatu, johon liittyy maantien 373 lakkauttaminen yleisenä tienä.

Kouvolan RRT-terminaalin valmistuminen lisää Kullasvaaran eritasoliittymän kehittämistarvetta. Liittymä on pääyhteys Kouvolan kaupunginkeskusta idän suunnasta saavuttaessa. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä.

Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee, sillan YS ja TS (uusi kohde)

Pääväylien kriittinen silta. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua merkittävästi ja estää myös HCT-kuljetusten kulkemisen. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä. Tiesuunnitelma (sis. sillan YS) laaditaan alustavasti v. 2024–2025.

Vt 8 ohituskaistojen suunnittelu Vaasa–Kokkola, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Vaasan ja Kokkolan välillä (130 km) on puutteita liittymäjärjestelyissä ja taajamien ulkopuolella ohitusmahdollisuuksia heikentävät ohituskaistojen puute sekä paikoin kapea ja mutkainen tiegeometria.

Hankkeessa suunnitellaan uusia keskikaiteellisia ohituskaistaosuuksia yhteysväleille. Ohituskaistaosuuksien lisäksi hankkeissa toteutetaan liittymäjärjestelyjä ja muita liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia toimenpiteitä ohituskaistaosuuksien välittömässä läheisyydessä. Ohituskaistaosuuksille rakennetaan myös uusia rinnakkaisteitä paikallisen liikenteen tarpeisiin. Tavoitteena on tien standardin parantaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja turvallisten ohitusmahdollisuuksien varmistaminen erityisesti pitkämatkaisen liikenteen tarpeisiin. Yksittäisten ohituskaistaosuuksien tiesuunnittelu on käynnissä.

Vt 9 Jämsä–Korpilahti, liittymä- ja ohituskaistajärjestelyt, TS muutos (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 9 yhdistää Tampereen ja Jyväskylän kasvavat kaupunkiseudut toisiinsa. Tiellä 9 on paljon yksityistieliittymiä ja tasoliittymiä, mistä on vaikeaa päästä mukaan valtatie liikennevirtaan. Liikenne jonoutuu ajoittain ja osa suunnitteluosuuksien ohituskaistoista on lyhyitä ja keskikaiteettomia.

Hankkeessa parannetaan nykyisiä ohituskaistoja ja rakennetaan ohituskaistat keskikaiteelliseksi, toteutetaan yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä ja rakennetaan uutta valaistusta. Tavoitteena on valtatie turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen. Tiesuunnitelman muutos on käynnissä.

*Vt 9 Tampere–Orivesi 1.vaihe, väli Alasjärvi–Käpykangas, TS
(käynnissä oleva kohde)*

Valtatie 9 kuuluu Suomen merkittävimpiin pääteihin. Tampereen kaupungin alueella valtatie 9 on Suomen vilkkain yksiajoratainen tieosuus. Tampereen ja Oriveden välillä (35 km) tie ei vastaa laatutasoltaan nykyliikenteen vaatimuksia. Osuudella on puutteita liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tien laatutassossa. Ongelmia aiheuttavat etenkin valtatie ruuhkaisuus ja siitä aiheutuva heikko liikenneturvallisuus.

Valtatie 9 parannetaan nelikaistaiseksi moottoritieksi osuudella Alasjärvi-Suinula ja nelikaistaiseksi keskikaiteelliseksi valtatieksi osuudella Suinula-Käpykangas. Tie parannetaan nykyisessä maastokäytävässä. Valtatielle rakennetaan eritasoliittymät Tasanteen ja Suinulan kohdille. Nykyiset Aitovuoren ja Tarastejärven eritasoliittymät parannetaan. Kaikki tiejakson tasoliittymät poistetaan ja yhteydet valtatielle järjestetään eritasoliittymiin johtavilla rinnakkaistieyhteyksillä. Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti keskeisen päätieyhteyden palvelutaso, parantaa liikenneturvallisuutta, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Tiesuunnitelma on lähes valmis. Suunnittelualueen pohjatutkimuksia tarkennetaan, jotta hankkeen toteuttaminen STK-hankkeena olisi mahdollista.

Vt 9 Tampere–Orivesi 2.vaihe, väli Käpykangas–Orivesi, TS (uusi kohde)

Tieosuuden ongelmana on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä sekä tien huono palvelutaso. Liikenteessä on sujuvuusongelmia aamu- ja iltaruuhkan aikaan sekä viikonloppuisin. Ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset. Liikennettä lisää myös kasvava maankäyttö tien vaikutusalueella.

Tavoitetilanne on 2+2-kaistainen sekaliikennetie välillä Käpykangas-Suinula ja 2+2 keskikaidetie eritasoliittymiin välillä Suinula-Oritupa ja Oriveden ohituskaistan kaitteistus. Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti keskeisen päätieyhteyden palvelutaso, parantaa liikenneturvallisuutta, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä.

Vt 9 Turku–Tampere yhteysvälin parantaminen, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 9 on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Turun lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti. Tien ensisijainen ongelma on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä. Tiheässä olevat liittymät ja turvallisten ohitusmahdollisuuksien puute aiheuttavat nopeustason vaihtelua ja onnettomuuksia. Yhteysvälille on jo toteutettu viime vuosina pienempiä parannustoimenpiteitä ja lähivuosina suunnitellaan keskisuuria toimenpiteitä. Yhteysvälin kiireellisimmiksi osahankkeiksi on arvioitu osuus Lieto–Aura ja keskikaiteelliset ohituskaistat välille Aura-Humppila.

Lieto as.–Aura leveäkaistatien 4-kaistaistuksen tiesuunnitelma on valmis ja Väylävirastossa tarkastettavana. Kolmen ohituskaistaparin tiesuunnitelma välille Aura-Humppila laaditaan vuosina 2019–2023 ja auran kohdan järjestelyistä laaditaan tiesuunnitelma vuosina 2023–2025. Tavoitteena on erityisesti yhteysvälin turvallisuuden parantaminen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen.

*Vt 9 ja mt 562 (Lentokentäntie) liikennejärjestelyt, Kuopio, RS
(käynnissä oleva kohde)*

Kuopion lentokentän seudulla on toimivuusongelmia valtatie 9 ja maantien 562 liittymässä, missä vasemmalle kääntyminen ja liittyminen päätielle iltapäiväruuhkassa on ajoittain haasteellista. Myös vastapäisen Siilinjärven kunnan työpaikka-keskittymän liittymässä on samat ongelmat.

Valtatien 9 ja maantien 562 nykyiset tasoliittymät korvataan eritasoliittymällä ja korvaavilla tieyhteyksillä. Valtatieosuus toteutetaan 2+2-kaistaisena ja sille rakennetaan varalaskupaikka. Lisäksi parannetaan jalankulku- ja pyöräilyväyliä sekä tehdään yksityistiejärjestelyitä. Hanke tukee maankäytön kehittämistä suunnittelualueella. Hankkeen tavoitteena on valtatie 9 liikennejärjestelyjen parantaminen, liikenteen sujuvoittaminen ja matka-aikojen lyhentäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen. Hankkeella on myös vahva sotilaallinen peruste ja sen avulla pystytään parantamaan Rissalan lentotukikohdan toimintaa ja suorituskykyä. Tiesuunnitelma on laadittu vuosina 2020–2022 ja rakentamissuunnitelma laaditaan vuonna 2023.

Vt 12 Nokian kohdalla, kävelyn ja pyöräilyn hanke + liittymät, TS (uusi kohde)

Pyöräilyn pääreittien kehittämisestä on tehty selvitys ja pääväylien suunnittelun yhteydessä on löydetty kohteita, joissa KÄPY-olosuhteita voitaisiin parantaa jo ennen kuin varsinaiselle pääväylälle tullaan tekemään toimenpiteitä.

Suunnitteluhankkeeseen sisältyvät kohteet ovat Vt 12 Teiskontien laatuikävä ja alikulut, Mt 309 välillä Liuttu–Suorama, St 301 välillä Lempäälä–Vesilahti ja Vt 12 Nokian kohta.

Vt 12 Tampere (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi), TS (uusi kohde)

Valtatie 12 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia yhteyksiä. Valtatiellä on merkittävä rooli Tampereen kaupunkiseudulla valtakunnallisena, seudullisena ja paikallisena yhteytenä. Suunnitteluosuudella on merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa ja liikenteen sujuvuudessa. Valtatie on nykyisin yksiajoratainen moottoriliikennetie. Parannettavan tieosuuden pituus on noin 12 km. Tieosuus ruuhkautuu säännöllisesti työmatkaliikenteen aikana.

Valtatien 12 parantamisella on suuri merkitys maankäytön kehittämismahdollisuuksiin kaupunkiseudulla. Hanke sisältää valtatie 4-kaistaistamisen rakentamalla uusi ajorata tieosuuden alkupäässä nykyisen ajoradan pohjoispuolelle ja loppupäässä nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Yleisuunnitelma on valmis. Tiesuunnitelma käynnistyy v. 2023.

Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, TS (käynnissä oleva kohde)

Tampereen Rantaväylän tunnelin valmistumisen myötä Vt 12 ja Kt 65 Vaitinaron liittymän kasvanut kapasiteettiongelma on johtanut useasti Rantaväylän tunnelin lännen ajosuunnan sulkemiseen. Vaitinaron liittymä sijaitsee 2,5 km tunnelin länsipuolella.

Vaitinaron liittymän toimivuuden varmistamiseksi ja uuden Hiedanrannan asuinalueen kytkemiseksi liikenneverkkoon tarvitaan valtatielle 12 uusi eritasoliittymä. Hankkeen tavoitteena on parantaa Vaitinaron liittymän välityskykyä ja mahdollistaa

Hiedanrannan alueen maankäytön kehittäminen sekä liikenteellinen kytkentä. Hiedanrannan liikennejärjestelmä tukeutuu voimakkaasti raitiotiehen, mutta vaatii myös toimivat liittymät kantatielle 65. Tiesuunnittelun aikataulu on sidoksissa Hiedanrannan asemakaavoituksen aikatauluun.

Vt 18 Laihia–Seinäjoki, TS (käynnissä oleva kohde)

Vaasa–Seinäjoki-yhteysväli muodostaa kahden merkittävän maakuntakeskuksen välisen linkin. Valtatie 18 on Laihian ja Seinäjoen välillä laatutasoltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuukseltaan huono. Tieosan ongelmana on erittäin suuri liittymätiheys ja kesäaikainen vilkas maatalousliikenne, joka häiritsee valtatie liikennettä ja vaikeuttaa liikkumisen ennakoimista.

Hankkeessa tietä parannetaan mm. rakentamalla uusia ohituskaistaosuuksia ja eritasoliittymiä, sekä järjestelemällä nykyisiä tasoliittymiä koko yhteysvälin (55 km) matkalla. Tavoitteena on erityisesti pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden oleellinen parantaminen. Hankkeen tiesuunnitelmien laatiminen on käynnissä.

Vt 19 Seinäjoki–Lapua, TS (käynnissä oleva kohde)

Etelä-Pohjanmaan valtavyylä, valtatie 19, palvelee pitkämatkaista etelä-pohjoisuuntaista Etelä-Pohjanmaan maakuntaa halkovaa liikennettä sekä seudullisesti alueen asukkaita, maankäyttöä ja elinkeinoelämää. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä tulevaisuudessa. Valtatien 19 yhteysväli Seinäjoki–Lapua on moniongelmainen tieosuus. Sen liikenneturvallisuustilanne on huono ja tiejaksolla on sujuvuusongelmia, jotka aiheutuvat muun muassa suuresta raskaan liikenteen määrästä ja hitaasta maatalousliikenteestä.

Hankkeen 1. vaiheessa rakennetaan Lapuan ja Nurmon 2+2 ohituskaistat sekä Atrian eritasoliittymä. Hankkeen seuraavassa vaiheessa tieosuus rakennetaan tavoitetaan 2+2 yhteydeksi (nopeusrajoitus 100 km/h) koko matkalla Seinäjoen ja Lapuan Koveron välillä. Tavoitetaso vaatii tiesuunnitelmien laatimisen Kivisaaren eritasoliittymän ja Nurmon ohituskaistan väliselle osuudelle, Nurmon ja Lapuan ohituskaistojen väliselle osuudelle sekä Lapuan ohituskaistan ja Koveron eritasoliittymän väliselle osuudelle.

Vt 21 Palojoensuu–Maunu, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 21 on valtakunnallisesti tärkeä tieyhteys Norjaan. Se palvelee erityisesti kalottialueen kuljetuksia Tromssan ja Finnmarkin talousalueille sekä Norjan suunnasta tulevia kuljetuksia. Valtatiellä 21 Palojoensuun ja Kilpisjärven välillä on runsaasti parannettavia tieosuuksia. Tieosuudelle on ominaista kapeus ja laatutason voimakas vaihtelu. Nykyinen tie ei vastaa leveydeltään, geometrialtaan tai kunnoltaan päätieverkkoon kuluvalle valtatielle asetettuja minimivaatimuksia.

Tiesuunnitelman laatiminen välille Palojoensuu–Maunu on käynnissä ja se valmistuu syksyllä 2023. Tiesuunnitelma laaditaan noin 50 km matkalle ja hanke sisältää sekä nykyisen tien parantamisosuuksia että uuden tien rakentamista. Kylissä tehdään tielle liikenneturvallisuutta parantavia pieniä toimenpiteitä. Turvallisuus, sujuvuus ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset paranevat. Matka-aika lyhenee ja on ennakoitavissa. Liikenneturvallisuuden osalta erityisesti rekkujen suistumiset

vähenevät ja liikenneturvallisuus paranee erityisesti taajamissa. Raskaan liikenteen kuljetusten toimintavarmuus paranee ja häiriöherkyys sääoloille vähenee.

Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS (uusi kohde)

Valtatie 25 on etenkin raskaalle liikenteelle merkittävä poikittaisyhteys Hyvinkään ja Mäntsälän välillä. Tien turvallisuus ja liikenteen sujuvuus ovat heikkoja. Raskaan liikenteen määrän arvioidaan lisääntyvän merkittävästi tulevaisuudessa, kun alueille rakennetaan uusia logistiikkakeskuksia.

Suunnittelukohde on ensimmäinen osa tavoitetta muuttaa myöhemmin valtatie 25 koko välillä Hyvinkää–Mäntsälä jatkuvaksi ohituskaistatieksi. Kohteessa muutetaan Ahdenkalliontien ja Ridasjärventien liittymät eritasoliittymiksi ja rakennetaan liittymien välille ohituskaistapari, rakennetaan Aeron liittymä kanavoiduksi tasoliittymäksi, toteutetaan Kapulin eritasoliittymä katujärjestelyineen, täydennetään valtatie 4 eritasoliittymä suoralla rampilla valtatieltä 25 lännen suunnasta valtatielle 4 etelään sekä toteutetaan maantien 140 liittymään vapaat oikeat maantien 140 länsipuolella. Suunnittelukokonaisuutta tarkennetaan, kun logistiikkakeskusten liikenteen vaikutuksista Vt 25:lle saadaan tarkempaa tietoa.

Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja, TS (uusi kohde)

Hanke sijoittuu valtatielle 25 Lohjan keskustan koillispuolelle. Valtatie 25 on liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukainen maanteiden pääväylä ja kuuluu palvelutasoluokkaan I. Valtatie 25 toimii raskaan liikenteen runkoyhteytenä, jolla ei tavoitetilassa sallita pääsuunnan liikennettä hidastavia tasoliittymiä.

Nykyinen kiertoliittymä muutetaan eritasoliittymäksi tarvittavine tie- ja katujärjestelyineen. Samalla tehdään tarvittavat jalankulun-, pyöräilyn- ja joukkoliikenteen järjestelyt. Meluntorjuntaa parannetaan ja tehdään tarvittavat pohjavesisuojuukset. Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sekä työ- ja asiointimatkojen matka-aikaa ja sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta.

Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS (uusi kohde)

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla lähellä pääkaupunkiseutua. Lisäksi valtatie toimii maantieyhteytenä Hangon satamaan ja on merkittävä tavaraliikenteen välittäjäväylä.

Kohteessa parannetaan Ajurinpuiston eritasoliittymää valtatie pohjoispuolen suorilla rampeilla sekä toteutetaan Langansbölen, Horsbäckin ja Västerbackan eritasoliittymät rinnakkaistie-, meluntorjunta- ja pohjavedensuojausjärjestelyineen. Hanke on osa Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaiheen toimenpiteitä.

Vt 26 kiireellisimmät toimenpiteet, TS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 26 on raskaan liikenteen pääreitti Haminan ja Taavetin välillä. Liikenneturvallisuustilanne on huono. Tien mäkisyys ja mutkaisuus yhdistettynä moniin tasoliittymiin ja raskaan liikenteen suureen määrään tarjoaa vain muutamia ohitusmahdollisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn huonot olosuhteet tekevät liikkumisesta turvatonta. Raskaan liikenteen kuljetusten ympärivuotinen turvaaminen koko valtatiejaksolla edellyttää tien liikenteellisen sujuvuuden nostoa 80 km/h:ssa.

Tiesuunnitelmatarpeet jakautuvat kolmeen osakohteeseen: Husula–Myllykylä, Myllykylä–Paijärvi–Pyhältö sekä Pyhältö–Lankila–Kurvila. Hankekohteet ovat vuonna 2021 laaditun toimenpidesuunnitelman toimenpidekorien I-III mukaisia kehittämisskohteita, joiden tärkeimmät toimenpiteet pyritään toteuttamaan osakohteiden priorisoinnin perusteella vuoteen 2028 mennessä.

Paineet vt 26:n parantamiseen ovat kasvaneet Ukrainan sodan jälkeen, kun erityisesti tavaraliikenteen kuljetukset ovat suuntautuneet uusille reiteille. Valtatieosuu-den osakohteen Husula–Myllykylä rakentamistoimenpiteet voidaan käynnistää aikaisintaan syksyllä 2023.

Kt 40 E18 Turun kehätie Raision keskustassa toteutusvalmiuden nostaminen (uusi kohde)

Tiejakso välillä Naantali–Raisio poikkeaa huomattavasti muista E18 tieosuuksista. Turun kehätie on välillä kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä tärkeimmille päätieyhteyksille ja TEN-T ydinverkolle asetettuja tavoitteita. Kehätien parantamisen tavoitteena on korjata puutteita tien laatussa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseudun kasvuedellytyksiä.

E18 rakennetaan 4-kaistaiseksi välillä Naantali–Raisio. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan neljä ja kolme eritasoliittymää parannetaan lähes kokonaan uusimalla. Lisäksi rakennetaan yksi riista-alikulku ja täydennetään rinnakkaiskatujärjestelyjä sekä jalankulun- ja pyöräilyn järjestelyjä. Naantalin öljyterminaaliin johtava rata uusitaan kehätien varrella. Melusuojuuksia rakennetaan huomattavissa määrin. Tavoitteena on TEN-T ydinverkon vaatimusten saavuttaminen Naantalin ja Raision kaupunkirakenteen sisällä vuoteen 2030 mennessä.

Kt 51 liittymäkohteet Inkoossa, TS (uusi kohde)

Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti mm. satamien tiekuljetuksille. Kantatien nykyisten tasoliittymien palvelutaso on huono, sillä sivusuunnilta liittyville aiheutuu merkittäviä viivytyksiä.

Hanke käsittää neljän liittymäkokonaisuuden parantamisen Inkoon kunnan alueella kantatiellä 51. Liittymät ovat kaksi nelihaaraliittymää Degerbyn kylän kohdalla, Tähteläntien nelihaaraliittymä Inkoon keskustajaman itäpuolella, Inkoon keskustan pääyhteytenä toimiva Bollstantien liittymä ja Inkoon satamaan johtava Satamatien liittymä.

Degerbyn ja Tähteläntien liittymät on tarkoitus porrastaa ja järjestää jkpp-yhteys eritasoon kt 51 kanssa. Bollstantien liittymässä toimenpiteenä on kanavoinnin täydentäminen ja Satamatiellä uuden rampin rakentaminen Helsingin suuntaan. Liittymien toimenpiteistä on tehty toimenpideselvitys ja seuraavaksi laaditaan tiesuunnitelma.

Kt 52 Salon kohta, 2. vaihe, TS (uusi kohde)

Kantatie 52 Salon kohdalla 2. vaiheessa toteutetaan Salon keskustan itäpuolelle uusi päätieyhteys. Hanke on jatkoa vuonna 2016 valmistuneelle 1. vaiheelle, jossa rakennettiin tien eteläinen osa. Hanke edistää Salon elinkeinoelämän edellytyksiä

parantamalla yhteyksiä E18-tielle. Ohjaamalla läpikulkeva liikenne pois Salon keskustasta parannetaan keskustan turvallisuutta ja viihtyisyyttä, maankäytön kehittämisedellytyksiä sekä kantatien liikenteen sujuvuutta.

Hankkeessa toteutetaan uusi yhteys välille Helsingintie (mt 110) – Somerontie. Uudelle osuudelle rakennetaan kaksi eritasoliittymää ja yksi kanavoitu tasoliittymä. Somerontien eritasoliittymän ja E18-tien välinen osuus parannetaan kaksiajorataiseksi keskikaiteella varustetuksi maantiekksi. Nopeustaso kantatiellä on 80 km/h. Hanke sisältää 8 uutta siltaa, joista kaksi kevyen liikenteen alikulkusiltoja, kaksi vesistösiltoja ja neljä risteyssiltoja. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2023–2024.

Kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen, Lieksa, sillan YS ja TS (käynnissä oleva kohde)

Keskisuuri kriittinen silta. Lieksanjoen ylittävä painorajoitusuhan alainen silta uusitaan. Toteuttaminen vaatii suunnitelmien laatimisen sekä vesilain mukaisen lupakäsittelyn. Tiesuunnitelman laatiminen (sis. sillan YS) on käynnissä.

Kt 92 Karigasniemen rajasilta, Tie- ja rakentamissuunnitelma (TRS) (käynnissä oleva kohde)

Kantatiellä 92 sijaitseva Inarijoen Torvikosken silta on kapea, huonokuntoinen ja painorajoitettu, joten se on uusittava lähivuosina. Suunnittelukohde toteuttaa valintakriteerejä asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen, väyläverkon omaisuuden arvon säilyttäminen sekä kansainvälisten yhteyksien turvaaminen. Silta on yhteinen Norjan kanssa ja Statens vegvesen maksaa puolet sillan suunnittelusta.

Mt 120 Vihdintien kestävä liikumisen laatuikäytävä ja sen jatkosuunnitelmat, TS (uusi kohde)

Vihdintien käytävälle laaditaan kestävää liikkumista ja liikenneturvallisuutta tukevia toimenpiteitä yhtenä kokonaisuutena. Toimenpiteet suunnitellaan vähintään esisuunnitelmatarkkuuteen, osa voidaan suunnitella parantamis- tai rakennussuunnitelman tarkkuudella. Suunnittelun kohteena ovat mm. pyöräilyn ja kävelyn reitit, alikulut, liikennevalot, pysäkkiympäristöt, linja-autoliikenteen liittymäjärjestelyt sekä olemassa olevien järjestelyjen laatutason nosto. Samassa yhteydessä tarkastellaan Vihdintien Kehä III ulkopuolisen osuuden tulevaisuuskuva eli millaisiin ratkaisuihin tulee tulevaisuudessa varautua tien kehittämisen osalta. Käytävästä luodaan Vihdintien pikaraitiotien jatkeena toimiva kestävä liikumisen kannustava ja turvallinen yhteys nopeasti kehittyvällä kaupunkimaisella tiejaksolla.

Mt 301 Vesilahti–Lempäälä, Kävelyn ja pyöräilyn hanke, TS (uusi kohde)

Pyöräilyn pääreittien kehittämisestä on tehty selvitys ja pääväylien suunnittelun yhteydessä on löydetty kohteita, joissa KÄPY-olosuhteita voitaisiin parantaa jo ennen kuin varsinaiselle pääväylälle tullaan tekemään toimenpiteitä.

Suunnitteluhankkeeseen sisältyvät kohteet ovat Vt 12 Teiskontien laatuikäytävä ja alikulut, Mt 309 välillä Liuttu–Suorama, St 301 välillä Lempäälä–Vesilahti ja Vt 12 Nokian kohta.

Mt 815 Lentokentäntien parantaminen Oulunlahti–Oulunsalo, TRS (käynnissä oleva kohde)

Lentokentäntie mt 815 sijoittuu Oulun kaupungin ja Kempeleen kunnan alueelle. Tie kulkee Oulunsalon taajaman läpi Oulun lentoasemalle. Lentokentäntie on myös osa Hailuodon ja Oulun seudun välistä tieyhteyttä. Tie on pääosin 2-kaistainen ja liittymät ovat tasoliittymiä. Lentokentäntiellä ja liittymissä on palvelutaso-ongelmia ja tasoliittymissä turvallisuuspuutteita. Kuntien maankäytön kehittäminen edellyttää Lentokentäntien liikennejärjestelyjen kehittämistä.

Lentokentäntie suunnitellaan parannettavaksi 2+2 keskikaidetieksi. Tasoliittymät parannetaan nyky paikalla, siltoja kunnostetaan ja levennetään sekä rakennetaan melusteita. Lentokentätietä kehitetään korkealuokkaisena väylänä ja yhteytenä Oulun lentoasemalle ja Hailuotoon. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja rakennussuunnitelmaa laaditaan.

Mt 6113 ja 16620 jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame–Keljonkangas, TS (uusi kohde)

Jyväskylän kaupunki ja Muuramen kunta ovat kasvavia keskuksia. Muuramen keskustan ja Keljonkankaan aluekeskuksen väli on noin 7 km ja Muuramen ja Jyväskylän keskustan noin 15 km. Jyväskylän ja Muuramen välillä kulkee paljon työmatkaliikennettä sekä muuta asiointi- ja vapaa-ajan liikennettä. Jyväskylän ja Muuramen väliltä puuttuu yhteneväinen, turvallinen ja suora pyöräily-yhteys noin 6 kilometrin matkalta. Nykytilanteessa pyöräily tapahtuu ajoradalla tai pientareella.

Maanteiden 6113 ja 16620 kunnossa on myös nykytilanteessa merkittäviä puutteita ja maanteitä tulee parantaa. Jalankulun ja pyöräily-yhteyden puutteen sekä maanteiden 6113 ja 16620 huonon kunnan ja palvelutason lisäksi Muuramen ja Jyväskylän välillä on merkittäviä puutteita myös valtatie 9 turvallisuudessa. Runsaan liikenteen ja kuormittuneiden tasoliittymien lisäksi, merkittävänä ongelmana on yhteysvälillä liikkuvat hirvet ja hirvieläinonnettomuudet korostuvatkin onnettomuustyypeissä.

Mt 7041 Lapua–Nurmo, kävelyn ja pyöräilyn hanke, TS (uusi kohde)

Seinäjoen ja Lapuan välillä ei ole kunnollista pyöräilyn ja jalankulun yhteyttä. Maantielle 7041 on esitetty uusi pyörätie, joka toimii jatkossa ensisijaisena kevyen liikenteen reittinä Lapuan ja Seinäjoen välillä.

Mt 8155 Poikkimaantie, Oulu, RS (käynnissä oleva kohde)

Poikkimaantie on Oulussa Oritkarin satamasta alkava väylä, joka yhdistää valtatie 4 ja 22 satamaan ja Oritkarin logistiikka-alueeseen. Alueella sijaitsee Stora-Enson kartonkitehdas, jonka uudistusinvestoinnin myötä raaka-ainekuljetukset alueelle ovat kasvaneet merkittävästi. Oritkari on Oulun satamista vilkkain. Poikkimaantien palvelutaso on huono ja liittymissä on toimivuusongelmia etenkin huipputuntiliikenteen aikoina.

Sataman päässä Poikkimaantie linjataan uuteen paikkaan ja portin edustalle rakennetaan kiertoliittymä. Poikkimaantie levennetään 4-kaistaiseksi 2,4 km:n matkalla Äimäraution ja Kiilakiventien liittymän välillä. Liittymiä parannetaan ja uusia siltoja sekä telematiikkaa rakennetaan. Tievalaistus uusitaan. Uusia melusteita rakennetaan Mäntylän, Nokelan, Lintulan ja Kaukovainion asuntoalueiden kohdille.

Tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia, maankäytön kehitysedellytyksiä sekä vähentää asutuksen liikennemehailaittoja. Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit (nyt lisärahoitus mm. CEF-hakemusten tekemiseen).

Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS (uusi kohde)

Keski-Uudeltamaalta puuttuu sujuva ja turvallinen yhteys valtateiden 3 ja 4 väliltä. Yhteys tarvitaan erityisesti palvelemaan lisääntyneitä tavarakuljetuksia. Nykyisin suurin yhteys eteläisen Keski-Uudenmaan logistiikka-alueilta valtatie 3 suuntaan kulkee kantatietä 45 Hyrylän keskustan kautta, jossa raskaasta liikenteestä aiheutuu haittaa paikalliselle liikenteelle ja maankäytölle. Myös Järvenpään tasolla reitit valtatie 3 suuntaan ovat epäjatkuvia ja osin huonosti raskaalle liikenteelle soveltuvia. Järvenpään pohjoisosissa on tulevaisuudessa kehitettäviä työpaikka-alueita, jotka lisäävät kuljetuksia valtatie 3 suuntaan.

Hankkeen suunnittelua tehdään kolmessa osassa. Välillä Nukari-Purola on käynnissä yleissuunnitelma, jossa tutkitaan uutta tielinjausta. Yleissuunnitelman valmistuminen myöhästyy linjauksen rakennettavuuden varmistamisen myötä. Tehdään vielä lisäpohjatutkimuksia ja geofysikaalisia tutkimuksia. Tiesuunnitelman aloitus siirtyy tämän vuoksi eteenpäin.

*Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen, RS
(Käynnissä oleva kohde)*

Kivimon lossi sijaitsee Paraisten kaupungissa maantiellä 12003 Houtskarlin pääsaaren ja Kivimon välissä. Lossia käytti vuonna 2019 keskimäärin 238 ajoneuvoa vuorokaudessa, kesäaikana liikenne kasvaa huomattavasti. Nykyinen lossi aiheuttaa tien pitäjälle merkittäviä käyttökustannuksia, minkä vuoksi lyhyt lossiyhteys on taloudellisesti kannattavaa korvata sillalla.

Kivimon silta muodostuu kolmesta pääosasta: avattavasta siltaosuudesta ja kahdesta kiinteästä siltaosuudesta avattavan siltaosuuden molemmin puolin. Silta rakennetaan nykyisen lossiyhteyden länsipuolelle. Hankkeen tavoitteena on käyttökustannuksiltaan kalliin lossin korvaaminen sillalla. Tiesuunnitelma on hyväksytty ja vesilupa on saatu. Rakentamissuunnittelu on käynnissä.

*GigaVaasa akkuteollisuusalueen liikenneyhteydet tiestön suunnittelu
(käynnissä oleva kohde)*

Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta ovat kaavoittaneet Vaasan lentoaseman itäpuolelle suuren alueen, jonne on mahdollista sijoittaa kemiallista suurteollisuutta sekä työpaikka- ja teollisuusalueita. GigaVaasa akkuteollisuusalue on Suomen mitakaavassa ainutlaatuinen suurteollisuusalue, joka ei voi toteutua ilman uusien maantiejähteyksien rakentamista. Akkuteollisuusalueen vaatima uusi tieyhteys toimii tulevaisuudessa valtatie 8 uutena linjauksena Vaasan ohi.

Hankkeessa suunnitellaan GigaVaasa suurteollisuusalueen tiestö niin, että kuljetusten toimivuus, sujuvuus ja turvallisuus varmistetaan. GigaVaasa-alueelle on kaavoitettu uusi tieyhteys Vikby–Martoinen valtatieltä 8 seututielle 717. Vaasan satamaan on suunnitteilla moottoritien eteläpuolelle uusi yhteys, Satamatie. Päivitetty asemakaavat alueelle on hyväksytty vuonna 2021. Hankkeen tavoitteena on toteuttaa sujuvat ja turvalliset yhteydet teollisuusalueelta satamaan sekä valtateille 3 ja 8. Tiestön suunnittelu on käynnissä.

Yleissuunnitelmat

Vt 3 Lempäälä–Pirkkala ja Kehä 2 YVA+YS (uusi kohde)

Maakuntakaavassa esitetty Tampereen eteläisen suunnan painotus lisää tarvetta myös valtatie 3 uudelle moottoritieoikaisulle Lempäälän Puskiaisten ja Pirkkalan välillä sekä tätä risteävälle seututietasoiselle yhteydelle Lempäälän Sääksjärveltä Tampere-Pirkkalan lentoasemalle. Yhteyden parantaminen on maakunnan ja kaupunkiseudun tavoitteissa.

Yleissuunnitteluprosessi on käynnissä, johon kuuluu YVA menettely ja maantielain mukainen yleissuunnitelma valtatie 3 ja Tampereen kaupunkiseudun 2-kehän parantamisesta. YVA:n tulosten ja sen rinnalla tehtävien teknistaloudellisten selvitysten pohjalta valitaan vaihtoehto yleissuunnitteluun. Tavoitteena on saada yleissuunnitelma valmiiksi vuonna 2023. Hankkeen YVA-prosessi on ollut paljon arvioitua laajempi ja kustannukset ovat ylittyneet.

Vt 9 Kanavuori–Lievestuore YVA+YS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 9 on tärkeä raskaan liikenteen runkoyhteys. Kanavuoren ja Lievestuoreen välillä kaksikaistainen tieosuus (noin 18 km) on mäkinen ja mutkainen ja sillä on useita nelihaara-liittymiä sekä runsaasti yksityistieliittymiä. Ongelmallisesta geometriasta johtuva ohituspaikkojen puute ja suuri liittymätiheys aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia haitaten sekä elinkeinoelämän kuljetuksia ja että työmatkaliikennettä.

Hankkeessa parannetaan olemassa olevia tasoliittymiä eritasoliittymiksi sekä järjestellään yksityistieliittymät uusiin eritasoliittymiin ja parannetaan poikittaisyhteyksiä, rakennetaan ohituskaistoja sekä parannetaan pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä. Tavoitteena on mm. parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä matka-ajan ennakoitavuutta. Ympäristövaikutuksien arviointi on käynnissä ja YVA:ssa tutkitaan yhteysvälin parantamista 2+2 kaistaiseksi moottoriliikennetieksi. YVA-selostus valmistuu vuonna 2023 ja yleissuunnittelu käynnistyy syksyllä 2023.

Vt 9 Korpilahti–Jyväskylä YVA+YS (käynnissä oleva kohde)

Valtatie 9 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikittaisyhteyttä. Valtatie 9 yhdistää Tampereen ja Jyväskylän kasvavat kaupunkiseudut toisiinsa. Valtatie 9 välittää suunnittelualueella Korpilahden taajaman ja Keljonkaan välillä (20 km) sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle. Koko suunnitteluvälillä on runsaasti työmatkaliikennettä ja erityisen paljon Muuramen ja Jyväskylän välillä.

Hanke on pääosin esisuunnitteluvaiheessa. Korpilahti – Muurame väli on suunniteltu parannettavan 2+2 keskikaiteelliseksi tieksi, liittymät eritasoliittymiä ja jatkuva rinnakkaistie. Muurame – Jyväskylä väli esitetään paranne-tavaksi 2+2 moottoritieksi. Korpilahden ja Muuramen välillä tutkitaan myös valtatie parantamista moottoriväyläksi. Hanke on toteutettavissa vaiheittain. Hankkeella parannetaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Hankkeen YVA ja yleissuunnitelma käynnistyy alkuvuodesta 2023.

Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki välin kehittäminen, YVA+YS (uusi kohde)

Valtatie 20 Oulu–Kuusamo palvelee seudullista työmatka- ja asiointiliikennettä sekä Koillismaalle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä sekä elinkeinoelämän kuljetuksia. Tie toimii myös Oulun kaupungin sisääntuloväylänä. Yhteysvälin tasoliittymissä on toimivuus- ja turvallisuusongelmia ja liikennevaloliittymät sekä 60 km/h nopeusrajoitus aiheuttavat viivytyksiä. Lisäksi tienvarren asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, asuinviihtyisyys).

Yhteyden kehittämisestä valmistui vuonna 2020 kehittämisselvitys, jonka tavoite-tilanteessa valtatie 20 Korvenkylän ja Kiimingin välillä parannetaan kokonaisuudessaan keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi tieksi nykyiselle paikalleen. Käynnissä oleva suunnittelukohde sisältää kohteen yleissuunnitelman sekä ympäristövaikutusten arvioinnin laatimisen. Tavoitteena on parantaa Oulu - Kiiminki välin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta etenkin työmatka- ja asiointiliikenteen osalta. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain.

Kt 51 Munkinmäki–Sunnanvik YVA+YS (käynnissä oleva kohde)

Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti mm. satamien tiekuljetuksille. Tiejaksolla tapahtuu paljon liittymä-, kohtaamis- ja eläinonnettomuuksia, ja se on liikenneturvallisuudeltaan turvattomimpien joukossa Uudellamaalla. Nykyisen kaksikaistaisen tien sujuvuusongelmat heikentävät matka-ajan ennakoitavuutta ruuhka-aikoina.

Kantatien 51 liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi osuus Munkinmäki–Sunnanvik on suunniteltu muutettavaksi keskikaiteelliseksi nelikaistatieksi (12 km), jossa kaikki tasoliittymät korvataan eritasoliittymillä. Hankkeen yleissuunnittelu käynnistyy 2023.

Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen, YS (uusi kohde)

Kantatie 63 välillä Kauhava–Ylivieska on erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeä maakuntien välinen väylä. Kantatien muita osia on aiemmin parannettu vastaamaan kantatien palvelutasovaatimuksia, mutta moniongelmainen Ina–Kaustinen osuus on edelleen parantamatta. Suunnittelualueella on heikosta geometriasta johtuva alhainen nopeustaso, mikä heikentää kantatien liikenteen sujuvuutta. Kylien halki kulkeva tieyhteys, lukuisat yksityistieliittymät, liian kapea poikkileikkaus ja kasvavat liikennemäärät heikentävät kantatien turvallisuutta merkittävästi.

Hankkeen pääsuuntaselvitys on valmistunut vuonna 2021 ja seuraavaksi pääsuuntaselvitys päivitetään yleissuunnitelmaksi. Ennen yleissuunnitelman laatimista tehdään YVA tarveharkinta.

Mt 1002 Skåldön silta, YS (uusi kohde)

Skåldö sijaitsee Raaseporin kaupungissa. Nykyisin paikalla liikennöi Skåldön lossi maanteiden 1002 ja 11039 välillä yhdistäen Skärlandetin ja Torsön saaret manteeeseen. Hankkeen tavoitteena on vähentää lossin käytöstä aiheutuvia kustannuksia.

Hankkeessa korvataan nykyinen lossiyhteys kiinteällä teräsbetonikantisella jatkuvalla liitto-palkkisillalla. Sillan jännemitat ovat 55 m + 64 m + 84 m + 114 m +

84 m + 64 m + 55 m. Silta rakennetaan nykyisen lauttaväylän kohdalle siten, että mantereen puolella tie linjataan nykyisestä sijainnista hieman länteen. Skåldön puolella uusi tie linjataan nykyisen tien itäpuolelle. Suunnitellun sillan toteuttaminen edellyttää maantien uudelleenlinjaamista noin 1,4 km matkalta. Kohteen suunnittelu (YS ja TS) käynnistyy vuonna 2022.

Vesiväyläkohteet

Alle listattu kaikki suunnitteluohjelmassa olevat käynnissä olevat tai uudet alkavat vesiväylien suunnittelukohteet.

Vesiväylien suunnittelukohteet:

Ahvenanmaan väylät (käynnissä oleva kohde)

Väylien parantamishankkeiden (Eckerö ja Färjsund) vesilupakäsittely ja rakennussuunnittelu. Eckerön väylän parantamistarve liittyy Eckerölinen uuden aluksen hankintaan, ja Färjsundin parantamistarve alueen teollisuuden kuljetustarpeisiin. Eckerön väylän vesilupahakemus on valmisteilla ja Färjsundin käsittelyssä. Molempien hankkeiden alustava toteutusajankohta on aikaisintaan 2024, mikä edellyttää rakennussuunnitelmien laatimista 2023. Hankkeet sisältyvät investointiohjelmaan.

Raahen väylä (käynnissä oleva kohde)

Väylän syventämisen yleissuunnitelma. Käynnistetään tarvittaessa väyläsyvennyksen yleissuunnitelman laatiminen, jos kuljetusten antajien aluskuljetusten tarpeet sitä edellyttävät. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Loviisan väylä (käynnissä oleva kohde)

Väylän syventämisen yleissuunnitelman tarkistuksen loppuun vienti ja mahdolliset muut tarkastelut. Helsingin satama tuonut mahdollisen tarpeen esille alkukesästä. Vuonna 2018 laaditun yleissuunnitelman tarkistus vastaamaan liikenteen tarpeita hankearvioinnin päivityksen tarpeisiin. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Koverharin väylä (käynnissä oleva kohde)

Väylän parantamishankkeen rakennussuunnittelu. Hanke liittyy Hangon satama merkittävään laajentamissuunnitelmaan Koverharin satamassa, ja se on parhailaan vesilupakäsittelyssä. Hankkeen aikaisin mahdollinen toteutus on 2023, mikä edellyttää rakennussuunnitelman laatimista. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Saimaan syväväylät (käynnissä oleva kohde)

Syväväylien sisäisen liikenteen edellyttämien parantamiskohteiden jatkosuunnittelu. Saimaan kanavan laajennushankkeen peruunnuttua yleisen kansainvälisen tilanteen takia Saimaan kasvaneet sisäiset kuljetukset edellyttävät pieniä parantamisia raakapuukuljetusten käyttämällä väylillä. Parantamistarpeiden jatkosuunnittelua jatketaan aikaisemmin kanavan laajennushankkeeseen liittyneiden parantamissuunnitelmien ja uusien esille nousseiden tarpeiden pohjalta. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Vaasan väylä (käynnissä oleva kohde)

Väylän parantamishankkeen vesilupahakemus ja rakennussuunnittelu. Vaasan satamaan on käynnistymässä uuden polven roro-alusten liikenne, jonka turvallisuus ja toimintavarmuus edellyttää väylän sisäosan leventämistä. Hankkeen vesilupahakemuksen laadinta on käynnissä. Hankkeen suunniteltu aikaisin toteutusajankohta on 2023, mikä edellyttää parantamisen rakennussuunnitelman laatimista. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Oulun väylä (käynnissä oleva kohde)

Väylän parantamishankkeen yleissuunnitelman viimeistely ja mahdollinen vesilupahakemus. Oulun satamaan on käynnistymässä uuden polven roro-alusten liikenne, jonka turvallisuus ja toimintavarmuus edellyttää väylän sisäosan leventämistä. Yleissuunnitelman laatiminen käynnistetään tänä syksynä ja viedään loppuun 2023 kevään aikana. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Merenkurkun syventäminen (käynnissä oleva kohde)

Hanke liittyy Ruotsissa valmisteltavaan Luulajan sataman laajennusprojektiin, johon sisältyy myös satama tuloväylien syventäminen. Hanke on käynnistymässä 2024, ja siihen liittyy myös vähäinen Merenkurkun reittijakoalueen syvennystarve, jonka rakennussuunnitelma on laadittava ensi vuonna. Väylävirasto on omalta osaltaan ilmoittanut Ruotsin Sjöfartsverketille osallistuvansa hankkeen toteutukseen.

Tornion väylä (käynnissä oleva kohde)

Väylän parantamishankkeen vesilupahakemus ja rakennussuunnittelu. Hankkeessa parannetaan väylän geometriaa varmistamaan LNG-kuljetusten turvallisuus ja sitä kautta myös Tornion terästehtaiden raaka-aine ja tuotekuljetusten toimivuus. Hankkeen YVA-tarveharkinta ja vesilupahakemuksen laadinta ovat käynnissä. Hankkeen suunniteltu aikaisin toteutusajankohta on 2023, mikä edellyttää parantamisen rakennussuunnitelman laatimista. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Inkoon väylä (uusi kohde)

Suomi on vuokrannut 10 vuodeksi LNG-terminaalialuksen, joka sijoitetaan Inkoon satamaan vielä tämän vuoden aikana. Ensivaiheessa terminaalin täyttöön käytettävien aluskuljetusten toimivuutta parannetaan väylän merkinnän kehittämällä, mutta näiden kuljetusten toimivuus ja turvallisuus edellyttää myös muita väylän parantamistoimia, joiden yleissuunnittelu tulee käynnistää. Hanke ei sisälly investointiohjelmaan, vaan tarve on tullut kansainvälisessä tilanteessa tapahtuneiden muutosten ja huoltovarmuuden kautta.

Merikarvian väylä (uusi kohde)

Uuden väylän parantamishankkeen esisuunnittelu. Merikarvian kunta on esittänyt väylän mitoitusväyden lisäämistä 4,2 m:stä 5–6 m:iin kivimurske- ja suurtehomuuntajien kuljetusten perusteella. Murskekuljetukset käynnistyvät tänä vuonna, ja kunta arvioi niiden määrä kasvavan 400 000 tonniin vuonna 2023. Kunta on lisäksi tehnyt Fingridin kanssa pitkäaikaisen sopimuksen suurtehomuuntajien kuljetuksista sataman kautta. Esisuunnitelman laatiminen alustavaa hankearviointia varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointi varten.

Haminan väylä (uusi kohde)

Väylän syventämisen esisuunnittelu. HaminaKotka satama esittänyt väylän mitoitusväyden lisäämistä 12 m:stä 13,7/14 m:iin. Hanke-esityksen taustalla ovat raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten lisääntyminen sekä sataman pitkä-

jänneinen kehityssuunnitelma. Esisuunnitelman laatiminen alustavaa hankearviointia varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointi varten.

Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut (ei kartalla)

Vuosittain toimijat esittävät erilaisia aloitteita väylien parantamisesta ja kehittämisestä, joiden toteutuskelpoisuuden arviointi edellyttää kannattavuustarkasteluiden laatimista niitä koskevia jatkopäätöksiä varten.

Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita

Yleisesti

Suunnitteluohjelmaa laadittaessa on selvitetty ja arvioitu vuoden 2023 tarpeiden lisäksi tulevien vuosien suunnittelutarpeita. Tässä vaiheessa suunnitteluohjelmaan on nimetty pääasiassa vuonna 2023 aloitettavia suunnittelukohteita ja vain muutama vuonna 2024 alkava suunnittelukohde.

Suunnittelutarpeita on kuitenkin kartoitettu pidemmälle tulevaisuuteen, jotta suunnittelua voidaan ohjelmoida pitkäjänteisesti erityisesti investointiohjelman kohteiden suunnittelutarpeita edistäen.

Ratakohteet

Rataverkon suunnittelukohteiden priorisointi on osa laajempaa ohjelmointikokonaisuutta. Tällöin ns. esitettävät suunnittelukohteet ovat jo valmiiksi priorisoituja verkollisesti. Tämänhetkisen suunnitteluohjelman ratakohteet ovat pitkälti joko investointiohjelman suunnitelmavalmiuden lisäämistä tai verkollisen kokonaistiedon kartoittamista, joka toimii taas lähtötietona investointiohjelmaan.

Suunnitteluohjelman ratakohteissa on useita esiselvitystasoisia suunnitelmia, joiden pohjalta muodostetaan pitkäjänteistä kokonaiskäsitystä rataverkon tulevaisuuden tarpeista. Esiselvitysten tuomien tarpeiden sisällön tarkennuttua ohjelmoidaan ja priorisoidaan tarvittavat seuraavat suunnitteluvaiheet. Lisäksi muuttuva toimintaympäristö ja sidosryhmien tarpeet nostanevat suunnitteluohjelmaan lyhyemmäläkin tähtäimellä suunnittelutarpeita.

Vesiväylät

Vesiväylien suunnitteluohjelma perustuu investointiohjelmassa esille tuotuihin hankkeisiin ja toimijoiden esittämiin uusiin hanke-esityksiin, joiden alustava hankearviointi edellyttää esisuunnitelman laatimista näistä hankkeista. Pidemmällä aikavälillä elinkeinoelämän muuttuvat tarpeet ja suuret investointipäätökset vaikuttavat ratkaisevasti suunnittelutarpeisiin ja sitä kautta suunnitteluohjelman sisältöön. Tämän vuoksi tulevien vuosien suunnittelutarpeiden kattava ennakoiminen on lähes mahdotonta eikä niitä kyetä esittämään yksilöityinä suunnittelukohteina.

Tiekohteet

Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelmaan alueelliset ELY-keskukset ovat esittäneet suunnittelutarpeita pitkäjänteisesti neljälle tulevalle vuodelle. Kaiken kaikkiaan esitettiin perusteluineen yli 100 uutta alkavaa suunnittelukohdetta, joista 29 uutta kohdetta valittiin aloitettavaksi joko jo loppuvuonna 2022 tai vuosina 2023 ja 2024. Vuonna 2024 aloitettavat kohteet ovat investointiohjelmassa mainittuja kohteita. Muutoin tässä vaiheessa vielä ei myönnetty vielä määrärahoja vuosina 2024–2026 alkaville kohteille. Seuraavalla suunnitteluohjelman päivityskierroksella tullaan uudelleen tarkistamaan näiden jo esitettyjen suunnittelutarpeiden kiireellisyys ja priorisointi.

Vaikka vaikutusarvioinnin perustella havaittiin useita vaikutus- ja hankearvioinninäkökannalta merkittäviä suunnittelutarpeita, niin useimmissa tapauksissa kohteiden aloituksesta ei voida vielä päättää, koska tarve näiden suunnitteluvaiheiden aloitukselle ei ole vielä vuonna 2023, vaan vasta myöhemmin. Syynä useimmiten on se, että edellisen vaiheen suunnitelmat ovat vielä kesken, joten uutta vaihetta ei vielä voida aloittaa. Suunnittelun ohjelmointiin liittyvistä riskeistä enemmän tietoa kappaleessa 4.3 Riskit ja epävarmuudet.

Alle on listattu kohteet, jotka ovat ELY-keskusten esittämiä tarpeita vuosille 2023–2026. Tarpeet on jaoteltu arviointitavan mukaan. Arviointitapoja on kolme: hankearviointi, määrällisellä menetelmällä arviointi ja laadullinen arviointi. Nämä erilaiset arviointitavat on esitelty luvussa 3 Suunnittelukohteiden vaikutukset kappaleessa 3.4.1 Arvioidut kohteet.

Taulukoissa on esitetty

- ehdotetun suunnittelukohteen nimi
- hyöty-kustannussuhde hankearvioituissa suunnittelukohteissa (HK)
- onko kohde valittu suunnitteluohjelmaan 2023–2026 (SO 2023–2026) ja onko hanke mainittu investointiohjelmassa
- kohteen aloitusvuosi / ehdotettu aloitusvuosi
- suunnittelun kustannusarvio.

Alla selvitetty taulukoissa käytetyt lyhenteet:

TS=tiesuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, YS=yleisuunnitelma, YVA=ympäristövaikutustenarviointi, TPS=toimenpidesuunnitelma, jk+pp=jalankulku ja pyöräily, HK=hyöty-kustannussuhde, SO 2023–2026 = suunnittelukohde on vuosien 2023–2026 suunnitteluohjelmassa, *-merkintä nimen perässä viittaa siihen, että kohteen toteutusajankohta riippuu kyseessä olevan teollisuusinvestoinnin/kaivoksen etenemisestä

Taulukko 1. Hankearvioidut uudet suunnittelukohteet¹⁵.

Hanke	HK	Suunnitteluohjelmassa 2023–2026 / investointiohjelmassa	Aloitusvuosi / Ehdotettu aloitusvuosi	Suunnittelun kustannusarvio (€)
Hankearvioidut uudet suunnittelukohteet				
Vt 12 Tampere (Alasjärvi)– Kangasala (Huutijärvi), TS	3,64	SO 2023–2026	2023	1 300 000
Mt 152 (Kehä IV), TS	2,15		Ehdotettu 2025	3 000 000
Vt 12 Joutjärvi–Uusikylä, TS	1,82		Ehdotettu 2023	1 300 000
Vt 8 parantaminen välillä vt3–Seppänkyläntie, Vaasa TS muutokset ja hyväksyntä	1,33	SO 2023–2026, Investointiohjelman kori 1A	2022	40 000
Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla YS (ja YVA)	1,29		Ehdotettu 2025	550 000
Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki välin kehittäminen, YVA+YS	1,20	SO 2023–2026	2023	600 000
Kt 52 Salon kohta, 2. vaihe, TS	1,15	SO 2023–2026	2023	1 200 000
Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla YS (ja YVA)	0,99		Ehdotettu 2025	600 000
Mt 355 Merituulentie, TS	0,61		Ehdotettu 2023	1 400 000
Vt 4 Rovaniemi–Vikajärvi, TS	0,48		Ehdotettu 2024	700 000
Kt 67 Ilmajoki–Seinäjoki, tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe	0,40		Ehdotettu 2025	400 000
Kt 82 Vikajärvi–Kemijärvi, TS	0,35		Ehdotettu 2024	950 000
Vt 4 Iin ohikulkutie, TS	0,33		Ehdotettu 2025	2 200 000

¹⁵ Suunnittelukohteet esitetty hyöty-kustannussuhteen järjestyksessä.

Taulukko 2. Määrällisellä menetelmällä arvioidut uudet suunnittelukohteet¹⁶.

Hanke	Suunnittelu- ohjelmassa 2023–2026 / investointi- ohjelmassa	Aloitus- vuosi / Ehdotettu aloitus- vuosi	Suunnittelun kustannus- arvio (€)
Määrällisellä menetelmällä arvioidut uudet suunnittelukohteet			
Vt 3 Lakalaiva–Sarankulma 3+3, TS		Ehdotettu 2024	300 000
Vt 3 Sääksjärvi–Multisilta, melusuo- jaukset, TRS		Ehdotettu 2024	400 000
Vt 4 Haurukylä–Haaransilta välin ke- hittäminen, YVA+YS		Ehdotettu 2025	600 000
Vt 4 Joutsan kohdalla TS		Ehdotettu 2023	900 000
Vt 4 Kärämäen ohikulkutie, TS		Ehdotettu 2025	1 000 000
Vt 4 Pohjois-Ii–Kuivaniemi jatkuva ohituskaistatie, TS		Ehdotettu 2025	2 200 000
Vt 4 Pulkkiila–Haurukylä jatkuva ohi- tuskaistatie, TS		Ehdotettu 2024	4 000 000
Vt 4 Simojoen silta, TS		Ehdotettu 2024	500 000
Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, TS		Ehdotettu 2024	1 000 000
Vt 5 Sodankylän kohta, TS ^{*17}		Ehdotettu 2023	400 000
Vt 6 Utti–Taavetti, TPS		Ehdotettu 2024	100 000
Vt 8 ohituskaistat, Siikajoki, Raahen ja Kalajoki, TRS		Ehdotettu 2023	1 400 000
Vt 11 Nokia–Kiikoinen kehittämis- suunnitelma	SO 2023–2026	2023	150 000
Vt 13 parantaminen välillä Mikkeli- Lappeenranta rakentamalla Uskin ohituskaistat, TS		Ehdotettu 2023	350 000
Vt 15 Valkeala–Ristiina, TPS		Ehdotettu 2025	100 000
Vt 18 ohituskaistaosuudet Perälän- tie–Höysäläntie ja Valtaala–Leväluh- dantie sekä Isonkyrön eritasoliittymä, TS		Ehdotettu 2025	750 000
Vt 19 Lapua–Kauhava AVS, sisältäen Lapuan kohta, ohituskaistaosuus, kt63 liittymä sekä jkpp-väylä		Ehdotettu 2024	200 000
Vt 2 parantaminen Ulvilan keskustan kohdalla TS		Ehdotettu 2024	1 100 000
Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Maunu–Ropinsalmi, TS		Ehdotettu 2025	800 000
Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Ropinsalmi–Ailakkalahti, TS		Ehdotettu 2023	1 200 000
Vt 25/kt 52 liittymän AVS	SO 2023–2026 Investointi- ohjelman kori 1B (vt 25)	2023	200 000

¹⁶ Suunnittelukohteet esitetty tienumerojärjestyksessä¹⁷ *-merkintä nimen perässä viittaa siihen, että kohteen toteutusajankohta riippuu kyseessä olevan teollisuusinvestoinnin/kaivoksen etenemisestä

Hanke	Suunnitteluohjelmassa 2023–2026 / investointiohjelmassa	Aloitusvuosi / Ehdotettu aloitusvuosi	Suunnittelun kustannusarvio (€)
Kt 78 Kajaanintie, Jätänkynntilä–Pöykkölä, TS		Ehdotettu 2024	600 000
Kt 79 Kittilän kirkonkylän, RS		Ehdotettu 2023	300 000
Mt 6113 ja 16620 välillä Muurame–Keljonkangas jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen TS	SO 2023–2026 Investointiohjelmaan ehdolla oleva pyöräilykohde	2023	650 000
Mt 816 Hailuodontien leventäminen, TRS		Ehdotettu 2023	600 000
Mt 965 Pelkosenniemi–Savukoski, TS*		Ehdotettu 2025	200 000
Mt 967 ja mt 9671 Savukoski–Martti, TS*		Ehdotettu >2026	500 000
Mt 9671 Martti-Rovala–Sokli, RS*		Ehdotettu >2026	760 000
Nord Fuelin investoinnin edellyttämät tienparantamistarpeet, Haapavesi, TRS*		Ehdotettu 2023	600 000

Taulukko 3. Laadullisesti arvioitua uudet suunnittelukohteet¹⁸.

Hanke	Suunnittelu- ohjelmassa 2023–2026 / investointi- ohjelmassa	Aloitus- vuosi / Ehdotettu aloitus- vuosi	Suunnittelun kustannus- arvio (€)
Laadullisesti arvioitua uudet suunnittelukohteet			
Vt 3 Helsingby–Laihia tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe		Ehdotettu 2025	400 000
Vt 3 Jalasjärvi–Laihia parantaminen, vanhojen tiesuunnitelmien päivittäminen		Ehdotettu 2025	300 000
Vt 3 Laihian keskustan kohta hankearviointi		2022	20 000
Vt 3 parantaminen välillä Rajalanmäki–Koskue hankearviointi	SO 2023–2026 Investointiohjelman kori 1B	2023	20 000
Vt 4 Hirvas–Rovaniemi, TS		Ehdotettu 2025	600 000
Vt 4 Joutsa–Kanavuori, TS		Ehdotettu 2025	1 000 000
Vt 4 Kehä III–Keravantie, TS		Ehdotettu 2025	400 000
Vt 4 Lusi–Joutsa osahankkeet, TS		Ehdotettu 2024	800 000
Vt 4 Äänekoski–Pihitipudas, TS		Ehdotettu 2025	1 000 000
Vt 4, kt 81, mt 9442 jk+pp, "Siltojen lenkki, TRS * ¹⁹		Ehdotettu 2024	100 000
Vt 6 Joensuu–Kajaani yhteysväliselvitys		Ehdotettu 2024	80 000
Vt 6 Simpeleen kohta, TS		Ehdotettu 2025	300 000
Vt 8 ja kt 67 Bäcklidenin liittymäalueen parantaminen, ES, silta		2023	40 000
Vt 8 Koivulahden ETL ja Hopsalan liittymän parantaminen, TS		Ehdotettu 2025	300 000
Vt 9 ja mt 15641 Ylämylly–Siilainen, pyöräliikenteen pääreitit TRS		Ehdotettu 2024	150 000
Vt 9 Kanavuori–Lievestuore, TS		Ehdotettu 2024	2 600 000
Vt 9 Korpilahden kohdalla, TS		Ehdotettu 2025	1 600 000
Vt 9 Lievestuore–Hankasalmi, TS		Ehdotettu 2025	1 000 000
Vt 9 Länkipohja–Korpilahti, TS		Ehdotettu 2025	1 000 000
Vt 9 Länkipohjan kohdalla, AVS		Ehdotettu 2025	100 000
Vt 9 Muurame–Jyväskylä, TS		Ehdotettu 2025	1 600 000
Vt 11 jatke yleissuunnitelma (ja YVA)		Ehdotettu 2024	300 000
Vt 12 kehittämisselvitys Rauma–Tampere		2023	150 000

¹⁸ Suunnittelukohteet esitetty tienumerjärjestyksessä¹⁹ *-merkintä nimen perässä viittaa siihen, että kohteen toteutusajankohta riippuu kyseessä olevan teollisuusinvestoinnin/kaivoksen etenemisestä

Hanke	Suunnittelu- ohjelmassa 2023–2026 / investointi- ohjelmassa	Aloitus- vuosi / Ehdotettu aloitus- vuosi	Suunnittelun kustannus- arvio (€)
Vt 12 Lahti-Tampere (Soramäki–Alasjärvi) kehittämisselvitys		2023	200 000
Vt 12 Nokian kohdalla, TS, KÄPY-hanke	SO 2023–2026 Investointi- ohjelmaan ehdolla oleva pyöräilykohde	2023	100 000
Vt 13 Asemankannaksen kohdalla, AVS		Ehdotettu 2024	100 000
Vt 13 ja mt 18047 Varilantie–Tunkkarintie–Vintalantie jk+pp, Veteli ja Kaustinen, tiesuunnitelman päivitys		Ehdotettu 2023	100 000
Vt 2 parantaminen Porin keskustassa, YVA	SO 2023–2026 Investointi- ohjelman kori 1B	2023	200 000
Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Maunu–Ropinsalmi, hankearviointi		2022	20 000
Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Ropinsalmi–Ailakkalahti, hankearviointi		2022	20 000
Vt 23 Hankasalmi–Varkaus yhteysväli-selvitys		Ehdotettu 2025	80 000
Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä TS	SO 2023–2026 Investointi- ohjelman kori 1B (vt 25)	2023	720 000
Vt 25 Tammisaaren liittymät TS	SO 2023–2026 Investointi- ohjelman kori 1B (vt 25)	2023	720 000
Kt 51 liittymäkohteet Inkoossa TS		2022	200 000
Kt 52 kehittämisselvitys Tammisaari–Salo		Ehdotettu 2025	100 000
Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen YS		2023	200 000
Kt 67 Ilmajoki–Kurikka–Kauhajoki hankkeistamiseen tähtäävä esiselvitys		Ehdotettu 2023	100 000
Kt 79 Kittilän lentokenttä–Levi, jk+pp, TRS		Ehdotettu 2025	300 000
Kt 80 Sodankylä–Vuomanperä, TS*		Ehdotettu 2025	800 000
Kehä I välillä Vt 3–Kt 45 TS		Ehdotettu 2025	1 000 000
Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen TS		Ehdotettu 2024	300 000
Mt 120 Vihdintien kehittämisselvitys Kehä III-Lahnus		2023	50 000
Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat (TS ja/tai RS).		2023	75 000
Mt 145 yhteysväli Järvenpää–Hyrylä toimenpideselvitys (Kestävän liikkuksen laatukäytävä)	SO 2023–2026 Investointi- ohjelmaan ehdolla oleva pyöräilykohde	2023	50 000
Mt 269 Yyteri–Reposaari JKP-tie TS		Ehdotettu 2024	400 000
Mt 301 Vesilahti–Lempäälä, TS, KÄPY-hanke		2023	100 000

Hanke	Suunnittelu- ohjelmassa 2023–2026 / investointi- ohjelmassa	Aloitus- vuosi / Ehdotettu aloitus- vuosi	Suunnittelun kustannus- arvio (€)
Mt 339 Kangasalan pääreitin parantaminen välillä Suorama–Liuttu, TS, KÄPY-hanke		Ehdotettu 2024	100 000
Mt 384 jk+pp-tie välille Virojoki–Miehkälä, TS		Ehdotettu 2023	150 000
Mt 559 Vanha Viitonen, pyöräliikenteen pääreitin toimenpidesuunnitelma	SO 2023–2026 Investointi- ohjelmaan ehdolla oleva pyöräilykohde	2023	50 000
Mt 559 Vanha Viitonen, pyöräliikenteen pääreitin TRS		Ehdotettu 2025	200 000
Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, esiselvitys	SO 2023–2026 Investointi- ohjelman kori 1B	2023	70 000
Mt 941 Ranua–Posio, TS		Ehdotettu >2026	500 000
Mt 1583 Loviisan ydinvoimalan tieyhdyden esiselvitys	SO 2023–2026	2023	75 000
Mt 2555 Järvikylä–Noormarkku jk+pp-tie TS		Ehdotettu 2024	250 000
Mt 7041 Lapua–Nurmo jk+pp, RS		Ehdotettu 2024	100 000
Mt 7041 Lapua–Nurmo jk+pp, TS	SO 2023–2026 Investointi- ohjelmaan ehdolla oleva pyöräilykohde	2023	300 000
Mt 7233 parantaminen välillä Viemerö–Rannanjärvi tiesuunnitelman hankearviointi ja hyväksyntä		Ehdotettu 2023	25 000
Mt 9643 Kemijärvi (Patokangas)–Varrio, TS*		Ehdotettu 2023	600 000
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla RS		Ehdotettu 2024	570 000
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla TS		Ehdotettu 2023	190 000
Eritasoliittymäselvitys, kaistajärjestelyiden parantamisen priorisointi suhteessa myös sillan kuntoon		Ehdotettu 2025	50 000
Kestävän liikkumisen laatukäytäväselvitykset Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella.		Ehdotettu 2024	100 000



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-027-2
www.vayla.fi