

# Väylänpidon perussuunnitelma 2025-2028

Vaikutusten arviointi

Tammikuu 2025

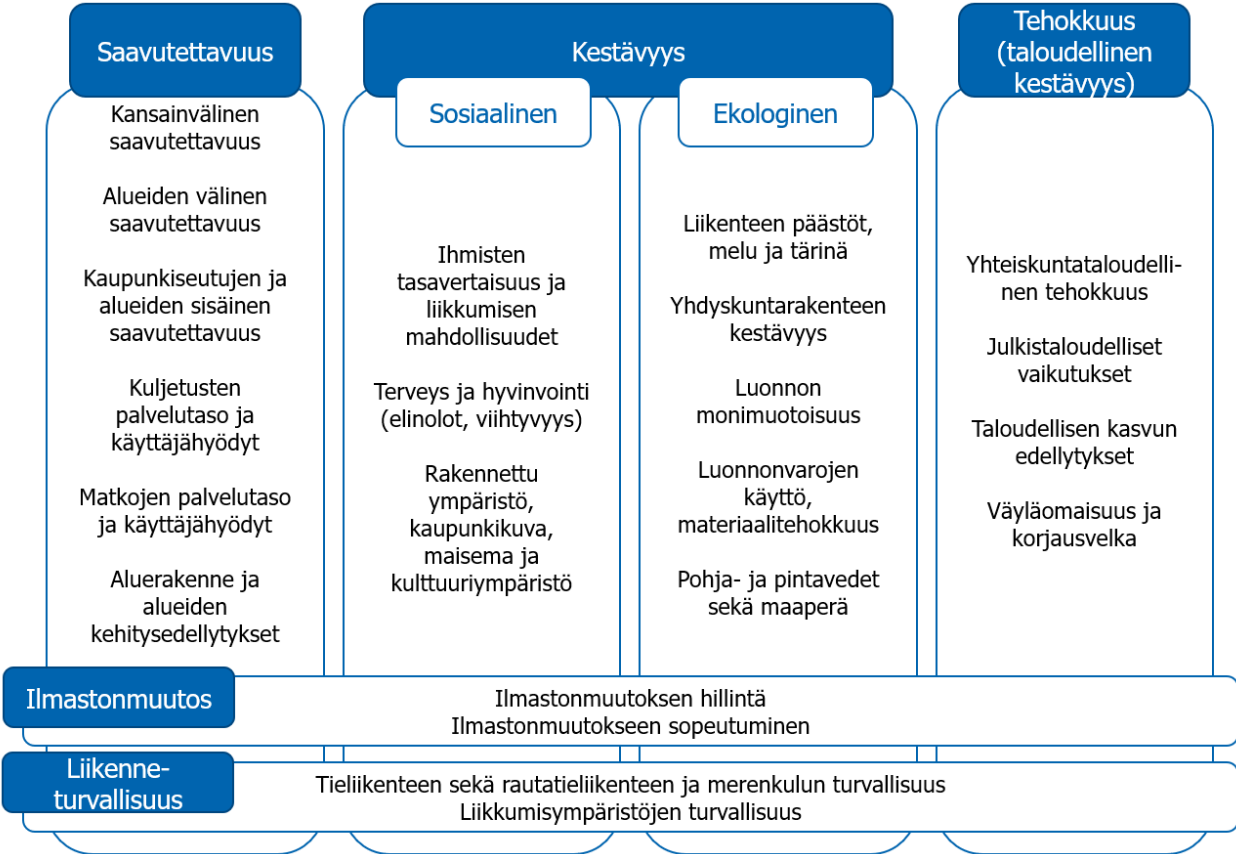
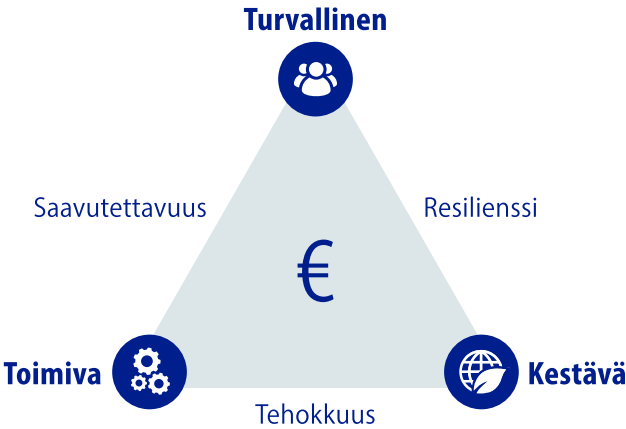


Väylävirasto  
Trafikledsverket



# Perussuunnitelman vaikutusten arviointi

- Vaikutusten jäsentelyssä on hyödynnetty aiemmin Väyläviraston investointiohjelman arviointiin laadittua kehikkoa. Lisäksi vaikutuksia on peilattu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksessä valmisteltuun kehikkoon (ylempi kuva).
- Vaikutusten arvioinnissa on keskitytty merkittäviin vaikutuksiin. Tarkastelu on tehty toimenpidekokonaisuuksittain.
- Vaikutusten arviointi on ollut laadullista asiantuntija-arviointia ja lisäksi on käytetty määrällistä tietoa: viraston tunnusluvut liittyen väyläverkon palvelukykyyn ja laatuun, matka- ja kuljetusketjujen toimivuuteen, väylien kuntoon sekä liikenneturvallisuuteen.
- Perusväylänpidossa voidaan tunnistaa erilaisia arviointi- ja vertailuasetelmia: perusväylänpidon yleinen merkitys tavoitteiden saavuttamisessa sekä se, miten väyläverkon palvelutaso ja kunto kehittyvät eri rahoitustasoilla ja painotuksilla verrattuna nykytilaan tai verrattuna esim. valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin.



# Vertailuvaihtoehdot

## Vertailuvaihtoehto VE0

- Perusväylänpidon rahoitus vastaa julkisen talouden suunnitelman (JTS 2025-2028) rahoitustasoa 1,285 mrd. eur/vuosi.

## Perussuunnitelman vaihtoehto VE1

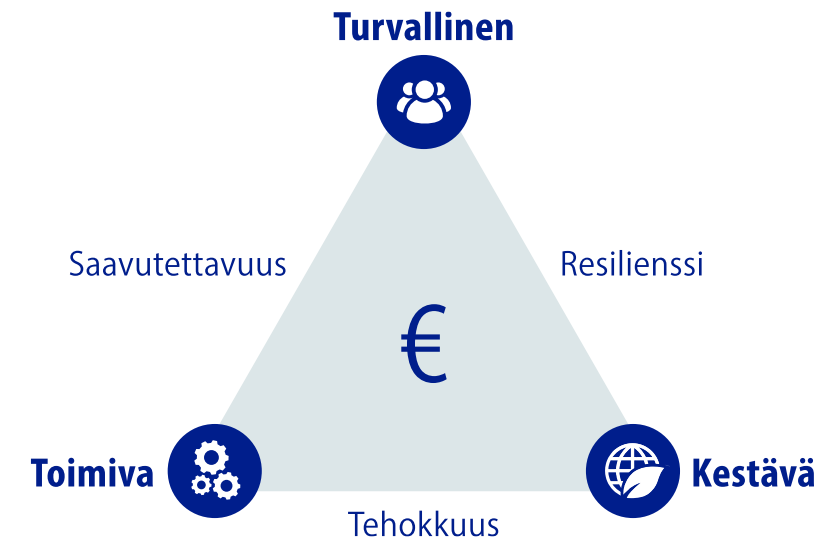
- Julkisen talouden suunnitelman mukaiseen rahoitukseen on lisätty maanteiden korjausvelan hallintaan 200+120 M€ v. 2025-2026 ja uusien MAL-sopimusten parantamishankkeiden rahoitus 79 M€ nelivuotiskaudelle tien- ja radanpitoon (hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta), sekä vuoden 2025 jakovararahoitus n. 30 M€ tienpitoon.

Molemmissa vaihtoehtoissa rahoitus sisältää ratamaksun tuottoarvion 57 M€/v.

| Toimenpide                                  | VE0<br>(M€/v) | VE1 (M€)    |             |             |             |
|---------------------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                             |               | 2025        | 2026        | 2027        | 2028        |
| <b>Tienpito</b>                             | <b>641</b>    | <b>933</b>  | <b>761</b>  | <b>641</b>  | <b>641</b>  |
| Hoito                                       | 265           | 257         | 262         | 267         | 273         |
| Korjaus                                     | 303           | 332         | 306         | 301         | 295         |
| Korjausvelkarahoitus                        | -             | 200         | 120         | -           | -           |
| Parantaminen ja suunnittelu                 | 15            | 30          | 15          | 15          | 15          |
| Parantaminen, MAL 2024-                     | -             | 54          | -           | -           | -           |
| Maantielauttaliikenne                       | 58            | 60          | 58          | 58          | 58          |
| <b>Radanpito</b>                            | <b>408</b>    | <b>448</b>  | <b>408</b>  | <b>408</b>  | <b>408</b>  |
| Hoito                                       | 218           | 219         | 216         | 216         | 221         |
| Korjaus                                     | 165           | 156         | 171         | 172         | 167         |
| Parantaminen ja suunnittelu                 | 25            | 48          | 21          | 20          | 20          |
| Parantaminen, MAL 2024-                     | -             | 25          | -           | -           | -           |
| <b>Vesiväylänpito</b>                       | <b>125</b>    | <b>113</b>  | <b>125</b>  | <b>125</b>  | <b>125</b>  |
| Talvimerenkulku                             | 85            | 77          | 85          | 85          | 85          |
| Hoito                                       | 20            | 19          | 20          | 20          | 20          |
| Korjaus                                     | 17            | 16          | 17          | 17          | 17          |
| Parantaminen ja suunnittelu                 | 2             | 1           | 3           | 3           | 3           |
| <b>Liikenteen ohjaus ja<br/>informaatio</b> | <b>168</b>    | <b>168</b>  | <b>168</b>  | <b>168</b>  | <b>168</b>  |
| <b>YHTEENSÄ</b>                             | <b>1342</b>   | <b>1662</b> | <b>1462</b> | <b>1342</b> | <b>1342</b> |

# Perusväylänpidon vaikutukset suunnitelmakaudella

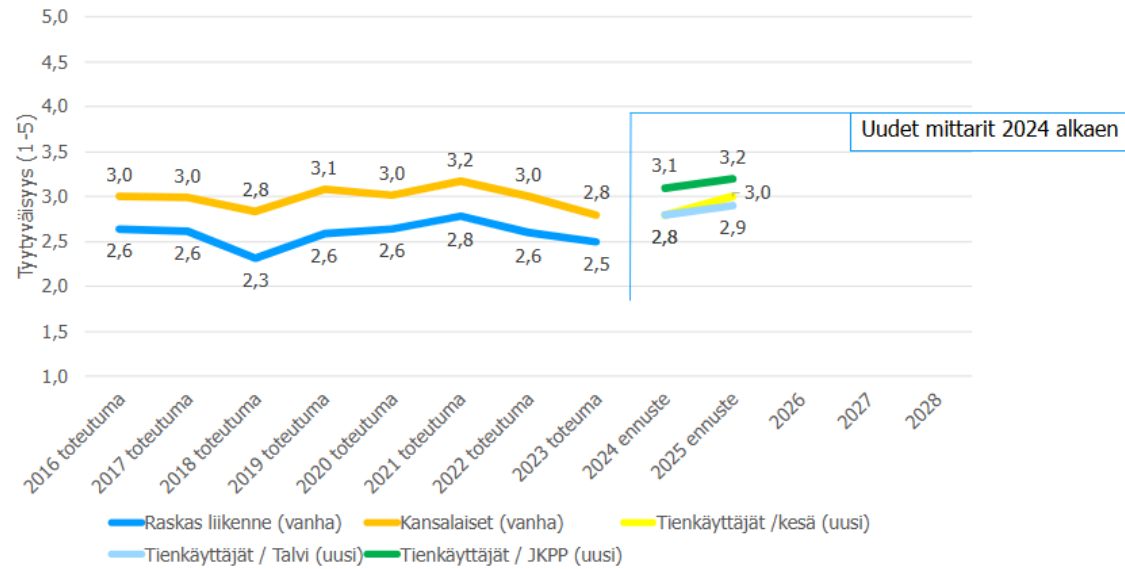
- Perusväylänpito on liikenneverkon toimivuuden ja turvallisuuden perusta. Perusväylänpidolla voidaan edistää myös taloudellista, ekologista ja sosiaalista kestävyyttä. Se edellyttää kuitenkin riittävää, kehysrahoitusta suurempaa, rahoitusta.
- Käytettävissä olevalla rahoituksella pystytään turvaamaan päivittäinen liikkuminen; verkon hoito ja liikenteen palvelut rahoitetaan valittuun palvelutasoon. Tie- ja rataverkon korjausten jälkeenjäämä eli korjausvelka kasvaa, mikä heikentää verkon toimivuutta. Korjauksia ei pystytä tekemään kaikilta osin oikea-aikaisesti, mikä heikentää väylänpidon taloudellista kestävyyttä. Vuodelle 2025 saatava korjausvelkarahoitus on merkittävä korjausvelan kasvun hidastamisessa. Pieniä parantamishankkeita voidaan tehdä vain murto-osa tarpeesta ja verrattuna esimerkiksi vuoden 2021 valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kaavailtuihin toimenpiteisiin. Tältä osin tavoiteltuja vaikutuksia verkon toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyden parantamiseen ei saavuteta.



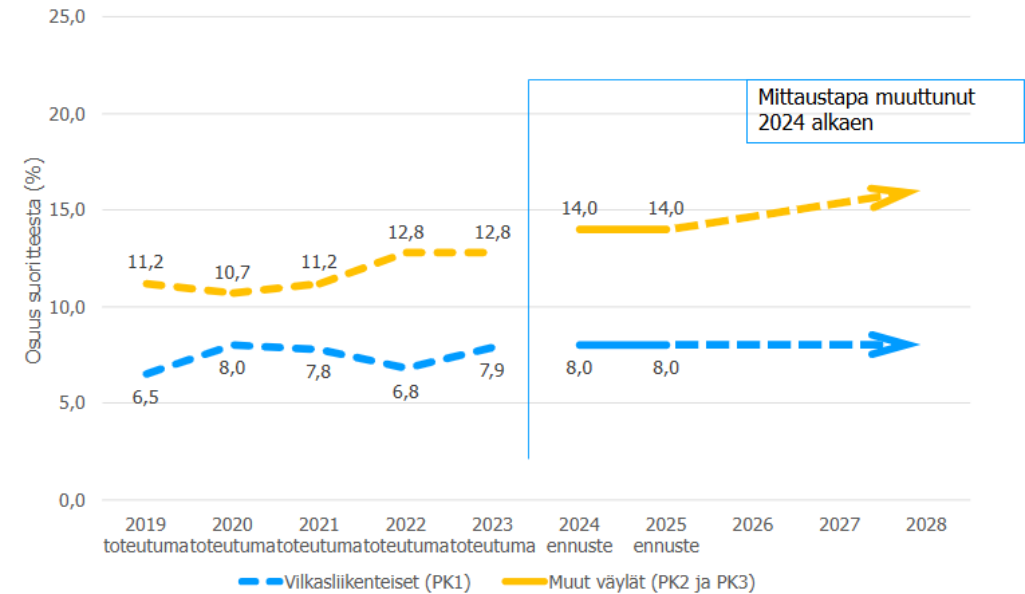
# Perussuunnitelman vaikutukset, tienpito

- Hoidon toimenpiteillä ylläpidetään saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso pääosin nykytilassa.
- Erityisesti talvihoito ylläpitää tieliikenteen turvallisuutta. Turvallisuutta ylläpidetään myös liikenneympäristön hoidolla (niitot, vesakoinnit). Liikenteenohjaus varmistaa osaltaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.
- Vilkas tieverkko pyritään pitämään nykykunnossa. Muiden teiden kunto heikkenee jonkin verran, vaikka vuoden 2025 korjausvelan purkamiseen osoitetulla rahoituksella on erittäin merkittävä vaikutus kunnan heikkenemisen hidastamisessa. Huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa. Vilkailla teillä pystytään hoidon ja korjauksen toimenpiteillä ylläpitämään ihmisten tasavertaisuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia, mutta muilla teillä tähän ei päästä. Vuodelle 2025 saatu lisärahoitus (200 M€) kohdistetaan kuitenkin alueellisesti tärkeän tiestön ja siltojen korjauksiin siten, että saadaan mahdollisimman paljon hyötyä tienkäyttäjille ja elinkeinoelämälle. Hyväkuntoisemman päällysteen hyödyt näkyvät myös talvihoidossa, sillä tasaisen pinnan hoito on helpompaa.
- Vuoden 2025 korjausvelkarahalla saadaan hidastettua korjausvelan kasvua, mutta korjausvelkaa ei saada pienenemään. Vuonna 2025 tieverkon korjausvelka kasvaa arviolta joitakin kymmeniä miljoonia euroja ja jatkuvuosiina yli 100 milj. euroa/ vuosi. Korjausvelkaan sisältyy myös esim. maanteiden rakenteiden sekä varusteiden ja laitteiden kunnossapidon jälkeenjäämä.
- Parantamishankkeita ei pystytä toteuttamaan L12-suunnitelman mukaisesti johtuen maarakentamisen viime vuosien kustannustason noususta ja korkealle jääneestä kustannustasosta. Suunnitelluilla parantamishankkeilla tavoiteltavia liikenteen toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyys- hyötyjä ei siten saada. Vähäisellä rahoituksella toteutetaan kuitenkin erityisesti pieniä liikenneturvallisuuskohteita.
- Käynnistyvät MAL-kaupunkiseutujen parantamishankkeet parantavat matkojen ja kuljetusten palvelutason, tukevat yhdyskuntarakenteen kestävyyttä ja parantavat osaltaan liikenneturvallisuutta.
- Uudet palvelusopimukset tulevat edistämään maantielauttaliikenteen ekologista kestävyyttä.

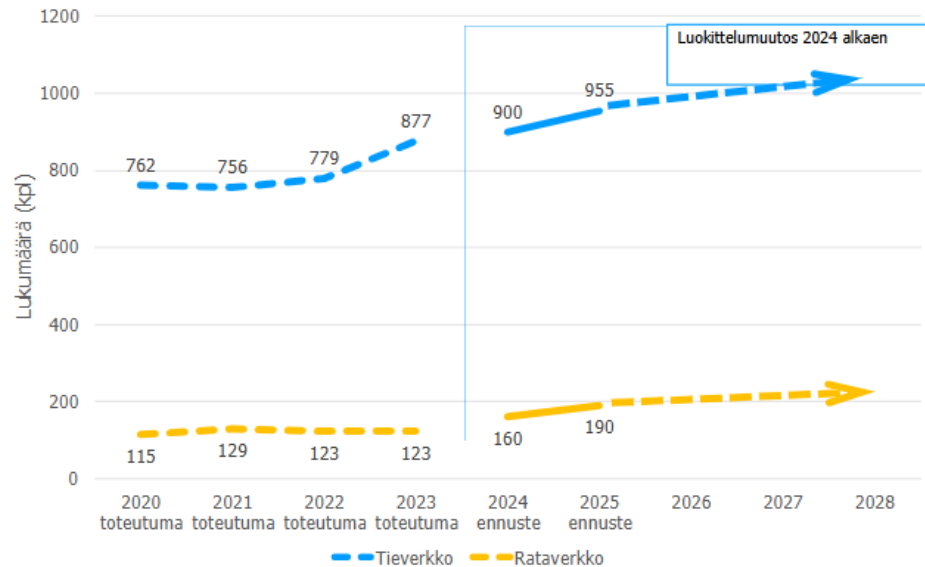
## Tienkäyttäjien tyytyväisyys



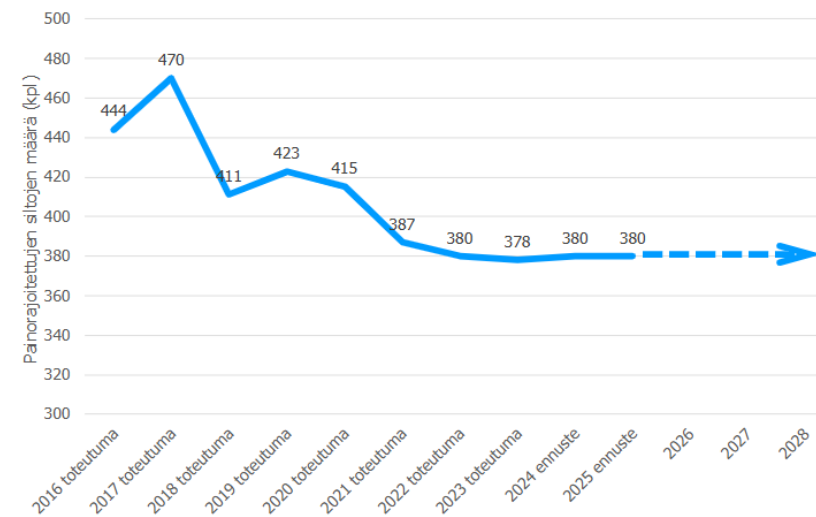
## Liikennesuorite huonokuntoisella maantieverkolla



## Huonokuntoiset sillat

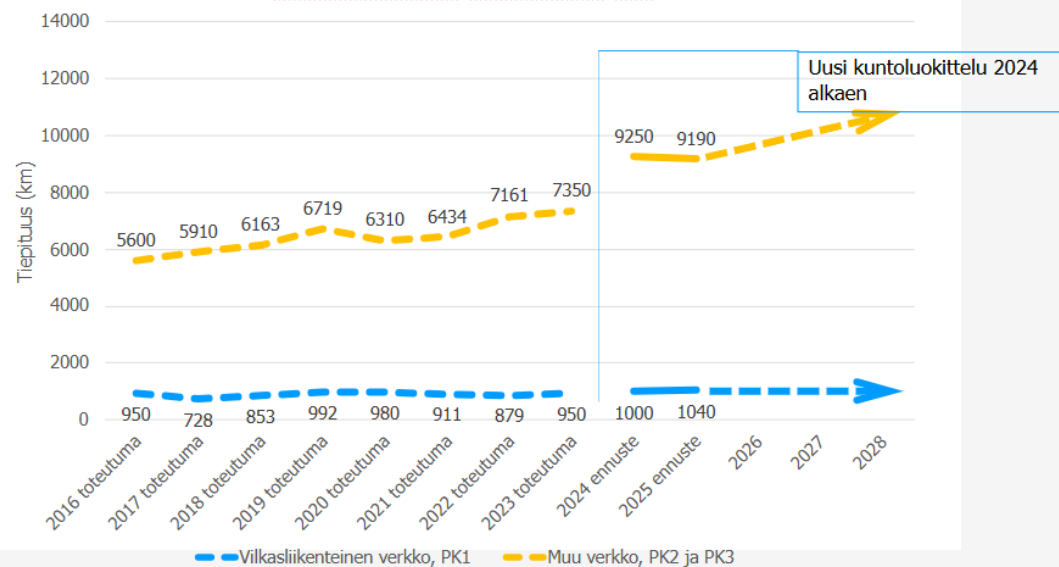


## Painorajoitetut maantiesillat

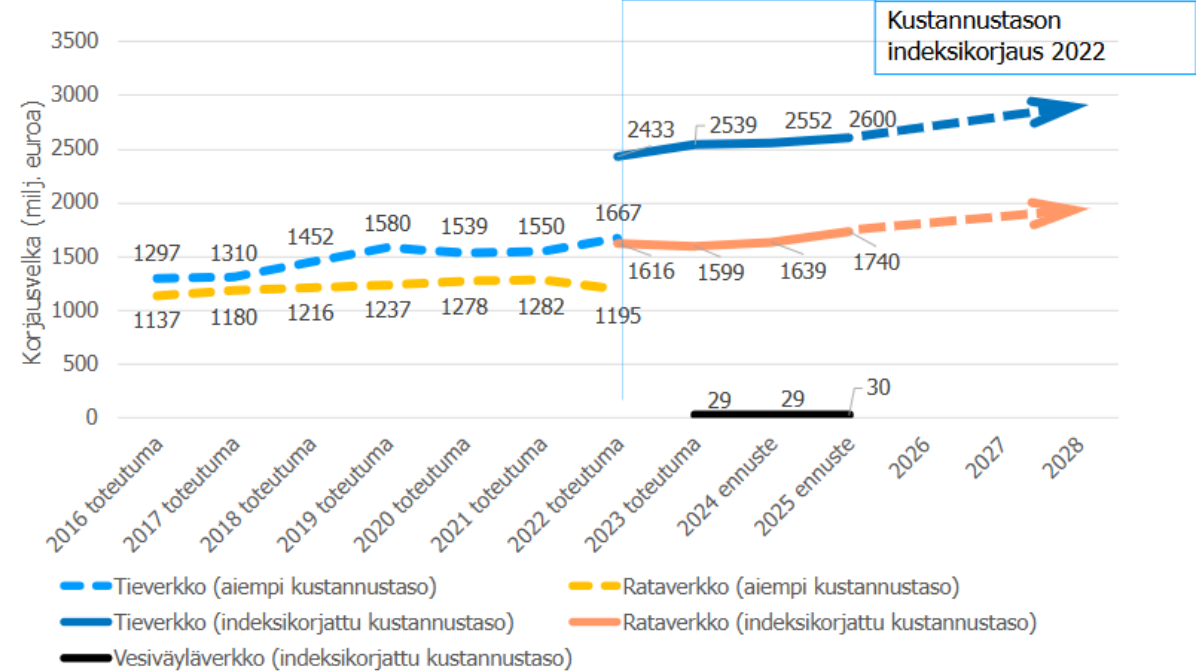


Väylänpidon perussuunnitelma 2025-2028

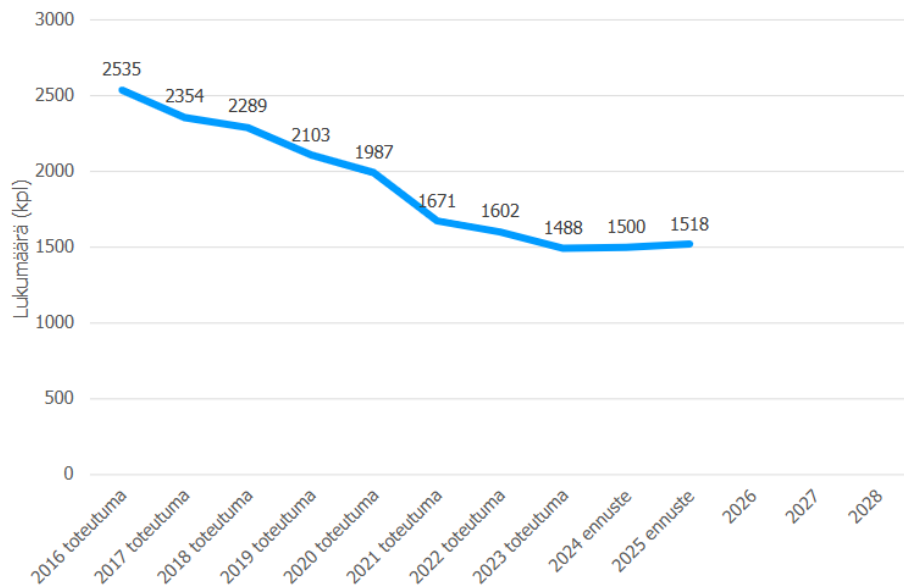
## Huonokuntoiset päällystetyt tiet



## Korjausvelan kehittyminen



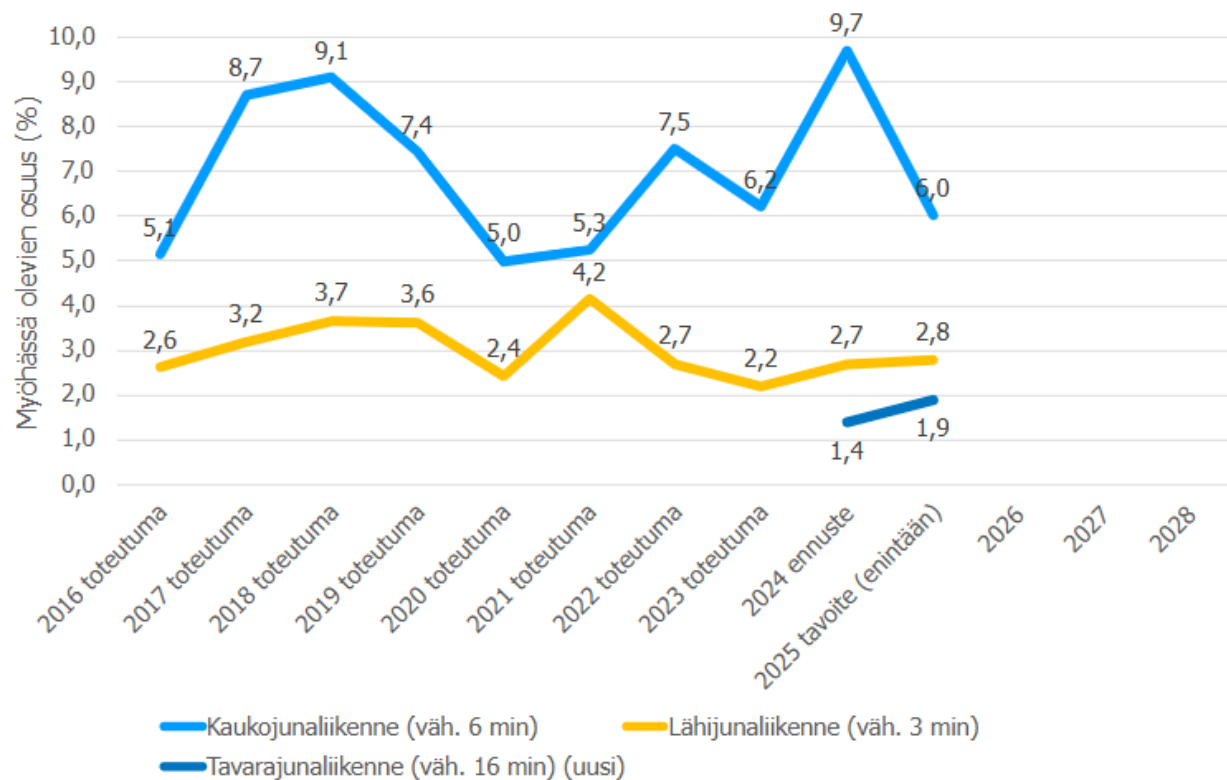
## Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet maanteillä



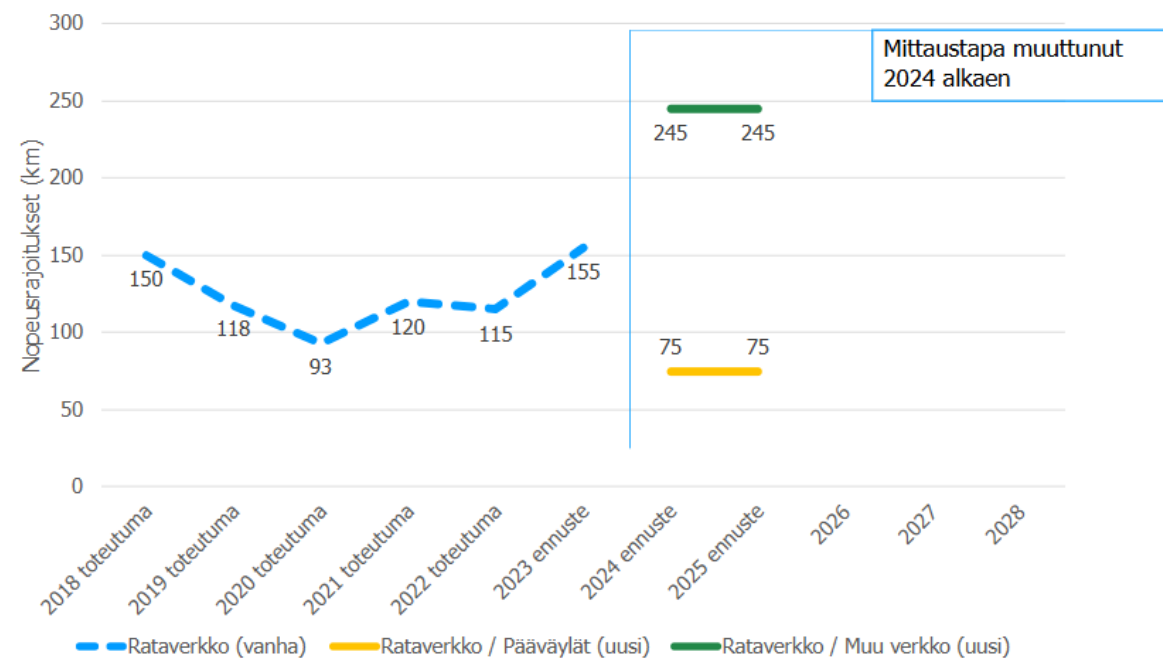
# Perussuunnitelman vaikutukset, radanpito

- Hoidon rahoitus on riittävä ylläpitämään väyläverkkoa nykytasolla. Hoito on luonteeltaan ylläpitävää, eikä hoidolla voida parantaa nykytasoa tai vastata korjaustarpeisiin
- Korjauksia pystytään tekemään riittävästi pääväyläverkolla, lyhyellä tähtämellä nykyinen palvelutaso voidaan ylläpitää
- Isoja peruskorjaushankkeita ei pystytä tekemään tarvetta vastaavasti
  - Palvelutasoa joudutaan laskemaan osalla muuta rataverkkoa, nopeusrajoituksia asetetaan lisää, matka-ajat pitenevät.
  - Erityisen haastavia ovat elinkaarensa päässä olevat vähäliikenteiset rataosat. On mahdollista, että yhteysvälejä pitää sulkea liikenteeltä muulla kuin päärataverkolla radan kunnan takia.
- Korjausvelka kasvaa ja voi näkyä rajoitusten lisäksi myös häiriöinä liikenteessä
- Hoito ja korjaukset ylläpitävät turvallista junaliikennettä. Turvallisuus varmistetaan tarvittaessa laskemalla palvelutasoa (nopeus- ja akselipainorajoitukset)
- Liikenteen ohjauksella pystytään turvaamaan mm. ratatyöt ja sujuva liikenne
- Tasoristeysten varustaminen turvalaitteilla tai poistaminen edesauttaa tie- ja rautatieturvallisuutta
- Raakapuunkuormauspaikkojen kehittäminen parantaa kuljetusten palvelutasoa ja käyttäjähyötyjä
- Kaupunkiseutujen MAL-kohteet parantavat matkojen palvelutasoa ja esteettömyyttä

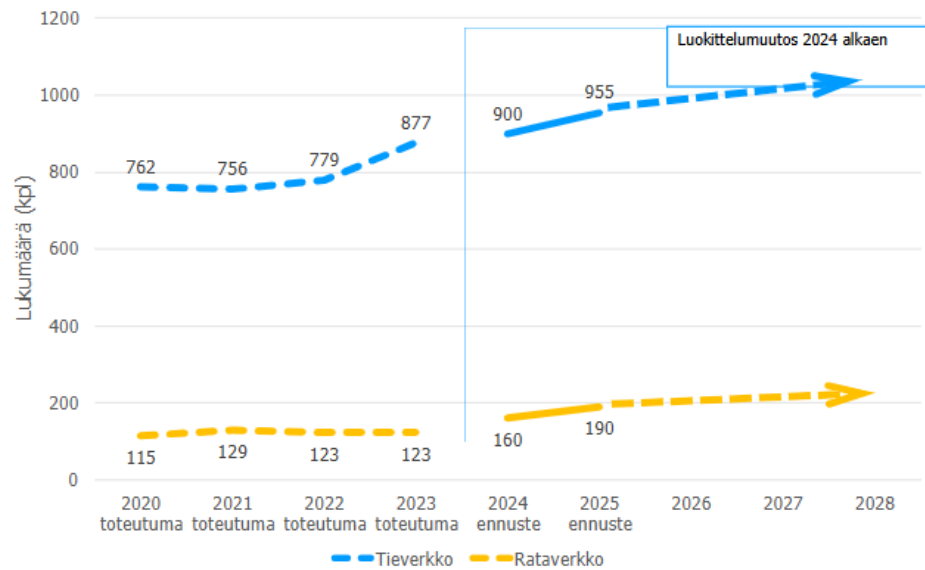
## Radanpidosta johtuneet viivästyksset junaliikenteessä



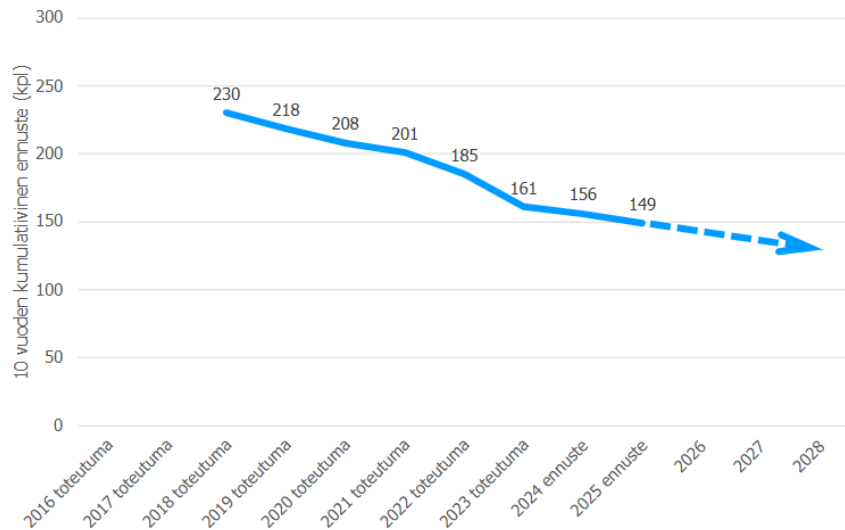
## Tilapäiset nopeusrajoitukset rataverkolla



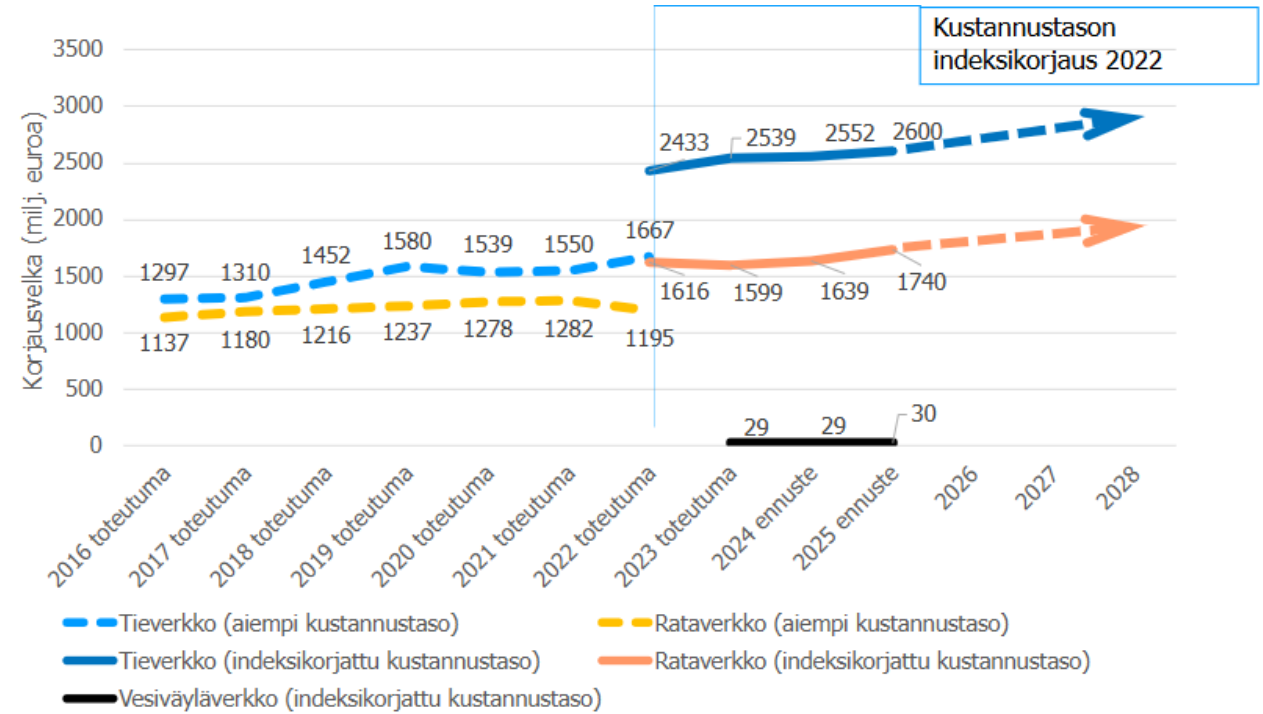
## Huonokuntoiset sillat



## Valtion rataverkolla olevien tasoristeysten onnettomuusriski



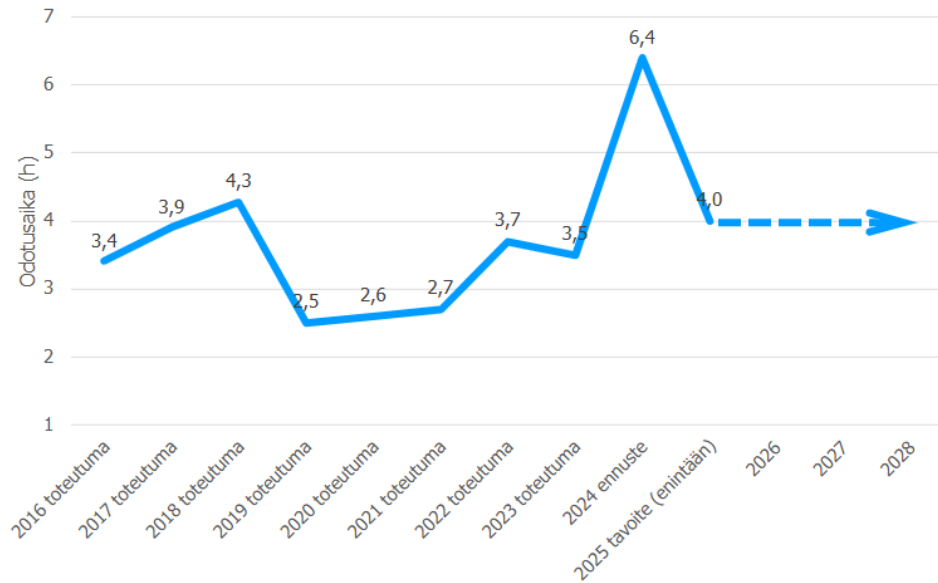
## Korjausvelan kehittyminen



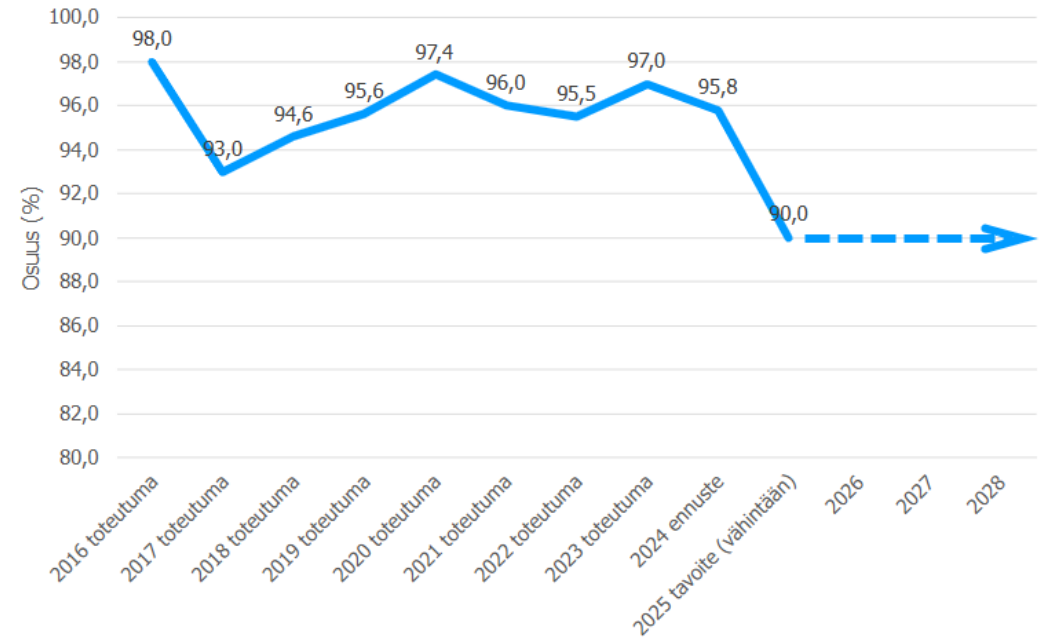
# Perussuunnitelman vaikutukset, vesiväylänpito

- Jäänmurron kustannustaso tulee nousemaan talvikaudesta 2025-2026 alkaen. Normaalin ja ankaran talven aikana nykyiseen palvelutasoon ei tulla yltämään aiemmalla rahoitustasolla. Kustannusten nousun taustalla mm. päättyvien palvelusopimusten uudistaminen ja jäänmurtokaluston uusimistarve.
- Perussuunnitelmassa talvimerenkulkuun on lisätty rahoitusta, mikä helpottaa nykyiseen jäänmurron palvelutasoon pääsemistä myös normaalin ja ankaran talven aikana. Kauppamerenkulun toimivuus myös talvikaudella on Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta aivan välttämätöntä.
- Vesiväylien hoito on priorisoitu korkealle, ja rahoitus riittää ylläpitämään saavutettavuutta, kuljetusten ja matkojen palvelutasoa sekä ihmisten tasavertaisuutta ja liikkumisen mahdollisuuksia.
- Meriliikenteen ohjaus varmistaa osaltaan liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja kestävyyttä.
- Tärkeimmät kauppamerenkulun väylien korjaukset tehdään, mikä ylläpitää kuljetusten ja matkojen palvelutasoa ja käyttäjähyötyjä. Muiden väylien korjauksista tingitään.
- Vesiväylien korjausvelka on pieni ja sen vaikutukset käyttäjille ovat siten vähäisiä. Korjausvelka kuitenkin ei sisällä jäänmurtajiin kohdistuvaa korjausvelkaa.
- Tehtävät pienehköt parantamistoimenpiteet parantavat merenkulun turvallisuutta ja siten pienentävät esimerkiksi ympäristöönnettomuuksien riskiä. Toimintaympäristön muuttuviin tarpeisiin vastataan esimerkiksi parantamalla väylien merkintöjä (GNSS-häiriöt), mikä ylläpitää saavutettavuutta ja turvallisuutta.
- Rahoitus ei riitä väylien suurempiin parantamishankkeisiin, jotka parantaisivat kuljetusten palvelutasoa ja kestävyyttä sekä lisäisivät käyttäjähyötyjä → ne tulee toteuttaa väyläverkon kehittämishankkeina.

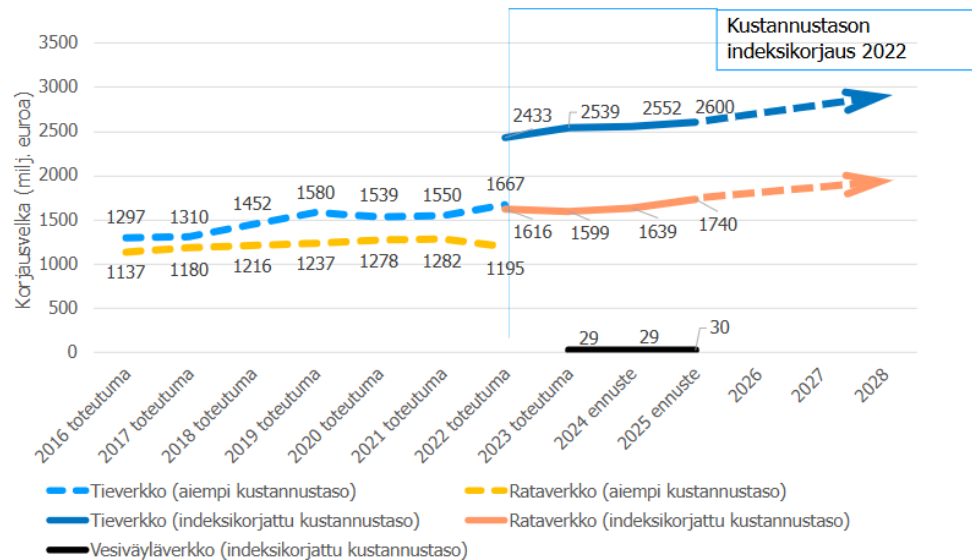
## Talvimerenkulun palveluiden odotusaika



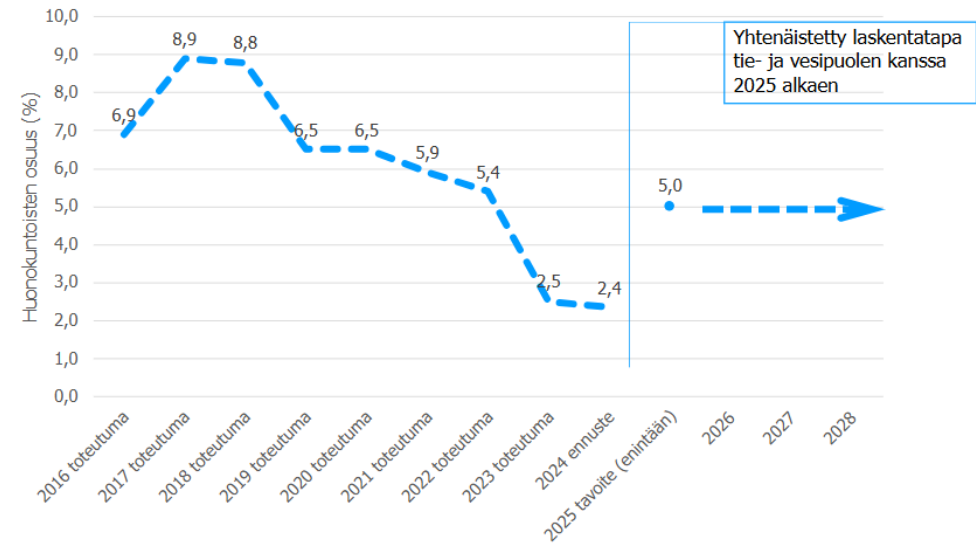
## Ilman odotusta läpikäyneet alukset (talvimerenkulku)



## Korjausvelan kehittyminen



## Vesiväyliä huonokuntoiset kiinteät turvalaitteet





Väylävirasto  
Trafikledsverket