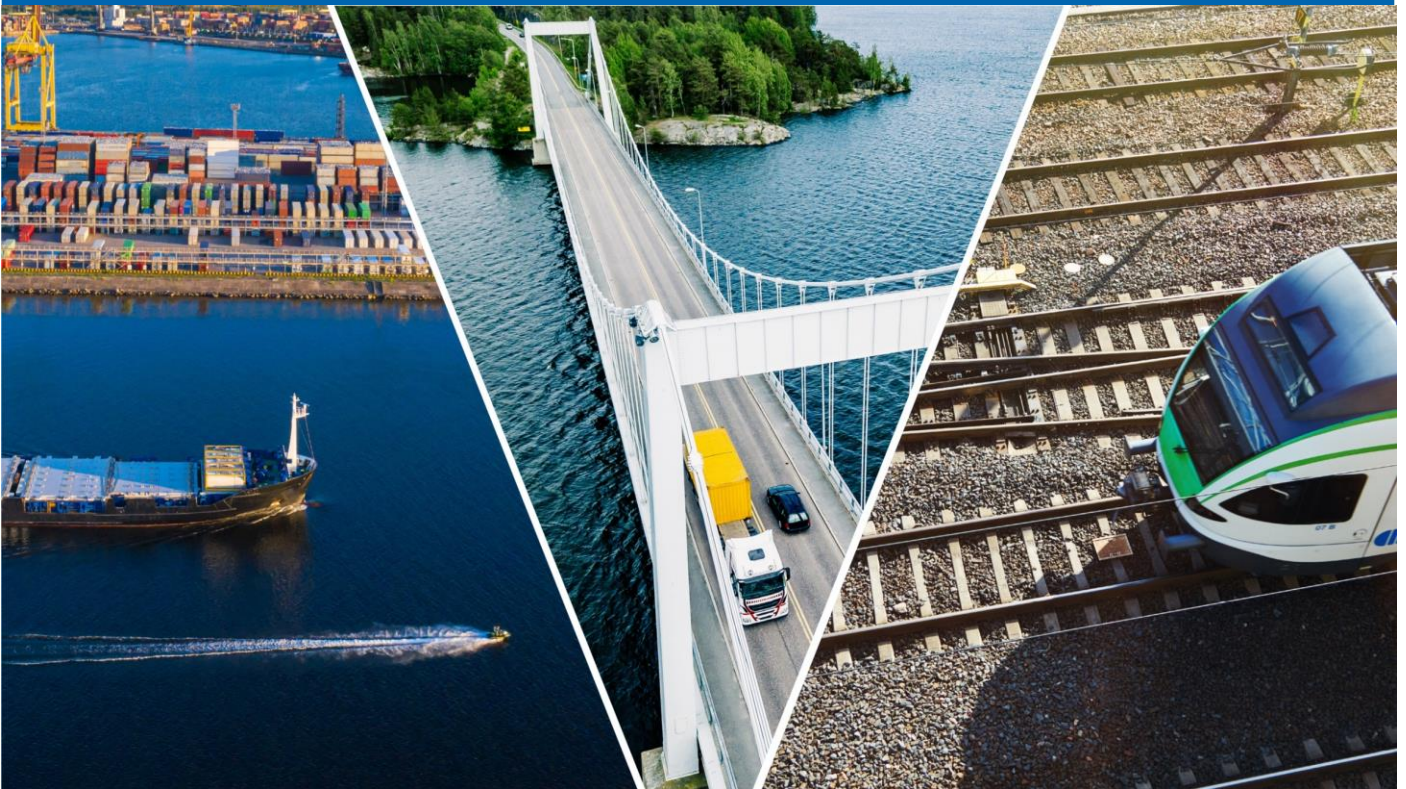




Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
85/2023

Väyläviraston suunnitteluohjelma vuosille 2024–2027



Väyläviraston suunnitteluohjelma vuosille 2024–2027

Väyläviraston julkaisuja 85/2023

Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-131-6

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Väyläviraston suunnitteluohjelma vuosille 2024–2027. Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisuja 85/2023. 42 sivua ja 3 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-131-6.

Avainsanat: suunnitteluohjelma, vaikutukset, vaikutusarviointi, hankearviointi, hanke-suunnittelu, väyläsuunnittelu, esisuunnittelu, tiesuunnitelmat, yleissuunnitelmat, ratasuunnitelmat, rakentamissuunnitelmat, suunnittelu, ratahankkeet, tiehankkeet, vesiväylähankkeet, liikenneinvestoinnit

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut osana valtioneuvoston huhtikuussa 2021 hyväksymän Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa Väyläviraston suunnitteluohjelman vuosille 2024–2027. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja ELY-keskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta.

Suunnitteluohjelmaan valittavat suunnittelukohteet priorisoidaan niiden vaikuttavuuden perusteella. Valintakriteerit perustuvat Liikenne 12 -tavoitteisiin: tehokkuus, kestävyys ja saavutettavuus sekä siihen, onko tarve tunnistettu strategisessa tilannekuvassa tai onko kohde erityisen akuutti tai kriittinen. Kohteiden valinnat tehdään laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ELY-keskusten määrärahakehysraamit huomioiden. Tässä julkaisussa esitettävän suunnitteluohjelman uusien kohteiden valinnassa pääpaino oli vuonna 2024 käynnistyvissä 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 talousarviossa myöntämän erillisrahoituksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, mutta on esitelty tässä julkaisussa niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi.

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 2024, jolloin suunnitteluohjelma päivitetään ja hyväksytään suunnitteluohjelma vuosille 2025–2028. Ohjelmaan on tarvittaessa mahdollista tehdä päivityksiä kesken kauden.

Tässä julkaisussa esitellään syksyllä 2023 valmistunut suunnitteluohjelma vuosille 2024–2027. Suunnitteluohjelman esittely, kohteet ja kartat löytyvät myös aina ajankohtaisena versiona Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Trafikledsverkets planeringsprogram för 2024–2027 Trafikledsverket. Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer 85/2023. 42 sidor och 3 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-131-6.

Sammanfattning

Trafikledsverket har som en del av iståndsättandet av statsrådets i april 2021 godkända Nationella trafiksystemplan (Trafik 12-planen) utarbetat Trafikledsverkets planeringsprogram för 2024–2027. Trafikledsverkets planeringsprogram är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och NTM-centralernas planering av större objekt i det statliga vägnätet.

De planeringsobjekt som väljs till planeringsprogrammet prioriteras utifrån deras effektivitet. Urvalskriterierna grundar sig på målen för Trafik 12: effektivitet, hållbarhet och tillgänglighet samt om behovet har identifierats i den strategiska lägesbilden eller om objektet är särskilt akut eller kritiskt. Valet av objekten görs som ett omfattande samarbete och i interaktion med NTM-centralerna med beaktande av anslagsramarna. I valet av nya objekt till det planeringsprogram som presenteras i denna publikation låg tyngdpunkten på de nya projekt som inleds 2024.

Planeringsprogrammet omfattar bland annat omfattande och vad gäller nätet betydande förplaneringsobjekt för att kartlägga kommande planerings- och investeringsbehov samt projektplaneringen av eventuella kommande investeringsobjekt. Inom planeringsprojektet finansieras även projektutvärderingar för att öka behovet av information samt av grundade anledningar även byggnadsplaneringen. Planeringsprogrammet omfattar bland annat inte planering av NTM-centralernas mindre och lokala egna objekt, planering av förbättringsprojekt för bastrafikledshållningen samt i huvudsak byggnadsplanering av investeringsprojekt. De objekt som fått separat finansiering inom riksdagens budget ingår inte i det av Trafikledsverket beslutade planeringsprogrammet, men har presenterats i denna publikation på grund av deras betydelse och omfattning.

Planeringsprogrammet förbereds årligen om hösten utifrån de av NTM-centralerna och Trafikledsverket presenterade planeringsbehoven med beaktande av ändringar i verksamhetsmiljön och kundbehoven. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Planeringsprogrammet uppdateras nästa gång hösten 2024, varvid planeringsprogrammet uppdateras och planeringsprogrammet för 2025–2028 godkänns. Det är möjligt att vid behov göra uppdateringar i programmet mitt under perioden.

I denna publikation presenteras planeringsprogrammet för 2024–2027 som blev klart hösten 2023. Presentationen av planeringsprogrammet, objekten och kartorna finns även alltid som en uppdaterad version på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Finnish Transport Infrastructure Agency's planning programme for 2024–2027
Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2023. Publications of the FTIA 85/2023.
42 pages and 3 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-131-6.

Abstract

The Finnish Transport Infrastructure Agency has prepared a planning programme for 2024–2027 as part of the National Transport System Plan (Transport 12) approved by the Government in April 2021. The Finnish Transport Infrastructure Agency's 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 planning sites selected for the planning programme are prioritised on the basis of their impact. The selection criteria are based on the objectives of the Transport 12 plan: efficiency, sustainability and accessibility, and on whether the need has been identified in the strategic situational picture or whether the site is particularly acute or critical. The selection of the sites is made in extensive cooperation and interaction with ELY Centres, taking into account the budgetary framework. The main focus in the selection of the new sites for the planning programme presented in this publication was on new projects starting in 2024.

The planning programme includes, among other things, extensive preliminary planning sites of considerable network importance to identify future planning and investment needs, as well as project planning for potential future investment projects. The planning programme will also be used to fund project evaluations to increase information needs and, where justified, construction planning. The planning programme does not include, for example, the planning of ELY centres' smaller and local sites, the planning of projects to improve basic transport infrastructure or the construction planning of mainly investment projects. The sites that have received separate funding in the Parliament's budget are not included in the planning programme decided by the Finnish Transport Infrastructure Agency but are presented in this publication because of their importance and scope.

The planning programme is prepared every autumn on the basis of the planning needs presented by ELY Centres and the Finnish Transport Infrastructure Agency, taking into account changes in the operational environment and customer needs. Coordination of the programme preparation is the responsibility of the Finnish Transport Infrastructure Agency. The next update of the planning programme will take place in autumn 2024, when the planning programme will be updated and approved for the period 2025–2028. The programme may be updated mid-term if necessary.

This publication presents the planning programme for 2024–2027, which was finalised in autumn 2023. The up-to-date version of the description, sites and maps of the planning programme can also be found on the official website of the Finnish Transport Infrastructure Agency: www.vayla.fi.

Esipuhe

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

Valtion väyläverkon investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja perussuunnitelma 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.

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 syksyllä 2024.

Helsingissä joulukuussa 2023

Väylävirasto

Sisällysluettelo

1	VÄYLÄVIRASTON SUUNNITTELUKOKONAISUUS	8
1.1	Yleistä suunnittelukokonaisuudesta	8
1.2	Suunnitteluohjelma	8
1.3	Eduskunnan erikseen päättämät suunnittelukohteet	8
1.4	Suunnitteluohjelman ulkopuolinen perusväylänpidon suunnittelurahoitus .	9
1.5	Suunnitelmavaranto	10
2	YLEISTIEDOT SUUNNITTELUOHJELMASTA.....	11
2.1	Suunnitteluohjelman sisältö.....	11
2.2	Liikenne 12 -suunnitelman toteuttaminen Väylävirastossa.....	11
2.3	Suunnitteluohjelman talouskehys.....	12
2.4	Vuorovaikutus ja yhteistyö	12
2.5	Suunnittelukohteiden valintaperusteet.....	13
3	SUUNNITTELUOHJELMA VÄYLÄMUODOITTAIN	15
3.1	Ratakohteet.....	15
3.2	Tiekohteet	18
3.3	Vesiväyläkohteet	23
4	SUUNNITTELUKOHTEIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	25
4.1	Arvioinnin tausta	25
4.2	Arvioinnin lähtökohdat	25
4.3	Ratakohteet.....	27
4.4	Tiekohteet	27
	4.4.1 Arvioidut kohteet ja arvioinnin lähtökohdat	27
	4.4.2 Arvioinnin tulokset.....	31
	4.4.3 Valittujen kohteiden vaikutukset	35
4.5	Vesiväyläkohteet	38
4.6	Suunnitteluohjelman ohjelmason vaikutusten arviointi	39
5	SEURANTA, RISKIT JA EPÄVARMUUDET.....	41
5.1	Suunnitteluohjelman seuranta	41
	5.1.1 Toteutumisen seuranta	41
	5.1.2 Suunnitelmavarannon ylläpito.....	41
5.2	Riskit ja epävarmuudet	42

LIITTEET

Liite 1	Suunnittelukohteiden esittelyt
Liite 2	Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita
Liite 3	Lisätietoja eri ohjelmista

1 Väyläviraston suunnittelukokonaisuus

1.1 Yleistä suunnittelukokonaisuudesta

Väyläviraston suunnittelukokonaisuus sisältää käynnissä olevat suunnittelukohteet sekä valmistuneet suunnitelmat, jotka odottavat päätöstä toteutuksesta. Seuraavissa kappaleissa kuvataan Väyläviraston suunnittelukokonaisuuden osa-alueet.

1.2 Suunnitteluohjelma

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkkoa koskevan suunnitteluohjelman osana valtioneuvoston huhtikuussa 2021 hyväksymän valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman¹ (Liikenne 12) toimeenpanoa. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (jatkossa ELY-keskusten) tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita.

Suunnitteluohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman² 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. Suunnitteluohjelmaan valittavista suunnittelukohteista ei ole valintahetkellä tehty investointipäätöstä valtion talousarviossa.

1.3 Eduskunnan erikseen päättämät suunnittelukohteet

Eduskunta voi päättää erikseen nimettyjen suunnittelukohteiden rahoituksesta. Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisrahoituksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, mutta ne esitellään tässä julkaisussa niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi.

Tällä hetkellä on käynnissä kaksi tiesuunnittelukohdetta ja yhdeksän ratasuunnittelukohdetta. Kohteet listattu alla taulukossa 1. Ratahankkeet löytyvät karttakuvasta Kuva 2 ja tiehankkeet Kuva 3. Kohteiden suunnittelusta vastaa Väylävirasto.

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

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

Taulukko 1. Eduskunnan erikseen nimeämä kohde valtion talousarvion Väyläverkon kehittämisen momentilla³

Suunnittelukohte	Talousarvio	Kustannusarvio (M€)	Numero väylämuotokohtaisessa kartassa
Pääradan suunnittelun edistäminen välillä Tampere–Oulu	IV LTA 2020	6,8	Kuva 2: I
Tampere–Jyväskylä-radnan suunnittelu	TA 2020	18,0	Kuva 2: II
Seinäjoki–Vaasa-radnan suunnittelu	TA 2020	4,2	Kuva 2: III
Helsinki–Pasila-yhteysvälin ratakapasiteetin lisäämiseen valmistautuminen	IV LTA 2020	0,6	Kuva 2: IV
Savonrata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu	TA 2024	3,0	Kuva 2: V
Tornio–Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu	TA 2024	7,5	Kuva 2: VI
Suupohjan radnan suunnittelu	TA 2024	5,0	Kuva 2: VII
Helsinki–Tampere pääradan kehittämisen suunnittelu	IV LTA 2021	3,5	Kuva 2: VIII
Riihimäki–Tampere kehittämisen suunnittelu	TA 2024	22,0	Kuva 2: IX
Vt 4 Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi-hankkeen suunnittelu	II LTA 2023	4,6	Kuva 3: I
E18 Turun kehätien parantaminen välillä Naantali–Raisio, suunnittelu	VII LTA 2020	4,2	Kuva 3: II

1.4 Suunnitteluohjelman ulkopuolinen perusväylänpidon suunnittelurahoitus

Suunnittelukohteita rahoitetaan suunnitteluohjelman ja eduskunnan erikseen päättämien kohteiden lisäksi perusväylänpidon rahoituksella. Näitä suunnittelukohteita ei esitellä tarkemmin tässä julkaisussa.

Väylävirasto edistää ratakohteiden suunnittelua perusväylänpidon rahoituksella rataverkon parantamis- ja korjaustarpeiden osalta sekä mm. erilaisten teemarahoitusten kautta kuten tasoristeysohjelma⁴ ja raakapuukuormauspaikat. Talousarvion jakovararahoituksesta voidaan myös myöntää rahoitusta radan suunnittelukohteisiin. Yhteensä perusväylänpidosta rahoitetaan vuosittain noin 10 milj. eurolla radan suunnittelukohteita suunnitteluohjelman ulkopuolelta.

ELY-keskuksille⁵ myönnetään vuosittain perusväylänpidosta liikennesuoritteiden perusteella rahoitus. Viime vuosina rahoitus on ollut viisi miljoonaa euroa vuosittain. Rahoituksella ELY-keskukset edistävät alueensa pienien parantamishankkeiden

³ Taulukon lyhenteet: LTA = lisätalousarvio, TA=talousarvio, M€=miljoonaa euroa

⁴ Tasoristeysohjelma <https://vayla.fi/vaylista/rataverkko/tasoristeykset/tasoristeysohjelma>

⁵ ELY-keskukset <https://www.ely-keskus.fi/ely-keskukset>

suunnittelua. Lisäksi ELY-keskus edistää korjauskohteiden suunnittelua ELY-keskuksille korjauksiin myönnetyllä rahoituksella. Talousarvion jakovararahoituksesta voidaan myös myöntää rahoitusta ELY-keskusten pienempiin tien suunnittelukohteisiin.

1.5 Suunnitelmavaranto

Käynnissä olevien suunnitteluiden lisäksi Väylävirastolla ja ELY-keskuksilla on suunnitelmavarantoa kohteista, joita ei ole vielä toteutettu tai on toteutettu vain osittain. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 mukaisesti suunnitelmavarannon tulee olla riittävän hyvä ja ajan tasalla, jotta päätökset hankkeista voidaan tehdä riittävän ja ajantasaisen tiedon perusteella. Suunnitteluohjelman kohteiden valintojen avulla varmistetaan riittävän laaja suunnitelmavaranto ja -valmius varmistaen sen, että tulevaisuudessa investointiohjelmaan voidaan nostaa priorisoidusti uusia kohteita. Suunnitelmavarannon ylläpidosta tarkemmin luvussa 5.1.2 Suunnitelmavarannon ylläpito.

2 Yleistiedot suunnitteluohjelmasta

2.1 Suunnitteluohjelman sisältö

Suunnitteluohjelmasta rahoitetaan väylähankkeiden eri suunnitteluvaiheita⁶: esi- ja tarveselvityksiä, yleissuunnitelmia, tie- ja ratasuunnitelmia. Lisäksi vesiväylähankkeista rahoitetaan yleissuunnitelmaa seuraava vesilain mukainen lupahakemus. Suunnitteluohjelmaan sisältyvät kohteet ovat yleensä toteutuskustannusarvioltaan vähintään noin viiden miljoonan euron suuruusluokassa

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

2.2 Liikenne 12 -suunnitelman toteuttaminen Väylävirastossa

Osana valtioneuvoston huhtikuussa 2021 hyväksymän Liikenne 12 -suunnitelman⁷ toimeenpanoa Väylävirasto laatii vuosittain suunnitteluohjelman. Väylävirasto valmistelee suunnitteluohjelman lisäksi vuosittain mm. investointiohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman⁸. Näiden kuvassa Kuva 1 esitettyjen ohjelmien sisältö tasapainotetaan ja sovitetaan yhteen. Investointiohjelma ohjaa tulevien vuosien suunnitteluohjelman laadintaa.

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 Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet saavutetaan ja EU-rahoitusta pystytään hyödyntämään mahdollisimman paljon.

Suunnitteluohjelman valmistelussa tunnistetuissa yhteisrahoitteisissa suunnittelu-kohteissa myönnetään suunnitteluohjelman puitteissa rahoitusta vain valtion kustannusosuuteen. Neuvottelut suunnittelukohteiden kustannusjaosta käydään ennen suunnittelukohteen suunnittelupäätöksen tai suunnittelun aloittamista. Suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan myös Liikenne 12 -suunnitelman sopimuksellisen yhteistyön edistämisen tavoitteita.

Koska väyläverkon kehittäminen edellyttää merkittävässä määrin suunnittelua, tulee tulevien mahdollisten toteutuskohteiden suunnittelu aloittaa vuosia etukäteen. Väylähankkeen koko suunnittelu-prosessi eri vaiheineen kestää usein vuosia, jopa 6–10 vuotta.

⁶ Lisätietoa suunnittelun vaihteista löytyy Väyläviraston internetsivuilta <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/hankkeiden-suunnittelun-vaiheet>

⁷ Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 antaessaan sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021.

⁸ Väyläviraston väylänpidon perussuunnitelma <https://vayla.fi/kunnossapito/vaylanpidon-perussuunnitelma>

Liikenne 12 -suunnitelmassa vuosille 2021–2032 on todettu, että suunnitelmakaudella "väyläverkon suunnitteluun kohdistetaan vuosittain 23 milj. € perusväylänpidon rahoitusta." Ja lisäksi: "Väyläverkon kehittämisen suunnitteluun kohdistetaan rahoitusta suunnittelukaudella noin 160 milj. €."



Kuva 1. Väyläviraston ohjelmat osana Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa

2.3 Suunnitteluohjelman 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.

Vuodelle 2024 suunnitteluohjelman kohteille myönnetään uutta määrärahaa yhteensä 15,4 miljoonaa euroa. Lisäksi kohteiden käytössä ovat aiemmalta vuodelta siirtyvät määrärahat. Perusväylänpidon osalta uudet 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 perusväylänpidon osalta tienpito 6 miljoonaa euroa, radanpito 3 miljoonaa euroa ja vesiväylänpito 0,4 miljoonaa euroa.

Tässä julkaisussa esitellyistä kohteista suurin osa jatkuu vuodelle 2025 tai vuodelle 2026. Tämä tarkoittaa myös sitä, että noin puolet vuoden 2025 määrärahoista on sidottu tämän suunnitteluohjelman myötä.

2.4 Vuorovaikutus ja yhteistyö

Suunnitteluohjelman valmistelua ohjaa ensisijaisesti Väyläviraston investointiohjelman suunnitelmavalmiuden edistämistavoite sekä liikenneverkon strategisessa ti-

lannekuvassa tunnistetut tarpeet. Investointiohjelman laatimisen ja päivitysten yhteydessä käytävässä vuorovaikutus- ja lausunto menettelyssä kuullaan näkemyksiä myös sidosryhmien suunnittelua koskevista tarpeista. Kuntien tarpeet ja näkemykset ovat nousseet esille myös 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-keskuk-silta, jotka tekevät jatkuvaa alueellista liikennejärjestelmätyn.

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 Finn-pilot Pilotage Oy:n kanssa.

2.5 Suunnittelukohteiden valintaperusteet

Julkaisussa esiteltävä Väyläviraston suunnitteluohjelma koskee vuosia 2024–2027. Uusien kohteiden valinnassa pääpaino oli vuonna 2024 käynnistyvissä uusissa hankkeissa. Suunnitteluohjelmaa päivitetään vuosittain sekä tarvittaessa myös kesken kauden. Suunnitteluohjelma julkaistaan seuraavan kerran syksyllä 2024.

Väyläviraston suunnitteluohjelmassa myönnetään pääsääntöisesti rahoitus aina suunnitteluhankekohtaisesti tiettyyn yksilöityyn suunnitelmavaiheeseen. Kunkin suunnitelmavaiheen valmistuttua arvioidaan hankkeen jatkosuunnittelu- tai toteutusedellytyksiä tarkentuneiden vaikutus- ja kustannusarvotietojen perusteella. Arvioinnissa huomioidaan myös kulloinkin ajankohtainen toimintaympäristön tilannekuva. 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.

Väyläviraston suunnitteluohjelmaan valittavilla uusilla suunnittelukohteilla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita. Investointiohjelmassa nimettyjen kohteiden suun-

nittelua tulee edistää oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti. Investointiohjelmaan nimettyjen kohteiden vaikutukset on selvitetty investointiohjelman laadinnassa ja tieto niistä löytyy ajankohtaisesta investointiohjelmasta⁹.

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.

Lisäksi suunnitteluohjelman valmistelussa huomioitavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi EU:n asettamien vaatimusten noudattaminen (TEN-T), pääväyläasetuksen palvelutasopuutteiden huomioiminen, liikenneturvallisuus, elinkeinoelämän erityisen suuret tai kiireelliset tarpeet esimerkiksi väylän tai sillan heikkenevä kunto, mikä edellyttää suunnittelun edistämistä oikea-aikaisesti. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti suunnittelukohteiden priorisoinnissa ja aikataulutuksessa on otettu huomioon EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuuksien edistäminen.

Väyläviraston suunnitteluohjelmaan ei pääsääntöisesti sisälly ELY-keskusten teettämät Väylänpidon perussuunnitelman kohteiden suunnitelmat, alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat, eikä myöskään Väyläviraston ratakohteiden peruskorjausten suunnittelu, eivätkä eduskunnan erikseen nimeämät suunnittelukohteet. Hankkeiden rakentamissuunnitelmat rahoitetaan pääsääntöisesti osana hankkeiden investointia niiden toteutusrahoituksella. Erityisesti syystä ja poikkeustapauksissa suunnitteluohjelmasta voidaan kuitenkin rahoittaa myös hankkeiden rakentamissuunnittelua, mikäli se on toteuttamisvalmiuden edistämiseksi tai esimerkiksi suunnittelun yhteensovittamiseksi välttämätöntä.

⁹ Väyläverkon investointiohjelma: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/liikennejarjestelman-suunnittelu/investointiohjelma>

3 Suunnitteluohjelma väylämuodoittain

3.1 Ratakohteet

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu hyvin pitkälti investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen sekä esiselvitysten ja laajempien verkollisten selvitysten tuottamaan tietoon. Valtakunnallista priorisointia tehdään aihealueittain pitkäjänteisesti ja priorisoidut kohteet nostetaan suunnitteluohjelmaan todellisen tarpeen mukaan.

Seuraavilla sivuilla taulukossa (Taulukko 2) ja kartassa (Kuva 2) on esitetty merkittävät suunnittelukohteet mukaan lukien suunnitteluohjelman ulkopuolisella rahoituksella tehtäviä kehityshankkeiden suunnittelukohteita.

Lisäksi suunnitteluohjelman kohteina on päätetty käynnistettävän pienempiä selvityksiä ja suunnitelmia sekä verkollisia selvityksiä tarkentamaan verkollista kokonaisuutta ja sen tarpeita sekä tukemaan hankesuunnitelmakokonaisuuksien muodostamista. Suunnittelu- ja selvityskohteita ovat rataverkon palvelutasoa ja tarpeita koskevat selvitykset, ratojen perusrakennus- ja korjaussuunnitelmat, ratapihojen selvitykset ja suunnitelmat, tasoristeysten turvallisuuden parantamissuunnitelmat, raakapuunkuormauspaikkojen kehittämiskohteet, siltakohteet, matkustajalaitureiden pidentämiskohteet sekä lähijunaliikenteen kehittämiseen liittyvät suunnitelmat.

Tässä julkaisussa esitettyjen radan suunnittelukohteiden lisäksi vuodelle 2024 jatkuu useita vuonna 2023 käynnissä olleita suunnittelukohteita.

Taulukko 2. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet¹⁰

Suunnittelukohte	Investointiohjelmassa 2024–2031	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero Kuva 2
Riihimäen raakapuukuormauspaikka, RaS	Kyllä	Jatkuva	0,2	1
Lappeenranta–Muukko kaksoisraide, RaS	Kyllä	Jatkuva	1,0	2
Lauritsalan liikennepaikka, RaS	Kyllä	Jatkuva	0,5	3
Savon rata välillä Iisalmi–Kontiomäki jatkosuunnittelu	Kyllä	Uusi	1,5	4
Imatra–Joensuu jatkosuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	1,4+2,5	5
Luumäki–Joutseno välityskyky, RaS	Kyllä	Jatkuva	3,2	6
Oulun ratapiha, RaS	-	Jatkuva	0,4**	7
Tornio–Röyttä–ratayhteys, RaS	Kyllä	Jatkuva	0,2	8
Laurila–Rovaniemi tarveselvitys ja hankearviointi	-	Jatkuva	0,2	9
Kolarin radan tarveselvitys ja hankearviointi	-	Jatkuva	0,2	10

¹⁰ Taulukon lyhenteet: RaS=ratasuunnitelma, M€=miljoonaa euroa

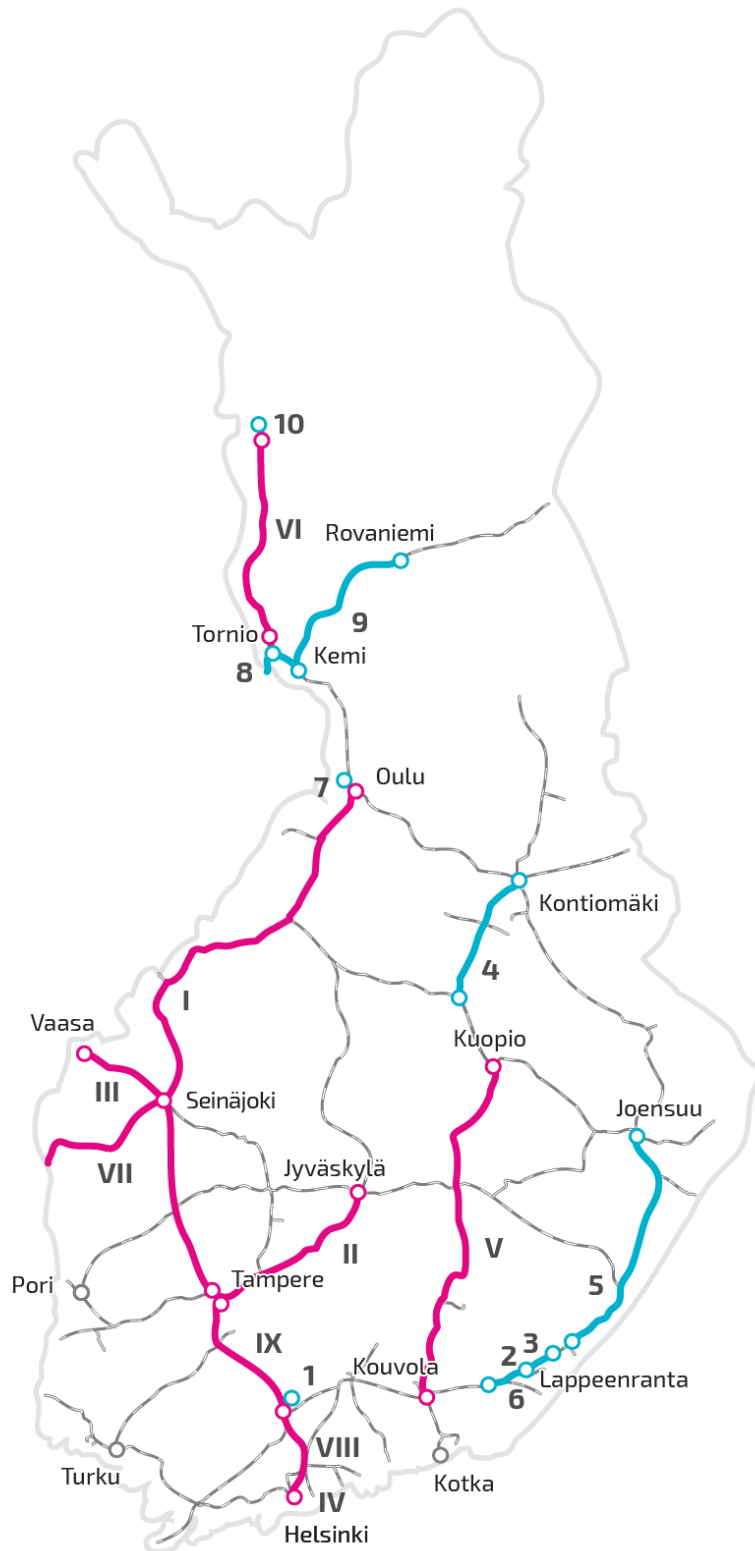
Suunnittelukohte	Investointiohjelmissa 2024–2031	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero Kuva 2
Pääradan suunnittelun edistäminen välillä Tampere—Oulu*	-	Jatkuva	6,8	I
Tampere—Jyväskylä-radnan suunnittelu*	-	Jatkuva	18,0	II
Seinäjoki—Vaasa-radnan suunnittelu, RaS*	-	Jatkuva	4,2	III
Helsinki—Pasila-yhteysvälin ratapäätekapasiteetin lisäämiseen valmistautuminen*	-	Jatkuva	0,6	IV
Savonrata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu*	Kyllä	Uusi	3,0	V
Tornio—Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu*	-	Uusi	7,5	VI
Suupohjan radnan suunnittelu*	-	Uusi	5,0	VII
Helsinki—Tampere pääradnan kehittämisen suunnittelu*	Kyllä	Jatkuva	3,5	VIII
Riihimäki—Tampere kehittämisen suunnittelu*	Kyllä	Uusi	22,0	IX

* Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** Väyläviraston osuus

Lisätietoja suunnittelukohteista liitteissä:

- Liite 1: Suunnittelukohteiden esittelyt
- Liite 2: Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita



Kuva 2. Rataverkon suunnittelu

3.2 Tiekohteet

Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelma on laadittu alueellisten ELY-keskusten sekä Väyläviraston tunnistamien suunnittelutarpeiden pohjalta. Vuonna 2024 alkaa 18 uutta suunnittelukohdetta.

Kokonaisuudessaan suunnitteluohjelmassa on yhteensä yli 60 erilaista tiensuunnittelukohdetta. Tässä julkaisussa esitettävien tiensuunnittelukohteiden lisäksi vuonna 2024 jatkuu useita vuonna 2023 käynnissä olleita suunnittelukohteita.

Seuraavilla sivuilla on listattu suunnitteluohjelman vuoden 2024 suunnittelukohteet.

Taulukko 3. Maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat¹¹

Suunnittelukohte	Investointiohjelmassa 2024–2031	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero Kuva 3
Vt 1 Korissuonmäen vihersilta, Vihti, TS	Kyllä	Uusi	0,15	1
Vt 2 parantaminen Porin keskustassa, TS	Kyllä	Jatkuva	1,35	2
Vt 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö, TS	-	Uusi	1,20	3
Vt 4 Toivakka–Jyväskylä, TS	Kyllä	Jatkuva	0,67	4
Vt 4 Vaajakosken kohdalla, TS	Kyllä	Jatkuva	2,70	5
Vt 4 Vehniä–Äänekoski, TS	-	Jatkuva	1,50	6
Vt 5 parantaminen Leppävirran kohdalla, TS	-	Jatkuva	0,67	7
Vt 5 parantaminen välillä Valkeinen-Taipale (Nerkoon ohitustie), TS	-	Jatkuva	0,70	8
Vt 6 Kouvolan kohta, TS, 1. vaihe	-	Jatkuva	1,30	9
Vt 6 Kullasvaaran eritasoliittymä, TS	-	Jatkuva	0,35	10
Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee, sillan YS ja TS	Kyllä	Uusi	0,40	11
Vt 6 ja mt 365 jkpp välillä Koria–Kuusankoski, TS	-	Uusi	0,15	12
Vt 8 ohituskaidtojen suunnittelu Vaasa–Kokkola, TS	Kyllä	Jatkuva	1,04	13
Vt 9 Jämsä–Korpilahti, liittymä- ja ohituskaidtojen järjestelyt, TS	-	Jatkuva	1,00	14
Vt 9 Tampere–Orivesi, Alasjärvi–Käpykangas moottoritien TS	Kyllä	Jatkuva	1,74	15
Vt 9 Tampere–Orivesi, väli Käpykangas–Orivesi TS	-	Jatkuva	1,60	16

¹¹ Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie, TS=tiesuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, jkpp = jalankulun ja polkupyöräilyn väylä, M€=miljoonaa euroa, pyörätie-ehdotus = kohde nimetty investointiohjelmassa mahdolliseksi pyörätiekohteeksi

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2024–2031	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero Kuva 3
Vt 9 Turku–Tampere yhteysvälin parantaminen, TS	-	Jatkuva	4,00	17
Vt 12 Nokian kohdalla, TS, kävelyn ja pyöräilyn hanke	-	Jatkuva	0,15	18
Vt 12 Tampere (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi), TS	-	Jatkuva	1,20	19
Vt 12 Joutjärvi–Uusikylä, TS	-	Uusi	1,30	20
Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, TS	-	Jatkuva	1,00	21
Vt 18 Laihia–Seinäjäki, TS	-	Jatkuva	0,67	22
Vt 19 Seinäjäki-Lapua, TS	-	Jatkuva	0,86	23
Vt 21 Palojoensuu–Maunu, TS	Kyllä	Jatkuva	1,10	24
Vt 21 parantaminen Tengeliönjoen siltojen kohdalla, TRS	-	Jatkuva	0,30	25
Vt 22 Oulu–Muhos seudullinen jkpp-yhteys, TRS	-	Uusi	0,30	26
Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS	Kyllä	Jatkuva	0,97	27
Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS	Kyllä	Jatkuva	0,82	28
Vt 26 kiireellisimmät toimenpiteet, TS	-	Jatkuva	0,40	29
Kt 51 liittymäkohteet Inkoossa, TS	-	Jatkuva	0,35	30
Kt 52 Salon kohta, 2. vaihe, TS	-	Jatkuva	1,30	31
Kt 92 Karigasniemen rajasilta, TRS	-	Jatkuva	0,40	32
Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat, TS	-	Jatkuva	0,23	33
Mt 180 Kirjala–Kurkela, TS	-	Jatkuva	1,88	34
Mt 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari jkpp-väylä, TS	Pyörätieehdotus	Uusi	0,40	35
Mt 2555 Järvikylä–Noormarkku jkpp-väylä TS	Pyörätieehdotus	Uusi	0,20	36
Mt 6113 ja 16620 (vt 9) välillä Muurame-Keljonkangas jkpp, TS	Pyörätieehdotus	Jatkuva	0,65	37
Mt 7041 Lapua–Nurmo jkpp, TS	Pyörätieehdotus	Jatkuva	0,30	38
Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys TS	-	Jatkuva	1,00	39
GigaVaasa akkuteollisuusalueen liikenneyhteydet tiestön suunnittelu	-	Jatkuva	0,60	40

Taulukko 4. Maantieverkon yleissuunnitelmat¹²

Suunnittelukohte	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnitelukustannukset (M€)	Numero Kuva 3
Vt 2 Nummela–Karkkila, YVA+YS	Uusi	0,85	A
Vt 3 Lempäälä–Pirkkala ja Kehä 2, YS+YVA	Jatkuva	1,42	B
Vt 8 Rauma–Eurajoki nelikaistaistus, YVA+YS	Jatkuva	1,00	C
Vt 9 Kanavuori–Liestuore, YVA+YS	Jatkuva	1,00	D
Vt 9 Korpilahti–Jyväskylä, YVA+YS	Jatkuva	1,00	E
Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki välin kehittäminen, YVA+YS	Jatkuva	0,95	F
Kt 51 Munkinmäki–Sunnanvik, YVA+YS	Jatkuva	0,40	G
Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen YS	Jatkuva	0,20	H
Mt 1002 Skåldön silta, Raasepori, YS	Jatkuva	0,65	I

Esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat

Lisäksi suunnitteluohjelmaan sisältyy 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. Myös EU-tukihakemusten valmisteluun varataan rahoitusta vuosittain. Alle on listattu vuonna 2024 alkavat uudet sekä vuodelta 2023 jatkuvat esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat.

Aluevaraussuunnitelmat

- Vt 8 Luvian eritasoliittymä (Uusi)
- Vt 9 Pumperi–Aholaita, Jyväskylä
- Vt 19 Lapua–Kauhava ohituskaistaosuus, kt 63 liittymä ja jalankulun ja polkupyöräilyn väylä (Uusi)
- Vt 25/kt 52 liittymä, Tammisaari

Esiselvitykset

- Päätieverkon palvelutasoselvitykset
- Maantiet kaupunkialueilla jatkoselvitys (Uusi)
- Maantieverkon laajuustarkastelut (Uusi)
- Sähköautojen latauspisteiden tarpeet tiealueilla (Uusi)
- Uuden TEN-T-asetuksen vaatimusten täyttyminen tieverkolla (Uusi)

Kehittämisen-, toimenpide- ja yhteysväliselvitykset

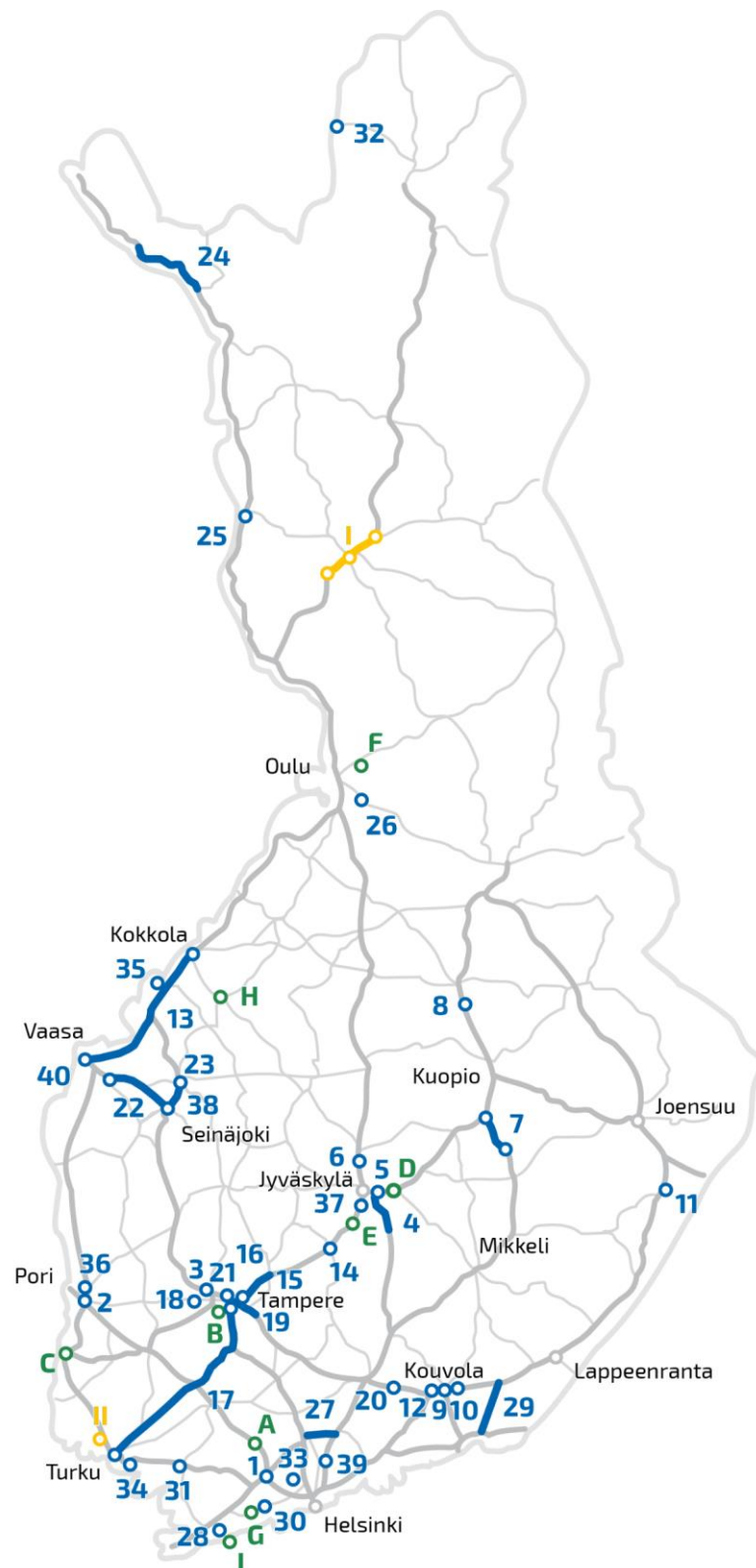
- Vt 4 Lusi (Heinola) – Oravakivensalmi (Hartola), toimenpidesuunnitteluma (Uusi)
- Vt 6 Utti–Taavetti, toimenpideselvitys (Uusi)
- Vt 10 Turku–Forssa, kehittämisselvitys (Uusi)

¹² Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutustenarviointi, jkpp=jalankulun ja polkupyöräilyn väylä, M€=miljoonaa euroa

-
- Vt 11 Nokia–Kiikoinen, kehittämissuunnitelma
 - Vt 12 Lahti–Tampere (Soramäki–Alasjärvi), kehittämiselvitys
 - Vt 18-vt 4 Jyväskylän Läntinen ohikulkutie, toimenpidesuunnitelma
 - Vt 23 Hankasalmi–Varkaus, yhteysväliselvitys (Uusi)
 - Mt 50 Kehä III kehittämiselvitys TEN-T osuudella (välillä Vt 1 - Vt 7), kehittämiselvitys + aluevaraussuunnitelma
 - Kt 55 Porvoo–Mäntsälä kehittämiselvitys + Monninkylän eritasoliittymän aluevaraussuunnitelma
 - Mt 637 Jyväskylä – Laukaa esisuunnitelma

Lisätietoja suunnittelukohteista liitteissä:

- Liite 1: Suunnittelukohteiden esittelyt
- Liite 2: Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita



Kuva 3. Maantieverkon yleis- ja tiesuunnitelmat vuonna 2024

3.3 Vesiväyläkohteet

Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat pääosin investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita, joiden esisuunnitelmien ja toteutusvalmiuden edistämiseen tähtäävää suunnittelua jatketaan vuonna 2024.

Uusina kohteina suunnitteluohjelmaan on otettu Vaasan väylän syvennyksen (10 m) yleissuunnitelma sekä Kaskisten väylän syvennyksen (11 m) yleissuunnitelma.

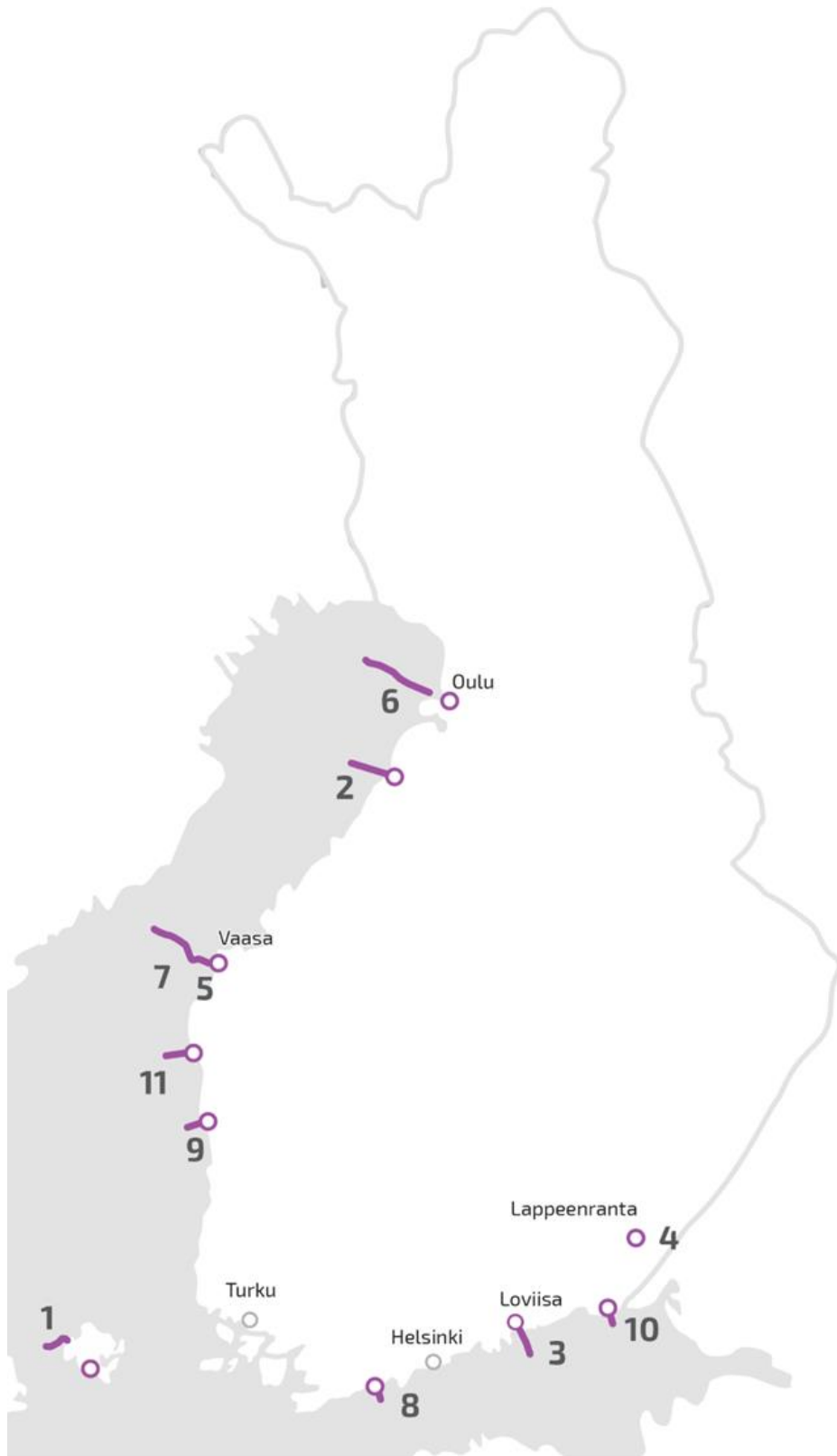
Taulukko 5. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet

Suunnittelukohte	Investointiohjelmas- sa 2024– 2031	Uusi al- kava tai jatkuva	Suunnit- telukus- tannuk- set (M€)	Numero Kuva 4
Ahvenanmaan väylät, Eckerö ja Färjsund, vesilupakä- sittely ja rakentamissuunni- telma	Kyllä	Jatkuva	0,21	1
Raahen väylä, Yleissuunnitelma	Kyllä	Jatkuva	0,05	2
Loviisan väylä, Syvennys 11 m, yleissuunni- telma*	-	Uusi	0,03	3
Saimaan syväväylän paranta- misen suunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,21	4
Vaasan väylä, Syvennys 10 m, yleissuunni- telma*	-	Uusi	0,10	5
Oulun väylä, Pohjatutkimukset ja yleissuun- nitelma väylän sisäosan leven- täminen	Kyllä	Jatkuva	0,04	6
Merenkurkun syventäminen, Rakentamissuunnittelu	-	Jatkuva	0,06	7
Inkoon väylä, parantamisen yleissuunnittelu	-	Jatkuva	0,08	8
Merikarvian väylän parantami- nen, Esisuunnittelu ja Hankear- viointi	Kyllä	Jatkuva	0,03	9
Haminan väylä, Esisuunnittelu	-	Jatkuva	0,03	10
Kaskisten väylä Syvennys 11 m, yleissuunni- telma	-	Jatkuva	0,14	11

* Valtion talousarviossa 2024 on esitetty Loviisan väylän syventämisen suunnittelun jatkamisesta siten, että päätös hankkeesta voidaan tehdä 2025. Vastaavasti Vaasan väylän syventämisen suunnittelua on päätetty jatkettavan siten, että päätösvalmius on vuonna 2026.

Lisätietoja suunnittelukohteista liitteissä:

- Liite 1: Suunnittelukohteiden esittelyt
- Liite 2: Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita



Kuva 4. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet

4 Suunnittelukohteiden vaikutusten arviointi

4.1 Arvioinnin tausta

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

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 täsmäntävistä strategisista linjauksista sekä Liikenne 12 -suunnitelman taustalla lainsäädännössä määrittelyistä liikenneverkkoja koskevista yleisistä tavoitteista. Suunnitteluohjelman ensisijaiset vaikutukset kohdistuvat väyläverkon liikenteelliseen palvelutasoon ja liikenneolosuhteisiin ja edelleen liikenteeseen.

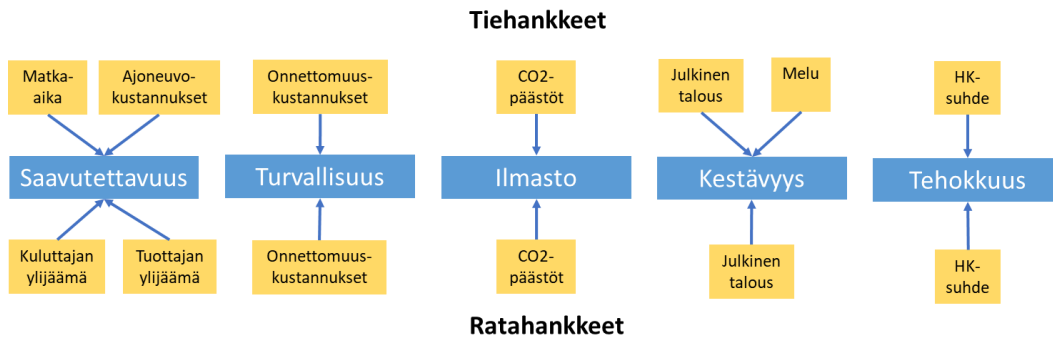
4.2 Arvioinnin lähtökohdat

Arvioinnin ensisijaisena tavoitteena oli tuottaa tietoa ehdolla olevien ja valittujen uusien suunnittelukohteiden kokonaisvaikuttavuudesta, eli siitä, missä määrin hankkeet edistävät asetettujen tavoitteiden toteutumista hankejoukkona. Arvioinnin tavoitteena on tuottaa tietopohjaa vaikuttavimman hankejoukon edistämiseksi suunnitteluohjelmassa. Lisäksi tiekohteiden osalta arviointia käytettiin yksittäisten

uusien suunnittelukohteiden valinnan tukemiseen. Rata- ja vesiväyläverkon suunnittelukohteiden osalta suunnitteluohjelman kohteet priorisoitiin ja arvioitiin ohjelman valmistelussa, mutta kokonaisuutta ei ole pystytty tällä ohjelmakierroksella arvioimaan tiekohteita vastaavalla menetelmällä ja tarkkuustasolla. Taustalla tässä on mm. rataverkon suunnitelmavarannon tilanne, mistä johtuen suunnitteluohjelman kohteissa painottuu esisuunnitteluvaiheen selvitykset.

Arviointityön lähtökohdat olivat haastavat, koska osalla arvioituja kohteita ei ollut vielä aiemmin laadittu hankearviointia ja käsitys hankkeisiin sisältyvistä toimenpiteistä oli vasta alustava tai hyvin alustava. Arviointityössä käytettiin sekä määrällisiä että laadullisia arviointimenetelmiä. Määrällisin menetelmin arvioitiin jo hankearvioituja suunnittelukohteita sekä kohteita, joista oli jo tehty yleispiirteistä suunnittelua ja toimenpiteiden kustannusarvioita. Muista kohteista tehtiin laadullinen vaikutusten arvio ja kaikista suunnitteluohjelman hankkeista laadittiin lisäksi laadullinen arvio.

Hankkeiden valintaan on vaikuttanut pääväylä- ja TEN-T-asetus, koska asetukset asettavat tavoitteita väylän palvelutasolle ja ovat myös perusteita suunnitteluhankkeiden edistämiseksi. Liikenne 12 -ohjelmassa ja liikenneverkon kehittämistä ohjaavassa lainsäädännössä on tavoitteita, jotka edellyttävät arviointia laadullisin menetelmin. Esimerkiksi koko maan saavutettavuuden turvaaminen, kestävien liikkumismuotojen priorisointi kaupunkiseuduilla tai toiminta- ja huoltovarmuus ovat tällaisia tavoitteita. Tämyntyyppistä hankkeiden merkittävyyttä suhteessa koko valtakunnan verkkoon ja ulkomaan yhteyksiin on pyritty kuvaamaan ja arvioimaan laadullisin menetelmin.



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

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 52/2023: [Vaikutusten arviointi valtion väyläverkon investointi- ja suunnitteluohjelman laadinnassa](#).

4.3 Ratakohteet

Rataverkon hankesuunnittelukohteilla pääosin edistetään Väyläviraston investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmutta. Rataverkon merkittävien suunnittelukohteiden¹³ uusina alkavina rataverkon kohteina vuonna 2024 aloitetaan 4 uutta suunnittelukohdetta:

- Väyläviraston suunnitteluohjelman uutena kohteena aloitettava Savon radan kehittämisen ratasuunnitelma on nimetty investointiohjelmiaan, mikä puoltaa kohteen edistämistä.
- Väyläviraston Suunnitteluohjelman ulkopuolisina kohteina aloitettiin kolme uutta kohdetta, jotka on nimetty erillisinä hankkeina eduskunnan päätöksellä valtion talousarviossa. Nämä uudet kohteet ovat Savonrata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu, Tornio–Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu ja Suupohjan radan suunnittelu.

Lisäksi laaditaan esiselvityksiä ja tuotetaan laajempia verkollisia selvityksiä tarkentamaan verkollista kokonaiskuvaa ja sen tarpeita sekä tukemaan hanke-suunnittelumakonnaisuuksien muodostamista.

- Verkollisina tarkasteluina Rataverkon välityskykyyn, jatkosähköistykseen, vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja vähäliikenteisen rataverkon tarkasteluun liittyvät selvitykset tukevat tietopohjaista suunnittelun ja toimenpiteiden kohdentamista. Suunnitelmat tarkentavat koko väyläverkon kokonaiskuvaa ja antavat suuntaviivoja tulevaisuudessa tarvittavista toimenpiteistä.
- Ratapihoihin liittyvät suunnitelmat toteutuessaan parantavat nykyisen liikenteen palvelutasoa tai mahdollistavat henkilö- ja/tai tavaraliikenteen kasvua. Toimenpiteillä voidaan parantaa matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta ja liikenteen toimintavarmuutta ja täsmällisyyttä sekä lyhentää matka- ja kuljetusaikoja. Yrityksille vaikutukset näkyvät kuljetuskustannusten alenemisen kautta. Toimenpiteillä voidaan parantaa myös turvallisuutta eri tavoin (esim. VAK-kuljetuksiin kohdistuvat toimenpiteet, ratapihojen aitaaminen, turvalaitteiden parantaminen). Toimenpiteillä voidaan tukea myös eri toimijoiden tasapuolista toimintaa monitoimijaympäristössä.
- Henkilöliikennepaikkaselvitykset tukevat palvelutason parantamista kustannustehokkaasti huomioiden eri käyttäjäryhmät, liikkumisen mahdollisuudet ja asemien liityntämahdollisuudet.

4.4 Tiekohdeet

4.4.1 Arvioidut kohteet ja arvioinnin lähtökohdat

Arvioinnissa oli mukana 25 suunnitteluohjelmaan esitettyä tiekohdetta (ks. Taulukko 6. Arvioidut kohteet ja niiden kustannukset sekä vaikutustiedon lähde), joiden suunnittelulle oli haettu rahoitusta vuosille 2023 tai 2024. Arvioitavat kohteet valittiin ensisijaisesti sen perusteella, kuuluuko kohde hankearvioinnin ohjeistuksen

¹³ Listaus merkittävistä kohteista löytyy taulukosta Taulukko 2 Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet.

soveltamisen piiriin. Hankearviointeja laaditaan vain investointikustannukseltaan yli 2,2 milj. euron kohteista, joille on laskettavissa rahamääräisiä hyötyjä. Tästä johtuen esimerkiksi teiden korjaus- sekä kävelyn ja pyöräilyn hankkeista hankearviointeja ei laadita.

Arvioidut kohteet jaettiin kolmeen luokkaan käytetyn vaikutustiedon perusteella:

- **Hankearvioidut kohteet:** Kohteista (15 kpl) oli laadittu Tiehankkeiden arviointiohjeen mukainen hankearviointi, jolloin myös vaikutustietoon liittyvä epävarmuus oli vähäisintä. Näiden joukossa oli neljä siltakohdetta, joita oli arvioitu osana useamman hankkeen lyhyiden lauttavälien hankearviointia. Arvioidut kohteet olivat pääosin ehdolla yleis- ja tiesuunnitteluun.
- **Karkealla HK-suhteella arvioidut hankkeet:** Kohteista (6 kpl) laadittiin erilliset arvioinnit, joissa arviointiin tiehankkeiden vaikutusmalli IVAR3:lla hankkeiden hyötyjä ja laadittiin Ihku-kustannuslaskentajärjestelmällä kustannusarviot. Arviointeja kutsutaan karkeiksi, koska tässä suunnitteluvaiheessa näkemys hankkeisiin sisältyvistä toimenpiteistä on vasta alustava. Tarkastellut toimenpiteet valittiin olemassa olevan suunnitteluaineiston perusteella yhdessä suunnittelusta vastanneen ELY-keskuksen kanssa. Lopulliset toimenpiteet muovautuvat suunnittelun tarkentuessa ja tässä vaiheessa arviointien tuloksiin sisältyy suurta epävarmuutta. Arvioinnit on dokumentoitu ELY-kohtaisesti ja kohteet olivat ehdolla tie-, aluevaraus- ja toimenpidesuunnitteluun.
- **Laadullisesti arvioidut kohteet:** Kohteet (4 kpl) olivat täysin uusia suunnittelukohteita, joista ei ollut vielä mahdollista tuottaa vaikutus- ja kustannustietoa. Kohteita arviointiin pääosin nykytilaa kuvaavilla laadullisilla arvioinneilla, jotka kuvaavat vain rajallisesti kaikkia kohteisiin liittyviä tarpeita. Arvioinnit on dokumentoitu ELY-kohtaisesti ja kohteet olivat ehdolla tie- ja kehittämissuunnitteluun sekä yhteysväliselvityksiin.

Taulukko 6. Arvioidut kohteet ja niiden kustannukset sekä vaikutustiedon lähde

Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	ELY	Kustannukset (milj. euroa)		Vaikutustiedon lähde
		HK-las- kelma*	Suunnit- telu	
Mt 355 Merituulentie, TS	KAS	78,41	1,60	Hankearviointi
Vt 4 Joutsan kohdalla, TS	KES	63,00	0,90	Hankearviointi
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi osahankkeet, YS/TS	KES	73,12	0,85	Hankearviointi
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi (osahankkeet ja kehityspolku), TPS	KES	312,80	0,12	Hankearviointi
Vt 21 Palojoensuu-Kilpisjärvi väli Ropinsalmi-Ailakalahti, TS	LAP	47,95	1,20	Hankearviointi
Vt 4 Rovaniemi-Vikajärvi, YS ja TS	LAP	41,97	1,40	Hankearviointi
Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö, TS	PIR	179,94	1,20	Hankearviointi
Vt 4 lin ohikulkutie, TS	POP	150,55	2,20	Hankearviointi
Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, TS	UUD	12,19	0,30	Hankearviointi
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	UUD	45,35	1,30	Hankearviointi
Mt 1002 ja 11039 Skäldön silta, TS	UUD	35,11	0,25	Hankearviointi
Vt2 Nummela-Karkkila, YS ja YVA	UUD	94,42	0,85	Hankearviointi
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, TS	KAS	20,68	0,22	Lauttavälien arviointi
Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	VAR	16,87	0,60	Lauttavälien arviointi
Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	VAR	18,39	0,60	Lauttavälien arviointi
Vt 6 Utti-Taavetti, TPS	KAS	54,85	0,15	Karkea HK-las- kelma

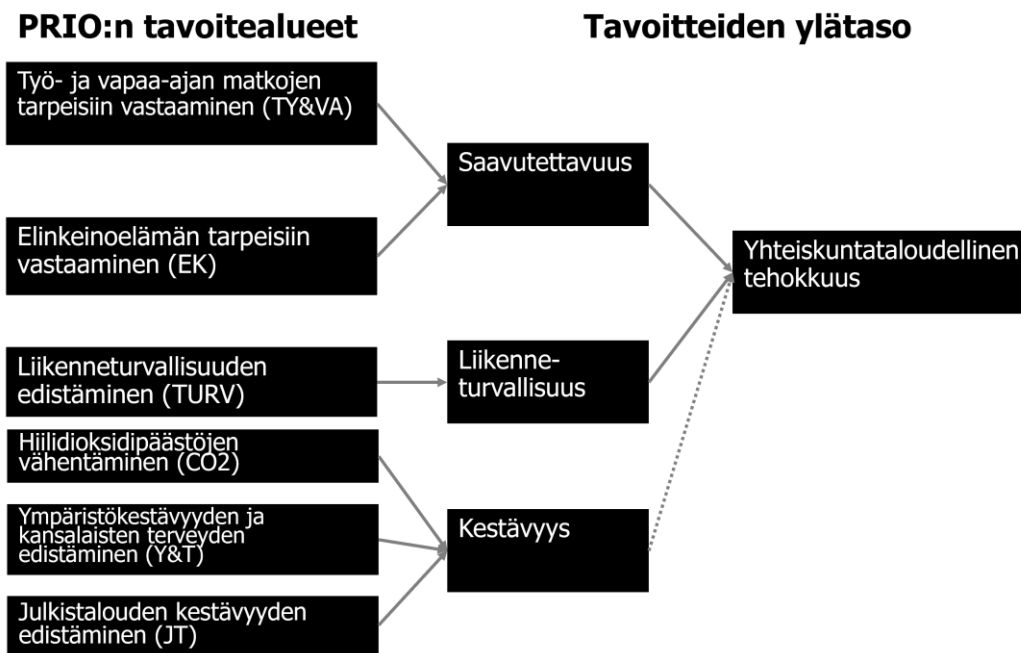
		Kustannukset (milj. euroa)		
Vt 19 Lapua-Kauhava, AVS	EPO	19,66	0,20	Karkea HK-laskelma
Vt 3 Sikuri - Ikaalinen (Kyröskoski-Ikaalinen), TS jatko	PIR	28,15	0,73	Karkea HK-laskelma
Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, TS	POP	166,45	1,20	Karkea HK-laskelma
Vt 8 ohituskaistat Raahe-Liminka, TS ja RS	POP	34,46	0,80	Karkea HK-laskelma
Vt 8 Luvian eritasoliittymä, AVS	VAR	22,03	0,10	Karkea HK-laskelma
VT 8 Koivulahden ETL, TS	EPO	-	0,30	Laadullinen arvio
Mt 816 leventäminen välillä Huikku - Marjaniemi, Hailuoto, TS+RS	POP	-	0,60	Laadullinen arvio
Vt 23 Hankasalmi-Varkaus, YVS	POS	-	0,08	Laadullinen arvio
Vt 10 Turku-Forssa, KS	VAR	-	0,15	Laadullinen arvio

* Kustannukset HK-laskelmassa (MAKU 140, 2015=100) käsittävät kaikki hyöty-kustannuslaskelman kustannuksiin sisältyvät erät ja ovat n. 25 % korkeammat kuin hankkeen rakentamiskustannukset.

Arviointi tehtiin PRIO-työkalulla, joka käyttää lähtötietoina hyöty-kustannuslaskelmien tuottamaa vaikutustietoa. PRIO on monitavoiteoptimointia hyödyntävä päätöksentekoa avustava työkalu, jonka päätehtävät ovat:

- tuottaa tietoa hankkeiden tehokkuuksista eri tavoitealueilla
- valita hyödyt maksimoivia hankekoreja erilaisilla tavoitealueiden painotuksilla ja annetulla budjettirajoitteella
- kuvata eri hankevalinnoilla menetettyjä hyötyjä suhteessa hyödyt maksimoiviin valintoihin (trade-off-vertailut).

PRIO:ssa kohdistetaan hankkeiden vaikutuksia kuudelle eri tavoitealueelle, jotka on mahdollista edelleen kohdistaa L12-suunnitelman päätavoitealueille (ks. Kuva 7).



Kuva 7. PRIO:n tavoitealueet ja niiden kytkeytyminen L12-suunnitelman ylätason tavoitteistoon

PRIO kattaa hyvin L12-tavoitteiston vaikutusalueet, mutta ympäristöön ja terveyteen liittyvät vaikutukset jäävät pääosin ottamatta huomioon. Ympäristön ja terveyden osalta arvioidaankin vain vaikutukset liikenteen aiheuttamaan meluun ja erittäin yksinkertaistetulla ja karkealla menetelmällä vaikutukset yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Taulukko 7 esittää arvion siitä, miltä Taulukko 7. PRIO:n kattavuus suhteessa L12-tavoitteistoonosin PRIO:ssa käsitellyt vaikutukset kattavat L12-suunnitelman tavoitealueet.

Taulukko 7. PRIO:n kattavuus suhteessa L12-tavoitteistoon

Täysin tai lähes täysin PRIO:ssa arvioit	Pääosin PRIO:ssa arvioidut (riippuu myös käytetyistä vaikutusten määrittelyistä)	Täysin tai lähes täysin PRIO:n ulkopuolelle jäävät
Kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähyödyt	Alueiden kansainvälinen saavutettavuus	Luonnon monimuotoisuus
Matkojen palvelutaso ja käyttäjähyödyt	Alueiden saavutettavuus	Luonnonvarojen käyttö, materiaalitehokkuus
Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus	Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus	Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit
Tieliikenteen turvallisuus	Aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset	Liikkumisen mahdollisuudet
	Liikennejärjestelmän ilmasto-vaikutukset	Terveys ja hyvinvointi
	Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen	Rakennettu ympäristö ja maisema
	Taloudellisen kasvun edellytykset	Liikkumisympäristöjen turvallisuus
	Rautatieliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus	Liikenteen tietoturvallisuus
	Julkistaloudelliset vaikutukset	
	Yhdyskuntarakenteen kestävyys	

PRIO-arvioinneissa käsiteltiin yhdessä hankearvioituja ja karkealla HK-laskelmalla arvioituja hankkeita. Mikäli suunnittelussa oli mukana useampi hankevaihtoehto, otettiin tarkasteluun HK-suhteeltaan korkein hankevaihtoehto. Arvioinnin tuloksia hyödynnettäessä tulee ottaa huomioon, että epävarmuus on selvästi suurempaa karkeilla HK-laskelmilla arvioituissa hankkeissa.

4.4.2 Arvioinnin tulokset

Hankearvioidut ja karkealla HK-suhteella arvioidut kohteet

Hankejoukon tehokkuus

PRIO-arvioinneissa oli mukana 21 kohdetta (ks. luku 4.4.1), jotka on luokiteltu ko. luvussa esitettyssä taulukossa (Taulukko 7) hankkeiden kannattavuuden perusteella. Hankkeet on myös luokiteltu kahteen luokkaan HK-suhteen laskentaan liittyvän epävarmuuden perusteella. HK-suhde esitetään vain hankkeille, joiden arviointien epävarmuus on arvioitu pieneksi. Luokittelujen perustelut ovat seuraavat:

- Hankkeiden kannattavuus on luokiteltu seuraavasti:
- Erittäin kannattavat -> HK-suhde yli 2,00.
- Kannattavat -> HK-suhde 1,30–2,00
- Mahdollisesti kannattavat -> HK-suhde 0,70–1,30
- Kannattamattomat -> HK suhde alle 0,70.
- Epävarmuus on luokiteltu seuraavasti:
- Pieni -> hankearvioidut kohteet ja lauttavälien arvioinnit.
- Suuri -> karkeat HK-laskelmat ja esisuunnitteluvaiheen HK-laskelmat.

Taulukko 8 näyttää sen, että hankkeiden kannattavuudet ovat pääosin korkeampia, kun arviointiin liittyvä epävarmuus on pientä. Tämä saattaa indikoida sitä, että suunnittelun edetessä pystytään löytämään alustavasti kaavailtuja toimenpiteitä tehokkaampia toimenpiteitä. Hankearvioinneista saadun kokemuksen perusteella on kuitenkin epätodennäköistä, että suunnittelun alkuvaiheessa korkeintaan 0,7:n HK-suhteen saanut kannattamaton kohde kääntyy kannattavaksi suunnittelun edetessä.

Taulukko 8. Tarkasteltujen kohteiden kannattavuudet ja arvioinnin epävarmuus

Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	HK-suhde	Epävarmuus
Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, TS	2,85	Pieni
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	2,16	Pieni
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	1,92	Pieni
Vt2 Nummela-Karkkila, YS ja YVA	1,43	Pieni
Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	1,29	Pieni
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, TS	1,27	Pieni
Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	0,99	Pieni
Vt 4 Rovaniemi-Vikajärvi, YS ja TS	0,92	Pieni
Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö, TS	0,90	Pieni
Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, TS	N/A	Suuri

Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	HK-suhde	Epävarmuus
Vt 3 Sikuri - Ikaalinen (Kyröskoski-Ikaalinen), TS jatko	N/A	Suuri
Vt 19 Lapua-Kauhava, AVS	N/A	Suuri
Vt 8 Luvian eritasoliittymä, AVS	N/A	Suuri
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi osahankkeet, YS/TS	N/A	Suuri
Mt 355 Merituulentie, TS	0,61	Pieni
Vt 4 Iin ohikulkutie, TS	0,33	Pieni
Vt 6 Utti-Taavetti, TPS	N/A	Suuri
Vt 4 Joutsan kohdalla, TS	0,25	Pieni
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi (osahankkeet ja kehityspolku), TPS	N/A	Suuri
Vt 21 Palojoensuu-Kilpisjärvi väli Ropinsalmi-Ailakkalahti, TS	0,13	Pieni
Vt 8 ohituskäistat Raahe-Liminka, TS ja RS	N/A	Suuri

Taulukko 9 esittää hankkeiden tavoitealueiset tehokkuudet (vrt. Kuva 8) jotka ovat HK-suhteita yhden tavoitteen näkökulmasta. Luvut siis kertovat kuinka tehokas kohde on tuottamaan vain tätä vaikutusta. Tehokkuudet on merkitty vihreällä, sinisellä tai punaisella sen mukaan kuuluuko kohde tavoitealueen parhaaseen kolmannekseen, keskimmäiseen kolmannekseen vai heikoimpaan kolmannekseen.

Taulukko 9. Kohteiden vaikutusalueittaiset tehokkuudet

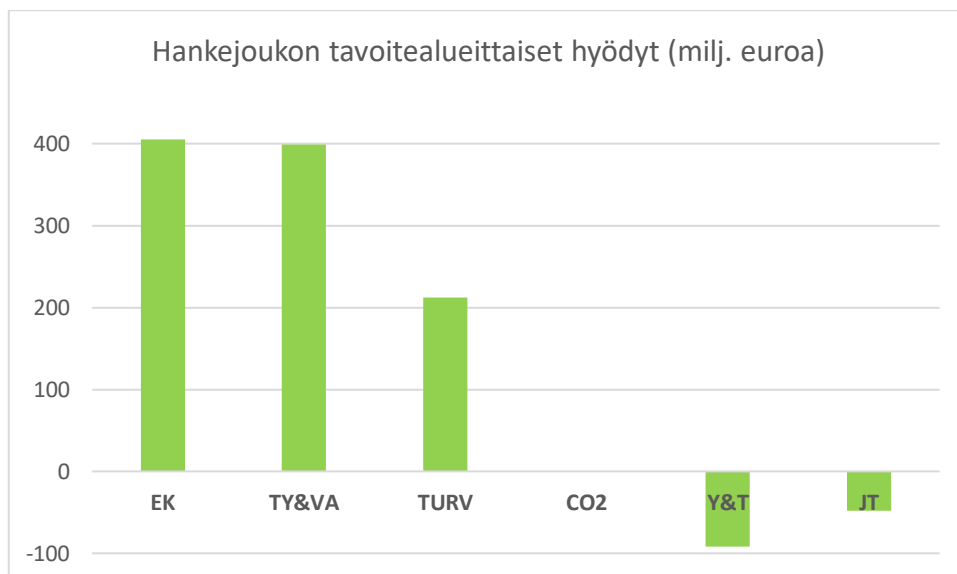
Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	Tehokkuudet					
	EK	TY&VA	TURV	CO2	Y&T	JT
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	0,91	0,62	0,38	0,03	0,14	-0,25
Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, TS	0,87	1,09	0,40	0,00	0,22	-0,04
Vt2 Nummela-Karkkila, YS ja YVA	0,66	0,77	0,21	0,00	-0,21	-0,20
Mt 355 Merituulentie, TS	0,52	0,09	0,08	0,00	0,04	-0,14
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	0,46	0,55	-0,01	0,00	0,00	0,92
* Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, TS	0,44	0,49	0,06	0,00	-0,10	-0,21
* Vt 19 Lapua-Kauhava, AVS	0,43	0,37	0,18	0,01	-0,03	-0,32
Vt 4 Rovaniemi-Vikajärvi, YS ja TS	0,34	0,57	0,08	-0,01	-0,14	-0,06
* Vt 8 Luvian eritasoliittymä, AVS	0,33	0,33	0,13	0,00	-0,10	-0,13
Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö, TS	0,30	0,53	0,14	-0,01	-0,22	-0,11
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi osahankkeet, YS/TS	0,30	0,13	0,27	0,00	-0,05	-0,04
* Vt 3 Sikuri - Ikaalinen (Kyröskoski-Ikaalinen), TS jatko	0,28	0,27	0,21	0,00	-0,07	-0,07
Vt 21 Palojoensuu-Kilpisjärvi väli Ropinsalmi-Ailakkalahti, TS	0,12	0,07	-0,05	0,01	-0,02	-0,02
Vt 4 Joutsan kohdalla, TS	0,11	0,09	0,08	0,00	-0,01	-0,07
Vt 4 Iin ohikulkutie, TS	0,09	0,04	0,15	-0,02	-0,02	0,04
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, TS	0,08	0,12	0,00	0,02	-0,03	1,06
Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	0,07	0,14	0,00	0,02	-0,04	1,06
* Vt 6 Utti-Taavetti, TPS	0,06	0,03	0,37	0,00	0,00	-0,17
Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	0,04	0,10	0,00	0,01	-0,02	0,84
* Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi (osahankkeet ja kehityspolku), TPS	0,04	0,01	0,15	0,01	-0,02	-0,04
* Vt 8 ohituskäistat Raahe-Liminka, TS ja RS	0,03	-0,01	0,06	0,00	-0,02	-0,03

Lyhenteiden selitteet: EK = Elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaminen, TY&VA = Työ- ja vapaa-ajan matkojen tarpeisiin vastaaminen, TURV = Liikenneturvallisuuden edistäminen, CO2 = Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen, Y&T = Ympäristökestävyyden ja kansalaisten terveyden edistäminen, JT = Julkistalouden kestävyyden edistäminen, * = Arvioinnin epävarmuus suurta.

Hankejoukolla on selvästi suurin potentiaali edistää **saavutettavuutta**, joka muodostaa 91 % kaikista hankkeiden tuottamista nettohyödyistä (ks. Kuva 8). Saavutettavuushyödyt jakautuvat lähes tasan elinkeinoelämän (EK) ja kotitalouksien

(Y&T) tekemille matkoille. Toinen merkittävä positiivinen vaikutus on vaikutus **liikenteen turvallisuuteen** (TURV) ja hankejoukko tuottaa tätä hyötyä 212 milj. euroa.

Ympäristökestävyyden (Y&T ja CO2) osalta hankejoukon hyödyt ovat negatiiviset (-92 milj. euroa) kohteiden yhdyskuntarakennetta hajauttavan vaikutuksen takia, vaikka hankkeet tuottavat 42 milj. euroa säästöä melukustannuksissa. Melutorjunnan hyödyt tulevat kasvamaan suunnittelun edetessä, koska kaikkien hankkeiden vaikutusta meluun ei ole arvioitu aikaisessa suunnitteluvaiheessa. Käytönaikaiset vaikutukset **ilmastonmuutokseen** ovat erittäin vähäiset (0,7 milj. euroa) ja hankkeiden vaikutukset ovat sekä negatiivisia että positiivisia. Rakentamisen aikaista negatiivista vaikutusta ilmastoon ei ole arvioitu. **Julkisen talouden kestävyys** näkökulmasta tulos on negatiivinen, koska ajoneuvokustannussäästöt merkitsevät verotulojen menetystä valtiontaloudelle. Toisaalta losseja korvaavat siltakohteet tuottavat yhteensä 66 milj. euroa säästöä valtion maksamissa lossipalvelujen ostoissa.



Kuva 8. Hankejoukon tavoitealueittaiset hyödyt (milj. euroa)

Kaikkien arvioinnissa mukana olleiden kohteiden kustannukset olivat 1,5 mrd. euroa ja HK-suhde 0,58.

Kohteiden monitavoiteoptimoinnilla valinta

Monitavoiteoptimoinnissa poimitaan valitulla budjettirajoitteella kohteita painotetussa kokonaistehokkuusjärjestyksessä aina niin kauan, kunnes valittu budjettirajoite on käytetty. Budjettirajoitteen loppuessa viimeiseksi valitun kohteen hyötyjä sisällytetään valittuun koriin sama suhteellinen osuus, mitä kohteen kustannuksia mahtui asetettuun budjettirajoitteeseen asti.

Budjettirajoitteen valinnalle ei ollut määritettävissä yksiselitteistä sääntöä, koska PRIO:ssa budjettirajoitteen tulee liittyä hankejoukon toteuttamisen, ei niiden suunnittelun kustannuksiin. Budjettirajoite valittiinkin iteroimalla tasolle 500 milj. euroa, jolloin hankkeiden eri koreihin valikoitumisessa tuli selviä eroja.

Valinnoissa käytettyjen painotusten muuttaminen muuttaa kokonaistehokkuusjärjestyksiä ja siten koreihin valittuja kohteita. Arvioinnissa muodostettiin yksi tavoitealueiden tasapainotuksiin (painot 16,7 %) perustuva kori (TASA-kori), sekä kuusi koria, joissa ylipainossa olevaa koria arvostettiin yhtä paljon kuin saman painon saanutta viittä muuta tavoitealuetta yhteensä (painot 50 % ja 10 %).

Seuraavassa kuvassa (Kuva 9) on esitetty eri painotuksilla valitut (vihreät solut) ja hylätyt (punaiset solut) hankkeet. Soluihin on myös merkitty millä järjestysnumerolla hanke on tullut valituksi koriin. Budjettirajoitteen täytyessä kohde on valittu koriin, jos viimeiseksi valituksi tulleen kohteen vaatimasta rahoituksesta on mahdunut budjettirajoitteen sisälle vähintään 50 % (varasijalla oleva hanke). Monitavoiteoptimoinnin etuna on, että menetelmän avulla saadaan nostettua esille eri tavoitealueilla tehokkuuksiltaan tasaisen keskiverrot hankkeet, jotka jäävät helposti huomaamatta tavoitealueittaisia tehokkuuksia vertailtaessa.

Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	TASA	EK	TY&VA	TURV	CO2	Y&T	JT
Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, TS	1	1	1	1	1	1	5
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	2	4	4	4	3	3	1
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	3	2	2	2	2	2	6
Vt2 Nummela-Karkkila, YS ja YVA	6	3	3	3	6	10	10
Vt 4 Rovaniemi-Vikajärvi, YS ja TS	8	8	5	12	8		7
Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	4		10	9	4	5	2
* Vt 19 Lapua-Kauhava, AVS	10	7	8	8	9	8	
* Vt 3 Sikuri - Ikaalinen (Kyröskoski-Ikaalinen), TS jatko			11	7	12	11	11
Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö, TS	11		6	11			
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, TS	5			10	5	4	3
Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	7			14	7	6	4
* Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, TS	9	6	7		10	13	
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi osahankkeet, YS/TS				6	11	9	9
* Vt 8 Luvian eritasoliittymä, AVS		9	9	13			
Mt 355 Merituulentie, TS		5				7	
* Vt 6 Utti-Taavetti, TPS				5		12	
Vt 4 Iin ohikulkutie, TS							8
* Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi (osahankkeet ja kehityspolku), TPS							
* Vt 8 ohituskaistat Raahe-Liminka, TS ja RS							
Vt 4 Joutsan kohdalla, TS							
Vt 21 Palojoensuu-Kilpisjärvi väli Ropinsalmi-Ailakalahti, TS							
Taulukon merkinnät:	Koriin valittu kohde ja valinnan järjestysnumero	1	, koriin valitsematta jäänyt kohde		, varasijalta valittu/hylätty kohde		

Kuva 9. Korivalinnat budjettirajoitteella 500 milj. euroa

Laadulliset arvioinnit

Arvioinnit laadittiin uusille kohteille, joista ei ole vielä tuotettu suunnittelutietoa toimenpiteistä sekä niiden hyödyistä ja kustannuksista. Arviointia varten määritettiin seuraavat seitsemän mittaria:

- **Nopeustaso** – nykyisen nopeusrajoituksen ja toteutuneiden keskimääräisten matka-aikojen ero.
- **HCM-palvelutaso** – vuoden 100. vilkkaimman tunnin palvelutaso nykyisillä (2022) liikennemäärillä ja vuodelle 2040 ennustetuilla liikennemäärillä.
- **Liikenneturvallisuus** – IVAR-ohjelmistolla lasketun onnettomuusasteen suhde tietyypin keskimääräisiin onnettomuusasteisiin.

- **Liikenteen melu** – potentiaaliset haitankokijat asukastiheyteen, poikkileikkaukseen ja liikennemääriin perustuvien laskentojen pohjalta. Arviot ovat karkeita, koska menetelmä ei ota huomioon asutuksen sijoittelua, maaston muotoja ja mahdollisia jo toteutettuja melusuojauksia.
- **Pohjavesisuojaukset** – tiedossa olevat pohjavesialueet, niiden luokittelu ja suunnitteilla olevien toimenpiteiden sijainti suhteessa pohjavesialueisiin.
- **Kävely ja pyöräily** – asiantuntija-arvio yhteyksien tärkeydestä ottaen huomioon turvallisuus, sijainnin herkkyyys (taajamat, koulut) ja nykyisen verkon yhtenäisyys.
- **Uusi maankäyttö** – uuden maankäytön tuottaman lisäliikenteen vaikutus HCM-palvelutasoihin.
- Jokaiselle mittarille määritettiin neliportainen arviointiasteikko, joissa on esitetty arvosanoille määrälliset tai laadulliset kriteerit. Mittareilla pyritään kuvaamaan kohteeseen kohdistuvaa tarvetta pääosin nykytilanteeseen perustuen. Työn aikana syntyi myös ajatuksia mittareiden kehittämiseksi.

Taulukko 10 esittää laadullisen arvioinnin tulokset. Käytetyillä arviointiasteikoilla kohteisiin kohdistuu suurin tarve liikenneturvallisuuden näkökulmasta, mutta myös nopeustason osalta tarve on pääosin suurta.

Taulukko 10. Laadullisten arviointien tulokset

Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	Nopeus-taso	Ruuhka	Tarvekriteerit				Maan-käyttö
			Turvalli-suus	Melu	Pohja-vesi	JKPP	
Vt 10 Turku-Forsssa, KS	Suuri	Suuri	Erittäin suuri	Suuri	Ei arv.	Suuri	Ei tarvetta
Vt 23 Hankasalmi-Varkaus, YVS	Suuri	Ei tarvetta	Suuri	Vähäinen	Ei arv.	Suuri	Ei tarvetta
VT 8 Koivulahden ETL, TS	Vähäinen	Vähäinen	Erittäin suuri	Vähäinen	Ei arv.	Ei tarvetta	Suuri
Mt 816 leventäminen välillä Huikku - Marjaniemi, Hai-luoto, TS+RS	Suuri	Vähäinen	Vähäinen	Ei tarvetta	Ei tarvetta	Vähäinen	Ei tarvetta

4.4.3 Valittujen kohteiden vaikutukset

Taulukko 11 esittää ehdolla olleet kohteet vaikutusarvioinnin mukaisessa järjestyksessä ottaen huomioon hankkeiden kannattavuus, monitavoiteoptimoinnilla valittuihin koreihin valinnat ja vaikutusalueittaiset tehokkuudet. Eri arviointien tulokset olivat niin samansuuntaisia, ettei eri menetelmillä saatuja tuloksia ollut tarpeen painottaa kohteita järjestykseen asetettaessa. Taulukossa on esitetty vihreällä pohjalla hankkeet, joiden valintaa vaikutusarviointi tuki, keltaisella pohjalla rajat-paukset ja punaisella vaikutusarvioinnin näkökulmasta pois rajattavat kohteet.

Suunnitteluohjelmaa päivitetään vuosittain ja kohteiden valintaan vaikuttaa myös arvioinnissa mukana olleiden kohteiden suunnitteluvaihe. Lisäksi arviointimenetelmässä on ollut mukana esisuunnitteluvaiheen kohteita, joiden sisällyttämistä ohjelmaan vaikutustenarviointimenetelmä ei puolla. Esisuunnittelua on kuitenkin tarkoituksenmukaista edistää tietopohjan tarkentamiseksi sekä jatkosuunnittelutarpeiden tehokkaaksi rajaamiseksi.

Taulukko 11. Kohteiden järjestys vaikutusarvioinnissa ja valitut kohteet

Hankkeen nimi ja suunnitteluvaihe	Suunnittelukustannus	Rahoituksen momentti	Järjestys vaikutusarvioinnissa	Valitut kohteet
Hankearvioidut tai karkealla HK-suhteella arvioidut kohteet				
Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, TS	0,30	Muu keh.	1.	
Vt 12 Joutjärvi - Uusikyliä, TS	1,30	Muu keh.	2.	
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	0,25	Muu keh.	3.	
Vt2 Nummela-Karkkila, YS ja YVA	0,85	Tienpito	4.	
Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	0,60	Tienpito	5.	
Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, TS	0,22	Muu keh.	6.	
Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)	0,60	Tienpito	7.	
Vt 4 Rovaniemi-Vikajärvi, YS ja TS*	1,40	Muu keh.	8.	Rahoitus muualta
Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö, TS	1,20	Muu keh.	9.	
Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, TS	1,20	Muu keh.	10.	
Vt 3 Sikuri - Ikaalinen (Kyröskoski-Ikaalinen), TS jatko	0,73	Muu keh.	11.	
Vt 19 Lapua-Kauhava, AVS	0,20	Tienpito	12.	
Vt 8 Luvian eritasoliittymä, AVS	0,10	Tienpito	13.	
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi osahankkeet, YS/TS	0,85	Tienpito	14.	
Mt 355 Merituulentie, TS	1,60	Muu keh.	15.	
Vt 4 Iin ohikulkutie, TS	2,20	Muu keh.	16.	
Vt 6 Utti-Taavetti, TPS	0,15	Tienpito	17.	
Vt 4 Lusi - Oravakivensalmi (osahankkeet ja kehityspolku), TPS	0,12	Muu keh.	19.	
Vt 4 Joutsan kohdalla, TS	0,90	Muu keh.	18.	
Vt 21 Palojoensuu-Kilpisjärvi väli Ropinsalmi-Ailakkalahti, TS	1,20	Muu keh.	20.	
Vt 8 ohituskaistat Raahe-Liminka, TS ja RS	0,80	Muu keh.	21.	
Laadullisesti arvioidut kohteet				
Vt 10 Turku-Forssa, KS	0,15	Tienpito	1.	
Vt 23 Hankasalmi-Varkaus, YVS	0,08	Tienpito	2.	
Vt 8 Koivulahden ETL, TS	0,30	Muu keh.	3.	
Mt 816 leventäminen välillä Huikku - Marjaniemi, Hai-luoto, TS+RS	0,60	Tienpito	4.	

Taulukossa yllä sarakkeessa "Valitut kohteet" on esitetty vihreällä valitut ja punaisella vuoden 2024 suunnitteluohjelman kohteista ulkopuolelle rajatut kohteet. Valittujen kohteiden suunnittelukustannus oli 5,33 milj. euroa, joka asetti kohteiden valinnalle vaikutusarvioinnin tulosta tiukemman budjettirajoitteen. Jos kohteet olisi valittu likimain samalla budjettirajoitteella vaikutusarvioinnin perusteella, olisi valituiksi tulleet taulukon sarakkeen "Järjestys vaikutusarvioinnissa" punaisten katkoiviivojen yläpuolella olevat kohteet. Tällöin budjettirajoite olisi ylittynyt noin 8 %:lla.

Päätöksentekotilanteessa kohteiden valinta oli sidottu valtion talousarvion asettamaan rajoitteeseen, jonka mukaisesti osa kohteista rahoitettiin Tienpidon momentilta (1,98 milj. euroa) ja osa Muun kehittämisen hankesuunnittelun momentilta (3,35 milj. euroa). Jos hankkeet olisi valittu kaksivaiheisesti vaikutusarvioinnin perusteella, olisivat valituiksi tulleet samat hankkeet kuin suoraan vaikutusarvioinnin tuottaman järjestyksen mukaan valittaessa.

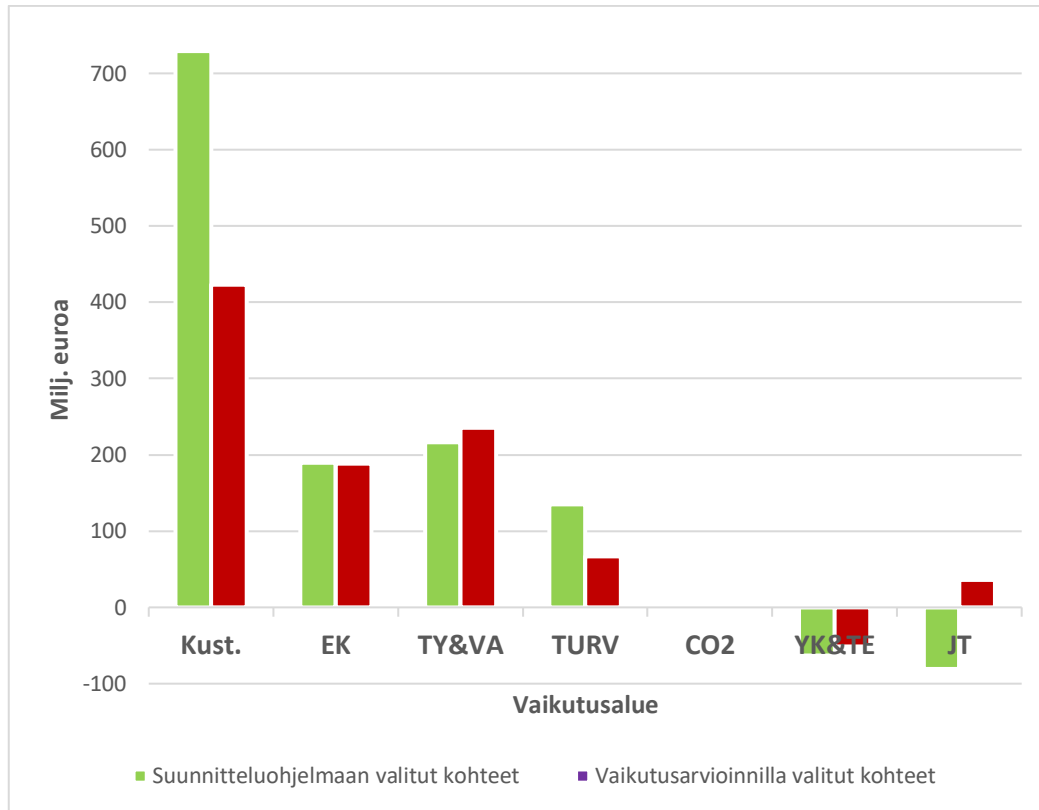
Kuva 10 esittelee hyödyt, jotka valituilla kohteilla on mahdollista saavuttaa. Valituilla kohteilla edistetään ensisijaisesti **saavutettavuutta (406 milj. euroa)**, joista noin 53 % kohdistuu kotitalouksien (TY&VA) ja 46 % elinkeinoelämän (EK) tekemille matkoille. Hankkeet tuottavat myös merkittävän määrän **liikenneturvallisuushyötyjä** (217 milj. euroa).

Ympäristökestävyyden (Y&T ja CO2) osalta hankejoukon hyödyt ovat negatiiviset (-63 milj. euroa) kohteiden yhdyskuntarakennetta hajauttavan vaikutuksen takia, vaikka hankkeet tuottavat 28 milj. euroa säästöä melukustannuksissa. Melutorjunnan hyödyt tulevat kasvamaan suunnittelun edetessä, koska kaikkien hankkeiden vaikutusta meluun ei ole arvioitu aikaisessa suunnitteluvaiheessa. Käytönaikaiset vaikutukset **ilmastonmuutokseen** ovat vähäiset (2,6 milj. euroa), mutta suuremmat kuin koko hankejoukossa. Rakentamisen aikaista negatiivista vaikutusta ilmastoon ei ole arvioitu. **Julkisen talouden kestävyden** näkökulmasta tulos on 81 milj. euroa negatiivinen, koska tällä ohjelmakierroksella päätettyjen suunnitteluhankkeiden joukossa ei ole mukana arvioinnin perusteella valtiontaloudellisia säästöjä tuottavia lautas silloiksi -kohteita.

Taulukossa 12 vertaillaan suunnitteluohjelmaan ja vaikutusarvioinnin perusteella valittujen kohteiden kustannuksia ja hyötyjä. Suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden kustannukset ovat yli 300 milj. euroa korkeammat, kuin mitä ne olisivat olleet kohteiden valikoituessa vaikutusarvioinnin perusteella. Samanaikaisesti valittujen kohteiden hyödyt olivat yli 70 milj. euroa alemmat, kuin mitä ne olisivat olleet vaikutusarviointiin perustuvissa valinnoissa.

Taulukko 12. Suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden ja vaikutusarvioinnissa tarkasteltujen kohteiden vertailu

	Kustannukset	Hyödyt	HK-suhde
Valitut kohteet	729	492	0,67
Vaikutusarviointimenetelmän mukaiset valinnat	423	563	1,33



Kuva 10. Suunnitteluohjelmaan ja vaikutusarvioinnilla valittujen kohteiden kustannukset ja hyödyt (milj. euroa)

Vaikutusarviointimenetelmän ja 2024 suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden kustannuksia ja hyötyjä on kuvattu kuvassa 10. Suunnitteluohjelmasta 2024 pois rajattujen ja taulukossa esitettyjen kohteiden osalta perusteluita on esitetty luvussa 4.6.

4.5 Vesiväyläkohteet

Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat pääosin investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita, joiden esisuunnittelua ja toteutusvalmiuden edistämiseen tähtäävää suunnittelua jatketaan vuonna 2024.

Vuonna 2024 aloitettavat kaksi uutta alkavaa hanketta on nimetty investointiohjelman hankkeena, mikä puoltaa kohteiden edistämistä. Uudet kohteet ovat:

- Vaasan väylän syvennyksen (10 m) yleissuunnitelma. Hanke sisältyy hallituksen investointiohjelmaan, ja sen mukaan hankkeen suunnittelua edistetään siten, että päätös hankkeen toteutuksesta voidaan tehdä 2025. Hanke tukisi ovat raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten kuljetustaloutta.
- Kaskisten väylän syvennyksen (11 m) yleissuunnitelma. Hanke parantaisi erityisesti sataman välittömässä läheisyydessä sijaitsevan teollisuuden raaka-aineiden ja tuotteiden sekä mahdollisen uuden kartonkitehtaan kuljetustaloutta mahdollistamalla suuremman aluskoon käytön näissä kuljetuksissa.

4.6 Suunnitteluohjelman ohjelmataason vaikutusten arviointi

Suunnitteluohjelman hankkeet parantavat erityisesti saavutettavuutta. Määrällisen arvioinnin perusteella hankearvioitujen hankkeiden osalta suunnitteluohjelmaan valitut tiehankkeet tuottavat 406 milj. euron saavutettavuushyödyt. Hyödyistä 53 % kohdistuu kotitalouksien matkoille (työ- ja vapaa-ajanmatkat) ja 46 % elinkeinoelämän kuljetuksiin ja työajan matkoihin. Maantiehankkeet tuottavat myös merkittävän määrän liikenneturvallisuuhyötyjä, 135 milj. euroa, mikä on selvästi enemmän kuin tyypillisissä maatiehankkeissa.

Hankkeet sijoittuvat pääosin päätieverkon runsasliikenteisille osuuksille ja ne varmistavat alueiden välisen saavutettavuuden säilymisen hyvällä tasolla liikennemäärien kasvaessa. Useat hankkeet sijoittuvat sellaisiin verkonosiin, joilla on suhteellisen paljon pitkänmatkan liikennettä. Suunnitteluohjelman ansiosta alueiden välinen ja alueiden sisäinen saavutettavuus paranee.

Suunnitteluohjelma ei sisällä sellaisia hankkeita, jotka poistaisivat merkittäviä väyläverkon pullonkauloja. Tämän takia hankkeilla ei todennäköisesti ole selkeästi todennettavia vaikutuksia aluekehitykseen.

Suunnitteluohjelman hankkeet parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä hankkeiden vaikutusalueella. Hankkeet turvaavat liikenteen tasaisen palvelutason, ennakoitavuuden ja luotettavuuden. Tällöin vältetään ennakoimattomat ruuhkat maantieverkolla. Hankkeet lyhentävät myös matka-aikoja. Vaikutukset kuljetusten matka-aikoihin ja kuljetuskustannuksiin ilmenevät saavutettavuusmuutoksina. Ratapihoihin liittyvät suunnitelmat toteutuessaan parantavat nykyisen liikenteen palvelutasoa tai mahdollistavat henkilö- ja/tai tavaraliikenteen kasvua sekä parantavat matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta, liikenteen toimintavarmuutta, täsmällisyyttä sekä lyhentävät matka- ja kuljetusaikoja. Yrityksille vaikutukset näkyvät kuljetuskustannusten alenemisen kautta. Lisäksi toimenpiteet tukevat lukuisten yritysten monitoimijaympäristöä.

Suunnitteluohjelman hankkeiden myötä turvallisuus paranee. Lukuisissa maantiehankkeissa tehdään keskikaiteellisia tieosuuksia, jotka parantavat tehokkaasti liikenteen turvallisuutta. Ratapihojen toimenpiteet toteutuessaan parantavat myös jossain määrin turvallisuutta.

Suunnitteluohjelman hankkeisiin liittyvät meluntorjuntatoimenpiteet vähentävät meluhaittoja paikallisesti. Toisaalta välityskyky lisäävät ja nopeustasoa nostavat hankkeet voivat liikenteen lisääntymisen takia myös lisätä melua. Infrastruktuuri-investoinnit lisäävät aina luonnonvarojen käyttöä ja niillä voi olla negatiivisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuuden kannalta. Suuri osa suunnitteluohjelman maantiehankkeista sijoittuu kaupunkiseuduille tai kaupunkiseutujen laiduille, minkä takia hankkeet aiheuttavat myös jossain määrin yhdyskuntarakenteen hajautumista.

Suunnitteluohjelman hankkeiden yhtenä valintakriteerinä on ollut hankkeen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Ohjelma sisältää hankearviointien perusteella pääosin yhteiskuntataloudellisesti kannattavia hankkeita. Hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavimmat hankkeet sijoittuvat kaupunkiseuduille, joilla myös liikennemäärät ovat suurimpia.

Ohjelmassa on mukana myös hankkeita, joiden yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ei ole korkea. Tällaiset hankkeet turvaavat kuitenkin hyvän palvelutason valtakunnantasolla koko liikenneverkolla, ovat esim. osa TEN-T ydinverkkoa, ovat merkittäviä poikittaisliikenteen yhteyksiä tai ovat verkon toimintavarmuuden kannalta erityisen tärkeitä.

Suunnitteluohjelmaan oli ehdolla myös yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita hankkeita, jotka tässä vaiheessa jätettiin ohjelman ulkopuolelle.

- Lossien korvaaminen silloilla on yleensä aina kannattavaa lossien korkeiden ylläpitokustannusten takia, vaikka liikennemäärät olisivatkin hyvin alhaiset. Lossihankkeiden hyödyt kohdistuisivat kuitenkin hyvin pienelle paikalliselle käyttäjäryhmälle.
- Suunnitteluohjelmasta rajattiin ulos Vt 1:n ja Kehä II:n liittymähanke, Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, tiesuunnitelma. Hankkeen edistämisedellytyksiä sekä mm. mahdollisuuksia kustannusarvioon liittyvien riskien täsmentämiseen on arvioitava vielä erikseen.

5 Seuranta, riskit ja epävarmuudet

5.1 Suunnitteluohjelman seuranta

5.1.1 Toteutumisen seuranta

Suunnitteluohjelman toteutumisen etenemistä raportoidaan osana Väyläviraston tulosraportointia Liikenne- ja viestintäministeriölle osana Liikenne 12 -tavoitteiden toimeenpanoa. Suunnitteluohjelman toteutumista seurataan säännöllisesti läpi vuoden.

Vuoden 2023–2026 suunnitteluohjelman julkaisun jälkeen on päätetty seuraavien uusien suunnittelukohteiden aloituksesta:

- Kaskisten meriväylä, yleissuunnitelma
- Vt 21 parantaminen Tengeliönjoen siltojen kohdalla, tie- ja rakentamissuunnitelma

5.1.2 Suunnitelmavarannon ylläpito

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021–2032 mukaisesti suunnitelmavarannon tulee olla riittävän hyvä ja ajan tasalla, jotta päätökset hankkeista voidaan tehdä riittävän ja ajantasaisen tiedon perusteella. Suunnitteluohjelman kohteiden valintojen avulla varmistetaan riittävän laaja suunnitelmavaranto ja -valmius.

Suunnitelmavarannon ylläpitoon kuuluu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (LjMTL) sekä ratalakiin (RataL) perustuvien maanteiden ja rautateiden yleissuunnitelmien sekä tie- ja ratasuunnitelmien lainvoimaisuuden, voimassaolon ja ajantasaisuuden seuranta. Hyväksymispäätösmenettelyyn voi liittyä myös muutoksenhaku, 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 ajantasaisuuden varmistaminen on keskeistä, etenkin jos suunnitteluhanke joutuu odottamaan toteuttamispäätöstä tai jos suunnitelman voimassaolo ei enää raukea johtuen siitä, että hankkeen toteuttaminen on esimerkiksi käynnistetty osittain. Ajantasaisuuden varmistamiseen liittyy esimerkiksi toimintaympäristön muutosten seuranta mm. lainsäädännön (esim. ajoneuvojen mitta-uudistus, tieturvallisuusdirektiivi), maankäytön kehittymisen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Muutokset voivat edellyttää suunnitteluhankkeiden suunnitelmien ajantasaistamista esimerkiksi teknisen mitoituksen tai vaikutustenarvioinnin ja kustannusten arvioinnin osalta.

5.2 Riskit ja epävarmuudet

Suunnittelukohteiden ohjelmoinnilla ja suunnitelmien oikea-aikaisella edistämällä on merkittäviä vaikutuksia siihen, mitä hankkeita voidaan esittää toteutettavaksi ja mistä hankkeista eduskunta pystyy riittävän suunnitelmavalmiuden- ja tiedon pohjalta tekemään valtion talousarviossa toteutus päätöksiä. Suunnitteluvaihekohtaisella hankearvioinnilla pyritään osaltaan varmistamaan, että jatkosuunnitteluun valikoituu mahdollisimman toteuttamiskelpoisia ja tehokkaita hankkeita.

Suunnittelun ohjelmointiin liittyviä riskejä ovat esimerkiksi toimintaympäristössä tapahtuvat nopeat muutokset, jotka voivat koskevat esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeita ja muutoksia kuljetusvirroissa, mihin tulisi myös väyläverkon toimenpitein reagoida nopeasti. Toimintaympäristön nopeiden muutosten lisäksi ohjelmoinnissa on huomioitava myös väyläverkon kehittämisen pitkäjänteisyys tarkastelujakson ollessa jopa 30 vuotta. Näihin riskeihin Väylävirasto pyrkii reagoimaan pitkäjänteisellä ohjelmoinnilla ja tarvittaessa nopeilla päätöksillä käytössä olevan rahoituksen puitteissa.

Suunnitteluohjelman rahoituksen näkökulmasta on riski, että ohjelmointivaiheessa arvioidut suunnittelukustannukset ylittyvät, tai että suunnittelun aikana käy ilmi tekijöitä, joiden huomioiminen edellyttäisi lisärahoitusta suunnitteluun. Suunnittelukohteiden kustannuksiin sekä aikatauluihin vaikuttaa myös suunnittelun markkinatilanne ja suunnitteluresurssien saatavuus.

Yhtenä riskinä on myös tunnistettu muiden suunnitteluprosesseihin liittyvien toimijoiden ennakoimattomat 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 ajankohtaan.

Riskejä pyritään suunnittelun ohjelmoinnissa ja suunnitelmavarannon ylläpidossa hallitsemaan eri tavoilla. Suunnitteluohjelmaan ja suunnittelun ohjelmointiin sekä suunnitelmavarannon ylläpitoon liittyviä riskejä ja epävarmuuksia tunnistetaan ja seurataan osana Väyläviraston toimintoriskien hallintaa.

Liite 1: Suunnittelukohteiden esittelyt

Julkaisun tässä osuudessa kerrotaan lyhyet kuvaukset suunnittelukohteista. Lisätietoja löytyy Väyläviraston internetsivuilta www.vayla.fi.

Suunnittelukohteista lisätietoja löydät kolmella eri tavalla Väyläviraston internetsivuilta:

- suunnittelukohteiden sivuilta hankehaun avulla <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen>
- hankekortteina eli lyhyinä esittelyaineistoina sivustolla <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/suunnittelukohteiden-tiedot/hankekortit>
- hankekartasta <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/suunnittelukohteiden-tiedot/suunnittelukohteet-kartalla>

Ratakohteet

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

Merkittävimmät selvitykset ja suunnitelmat

Kotolahti–Mussalo raideselvitys (Uusi alkava kohde)

Kotkan liikennepaikka koostuu useista liikennepaikan osista. Mussalon satamaan johtavien Kotolahden ja Mussalon ratapihojen välillä on tunnistettu tarve uudelle läpiajoraiteelle.

Kotolahti toimii nykyisin pääasiassa vaunujen säilytyspaikkana ja Mussalo vaunurunkojen järjestelypaikkana. Ratapihojen välinen raide on pullonkaula, ja uusi läpiajoraide mahdollistaisi nykyistä paremmin vaunujen järjestelyn myös Kotolahdessa. Lisäraiteen on arvioitu tulevan tarpeelliseksi, jos liikenne Mussaloon kasvaa. Mussalon satama on merkittävä ja kasvava vienti- ja tuontisatama. Toimenpide ei sisälly käynnissä olevaan Kouvola-Kotka-Hamina-kehityshankkeeseen (KoKoHa).

Laaditaan tarkentava suunnitelma ja hankearviointi läpiajoraiteesta toteutussuunnittelun kustannusten tarkennukseksi sekä riskien tunnistamiseksi ja hallitsemiseksi.

Lappeenranta–Muukko kaksoisraide, Ratasuunnitelma (RaS) ja Luumäki–Joutseno välityskyky, RaS (Vuodelta 2023 vuodelle 2024 jatkuva kohde)

Hankkeet sisältävät kaksoisraideosuuden Luumäki–Joutseno välille. Kaksoisraide mahdollistaa jopa yli kaksinkertaisen välityskyvyn.

Hankkeiden tavoitteena on:

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

Lauritsalan liikennepaikka, RaS (Jatkuva)

Lauritsala on metsäteollisuuden logistiikan kannalta keskeinen liikennepaikka, joka on useiden päivittäisten tavarajunien lähtö- tai määräpaikka. Liikennepaikka toimii myös junakohtauspaikkana Luumäki-Imatra-rataosuudella. Liikennepaikalla on tarpeita pidemmille raiteille.

Hankkeessa pidennetään Lauritsalan ratapihaa pohjoispäästä siten, että käyttöön saadaan useampi hyötypituudeltaan vähintään 600 metristä raidetta. Raiteiden pidentäminen palvelee erityisesti raakapuuliikennettä. Liikenteen kehittyminen vaatii vielä seurantaa ja hankkeen sisältöä tulee mahdollisesti suunnittelunkin aikana tarkentaa liikenteen kehittymisnäköymien myötä.

Savon rata välillä Iisalmi-Kontiomäki jatkosuunnittelu (Jatkuva)

Savon radan kehittämistä on valmistunut vuonna 2023 tarveselvitys ja hankearviointi. Selvityksessä on mukana myös Iisalmesta pohjoiseen osuus sekä Iisalmen ratapiha ja mahdollinen uusi raakapuukuormauspaikka. Ensisijaisena kehittämisen tavoitteena on nostaa linjaosuuden kapasiteettia. Hankkeessa toteutetaan Iisalmi-Kontiomäki-välille kolme uutta kohtaamisen mahdollistavaa liikennepaikka ja kaksi uutta välisuojustuspistettä. Lisäksi hanke sisältää mm. tasoristeyksiin kohdistuvia toimenpiteitä.

Savon radan kehittämisen osalta edistetään suunnitteluohjelmassa Iisalmi-Kontiomäki välin suunnittelua. Ko. välistä on laadittu ratasuunnitelma, joka tarpeen ajantasaistaa tarvittavilta osin ja sisältöä tarkentaa.

Imatra-Joensuu jatkosuunnittelu (Jatkuva)

Karjalan rata välillä Imatra-Joensuu on välityskyvyltään täysin käytössä vilkkaimpina päivinä. Yhteys on tärkeä raakapukuljetuksille ja metsäteollisuuden tuotekuljetuksille. Henkilöliikenteen näkökulmasta keskeisiä asioita on myös matka-aikeiden lyhentäminen.

Hankkeen muodostavat rataosuuden välityskykyä, tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa parantavat toimenpiteet. Välityskykyä voidaan parantaa erityisesti rakentamalla pisimmille liikennepaikkaväleille uusia kohtauspaiikkoja ja linjasuojustus koko rataosuudelle.

Imatra-Joensuu-välin suunnittelun edistäminen perustuu vuonna 2023 valmistuneeseen Karjalan selvityskokonaisuuteen. Selvityksessä on muodostettu kehityspolku ja tehokkaat toimenpiteet, jotka liittyvät kapasiteetin ja toimintavarmuuden parantamiseen. Kyseessä olevan osuuden suunnittelulle on erillisrahoitusta, mutta mahdollinen YVA-suunnittelu tehtäisiin suunnitteluohjelman kautta.

Riihimäen raakapuupaikka, RaS (Uusi)

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

Riihimäen raakapuupaikalle pyritään löytämään korvaava sijainti, jonka perusteella voitaisiin edetä ratasuunnitelmaan. Kuormauspaikan olisi tarkoitus korvata mahdollisesti Hämeenlinnan ja Riihimäen nykyinen kuormauspaikka.

Riihimäki–Tampere ohituspaikat, eri suunnitteluvaiheita (Jatkuva)

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 Lemppälään. Suunnitelmavalmius on tarkoitus nostaa toteutusvalmiuteen asti.

Tampere–Jyväskylä, eri suunnitteluvaiheita (Jatkuva)

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, Laihalammien uuden liikennepaikan sekä Jämsän aseman laituripolun korvaamisen eritasoratkaisuna. Hankkeen sisältö ja kustannukset täsmentyvät vielä suunnittelun edetessä.

Tampere–Oulu, eri suunnitteluvaiheita (Jatkuva)

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 käyttämistä 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 lisäraitteet parantavat erityisesti tavaraliikenteen ohitusmahdollisuuksia.

Seinäjoki–Vaasa nopeuden nosto, RaS (Jatkuva)

Seinäjoki–Vaasa-hankkeella on tarkoitus sujuvoittaa henkilöliikennettä sekä turvata rataosan nykyinen liikennöinti. Hankkeen tavoitteena on nostaa radan nopeus nykyisestä nopeudesta 120 km/h nopeuteen 140 km/h sekä korjata nopeutta rajoittavat kohteet. Ratasuunnitelma laaditaan vuonna 2019 valmistuneen tarveuistion ja suunnittelun alussa tehdyn hankearviointin pohjalta. Suunnitelma ulottuu pääsääntöisesti rautatieliikennealueelle, mutta saattaa edellyttää muutoksia joissakin 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 geometrinen virheiden korjaamista
- rumpujen ja siltojen korjaus ja uusiminen
- kuivatuksen toimenpiteitä
- melu- ja värinätorjuntatoimenpiteet
- uudet kulkuyhteydet

Munakan ja Bergin ratasiltojen osalta ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan rakentamissuunnitelmat.

Oulu–Kontiomäki–Vartius tarveselvitys ja hankearviointi (Jatkuva)

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 yhteisen sovitaa peruskorjauksen kanssa.

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

Tornio–Röyttä ratayhteys, (Jatkuva)

Tornio–Röyttä-väli on osa liikennöitävää valtion rataverkkoa. Rataosan päällysrakenne on elinkaarensa lopussa. Lautiosaari–Elijärvi-yhteys on suljettu liikenteeltä. Noin 7,3 kilometriä 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. Selvityksessä tarkastellaan myös rataosan tasoristeysturvallisuustoimenpiteet.

Laurila–Rovaniemi tarveselvitys ja hankearviointi (Jatkuva)

Laurila–Rovaniemi rataosuuden kokonaistarpeet tarkastellaan peilaten myös peruskorjauksen tarpeisiin.

Kolarin radan tarveselvitys ja hankearviointi (Jatkuva)

Kolarin radan tarpeet selvitetään ja tarkastellaan kapasiteetti (kohtauspaikka-tarve), ja sähköistys myös mahdolliseen kaivosinvestointiin peilaten. Tarkastellaan myös värinä- ja melukohteet, asematarpeet sekä käynnissä olevien ja suunnittelun

tasoristeyskohteet huomioiden. Myös peruskorjauksen tarpeet huomioitava kokonaisuudessa. Taustatiedoksi on laadittu liikenteellinen selvitys, jonka pohjalta tehdään tarveselvitys ja hankearviointi.

Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita

Muihin suunnittelukohteisiin kuuluva ratapihojen selvitykset ja suunnitelmat -aihekokonaisuus sisältää selvityksiä ja/tai hankearviointeja mm. seuraavista ratapihoista: Iisalmi, Imatra, Kajaani, Kuusankoski, Lahti, Ylivieska ja Kotka (Hovinsaari).

Lisäksi mukana on mm. Kerava–Nikkilä geotekninen selvitys, Turenki laiturinpidennys selvitys, Länsi-Suomen radanpidon tarpeiden selvitys sekä ratasiltojen esiselvitykset.

Radanpidon verkollisten selvitysten kokonaisuuteen kuuluu Väyläviraston verkollisen esisuunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun rahoitus. Verkollisten selvitysten tuottama tieto auttaa tunnistamaan ja priorisoimaan seuraavia suunnitteluvaiheita ja muita toimenpiteitä rataverkolla. Tähän kokonaisuuteen esitetään vuodelle 2024 seuraavat selvityskohteet:

- Rataverkon kokonaiskuvatyö
- CEF-hakemusten valmistelu
- Alueellisen junaliikenteen infratarpeet
- Henkilöliikennepaikkojen kehittämisseelvitys
- Osallistuminen Helsingin seudun MAL-suunnitteluun
- Alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuminen, rata
- Rataverkon jatkosähköistyskohteet ja vaihtoehtoiset käyttövoimat
- Uuden TEN-T-asetuksen vaatimusten täytyminen rataverkolla
- Vähäliikenteisen rataverkon tarkastelu
- Rataverkon välityskykyselvityksen päivitys

Tiekohteet

Alle on listattu suunnitteluohjelmassa esitetyt käynnissä olevat tai uudet alkavat tieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat sekä yleissuunnitelmat tienumerojärjestyksessä. Nämä kohteet on esitetty myös kartalla (Kuva 3). Listaus muista suunnittelukohteista on esitetty luvussa 3.2 Tiekohteet.

Tie- ja rakentamissuunnitelmat

Vt 1 Korissuonmäen vihersilta, Vihti, tiesuunnitelma (Uusi alkava kohde)

Valtatiellä 1 Korissuonmäen kohdalla Vihdissä on viheryhteyden tarve. Kohteessa on tällä hetkellä riista-aita, mutta hirvieläimille on jätetty tähän paikkaan ylityskohta. Tiesuunnitelman kohteena olevan vihersillan rakentamisella parannetaan

merkittävästi valtatie 1 liikenneturvallisuutta kun hirvieläinonnettomuudet saadaan poistettua. Suunnittelukohde on mainittu Väyläviraston investointiohjelman 2024–2031 parantamishankkeena.

Vt 2 parantaminen Porin keskustassa, tiesuunnitelma (Vuodelta 2023 vuodelle 2024 jatkuva 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. Valtatien nelikaistaistaminen Porin keskustassa jäi toteutumatta edellisessä parannushankkeessa 1988.

Suunnitteluhankkeessa 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. Hankkeen osalta tehdään ympäristövaikutusten arviointia vuoden 2024 aikana, minkä jälkeen tiesuunnitelmaprosessi jatkuu.

Vt 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö, tiesuunnitelma (Uusi)

Valtatiellä 3 on suuri valtakunnallinen merkitys Pohjanmaan maakuntien ja eteläisen Suomen yhdistäjänä ja se on osa EU:n määrittelemää kattavaa verkkoa sekä Eurooppatietä E12. Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä onnettomuustiheys on valtakunnallista valtateiden keskiarvoa korkeampi. Osuus ei täytä maanteiden pääväylille asetettuja palvelutasotavoitteita. Suunnittelukohteesta laaditaan tiesuunnitelma, minkä mukaisesti valtatie 3 rakennetaan kapeana nelikaistatienä, jonka liittymät ovat eritasoliittymiä. Hankkeen toteuttamisen jälkeen nelikaistainen korkea-asteoinen väylä ulottuu Helsingistä Hämeenkyrön pohjoispuolelle saakka.

Vt 4 Toivakka–Jyväskylä, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Valtatie 4 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Suunnitteluosuudessa on yksi ohituskaistaosuus ilman keskikaidetta. Ohituskaistaosuudella on myös suoria liittymiä. Tieosuudella on 21 km moottoriliikennetietä ilman liittymiä, mikä aiheuttaa kiertohaittaa mm. rinnakkaistien varren maankäytölle sekä poliisi- ja pelastustoimelle. Toivakka – Jyväskylä suunnittelukokonaisuus sisältää kaksi eri tiesuunnitelmaa, mihin sisältyy jo aiemmin suunnitellun Oravasaaren eritasoliittymän ylimentävän maantien parantaminen sekä nykyisen keskikaitteettoman Vestonmäen ohituskaistan keskikaitteellistaminen ja siihen liittyvät tarvittavat yksityistie- ja liittymäjärjestelyt sekä melusuojaustarpeet. Tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Vt 4 Vehniä–Äänekoski, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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.

Tiesuunnitelman hanke parantaa olennaisesti Jyväskylän ja Äänekosken välisiä liikennenyhteyksiä ja näin edesauttaa alueiden maankäytön kehittymistä. Tiesuunnitelman mukaan rakennetaan moottoritie sekä tarvittavat rinnakkaistiejärjestelyt välille Vehniä–Äänekoski. Hanke on tärkeä myös Äänekosken biotuotetehtaan kuljetusten varmistamiselle. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Tiesuunnitelman yhteydessä selvitetään myös raskaan liikenteen taukopaikan sijoittamista.

Vt 4 Vaajakosken kohdalla, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Tiesuunnitelman hankkeessa valtatie 4 ja 9 sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan rakentamalla moottoritie Haapalahden ja Vaajakosken välille ja parantamalla valtatie 9 Kanavuoren ja Ruokosaaren välillä. Hankkeessa edistetään Jyväskylän pyöräbaanaverkon laajentumista Vaajakoskelle sekä toteutetaan melusuojauksia. Tiesuunnitelmassa esitetään myös raskaan liikenteen taukopaikka Kanavuoren eritasoliittymän yhteyteen.

Vt 5 parantaminen välillä Valkeinen–Taipale (Nerkoon ohitustie), tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 valaistaan, ja rakennetaan suojauksia sekä pohjavesialueille että meluntorjuntaa varten. Lisäksi rakennetaan 6 uutta siltaa.

Vt 6 ja mt 365 parantaminen rakentamalla kävely- ja pyörätie välille Nappa (Koria)–Vanhainkodintie (Kuusankoski), tiesuunnitelma (Uusi)

Kouvolan kaupunkiin kuuluvan Napan kaupunginosan sekä Kuusankosken välillä on selkeä jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve ja -puute, joka on merkittävä ja vähentää kevyen liikenteen houkuttelevuutta Kouvolan kaupunkiseudun kaupunginosien välillä. Suunnitteluhanke on Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tärkeimpiä pyöräilyverkon hankkeita ja on mainittu julkaisussa: ”Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla.” Hanke kytkeytyy myös tiiviisti tekeillä olevaan vt 6 Keltti–Tanttari välin tiesuunnitelmaan, jolloin jalankulun ja pyöräilyn yhteydet alueella kokonaisuudessaan paranisivat merkittävästi.

Vt 6 Kullasvaaran eritasoliittymä TS (Jatkuva)

Vt 6 on valtakunnallisesti tärkeä tieyhteys Itä- ja Etelä-Suomen välillä erityisesti teollisuuden kuljetusväylänä. Kouvolaan on valmistunut eri kuljetusmuotoja yhdistävä RR-termiinaali (RRT), jonka maantiekuljetuksista valtaosa tapahtuu valtatie 6 liittymän kautta. Alueelle on rakentunut suuri logistiikka- ja yritysaluekeskittymä.

Valtatien 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 kaupunginkeskustaan idän suunnasta saavuttaessa.

Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee, sillan yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma (Uusi)

Kiteellä valtatiellä 6 sijaitseva Syrjäsalmen silta on pääväylien kriittinen silta. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua merkittävästi ja estää myös HCT-kuljetusten kulkemisen. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä.

Vt 8 ohituskaistojen suunnittelu Vaasa–Kokkola, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 yhteysvälille. 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. Ohituskaistaosuudet suunnitellaan väleille Ytterjeppo-Sorvist ja Edsevö-Lepplax sekä Kruunupyyn ja Kokkolan kuntarajan kohdalle.

Vt 9 Jämsä–Korpilahti, liittymä- ja ohituskaistajärjestelyt, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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

Hankkeessa parannetaan nykyisiä ohituskaistoja ja rakennetaan ohituskaistat keskikaiteellisiksi, toteutetaan yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä ja rakennetaan uutta valaistusta. Tavoitteena on valtatieen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

Vt 9 Tampere–Orivesi 1.vaihe, väli Alasjärvi–Käpykangas, tiesuunnitelma (jatkuva)

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 laatutasossa. Ongelmia aiheuttavat etenkin valtatieen 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.

Vt 9 Tampere–Orivesi 2.vaihe, väli Käpykangas–Orivesi, tiesuunnitelma (jatkuva)

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 eritasoliittymän välillä Suinula–Oritupa ja Oriveden ohituskaiden kateistus. Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti keskeisen päätieyhteyden palvelutaso, parantaa liikenneturvallisuutta, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta.

Vt 9 Turku–Tampere yhteysvälin parantaminen, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 keskikaideteolliset ohituskaidet välillä Aura–Humppila sekä Auran eritasoliittymä.

Vt 12 Joutjärvi–Uusikylä, tiesuunnitelma (Uusi)

Valtatie 12 on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys Lahden ja Kouvolan välillä. Nykyisin yhteysväli on laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatiejakso Joutjärven ja Uudenkylän välillä on yhteysvälin vilkain osuus ja nykyisin leveäkaistatie, missä liikenneturvallisuus on huono ja vaarallisia ohituksia tehdään usein.

Tiesuunnitelmassa valtatie parannetaan paikallaan ja nykyisiä Joutjärven, Villähteen, Nastolan ja Uudenkylän eritasoliittymiä parannetaan. Kolavaan rakennetaan uusi eritasoliittymä, joka yhdistää Kariston alueen valtatiehen. Joutjärven ja Nastolan välinen osuus valaistetaan ja lisäksi rakennetaan riista-aidat koko välille, laaja meluntorjunta sekä tarvittavat pohjavedensuojaukset.

Vt 12 Nokian kohdalla, kävelyn ja pyöräilyn hanke + liittymät, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Hankkeen suunnittelutarve nousi esiin 2021 valmistuneessa vt 12 Nokian kohdan aluevaraussuunnitelmassa, jossa tarkasteltiin Nokian kohdan nelikaistaistusta. Pyöräiteitä voidaan Nokian kohdalla kehittää kohti tavoitetilaa jo ennen kuin päätietä levennetään. Hankkeessa olisi itse asiassa tarkoitus purkaa osittain nykyinen

valtatie varressa kulkeva jkpp-yhteys ja toteuttaa kunnollinen yhteys näiltä osiin tien rinnalla kulkevan kadun varteen.

Vt 12 Tampere (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi), tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 nelikaistaistamisen rakentamalla uusi ajorata tieosuuden alkupäässä nykyisen ajoradan pohjoispuolelle ja loppupäässä nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain.

Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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

Vaitinaron liittymän toimivuuden varmistamiseksi ja uuden Hiedanrannan asuinalueen kytkemiseksi liikenneverkkoon tarvitaan valtatielle 12 uusi eritasoliittymä. Hankkeen tavoitteena on parantaa Vaitinaron liittymän välityskykyä ja mahdollistaa Hiedanrannan alueen maankäytön kehittäminen sekä liikenteellinen kytkentä. Hiedanrannan liikennejärjestelmä tukeutuu voimakkaasti raitiotiehen, mutta vaatii myös toimivat liittymät kantatielle 65.

Vt 18 Laihia–Seinäjoki, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Vaasa–Seinäjoki-yhteysväli muodostaa kahden merkittävän maakuntakeskuksen välisen linkin. Valtatie 18 on Laihian ja Seinäjoen välillä laatutasoltaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuudeltaan 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. Tiesuunnittelu on aloitettu Seinäjoella välillä Välimaa-Kiikku.

Vt 19 Seinäjoki–Lapua, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Etelä-Pohjanmaan valtatie 19, palvelee pitkämatkaista etelä-pohjois-suuntaista Etelä-Pohjanmaan maakuntaa halkovaa liikennettä sekä seudullisesti alueen asukkaita, maankäyttöä ja elinkeinoelämää. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä tulevaisuudessa. Valtatie 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 on rakennettu Lapuan ja Nurmon 2+2 ohituskaistat sekä Atrian ja Muurimäen eritasoliittymät. Hankkeen seuraavassa vaiheessa tieosuus rakennetaan tavoitetilään 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, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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.

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 rekkojen suistumiset vähenevät ja liikenneturvallisuus paranee erityisesti taajamissa. Raskaan liikenteen kuljetusten toimintavarmuus paranee ja häiriöherkkyyks sääoloille vähenee.

Vt 21 parantaminen Tengeliönjoen siltojen kohdalla, tie- ja rakennussuunnitelma (Jatkuva)

Valtatie 21 on valtakunnallisesti tärkeä tieyhteys Norjaan. Se palvelee erityisesti kalottialueen kuljetuksia Tromssan ja Finnmarkin talousalueille sekä Norjan suunnasta tulevia kuljetuksia. Silloilla on todettu kantavuuspuutteita ja ne ovat huonokuntoisia. Tiesuunnitelma ja rakentamissuunnitelma laaditaan siltojen uusimista varten huomioimalla raskaiden erikoiskuljetusten tarpeet ja pitkät kiertotiereitit sekä huoltovarmuuden näkökulma.

Vt 22 Oulu–Muhos seudullinen jkpp-yhteys, tie- ja rakentamissuunnitelma (Uusi)

Muhoksen pyöräliikenteen verkko on osa Oulun seudun pyöräliikenteen verkkoa. Yhteysväli Oulusta Muhoksen kuntakeskukseen ei ole nyt selkeä, looginen, jatkuva ja ymmärrettävä, kuten sen seudullisena alueraitina uuden pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaan tulisi olla. Suunnittelukohteella parannetaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä Oulusta Muhoksen kuntakeskukseen.

Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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, täydennetään valtatie 4 eritasoliittymä suoralla rampilla valtatieltä 25 lännen suunnasta valtatielle 4 etelään sekä toteutetaan maantien 140 liittymään vapaat oikeat maantien 140 länsipuolella.” Hankkeet ovat osa Vt 25 Hanko–Mäntsälä 2. vaiheen toimenpiteitä. 2. vaiheen toimenpiteisiin sisältyy myös Kapulin eritasoliittymä, mikä palvelee kunnan maankäytön kehittämistä ja on mahdollinen suunnittelusopimuskohde.

Vt 25 Tammisaaren liittymät, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 parannetaan valtatie Langansbölen ja Västerbackan välillä ohituskaista-, eritasoliittymä-, rinnakkaistie-, meluntorjunta- ja pohjavedensuojausjärjestelyineen. Hanke on osa Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaiheen toimenpiteitä.

Vt 26 kiireellisimmät toimenpiteet, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Valtatie 26 on raskaan liikenteen pääreitti Haminan ja Taavetin välillä. Liikenneturvallisuuksutilanne on huono. Tien mäkisyyden ja mutkaisuuden yhdistettynä moniin tasoliittymiin ja raskaan liikenteen suureen määrään tarjoaa vain muutamia ohitusmahdollisuuksia. Jalankulun ja pyöräilyn huonot olosuhteet tekevät liikkumisesta turvatonta. HaminaKotka sataman ja alueen metsäteollisuuden raskaan liikenteen kuljetusten ympärivuotinen turvaaminen koko valtatiejaksolla edellyttää tien liikenteellisen sujuvuuden nostoa 80 km/h:ssa. Muuttuneessa maailmantilanteessa valtatieverkko Vt 7 (E18) – Vt 6 yhteysvälillä on myös oma varautumismerkityksensä.

Tiesuunnitelmatarpeet jakautuvat kolmeen osakohteeseen: Husula–Myllykylä (TS valmis), Myllykylä–Paijärvi–Pyhäntö (TS käynnissä) sekä Pyhäntö–Lankila–Kurvila (TS käynnistys valmistelussa). Tässä suunnitteluhankkeessa keskitytään erityisesti ongelmallisimpaan osakohteeseen Myllykylä–Paijärvi–Pyhäntö.

Kt 51 liittymäkohteet Inkoossa, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 kolmen liittymäkokonaisuuden parantamisen Inkoon kunnan alueella kantatiellä 51. Liittymät ovat kaksi nelihaaraliittymää Degerbyn kylän kohdalla, Inkoon keskustan pääyhteytenä toimiva Bollstantien liittymä ja Inkoon satamaan johtava Satamatien liittymä.

Degerbyn liittymä on tarkoitus porrastaa ja järjestää jalankulun ja pyöräilyn yhteys eritasoon kt 51 kanssa. Bollstantien liittymässä toimenpiteenä on kanavoinnin täydentäminen ja Satamatiellä uuden rampin rakentaminen Helsingin suuntaan.

Kt 52 Salon kohta, 2. vaihe, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 Hangon sataman yhteyksiä läntiseen Suomeen ja 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.

Mt 120 Vihdintien kestävä liikumisen laatuikävä ja sen jatkosuunnitelmat, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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 kestävään liikkumisen kannustava ja turvallinen yhteys nopeasti kehittyvällä kaupunkimaisella tiejaksolla.

Mt 180 Kirjala-Kurkela, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Mt 180 (Saaristotie) ruuhkautuu säännöllisesti ja tien turvallisuustilanne on huono. Nykytilanteessa liikenne Paraisten ja Turun seudun välillä käyttää Kaarinan keskustan kautta kulkevaa Saaristotietä (mt 180).

Suunnitteluhankkeen tavoitteena on turvata Turunmaan saariston pääliikenneyhteyden toimivuus tukien samalla Kaarinan keskustan kehittämistä rakentamalla uutta kaksikaistaista tietä noin 3 km Kaarinan länsipuolelle välille Kartanontie–Kirjalansalmen silta. Hankkeella turvataan seudullisen tieyhteyden sujuvuus ja turvallisuus sekä tuetaan Kaarinan kaupungin yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittämistä. Hanke lyhentää merkittävästi Turkuun suuntautuvia päivittäisiä työssäkäyntimatkoja ja -aikoja ja parantaa työmatkaliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten sekä mökki- ja matkailuliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

St 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari 11,8 km jkpp-väylä, tiesuunnitelma (Uusi)

Tiesuunnitelma koskee Uudenkaarlepyyn ja Pietarsaaren välistä jalankulun ja pitkämatkaisen pyöräilyn yhteyttä, joka on nimetty Väyläviraston investointiohjelmassa 2024–2031 mahdolliseksi kohteeksi kehittämishankkeeseen ”Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla”.

Mt 2555 Järvikylä–Noormarkku jkpp-väylä, tiesuunnitelma (Uusi)

Tiesuunnitelma koskee Porin Järvikylän ja Noormarkun taajamien väliltä puuttuvan jalankulun ja pyöräilyn yhteyden toteuttamista, joka on nimetty Väyläviraston investointiohjelmassa 2024–2031 mahdolliseksi kohteeksi kehittämishankkeeseen ”Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla”.

Jalankulku- ja pyöräilyväylää on tarve rakentaa noin 5,6 kilometriä. Tavoitteena on parantaa työmatkaliikenteen olosuhteita ja liikenneturvallisuutta Porin seudulla. Väylä sijoittuu seudulliselle pääpyöräilyreitille.

Mt 6113 ja 16620 (vt 9) välillä Muurame–Keljonkangas jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Tiesuunnitelma on nimetty Väyläviraston investointiohjelmassa 2024–2031 mahdolliseksi kohteeksi kehittämishankkeeseen ”Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla”.

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 jkpp, tiesuunnitelma (Jatkuva)

Tiesuunnitelma koskee Lapuan ja Nurmon välistä jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä, joka on nimetty Väyläviraston investointiohjelmassa 2024–2031 mahdolliseksi kohteeksi kehittämishankkeeseen ”Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla”.

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 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, tiesuunnitelma (Jatkuva)

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.

GigaVaasa akkuteollisuusalueen liikenneyhteydet tiestön suunnittelu (Jatkuva)

GigaVaasa akkuteollisuusalue on Suomen mittakaavassa ainutlaatuinen suurteollisuusalue, joka ei voi toteutua ilman uusien maantieyhteyksien rakentamista. Kehittyvä ja Suomen mittakaavassa lähes ainulaatuinen hanke vaatii myös liikenneinfrastruktuurin kehittämistä kaikkien liikennemuotojen osalta. Akkuteollisuusalueen vaatima uusi tieyhteys toimii tulevaisuudessa tavoitetilassa valtatie 8 uutena linjauksena Vaasan ohi.

Yleissuunnitelmat*Vt 2 Nummela–Karkkila, yleissuunnitelma ja YVA (Uusi)*

Valtatie 2 Helsingistä Poriin on Satakunnan maakunnan ja Forssan seudun pääliikenneyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatie 2 on pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Tie on myös osa erikoiskuljetusten runkoreittiä. Tien seudullinen ja alueellinen liikenneverkollinen merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttuessa. Suunnittelukohde on noin 31 km pitkä osuus Nummelan ja Karkkilan välillä.

Toimenpiteet mahdollistavat nopeusrajoituksen noston 80 kilometriin tunnissa, mikä sujuvoittaa erityisesti raskaan liikenteen matkantekoa. Tästä on hyötyä sekä tavara- että joukkoliikenteelle. Kapasiteetin riittävyyden ja ruuhka-aikojen hyväksyttävän liikenteellisen toimivuuden kannalta erityisen tärkeää on valtatie nelikaistaistaminen Vihdissä kirkonkylän ja Nummelan välillä. Toimenpiteiden ansiosta ruuhkaolojen liikennesuoritteiden osuus valtatiellä 2 ei kasva

Vt 3 Lempäälä–Pirkkala ja Kehä 2, yleissuunnitelma ja YVA (jatkuva)

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.

Laadittavassa suunnitelmassa tarkoituksena on kehittää Tampereen kaupunkiseudun keskeisiä liikenneyhteyksiä ja parantaa liikkumisen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Suunnittelu sisältää ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) sekä liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lain mukaisen yleissuunnitelman laatimisen. Yleissuunnitelman ratkaisuun kuuluvat uusina tielinjauksina valtatie 3 välillä Puskiainen–Linnakallio sekä 2-kehä välillä Sääksjärvi–Pirkkalan lentoasema. Lisäksi nykyisen valtatieparantamisosuuksia suunnitellaan Lempäälässä ja Pirkkalassa.

Vt 8 Rauma–Eurajoki nelikaistaistus, yleissuunnitelma ja YVA (Jatkuva)

Turun ja Porin välinen osuus valtatiestä 8 on merkittävä tavaraliikenteen väylä Lounais-Suomessa, minkä varrella sijaitsee viisi satamaa ja välillä on runsaasti työmatkaliikennettä. Tieosuuden merkitystä korostaa rannikon suuntaisen ratayhteyden puute. Valtatie 8 on osa TEN-T-kattavaa verkkoa. Tieosuuden ensisijainen ongelma on heikko liikenneturvallisuus.

Suunnitelma sisältää Rauma–Eurajoki välin nelikaistaistuksen. Tiejakson pituus noin 13 km. Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. 60 km/h nopeusrajoitukset poistuvat ja ruuhkasuoriteen osuus vähenee merkittävästi. Matka-aika lyhenee ja matka-ajan ennustettavuus paranee merkittävästi ja hanke vähentää liikenneonnettomuuksia.

Vt 9 Kanavuori–Lievestuore, yleissuunnitelma ja YVA (Jatkuva)

Valtatie 9 on tärkeä raskaan liikenteen runkoyhteys. Kanavuoren ja Lievestuoreen välillä kaksikaistainen tieosuus (noin 18 km) on mäkinen ja mutkainen ja sillä on useita nelihaaraaliittymiä 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. Ympäristövaikutusten arviointi on käynnissä ja YVA:ssa tutkitaan yhteysvälin parantamista 2+2 kaistaiseksi moottoriliikennetieksi.

Vt 9 Korpilahti–Keljonkangas (Jyväskylä), yleissuunnitelma ja YVA (Jatkuva)

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 Keljonkankaan 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 parannettavaksi 2+2-moottoritieksi. Korpilahden ja Muuramen välillä tutkitaan myös valtatieparantamista moottoriväyläksi. Hanke on toteutettavissa vaiheittain. Hankkeella parannetaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki välin kehittäminen, yleissuunnitelma ja YVA (Jatkuva)

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, yleissuunnitelma ja YVA (Jatkuva)

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.

Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen YS (Jatkuva)

Kantatie 63 on erityisesti elinkeinoelämän kannalta tärkeä maakuntien välinen tieyhteys, joka ei nykyisellään ole kantatietasoinen. Suunnittelualue on noin 14 km pitkä, josta uutta tielinjausta on noin 8 km. Uusi tielinjaus suunnitellaan 100 km/h nopeusrajoituksella. Hankkeen tavoitteena on parantaa tieosuuden liikenteen sujuvuutta, ennustettavuutta, matka-aikaa ja liikenneturvallisuutta. Tavoitteena on lisäksi tievarren asukkaiden meluhaittojen vähentäminen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.

Mt 1002 Skåldön silta, Raasepori, yleissuunnitelma (Jatkuva)

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

Hankkeessa korvataan nykyinen lossiyhteys kiinteällä teräsbetonikantisella jatkuvalla liittopalkkisillalla. Sillan pituus on noin 570 metriä. Silta rakennetaan nykyisen lauttaväylän itäpuolelle siten, että mantereen puolella tie linjataan nykyisestä sijainnista hieman länteen. Saaren puolella uusi tie linjataan nykyisen tien itäpuolelle. Suunnitellun sillan toteuttaminen edellyttää maantien uudelleenlinjaamista noin 1,1 km matkalta.

Vesiväyläkohteet

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

Vesiväyliä suunnittelukohteet

Inkoon väylä (Vuodelta 2023 vuodelle 2024 jatkuva kohde)

Suomi on vuokrannut 10 vuodeksi LNG-terminaalialuksen, joka sijoitettiin Inkoon satamaan 2022. Ensivaiheessa terminaalien täyttöön käytettävien aluskuljetusten toimivuutta parannetaan väylän merkinnän kehittämisellä, mutta näiden kuljetusten toimivuus ja turvallisuus edellyttää myös muita väylän parantamistoimia, joiden yleissuunnittelu on käynnissä. Seuraavana vaiheena käynnistetään parantamishankkeen vesilupahakemuksen valmistelu. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Kaskisten väylä (Uusi alkava kohde)

Kaskisten väylän syventämisestä 10,5 m mitoitussyväykseen on laadittu yleissuunnitelma, joka on viimeksi päivitetty vuonna 2020. Hanke ei ole toistaiseksi ollut investointiohjelmassa. Hankkeen tilanne on kuitenkin muuttunut Metsä Groupin käynnistettyä uutta tehdasinvestointia koskevan selvityksen, mihin liittyen yritys on esittänyt väylän syventämistä 11 metriin ja uuden sukupolven roro-alusten liikennöinnin mahdollistamista Kaskisten satamaan. Aikaisemman yleissuunnitelman yhteydessä on tehty alustava tarkastelu 11 m vaihtoehdosta, mutta luotettavan kustannusarvion laatiminen edellyttää väylän yleissuunnitelman laatimista tarvittavine pohjatutkimuksineen. Yleissuunnitelman laadinta käynnistetään vuonna 2023 ja se saatetaan loppuun 2024.

Raahen väylä (Jatkuva)

Väylän syventämisen yleissuunnitelma. SSAB luvannut toimittaa lisätietoa syvennystarpeesta. Varaudutaan yleissuunnitelman laatimiseen, jos SSAB:n tarve sitä edellyttää. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Loviisan väylä (Uusi/päivittyvä kohde)

Väylän syventämisen yleissuunnitelman tarkistus 11 m mitoitussyväydellä on valmistunut toukokuussa, mutta Loviisan sataman pääomistaja Helsingin satama on esittänyt väylän syvennyksen suunnittelemista myös 12 m mitoitussyväyteen. Tätä syvyysvaihtoehtoa ei ole aikaisemmin selvitetty, joten kustannusarvion laatimiseksi siitä laaditaan yleissuunnitelma.

Vaasan väylä (Uusi)

Väylän syventämisen yleissuunnitelman laadinta ja siihen liittyvät pohjatutkimukset. Alueen elinkeinoelämän toimijat ovat esittäneet väylän syventämistä 10 metriin. Väylän sisäosan leventämiseen nykyisellä mitoitussyväydellä on myönnetty rahoitus, ja väylän syventämisen luotettavan kustannusarvion saaminen edellyttää yleissuunnittelua, jossa on huomioitu käynnistymässä oleva väylän levennys.

Haminan väylä (Uusi)

Väylän syventämisen esisuunnittelu tehdään tänä vuonna. HaminaKotkan satama tuonut tarpeen esille lausunnossaan investointiohjelmasta ja tuottanut lisätietoa syvennystarpeesta. HaminaKotka satama esittänyt väylän mitoitussyvyyden lisäämistä 12 m:stä 13,5 metriin. Varaudutaan hankkeen yleissuunnitelman laatimiseen, jos hankearviointi osoittaa hankkeen olevan toteutuskelpoinen. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointia varten.

Ahvenanmaan väylät (Jatkuva)

Väyliä 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. Hankkeet sisältyvät investointiohjelmaan.

Saimaan syväväylät (Jatkuva)

Syväväyliä sisäisen liikenteen edellyttämien parantamiskohteiden jatkosuunnittelu ja mahdollisten vesilupahakemusten laadinta. Saimaan kanavan laajennushankkeen peruunnuttua yleisen kansainvälisen tilanteen takia Saimaan kasvaneiden sisäisten kuljetusten mahdollisten parantamistarpeiden jatkosuunnittelua on jatkettu tarpeellisten kohteiden osalta aikaisemmin kanavan laajennushankkeeseen liittyneiden parantamissuunnitelmien pohjalta. Hanke sisältyy investointiohjelmaan.

Merikarvian väylä (Uusi)

Varaudutaan väylän parantamishankkeen yleissuunnitteluun. Merikarvian kunta on esittänyt väylän mitoitussyvyyden lisäämistä 4,2 m:stä 5–6 m:iin kivimurske- ja suurtehomuuntajien kuljetusten perusteella. Syvennysesityksen perusteen ovat sataman murskekuljetukset, joiden määräksi kunta arvioi 400 000 tonnia. Kunta on lisäksi tehnyt Fingridin kanssa pitkäaikaisen sopimuksen suurtehomuuntajien kuljetuksista sataman kautta. Tänä vuonna laaditaan esisuunnitelma alustavaa hankearviointia varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointia varten. Jos hankearvio osoittaa hankkeen olevan kannattava, käynnistetään yleissuunnitelman.

Merenkurkun syventäminen (Jatkuva)

Hanke liittyy Ruotsissa valmistettavaan Luulajan sataman laajennusprojektiin, johon sisältyy myös satama tuloväyliä syventäminen. Hanke on käynnistymässä 2024, ja siihen liittyy myös vähäinen Merenkurkun reittijakoalueen syvennystarve, jonka rakennussuunnitelma on laadittava vuonna 2024.

Muita vesiväylien suunnittelu- ja selvityskohteita

Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut

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

Liite 2: Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita

Yleisesti

Suunnitteluohjelmaa laadittaessa selvitettiin ja arvioitiin suunnittelutarpeita sekä vuodelle 2024 että myöhemmille vuosille. Tässä vaiheessa suunnitteluohjelmaan nimettiin pääasiassa vain vuonna 2024 aloitettavia suunnittelukohteita. Suunnittelutarpeita kartoitettiin kuitenkin pidemmälle tulevaisuuteen, jotta suunnittelua voidaan ohjelmoida pitkäjänteisesti.

Tässä liitteessä kerrotaan tämän päivityskierroksen aikana esitetyistä suunnittelutarpeista, jotka eivät saaneet vielä rahoitusta.

Seuraava suunnitteluohjelman päivityskierros tullaan tekemään vuoden 2024 aikana siten, että päätökset uusista aloituksista tehdään syksyllä 2024. Seuraavalla suunnitteluohjelman päivityskierroksella tullaan uudelleen tarkistamaan sekä näiden jo esitettyjen että seuraavalla kierroksella uusina esitettävien suunnittelutarpeiden kiireellisyys ja priorisointi.

Ratakohteet

Alla listattuna ratakohteet. Kohteiden tiedot tulevat tarkentumaan mm. käynnissä olevien selvitysten myötä ja sidosryhmätapaamisten yhteydessä.

- Kokkola–Ykspihlaja käynnissä olevien tarveselvityksen ja hankearvioinnin tulosten perusteella on mahdollista päättää jatkosuunnittelusta
- Savonradan selvityksen jatkotyönä noussut Iisalmen raakapuukuormauspaikan kehittäminen.
- Rantaradan käynnissä olevien tarveselvityksen ja hankearvioinnin tulosten perusteella on mahdollista päättää jatkosuunnittelusta.
- Rantaradan käynnissä olevien tarveselvityksen ja hankearvioinnin tulosten perusteella on mahdollista päättää jatkosuunnittelusta
- Rataosat, joiden käyttö on hiipunut, ja niiden jatkoselvitystarpeet
- Teollisuuden investoinneista mahdollisesti tulevat selvitys- ja suunnittelutarpeet
- Sidosryhmäyhteistyössä tunnistetaan vuosittain mahdollisia uusia tarpeita, jotka huomioidaan vuosittaisen suunnitteluohjelman valmistelun yhteydessä
- Raakapuukuormauspaikat: Suunnittelua edistetään erillisrahoituksella tai suunnitteluohjelmasta. Näitä kohteita ovat mm. Kontiomäki, Iisalmi, Kitee ja Ylöjärvi.

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 vaikut-

tavat ratkaisevasti suunnittelutarpeisiin ja sitä kautta suunnitteluohjelman sisältöön. Tämän vuoksi tulevien vuosien suunnittelutarpeiden kattava ennakoiminen on lähes mahdotonta eikä niitä kyetä esittämään yksilöityinä suunnittelukohteina.

Tiekohteet

Alle on listattu suunnitteluohjelmaan vuosille 2024–2027 esitetyt tiekohteet, joiden aloituksesta ei vielä tehty päätöstä.

Listauksessa käytetyt lyhenteet: YVA=ympäristövaikutustenarviointi, TPS=toimenpidesuunnitelma, jkpp=jalankulku ja pyöräily, *-merkintä nimen perässä viittaa siihen, että kohteen toteutusajankohta riippuu kyseessä olevan teollisuusinvestoinnin/kaivoksen etenemisestä

Ehdotettu alkavaksi vuonna 2023

- Vt 3 Sikuri–Ikaalinen, tiesuunnitelman jatko (Kyröskoski–Ikaalinen)
- E18 Turun kehätie Raision keskustassa, tiesuunnitelman täydennys
- Mt 14866, Kyläniemen lossin korvaaminen sillalla, tiesuunnitelma

Ehdotettu alkavaksi vuonna 2024

- Vt 4 Iin ohikulkutie, tiesuunnitelma
- Vt 4 Joutsan kohdalla, tiesuunnitelma
- Vt 4 Lusi (Heinola) – Oravakivensalmi (Hartola) osahankkeet, yleis- ja tiesuunnitelmia
- Vt 4/vt 8 Limingan kohdalla, tiesuunnitelma
- Vt 8 Koivulahden eritaloliittymä, tiesuunnitelma
- Vt 8 ohituskaistat Raahe–Liminka välillä, tie- ja rakentamissuunnitelma
- Vt 12 Teiskontien (TAYS–Alasjärvi) jkpp olosuhteiden parantaminen, tiesuunnitelma
- Vt 13 ja mt 18047 Varilantie–Tunkkarintie–Vintalantie jkpp, Veteli ja Kaustinen, tiesuunnitelma
- Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Ropinsalmi–Ailakkalahti, tiesuunnitelma
- Kehä II Nihtisillan ETL ramppien parantaminen, tiesuunnitelma
- Mt 355 Merituulentie, tiesuunnitelma
- Mt 663 Topeekan kiertoliittymän suunnittelu, tiesuunnitelma
- Mt 816 leventäminen välillä Huikku–Marjaniemi, Hailuoto, tie- ja rakentamissuunnitelma
- Mt 849 Iijoen silta, Oulu, rakentamissuunnitelma
- Mt 1002 Skäldön silta, Raasepori, tiesuunnitelma
- Mt 6871 jkpp-väylä Laihiolla, tiesuunnitelma
- Mt 7041 Länsitien ja Nurmontien kiertoliittymän suunnittelu, tiesuunnitelma
- Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, yleissuunnitelma ja YVA
- Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, yleissuunnitelma ja YVA
- Mt 17109 jkpp-väylä Kauhajoella, tiesuunnitelma
- O-1446 Linnanmaan risteyssilta, Oulu, rakentamissuunnitelma + jkpp-yhteyksien rakentamissuunnittelu
- Kestävän liikkumisen laatukäytäväselvitykset Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella.

Ehdotettu alkavaksi vuonna 2025

- Vt 1 Korissuonmäen vihersilta, Vihti, rakentamissuunnitelma
- Vt 2 Pori–Harjavalta, nelikaistaistus, YVA+yleissuunnitelma
- Vt 3 Helsingby–Laihia tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe
- Vt 4 Pulkvila–Haurukylä jatkuva ohituskaistatie, tiesuunnitelma
- Vt 4 Äänekoski–Pihtipudas, tiesuunnitelma
- Vt 4 Simojoen silta, tiesuunnitelma
- Vt 4, kt 81, mt 9442 jkpp, "Siltojen lenkki", tie- ja rakentamissuunnitelma
- Vt 4 Kehä III–Keravantie, tiesuunnitelma
- Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli, sillan yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma
- Vt 5 Sodankylän kohta, tiesuunnitelma*
- Vt 9 Kanavuori–Lievestuore, tiesuunnitelma
- Vt 9 Länkipohja–Korpilahti, tiesuunnitelma
- Vt 13 Asemankannaksen kohdalla, AVS
- Vt 13 Mikkeli–Jyväskylä, yhteysväliselvitys
- Vt 18 jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Tikanväylä–Länsi-Päijäntentie, Jyväskylä, tiesuunnitelma
- Vt 25 Hyvinkää–Mäntsälä 2. vaihe, tiesuunnitelma
- Vt 26 kiireellisimmät toimenpiteet, II osavaihe, tiesuunnitelma
- Kt 52 kehittämiselvitys Tammisaari–Salo
- Kt 67 Ilmajoki–Seinäjoki, vaihe 1, tiesuunnitelma
- Kt 67 Ilmajoki–Kurikka–Kauhajoki hankkeistamiseen tähtäävä esiselvitys
- Kt 78 Kajaanintie, Jätkänkynttilä–Pöykkölä, tiesuunnitelma
- Kt 79 Kittilän kirkonkylän, rakentamissuunnitelma
- Kt 80 Sodankylä–Vuomanperä, tiesuunnitelma*
- Kt 82 Vikajärvi–Kemijärvi, tiesuunnitelma
- Kehä I välillä Vt 3–Kt 45, tiesuunnitelma
- Mt 152 (Kehä IV), tiesuunnitelma
- Mt 9643 Kemijärvi (Patokangas)–Varrio, tiesuunnitelma*
- Eritasoliittymäselvitys, kaistajärjestelyiden parantamisen priorisointi suhteessa myös sillan kuntoon
- Tasoliittymäselvitys parantamistarpeista vilkkailla teillä
- Kriittisimmät tievauriokohteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella
- Tuusulan itäväylä, tiesuunnitelma

Ehdotettu alkavaksi vuonna 2026

- Vt 4 Haurukylä–Haaransilta välin kehittäminen, YVA+yleissuunnitelma
- Vt 4 Joutsa–Kanavuori, tiesuunnitelma
- Vt 4 Pohjois-Ii–Kuivaniemi jatkuva ohituskaistatie, tiesuunnitelma
- Vt 6 Joensuu–Kajaani, yhteysväliselvitys
- Vt 8 Rauma–Eurajoki, nelikaistaistus, tiesuunnitelma
- Hopsalan liittymän parantaminen
- Vt 9 Länkipohjan kohdalla, toimenpidesuunnitelma/AVS
- Vt 10 käänntö Liedon kohdalla, YVA+yleissuunnitelma
- Vt 15 Valkeala–Ristiina, toimenpideselvitys
- Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi väli Maunu–Ropinsalmi, tiesuunnitelma
- Kt 79 Kittilän lentokenttä–Levi, jkpp, tie- ja rakentamissuunnitelma
- Mt 955 Hanhimaa–Inari, tiesuunnitelma

Ehdotettu alkavaksi vuonna 2027

- Vt 2 parantaminen Ulvilan keskustan kohdalla, tiesuunnitelma
- Vt 3 Jalasjärvi–Laihia parantaminen, tiesuunnitelmien päivittäminen
- Vt 6 Simpeleen kohta, tiesuunnitelma
- Vt 9 Korpilahden kohdalla, tiesuunnitelma
- Vt 9 Muurame–Jyväskylä, tiesuunnitelma
- Vt 9 Lievestuore–Hankasalmi, tiesuunnitelma
- Vt 18 ohituskaistaosuudet Peräläntie–Höysäläntie ja Valtaala–Leväluhdantie sekä Isonkyrön eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Kt 63 Kauhava 13,5 km jkpp-väylä
- Mt 965 Pelkosenniemi–Savukoski, tiesuunnitelma*

Ehdotettu alkavaksi vuoden 2027 jälkeen

- Mt 941 Ranua–Posio, tiesuunnitelma
- Mt 967 ja mt 9671 Savukoski–Martti, tiesuunnitelma*
- Mt 9671 Martti–Rovala–Sokli, rakentamissuunnitelma*

Liite 3: Lisätietoja eri ohjelmista

Liikenne 12 ja sen toteuttamiseen liittyvät Väyläviraston ohjelmat:

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12): <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2019>
- Väyläviraston suunnitteluohjelma: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/suunnitteluohjelma>
- Väyläverkon investointiohjelma: <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/liikennejarjestelman-suunnittelu/investointiohjelma>
- Väylänpidon perussuunnitelma: <https://vayla.fi/kunnossapito/vaylanpidon-perussuunnitelma>

ELY-keskusten tienpidon ja liikenteen suunnitelmat

ELY-keskukset yleisesti

- ELY-keskukset: <https://www.ely-keskus.fi/ely-keskukset>
- Teiden suunnittelu ja rakentaminen <https://www.ely-keskus.fi/teiden-suunnittelu-ja-rakentaminen>
- Tiedot Valtion liikenneväylien suunnittelu -palvelussa julkaistuista kuulutuksista löytyvät: <https://www.ely-keskus.fi/valtioon-liikennevaylien-suunnittelu-kuulutukset>. Kuulutukset koskevat lakisäätöiden tie- ja ratasuunnitelmien sekä teiden ja ratojen yleissuunnitelmien hallinnollista käsittelyä.

Uudenmaan ELY-keskus

- Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2024–2027 <https://www.tienpidonsuunnitelma.fi/>

Varsinais-Suomen ELY-keskus

- Tienpidon ja liikenteen ajankohtaiskatsaus 2023 <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/58654/Tienpidon+ja+liikenteen+ajankohtaiskatsaus+2023+-+Varsinais-Suomen+ELY-keskus.pdf/f0085a03-f94e-e594-6dea-83bd1295fd38?t=1681479638477>

Kaakkois-Suomen ELY-keskus

- Tienpidon ja liikenteen katsaus TLK – Kaakkois-Suomi <https://www.ely-keskus.fi/ely-kaakkois-suomi-tienpidon-ja-liikenteen-katsaus-tlk>

Pirkanmaan ELY-keskus

- [Pirkanmaan Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2023](#)
- Linkki: <https://storymaps.arcgis.com/stories/3827a72e3f8e48e3b47062e8ecf1fe45>

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

- Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2023–2027 <https://www.ely-keskus.fi/etela-pohjanmaa-tls>

Keski-Suomen ELY-keskus

- Tienpidon ja liikenteen suunnitelma TLS <https://www.ely-keskus.fi/keski-suomi-tienpidon-ja-liikenteen-suunnitelma>
- Suunnittelukohteet: <https://www.ely-keskus.fi/keski-suomi-suunnittelussa-olevat-hankkeet>

Pohjois-Savon ELY-keskus

- Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2023: [Pohjois-Savon ELY-keskus Tienpidon ja liikenteen suunnitelma.pdf](#)

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus

- Tienpidon ja liikenteen katsaus 2023 [Tienpidon ja liikenteen katsaus 2023 \(arcgis.com\)](#)
- Linkkinä: <https://storymaps.arcgis.com/stories/fac1855e903142b4b9c16156aa37b9ba>

Lapin ELY-keskus

- Lapin ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen katsaus 2023 [Lapin ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen katsaus 2023](#).
- Linkkinä: <https://storymaps.arcgis.com/stories/5041d726bdf24b0993e82890150cf2a2>



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-131-6
www.vayla.fi