

Väyläverkko nyt ja huomenna: suunnitelmat, investoinnit ja kunnossapito

Ohjelmakokonaisuuden infotilaisuus

22.5.2026



Väylävirasto
Trafikledsverket



Väyläverkko nyt ja huomenna: suunnitelmat, investoinnit ja kunnossapito



Infotilaisuuden aikataulu 22.5. klo 9-11

- 9.00 – 9.05 Tilaisuuden avaus, pääjohtaja Kari Wihlman
- 9.05 – 9.15 Ohjelmatyön lähtökohdat, toimialajohtaja Jaakko Knuutila
- 9.15 – 9.30 Perusväylänpidon tilanne ja tulevaisuudennäkymät, toimialajohtaja Virpi Anttila
- 9.30 – 10.20 Ohjelmakokonaisuuden esittely, osastonjohtaja Tapio Ojanen ja apulaisjohtaja Liisa Vähäkylä
- 10.20 – 10.50 Aikaa kysymyksille
- 10.50 – 10.55 Lausuntokierroksen aikataulu ja lausuntokysymykset, Petri Suominen
- 10.55 – 11.00 Tilaisuuden yhteenveto ja seuraavat askeleet, Tapio Ojanen

- Esitysten aikana voitte esittää kysymyksiä Teamsin Q&A-osiossa



Tilaisuuden avaus

Pääjohtaja Kari Wihlman



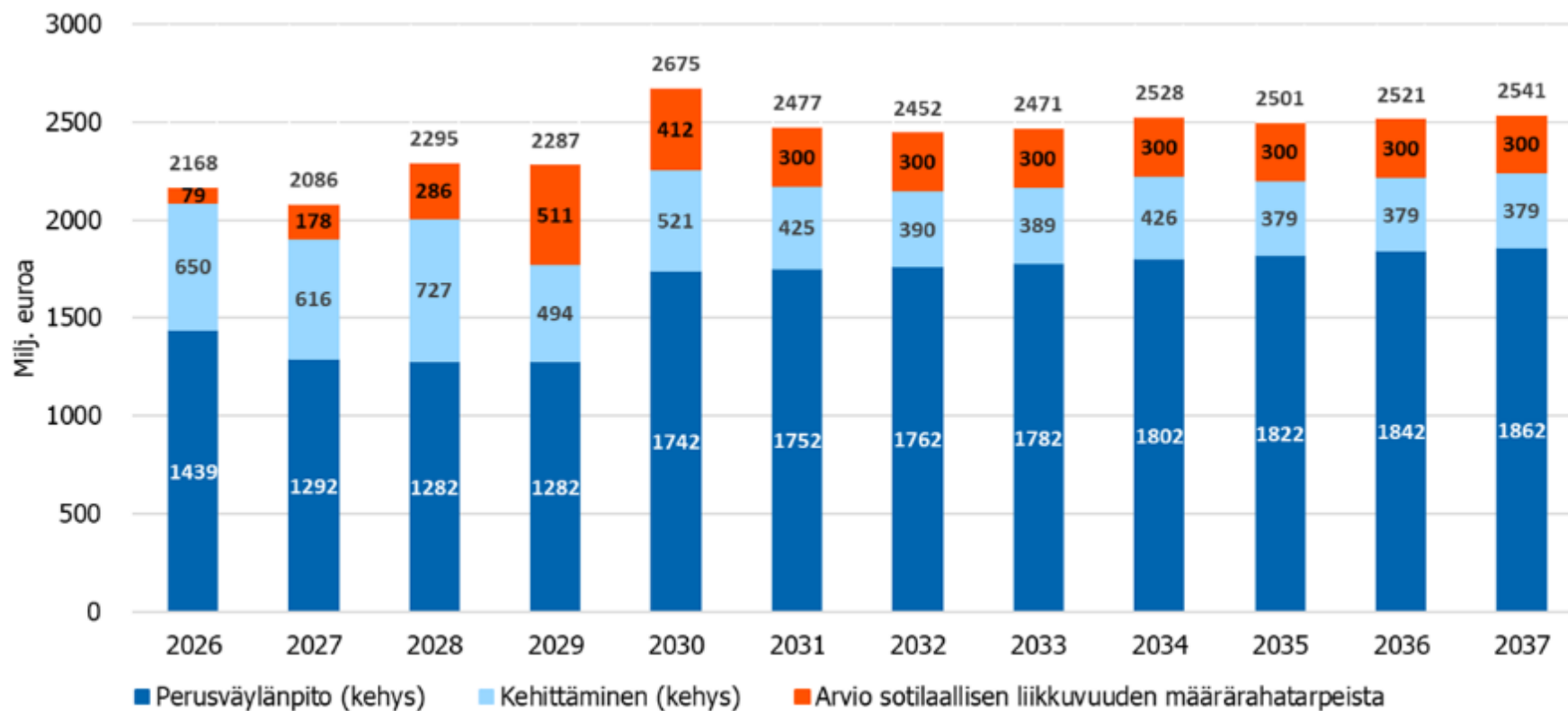


Ohjelmatyön lähtökohdat

Toimialajohtaja Jaakko Knuutila

Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelma

- Perusväylänpidon rahoituksen tason nosto 460–580 milj. eurolla vuosiksi 2030–2037
- Väyläverkon kehittämiseen rahoitusta suunnittelukaudella yli 6 mrd. euroa, josta päätetyille hankkeille on varattu n. 3,5 mrd. euroa.
- Lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita tunnistettu n. 3,5 mrd. eurolla - erillirahoituksesta ei vielä päätöstä.



Viraston ohjelmat osana L12 toimeenpanoa

Liikenne 12

- Asettaa kriteerit ja rahoitustasot, joilla väyläverkkoa kehitetään ja pidetään kunnossa
- Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin tarpeisiin vastaaminen
- Millaista liikennejärjestelmää tavoitellaan?

Investointiohjelma

- Väyläviraston esitys hankkeista
- Eduskunta päättää talousarviossa

Perusväylänpidon suunnitelma

- Ohjelmoinnin periaatteet
- Vaikutukset ja priorisointi

Suunnitteluohjelma

- Tavoitteita edistävien hankkeiden toteutusvalmiuden edistäminen

Suunnitelmallisuutta CEF-hakuihin

Hyödynnetään EU-rahoitus täysimääräisesti!

Olemassa oleva suunnitelmavaranto

Tietopohjaisuus & vaikutusarviointi

Läpinäkyvä ja ymmärrettävä kuvaus rahoituksen käytöstä, vaikutuksista ja priorisoinnista

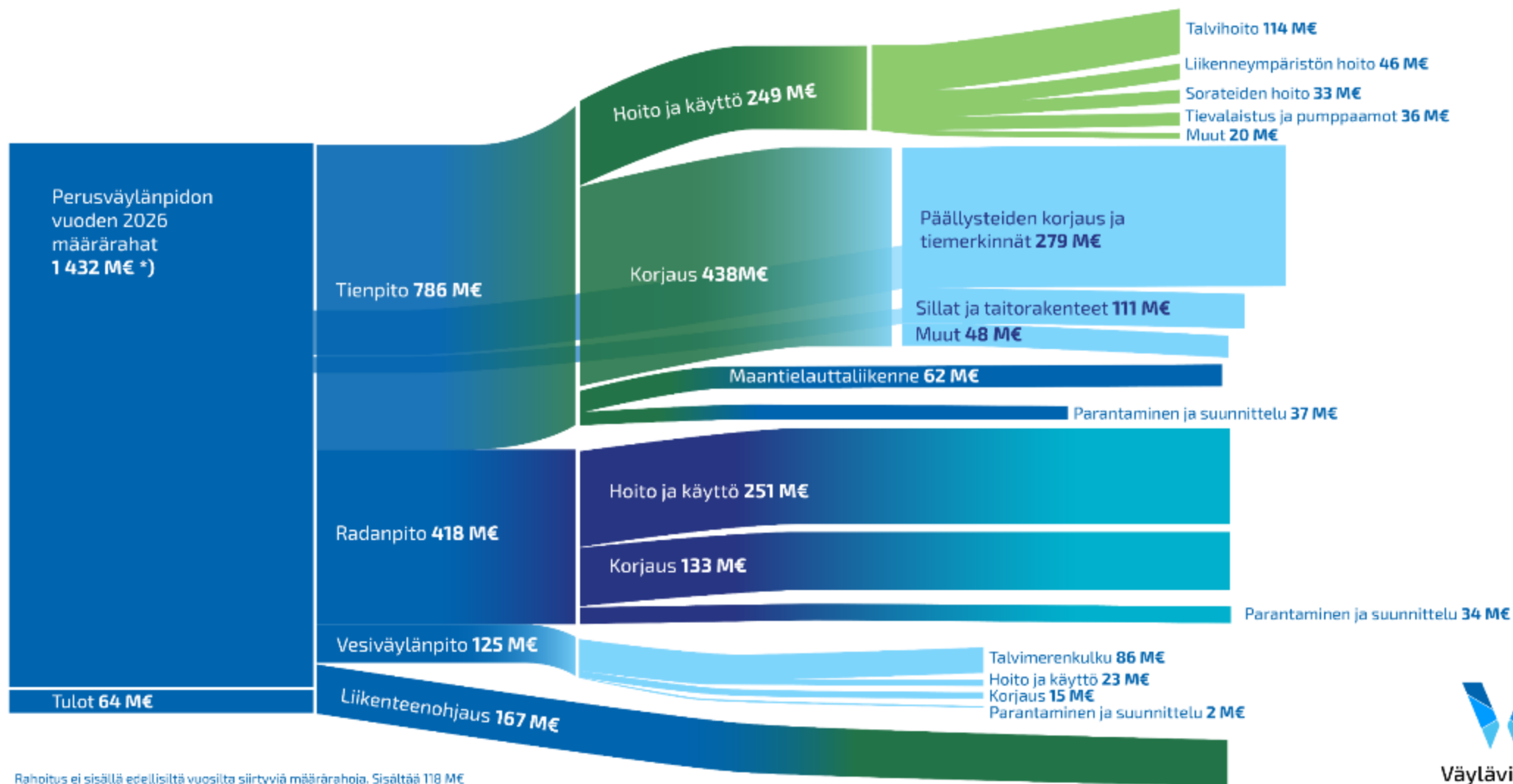


Perusväylänpidon suunnitelma ja tulevaisuudennäkymät 2026-2029

Toimialajohtaja Virpi Anttila

Perusväylänpidon vuoden 2026 rahoituksen jakautuminen

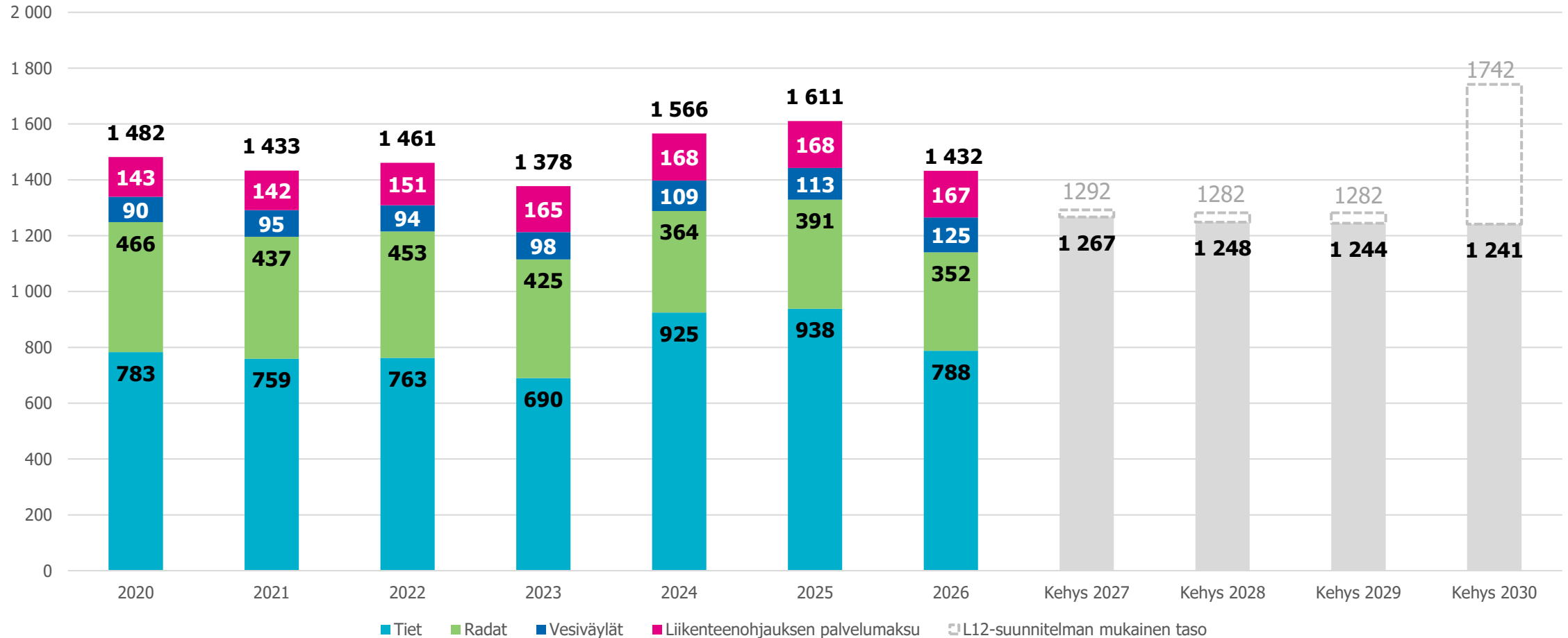
Suunnittelutilanne joulukuu 2025



Rahoitus ei sisällä epäillisiä vuosilta siirtyviä määrärahoja. Sisältää 118 M€ hallituksen määräaikaisen korjausvelkoehjelman rahoitusta, 100 M€ maanteiden päällysteiden ja 18 M€ siltojen korjauksiin.

Perusväylänpidon määrärahat 2020-2030 (milj. euroa)

Verrattuna L12-suunnitelman tasoon kehyskaudella



Tuleville vuosille ei vielä ole jakoa väylämuodoittain, vaan se täsmentyy talousarviovalmisteluissa vuosittain.

Perusväylänpidon näkymät 2026-2029 – rahoitus ja sen kohdentaminen

- Perusväylänpidon tavoitteena on varmistaa olemassa olevan väyläverkon liikennöitävyys ja kunto.
- Perusväylänpidon rahoitustaso on ollut korjausvelkarahoituksen ansiosta erityisesti tienpidossa suhteellisen hyvällä tasolla vuosina 2024-2026, mutta laskee erittäin niukaksi vuosina 2027-2029.
- Perusväylänpidon laskevalla rahoituksella ei pystytä vastaamaan liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja suunnitelman ulkopuolelle jää merkittävä määrä tärkeitä tarpeita.
- Väylien hoidon taso pyritään säilyttämään nykyisenä, mutta väylien heikentyvä kunto heikentää päivittäisen liikenteen palvelutasoa vilkasliikenteisen pääväyläverkon ulkopuolella.
- Liikenneverkon parantamiseen rahoitus ei juuri riitä ja myös vaikuttavia pieniä parantamishankkeita jää toteuttamatta.

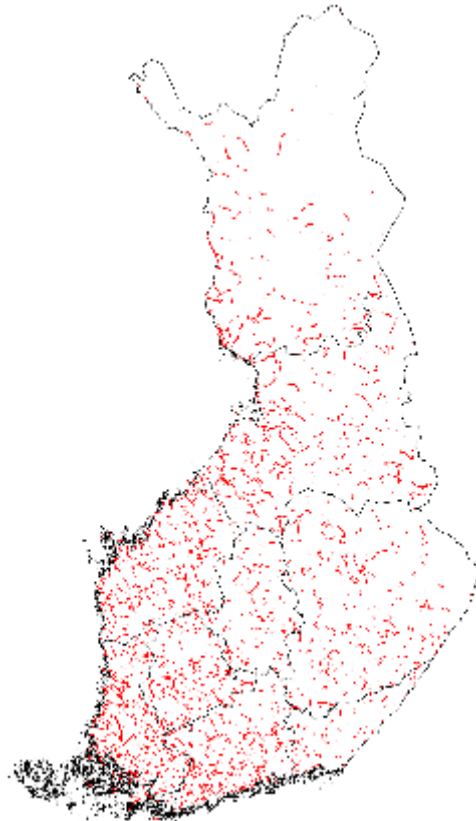
Perusväylänpidon näkymät 2026-2029 – vaikutukset ja tulevaisuus

- Tulevina vuosina väylien kunto heikkenee nopeasti ja korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella.
- Perusväylänpidon suunnitelman ulkopuolelle jää runsaasti tärkeitä tarpeita kuten keskivilkkaan tieverkon kunnossapitotoimia, siltojen korjausten lisääminen, rataverkon isojen peruskorjausten jatkaminen sekä ennakoivan kunnossapidon lisääminen.
- Jos perusväylänpidon rahoitusta edelleen vähennetään, väylien tarpeellisia korjauksia joudutaan leikkaamaan myös vilkkaimmalla verkolla.
- Perusväylänpidon tulevaisuudennäkymiä varjostavat lisääntyvät asiakas- ja korjaustarpeet, kustannustason mahdollinen nousu sekä epävarmuus rahoitustasosta, johon 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toivotaan tuovan ratkaisun.

Mitä tämä tarkoittaa pidemmällä aikavälillä – arvio huonokuntoisen maantieverkon määrän kehitymisestä rahoitustasolla

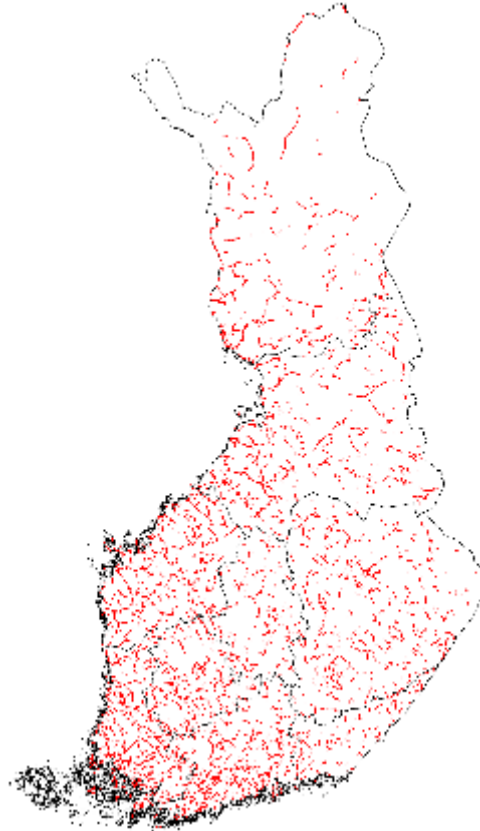
2024

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
11 900 km



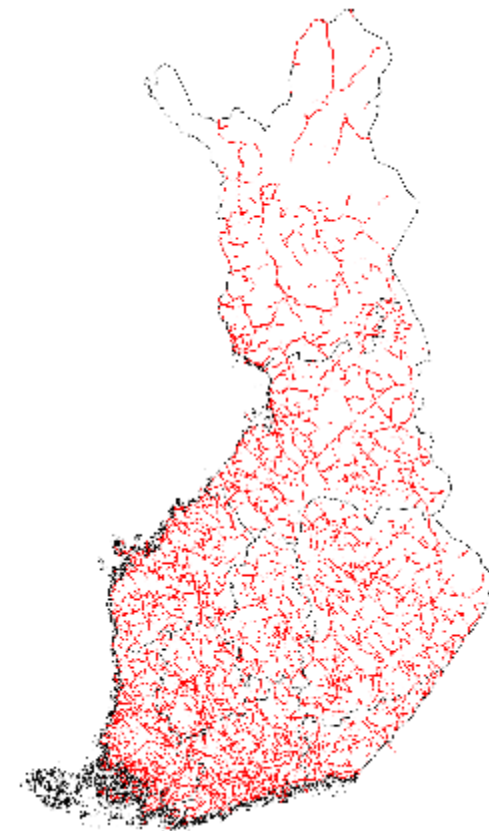
2029

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
16 300 km



2036

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
31 200 km



Maanteiden päällysteiden korjauksiin on käytettävissä n. 160 M€/v vuodesta 2027 lähtien.



Ohjelmakokonaisuuden esittely

Osastonjohtaja Tapio Ojanen ja apulaisjohtaja Liisa Vähäkylä



Väyläverkon suunnitelmat ja ohjelmat



Yhteistä kaikissa suunnitelmissa



Vaikutusten arviointi ytimessä



Päivitetään vuosittain (pois lukien Liikenne 12)



Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa



Väyliä koskeva lainsäädäntö

Ohjelmakokonaisuuden valmistelu



Ohjelmat toimeenpanevat Liikenne 12 -suunnitelmaa

- **Ohjelmien yhteenvetoraportin** tarkoitus on viestiä tiiviisti väyläverkon ja sitä koskevien toimenpiteiden kokonaisuudesta. Yhteenvetoraportissa kerrotaan myös kaikille ohjelmille yhteiset taustat ja lähtökohdat.
- **Investointiohjelman** tarkoitus on viestiä Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus tulevista kehittämishankkeista sekä niiden vaikutuksista. Eduskunta päättää kehittämishankkeiden toteutuksesta osana valtion talousarviota.
- **Suunnitteluohjelman** tarkoitus on viestiä siitä, miten suunnitelmavarantoa kehitetään ja mitä uusia suunnittelukohteita lähtee seuraavana vuonna käyntiin.
- **Perusväylänpidon suunnitelman** tarkoitus on viestiä kunnossapidon rahoituksesta ja väylien päivittäisen palvelutason kehityksestä lähivuosina.

Ohjelmat laadittiin uuden Liikenne 12 -suunnitelman mukaisena – Mikä muuttui?

- Kehittämisen ja parantamisen talouskehukset pienenivät
 - yhteinen talouskehys kaikille väylämuodoille
- Suurten kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet mukaan ohjelmiin
 - toimivat yhtenä lähtökohtana seuraavalle MAL-sopimuskierrokselle
- Eri ohjelmien valmistelu ja vuorovaikutus kytkettiin vahvemmin yhteen
 - perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma



Miten ohjelmat kytkeytyvät toisiinsa?

- Suuria ja kiireellisiä väyläverkon peruskorjaushankkeita, joita ei voida toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella, voidaan nostaa investointiohjelmaan ehdolle kehittämisen rahoituksella toteutettaviksi.
- Investointiohjelman valmistelussa hyödynnetään suunnitteluohjelman kautta tuotettua tietoa hankkeista ja niiden vaikutuksista.
- Suunnitteluohjelmalla edistetään investointiohjelmaan valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti.



Väyläverkon ohjelmiin eivät sisälly

- Jo päätetyt hankkeet ml. rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi
- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus
- Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet
- Rail Nordica
- Hankeyhtiöiden hankkeet

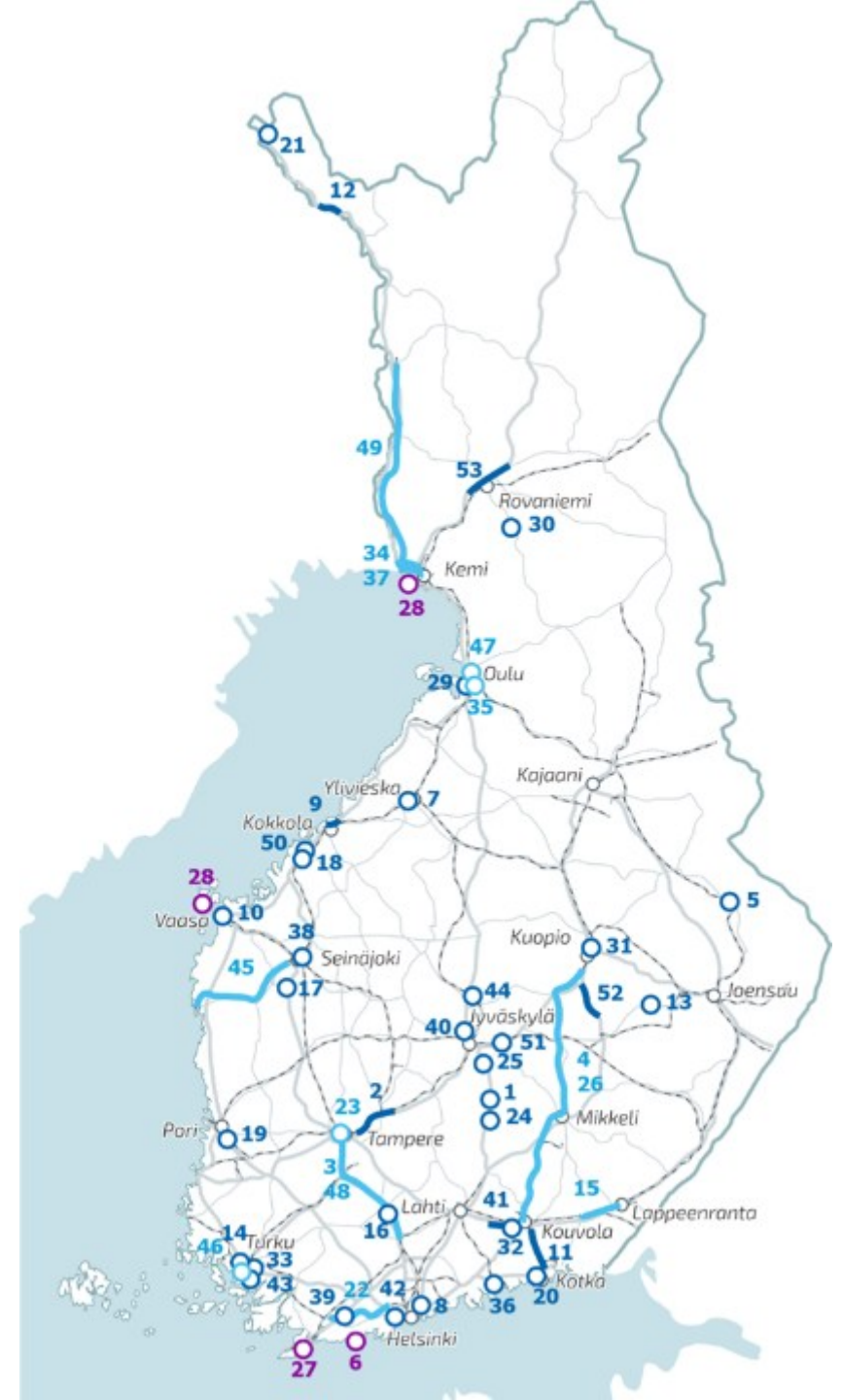
Ensimmäisen Liikenne 12 -selonteon jälkeen päättetyt uudet kehittämishankkeet *

Uusia kehittämishankkeita on päätetty 53 kpl, yhteensä n. 2,2 miljardin euron verran.

Näistä Väyläviraston investointiohjelmaan on sisältynyt n. 65 %.

* vuoden 2021 kolmannelta lisätalousarviosta alkaen

- Tieverkko
- Rataverkko
- Vesiväylät



Hallituksen kehysriihessä 2026 sopimat hankkeet, ei vielä talousarviopäätöksiä

Tie

1. Vt 2 Porin keskustan kohta
2. Vt 5 Leppävirta–Kuopio lisärahoitus (varalaskupaikka)
3. Vt 6 Keltin silta, Kouvola
4. Vt 6 parantaminen Tolosenmäen kohdalla, Kitee
5. Vt 8 Ytterjeppon eritasoristeys
6. Vt 8 leventäminen välillä Bäckliden–Brännbacken
7. Vt 8 Lepplax eritasoliittymä, laajennus aiemmin päätettyyn Vt 8 Edsevö-Lepplax
8. Vt 9 liittymäjärjestely Suonenjoen keskustan kohdalla
9. Vt 9 Vartiala–Riistavesi, Kivisillansalmen silta
10. Vt 9 parantaminen välillä Välikangas–Honkalampi, Liperi (Ylämylly)
11. Vt 13 Savitaipale–Lemi
12. Vt 21 Palojoensuu–Jatuni parantamishanke , lisärahoitus
13. Vt 21 Tengeliönjoen siltojen uusiminen
14. Vt 23 parantaminen välillä Rantala–Lajunlahti, Heinävesi
15. Kt 51 Kelan liittymä
16. Kt 51Tähtelän liittymän lisärahoitus, Inkoo
17. Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi
18. Kt 92 Karigasniemen sillan uusiminen
19. Mt 506 parantaminen Karjalankadun liittymässä, Juuka

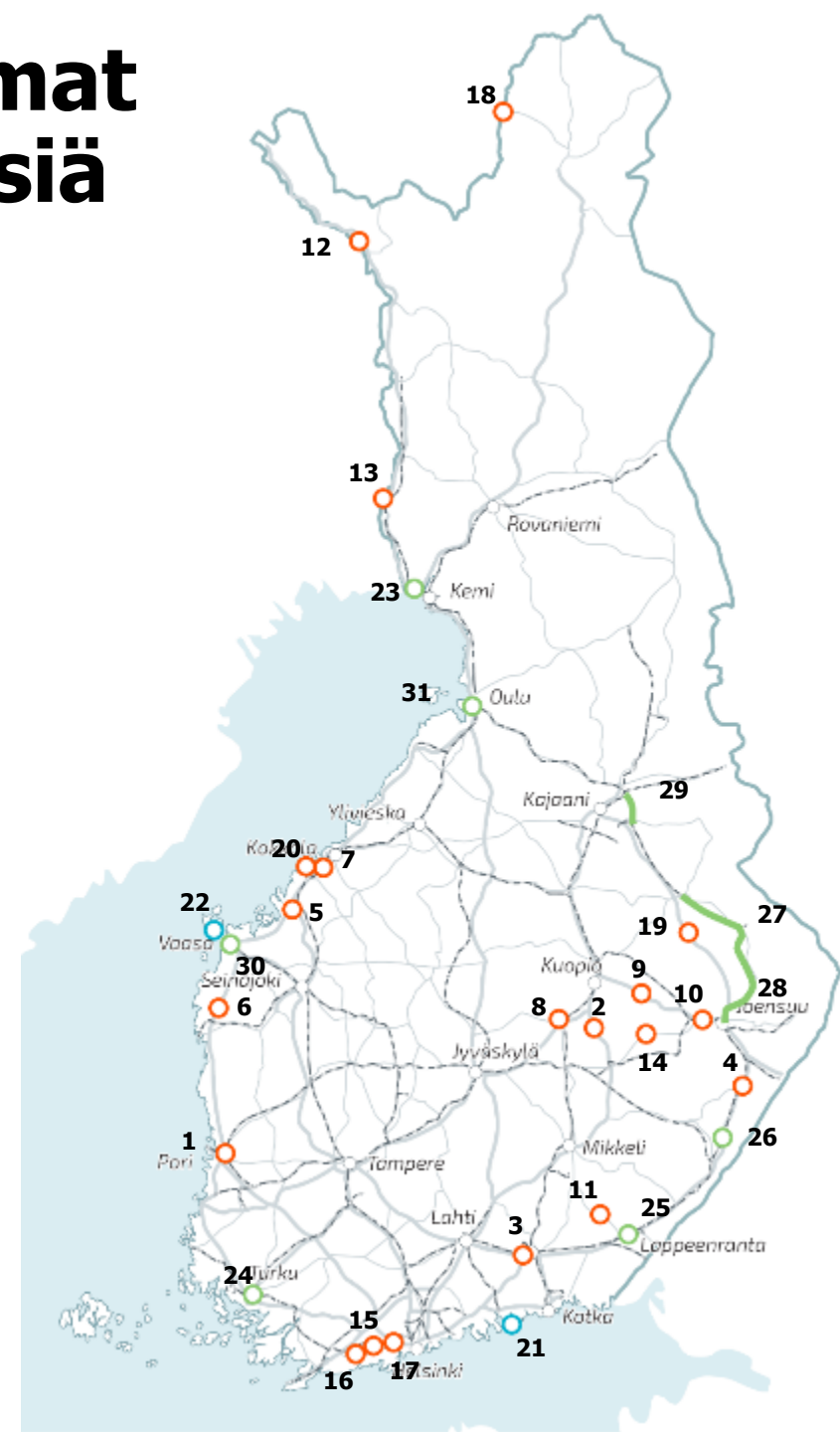
20. Mt 749 parantaminen välillä mt 7494 (Furuholmsvägen)–Risöhallvägen, Luoto

Vesi

21. Loviisan meriväylän syventäminen
22. Vaasan meriväylän syventäminen

Rata

23. "Rail Nordica" eli eurooppalaisen raidelevyden suunnittelun laajentaminen Tornioista Kemiin
24. Turun satamaradan siirto (MAL), lisärahoitus
25. Karjalanradan kehittäminen, Lappeenranta–Lauritsala
26. Karjalanradan kehittäminen, Poiksillan kohtamisraide
27. Karjalan radan pohjoinen jatke, Joensuu–Nurmes
28. Karjalan radan pohjoinen jatke, Joensuu–Uimaharju sähköistyksen suunnittelu
29. Karjalan radan pohjoinen jatke, Vuokatti–Kontiomäki radan sähköistys
30. Vaasan satamaradan sähköistyksen suunnittelu
31. Oulun ratapihan parantaminen (MAL), lisärahoitus

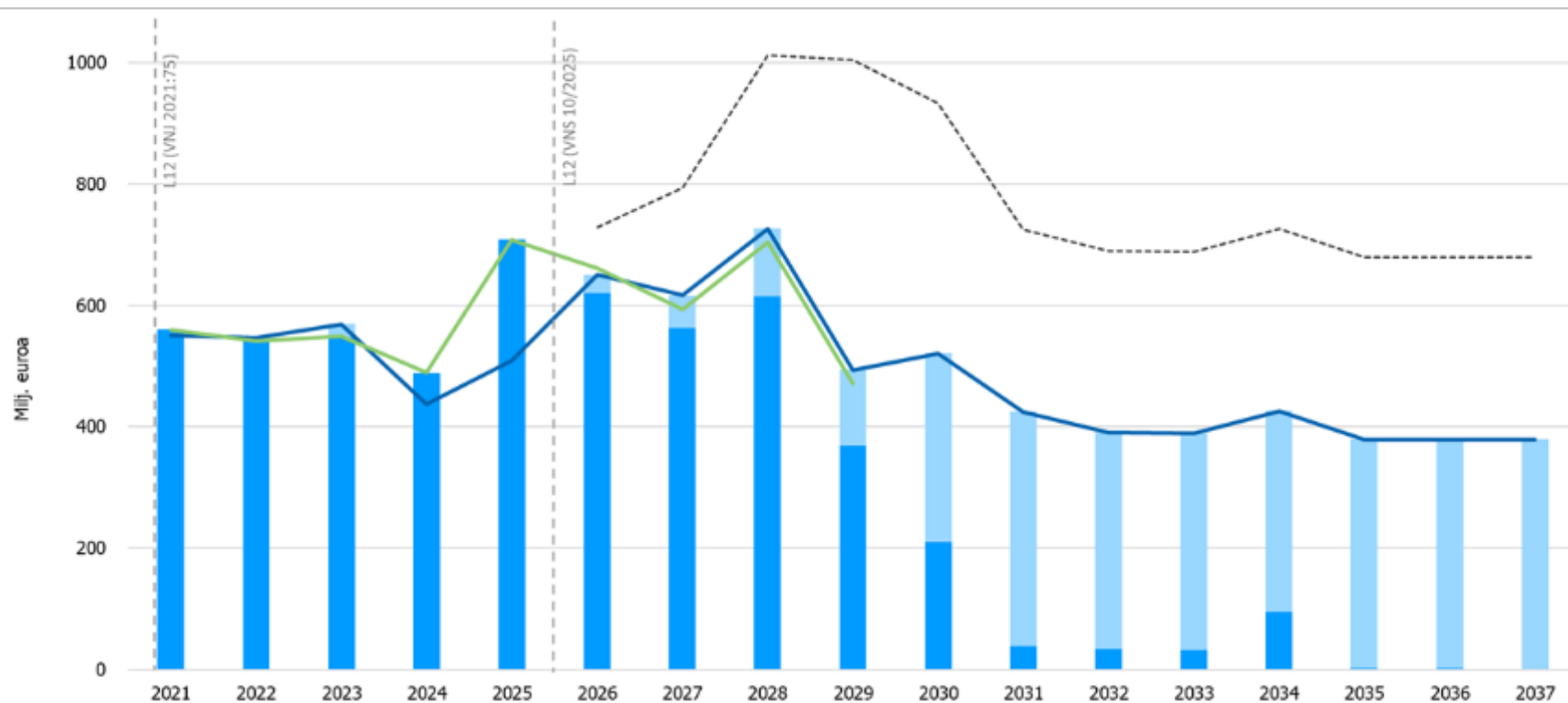


Ohjelmien talouskehykset perustuen Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmaan

- Perusväylänpidon suunnitelma 2026-2029
 - 1,3 – 1,4 mrd. euroa vuodessa
- Suunnitteluohjelma 2026-2029
 - 15 – 17 milj. euroa vuodessa
- Investointiohjelma 2027-2034
 - 1,6 mrd. euroa
 - keskimäärin n. 180 miljoonaa euroa vuodessa



Kehittämishankkeiden vuosittaiset rahoitustasot ja kehittämishankkeiden rahoituspäätökset



- Uusiin kehittämishankkeisiin käytössä oleva Liikenne 12 rahoitus*
- Eduskunnan päättämiin kehittämishankkeisiin sidottu rahoitus
- Liikenne 12 rahoitusohjelma kehittämishankkeet (VN julkaisu 2021:75 ja VNS 10/2025)
- Liikenne 12 rahoitusohjelma kehittämishankkeet, sis. arvioin sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeista (VNS 10/2025)
- Talousarvio- ja kehysrahoitus kehittämishankkeisiin

*Väyläverkon investointiohjelman talouskehys + Digirata v. 2027 eteenpäin

Kuva *Valtion väyläverkon investointiohjelma 2027-2034* julkaisusta (33/2026), ei sisällä kehysriihen 2026 päätöksiä.

Ohjelmiin valitun hankejoukon tulee

- edistää kaikkien liikenne- ja kuljetusmuotojen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä
- täyttää TEN-T-verkon vaatimukset, joista ei voida poiketa
- turvata kriittisen väyläverkon toimivuus ja huoltovarmuus
- parantaa merkittävimpiä toimivuus- ja turvallisuuspuutteita
- olla yhteiskuntataloudellisesti tehokas
- edistää kaupunkiseutujen osalta kestävän liikkumisen ja yhdyskuntarakenteen tavoitteita

Lisäksi huomioidaan

- suunnitteluohjelman valinnoissa olemassa oleva suunnitelmavaranto ja hankkeiden toteutusnäkyvät
- investointiohjelman valinnoissa hankkeiden suunnitelmavalmius.

Väyläviraston kärkihankkeet:

- Investointiohjelmaan 2027-2034 sisältyvät prioriteetin 1 hankkeet
- Prioriteettiluokka 1 = tärkeimmät hankkeet, joista voidaan tehdä päätös ohjelmakauden alkupuolella.

Hanke	Kustannusarvio (M€)	Numero kuvassa 12
TEN-T YDINVERKKOON KUULUVAT MAANTIET		
Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä	225	T1
MUUT PÄÄTIET		
Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti-Puhjo (sis. Keltin silta), Kouvola	62	T7
MUU TIEVERKKO		
Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo	33	T21
Mt 849 Iijoen silta, Oulu	11	T23
Mt 2271 (entinen Kt 40) Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina	8	T24
Mt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen	11	T25
UUDET PYÖRÄTIET		
Vt 9 Keljonkangas–Muurame	8,9	P1
Vt 22 Oulu–Muhos	6,0	P2
Kt 43 Kodjala–Kalanti	5,0	P3
MATKAILUA PALVELEVAT PYÖRÄTIET		
Mt 180 välillä Prosvikin kylätie–Nauvo	5,0	P21
Mt 269 Yyteri–Reposaari	5,5	P22
RADAT		
Helsinki–Riihimäki, väli Jokela–Hyvinkää	144	R1
Luumäki–Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta–Joutseno	141	R2
Imatra–Joensuu välityskyvyn parantaminen	64	R3
Joensuu–Nurmes toimivuuden parantaminen	7	R4
Iisalmi–Kontiomäki välityskyvyn parantaminen	25	R5
Vuokatti–Kontiomäki sähköistys	7	R6
Kotka: Kotolahti–Mussalo läpiajoraide (lisäraide)	7	R7
Rataverkon isoja peruskorjauskohteita	100–200	
VESIVÄYLÄT		
Väylien pienten kehittämishankkeiden hankekokonaisuus		
• Øulun väylän sisimmän osan leventäminen, noin 2,3 M€ (V1)		
• Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,0 m kulku-syvyyteen, noin 2,8 M€ (V2)		
• Eärjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 m kulku-syvyyteen, noin 0,8 M€ (V3)		
• Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen, noin 2,1 M€ (V4)		
• Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen, noin 2,5 M€ (V5)		
	noin 10,5	V1–V5

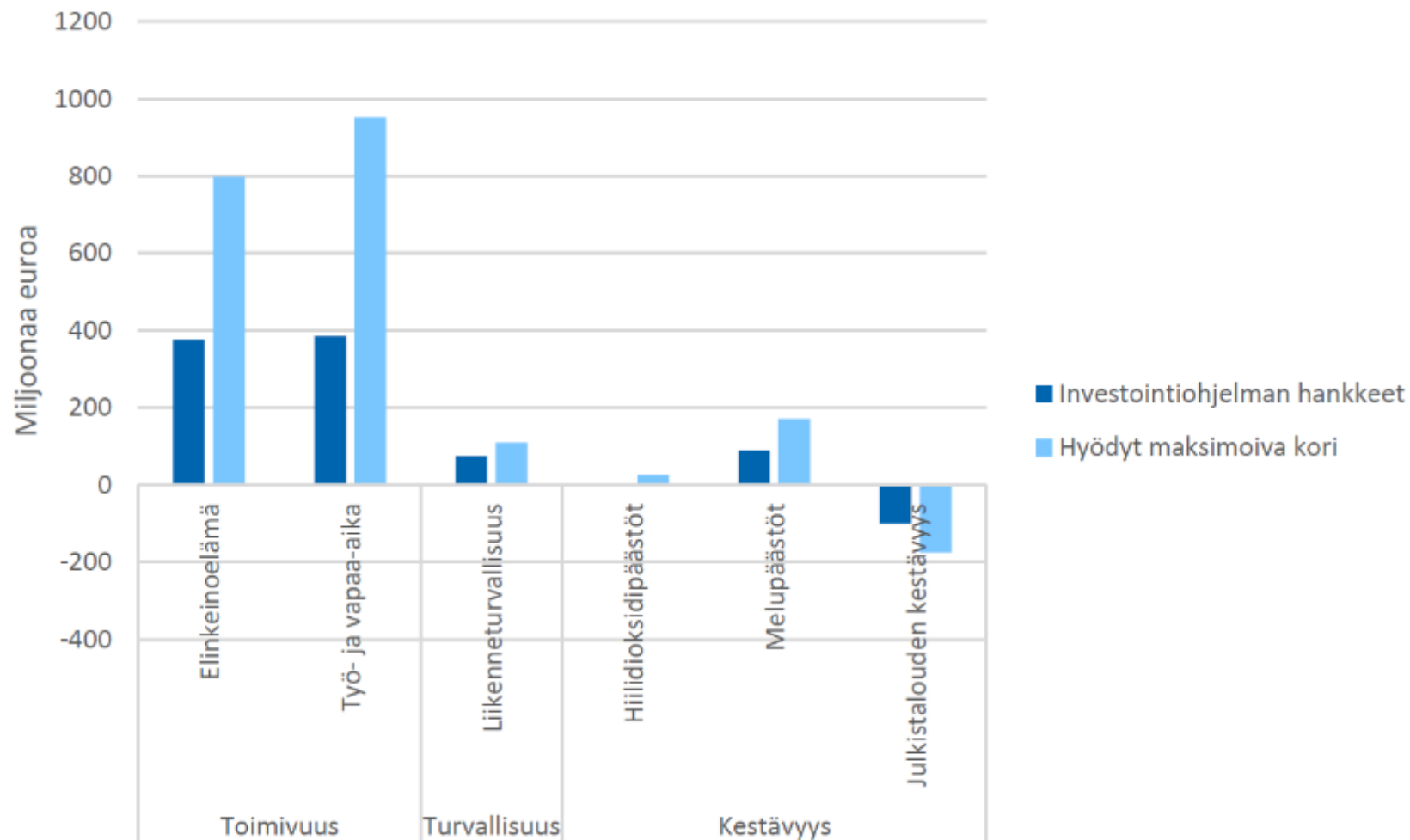


- Tieverkko
- Pyörätiet
- Rataverkko
- Vesiväylät

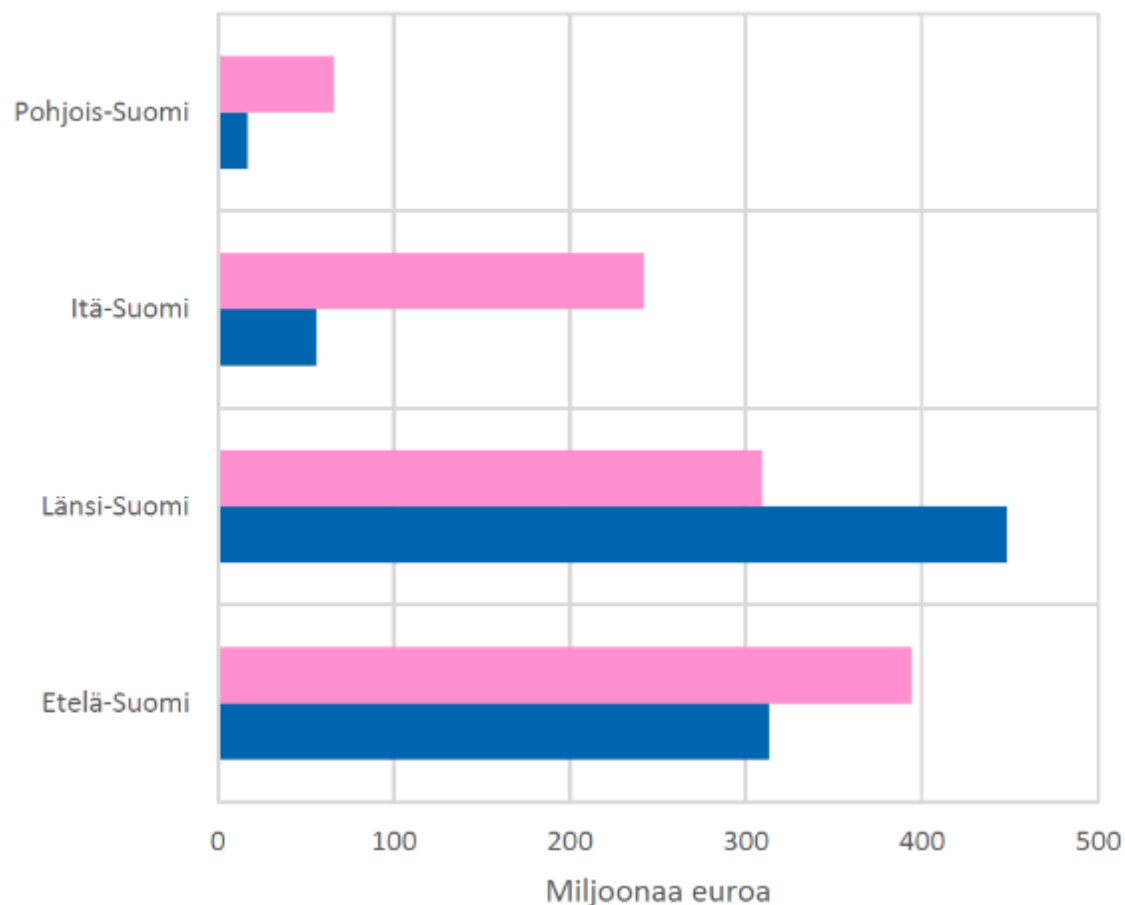
Ohjelmien vaikutukset

- Vaikutusarviointia tehdään ohjelmien **valmistelun tueksi** ja **kokonaisvaikutusten** kuvaamiseksi.
- **Perusväylänpidolla** edistetään erityisesti Liikenne 12 -suunnitelman **toimivuus- ja turvallisuustavoitteita**. Niukka rahoitus näkyy kuitenkin palvelutason heikentymisenä ja korjausvelan kasvuna erityisesti vähäliikenteisellä verkolla.
- **Investointi- ja suunnitteluohjelman** hankkeet poistavat väyläverkon merkittävimpiä **palvelutaso- ja turvallisuuspuutteita**.
- Liikenne 12 -suunnitelman **kestävyystavoitetta** edistävät mm. pyöräliikenteen kehittämishankkeet ja eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien parantuminen hankkeiden yhteydessä.

Investointiohjelman hankearvioitujen hankkeiden hyödyt eri vaikutusalueilla verrattuna hyödyt maksimoivaan hankekoriin

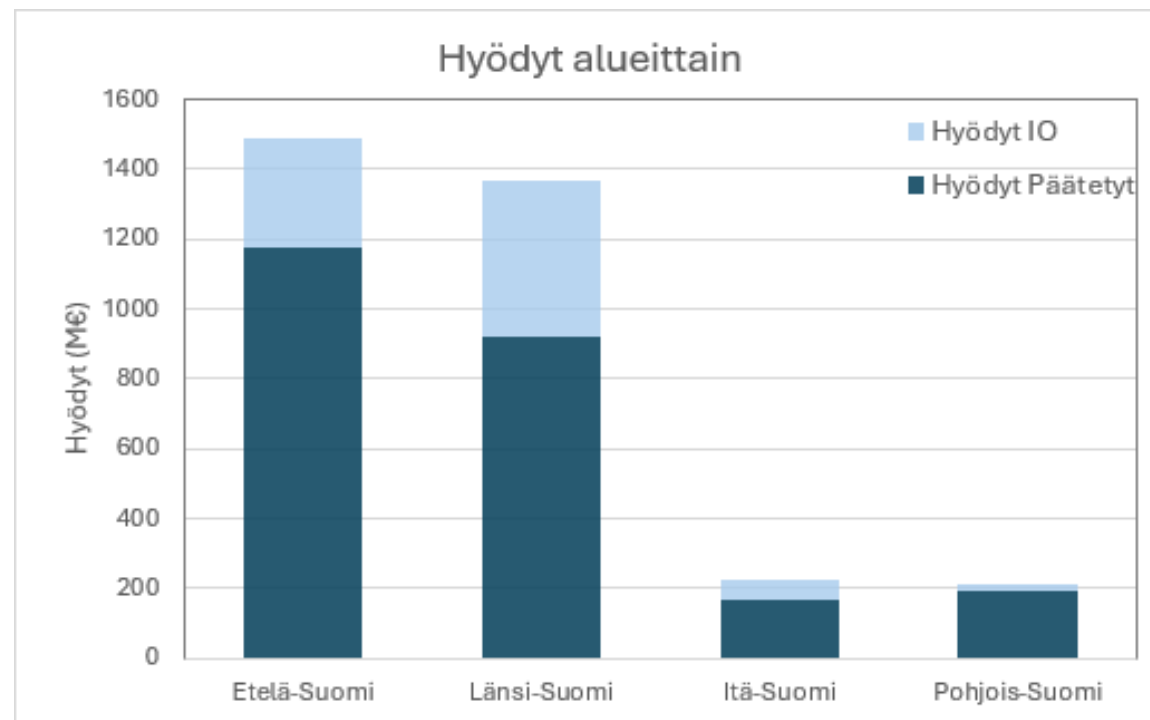
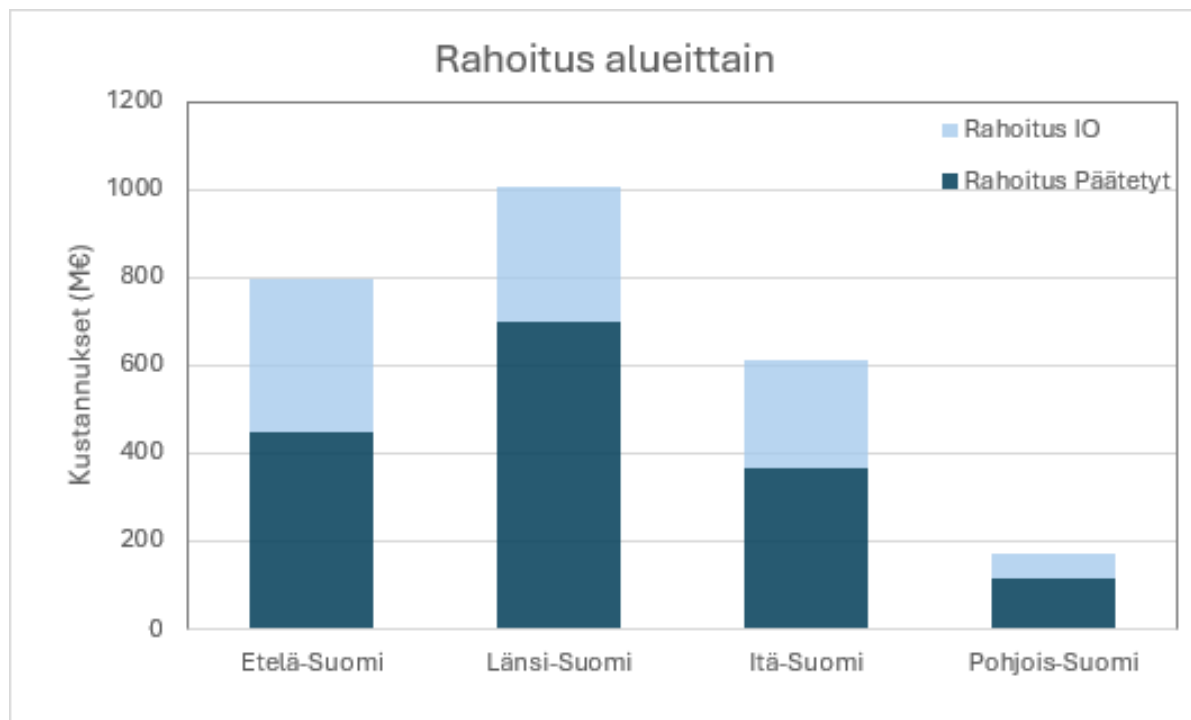


Investointiohjelman hankearvioitujen hankkeiden hyötyjen sekä rahoituksen jakautuminen alueittain



- Pohjois-Suomessa vähemmän valintakriteerit täyttäviä hankkeita
- Itä-Suomessa ratahankkeita, joiden laskennalliset hyödyt vähäisiä
- Länsi-Suomessa tiehankkeita, joiden laskennalliset hyödyt suuria
- Etelä-Suomessa näiden lisäksi paljon jo päätettyjä hankkeita

Kehittämishankkeiden rahoituksen ja hyötyjen alueellinen jakautuminen



Rahoitus IO = investointiohjelmaan 2027-2034 sisältyvät hankkeet

Rahoitus Päätetyt = ensimmäisen Liikenne 12 -selonteon jälkeen päätettyjen kehittämishankkeet

Kuvaajat eivät sisällä kehysriihessä 2026 päätettyjä hankkeita, jotka tarkentuvat talousarvioprosesseissa.



Maantieverkon, rataverkon ja vesiväyläverkon kehittäminen



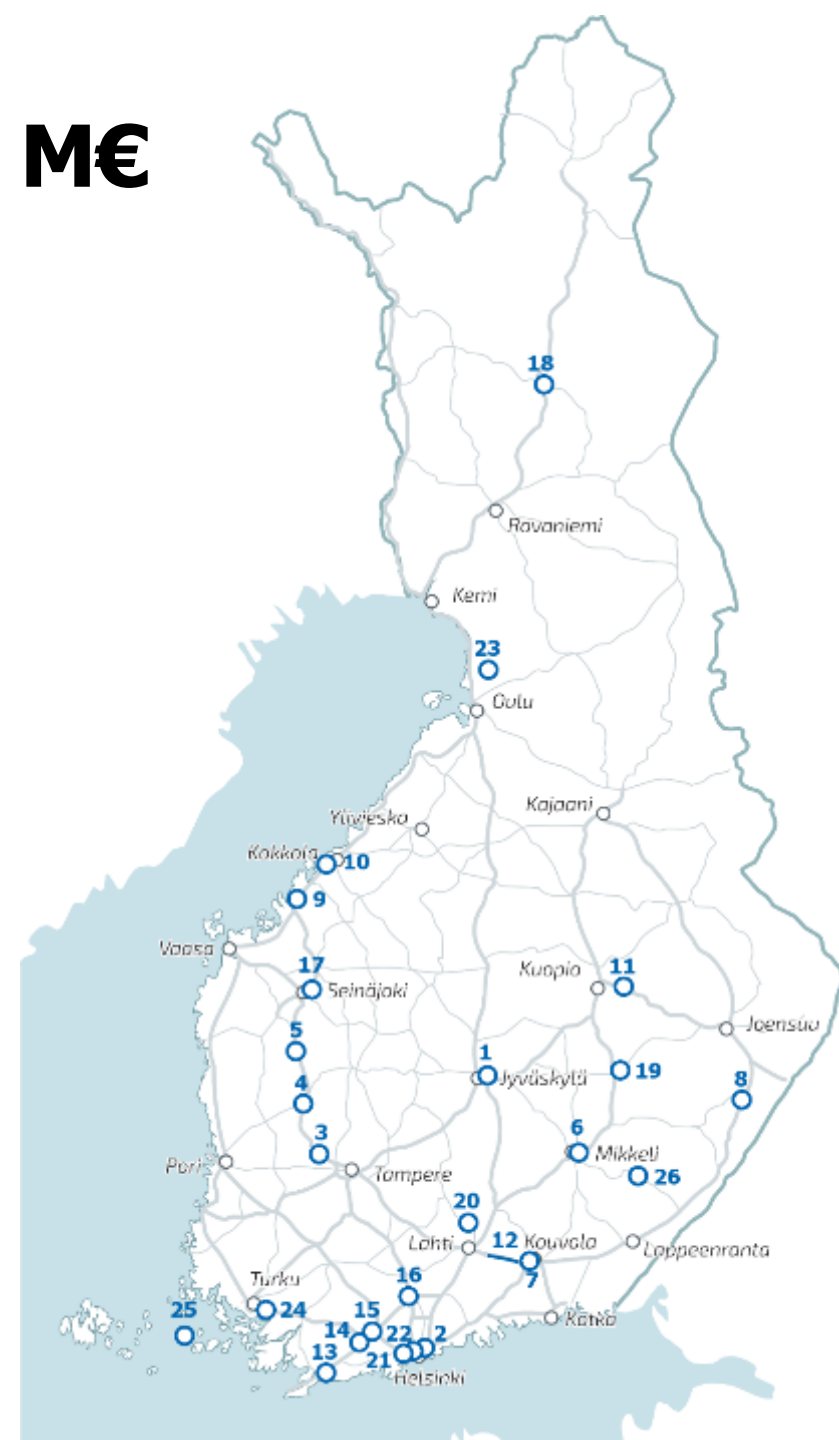
Tieverkon kehittäminen ohjelmakokonaisuudessa

- **Investointiohjelma:** Tieverkolla painopiste on TEN-T ydinverkon ja pääväylien kehittämisessä. Tavoitteena on parantaa palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta.
- Muulla tieverkolla keskitytään erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseen, kuten kriittisten siltojen korjauksiin.
- Merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 3-4 Mrd.€.
- **Perusväylänpidon suunnitelma:** Tieverkolla on paljon yksittäisiä ongelmakohteita eri puolella Suomea. Parantamishankkeiden toteuttaminen edellyttää perusväylänpidon lisärahoitusta.
- **Suunnitteluohjelma:** Lähtökohtana on laaja suunnitelmavaranto. Tieverkon uusien suunnittelukohteiden priorisointi, hankkeiden vaikutusten arviointi ja toteutusmahdollisuuksien huomioiminen.



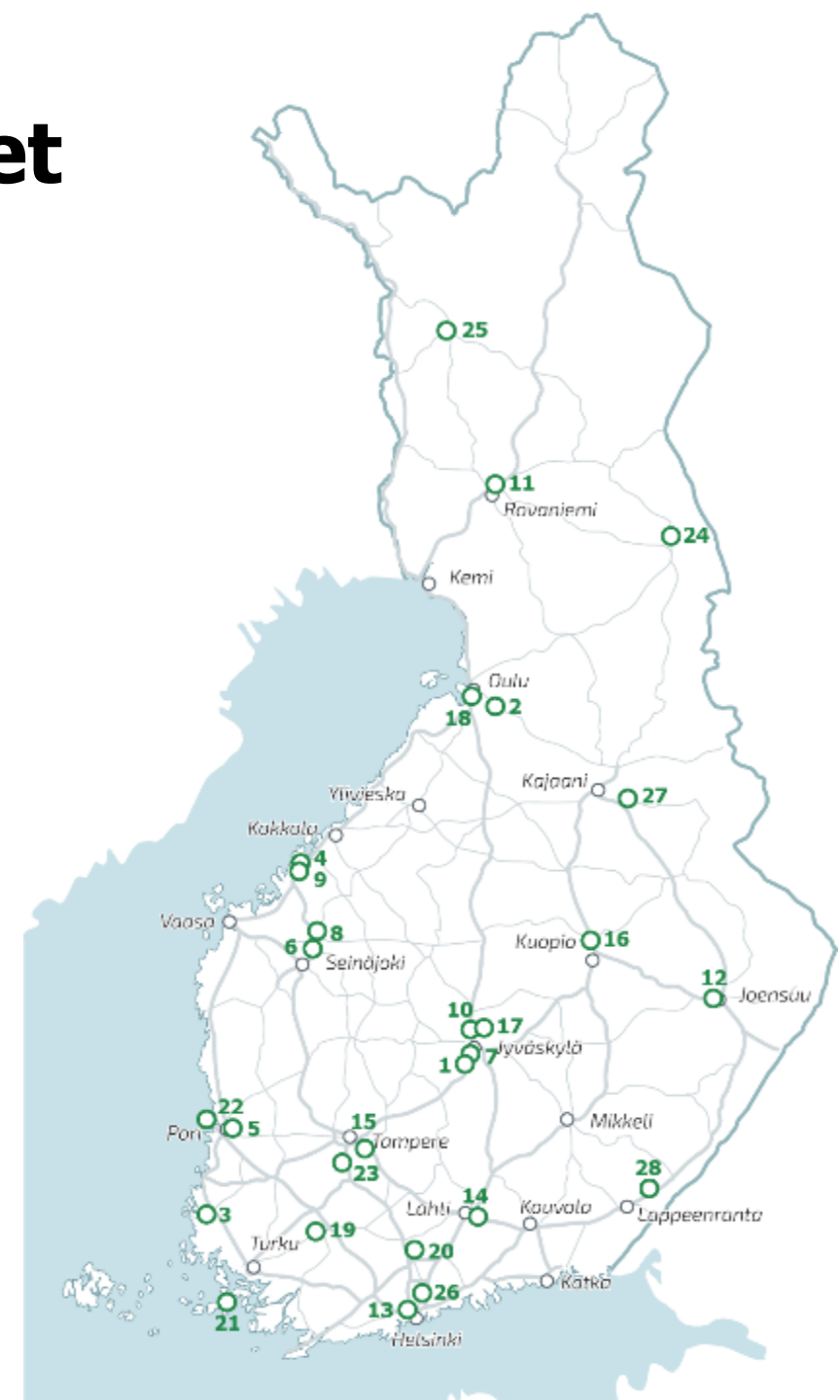
Investointiohjelman tiehankkeet 800 M€

- Tieverkon kehittämishankkeiden priorisoinnissa korostuvat:
 - TEN-T verkon vaatimusten täyttäminen
 - Kriittisen väyläverkon toimivuuden ja huoltovarmuuden turvaaminen
 - Merkittävimpien toimivuus- ja turvallisuuspuutteiden parantaminen
 - Kaupunkiseutuja koskevien tavoitteiden (mm. kestävä liikkuminen) edistäminen
 - Hankkeiden kustannustehokkuus
- Investointiohjelman sisältyy neljä isoa kehittämishanketta:
 - Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä
 - Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti–Puhjo (sis. Keltin silta)
 - Vt 12 väli Risala–Mankala, Lahti ja Iitti
 - Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1.vaiheen osahankkeet
- Lisäksi pienempiä kehittämishankkeita ja sellaisia kriittisiä siltoja, joita ei voida rahoittaa perusväylänpidon rahoituksella.



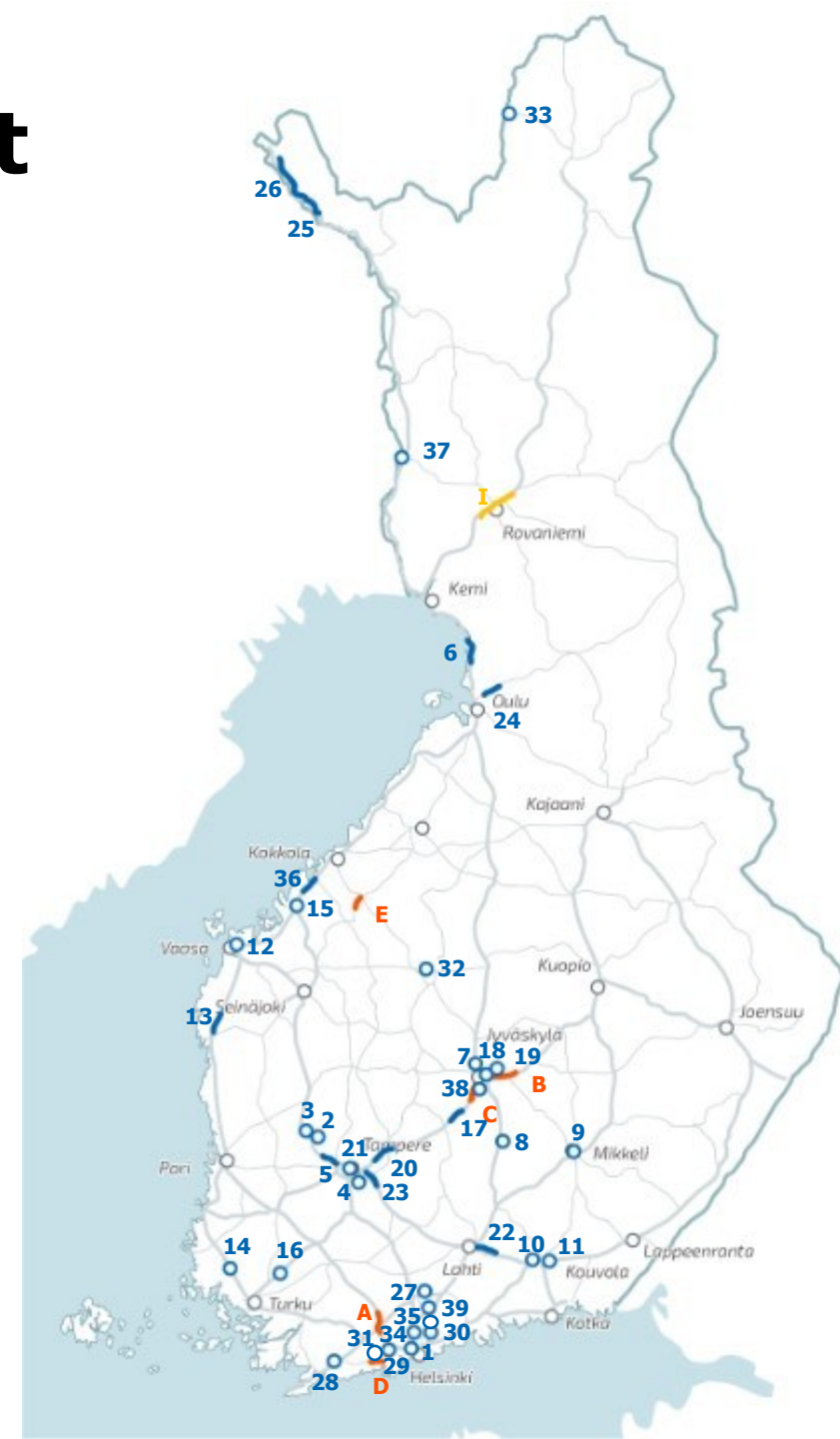
Investointiohjelman pyörätiehankkeet

- Pyöräliikenteen kehittämisspaketti edistää erityisesti Liikenne 12 -suunnitelman kestävyystavoitetta sekä kulkumuotosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.
- Pyörätiehankkeet on jaettu kolmeen ryhmään:
 - uudet seudulliset pyöräliikenteen yhteydet (noin 80 km)
 - nykyisten yhteyksien palvelutason nostot (noin 120 km)
 - pyörämatkailun yhteyksien kehittäminen käyttäjämääriltään merkittävässä kohteissa (noin 60 km)
- Kustannusarviot on esitetty yhdeksälle pyörätiehankkeelle. Näiden yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 53 M€. Kustannusarviot sisältävät myös kuntien rahoitusosuutta.
- Muiden kohteiden laajuuteen ja kustannusarvioihin liittyy vielä suurta epävarmuutta.



Suunnitteluohjelman maantiekohhteet

- Tieverkon kehittämishankkeiden suunnittelu kohdistuu erityisesti pääväylille, joilla on merkittäviä turvallisuus- tai toimivuuspuutteita.
- Muiden erityistarpeiden huomioiminen mm. huonokuntoiset kriittiset sillat, elinkeinoelämän tarpeet ja sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen.
- Tarkoituksena on kehittää nykyistä suunnitelmavarantoa tarkoituksenmukaiseksi hankkeiden toteutusmahdollisuudet huomioiden.
- Kartalla on suunnitteluohjelmassa esitetyt käynnissä olevat maantieverkon yleis- ja tiesuunnitelmat vuonna 2026.



Rataverkon kehittäminen

- Investointiohjelman hankekokonaisuus muodostuu
 - muutamasta isosta hankkeesta, jotka parantavat yhteysvälien ja samalla laajemmin rataverkon välityskykyä sekä
 - pienemmistä rataverkon ja liikennöinnin toimivuutta parantavista hankkeista.
- Suunnitteluohjelma
 - perustuu pitkälti väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen
 - sisältää laajalti myös esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja hankearviointeja sekä laajempia verkollisia ja liikennejärjestelmätason selvityksiä, jotka
 - tuottavat tilannekuvaa ja tietoa seuraavien suunnitteluvaiheiden edistämistarpeista, vaikutuksista ja edistävät suunnitelmavalmiutta.
 - sisältää myös mm. siltakohteiden suunnittelua.



Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet 2026

Merkittävimmät suunnitteluohjelman selvitykset ja suunnitelmat

1. Iisalmen raakapuun kuormauspaikan jatkoselvitys ja hankearviointi
2. Imatra–Joensuu, RaS
3. Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, RaS (uusi)
4. Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvitykset ja alustava YS
5. Kokkola–Ykspihlaja, RaS
6. Kotka: Kotolahti–Mussalo raideyhteys
7. Lappeenrannan liikennepaikka, RaS
8. Riihimäki uusi raakapuun kuormaus-paikka, YS
9. Savonrata välillä Iisalmi–Kontiomäki jatkosuunnittelu
10. Savonrata välillä Kuopio–Iisalmi, Tarveselvitys
11. Tampere–Nokia lisäraide, YS ja YVA
12. Turku–Toijala, tarveselvitys ja hankearviointi

Lisäksi muita ratojen esisuunnittelu- ja selvityskohteita

Valtion talousarviossa mainitut suunnittelukohteet

- I. Eurooppalaisen raidelevyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi* (Rail Nordica)
- II. Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tampere kehittämisen suunnittelu*
- III. Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauklahti*
- IV. Savonrata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu*
- V. Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus*
- VI. Tampere–Jyväskylä-radan suunnittelu*
- VII. Tornio–Kolari sähköistykseen suunnittelu*



Investointiohjelman ratahankkeet 700 M€

Investointiohjelman ratahankkeiden kokonaisuus muodostuu muutamasta isosta hankkeesta, jotka parantavat yhteysvälien ja samalla laajemmin rataverkon välityskykyä, sekä pienemmistä rataverkon ja liikennöinnin toimivuutta parantavista hankkeista:

1. Helsinki-Riihimäki, väli Jokela-Hyvinkää
2. Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta-Joutseno
3. Imatra-Joensuu välityskyvyn parantaminen
4. Joensuu-Nurmes toimivuuden parantaminen
5. Iisalmi-Kontiomäki välityskyvyn parantaminen
6. Vuokatti-Kontiomäki sähköistys
7. Kotka: Kotolahti-Mussalo läpiajoraide (lisäraide)
8. Kokkolan asema-alueen kehittäminen*
9. Lauritsalan liikennepaikka*
 - Verkollinen kehittäminen
 - Rataverkon isoja peruskorjauskohteita

* Sopimuksellisen yhteistyön kohde



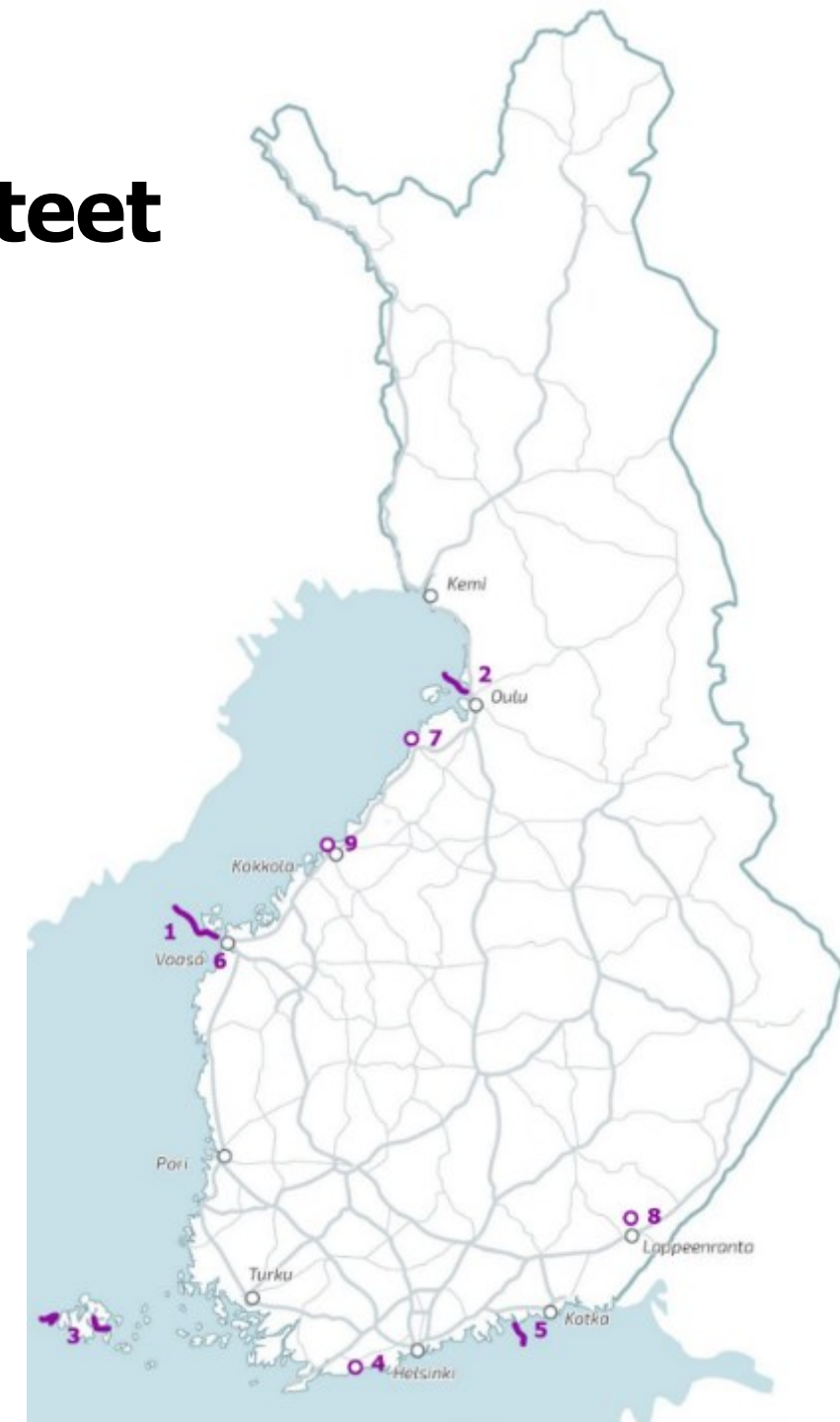
Vesiväyläverkon kehittäminen

- Elinkeinoelämän nopeastikin tapahtuvat muutokset (investoinnit, tuotantoyksiköiden sulkeminen) vaikuttavat suunnittelu- ja investointiohjelmien sisältöön
 - Osa vesiväylähankkeista on merkittäviä myös huoltovarmuuden kannalta
- Suomen satamiin saapuneiden alusten keskimääräinen koko on kasvanut
 - Aluskoon kasvu aiheuttaa haasteita navigointiin ahtailla väylillä
 - Vesiväylähankkeiden parantamistarpeet liittyvät aluskoon kasvamiseen – meriväyliä täytyy syventää ja leventää
- Raaka-aineiden kuljetusketjut ovat muutoksessa
 - Mm. vihreä siirtymä muuttaa kuljetusketjuja – tarvitaan pienempiä eriä erilaisia raaka-aineita
 - Tällöin tarvittava aluskalusto voi myös pienentyä, mutta alusliikenteen määrä kasvaa



Suunnitteluohjelman vesiväyläkohteet

- Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat pääosin jo toteutuspäätöksen saaneita tai investointiohjelmaan sisältyviä, käynnissä olevia suunnitteluhankkeita, jotka varmistavat väylien palvelutasoa ja turvallisuutta
 - Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu (1)
 - Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely (2)
 - Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), vesilupakäsittely (3)
 - Inkoon meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely (4)
 - Loviisan meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely (5)
 - Vaasan meriväylän syventäminen, vesilupakäsittely (6)
 - Raahen meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu (7)
 - Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantaminen, yleissuunnittelu (8)
- Yksi uusi suunnittelukohde
 - Kokkolan Kantasataman meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu (9)



Investointiohjelman vesiväylähankkeet 50 M€

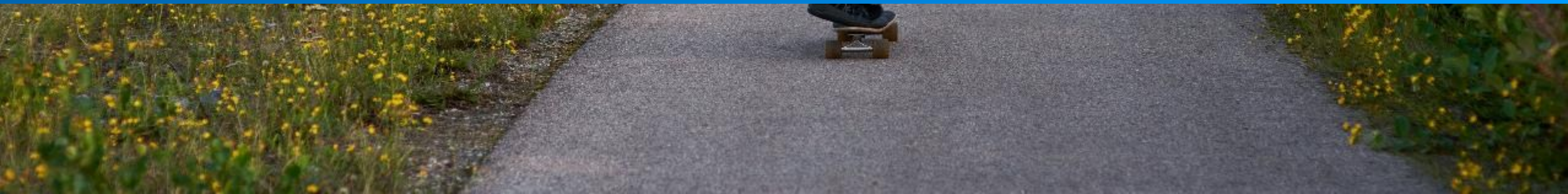
- Pääpaino ohjelman alkuvuosina on kustannustehokkaissa pienissä kehittämishankkeissa, joilla voidaan nopeasti ja tehokkaasti varmistaa ja parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä; ne varmistavat alusliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä vähentävät riskiä merikuljetusten merkittävistä toimintahäiriöistä
 - Oulun väylän sisimmän osan leventäminen (1)
 - Eckerön väylän syventäminen 5,0 m:stä 7,9 m kulkusyvyyteen (2)
 - Färjsundin väylän syventäminen 5,2 m:stä 6,0 m kulkusyvyyteen (3)
 - Saimaan raakapuun kuljetuksiin käytettävien väylien parantaminen (4)
 - Etelä-Suomen talviväylän merkinnän parantaminen (5)
- Mahdolliset isot kehittämishankkeet sijoittuvat ohjelmakauden loppupuolelle; ne parantavat ulkomaankaupan kuljetusten palvelutasoa ja turvallisuutta
 - Raahen väylän syventäminen (6)





Lausuntokierroksen aikataulu ja lausuntokysymykset

Petri Suominen



Lausuntoaikataulu

- Pyydämme sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2027–2034 Lausuntopalvelun kautta (www.lausuntopalvelu.fi)
- Pyyntö ja linkki toimitetaan sähköpostitse kirjaamoihin, mutta sitä voi jakaa eteenpäin vapaasti
- **Lausuntoaika päättyy 31.8.**
- Hyödynnämme sidosryhmien palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä

Ohjelmakokonaisuuden julkaisut

Ohjelmakokonaisuus 2026–2034

”Yhteenvetoraportti”, johon koottu kokonaisuuden keskeisin sisältö

**Perusväylänpidon
suunnitelma
2026–2029
(julkaistu 2.2.)**

**Suunnitteluohjelma
2026–2029
(julkaistu 2.2.)**

**Valtion väyläverkon
investointiohjelma
2027–2034**

Lausuntopyynnön kysymykset

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. **Perusväylänpidon suunnitelma:** onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. **Suunnitteluohjelma:** mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. **Investointiohjelma:** miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. **Ohjelmakokonaisuus:** miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?



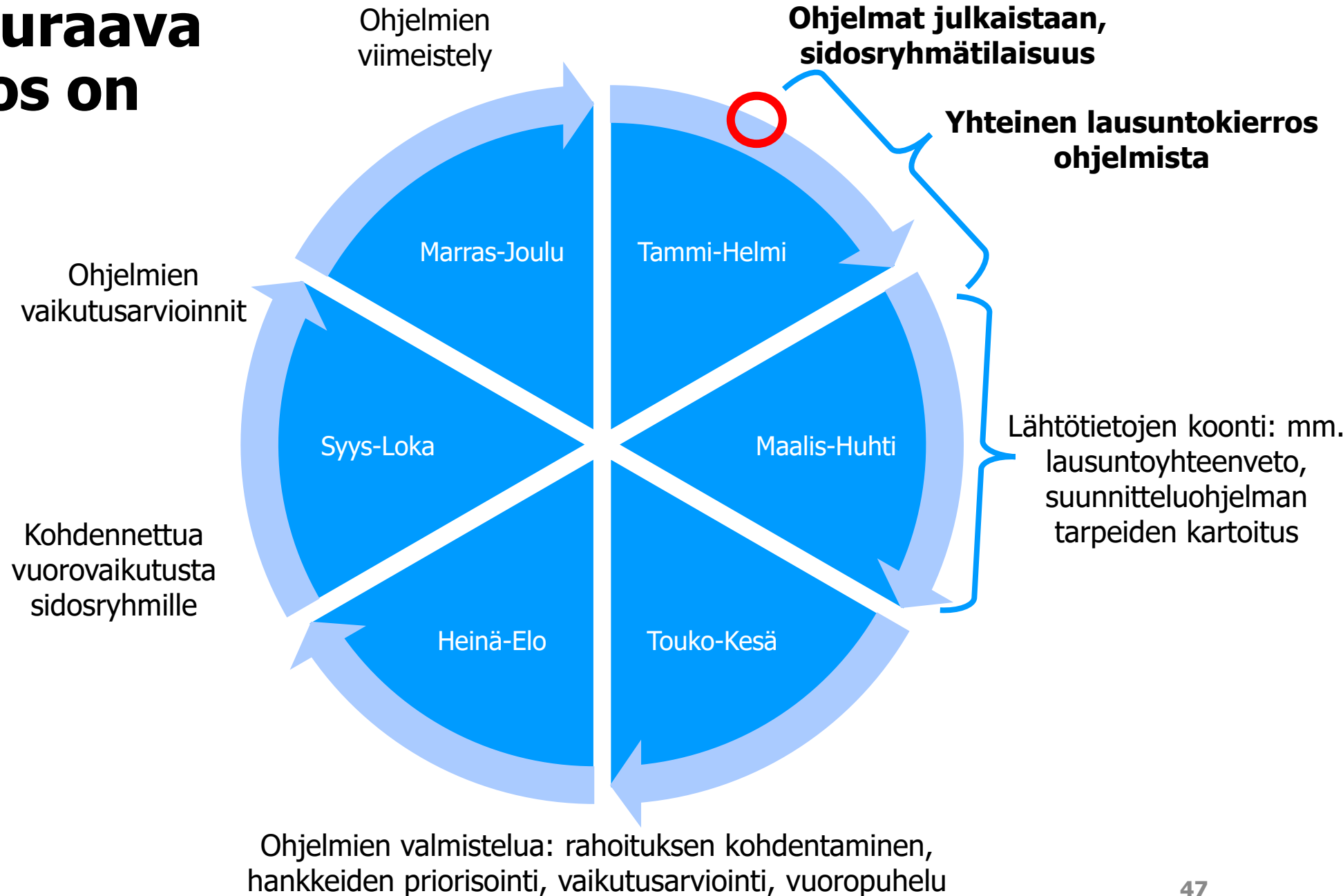
Tilaisuuden yhteenveto ja seuraavat askeleet

Tapio Ojanen



Ohjelmien seuraava päivityskierros on jo käynnissä

Ohjelmien vuosikello





Väylävirasto
Trafikledsverket