



Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu –

Metsälogistiikkaan liittyviä nostoja: Liikenne12, Liikenneverkon strateginen tilannekuva, Väyläverkon investointiohjelma, käynnissä olevat investointihankkeet.



Väylävirasto
Trafikledsverket

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: Kohti saavutettavaa, kestäväää ja tehokasta liikennejärjestelmää

TIEDOTE 15.04.2021 13.39 fi sv en



»Nyt tehdään historiaa. Suomen ensimmäinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa pitkäjänteisesti tie- ja raideinvestointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä. Vuosikymmenen päähän ennakoiva suunnittelu ja tietopohjainen päätöksenteko auttavat saavuttamaan samalla rahalla enemmän, tehokkaampaa ja kestävämpää.»

Timo Harakka, liikenne- ja viestintäministeri



- Eduskunta hyväksyi Liikenne12 –suunnitelman 1.7.2021 ja suunnitelman toimeenpano käynnistyi.
- Suunnitelma perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.
- Laadittu alkuvuosien (2021-2024) osalta voimassa olevan julkisen talouden suunnitelman mukaisesti – rahoitusohjelman toteutuminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä.
- Toimeenpanon osalta keskeisiä asioita ovat mm. Väyläverkon 8-vuotinen investointiohjelma ja tulevien vuosien suunnitteluohjelma, jotka perustuvat vahvasti L12 –suunnitelman tavoitteisiin ja linjauksiin.

Liikenne12 -suunnitelman tavoitteet



Saavutettavuus

Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

1

Alueiden kansainvälinen saavutettavuus

2

Alueiden välinen saavutettavuus

3

Alueiden sisäinen saavutettavuus

4

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso



Kestävyys

Mahdollisuus valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranee - erityisesti kaupunkiseuduilla.



Tehokkuus

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta

Huolehditaan väyläverkon kunnosta



- Rahoitusta kohdennetaan **liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa** tunnistettuihin tarpeisiin.
- **Perusväylänpidon** rahoitus 1,4 mrd. €/v. 2025 alkaen + indeksikorotus
 - Maantiet 52 %, radat 39 %, vesiväylät 9 %
- Väyläverkon **korjausvelkaa vähennetään** 2,8 mrd. eurosta 2,2 mrd. euroon. Korjausvelkaa vähennettäessä priorisoidaan **pääväyläverkko** ja huomioidaan **elinkeinoelämän ja työssäkäynnin** tarpeet **alemmalla tieverkolla**.
- **Maanteiden** talvihoidon korotettu taso ja korjausvelan väheneminen varmistettu. Parantamisen rahoitusta lisätty.
- Merkittävä satsaus **ratojen** parantamiseen ja korjauksiin.
- **Vesiväylillä** huomioidaan turvalaitteiden tarkoituksenmukainen kunto ja lisätään älykkäitä turvalaitteita kauppamerenkulun väylille.
- Väylänpitoa kehitetään edelleen **rahoituksen tehokkaan käytön** varmistamiseksi ja perusväylänpidon **tuottavuuden kohottamiseksi**.
- **Kehittämisinvestointien** rahoitus noin aikaisempien vuosien tasolla (n. 500 M €/v.)

Kuinka suunnitelmaa toteutetaan

Liikenne 12-suunnitelma asettaa taloudellisen raamin, tavoitteet, kriteerit, painopisteet

Strateginen tilannekuva

Vahva tietopohja:

Väyläverkon nykytila ja kriittiset verkon tarpeet.

Taustalla asiakas-tarpeet ja selvityksistä syntyvä tieto.

Väylävirastossa laaditaan 8 vuodeksi

Investointiohjelma

Priorisoi liikenneinfra-hankkeet ja niiden toteuttamisjärjestyksen.

Sisältää väylien kehittämishankkeet, isot peruskorjaushankkeet ja pienet parantamishankkeet.

Perusväylänpidon ohjelma

Sisältää väylien kunnossapidon ja liikenteen tukipalvelut.

Suunnitteluohjelma

Priorisoi tulevien vuosien suunnittelu-hankkeet.

Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa

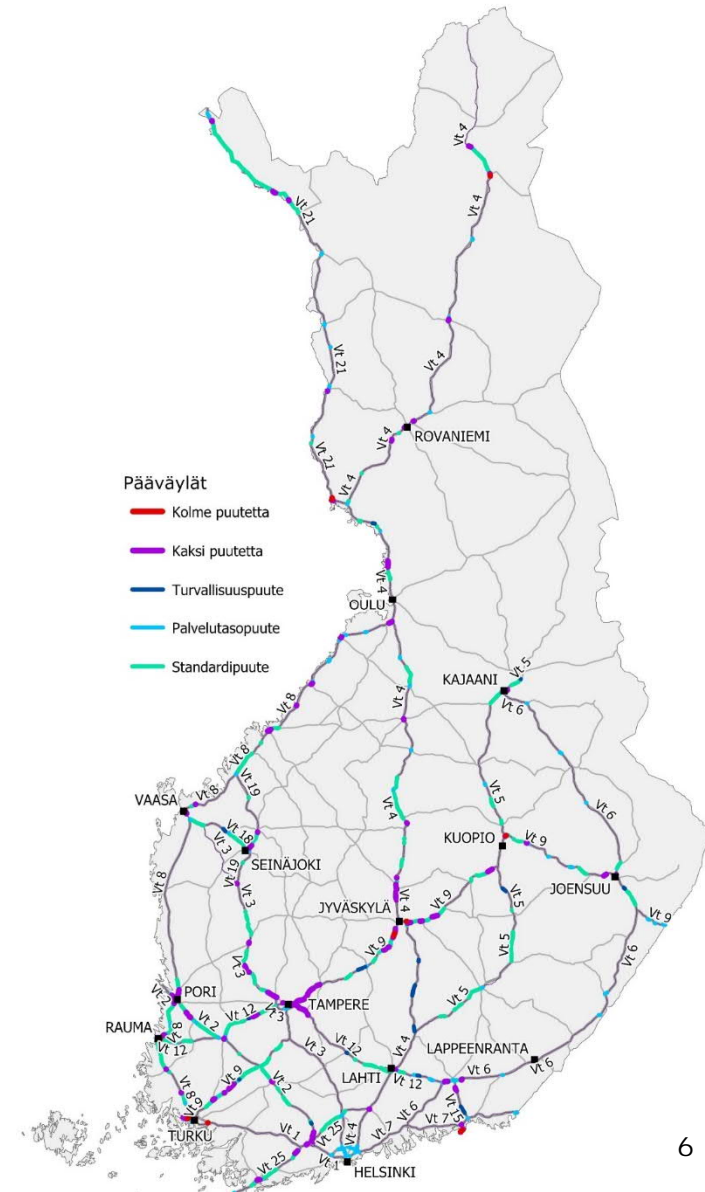
Yhteistyö ja vuorovaikutus ELY-keskusten kanssa

Vaikutusten arviointi ytimessä: yksittäisten infrahankkeiden arviointi sekä ohjelman arviointi kokonaisuutena.

Tieverkon kehittämistarpeet 2021-2032



- Maanteiden pääväylillä noin 200 tiekilometrillä on kaikkein merkittävämpiä puutteita palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan asetuksen vaatimuksia sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita.
- Lisäksi noin 1 800 kilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.
- Maanteiden pääväylien merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 2–3 Mrd. euroa seuraavan noin 10 v. aikana.
- Erityisesti maanteiden pääväylille kohdistettavat kehittämistoimet parantavat merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten palvelutasoa ja turvallisuutta.
- Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 3, 4, 9, 12, 15, 25 ja kantateille 40, 50 sekä valtateille 2, 5, 6, 8, 13, 19, 21.
- Liikenne 12 suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista voidaan toteuttaa tarkastelujaksolla noin 1/4. Kun huomioidaan samalla ajanjaksolla tapahtuva sujuvuusongelmien lisääntyminen (noin 200 km), niin palvelutasopuutteiden kokonaismäärä lisääntyy nykytilanteeseen verrattuna noin kaksinkertaiseksi. Tämä johtuu tieliikenteen ennustetusta kasvusta ja ruuhkautumisen lisääntymisestä vuoteen 2032 mennessä.

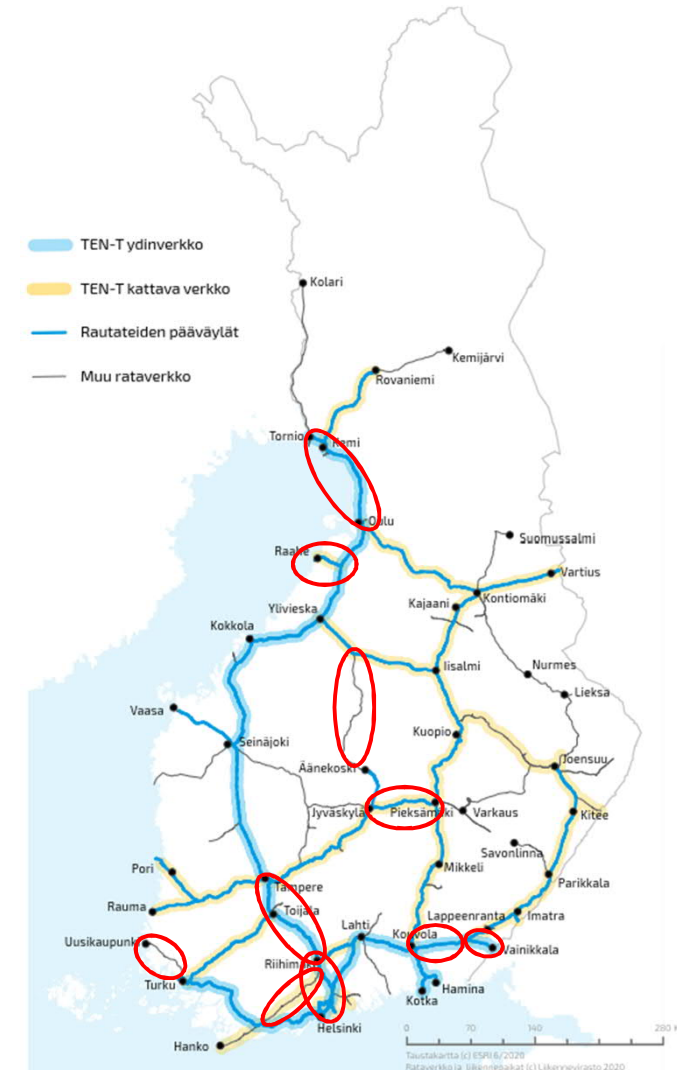


Vähäliikenteisen maantieverkon merkitys

- ▶ Laajan tieverkon pitäminen riittävässä kunnossa on kallista. Haasteena on etenkin vähäliikenteisen tieverkon kunnan heikkeneminen, korjausvelka ja talvikunnossapito.
- ▶ Maanteistä yli puolet (43 500 km) voidaan luokitella vähäliikenteisiksi, joilla KVL on alle 350 ajon./vrk.
 - ▶ Näiden teiden kunto ja talvihoidon taso eivät vastaa kaikkien tienkäyttäjien odotuksia. Osalle teistä tarvittaisiin rakenteen peruskorjausta. Asiakastarpeita pyritään huomioimaan mm. täsmätoimenpiteillä, koska laajamittainen korjaaminen tai hoidon tason nosto ei ole mahdollista.
 - ▶ Vähäliikenteisistä teistä on päällystettyjä noin 16 000 km, joista huonokuntoisia on noin 20 %.
 - ▶ Loput noin 27 000 km ovat sorateitä, joista noin 10 % on huonokuntoisia. Keväisin painorajoituksia joudutaan asettamaan noin 5–10 % sorateistä.
 - ▶ Viime vuosina vähäliikenteisen tieverkon kunto on edelleen heikentynyt.
- ▶ Pienistä liikennemääristä huolimatta vähäliikenteisellä tieverkolla on suuri merkitys paikallisille asukkaille ja monelle elinkeinolle mm. maa- ja metsätaloudelle. Liikennötävyuden turvaaminen ja kunnan pitkäjänteinen säilyttäminen on tärkeää.
 - ▶ Kunnan kannalta suurin merkitys kohdistuu metsäteollisuuden puunhankinnan kustannuksiin ja mahdollisuuksiin. Noin 2/3 metsäteollisuuden raakapuusta haetaan vähäliikenteisten teiden kautta.
 - ▶ Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus on kyettävä turvaamaan ja pitämään myös kaikkein vähäliikenteisin tieverkko (yli 20 000 km, KVL alle 100 ajon./vrk) päivittäin riittävän ajokelpoisena ja tyydyttävässä kunnossa.
- ▶ Vuosina 2021–2032 vähäliikenteisen tieverkon kunto laskee.
 - ▶ Vilkasliikenteisten teiden kunnossapito priorisoidaan, joten vähäliikenteisen tieverkon kunto laskee. Huonokuntoisille teille joudutaan asettamaan enemmän paino- ja nopeusrajoituksia, mitkä lisäävät liikennöinnin kustannuksia. Talvikunnossapidon nykyinen taso pyritään säilyttämään.
 - ▶ Suurellakaan rahamääräisellä vähäliikenteisiin teihin kohdistuvalla lisäpanostuksella ei saada aikaan näkyviä muutoksia valtakunnallisissa vaikuttavuusmittareissa. Tämä korostaa ylläpitorahoituksen kohdentamisen tärkeyttä tarpeen perusteella, johon ELY-keskuksilla on alueellaan paras asiantuntemus.

Rataverkko keskeisiä peruskorjaustarpeita

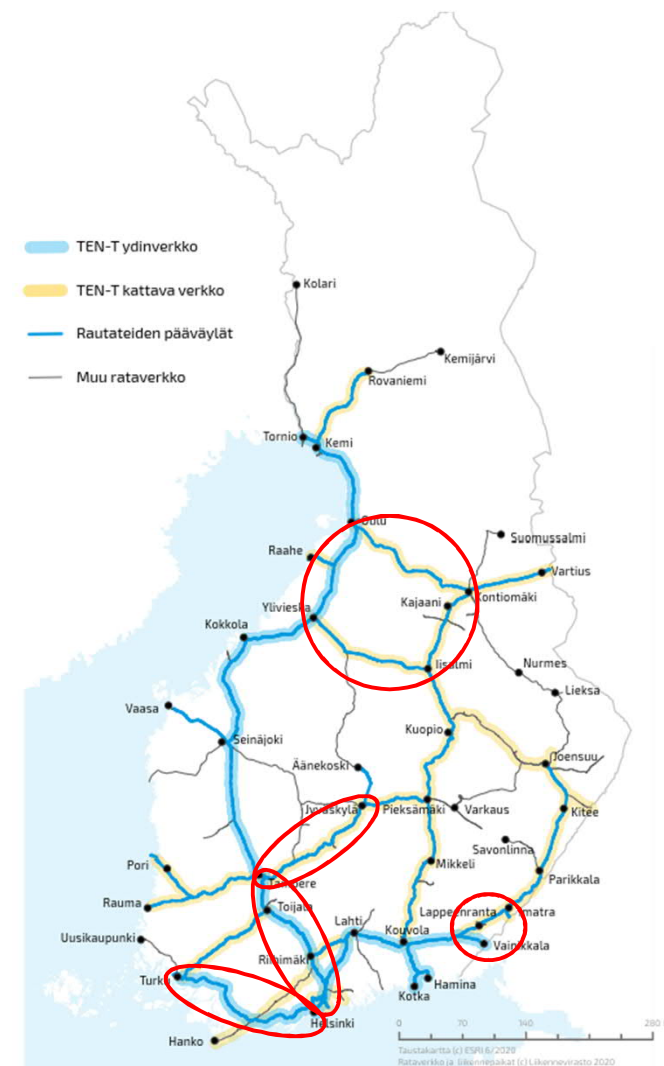
- Rataverkolla korjausvelkaa vuoden 2020 alussa n. 1,25 mrd. €. Määrä ei juurikaan muuttunut vuoden 2020 aikana.
 - Korjausvelasta 57 % pääväylillä. Ilmenee lähinnä lisääntyneinä nopeusrajoituksina sekä täsmällisyyttä heikentävinä vikoina. Kuntotila tällä hetkellä heikoin ns. vähäliikenteisillä rataosuuksilla ja ratapihojen osilla.
- Kehittämistä ei voi tehdä ilman, että nykyinen infra laitetaan kuntoon. Peruskorjauksia ja kehittämistä on hyvä sovittaa yhteen mahdollisuuksien mukaan.
- Keskeisimpiä tai kriittisimpiä peruskorjauskohteita nykyliikenteen näkökulmasta:
 - TEN-T-ydinverkko ja pääväylät: Helsinki–Riihimäki, Kouvola–Luumäki, Riihimäki–Tampere, Oulu–Tornio ja Luumäki–Vainikkala. Pääväylät: Jyväskylä–Pieksämäki ja Tuomioja–Raahe.
 - Kriittisimmät kohteet pääosin kaikkein kuormittuneimmalla verkolla. Odotettavissa myös liikenteen kasvua. Päälysrakenteen ikä rataosilla täyttymässä lähivuosien aikana. Tämä näkyy jo nyt lisääntyneinä nopeusrajoituksina sekä kunnossapidon kiireellisinä lisätöinä. Lisäksi useissa kohteissa on tarpeen parantaa kuivatusta sekä routasuojauksia.
- Muu rataverkko: Kirkniemi–Hyvinkää ja Turku–Uusikaupunki sekä Haapajärvi–Saarijärvi.
- Keskeisimmät ratapihojen peruskorjaustarpeet kytkeytyvät ratapihojen kehittämistarpeisiin (mm. Kokkola, Kouvola, Oulu, Tampere ja Vainikkala).
- Lisäksi on tekniikka-alakohtaisia vuosirahoitustarpeita yksittäisempiin ja hajallaan sijaitseviin kohteisiin (kuten sillat, vaihteet, rummut, turvalaitteet).



Keskeisimpiä ja kriittisimpiä yhteysvälien peruskorjaustarpeita.

Rataverkon välityskyky

- ▶ Keskeisimpiä haasteita kohdistuu käynnissä olevien hankkeiden jälkeenkin edelleen samoille radoille. Näistä monet ovat myös TEN-T-ydinverkolla.
 - ▶ Pääradalla välityskykyongelmia koko välillä Helsinki–Tampere, pohjoisempana välillä Ylivieska–Oulu.
 - ▶ Espoon kaupunkiradan osuuden lisäksi Rantaradalla ongelmia Turkuun asti.
 - ▶ Luumäki–Vainikkala-välillä haasteita, Luumäki–Imatra-välille jää haasteita.
 - ▶ Kontiomäki–Oulu- ja Kontiomäki–Iisalmi–Ylivieska-yhteydet tavaraliikenteessä myös vaihtoehtoisia reittejä. Kontiomäki–Oulu-väliä edelleen kehittämällä voidaan vaikuttaa Iisalmen kautta kulkevan reitin kuormitukseen.
 - ▶ Välillä Tampere–Jyväskylä suurimmat välityskykyongelmat kohdistuvat yksiraiteiselle Orivesi–Jyväskylä-osuudelle.
- ▶ Henkilö- ja tavaraliikenteen erilaisia yhteensovitus haasteita on todettu myös muilla yhteyksillä erityisesti maakuntakeskusten välillä.
- ▶ Liikenteen kehittyminen ja sen tuomat tarpeet korostavat monin kohdin samoja kohteita, joissa tunnistetaan jo nykytilanteen liikenteellä kehittämistarpeita. Toimintaympäristön muutokset esim. teollisuudessa voivat tuoda äkillisiä muutoksia.
- ▶ Isoimpien haasteiden ongelmat heijastuvat laajasti: Esim. välillä Helsinki–Kerava tilanne vaikuttaa itäsuunnan liikenteen kehittämismahdollisuuksiin ja Helsinki–Tampere tilanne vaikuttaa kehittämismahdollisuuksiin Tampereelta muihin suuntiin.
- ▶ Nykytilanteeseen ja perusennusteisiin nähden välityskyvyn parantamiseen (huomioiden myös pienempiä matka-aikojen lyhentämisiä) liittyviä keskeisimpiä kehittämistarpeita on 1–1,5 mrd. € (mukana ei Helsinki–Tampere ja Helsinki–Turku välien isoimpia investointeja (hankeyhtiöt)).



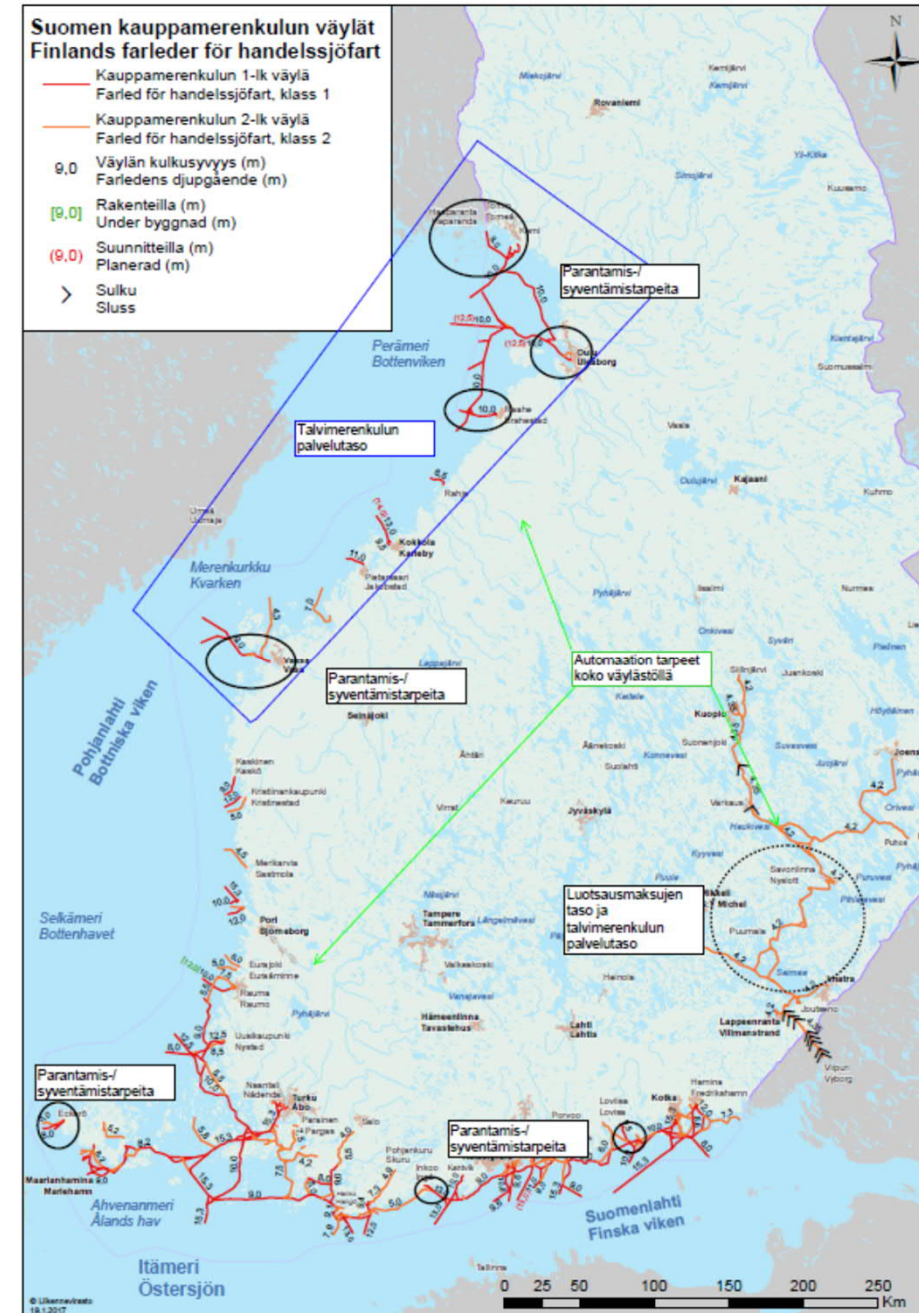
Välityskyvyltään ongelmallisimpia rataosia.

Vesiväylien tunnistettuja kehittämisen- ja parantamistarpeita

Vesiväylästäön nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita.

Lähtökohtana tunnistettujen kehittämistarpeiden määrittelyssä 2032 ja niiden priorisoinnissa ovat elinkeinoelämän tarpeet.

1. Jäänmurron nykyisen palvelutason varmistaminen
 - ▶ Kaluston vanheneminen, aluskoot kasvavat
2. Väylien parantamis- ja kehittämistarpeet rannikolla
 - ▶ Aluskokojen muutokset, elinkeinoelämän tarpeet
3. Saimaan vesiliikenteen kehittämismahdollisuudet turvattu
 - ▶ Luotsausmaksujen taso, talvimerenkulun toimivuus
4. Alusten lisääntyvän automaation luomat uudet tarpeet koko kauppamerenkulun väylästäöllä.



Väyläverkon investointiohjelma 2022-2029

- Investointiohjelma vuosille 2022-2029 on Väyläviraston tietoon perustuva ehdotus rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.
- Investointiohjelma konkretisoi väyläverkon osalta Liikenne12 -suunnitelman tavoitteet, linjaukset ja rahoituksen kohdentumisen.
- Investointiohjelma perustuu Liikenne12-suunnitelman linjauksiin, liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan sekä näissä tunnistettuihin tarpeisiin ja vaikutusten arvioinnista saatuun tietoon.
- Ensimmäinen investointiohjelma tehdään vuosille 2022-2029 ja se valmistuu marraskuussa 2021.
- Investointiohjelmaa päivitetään vuosittain ja hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa.

Käynnissä olevat investointihankkeet 2021, tie ja vesi (kehittämismomentilla olevat)

TIEHANKKEET

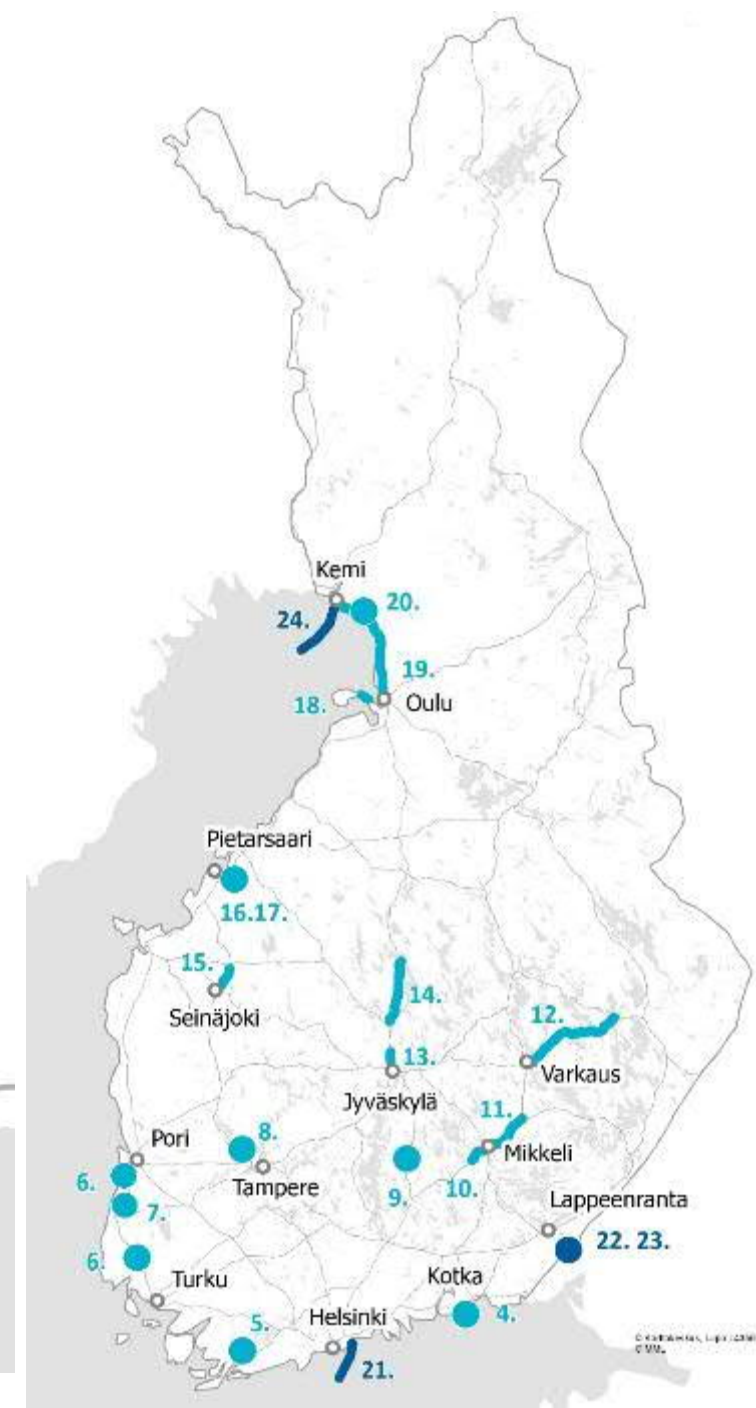
1. Länsi-Metron jatkon liityntäpysäköinti
2. Kehä I Laajalahden kohta
3. E18 Kt 50 Kehä III parantaminen, 3. vaihe, Askiston kohta ja Vantaankoski-Pakkala lisäkaistat
4. Vt 15 Paimenportin eritasoliittymän rakentaminen
5. Vt 25 Lepin liittymän alikulku
6. Vt 8 Turku-Pori, Mynämäen, Nästin ja Luvian ohituskaistat
7. Vt 8 Turku-Pori parantaminen Eurajoen kohdalla
8. Vt 3 Hämeenkyrön ohitus
9. Vt 4 parantaminen välillä Hartola-Oravakivensalmi
10. Vt 5 Hurus-Hietanen -tieosuuden kehittäminen
11. Vt 5 Mikkeli-Juva
12. Vt 23 parantaminen välillä Varkaus-Viinijärvi
13. Vt 4 Kirri-Tikkakoski
14. Vt 4 Äänekoski—Viitasaari -tieosuuden kehittäminen
15. Vt 19 Seinäjoki-Lapua, 1. vaihe
16. Kt 68 Edsevö eritasoliittymän parantaminen
17. Kt 68 parantaminen rakentamalla uusi Kolpin ylikulkusilta V-1879, Pedersöre
18. Hailuodon kiinteä yhteys
19. Vt 4 Oulu-Kemi
20. Vt 4 Oulu-Kemi liittymien parantaminen Simossa

VESIVÄYLÄHANKKEET

21. Vuosaaren meriväylä
22. Saimaan kanavan vedenpinnan nosto
23. Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen
24. Kemin Ajoksen meriväylän syventäminen

Punaisella valmistuvat

Sinisellä alkavat



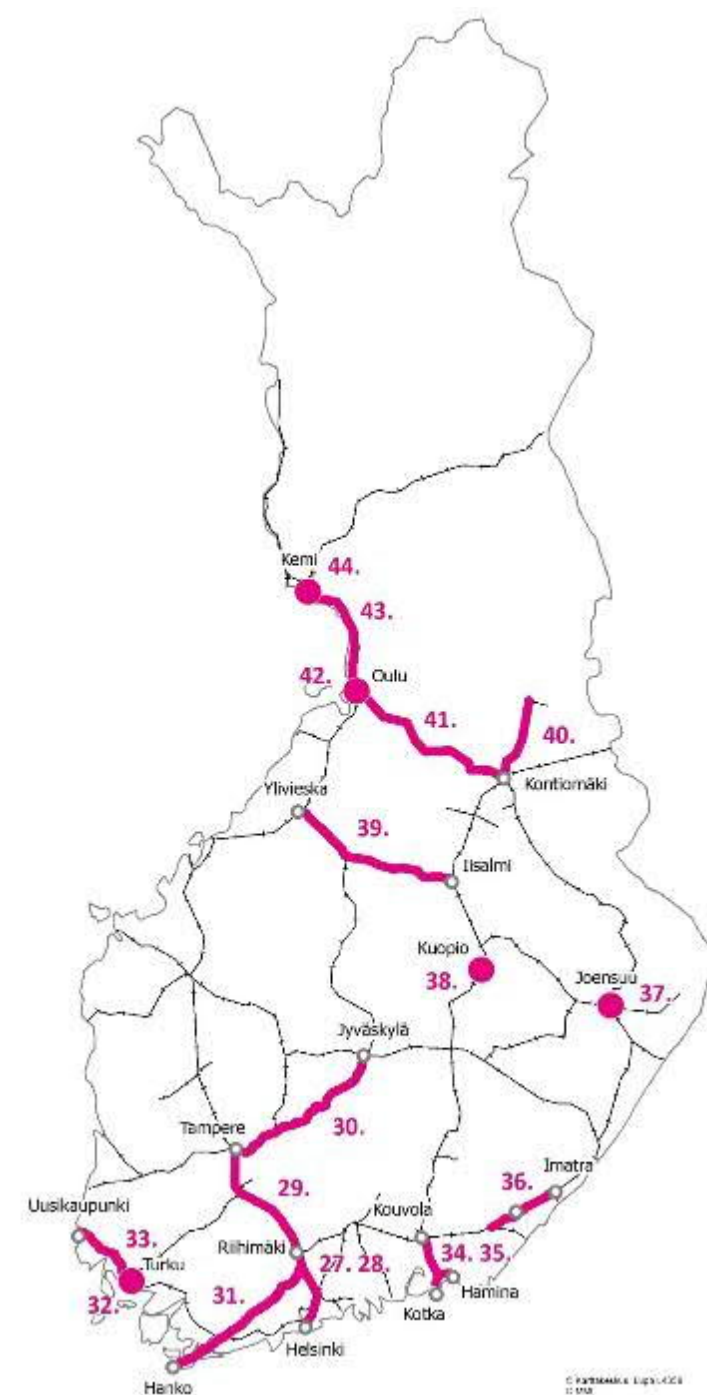
Käynnissä olevat investointihankkeet 2021, rata (kehittämismomentilla olevat)

RATAHANKKEET

- 25. Helsingin ratapihan parantaminen
- 26. Espoon kaupunkirata
- 27. Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 1. vaihe
- 28. Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe
- 29. Helsinki-Tampere –rataosan peruskorjauksen aloittaminen
- 30. Tampere-Jyväskylä -radan parantaminen, 1. vaihe
- 31. Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys
- 32. Turun ratapihan kehittäminen ja Kupittaa-Turku kaksoisraiteen rakentaminen
- 33. Turku-Uusikaupunki rataosan sähköistys
- 34. Kouvola-Kotka/Hamina
- 35. Digirata-pilottihanke (ETCS-testirata ja laboratorio)
- 36. Luumäki-Imatra ratayhteyden parantaminen
- 37. Joensuun ratapihan parantaminen
- 38. Kuopion ratapihan parantaminen, 1. vaihe
- 39. Iisalmi-Ylivieska (sähköistys ja Iisalmen kolmioraide)
- 40. Kontiomäki-Pesiökylä –radan parantaminen
- 41. Oulu-Kontiomäki –rataosan välityskyvyn parantaminen, 1. vaihe
- 42. Oritkarin kolmioraide
- 43. Oulu-Kemi -rataosan välityskyvyn parantaminen, kohtausraiteet
- 44. Kemin biotuotetehtaan raideyhteydet, Kemin kohta

Punaisella valmistuvat

Sinisellä alkavat



Käynnissä olevat isot perusväylänpidon hankkeet 2021

RATAHANKKEET

1. Seppämestarin alikulkusilta
2. Loviisa-Lahti –rautatiein tehostettu kunnossapitotyö
3. Lappeenrannan asetinlaite
4. Helsinki-Turku radan peruskorjaus
5. Hangon ylikulkusilta
6. Tampere-Pori tasoristeysten poisto
7. Pori-Mäntyluoto-Tahkoluoto peruskorjaus
8. Turvalaitteiden uusiminen Tampere-Seinäjoki
9. Heinävaara-Ilomantsi –radan täsmäkorjaukset
10. Saarijärvi-Haapajärvi –radan korjaaminen
11. Pietarsaari-(Pännäinen) puuttuvat turvalaitteet
12. Turvalaitteiden uusiminen Kokkola
13. Kontiomäki-Vuokatti peruskorjaus
14. Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteet

RAPU-kohteet

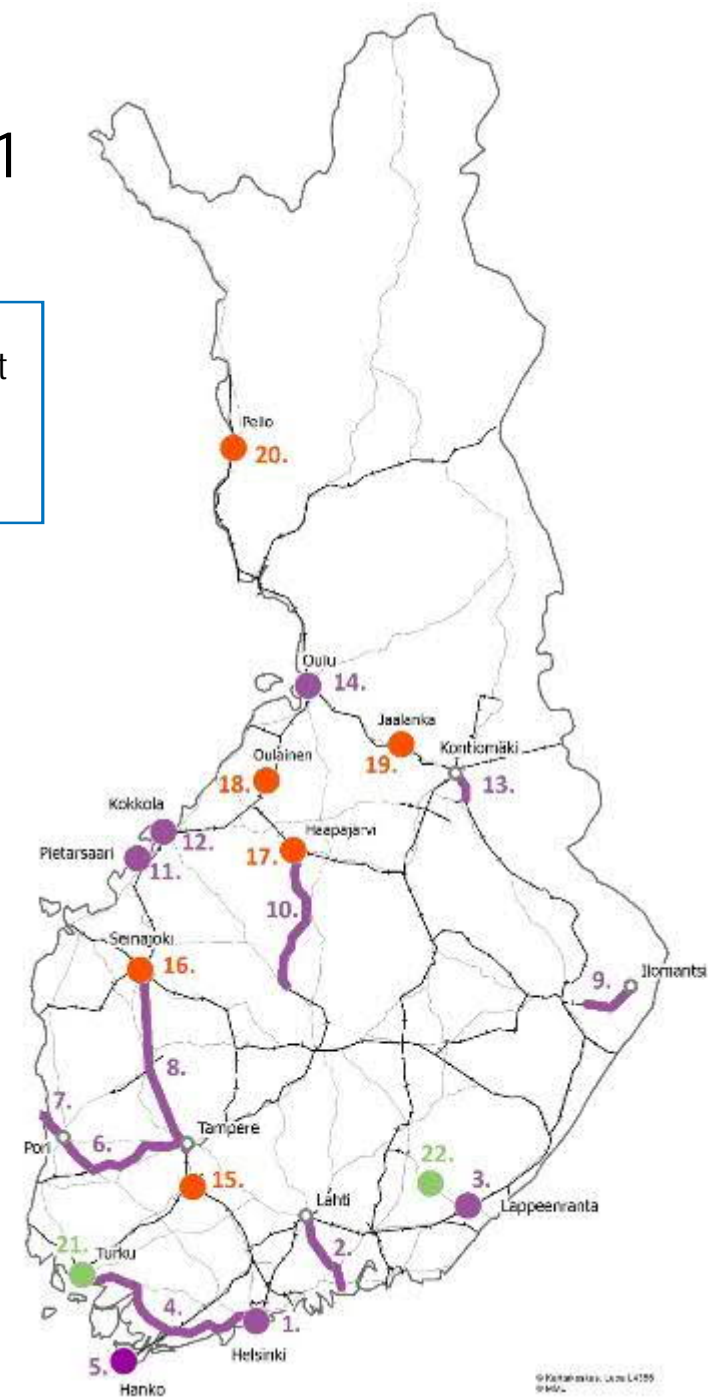
15. Akaa
16. Seinäjoki
17. Haapajärvi
18. Oulainen
19. Jaalanka
20. Pello

TIEHANKKEET

21. E 18 Turun kehätie, Kausela-Kirismäki
22. Vt 13 Myttiömäen kohta

Punaisella valmistuvat

Sinisellä alkavat





Väylävirasto
Trafikledsverket