



# Liikenne 12 suunnitelmasta: taloudellinen raami, tavoitteet, kriteerit, painopisteet,...

Väyliä koskeva lainsäädäntö

## Liikenne 12 toteuttaminen Väylässä

### Strateginen tilannekuva

Väylaverkon nykytila ja kriittiset verkon tarpeet L12 suunnittelu-kaudella

Tieto väylaverkon tarpeista syntyy Väylän perustyön kautta (mm. selvitykset, asiakastarpeet)

Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa

### Investointiohjelma

Perustuu L12 rahoitusraamiin

Priorisoi hankkeet (ml. toteutusjärjestys)

Sisältää kehittämisinvestoinnit, isot peruskorjaushankkeet ja pienet parantamishankkeet

Ohjaa mm. esityksiä talousarvioiden valmisteluun

Yhteistyö ja vuorovaikutus ELY-keskusten kanssa

### Perussuunnitelma

Perustuu JTS:an

Perusväylänpidon ohjelma

Sisältää väylien kunnossapidon ja liikenteen tukipalvelut

### Suunnitteluohjelma

Perustuu JTS:an

Priorisoi tulevien vuosien suunnitteluhankkeet

Sisältää pvp:n ja muun kehittämisen hankesuunnittelun kautta rahoitettavat suunnitteluhankkeet

**Vaikutusten arviointi:** hankkeiden arviointi, ohjelman arviointi kokonaisuutena (ml. PRIO), arvio L12 tavoitteiden toteutumisesta

# Valtion väyläverkon 8-vuotinen investointiohjelma

## Sisältää:

- Kehittämishankkeet
- Isot peruskorjaushankkeet
- Yhteishankkeet (EU, kaupunkiseudut ja elinkeinoelämä)
- Pienet parantamishankkeet

## Ei sisällä:

- Jo päätetyt kehittämishankkeet ja elinkaarihankkeet
- Hankeyhtiöhankkeet
- Avustukset kuntien investointihankkeisiin

- **Linjaa** liikennemuotokohtaisesti lähivuosien valtion väyläverkon tärkeimmät liikenneinfrahankkeet
- **Kuvataan** läpinäkyvästi perustelut ja vaikutukset sekä hankkeittain että ohjelmakokonaisuuden osalta.
- **Ohjaa** Väyläviraston esityksiä talousarvioiden valmisteluun.
- Investointiohjelma ei muuta eduskunnan toimivaltaa talousarviovalmistelussa, vaan talousarviopäätöksistä vastaa edelleen eduskunta.

# Investointiohjelman alustava talousraami väylämuodoittain

Investointiohjelma, talousraami		M€ 2022-2029	Keskim. M€/a 2022-2029
<b>Rataverkko</b>	Kehittäminen	1363	170
	Parantaminen	451	56
<b>Maantieverkko</b>	Kehittäminen	1030	129
	Parantaminen	325	41
<b>Vesiväylät</b>	Kehittäminen	82	10
	Parantaminen	24	3
<b>YHTEENSÄ</b>	Kehittäminen	2 475	309
	Parantaminen	800	100
	Yhteensä	3 275	

- Lähtökohtana Liikenne 12 sitomaton kehittämisen ja parantamisen rahoitus väylämuodoittain
- Talousraami sisältää 450 M€ rahoitusta vuodesta 2030 eteenpäin jatkuville hankkeille (esim. pitkäkestoinen ratahanke tai investointiohjelman loppupuolella käynnistettävä tiehanke).
- Lisäksi Liikenne 12 -suunnitelma sisältää MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin kohdistettavaa rahoitusta, josta osa kohdistuu valtion väyläverkolle.

# Investointiohjelman vaikutustenarviointi

**Vaikutustenarvioinnin perusteella** investointiohjelman valikoituu Liikenne12:n tavoitteita ja strategisia linjauksia parhaiten toteuttavia, yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan parhaimpia hankkeita. Tämä tuottaa tietoa **tietopohjaiselle päätöksenteolle.**

- Vaikutusten arviointi on osa investointiohjelman valmistelua
- Tunnistetaan ja arvioidaan investointiohjelman kokonaisvaikutukset sekä väylämuotokohtaiset merkittävät vaikutukset
- Arvioidaan investointiohjelman Liikenne 12 tavoitteiden (*saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus*) ja strategisten linjausten toteutumista sekä taustalla olevan lainsäädännön tavoitteiden toteutumista
- Vaikutusten arviointia tehdään yksittäisistä hankkeista ja koko ohjelmasta

# Vuorovaikutus investointiohjelman laadinnassa

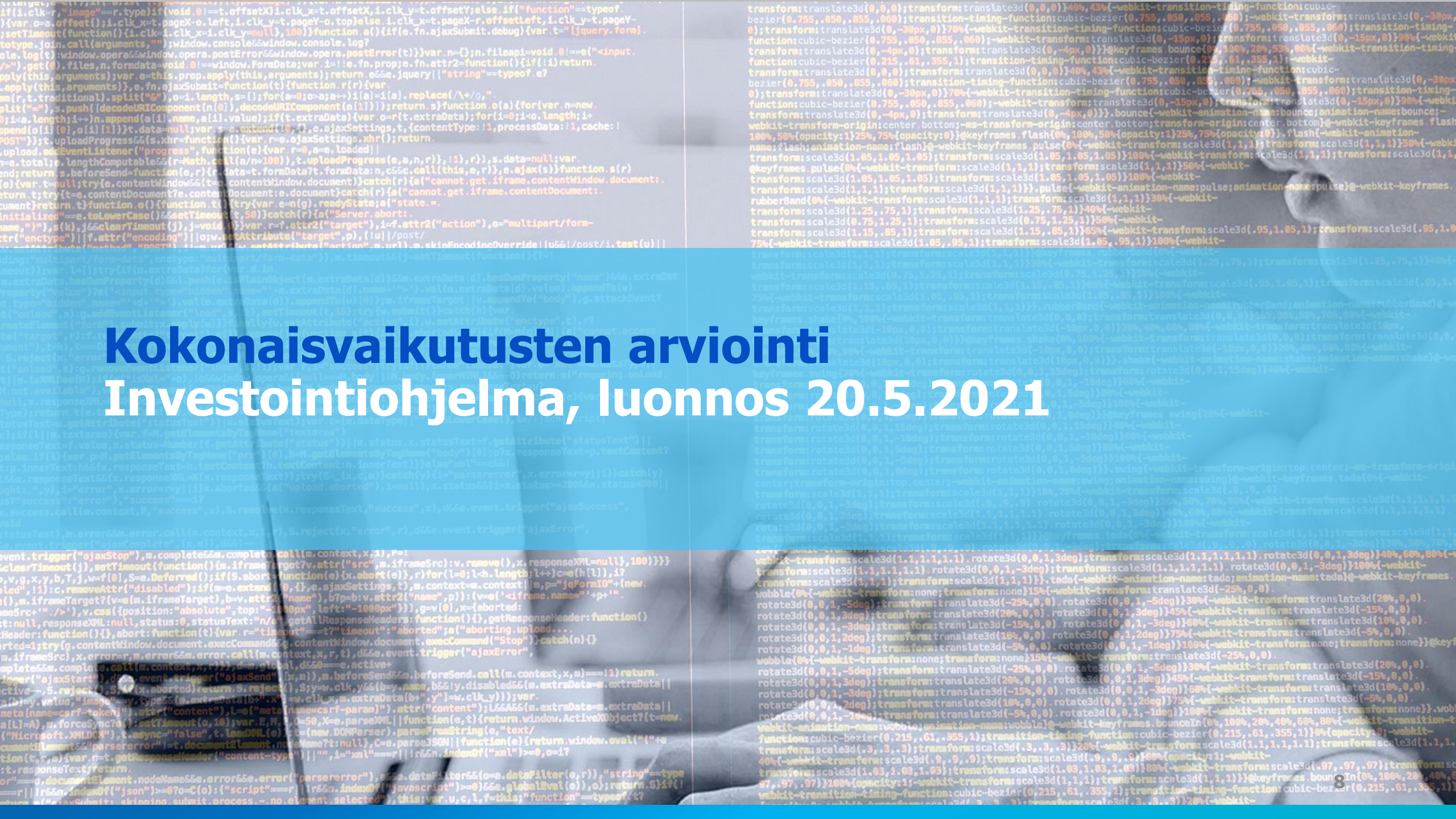
- Liikenne 12 suunnitelman toteuttaminen Väylävirastossa, laaja sidosryhmätilaisuus 20.5.2021
- Alueelliset keskustelutilaisuudet investointiohjelman laadinnasta
  - Länsi-Suomi 25.5.2021 klo 13-15
  - Etelä-Suomi 26.5.2021 klo 13-15
  - Itä-Suomi 27.5.2021 klo 13-15
  - Pohjois-Suomi 28.5.2021 klo 13-15
- Lausuntopyyntö investointiohjelman luonnoksesta kesäkuussa
  - Lausunnoissa pyydetään erityisesti ottamaan kantaa hankkeiden ja ohjelmakokonaisuuden perusteluihin ja onko merkittävät vaikutukset arvioitu oikein suhteessa Liikenne 12 tavoitteisiin.

# Vuorovaikutus ja yhteistyö investointiohjelman laadinnassa

- Väyläviraston **jatkuva yhteistyö** alueellisten ELY:jen kanssa
- Säännölliset **tilannekatsaukset** ELY:jen L-johtajien- sekä liikennejärjestelmäpäälliköiden kokouksessa
- Väylän säännölliset **asiakastapaamiset**
  - Keskeiset yritysasiakkaat, väyläverkon käyttäjät
- Kahden suuntainen **viestintä** alueellisissa liikennejärjestelmäkokouksissa
- Viestintä laajemmista alueellisista **keskustelutilaisuuksissa**
- Muut liikenteen **hallinnonalan kokoukset** ja viestintä

# Kokonaisvaikutusten arviointi

## Investointihjelma, luonnos 20.5.2021





# Vaikutusten arvioinnin merkitys investointiohjelman laadinnassa

- Vaikutusten arvioinnissa keskeistä on **merkittävien vaikutusten tunnistaminen** ja Liikenne 12 **tavoitteiden toteutumisen arviointi**.
- Iteroivalla suunnittelua investointiohjelmalla on kehitetty arvioinnin perusteella Liikenne 12 linjauksissa tavoiteltuun suuntaan.
- Investointiohjelman muodostamisessa on hyödynnetty yksittäisten hankkeiden vaikutusten arviointeja sekä hankkeiden priorisoinnin menetelmää (PRIO).
- **Kokonaisvaikutusten arvioinnissa** rataverkon, tieverkon ja vesiväylien hankkeita arvioidaan valtakunnallisesti SOVA-lain mukaisesti.



**Vaikutusten arvioinnin perusteella** investointiohjelmaan on valikoitunut Liikenne12:n tavoitteita ja strategisia linjauksia parhaiten toteuttavia, yhteiskuntataloudelliselta tehokkuudeltaan parhaimpia hankkeita.

## **Liikenne 12 tavoitteet:**

Saavutettavuus

Kestävyys

Tehokkuus

Kaikki tavoitteet sisältävät vastuun ilmasto- ja turvallisuusvaikutuksista.

# Investointiohjelman 2022-29 merkittävät kokonaisvaikutukset 1/2

- Investointiohjelma **luo kehittämisen edellytyksiä** koko väyläverkolle.
- Erityisesti **elinkeinoelämän** kansainvälinen **saavutettavuus paranee**.
  - vesiväylähankkeet parantavat merkittävästi ulkomaankuljetusten **kustannustehokkuutta, turvallisuutta ja toimintavarmuutta**
  - ratahankkeet parantavat **satama-** ja **Venäjän** yhteyksiä
  - tiehankkeet parantavat kaupunkiseuduilla satamayhteyksiä
- Alueiden välinen saavutettavuus paranee, kun **rataverkon kapasiteetti, häiriöherkkyys ja täsmällisyys paranee**, samalla luodaan edellytyksiä liikennetarjonnan lisäämiselle.
- Tieverkolla **parannustoimet** kohdistuvat **ruuhkautuneimmille** osuuksille ja varmistavat saavutettavuuden hyvän tason.
- Kaupunkiseuduilla **lähijunaliikenteen edellytykset** paranevat ja saavutettavuus pyöräillen paranee.

# Investointiohjelman 2022-29 merkittävät kokonaisvaikutukset 2/2

- Investointiohjelma mahdollistaa elinkeinoelämän tuotannon ja **kuljetusten kasvun** sekä pitkällä aikavälillä **alueiden kehittymisen**.
- Matkojen käyttäjähyödyt konkretisoituvat **matka-aikojen lyhenemisenä, ennakoitavuuden, sujuvuuden ja turvallisuuden** parantumisenä.
- Kuljetusten käyttäjähyödyt konkretisoituvat **kustannustehokkuuden, ennakoitavuuden ja hallittavuuden** paranemisenä.
- Investointiohjelmalla on kokonaisuutena positiivisia **turvallisuusvaikutuksia**.
- Suorat **ilmastovaikutukset** ovat pieniä, mutta pitemmällä aikavälillä kuljetusten tehokkuuden parantuminen ja kulkumuotosiirtymien mahdollistaminen vähentävät ilmastopäästöjä.
  - Väyläverkon rakentamisvaiheessa syntyy ilmastopäästöjä.
  - Muut ekologiset vaikutukset ovat lievästi negatiivisia, mutta kokonaisuudessaan pieniä.

An aerial photograph showing a multi-lane highway on the left with a truck, a railway track in the middle with a train, and a waterway on the right. The scene is set against a clear blue sky with some clouds. A semi-transparent blue horizontal band is overlaid across the middle of the image, containing white text. The background shows a mix of greenery and infrastructure like power lines and a signal tower.

# Investointiohjelman rata-, tie-, vesiväyläverkko ja verkostojen merkittävät vaikutukset

# Rataverkko (1363 M€), luonnos 20.5.2021

- **Rautateiden peruskorjaukset** pääosin perusväylänpidon puolella. Helsinki–Tampere-välin peruskorjaus keskeisin investointiohjelmassa kehittämisrahoituksen puolella.
- Pääväylien merkittävimpien välityskyky- tai toimivuusongelmien poistaminen perustuen **strategisessa tilannekuvassa** esitettyihin kohteisiin. Huomioiden niin yhteysvälit kuin ratapihat.
- Maltillinen **matka-aikojen lyhentäminen** maakuntakeskusten välisillä yhteyksillä.
- **Asemien kehittämisessä** mahdollista huomioida yksittäinen isompi kiireellisin kohde ja muuten toteuttaa joitain pienempiä kohteita.
- **Muun kuin pääväyläverkon** rahoitusvarauksella joidenkin ratojen toimivuutta turvataan elinkaarta pidentämällä sekä tehdään joitain pienempiä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavia investointeja.

# Rataverkon hankekokonaisuuden merkittävät vaikutukset, luonnos 20.5.2021

- Ratahankkeilla parannetaan kuljetusten kustannustehokkuutta ja toimivuutta sekä luodaan edellytyksiä junakuljetusten kasvulle.
- Ratahankkeilla turvataan olemassa olevan verkon palvelutasoa ja luodaan edellytyksiä lisätä henkilö- ja tavaraliikennettä, jossain määrin myös kaupunkiseutujen lähijunaliikennettä.
- Ratahankkeet parantavat kaupunkiseutujen saavutettavuutta ja palvelutasoa ja vaikuttavat maankäytön kehitysedellytyksiin.
- Ratahankkeiden vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja turvallisuuteen ovat vähäisiä mutta positiivisia.
- Rataverkon hankearvioituilla hankkeilla (yht. noin 700–800 M€) saadaan noin 465 M€ kokonaishyödyt, eli H/K-suhde on 0,6. (PRIO)

# Tieverkko (1030 M€) luonnos 20.5.2021

Paras vaikuttavuus tieverkolla arvioidaan syntyvän seuraavilla painotuksilla:

- **Isot kehittämishankkeet noin 40 %**
  - Merkittävimmät kohteet/yhteysvälit, joilla useita pääväyläasetuksen mukaisia puutteita palvelutasossa (noin 4 kpl)
  - Hankearvioinneissa kärkeen nousee kasvavien kaupunkiseutujen tiehankkeita.
- **Isot peruskorjaushankkeet noin 20 %**
  - Strategisessa tilannekuvassa esitetyt tarpeet: isot kriittiset sillat (2 kpl), isot painumakorjaukset (1 kpl), keskisuuret kriittiset sillat pakettina (noin 10 kpl)
- **Pienet/keskisuuret kehittämishankkeet noin 25 %**
  - Palvelutason parantaminen pistemäisissä kohteissa ympäri Suomen (noin 20 kpl), maantielautoja korvaavien siltojen kustannustehokkaat rakentamiskohteet (2 kpl), satama- tai terminaaliyhteydet (1 kpl)
  - Alueellisesti tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet painottuvat pääväylille ja muille vilkkaille teille.
- **Muiden kuin MAL-seutujen tiehankkeet noin 15 %**
  - Kuntien elinkeinoelämän kehittämistä ja maankäyttöä tukevat hankkeet yhteisrahoitteisesti ja sopimusperusteisesti (noin 3 kpl)
  - Kävely- ja pyöräteiden kehittämisspaketti valtion verkolla. Kohteita myös MAL-kaupunkiseuduilta.

# Tieverkon hankekokonaisuuden merkittävät vaikutukset luonnos 20.5.2021

- Maantieverkon palvelutaso heikkenee nykytilanteeseen verrattuna.
  - Tämä johtuu tieliikenteen ennustetusta kasvusta ja ruuhkautumisen lisääntymisestä. Rahoitustaso ei riitä nykyisen palvelutason ylläpitämiseen.
- Tiehankkeet parantavat kuitenkin kansainvälistä, alueellista ja alueiden sisäistä saavutettavuutta verrattuna siihen, että investointeja ei tehtäisi.
  - Erityisesti liikenteen sujuvuutta, häiriöttömyyttä ja nopeutta turvataan. Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet pystytään säilyttämään panostamalla kriittisiin siltoihin.
  - Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja palvelutasoon kohdistuvat pistemäisiin kohteisiin ympäri Suomen. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat useille kaupunkiseuduille, pääväylille ja TEN-T-ydinverkkokäytävälle.



# Tieverkon hankearvioitujen hankkeiden (yht. noin 600 M€) vaikutukset (PRIO) luonnos 20.5.2021

- Henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet vähenevät keskimäärin 12–13 kpl vuosittain (noin 0,4 % vuoden 2020 henkilövahinko-onnettomuuksista).
- Kasvihuonekaasupäästöt vähenevät keskimäärin 18 000 tonnia vuodessa (n. 0,2 % vuoden 2019 tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä).
- Kokonaishyödyt ovat noin 1 350 M€, eli H/K-suhde on 2,3.

# Vesiväylät (82 M€), luonnos 20.5.2021

- Jo päätettyjen hankkeiden jälkeen **ei ole nähtävissä selkeää yksittäistä isoa vesiväylien kehittämishanketta**, jonka toteutus olisi yhteiskuntataloudellisesti perusteltua ohjelmakauden alussa.
- **Tunnistettu useita keskikokoisia ja pienempiä parantamiskohteita**, joiden toteutus on kuljetusvarmuuden ja väylän liikennöitävyyden kannalta perusteltua ohjelmakauden alussa.
- Potentiaalisissa hankkeissa voi tapahtua **nopeitakin muutoksia elinkeinoelämän päätösten ja muutosten myötä**, joten hankkeiden priorisointi ja ajoitus voi muuttua merkittävästikin ohjelmassa esitetystä. Tämä on huomioitava ohjelmaa päivitettäessä.
- **Vesiväylähankkeiden merkittävät vaikutukset** ovat **kuljetusten kustannustehokkuuden** parantuminen ja alueiden **kansainvälisen saavutettavuuden** paraneminen.

# Parantamishankkeet ja MAL-kaupunkiseudut



# Parantamishankkeet 800 M€

- Liikenne 12 -suunnitelma ohjaa perusväylänpidon parantamisrahoituksen kohdistamista väylämuodoittain ja eri teemoihin.
- Parantamishankkeiden kohdekohtaiset kustannusarvioit vaihtelevat joistakin sadoista tuhansista useisiin miljooniin euroihin.
- Investointiohjelmassa on tarkoitus linjata vaikuttavuuden perusteella isoimmat hankkeet kohdekohtaisesti ja pienemmät paketteina.
- Parantamishankkeiden toteutuksesta päättävät Väylävirasto ja ELY-keskukset.

# MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet

- Valtion rahoitusta varattu Liikenne 12 -suunnitelmassa 661 M€. Investointiohjelman ajanjaksolla 2022–2029 sovittaisiin **arviolta 500 M€** valtion rahoituksesta.
- Rahoitus pitää sisällään **sekä valtion verkon toimenpiteitä että valtionavustuksia kuntien toimenpiteisiin.**
- Avustusten puolella ehdolla on mm. merkittäviä raitiotiehankkeita ja pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen varikoita.
- Traficom ja Väylävirasto arvioivat, että vaikuttavuuden perusteella **valtion väyliin voisi kohdistua noin 70-150 M€**. Arvio tarkentuu v. 2022.
- Investointiohjelmassa tunnistetaan vaikutuksiltaan parhaita yhteisrahoitteisuuden kriteerit täyttäviä rata- ja maantiehankkeita.

# “Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-29” Raporttiluonnos 20.5.2021

## 1 Valtion väyläverkon 8-vuotinen investointiohjelma

- 1.1 Tausta ja tavoitteet
- 1.2 Lähtökohdat ja rajaukset (mm. Strateginen tilannekuva)
- 1.3 Investointiohjelman laatimisen periaatteet
- 1.4. Vuorovaikutus ja yhteistyö

## 2 Investointiohjelman vaikutusten arvioinnin periaatteet

- 2.1 Lainsäädännöllinen perusta
- 2.2 Vaikutusten arviointi investointiohjelman valmistelussa
- 2.3 Vaikutusten arvioinnin kokonaisuus
- 2.5 Arviointimenetelmä ja aineistot
- 2.6 Arvioinnin vaiheet
- 2.7 Vertailuvaihtoehto

## 3 Investointiohjelman talousraami

- 3.1 Liikenne12 -suunnitelman rahoitusraami
- 3.2 Investointiohjelman talousraami ja sen laatimisen periaatteet
- 3.3 Investointiohjelman talousraami yhteisrahoitteisille kaupunkiseutujen MAL-hankkeille
- 3.4. CEF-rahoitusmahollisuudet

## 4 Investointiohjelman merkittävät vaikutukset sekä kokonaisvaikutukset

- 4.1 Investointiohjelman kokonaisvaikutukset
- 4.2 Ratahankkeiden merkittävät vaikutukset
- 4.3 Maantiehankkeiden merkittävät vaikutukset
- 4.4 Vesiväylähankkeiden merkittävät vaikutukset
- 4.5 Liikenne 12 tavoitteiden ja strategisten linjausten toteutuminen
- 4.6 Investointiohjelman hyödyt verrattuna tavoitealueiden maksimihyötyihin

## 5 Investointiohjelma/ Rataverkko

- 5.1 Rataverkon talousraami
- 5.2 Hankekokonaisuuden kuvaus
- 5.3 Hankekokonaisuuden perustelut
- 5.4 Investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet
- 5.5 Muut tarkastellut (tai arvioidut) ratahankkeet
- 5.6 Pienet parantamishankkeet
- 5.7 Kaupunkiseutujen MAL-hankkeet

## 6 Investointiohjelma/ maantieverkko (vastaavat alaotsikot luvussa 5)

## 7 Investointiohjelma/ vesiväyläverkko (vastaavat alaotsikot luvussa 5)

## 8 Riskit ja epävarmuudet

## 9 Investointiohjelman hankkeiden CEF-tuen saantimahdollisuudet

## 10. Yhteenveto



Väylävirasto  
Trafikledsverket