



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
5/2026

SUUNNITTELUOHJELMA

2026–2029



Suunnitteluohjelma

2026–2029

Väyläviraston julkaisuja 5/2026

Kannen kuva: Pajunen Jussi, Kallansillat

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-376-1

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Suunnitteluohjelma - 2026–2029. Väylävirasto Helsinki 2026. Väyläviraston julkaisu 5/2026. 70 sivua. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-376-1.

Tiivistelmä

Väylävirasto on laatinut suunnitteluohjelman vuosille 2026–2029 osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Suunnitteluohjelmaa on valmisteltu rinnakkain Liikenne 12 -suunnitelman päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty luonnosvaiheen aineistoja, mukaan lukien uusia tavoitteita. Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinvoimakeskusten tekemästä valtion tieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta.

Suunnitteluohjelman lähtökohtana on olemassa oleva suunnitelmavaranto. Uusien suunnittelukohteiden edistämisen tarkoituksena on kehittää suunnitelmavarannon laatua tarkoituksenmukaiseksi. Suunnitteluohjelmaan valitut suunnittelukohteet on priorisoitu niiden vaikuttavuuden perusteella. Valintakriteerit perustuvat Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä siihen, onko suunnittelutarve muuten erityisen akuutti tai kriittinen. Väylävirasto on tehnyt kohteiden valinnat laajassa yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa ELY-keskusten (1.1.2026 alk. elinvoimakeskusten) kanssa määräraha-kehitykseen huomioon ottaen. Suunnitteluohjelman vaikutusarviointiin kehitettiin vuoden 2025 aikana uusia menetelmiä, joita hyödynnettiin tiekohteiden arvioinnissa.

Suunnitteluohjelma sisältää muun muassa laajoja ja verkollisesti merkittäviä esisuunnittelukohteita tulevien suunnittelu- ja investointitarpeiden kartoittamiseksi, mahdollisten tulevien investointikohteiden hankesuunnittelua. Eduskunnan talousarviossa myöntämän erillirahoituksen saaneet kohteet eivät sisälly Väylävirastossa päätettävään suunnitteluohjelmaan, mutta on esitelty tässä niiden merkittävyyden ja laajuuden vuoksi.

Suunnitteluohjelma valmistellaan vuosittain elinvoimakeskusten ja Väyläviraston esittämien suunnittelu- tarpeiden pohjalta toimintaympäristön muutokset sekä asiakastarpeet huomioon ottaen. Ohjelman valmistelun koordinoivastuu on Väylävirastossa. Ohjelmaan on tarvittaessa mahdollista tehdä päivityksiä kesken vuoden. Ohjelman esittely, kohteet ja kartat löytyvät myös aina ajantasaisena versiona Väyläviraston virallisilla internetsivuilla www.vayla.fi.

Planeringsprogrammet - 2026–2029. Trafikledsverket Helsingfors 2026. Trafikledsverkets publikationer 5/2026. 70 sidor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-376-1.

Sammanfattning

Trafikledsverket har utarbetat ett planeringsprogram för åren 2026–2029 som en del av verkställandet av den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12-planen). Planeringsprogrammet har beretts parallellt med uppdateringen av Trafik 12-planen. I beredningen har man använt material från utkastskedet, inbegripet nya målsättningar. Planeringsprogrammet är ett sammandrag av Trafikledsverkets ban- och farledsplanering samt av Trafikledsverkets och livskraftcentralernas planering av större objekt i det statliga vägnätet.

Utgångspunkten för planeringsprogrammet är den befintliga planreserven. Syftet med att främja nya placeringsobjekt är att utveckla planreservens kvalitet så att den blir ändamålsenlig. De placeringsobjekt som valts till planeringsprogrammet har prioriterats utifrån deras genomslagskraft. Urvalskriterierna grundar sig på de mål som presenteras i Trafik 12-planen: funktion, säkerhet och hållbarhet samt huruvida planeringsbehovet i övrigt är särskilt akut eller kritiskt. Trafikledsverket har valt objekten i omfattande samarbete och växelverkan med NTM-centralerna (från och med 2026 livskraftcentralerna) med hänsyn till anslagsramarna. År 2025 utvecklades nya metoder för planeringsprogrammets konsekvensbedömning som utnyttjades vid bedömningen av vägobjekten.

Planeringsprogrammet innehåller bland annat omfattande och nätverksmässigt betydande förplaneringsobjekt för att kartlägga framtida planerings- och investeringsbehov samt projektplanering för eventuella framtida investeringsobjekt. Objekt som beviljats separat finansiering i riksdagens budget ingår inte i planeringsprogrammet som fastställs av Trafikledsverket, men presenteras här på grund av deras betydelse och omfattning.

Planeringsprogrammet bereds varje år utifrån de planeringsbehov som livskraftcentralerna och Trafikledsverket har lagt fram med beaktande av förändringarna i verksamhetsmiljön och kundernas behov. Trafikledsverket har ansvaret för att samordna beredningen av programmet. Programmet kan vid behov uppdateras under året. En presentation av programmet, objekten och kartorna finns också alltid i aktuell version på Trafikledsverkets officiella webbplats www.vayla.fi.

Planning programme - 2026–2029. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2026. Publications of the FTIA 5/2026. 70 pages. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-376-1.

Abstract

As part of the implementation of the National Transport System Plan (Transport 12 plan), the Finnish Transport Infrastructure Agency has compiled a planning programme for 2026–2029. The planning programme has been prepared in parallel with the work to update the Transport 12 plan. The preparation has made use of the material from the draft stage, including the new objectives. The Finnish Transport Infrastructure Agency's planning programme is a compilation of the railway and waterway planning to be completed in the Finnish Transport Infrastructure Agency and the planning of larger sites in the state road network made by the Finnish Transport Infrastructure Agency and the Economic Development Centres.

The planning programme is based on the existing plan resources. The purpose of promoting new planning areas is to develop the quality of the planning resources to an appropriate level. The planning areas selected for the planning programme have been prioritised based on their impact. The selection criteria are based on the objectives set out in the Transport 12 plan: functionality, safety and sustainability, as well as whether the need for planning is otherwise particularly acute or critical. The Finnish Transport Infrastructure Agency has made the selection of the sites in extensive co-operation and interaction with the ELY Centres (from 1 January 2026 onward, the Economic Development Centres), taking into account the budget frames. During 2025, new methods for assessing the impact of the planning programme were developed and used in the assessment of road projects.

The planning programme includes, among other things, large and network-relevant pre-planning areas to chart out future planning and investment needs, as well as project planning for potential future investment targets. Targets that have received separate funding in the budget approved by the Parliament are not included in the planning programme decided on by the Finnish Transport Infrastructure Agency, but are presented here due to their significance and scope.

The planning programme is prepared annually as based on the planning needs of the Economic Development Centres and the Finnish Transport Infrastructure Agency, taking into account any changes in the operating environment and client needs. The responsibility for coordinating the preparation of the programme lies with the Finnish Transport Infrastructure Agency. If necessary, updates to the programme can be made over the course of the year. The presentation, sites and maps of the programme are also always available in their up-to-date versions 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 joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle.

Valtion ylläpitämän väyläverkon kunnossapitoa, suunnittelua ja kehittämistä hallitaan usean ohjelman kautta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja rahoitetaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita.

Väyläviraston suunnitteluohjelma on valmisteltu Väyläviraston ja ELY-keskusten (1.1.2026 alk. elinvoimakeskusten) yhteistyöllä. Väyläviraston johto on ohjannut suunnitteluohjelman valmistelua. Suunnitteluohjelma edistää ennen muuta investointiohjelmaan valittavien ja sinne ehdolla olevien hankkeiden suunnitelma- ja toteutusvalmiutta.

Tämä suunnitteluohjelma julkaistaan samanaikaisesti perusväylänpidon suunnitelman 2026–2029 kanssa. Väyläverkon ohjelmien kokonaisuuteen näiden lisäksi kuuluvat investointiohjelma ja ohjelmien yhteenvetoraportti tullaan julkaisemaan sen jälkeen, kun niitä ohjaava päivitetty Liikenne 12 -suunnitelma on käsitelty eduskunnassa.

Suunnitteluohjelma valmistellaan ja päivitetään vuosittain.

Helsingissä tammikuussa 2026

Väylävirasto

Sisällys

1	SUUNNITTELUOHJELMA.....	8
2	OHJELMAN RAHOITUS JA VALMISTELU	9
2.1	RAHOITUS.....	9
2.2	VUOROVAIKUTUS JA YHTEISTYÖ.....	9
3	EHDOTETTujen SUUNNITTELUKOhteiden ARVIOINTI	10
3.1	VAIKUTUSARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT	10
3.1.1	ARVIOINNIN TAVOITTEET	10
3.1.2	ARVIOITAVA HANKEJOUKKO	11
3.2	TIEKOhteiden ARVIOINTIMENETELMÄT JA TULOKSET.....	12
3.2.1	UUDET ALUSTAVAT SUUNNITTELUKOhteET	12
3.2.2	JATKOSUUNNITTELUKOhteET	14
3.2.3	VAIKUTUSTEN KOHDENTUMINEN	18
4	SUUNNITTELUKOhteET 2026–2029	23
4.1	SUUNNITTELUKOhteiden VALINTAPERUSTEET	23
4.2	TIEKOhteET	23
4.3	RATAKOhteET.....	29
4.4	VESIVÄYLÄKOhteET	32
5	VALITTujen KOhteiden VAIKUTUKSET	35
5.1	TIEKOhteiden VAIKUTUKSET	35
5.2	RATAKOhteiden VAIKUTUKSET.....	39
5.3	VESIVÄYLÄKOhteiden VAIKUTUKSET.....	40
6	SUUNNITTELUOHJELMAN SEURANTA	40
6.1	SUUNNITTELUKOhteiden SEURANTA.....	40
6.2	SUUNNITELMAVARANNON YLLÄPITO.....	41
7	TULEVIEN VUOSIEN ESITETTYJÄ SUUNNITTELUTARPEITA	41
7.1	TIEKOhteET	42
7.2	RATAKOhteET.....	45
7.3	VESIVÄYLÄKOhteET	45
8	OHJELMAAN SISÄLTyvien SUUNNITTELUKOhteiden ESITTELYT	46
8.1	TIEKOhteET	46
8.2	RATAKOhteET.....	60
8.3	VESIVÄYLÄKOhteET	68

1 Suunnitteluohjelma

Väylävirasto laatii vuosittain valtion väyläverkkoa koskevan suunnitteluohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Liikenne 12 -suunnitelma on päivitetty vuosina 2024 ja 2025. Suunnitteluohjelmaa 2026–2029 on valmisteltu rinnakkain päivitystyön kanssa. Valmistelussa on hyödynnetty Liikenne 12 -suunnitelman luonnosvaiheen aineistoja mukaan lukien uusia tavoitteita. Valtioneuvosto hyväksyi päivitetyn Liikenne 12 -suunnitelman selontekona joulukuussa 2025.

Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) tekemästä maantieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita. Suunnitteluohjelman lähtökoh- tana on olemassa oleva suunnitelmavaranto eli kaikki aiemmin tehdyt suunnitelmat, joista ei ole tehty vielä toteutuspäätöksiä. Uusien suunnittelukohteiden edistämisen tarkoituksena on kehittää suunnitel- mavarannon laatua ja laajuutta tarkoituksenmukaiseksi hankkeiden toteutusmahdollisuudet huomioiden.

Suunnitteluohjelmalla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman väyläverkon investoin- tiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti toimintaympäris- tön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset huomioiden. Suunnitteluohjelmalla myös edistetään in- vestointiohjelman valittujen hankkeiden suunnittelua päätöksentekovalmiuteen asti. Suunnitteluohjel- maan valittavista suunnittelukohteista ei ole valintahetkellä tehty investointipäätöstä valtion talousarvi- ossa.

Suunnitteluohjelmasta rahoitetaan väylähankkeiden eri suunnitteluvaiheita: esi- ja tarveselvityksiä, yleis- suunnitelmia sekä väyläsuunnittelua eli tie- ja ratasuunnitelmia. Lisäksi vesiväylähankkeista rahoitetaan yleissuunnitelmaa seuraava vesilain mukainen lupahakemus. Suunnitteluohjelmaan sisältyvien kohteiden toteutuksen kustannusarviot ovat yleensä vähintään noin viiden miljoonan euron suuruusluokassa. Suun- nitteluohjelmasta voidaan poikkeuksellisesti rahoittaa myös kohteiden rakentamissuunnittelua, mikäli se on arvioitu hankkeen toteutusvalmiuden edistämisen näkökulmasta tarpeelliseksi. Pääsääntöisesti väylä- hankkeiden rakentamissuunnittelu käynnistyy kuitenkin vasta toteutusta koskevan rahoituksen puit- teissa.

2 Ohjelman rahoitus ja valmistelu

2.1 Rahoitus

Väyläviraston suunnitteluohjelman kohteita rahoitetaan kahdelta valtion talousarvion momentilta, jotka ovat perusväylänpito (tienpito, radanpito ja vesiväylänpito) ja muu kehittämisen hankesuunnittelu. Väylävirastolle myönnetään määrärahat vuosittain valtion talousarviossa. Muun kehittämisen hankesuunnittelun rahoitus tulee vuosittain suoraan talousarviosta. Perusväylänpidon osalta Väylävirasto saa kokonaisrahoituksen, jonka virasto sisäisesti ohjelmoi eri tuotteille, joista yksi on suunnittelu.

Vuodelle 2026 suunnitteluohjelman kohteille myönnetään uutta määrärahaa yhteensä 16,4 miljoonaa euroa. Perusväylänpidon osalta uudet määrärahat jakautuvat seuraavasti: tienpito 5 miljoonaa euroa, radanpito 3 miljoonaa euroa ja vesiväylänpito 0,4 miljoonaa euroa. Väyläverkon kehittämisen momentilta (muu kehittämisen hankesuunnittelu) määrärahaa myönnetään 8,0 miljoonaa euroa. Lisäksi kohteiden käytössä ovat aiemmalta vuodelta siirtyvät määrärahat. Tässä julkaisussa esitellyistä kohteista osa jatkuu vuodelle 2027 tai vuodelle 2028. Tämä tarkoittaa sitä, että osa vuoden 2027 määrärahoista on sidottu tämän suunnitteluohjelman myötä.

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 osana väylän suunnittelun kokonaisuutta.

2.2 Vuorovaikutus ja yhteistyö

Väylävirasto on jatkuvassa vuorovaikutuksessa eri sidosryhmien kanssa suunnittelun ja liikennejärjestelmätöiden yhteydessä. Kuntien ja maakuntien liittojen näkemykset nousevat esiin alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista sekä alueiden ja seutujen liikennejärjestelmätöissä, joihin Väylävirasto osallistuu. Väylävirasto järjestää myös keskeisten yritysasiakkaiden, eri väestö- ja liikkujaryhmiä edustavien järjestöiden, satamien ja varustamoiden sekä muiden sidosryhmien kanssa säännöllisiä yhteistyötapaamisia väyläverkkoon kohdistuvien tarpeiden ja toimintaympäristön muutosnäkökymien selvittämiseksi. Lisäksi suunnitteluohjelman perusväylänpidon määrärahalla teetetään tarveselvityksiä ja kehittämisselvityksiä, joiden avulla tarpeista saadaan muodostettua hanke-ehdotuksia etenemään seuraaviin suunnitteluvaiheisiin.

Suunnitteluohjelman valmistelu perustuu liikennejärjestelmätyöhön, verkollisten tarpeiden ohjelmointiin ja tarveperusteiseen priorisointiin, huomioiden myös edellisissä suunnitteluvaiheissa tunnistetut jatko-suunnittelutarpeet, sekä sidosryhmäyhteistyöhön ja eri yhteistyötahojen esiin nostamiin tarpeisiin väylän kehittämisestä ja parantamisesta. Maantieverkon kohteiden osalta Väylävirasto laatii suunnitteluohjelman laajassa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa.

3 Ehdotettujen suunnittelukohteiden arviointi

3.1 Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

3.1.1 Arvioinnin tavoitteet

Suunnitteluohjelman vaikutusarvioinnilla on kaksi tehtävää: 1) tukea suunnitteluohjelman hankevalintoja eli tuottaa tietopohjaa vaikuttavimman hankejoukon edistämiseksi suunnitteluohjelmassa ja 2) kuvata ohjelmaan valitun hankejoukon kokonaisvaikutukset, millä pyritään myös varmistamaan, että ohjelma kokonaisuudessaan edistää sille asetettuja tavoitteita mahdollisimman hyvin.

Suunnitteluohjelman sisällölliset tavoitteet ja lähtökohdat muodostuvat Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista ja niitä täsmentävistä strategisista linjauksista sekä Liikenne 12 -suunnitelman taustalla lainsäädännössä määritellyistä liikenneverkkoja koskevista yleisistä tavoitteista. Suunnitteluohjelman ensisijaiset vaikutukset kohdistuvat väyläverkon liikenteelliseen palvelutasoon ja liikenneolosuhteisiin sekä liikenteeseen.

Liikenne 12 -suunnitelmassa ja liikenneverkon kehittämistä ohjaavassa lainsäädännössä on tavoitteita, jotka edellyttävät arviointia laadullisin keinoin. Tällaisia tavoitteita ovat esimerkiksi huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus ja väyläverkon toimivuuden varmistaminen tulevaisuuden eri skenaarioissa.

Suunnitteluohjelman vaikutusarviointiin kehitettiin uusia menetelmiä vuoden 2025 aikana. Menetelmiä hyödynnettiin tällä kierroksella ainoastaan tiekohteiden arvioinnissa, koska ehdotettuja suunnittelukohteita oli vain tieverkon osalta riittävästi vertailukelpoisen joukon muodostamiseksi arviointia varten. Rata- ja vesiväyläkohteita oli ehdolla vähemmän, ja esimerkiksi monet ratakohteista olivat luonteeltaan esisuunnittelutasoisia selvityksiä.

3.1.2 Arvioitava hankejoukko

Suunnitteluohjelmaan oli ehdolla tiehankkeita eri suunnitteluvaiheissa. Osalla arvioiduista kohteista ei ollut aiemmin laadittua hankearviointia, ja käsitys hankkeisiin sisältyvistä toimenpiteistä oli vasta alustava. Näiden uusien, alustavassa vaiheessa olevien suunnittelukohteiden lisäksi ehdolla oli esisuunniteltuja kohteita, joiden taustalla oli esi- tai yleissuunnittelun tuottamaa vaikutustietoa, sekä yleissuunniteltuja kohteita, joiden taustalla oli hankearviointien tuottamaa vaikutustietoa.

Arviointityössä käytettiin sekä määrällisiä että laadullisia arviointimenetelmiä. Ehdolla olleet uudet (alustavassa vaiheessa olevat) suunnittelukohteet priorisoitiin monikriteerisellä SCORE-menetelmällä (kuvattu luvussa 3.2.1). Ehdolla olleista esi- ja yleissuunnitelluista kohteista laadittiin karkeat IHKU-kustannusarviot ja hyöty-kustannuslaskelmat (luku 3.2.2). Näille kohteille tehtiin myös vaikutusten kohdentumisen arviointi (luku 3.2.3). Kuva 1 havainnollistaa arviointi- ja vertailumenetelmien käyttöä eri suunnitteluvaiheissa.



Kuva 1. Arviointi- ja vertailumenetelmät eri suunnitteluvaiheissa.

Suunnitteluohjelmassa on myös kohteita, joiden arviointiin ei ole toistaiseksi kehitetty menetelmiä (esimerkiksi perusväylänpidon sekä kävelyn ja pyöräilyn hankkeet) tai arvioitavia kohteita ei ollut tiedossa arviointia laadittaessa (ratakohteet). Rata- ja vesiväyläkohteiden vaikutukset on kuvattu laadullisesti luvuissa 5.2. ja 5.3.

Alueelliset ELY-keskukset ja Väylävirasto ehdottivat suunnitteluohjelmaan yhteensä 123 maantieverkon suunnittelukohdetta. Näistä 52 kohdetta esitettiin käynnistettäväksi joko vuonna 2026 tai vuoden 2025

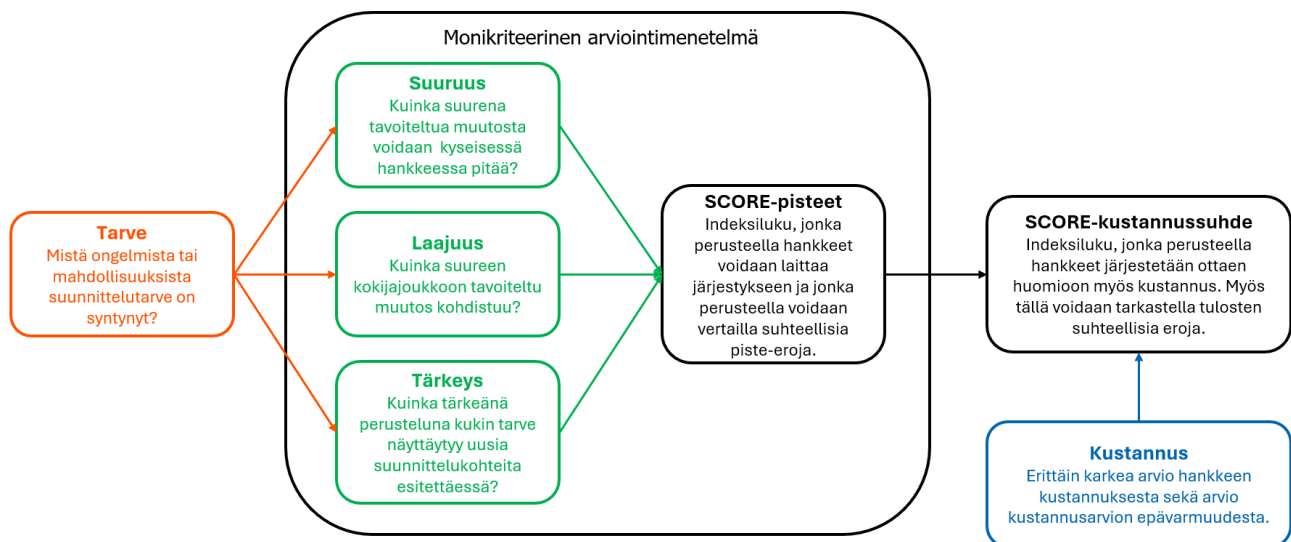
loppupuolella. Loput kohteet olivat alustavaa ennakkotietoa myöhemmän ajankohdan suunnittelutarpeista. Vuonna 2026 käynnistettäväksi ehdotetuista kohteista tehtiin arvioinnit uusilla menetelmillä, jotka on kuvattu luvuissa (3.2.1–3.2.3). Vuonna 2027 ja sen jälkeen alkavat kohteet on käsitelty yleisellä tasolla, mutta niistä ei ole tehty laajoja arviointeja, sillä päätökset käynnistettävistä kohteista koskevat vain vuoden 2026 ja vuoden 2025 loppupuolen suunnitelmia.

3.2 Tiekohteiden arviointimenetelmät ja tulokset

3.2.1 Uudet alustavat suunnittelukohteet

Arviointimenetelmä

Uudet, alustavassa vaiheessa olevat suunnittelukohteet priorisoitiin monikriteerisellä SCORE-menetelmällä, joka perustuu PRIO-arviointeja varten kehitettyyn ympäristöön ja terveyteen kohdistuvien vaikutusten arviointimenetelmään. Merkittävänä lähtökohtaisena erona muihin suunnittelukohteisiin on se, ettei näiden uusien suunnittelukohteiden vaikutuksista ja kustannuksista ole käytettävissä tutkittua tietoa. Lähtökohtaksi otettiin suunnittelukohteisiin kohdistuvien tarpeiden arviointi. Menetelmän osat on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2. Suunnittelukohteiden arviointimenetelmän osat.

Menetelmässä tarve koostuu tarpeen suuruudesta, laajuudesta ja tärkeydestä. Suuruutta mitattiin kuudella pääosin määrällisellä mittarilla (matka-aika, turvallisuus, liikenteen melu, pohjavedet, jalankulku ja pyöräily sekä maankäyttö) diskreetillä asteikolla 0–4 (Ei tarvetta – Erittäin suuri tarve). Laajuutta taas mitattiin jatkuvalla asteikolla tilastoihin ja paikkatietoihin tukeutuen (KVL, meluhaitan kokijat, tiepituus ja

väestön määrä). Tärkeyden arvot saatiin ELYjen ja Väyläviraston tiehankkeiden suunnittelun asiantuntijoiden antamien arvostusten perusteella. Pisteet annettiin asteikolla 0–100.

Keskenään hyvin eri suuruiset suuruus, laajuus ja tärkeys yhdistettiin yksiksi pisteiksi skaalaamalla ensin kaikki kolme elementtiä asteikolle 1–10 ja kertomalla ne sitten keskenään (maksimipisteet 1 000). Näin saatiin erikseen kullekin tarvealueelle kohteen score-pisteet, jotka lopuksi summattiin yli tarvealueiden kohteen score-pisteiksi.

Lopullisena vertailulukuna käytettiin score-pisteiden ja hankkeelle arvioidun erittäin karkean kustannusarvion välistä suhdetta (score-kustannussuhde). Score-kustannussuhteen käyttö mahdollistaa kustannuksiltaan hyvin eri suuruisten kohteiden keskinäisen vertailun. Kustannusarviot perustuivat alustaviin käsityksiin hankkeen toimenpiteistä ja niiden sijainnista. Arviot muodostettiin Väyläviraston Mitä maksaa -selvityksen ja kustannuslaskennan asiantuntijoiden näkemysten perusteella.

Arvioinnin tulokset

Arvioinnin tulokset on esitetty taulukossa 1. Priorisointiperusteena käytetty score-kustannussuhde on indeksiluku, joka kuvaa kohteiden keskinäistä järjestystä ja suhteellisia piste-eroja. Luku ei sellaisenaan kerro kohteeseen kohdistuvan tarpeen absoluuttisesta merkittävydestä, vaan toimii ainoastaan vertailun apuvälineenä.

Taulukko 1. Hankkeiden priorisointi score-kustannussuhteiden perusteella.

Sija	Kohde	Kustannusarvio (M€)	SCORE-kustannussuhde
1.	↓ E18 (Kt 40) välillä vt 8-vt 10 esiselvitys	40	10,52
2.	↓ Vt 10 4-kaistaistus välille Kt 40-Loukinainen aluevaraussuunnitelma	20	8,34
3.	Vt 6 Raatekangas - Uuro, Joensuu ja Kontiolahti, toimenpideselvitys	18	7,31
4.	↓ Vt 6 Parikkalan kohta, ES	10	5,16
5.	Vt 8 Mynämäen kohdan aluevaraussuunnitelma	40	4,85
6.	↓ Vt 26 Taavetin kohta, ES	10	3,50
7.	↓ Mt 816 (Marjaniementie) parantaminen välillä Sauvola-Marjaniemi, Hailuoto, TS	5	2,86
8.	Mt 816 parantaminen välillä Huikku-Ailasto, Hailuoto, TS	5	2,41
9.	↓ Vt 20 toimenpideselvitys välillä Kiiminki-Kuusamo	200	0,87
10.	↓ Kt 52 kehittämiselvitys Salo- Jokioinen	80	0,84

Sija	Kohde	Kustannus- arvio (M€)	SCORE- kustannussuhde
11.	Vt 4 Vuojärven varalaskupaikan rinnakkaisjärjestelyt, TPS	5	0,59
12.	Vt 13 Jyväskylä - Mikkeli, kehittämisselvitys	250	0,09
13.	Kt 80 Kolari-Sodankylä, TPS	150	0,06

Menetelmässä suurin epävarmuus liittyy erittäin karkeisiin kustannusarvioihin, joille muodostettiin epävarmuuteen perustuva vaihteluväli. Tämän jälkeen kustannusarvioille tehtiin herkkyystarkastelu, jolla arvioitiin sijoituksen muuttumista, jos hankkeen kustannusarvio toteutuu vaihteluvälin yläpäässä muiden hankkeiden kustannusarvioiden pysyessä ennallaan. Kustannusarvion nouseminen laski seitsemän kohteen (merkitty nuolella sarakkeeseen "Sija") sijoitusta yhdellä sijalla loppujen kohteiden sijoitusten säilyessä ennallaan. Vaikutus priorisointijärjestykseen oli siis vähäinen.

3.2.2 Jatkosuunnittelukohteet

Arviointimenetelmä

Jatkosuunnittelukohteet käsittävät kohteet, joista suunnittelu on jo tuottanut esiselvitystason tai sitä tarkempaa suunnitteluaineistoa (yleis- ja väyläsuunnittelu). Kaikissa esiselvityksissä ei kuitenkaan ole laadittu ohjeistuksen mukaista hankearviointia. Näille hankkeille laadittiin suunnitteluohjelman vaikutusarviointia varten karkeat IHKU-kustannusarviot ja hyöty-kustannuslaskelmat. Karkeissa arvioinneissa käytetyt hankkeiden toimenpiteet perustuivat ELY-keskusten toimittamiin aineistoihin ja arvioon hankkeeseen sisältyvistä toimenpiteistä.

Kohteiden vertailu ja priorisointi tehtiin parantamis- ja kehittämishankkeiden vertailuun kehitetyllä PRIO-työkalulla, jolla voidaan vertailla kohteiden tehokkuuksia Liikenne 12-päätavoitealueittain ja tehdä ohjelman hyödyt maksimoivia hankevalintoja annetulla budjettirajoitteella. Koska suunnittelussa jo hankearvioituja kohteita oli vain neljä, niitä vertailtiin karkeilla hyöty-kustannussuhteilla arvioituihin kohteisiin, vaikka niiden vaikutusten arviointiin liittyy selvästi enemmän epävarmuutta.

Arvioinnin tulokset

Taulukossa 2 on esitetty arvio hankkeiden kannattavuudesta sekä Liikenne 12-päätaivoitealueittain pilko-
tuista tehokkuuksista¹. Taulukon punaisen katkoviivan yläpuolella olevat viisi kohdetta arvioitiin vähin-
tään mahdollisesti kannattaviksi. Näistä neljä hanketta on vähintään kannattavia pelkästään toimi-
vuushyötyjen perusteella. Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta -kohteessa myös julkiselle taloudelle kohdistu-
vat kestävyshyödyt ovat korkeita, koska hanke poistaa vuosittaiset lauttayhteyden palvelumaksut. Muu-
ten kohteiden kestävyshyödyt (ympäristökestävyys ja julkisen talouden kestävyys) ovat pääosin vähäi-
siä tai negatiivisia.

Taulukko 2. Kohteiden tehokkuuksien vertailu.

Sija	Kohde	Tehokkuudet tavoite- alueittain				
		Kus- tan- nus (M€)	Kannattavuus*	Toimi- vuus	Turval- lisuus	Kes- tä- vyys
1.	Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie - Kt 45 Tuusulanväylä TS	61	Erittäin kannat- tava	3,72	0,19	-0,17
2.	Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliitty- män parantaminen, Espoo, TS	10	Erittäin kannat- tava	1,95	0,40	0,48
3.	Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	32	Kannattava	1,07	-0,01	0,87
4.	Vt 3 Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio	46	Kannattava	1,32	0,00	0,21
5.	Vt 4 Hartolan kohdan tiesuunnitelma	22	Mahdollisesti kannattava	0,69	0,12	-0,07
6.	VT2 Harjavalta - Pori	153	Kannattamaton	0,47	0,14	0,02
7.	Vt 8 Koivulahden eritasoliittymä	12	Kannattamaton	0,81	0,01	-0,21
8.	Mt 355 Merituulentie, Kotkan satamayhteys	67	Kannattamaton	0,60	0,08	-0,08
9.	Vt 4 parantaminen välillä Saikaa – Taimo- niemi	24	Kannattamaton	0,32	0,21	-0,02
10.	Vt 4 parantaminen mt 618 liittymässä	12	Kannattamaton	0,35	0,05	-0,01
11.	Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen koh- dalla, Joutsa, AVS	39	Kannattamaton	0,29	0,06	0,00
12.	Vt 8 Rauma-Eurajoki	117	Kannattamaton	0,23	0,06	0,04

¹ Arvioinnista jäivät pois hankearvioitut kohteet Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl sekä Vt 4/Vt 8 Haa-
ransillan eritasoliittymä ja Vt 8 kehittäminen Limingan kohdalla, koska hankearvioinnin olemassaoloa ei
huomattu Väylän seulonnessa ja sen jälkeen tehdyssä ELY-keskusten tarkistuksessa.

Sija	Kohde	Tehokkuudet tavoite- alueittain				
		Kus- tan- nus (M€)	Kannattavuus*	Toimi- vuus	Turval- lisuus	Kes- tä- vyys
13.	Vt 4 parantaminen välillä Markkula – Kongin- kangas	66	Kannattamaton	0,17	0,15	-0,04
14.	Vt 4 Simojoen silta	19	Kannattamaton	0,04	0,02	0,09

* Käytetty HK-suhteiden luokittelu: Erittäin kannattava > 2,0, Kannattava 1,3 - 2,0, Mahdollisesti kannattava 0,7-1,3 ja Kannattamaton < 0,7.

Harmaalla pohjalla merkityt kohteet ovat hankearvioituja.

Monitavoiteoptimointi suoritettiin budjettirajoitteella 250 miljoonaa euroa taulukossa 3 näkyville neljälle eri korille. HK-optimi-korissa hankkeet valittiin tavoitealueiden tasapainotuksilla, mutta muissa koreissa asetettiin tavoitealueiden mukaan nimetyille koreille taulukossa 3 näkyvät ylipainot. Taulukossa 3 näkyy myös, miten PRIO:n kuudelle alkuperäiselle tavoitealueelle kohdistetut hyödyt on kohdistettu edelleen Liikenne 12-päätavoitealueille.

Taulukko 3. Monitavoiteoptimoinnissa käytetyt tavoitealueiden painotukset.

			Optimoitujen korien tavoitealueiden painot			
		PRIO-tavoitealue	HK- optimi	Toimi- vuus	Turvalli- suus	Kestä- vyys
L12-tavoitealueet	Toimi- vuus	1. Elinkeinoelämän tarpeisiin vastaaminen	20 %	25 %	10 %	8 %
		2. Työ- ja vapaa-ajan matkojen liikenteen tarpeisiin vastaaminen	20 %	25 %	10 %	8 %
	Turvalli- suus	3. Liikenneturvallisuuden edistäminen	20 %	13 %	50 %	8 %
	Kestä- vyys	4. Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen	20 %	13 %	10 %	25 %
		5. Ympäristökestävyyden ja kansalaisten terveyden edistäminen	20 %	13 %	10 %	25 %
		6. Julkistalouden kestävyys edistäminen	20 %	13 %	10 %	25 %

Arvioinnin tulokset on esitetty taulukossa 4. Vihreällä pohjalla olevat solut kuvaavat kuhunkin koriin valituksi tulleita kohteita. Punaisella pohjalla olevat solut kuvaavat korivalintojen ulkopuolelle jääneitä

kohteita. Prosenttiluvut taas kuvaavat koreissa varasijalle jääneitä hankkeita. Mitä suurempi prosentti-osuus on, niin sitä suurempi osuus hankkeesta on tullut valituksi koriin ja sitä vähemmän lisärahoitusta vaadittaisiin hankkeen sisällyttämiseksi korivalintoihin.

Taulukko 4. Monitavoiteoptimoinnin korivalinnat.

Kohde	HK-optimi	Toimivuus	Turvallisuus	Kestävyys	
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie - Kt 45 Tuusulanväylä TS	☑	☑	☑	☑	"Kiistattomat valinnat"
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	☑	☑	☑	☑	
Mt 1002 ja 11039 Skåldön silta, TS	☑	☑	☑	☑	
Vt 3 Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio	☑	☑	☑	☑	
Vt 4 Hartolan kohdan tiesuunnitelma	☑	☑	☑	☒	"Keskusteltavat valinnat"
Vt 8 Koivulahden eritasoliittymä	☒	☑	☒	☒	
Mt 355 Merituulentie, Kotkan satamayhteys	☒	☑	☒	☒	
Vt 4 parantaminen välillä Saikaa – Taimoniemi	☒	☒	☑	☒	
VT2 Harjavalta - Pori	82 %	13 %	66 %	99 %	
Vt 4 parantaminen mt 618 liittymässä	☒	☒	☒	☒	
Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa, AVS	☒	☒	☒	☒	"Kiistattomat hylättävät"
Vt 8 Rauma-Eurajoki	☒	☒	☒	☒	
Vt 4 parantaminen välillä Markkula – Konginkangas	☒	☒	☒	☒	
Vt 4 Simojoen silta	☒	☒	☒	☒	

Kiistattomia kaikkiin koreihin valituksi tulleita kohteita on neljä ja kiistattomasti kaikkien korivalintojen ulkopuolelle jääneitä hylättäviä kohteita on viisi kappaletta. Näiden kohteiden valinta ei siis ole herkkää vaikutusalueiden erilaisille painotuksille. Kiistattomasti valittujen tai hylättyjen kohteiden väliin jää kolme kohdetta, jotka tulevat valituiksi Toimivuus- tai Turvallisuuskoriin riippuen vaikutusalueiden ylipainotuksista. Lisäksi Vt 2 Harjavalta–Pori-hanke on jokaisessa korissa ensimmäisenä varasijalle jäävä kohde. Näitä kohteita kutsutaan keskusteltaviksi valinnoiksi, koska niiden valinta tai hylkääminen ei ole yksiselitteisesti

perusteltavissa tämän arvioinnin sisällä. Kiistaton valinta tai hylättävä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö kohdetta voitaisi valita tämän analyysin ulkopuolelle jäävillä kriteereillä.

Hankevalintoja herkkyystarkasteltiin HK-optimi-korin osalta muuttamalla kunkin tarkasteltavan hankkeen kustannusarviota yksitellen vaihteluvälin ylä- ja alatasolle siten, että muiden kohteiden kustannusarvioita ei samalla muutettu. Kustannusarviota alennettaessa HK-optimikoriin nousivat hankkeet Vt 2 Harjavalta–Pori, Mt 355 Merituulentie ja Vt 8 Koivulahdentien eritasoliittymä. Kustannusarviota nostettaessa valinnat eivät muuttuneet.

3.2.3 Vaikutusten kohdentuminen

Vaikutusten kohdentumisen arviointi sosiaalisten vaikutusten osalta tehtiin 14 jatkosuunnittelukohteelle, jotka olivat ehdolla suunnitteluohjelmaan. Vaikutusten kohdentumisen arviointia ei tehty uusille suunnittelukohteille.

Arviointimenetelmä

Vaikutusten kohdentumisen arviointimenetelmä on kehitetty tukemaan liikennehankkeiden suunnittelua erityisesti haavoittuvien väestöryhmien näkökulmasta. Tämä sosiaalisten vaikutusten arvioinnin menetelmä perustuu ajatukseen, että tietyt ryhmät voivat altistua liikenteen vaikutuksille voimakkaammin tai olla niille herkempiä. Menetelmä tarjoaa systemaattisen tavan arvioida liikennehankkeiden sosiaalisia vaikutuksia haavoittuvien ryhmien näkökulmasta. Arviointi perustui hankesuunnitelmiin, hankekortteihin, (karkeisiin) hyöty-kustannuslaskelmiin ja/tai ELY-haastatteluihin. Arvioinnissa hyödynnettiin paikkatietoaineistoa (OpenStreetMap ja Tilastokeskuksen ylläpitämä väestötieto postinumeroalueittain).

Menetelmässä tarkasteltiin hankkeiden vaikutuksia saavutettavuuteen ja esteettömyyteen, liikenneturvallisuuteen ja koettuun turvallisuuteen sekä meluun kuvassa 3 esitetyn vaikutuskehikon mukaisesti. Saavutettavuus viittaa liikkumisen helppouteen ja sujuvuuteen, esteettömyys fyysisten esteiden poistamiseen ja liikenneväylän aiheuttamaan estevaikutukseen. Turvallisuus kattaa myös koetun turvallisuuden, joka vaikuttaa ihmisten liikkumiskäyttäytymiseen. Saavutettavuuden, esteettömyyden ja turvallisuuden osalta huomioitiin kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet ja infrastruktuuri. Liikenteen aiheuttama melu puolestaan heikentää elinympäristön laatua ja ihmisten terveyttä. Vaikutusmekanismeja avataan tarkemmin arvioinnin tuloksissa alla.

Arvioinnissa keskityttiin kolmeen ryhmään: lapset ja nuoret, liikkumisesteiset ja iäkkäät sekä pienituloiset. Lasten ja nuorten (7–17 v.) itsenäisesti tehtyjen matkojen näkökulmasta turvalliset ja helpot koulu- ja harrastusmatkat ovat tärkeitä. Liikkumisesteisille ja iäkkäille (yli 75 v.) liikennejärjestelmän esteettömyys ja palvelujen hyvä saavutettavuus ovat keskeisiä, sillä ne vaikuttavat itsenäisen liikkumisen

mahdollisuuksiin. Pienituloisten kohdalla liikkumisen kustannukset voivat rajoittaa pääsyä työpaikoille ja palveluihin, joten arvioinnissa huomioidaan näiden saavutettavuus edullisilla kulkumuodoilla.

	Lapset ja nuoret	Liikkumisesteiset ja iäkkäät	Pienituloiset
Saavutettavuus ja esteettömyys			
Turvallisuus ja koettu turvallisuus			
Melu			

Kuva 3. Vaikutuskehikko vaikutusten kohdentumisen arvioinnin menetelmässä.

Vaikutuksia arvioidaan kolmen ulottuvuuden kautta: suuruus, herkkyys ja laajuus. Suuruus kuvaa vaikutuksen voimakkuutta asteikolla erittäin suuri negatiivinen – erittäin suuri positiivinen (-4 – +4), ja se perustuu asiantuntijan laadulliseen näkemykseen. Herkkyys kuvaa sitä, miten alue palvelee kyseistä ryhmää, ja se määritetään väestöryhmän mukaan alueen palveluiden perusteella asteikolla 1–4 (vähäinen – erittäin suuri). Lasten ja nuorten osalta tarkastellaan hankkeen vaikutusalueen kouluja ja harrastuspaikkoja. Liikkumisesteisten ja vanhusten osalta huomioidaan päivittäis- ja terveyspalveluiden sijoittuminen alueelle. Pienituloisten osalta herkkyyteen sisältyvät työpaikat ja päivittäispalvelut, eli päivittäistavarakaupat, apteekit ja kirjastot. Laajuus kertoo, kuinka moni haavoittuvaan ryhmään kuuluva henkilö altistuu vaikutukselle, ja se lasketaan väestöaineistoon perustuen 1 km säteellä hankkeesta. Vaikutuksen merkittävyys määritetään laskemalla kriteerien itseisarvojen keskiarvo ja antamalla tulokselle etumerkki suuruuden kriteerin arvon perusteella. Merkittävyys voidaan myös suhteuttaa laajuuteen, jolloin eri kokoisten hankkeiden vaikutuksia voidaan vertailla keskenään.

Arvioinnin tulokset

Hankkeiden vaikutuksia on tarkasteltu väestöryhmittäin, mutta hankkeiden vaikutukset eri haavoittuviin väestöryhmiin ovat saman suuntaiset. Taulukossa 5 on esitetty vaikutukset hankkeittain eri väestöryhmille. Saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutus on arvioitu neljän hankkeen kohdalla eri suuruisiksi eri väestöryhmille. Tähän on vaikuttanut näiden neljän hankkeen tavoitteet maankäytön kehittämisen osalta, jonka seurauksena alueelle tulisi lisää lähipalveluita ja työpaikkoja, jolloin vaikutukset ovat suuremmat pienituloisille sekä liikkumisesteisille ja iäkkäille.

Taulukko 5. Arvioitujen tiehankkeiden vaikutusten suuruus ja herkkyys eri väestöryhmien näkökulmasta

	Suuruus			Herkkyys		
	Saavutettavuus & esteettömyys	Turvallisuus & koettu turvallisuus	Melu	Lapset ja nuoret	Liikkumisesteiset ja iäkkäät	Pienituloiset
Vt 8 Koivulahden ETL, TS	1/2/2*	0	-1	2,5	2,5	2
Vt 3 Sääksjärvi-Lakalaiva-Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, TS	1	1	1	2	3	3,5
Vt 4 Simojoen silta, TS	0	1	1	3	4	3
Vt 2 Pori-Harjavalta 4-K YVA ja YS	2/2/3*	2	1	3	3	3,5
Valtatien 4 parantaminen välillä Saikaa - Taimoniemi (kt 77 pohjoinen), Viitasaari	2	1	-1	2	1	2,5
Valtatien 4 parantaminen maantien 618 liittymässä	0	0	0	1	1	1
Valtatien 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	1	2	0	1	1	1
Valtatien 4 parantaminen välillä Markkula - Konginkangas, Äänekoski	-1	1	1	1	1	1
Vt 4 Hartolan kohdan TS (Lusi-Oravakivensalmi 1. vaiheen osahankkeet)	1/1/2*	1	3	2	2	3
Mt 355 Merituulentie, TS	2	3	4	3,5	3	4
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	1	0	2	3,5	3	4
Mt 1002 ja 11039 Skäldön silta, TS	4	2	0	1	1	1
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä TS	2	2	0	4	3,5	4
Vt 2 Harjavalta-Pori nelikaistaistus, YVA ja YS	2,5/2,5/3,5*	3	2	2,5	3	3,5

* hankkeiden saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutus arvioitiin eri suuruiseksi

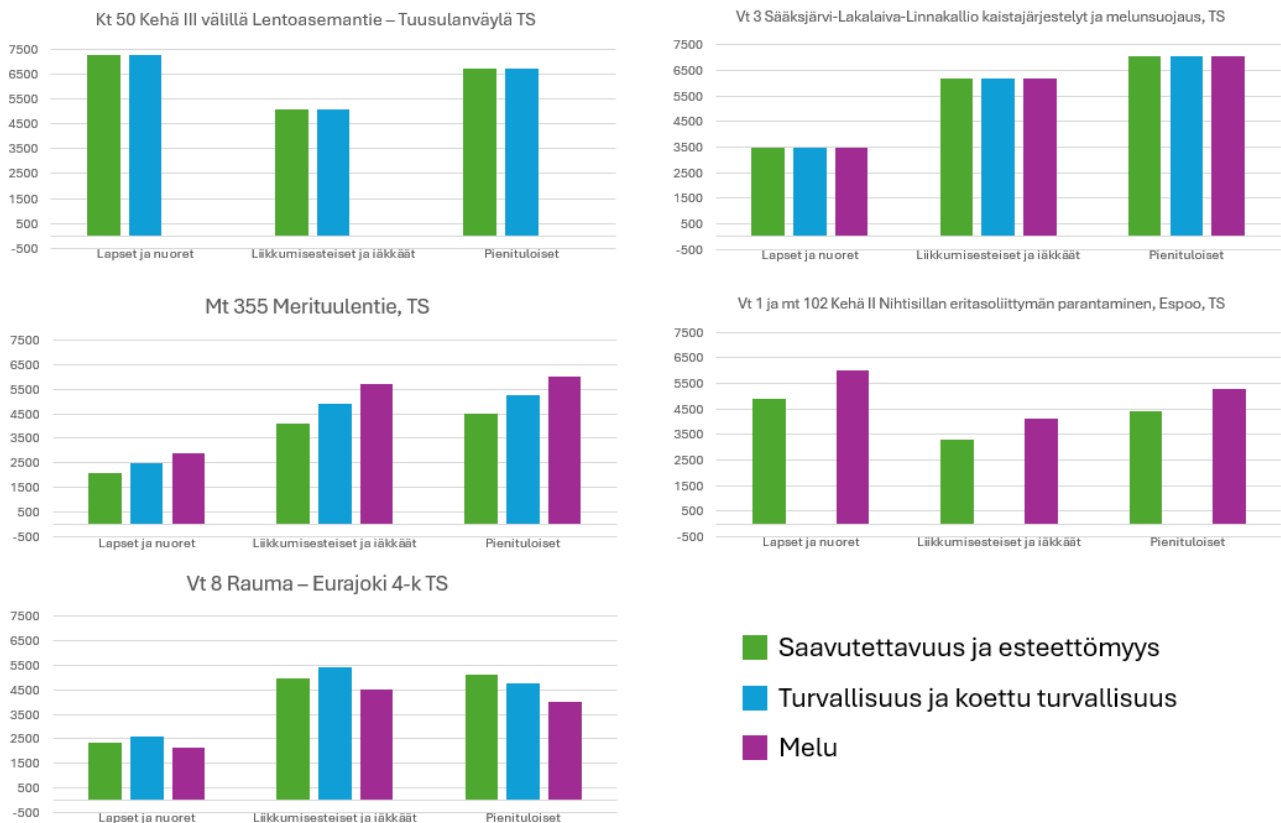
Saavutettavuuden ja esteettömyyden arvioinnissa tarkasteltiin eri väestöryhmien näkökulmasta niitä infrastruktuurimuutoksia, jotka vaikuttavat liikkumisen sujuvuuteen kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteessä. Arvioiduissa hankkeissa saavutettavuutta ja esteettömyyttä paransivat esimerkiksi erillisten jalankulku- ja pyöräilyväylien tai alikulkujen rakentaminen, joukkoliikenteen infran ja olosuhteiden parantaminen (pysäkkijärjestelyt, liittymäjärjestelyt), lossin korvaaminen sillalla sekä väylän estevaikutuksen väheneminen rinnakkaistien järjestelyiden seurauksena. Saavutettavuutta ja esteettömyyttä puolestaan heikensivät uuden tien tai liittymän aiheuttama estevaikutus tai kiertoreitit.

Turvallisuuden arvioinnissa huomioitiin toimenpiteet, joilla voi olla vaikutus turvallisuuden kokemuksen lisääntymiseen tai heikentymiseen kävellessä, pyöräillen ja joukkoliikenteessä. Turvallisuutta tai turvallisuuden kokemusta liikenteessä lisäsivät jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen esim. erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisena, alikulkujen lisääminen, valaistuksen parantaminen, joukkoliikenteen infran parantaminen (esimerkiksi pysäkit liittymien rampeissa vs. valtatievarressa), liikenteen väheneminen alemmalla tieverkolla tai hitaan liikenteen kieltäminen valtatiellä. Turvallisuuden kokemusta puolestaan heikensivät nopeusrajoitusten nosto ilman tietoa rinnakkaistien rakentamisesta paikallisliikenteelle ja jalankulkijoille ja pyöräilijöille.

Liikenteen melun vaikutuksen suuruutta arvioitiin hyöty-kustannuslaskelman melukustannusten suhteellisen muutoksen perusteella sekä hankesuunnitelmien melusuojausten toimenpiteiden perusteella. Meluvaikutuksen vähenemiseen (positiivinen muutos) vaikuttivat melusuojausten rakentaminen, mikäli suunnitelman todettiin lisäävän liikenteen melua esimerkiksi nopeusrajoitusten tai raskaan liikenteen lisääntymisen myötä. Meluvaikutus arvioitiin negatiiviseksi, mikäli melusuojausta ei ollut suunniteltu siitä huolimatta, että esimerkiksi nopeusrajoituksia oli tarkoitus nostaa ja hankkeen vaikutusalueella oli kouluja tai asuinkiinteistöjä.

Kaikkiin tarkasteltuihin väestöryhmiin kohdistui kohtalaisia, pääosin myönteisiä vaikutuksia sekä saavutettavuuden ja esteettömyyden, turvallisuuden ja koetun turvallisuuden että melun osalta.

Hankkeita vertailtiin myös suhteuttamalla vaikutuksen merkittävyys vaikutuksen laajuuteen. Tämä laskettiin kertomalla vaikutuksen suuruuden ja herkkyyden keskiarvo vaikutuksen laajuudella. Tällä laskukaavalla niiden hankkeiden, joiden vaikutusalueella asuu enemmän ihmisiä, vaikutukset näyttäytyvät suurempina. Kuvassa 4 on esitetty näiden hankkeiden eri vaikutuksia suhteutettuna väestömäärään.



Kuva 4. Merkittävimpiä myönteisiä vaikutuksia haavoittuviin ryhmiin kohdistuu kuvan hankkeista.

Suhteutettuna hankkeiden vaikutusalueiden väestömäärään, merkittävimmät saavutettavuus- ja esteettömyysvaikutukset eri väestöryhmille saadaan hankkeiden Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio, Kt 50 Kehä III, Vt 8 Rauma–Eurajoki ja Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen kautta.

Saman tarkastelun kautta merkittävimmät turvallisuuden ja koetun turvallisuuden vaikutukset haavoittuville väestöryhmille tuottavat hankkeet Kt 50 Kehä III, Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio, Vt 8 Rauma–Eurajoki ja Mt 355 Merituulentie.

Edelleen väestömäärään suhteutettuna merkittävimmät meluvaikutukset (myönteiset, melua estävät) tuottavat hankkeet Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio ja Mt 355 Merituulentie.

4 Suunnittelukohteet 2026–2029

4.1 Suunnittelukohteiden valintaperusteet

Suunnitteluohjelman kohteiden valintaperiaatteena on ensisijaisesti tukea väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnittelutarpeita siten, että ne etenevät päätöksentekovalmiuteen oikea-aikaisesti ja pitkäjänteisesti. Valintakriteerit perustuvat tavoiteltavaan liikennejärjestelmään Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Liikenne 12 -suunnitelman kolme päätavoitetta ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Valinnoissa otetaan huomioon Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa kuvatut tarpeet ja toimintaympäristön muutokset sekä hallitusohjelman linjaukset.

Vaikutusarviointien lisäksi valintoihin ja kohteiden aikataulutukseen ovat vaikuttaneet myös muun muassa kriittisten ja huonokuntoisten siltojen tai muiden väyläosien uusimis- ja korjaamistarpeet, elinkeinoelämän erityisen suuret tai kiireelliset tarpeet ja sotilaallisen liikkuvuuden paketin valmistelu. Lisäksi on huomioitava olemassa oleva suunnitelmavaranto ja käynnissä olevat suunnitelmat suhteessa tulevien vuosien investointikehykseen sekä suunnittelun henkilö- ja määräraharesurssit. Valmistelussa on lisäksi otettu huomioon EU:n vaatimusten (TEN-T) noudattaminen, pääväyläasetuksen palvelutasopuutteet sekä liikenneturvallisuus. Aikataulutuksessa on huomioitu myös mahdollisuudet hyödyntää EU-rahoitusta.

4.2 Tiekohteet

Maantieverkon suunnittelukohteiden ohjelman valintojen avulla pyrittiin edistämään tiekohteiden suunnitelmavalmiutta sekä esiselvitysten ja laajempien verkollisten selvitysten avulla selvittämään tilannekuvaa ja tulevia suunnittelutarpeita. Uusia alkavia suunnittelukohteita valittiin 26 kappaletta.

Taulukossa 6 on kuvattu Väyläviraston suunnitteluohjelman vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat ja taulukossa 7 maantieverkon yleissuunnitelmat. Kohteet löytyvät lisäksi kartalta (kuva 5).

Taulukko 6. Vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat.

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero ku- vassa 5
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	Ei	Uusi	0,3	1
Vt 3 Kyröskoski-Ikaalinen, TS	Ei	Jatkuva	0,44	2
Vt 3 Salmin sillan uusiminen, Ikaalinen, TS	Ei	Uusi	0,3	3
Vt 3 Sääksjärvi-Lakalaiva-Linnakallio kaistajärjestely ja melunsuojaus, TS	Ei	Uusi	0,5	4
Vt 3 Ylöjärvi - Hämeenkyrö, TS	Ei	Jatkuva	1,2	5
Vt 4 lin ohikulkutie, TS**	Ei	Jatkuva	3,6	6
Vt 4 Jyväskylän kohdalla, TS	Ei	Jatkuva	0,28	7
Vt 4 parantaminen Joutsan varalaskupaikan ja Joutsansalmen II sillan kohdalla, TS	Ei	Jatkuva	0,85	8
Vt 5 Savilahden sillan uusiminen, Mikkelin, TS	Kyllä	Jatkuva	0,4	9
Vt 6 ja mt 365 jalankulun ja pyöräilyn väylä Korja-Kuusankoski, TS	Ei	Jatkuva	0,15	10
Vt 6 Kouvolan kohta (Keltti-Puhjo, Keltin sillan korvausinvestointi), RS	Ei	Jatkuva	1,2	11
Vt 8 ja Mt 724 Vaasan yhdystie välillä Onkilahti - Sepänkyläntie, tiesuunnitelman päivitys (Uusi)	Kyllä	Uusi	0,05	12
Vt 8 leventäminen Bäckliden-Brännbacken, TS	Ei	Jatkuva	0,4	13
Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, TS	Ei	Jatkuva	0,35	14
Vt 8 Ytterjeppon liittymä, Uusikaarlepyy, TS	Ei	Jatkuva	0,37	15
Vt 9 Auran keskustan eritasoliittymä, TS	Ei	Jatkuva	1,4	16
Vt 9 Jämsä-Korpilahti, liittymä- ja ohi-tuskaistajärj., TS muutos	Ei	Jatkuva	1,07	17
Vt 9 parantaminen Leppäveden sillan kohdalla, Jyväskylä, TS	Ei	Jatkuva	0,35	18

Suunnittelukohde	Investointioh- jelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero ku- vassa 5
Vt 9 parantaminen Metsolahden sillan kohdalla, Laukaa, TS	Ei	Jatkuva	0,75	19
Vt 9 Tampere-Orivesi, väli Käpykangas-Orivesi, TS	Ei	Jatkuva	1,76	20
Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, TS	Ei	Jatkuva	1	21
Vt 12 Joutjärvi - Uusikylä, TS	Ei	Jatkuva	1,61	22
Vt 12 Tampere (Alasjärvi) - Kangasala (Huutijärvi), TS	Ei	Jatkuva	1,7	23
Vt 20 Korvekylä-Kiiminki, TS**	Ei	Jatkuva	2,4	24
Vt 21 Maunu-Ropinsalmi, Enontekiö TS	Ei	Jatkuva	1,2	25
Vt 21 Ropinsalmi-Ailakkalahti, Enontekiö, TS	Ei	Jatkuva	1,6	26
Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS	Ei	Jatkuva	1,07	27
Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS	Ei	Jatkuva	1,14	28
Kt 50 Kehä III välillä kt 51 - Mankki, 1. vaihe, TS	Ei	Jatkuva	0,38	29
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, TS	Ei	Uusi	0,5	30
Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, TS*	Ei	Uusi	0,52	31
Kt 77 parantaminen Oikarin sillan kohdalla, Kyyjärvi, TS	Ei	Uusi	0,25	32
Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka, Utsjoki, TRS	Ei	Jatkuva	0,2	33
Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja jatkosuunnitelmat, RS	Ei	Jatkuva	0,23	34
Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV), TS*	Ei	Uusi	2,54	35
Mt 749 Uusikaarlepyy-Pietarsaari ja-lankulun ja pyöräilyn väylä, TS	Pyörätie-ehdotus***	Jatkuva	0,55	36
Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, Pello, TRS	Kyllä	Uusi	0,35	37

Suunnittelukohde	Investointioh- jelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero ku- vassa 5
Mt 6113 ja 16620 (vt 9) jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame-Keljonkangas, TS	Pyörätie-ehdotus***	Jatkuva	0,65	38
Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS	Ei	Jatkuva	1	39
Vt 4 Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi -hankkeen suunnittelu*	Ei	Jatkuva	4,6	I

* Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** MAL-toimenpide 2024–2027

*** Kohde esitetty vuosien 2025–2032 investointiohjelman julkaisussa mahdollisena seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kohteena.

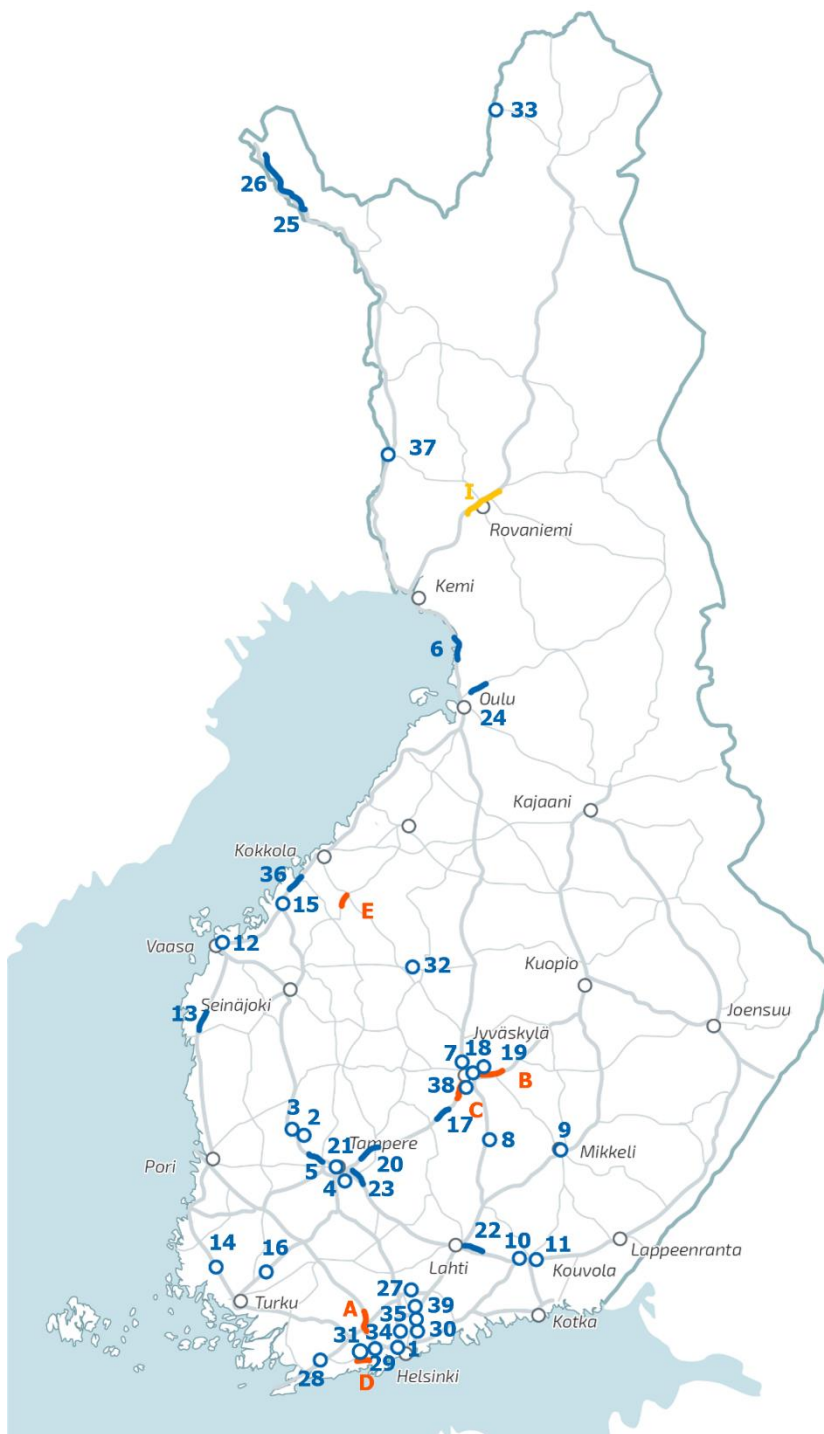
Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie, TS=tiesuunnitelma,

RS=rakentamissuunnitelma, TRS=tie- ja rakentamissuunnitelma, M€ = miljoonaa euroa, pyörätie-ehdotus = kohde nimetty investointiohjelmassa mahdolliseksi pyörätiekohteeksi

Taulukko 7. Maantieverkon yleissuunnitelmat.

Suunnittelukohde	Uusi, alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Kirjain kuvassa 5
Vt 2 Nummela-Karkkila, YVA+YS	Jatkuva	0,85	A
Vt 9 Kanavuori-Lievestuore, YVA+YS	Jatkuva	1,00	B
Vt 9 Korpilahti-Jyväskylä, YVA+YS	Jatkuva	1,23	C
Kt 51 Munkinmäki - Sunnankivi, YVA+YS	Jatkuva	0,54	D
Kt 63 Ina-Kaustinen parantaminen, YS	Jatkuva	0,25	E

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, YS=yleissuunnitelma, YVA=ympäristövaikutustenarviointi



Kuva 5. Maantieverkon yleis- ja tiesuunnitelmat vuonna 2026.

Suunnitteluohjelmaan sisältyy lisäksi esisuunnittelutasoisia selvityksiä ja suunnitelmia, joiden avulla kar-
toitetaan laajemmin maantieverkolla 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 vara-
taan rahoitusta vuosittain. Vuonna 2026 alkavat uudet sekä vuodelta 2025 jatkuvat esisuunnittelutason
selvitykset ja suunnitelmat on esitetty taulukossa 8.

Taulukko 8. Maantieverkon esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat.

Aluevarausuunnitelmat	Uusi alkava tai jatkuva
Vt 4 Siikalatvan taajamakohdat	Jatkuva
Vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	Uusi
Vt 8 Mynämäen kohta	Uusi
Vt 9 Pumperi-Aholaita	Jatkuva
Vt 10 4-kaistaistus välille Kt 40-Loukinainen	Uusi

Erityyppiset esiselvitykset	Uusi alkava tai jatkuva
Vt 4 Utsjoen rajanylityspaikka	Jatkuva
Vt 4 Vuojärven varalaskupaikan rinnakkaisjärjestelyt	Jatkuva
Vt 5 Varkaus-Leppävirta	Jatkuva
Vt 6 Koskenkylä – Taavetti 100 km/h nopeusrajoituksen säilyttäminen	Jatkuva
Vt 6 Parikkalan kohta	Uusi
Vt 6 Raatekangas-Uuro, Joensuu ja Kontiolahti	Uusi
Vt 6 Simpeleen kohta	Jatkuva
Vt 6 Syrjäsalmen sillan uusiminen, Kitee	Jatkuva
Vt 6 Utti-Taavetti	Uusi
Vt 8 ja päärata Isokylän ylikulkusilta Kokkolassa	Uusi
Vt 13 Jyväskylä - Mikkeli	Uusi
Vt 26 Taavetin kohta	Uusi
Kt 40 (E18) välillä vt 8-vt 10	Uusi
Kt 52 Salo-Jokioinen	Uusi
Kt 52 Tammisaari-Salo	Jatkuva
Kt 80 Kolari-Sodankylä	Uusi
Mt 353 Keskikosken silta (I ja II)	Uusi
Mt 637 Jyväskylä-Laukaa	Jatkuva
Mt 2850 Riihimäki-Hyvinkää laatukäytävä	Jatkuva
Helsingin seudun MAL-suunnittelu: Liikkumistutkimus, tie	Uusi
Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, maanteiden syventävä tarkastelu	Uusi

Erityyppiset esiselvitykset	Uusi alkava tai jatkuva
Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen	Uusi
Norvajärven uuden tieyhteyden selvitys	Jatkuva
Pyöräliikenteen verkkojen tilannekuvan ja tavoitteiden päivitys	Uusi
Raskaan liikenteen taukopaikat, lataus, edistämiseen selvitykset	Uusi
Siltojen ja tunnelien resilienssi: riskit ja niistä palautuminen	Uusi
Uusien siltapaikkojen selvitys, Lappi	Jatkuva
Valtakunnallinen solmupysäkkiselvitys, päivitys, tie	Uusi

Taulukon lyhenteet: vt = valtatie, kt = kantatie, mt = maantie

4.3 Ratakohteet

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu pitkälti väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen. Ohjelma 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. Ohjelma sisältää myös mm. siltakohteiden suunnittelua.

Tässä julkaisussa esitettyjen radan suunnittelukohteiden lisäksi vuodelle 2026 jatkaa myös joitakin muita vuonna 2025 käynnissä olleita suunnittelukohteita.

Taulukossa 9 ja kartassa (kuva 6) on esitetty merkittävät suunnittelukohteet mukaan lukien suunnitteluohjelman ulkopuolisella rahoituksella tehtävät eduskunnan erikseen nimeämät suunnittelukohteet. Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita on esitetty taulukon alla listauksena.

Taulukko 9. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet.

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu-kustannukset (M€)	Numero kuvassa 6
Iisalmen raakapuun kuormauspaikan jatkoselvitys ja hankearviointi	-	Jatkuva	0,15	1
Imatra–Joensuu, RaS	Kyllä	Jatkuva	6,00	2

Suunnittelukohde	Investointiohjel- massa 2025– 2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelu- kustannukset (M€)	Numero kuvassa 6
Itä-Suomen radanpidon raiteet, toimen- pideselvitys	-	Uusi	0,14	
Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, RaS	-	Uusi	0,88	3
Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvityk- set ja alustava YS	-	Jatkuva	0,53	4
Kokkola–Ykspihlaja, RaS	-	Jatkuva	0,55	5
Kotka: Kotolahti–Mussalo raideyhteys	Kyllä	Jatkuva	0,40	6
Lappeenrannan liikennepaikka, RaS	Kyllä	Jatkuva	1,00	7
Rataverkon raakapuun kuormauspaikka- verkon tilannekuvan päivitys	Kyllä	Uusi	0,04	
Riihimäki uusi raakapuun kuormaus- paikka, YS	-	Uusi	0,50	8
Savonrata välillä Iisalmi–Kontiomäki jat- kosuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	1,50	9
Savonrata välillä Kuopio–Iisalmi, TarveS	-	Jatkuva	0,15	10
Tampere–Nokia lisäraide, YS ja YVA	-	Jatkuva	5,00	11
Turku–Toijala, tarveselvitys ja hankear- viointi	-	Uusi	0,12	12
Eurooppalaisen raideleveyden ratayh- teyksien suunnittelu Tornio–Haapa- ranta–Kemi*	-	Jatkuva	20,00	I
Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tam- pere kehittämisen suunnittelu*	Kyllä	Jatkuva	22,00	II
Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauk- lahti*	-	Jatkuva	80,00**	III
Savonrata välillä Kouvola–Kuopio no- peuden ja kapasiteetin noston suunnit- telu*	Kyllä	Jatkuva	4,20	IV
Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus*	-	Jatkuva	15,00**	V
Tampere–Jyväskylä–radan suunnittelu*	-	Jatkuva	18,00	VI
Tornio–Kolari sähköistyksen suunnit- telu*	-	Jatkuva	7,50	VII

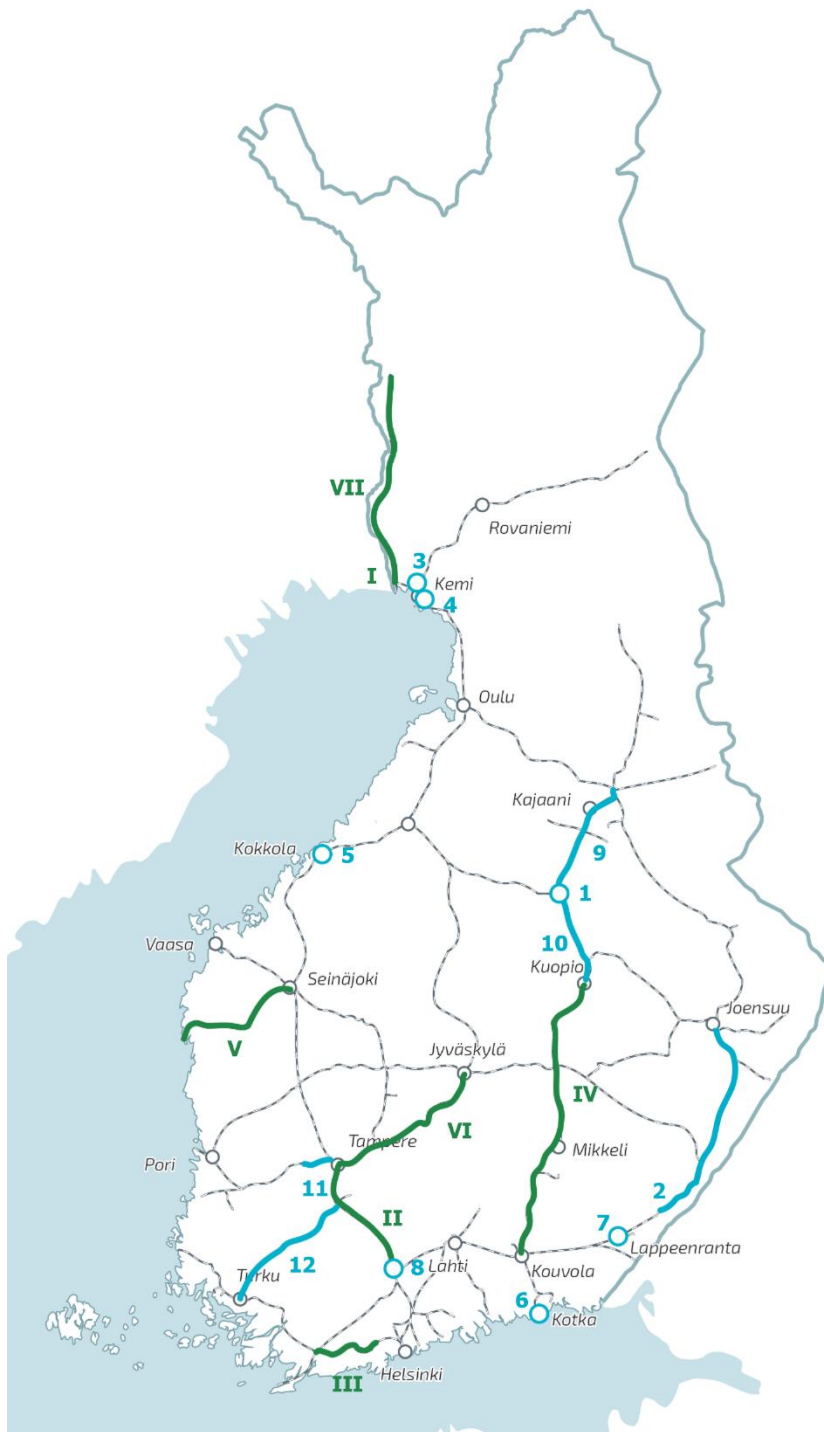
Taulukon lyhenteet: RaS=ratasuunnitelma, RS=rakentamissuunnitelma, M€=miljoonaa euroa

* Eduskunnan talousarvioissa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus

** Kustannus sisältää toteuttamis- ja suunnittelurahoituksen

Muita ratojen suunnittelu- ja selvityskohteita

- Rataverkon kokonaiskuvan päivitys ja laajemman rataverkon koontiselvityksiä (mm. Savon rata, ratapihat, jatkosähköistys, poikittaisyhteydet)
- Henkilöliikennepaikkoja koskevat selvitykset ja tarkastelut
- Ratapihoja koskevat selvitykset, suunnitelmat ja hankearvioinnit, koontiselvityksen päivitys
- Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, rataverkon syventävä tarkastelu (Uusi)
- Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen (Uusi)
- MAL-selvitys- ja suunnittelukohteita yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa (mm. lähiliikenne, asema-alueet)
- Helsingin seudun MAL-suunnitteluun liittyvä liikennetutkimus (Uusi)
- Erillisselvityksiä mm. raideleveyden valtakunnallinen tarkastelu, raidereformin infratarpeet
- Ratojen perusparannus- ja korjaussuunnitelmia
- Tasoristeysten turvallisuuden parantamissuunnitelmia
- Siltakohteita (mm. Pohjois-Suomen isoja siltakohteita)
- Yhteysväliselvityksiä (kuten Kolari–Tornio–Laurila Ajos / Oulu Oritkari, täsmentävä selvitys)



Kuva 6. Rataverkon merkittävät suunnittelukohteet vuonna 2026.

4.4 Vesiväyläkohteet

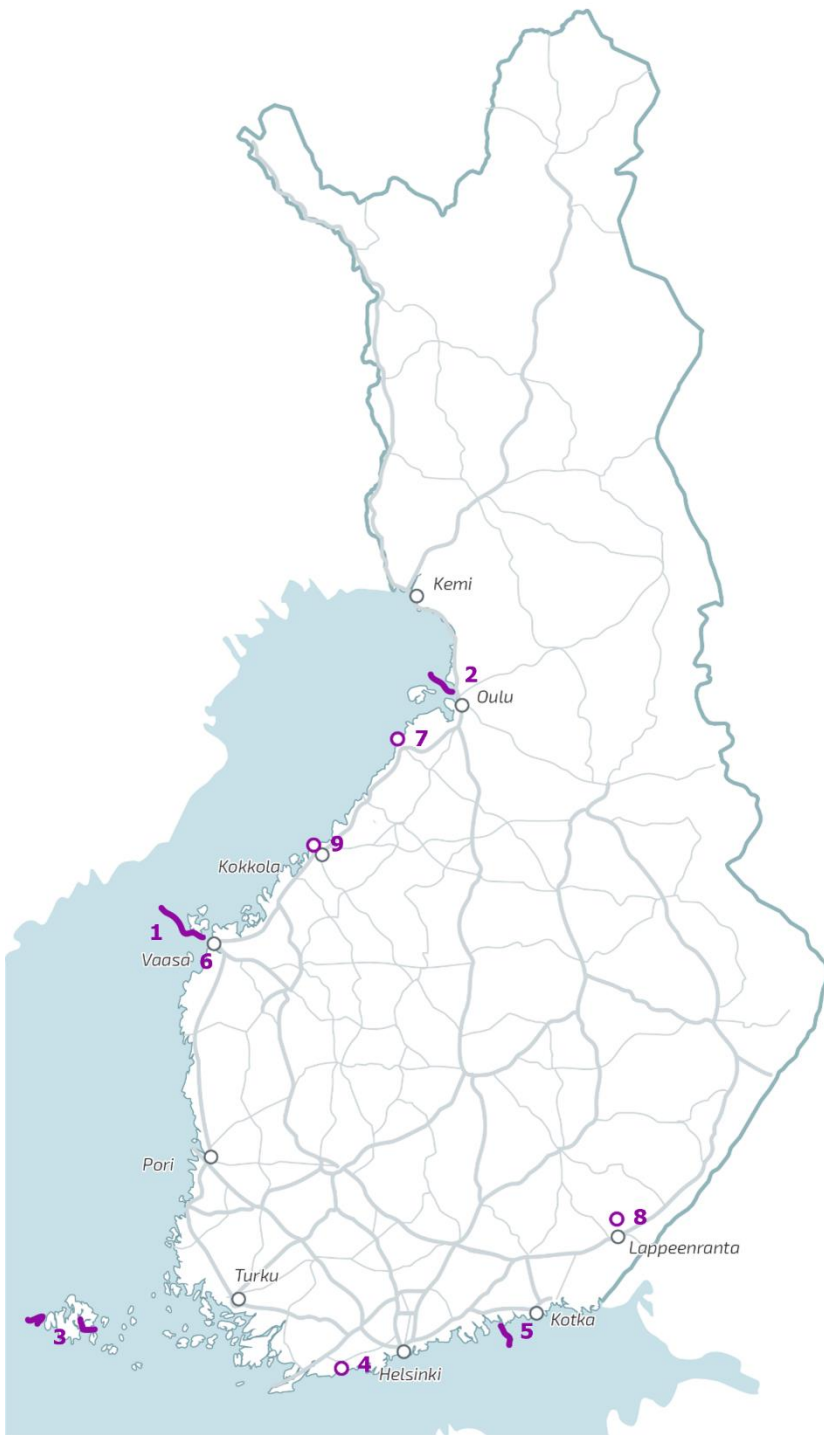
Vesiväylien suunnitteluhankkeet ovat jo toteutuspäätöksen saaneita tai investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita, joiden toteutusvalmiuden edistämiseen tähtäävää suunnittelua tehdään vuonna 2026.

Käynnissä olevia suunnitelmia on yhteensä kahdeksan. Uusia, vuonna 2026 alkavia suunnittelukohteita on yksi, Kokkolan Kantasataman meriväylän syventämisen yleissuunnitelma. Taulukossa 10 ja kuvassa 7 on esitetty vesiväyläverkon suunnittelukohteet. Taulukossa 11 on listattu lisäksi käynnissä olevat ja vuonna 2026 alkavat esisuunnittelutason selvitykset ja suunnitelmat.

Taulukko 10. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet.

Suunnittelukohde	Investointiohjelmassa 2025–2032	Uusi alkava tai jatkuva	Suunnittelukustannukset (M€)	Numero kuvassa 7
Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu	-	Jatkuva	0,02	1
Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,02	2
Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), vesilupakäsittely	Kyllä	Jatkuva	0,04	3
Inkoon meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely *	Kyllä	Jatkuva	0,02	4
Loviisan meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely *	-	Jatkuva	0,07	5
Vaasan meriväylän syventäminen, vesilupakäsittely	-	Jatkuva	0,10	6
Raahen meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,02	7
Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantaminen, yleissuunnittelu	Kyllä	Jatkuva	0,03	8
Kokkolan Kantasataman meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu	-	Uusi	0,04	9

*) Väyläverkon investointiohjelmassa nimetty hanke



Kuva 7. Vesiväyläverkon suunnittelukohteet vuonna 2026.

Taulukko 11. Vesiväyläverkon muu suunnittelu.

Suunnitelma	Suunnittelu- kustannukset (M€)
Merituulipuistojen edellyttämien pienten väylämuutosten suunnittelu, esiselvitys (jatkuva)	0,03
Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut (jatkuva)	0,01
Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla - vesiväylien syventävä tarkastelu, esiselvitys (uusi)	0,04
Liikenne 12 -selvityksiin varautuminen	

5 Valittujen kohteiden vaikutukset

Suunnitteluohjelmasta rahoitettavat suunnittelukohteet tuottavat tietoa jatkosuunnittelua ja toteutusta koskevaan päätöksentekoon sekä esimerkiksi kuntien maankäytön suunnitteluun. Myöhemmin toteutuspäätösten myötä osa kohteista vaikuttaa väylien palvelutasoon sekä ympäristöön ja yhteiskuntaan laajemmin. Tässä luvussa on kuvattu ohjelmaan valittujen kohteiden kokonaisvaikutukset väylämuodoittain.

Suunnitteluohjelma sisältää kohteita, joilla on vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen. Näiden teemojen osalta ohjelmassa edistetään myös esisuunnittelua, joka tuottaa tietoa tarkempaa jatkosuunnittelua varten. Vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen ja huoltovarmuuteen ei kuvata tässä julkisessa raportissa tarkemmin eikä kohdekohtaisesti.

5.1 Tiekohteiden vaikutukset

Uudet alustavat suunnittelukohteet

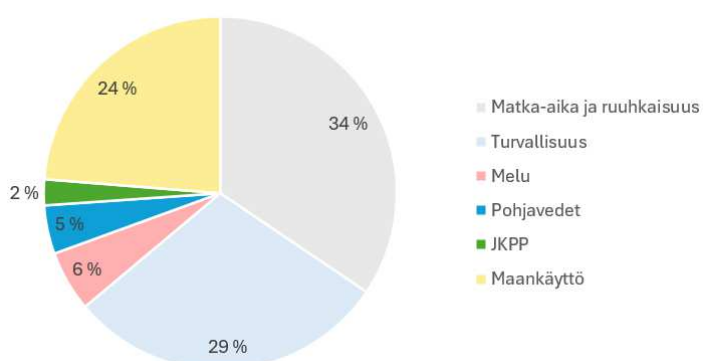
Suunnitteluohjelmaan ehdolla olleista ja luvussa 3.1.2 SCORE-menetelmällä arvioituista kolmestatoista kohteesta valittiin suunnitteluohjelmaan kymmenen kohdetta. Hankkeiden yhteenlasketut suunnittelukustannukset ovat 940 000 euroa ja hankkeiden toteuttaminen maksaisi alustavien kustannusarvioiden perusteella 623 miljoonaa euroa (taulukko 12). Toteuttamiskustannukset tulevat lopulta olemaan todennäköisesti pienemmät, koska esisuunnittelun yhtenä tavoitteena on löytää tarkastelluilta yhteysväleiltä tehokkaimmat hankevaihtoehdot jatkosuunnitteluun.

Taulukko 12. Valittujen kohteiden vertailua score-kustannussuhteen maksimoiviin valintoihin.

	Suunnittelu-kustannus	Toteuttamis-kustannus	Score-pisteet	Score-kustannussuhde
Valitut kohteet	940 000	623	1 081	1,73
Score-kustannussuhteen maksimoivat valinnat	850 000	348	1 179	3,39

Valinnat eroavat luvussa 3.2.1 esitetystä priorisoinnista siten, että kahtena osahankkeena arvioitu Mt 816 Hailuoto, TS ja Vt 20 toimenpideselvitys välillä Kiiminki – Kuusamo eivät tulleet valituiksi suunnitteluohjelmaan. Näiden hankkeiden tilalle valikoituivat taulukossa 1 neljällä viimeisellä sijalla olevat kohteet. Valintojen yhteenlasketuissa score-pisteissä ei ole suurta eroa, mutta valitun hankejoukon score-kustannussuhde on selvästi score-kustannussuhteen maksimoivia valintoja heikompi. Tähän on syynä suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden selvästi korkeammat toteuttamiskustannukset.

Score-pisteiden perusteella tarve suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden suunnittelulle tulee pääasiassa matka-aikojen lyhentämisestä ja ruuhkien vähentämisestä, liikenneturvallisuuden parantamisesta sekä maankäytön kehittämisestä. Tarvealueiden tarkempi jakautuminen on esitetty kuvassa 8. Kestävyyteen liittyvät tarpeet (pohjavesi- ja melusuojaukset sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) muodostavat myös yhdessä merkittävän tarveperustelun. Lisäksi kaksi vähän score-pisteitä saanutta kohdetta perusteltiin sotilaallisen liikkuvuuden tarpeilla.



Kuva 8. Valittujen uusien suunnittelukohteiden score-pisteiden tarvealueittain jakautuminen.

Jatkosuunnittelukohteet

Suunnitteluohjelmaan ehdolla olleista karkealla HK-suhteella tai hankearvioinnilla arvioiduista 14 kohdesta valittiin suunnitteluohjelmaan neljä kohdetta. Valitut kohteet olivat pääosin vaikutusarvioinnin

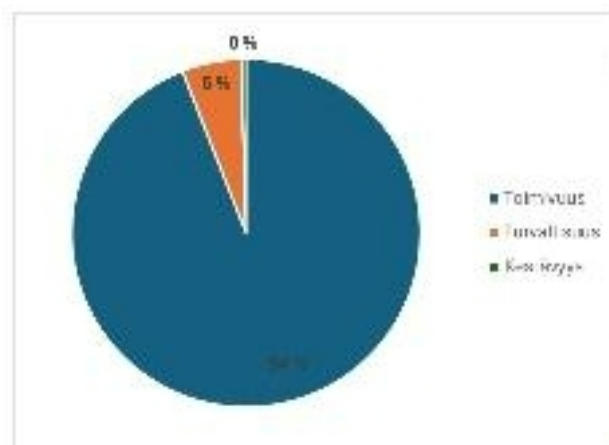
perusteella ns. kiistattomia valintoja. Poikkeuksen teki hanke Vt 4 Oravakivensalmen kohta, joka olisi ollut vaikutusarvioinnin perusteella ns. kiistaton hylättävä.

Taulukossa 13 on vertailtu tehtyjä valintoja PRIO:n HK-optimiin perustuviin valintoihin. Valittujen kohteiden HK-suhde oli varsin korkea, mutta sitä laski erityisesti hankkeen Vt 4 Oravakivensalmen kohta valinta. Tehdyt valinnat johtivat 58 miljoonan euron menetettyyn hyötyyn suhteessa HK-optimin mukaisiin valintoihin.

Taulukko 13. Suunnitteluohjelmaan valittujen kohteiden ja HK-optimin vertailua.

	Kustannukset milj. €		Hyödyt milj. €		
	Investointi	HK-laskelma	HK-suhde	HK-laskelma	Menetettyt
Valitut kohteet	134	171	2,38	407	58
HK-optimin kohteet	134	170	2,74	465	0

Jatkosuunnitteluun valitut kohteet ovat selvästi keskimääräistä tiehanketta tehokkaampia tuottamaan toimivuushyötyjä. Tästä syystä toimivuushyödyt korostuvat ja turvallisuuteen sekä kestävyYTEEN liittyvät hyödyt jäävät suhteellisen vähäisiksi. Kestävyshyötyjen osuutta vähentää myös se, että ne ovat yhdellä valituista kohteista negatiiviset. Kuvassa 9 on esitetty hyötyjen jakauma.



Kuva 9. Valittujen jatkosuunnittelukohteiden hyötyjen jakautuminen eri vaikutusteemoille.

Vaikutusten kohdentumisen arviointi

Suunnitteluohjelmaan valittiin neljä niistä 14 hankkeesta, joille sosiaalisten vaikutusten kohdentumisen arviointi tehtiin. Hankkeet on esitetty taulukossa 14. Näistä neljästä hankkeesta erityisesti kolmella (Kehä II, Kehä III, Vt 3 Sääksjärvi–Linnakallio) olisi toteutuessaan suuria myönteisiä vaikutuksia tarkasteltuihin haavoittuviin ryhmiin, koska hankkeet sijaitsevat tiiviimmässä yhdyskuntarakenteessa. Neljännellä hankkeella (Vt 4 Oravakivensalmi) on myös myönteisiä vaikutuksia, mutta vaikutukselle altistuvien haavoittuvien ryhmien koko on huomattavan pieni verrattuna kolmeen muuhun hankkeeseen. Näillä neljällä hankkeella ei arvioitu olevan negatiivisia vaikutuksia haavoittuviin ryhmiin.

Taulukko 14. valittujen neljän hankkeen vaikutuksen suuruus, herkkyys (palveluiden määrä hankkeen vaikutusalueella) ja laajuus (väestöryhmän koko).

	Suuruus			Herkkyys		
	Saavutettavuus & esteettömyys	Turvallisuus & koettu turvallisuus	Melu	Lapset ja nuoret	Liikkumisseiset ja iäkkäät	Pienituloiset
Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, TS	1	1	1	2	3	3,5
Valtatien 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa	1	2	0	1	1	1
Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS	1	0	2	3,5	3	4
Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä TS	2	2	0	4	3,5	4

Kehä II, Kehä III ja Vt 3 Sääksjärvi–Linnakallio hankkeiden vaikutusalueella sijaitsee kohtalaisen paljon joko kaisen tarkastellun haavoittuvan ryhmä palveluita, kuten kouluja, päivittäistavarakauppoja ja muita lähipalveluita sekä työpaikkoja. Hankkeilla on kohtalaisia vaikutuksia saavutettavuuteen ja esteettömyyteen: hankkeet parantavat jonkin verran linja-autoliikenteen sujuvuutta ja siten myös liikenteen turvallisuutta. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin hankkeilla ei ole tunnistettu turvallisuusvaikutuksia. Hankkeiden vaikutukset meluun ovat vähäisiä, ja osin hankkeiden vaikutusalueilla on jo käytössä melusuojausta. Väestön määrä per haavoittuva ryhmä, vaihtelee näillä hankkeilla 1 600–3 200 ihmisen välillä.

Vt 4 Oravakivensalmi -hankkeella on toteutuessaan kohtalaisia myönteisiä saavutettavuus- ja turvallisuusvaikutuksia tarkastelluille haavoittuville ryhmille. Saavutettavuus ja turvallisuuden tunne

liikenteessä paranevat, mikäli raskaan liikenteen määrä rinnakkaistiellä vähenee ja jos rakennetaan erillinen jalankulun ja pyöräilyn väylä. Melusuojaus varmistetaan nopeusrajoituksen noston yhteydessä. Väestön koko per haavoittuva ryhmä hankkeen vaikutusalueella on alle 15 ihmistä.

5.2 Ratakohteiden vaikutukset

Rataverkon suunnitteluohjelman sisältö perustuu pitkälti väyläverkon investointiohjelman kohteiden suunnitelmavalmiuden edistämiseen. Ohjelma 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. Ohjelma sisältää myös mm. siltakohteiden suunnittelua.

Rataverkon suunnitteluohjelman valmistelu ja valinnat perustuvat luvussa 4.1 kuvattuihin suunnittelu-kohteiden valintaperiaatteisiin. Lisäksi tarkastelua on tehty valtakunnallisesti eri aihealueittain (kuten liikennepaikat, rataosat ja verkolliset tarpeet, sillat). Suunnitteluohjelmaan valituilla ratakohteilla edistetään Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita huomioiden käynnissä olevat suunnittelukohteet, eri suunnitteluvaiheiden tarpeet sekä suunnitteluvaiheiden tuottamat tuoreet tilanne- ja vaikutustiedot.

Ratakohteiden priorisointia tehdään valtakunnallisesti pitkäjänteisesti ja ohjelmaan nostettavat priorisoidut kohteet valitaan todellisen tarpeen mukaan. Rataverkon osalta suunnitelmavaranto on varsin pieni ja erityisesti esisuunnitteluvaiheella on keskeinen rooli jatkosuunnittelukohteiden valinnassa, jotta seuraavissa vaiheissa radanpidon rahoituksen kohdistaminen seuraaviin suunnitteluvaiheisiin ja investointiohjelmaan on oikea-aikaista ja tarpeiden sekä liikennejärjestelmälle osoitettujen tavoitteiden mukaista. Ratasuunnitelmavaiheessa tehtävän tarkentavan suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin merkitys on suuri. Sekä esiselvitys- että jatkosuunnitteluvaiheessa tehtävän vaikutusten arvioinnin perusteella tarpeista muodostetaan priorisoitavia hankekokonaisuuksia.

Suunnitteluohjelmaan sisältyvät kohteet ja niiden tavoitteet tukevat ja edistävät rataverkon toimivuutta ja toimintavarmuutta sekä parantavat pääväyläverkon ja muun rataverkon palvelutasoa, liikenneturvallisuutta ja ympäristökestävyyttä. Tätä kautta kohteet ja ohjelma edistävät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta, elinkeinoelämän ja rautatieyritysten toimintaedellytyksiä ja kansalaisten liikkumismahdollisuuksia sekä alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta. Hyötyjä kohdistuu haavoittuviin väestö- tai liikkujaryhmiin ja ohjelma edistää kestäviä kulku- ja kuljetusmuotoja. Suunnittelukohteiden valinnassa näkyy myös niiden rataverkon korjausvelkaa vähentävä vaikutus.

5.3 Vesiväyläkohteiden vaikutukset

Vesiväylien osalta ainoa ehdotettu uusi suunnitteluhanke on Kokkolan Kantasataman meriväylän syventämisen yleissuunnittelu. Toinen alun perin ehdolla ollut suunnitteluhanke, Kuopio–Iisalmi-väylän syventämisen esisuunnittelu (sisältyy Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantamisen kokonaisuuteen) käynnistyi vuonna 2025.

Suunnitteluohjelmaan valituilla vesiväyläkohteilla (jatkuvilla sekä yhdellä uudella hankkeella) edistetään toteutuspäätöksen jo saaneiden sekä väyläverkon investointiohjelmaan sisältyvien kohteiden suunnitelmavalmiutta. Vesiväylähakkeiden parantamissuunnitelmat liittyvät aluskoon kasvamiseen. Suomen sataliikennöivät alukset ovat entistä pidempiä, leveämpiä ja niiden syväys on suurempi, minkä takia meriväyliä täytyy syventää ja leventää. Hankkeiden toteutuessa ne varmistavat väylien palvelutason ja turvallisuuden, vähentävät kuljetuskustannuksia ml. kuljetusten energiankulutusta ja siten parantavat raaka-aineiden sekä tuotteiden merikuljetusten tehokkuutta ja teollisuuden toimintaedellytyksiä. Osa hankkeista on merkittäviä myös huoltovarmuuden kannalta. Väylähankkeilla on myös sekä positiivisia että negatiivisia ympäristövaikutuksia. Merkittävimmät positiiviset vaikutukset ovat päästöjen vähentyminen kuljetettua tonnia kohti ja alusliikenteen turvallisuuden paraneminen. Negatiiviset vaikutukset ovat yleensä paikallisia ja rakentamisen aikaisia ja liittyvät väylän lähialueille kohdistuviin ympäristövaikutuksiin.

6 Suunnitteluohjelman seuranta

6.1 Suunnittelukohteiden seuranta

Suunnitteluohjelman kohteiden etenemistä seurataan säännöllisesti raportoinnin avulla. Tarvittaessa suunnittelukohteiden rahoitukseen tehdään muutoksia. Kesken vuotta on myös mahdollista tehdä muutoksia suunnitteluohjelman kohteisiin päättämällä uusista kohteista tai keskeyttämällä aiemmin päätetty suunnittelu esimerkiksi toimintaympäristön tai tarpeiden muutosten vuoksi. Vuoden 2025–2028 suunnitteluohjelman julkaisun jälkeen on päätetty seuraavien uusien suunnittelukohteiden aloituksesta:

- Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, tiesuunnitelma
- Vt 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekiö, tiesuunnitelma
- Vt 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekiö, tiesuunnitelma
- Norvajärven uuden tieyhteyden selvitys
- Uusien siltapaikkojen selvitys, Lappi
- Tehontarpeen simulointi ja liikennetarkastelut Tampereen seudulla selvitys
- Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla, esiselvitys

Lisäksi vuoden 2025–2028 suunnitteluohjelman julkaisun jälkeen on päätetty seuraavien suunnittelukohteiden keskeyttämisestä:

- Loviisan rata, tarveselvitys+hankearviointi (toimintaympäristön ja tarpeiden muutos)

6.2 Suunnitelmavarannon ylläpito

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti suunnitelmavarannon tulee olla riittävän laadukas ja ajantasainen, jotta päätökset hankkeista voidaan tehdä oikean ja riittävän tiedon perusteella. Suunnitteluohjelman kohteiden valintojen avulla pyritään varmistamaan laadun ja laajuuden puolesta taroituksenmukainen suunnitelmavaranto ja suunnitelmavalmius.

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 luonnonsuojelulain mukaisten poikkeuslupien voimassaolon seuranta.

Suunnitelmavarannon ajantasaisuuden varmistaminen on keskeistä, etenkin jos suunnitteluhanke joutuu odottamaan toteuttamispäätöstä tai jos suunnitelman voimassaolo ei enää raukea esimerkiksi hankkeen osittaisen toteutuksen käynnistymisestä. Ajantasaisuuden varmistamiseen liittyy esimerkiksi toimintaympäristön muutosten seuranta lainsäädännön, kuten ajoneuvojen mittauudistus ja tieturvallisuusdirektiivi, maankäytön kehittymisen tai elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden vuoksi. Muutokset voivat edellyttää suunnitteluhankkeiden suunnitelmien ajantasaistamista esimerkiksi teknisen mitoituksen, vaikutusarvioinnin tai kustannusten arvioinnin osalta.

7 Tulevien vuosien esitettyjä suunnittelutarpeita

Suunnitteluohjelmaa laadittaessa selvitettiin ja arvioitiin suunnittelutarpeita sekä vuodelle 2026 että myöhemmille vuosille. Suunnitteluohjelmaan 2026–2029 nimettiin pääasiassa vain vuonna 2026 aloitettavia suunnittelukohteita. Suunnittelutarpeita kartoitettiin kuitenkin pidemmälle tulevaisuuteen, jotta

suunnittelua voidaan ohjelmoida pitkäjänteisesti. Tässä luvussa kerrotaan tämän päivityskierroksen aikana esitetyistä suunnittelutarpeista, jotka eivät saaneet rahoitusta.

Seuraava suunnitteluohjelman päivityskierros tullaan tekemään vuoden 2026 aikana siten, että päätökset uusista hankkeista tehdään syksyllä 2026. Seuraavalla suunnitteluohjelman päivityskierroksella tullaan uudelleen tarkistamaan sekä näiden jo esitettyjen että seuraavalla kierroksella uusina esitettävien suunnittelutarpeiden kiireellisyys ja priorisointi.

7.1 Tiekohteet

Alle on listattu ne suunnitteluohjelmaan vuosille 2026–2029 esitetyt tiekohteet, joita arvioitiin ja joiden aloituksesta ei ole tehty päätöstä. Listauksessa on käytetty lyhenteitä suunnitelmavaiheista. Lyhenteistä TS tarkoittaa tiesuunnitelmaa, RS rakentamissuunnitelmaa, TRS tie- ja rakentamissuunnitelmaa, YVA ympäristövaikutustenarviointia, TPS toimenpidesuunnitelmaa ja 4-K nelikaistaistusta. *-merkintä nimen perässä viittaa siihen, että kohteen toteutusajankohta riippuu kyseessä olevan teollisuusinvestoinnin/käivoksen etenemisestä. Kaikista esitetyistä kohteista ei ole määritelty suunnitelmavaihetta. Lista on tienu-merojärjestyksessä.

- Vt 2 parantaminen Ulvilan keskustan kohdalla, TS
- Vt 2 Harjavalta–Pori nelikaistaistus, YVA ja YS
- Vt 2 Harjavalta–Ulvila nelikaistaistus, YVA ja YS
- Vt 3 Helsingby–Laihia, tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe
- Vt 3 Jalasjärvi–Laihia parantaminen, vanhojen tiesuunnitelmien päivittäminen
- Vt 3 Lempäälä–Pirkkala, TS
- Vt 4 / vt 8 Haarasillan eritasoliittymä ja vt 8 kehittäminen Limingan kohdalla, TS
- Vt 4 Hartolan kohdan TS (Lusi-Oravakivensalmi 1. vaiheen osahankkeet)
- Vt 4 Kehä III–Keravantie, TS
- Vt 4 Lusi–Oravakivensalmi osahankkeet TS (muut 1. vaiheen kohteet)
- Vt 4 parantaminen kt 77 (eteläinen)–Saikaan liittymä, Viitasaari
- Vt 4 parantaminen kt 77 pohjoinen–Pihtipudas
- Vt 4 parantaminen Leivonmäen taajaman kohdalla, Joutsa
- Vt 4 parantaminen maantien 618 liittymässä, Toivakka, TS
- Vt 4 parantaminen Mämmensalmen kohdalla, YVA tarveharkinta
- Vt 4 parantaminen Pihtiputaan kohdalla, Pihtipudas
- Vt 4 parantaminen välillä Kalaniemi–kantatie 77 (eteläinen), Äänekoski ja Viitasaari, TS
- Vt 4 parantaminen välillä Markkula–Konginkangas, Äänekoski, TS
- Vt 4 parantaminen välillä Pihtipudas–maakunnan raja
- Vt 4 parantaminen välillä Saikaa–Taimoniemi (kt 77 pohjoinen), Viitasaari, TS
- Vt 4 Pulkila–Haurukylä jatkuva ohituskaistatie, vaihe 1, TS

- Vt 4 Simojoen silta, TS
- Vt 4, kt 81, mt 9442 jalankulun ja pyöräilyn väylä, "Siltojen lenkki", TRS
- Vt 5 parantaminen välillä Hietanen–Pitkäjärvi, Hirvensalmi ja Mikkeli, YS
- Vt 5 Sodankylän kohta, TS*
- Vt 6 Joensuu–Kajaani, kehittämisselvitys
- Vt 8 Hopsalan liittymän parantaminen, TS
- Vt 8 Koivulahden eritasoliittymä, TS
- Vt 8 Rauma–Eurajoki 4-k, TS
- Vt 8 Nousiainen–Mynämäki 4K, YVA ja YS
- Vt 9 ja 23 liittymän parantaminen sekä ohituskaista- ja liittymäjärjestelyt
- Vt 9 parantaminen Hiidenmäki–Säyrylä, Jämsä
- Vt 9 parantaminen Länkipohjan taajaman kohdalla
- Vt 9 parantaminen välillä Niemisjärvi–Hankasalmen keskusta
- Vt 9 parantaminen välillä Juokslahti–Painaa, TS
- Vt 9 parantaminen välillä Kanavuori–Liestuore
- Vt 9 parantaminen välillä Korpilahden kohdalla
- Vt 9 parantaminen välillä Liestuore–Niemisjärvi
- Vt 9 parantaminen välillä Lullinvuori–Hiidenmäki, Jämsä, TS
- Vt 9 parantaminen välillä Muurame–Keljonkangas (Jyväskylä)
- Vt 10 kääntö Liedon kohdalla (uusi tieyhteys), YVA ja YS
- Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl 1.vaihe, TS
- Vt 13 parantaminen Saarijärven Asemankannaksen kohdalla, AVS
- Vt 13 Savitaipale–Lemi 2.vaihe, TS
- Vt 15 Valkealan pääliittymän porrastaminen, TS
- Vt 15 Valkeala–Ristiina, TPS
- Vt 18 Jalankulku ja pyöräilyväylä valtatiellä 18 välillä Keljo–Kukkumäki
- Vt 18 Kivistöntien eritasoliittymä, TS
- Vt 18 ohituskaistaosuudet Peräläntie–Höysäläntie ja Valtaala–Leväluhdantie sekä Isonkyrön ETL, TS
- Vt 18 Sydänmaan tasoristeysten poistaminen, Alavus, YS
- Vt 19 ja kt 63 Lapua–Kauhava jalankulun ja pyöräilyn väylä, TS
- Vt 20 toimenpideselvitys välillä Kiiminki–Kuusamo
- Vt 24 kehittämisselvityksen päivitys ja hankearviointi
- Vt 25 Hyvinkää–Mäntsälä 2. vaihe, TS (loput kohteet)
- Vt 26 Hamina–Taavetti, 2.vaihe, TS
- E18 (Kt 40) välillä vt 8–vt 10, YS (ja YVA)
- Kt 50 Kehä III välillä Vanha Porvoontie–Lahdentie, TS
- Kt 67 Ilmajoki–Seinäjoki tiesuunnittelun ensimmäinen vaihe
- Kt 67 Ilmajoki–Kurikka–Kauhajoki hankkeistamiseen tähtäävä esiselvitys
- Kt 67 Pitkäkosken siltojen V-717 ja V-1714 uusiminen, TS

- Kt 78 Kajaanintie, Jätkäkynttilä–Pöykkölä, TS
- Kt 79 Kittilä–Levi jalankulun ja pyöräilyn väylä, TRS
- Kt 79 Kittilän kirkonkylän, RS
- Kt 80 Sodankylä–Vuomanperä, TS*
- Kt 82 Vikajärvi–Kemijärvi, TS
- Mt 101 Kehä I välillä vt 3–kt 45, TS
- Mt 145 Järvenpääntien jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä, TS
- Mt 185 Turku–Naantali, esiselvitys
- Mt 185 Turku–Naantali, YS
- Mt 312 Lahti–Nastola jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä, TS
- Mt 355 Merituulentie, TS
- Mt 637 parantaminen välillä Kuormaajantie–Laukaan taajama
- Mt 637 parantaminen välillä Sorastajantie–Kuormaajantie
- Mt 663 kaupunginsillan ja penkereen korjaaminen Kristiinankaupungissa, TS
- Mt 816 leventäminen välillä Huikku–Ailasto ja Sauvola–Marjaniemi, Hailuoto, TS
- Mt 827 ja 18637 Jalankulun ja pyöräilyn väylä välille Tyrnävä–Murto, Tyrnävä, TS
- Mt 941 Ranua–Posio, TS
- Mt 955 Hanhimaa–Pokka, TS
- Mt 955 Pokka–Repojoki, TS
- Mt 965 Pelkosenniemi–Savukoski, TS*
- Mt 967 ja mt 9671 Savukoski–Martti, TS*
- Mt 1002 ja 11039 Skäldön silta, TS
- Mt 2470 (T715) Peipohjan itäinen ylikulkusilta, TS
- Mt 2850 Riihimäki–Hyvinkää jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä, TS
- Mt 3003 Moision ylikulkusillan (H-151 ja H1236) uusiminen, Lempäälä, TS
- Mt 9643 Kemijärvi (Patokangas) –Varrio, TS*
- Mt 9671 Martti–Rovala–Sokli, RS*
- Mt 12003 Mossalan lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)
- Mt 12005 Saverkeitin lossin korvaaminen sillalla, YS (ja YVA)
- Mt 14871 Kaljaniementien jalankulun ja pyöräilyn väylä, TS
- Eritasoliittymäselvitys, Pohjanmaan elinvoimakeskus
- Itä-Suomen logistiikkaselvitys, Itä-Suomen elinvoimakeskus
- O-930 Koskelan ylikulkusilta, Oulu, RS
- Oravakivensalmi–Kanavuori, Joutsa, Toivakka ja Jyväskylä
- Tasoliittymäselvitys parantamistarpeista vilkkailla teillä, Pohjanmaan elinvoimakeskus
- Tuusulan itäväylä, TS

7.2 Ratakohteet

Tässä luvussa esitellään suunnitteluohjelman 2026–2029 valmistelussa esillä olleita ratakohteita, jotka on alustavasti ohjelmoitu tai muutoin tunnistettu mahdollisiksi käynnistettäväksi vuosille 2027–2029. Kohteet ovat hyvin eri vaiheissa suunnittelua ja listalla on useita kohteita, joiden suunnitelmavalmius ei ole vielä riittävä tai ne eivät ole vielä muuten päätösvalmiita.

Vuonna 2026 valmistuu esisuunnittelua erityisesti muun muassa ratapihoihin ja henkilöliikenneasemiin liittyen. Seuraavien vuosien jatkosuunnittelutarpeita tarkentuu näiden osalta seuraavaan suunnitteluohjelmaan. Myös muun käynnissä ja käynnistymässä olevan suunnittelun kautta todennäköisesti nousee jatkosuunnittelutarpeita tuleville vuosille. Alla on listaus tunnistetuista mahdollisesti myöhemmin käynnistettävistä kohteista.

- Ratapihat ja henkilöliikennepaikat, jatkosuunnittelu sisältäen myös raidereformiin liittyviä selvityksiä
- Raidereformiin liittyvät mahdolliset selvitykset/suunnitelmat
- Raideleveyskokonaisuuteen liittyvät mahdolliset selvitykset/suunnitelmat
- Kaksoiskäyttövaatimuksiin liittyvä mahdollinen jatkosuunnittelu
- MAL-sopimuksiin liittyvät suunnittelukohteet
- Pohjois-Suomen radanpidon raiteet, toimenpideselvitys
- Loviisan rata, tarveselvitys ja hankearviointi
- Ihala–Viheriäinen, tarveselvitys
- Hämeenlinnan liikennepaikan toiminnallinen selvitys
- Riihimäki uusi raakapuun kuormauspaikka, ratasuunnitelma
- Iisalmen seudun uusi raakapuun kuormauspaikka, ratasuunnitelma
- Kyrö, raakapuun kuormauspaikan parantaminen, ratasuunnitelma
- Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen erillisiä esiselvityksiä, mm. Parkanon kuormauspaikan kehittämisen toimenpideselvitys
- Laurila–Kemijärvi, tasoristeys selvitys
- Lielähti–Lakiala kaksoisraide, ratasuunnitelma
- Siltakohteita (kuten Kemijoki–Isohaara patosillat uusiminen YS/YVA, ratasuunnitelma)

7.3 Vesiväyläkohteet

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 vaikuttavat ratkaisevasti suunnittelutarpeisiin ja sitä kautta suunnitteluohjelman sisältöön. Tämän

vuoksi tulevien vuosien suunnittelutarpeiden kattava ennakoiminen on haastavaa, eikä tarpeita ole tässä esitetty yksilöityinä suunnittelukohteina.

8 Ohjelmaan sisältyvien suunnittelukohteiden esittelyt

Useista suunnittelukohteista löytyy lisätietoa Väyläviraston nettisivuilta löytyvistä hankekorteista:

<https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/hankkeiden-suunnittelu/suunnittelukohteiden-tiedot/hanke-kortit>.

8.1 Tiekohteet

Tässä luvussa esitellään suunnitteluohjelmassa vuonna 2026 käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat ja yleissuunnitelmat tienumerojärjestyksessä sekä kuvataan tiiviisti suunnitelmien sisältö. Nämä samat kohteet on listattu luvussa 4.2 ja esitetty myös kartalla (Kuva 5).

Tie- ja rakentamissuunnitelmat

Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, tiesuunnitelma (Uusi)

Kehä II:lle etelään johtavan rampin geometriaa ja kapasiteettia (lisäkaista) parannetaan. Poistetaan lyhyt sekoittumiskaista Nihtisillan ja Sepänsolmun välistä. Varmistetaan Valtatien 1 länteen johtavan ajoradan kapasiteetti Turvesolmun ja Kehä II:n välillä (lisäkaista) sekä hallitaan meluvaikutukset meluestein. Parannetaan Kehä II:n pohjoiseen johtavan ajoradan kapasiteettia Sepänsolmun eteläreunalla (lisäkaista) ja estetään kohtaamisonnettomuudet Kehä II:n kaksikaistaisella, yksiajorataisella, osuudella Sepänsolmun eteläosassa (keskikaide).

Liikenteen sujuvuus paranee merkittävästi Valtatien 1 pohjoisella ajoradalla, Kehä II:lle etelään johtavalla rampilla sekä Kehä II:n molemmilla ajoradoilla Sepänsolmun eteläreunalla. Liikenneturvallisuus paranee toimenpiteiden vaikutusalueella sujuvuuden parantuessa sekä ajosuuntien erottelulla. Erityisesti Turunväylälle ulottuvat jonot aiheuttavat merkittävän peräänajoriskin. Tieliikenteen päästöt vähenevät. Melulle altistuvien määrä vähenee n. 650:llä. Hankkeen myötä parantuva liikenteen sujuvuus Turunväylän lännen ajosuunnalla parantaa linja-autoliikenteen sujuvuutta erityisesti iltapäiväruuhkassa.

Vt 3 Salmin sillan uusiminen, Ikaalinen, tiesuunnitelma (Uusi)

Huonokuntoisen sillan korvaaminen uudella sillalla joko nykyisellä paikallaan tai uuden sillan rakentaminen nykyisen sillan viereen. Valtatie on osa kattavaa TEN-T-verkkoa.

Vt 3 Sikuri–Ikaalinen (Kyröskoski–Ikaalinen), tiesuunnitelma

Valtatie 3 parannetaan jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi Kyröskosken ja Ikaalisten eritasoliittymien välisellä osuudella. Valtatiejaksolle rakennetaan yksi uusi eritasoliittymä ja kaikki nykyiset tasoliittymät poistetaan. Ikaalisissa Patrakantien katkaistavan liittymän kohdalle rakennetaan risteysilta. Nykyisiä ohituskaistoja pidennetään ja keskikaide toteutetaan puuttuville osuuksille. Eritasoliittymien välille toteutetaan valtatie suuntainen rinnakkaistieyhteys (maantie/katu). Valtatien hidas liikenne sekä kävely ja pyöräily ohjataan rinnakkaistielle. Valtatielle 3 toteutetaan meluntorjuntatoimenpiteitä.

Valtatie 3 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Tavoitteena on saada valtatielle 3 pääväyläasetuksen mukainen palvelutaso parantamalla valtatieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä varmistaa nykyisen ja suunnitteilla olevan maankäytön kytkennät valtatiehen.

Vt 3 Sääksjärvi–Lakalaiva–Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, tiesuunnitelma (Uusi)

Kolmansien kaistojen rakentaminen Lakalaivan eritasoliittymän ja Sarankulman eritasoliittymän välille helpottaa Tampereen läntisen kehätien ruuhkaisimman kohdan ongelmia. Osuuden keskivuorokausiliikenne on noin 54 000 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen määrä on noin 3 800 ajoneuvoa/vrk. Lisäksi suunnitteluun sisältyy pienempiä kaistajärjestelyjä muulla suunnitteluosuudella. Kaistajärjestelyillä on tarkoitus parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta etenkin valtatie 3 suunnassa. Suunnitteluun sisältyy melusuojausten suunnittelu, koska liikennemelun osalta tieosuus on yksi hankalimmista Tampereen kaupunkiseudulla.

Vt 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö, tiesuunnitelma

Valtatie 3 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö tiesuunnitelma tavoitetilassa 2+2-kaistaisena keskikaiteellisena valtatieenä eritasoliittymäin. Hanke parantaa oleellisesti liikenneturvallisuutta ja liikenteellisesti vilkkaan valtatieosuuden palvelutasoa.

Valtatietä parannetaan nykyisellä paikallaan Hämeenkyrön puolella Hanhijärveltä Miharintien (mt 2624) liittymään saakka, jonka jälkeen täysin uutta valtatieosuutta rakennetaan noin 10 kilometriä nykyisen linjauksen pohjoispuolelle. Ylöjärvellä valtatie linjaus liittyy kantatiehen 65, jota parannetaan valtatieenä nykyisellä paikallaan Elovainion liittymän eteläpuolelle yhtyen nykyiseen kehätiehen. Valtatielle toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää valtatie uuden linjauksen alku- ja loppupäähän Sasin kohdalle sekä

kantatielle 65. Lisäksi nykyinen Elovainion eritasoliittymä uusitaan kiertoeritasoliittymäksi. Valtatien nykyinen linjaus säilyy rinnakkaistienä. Hanke sisältää jalankulku- ja pyöräilyväyliä, melutorjuntaa sekä riista-aitoja. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain.

Vt 4 Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi-hankkeen suunnittelu

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää Helsingistä Kemimaalle. Vt 4 Kemimaalta Utsjoelle on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin. Tiejakso Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi (36 km) on keskeinen osa kansainvälistä liikennekäytävää, joka toimii maakunnan yhteytenä muuhun Suomeen sekä Ruotsiin ja Norjaan. Valtatien 4 Hirvas–Rovaniemi–Vikajärvi yleis- ja tiesuunnittelulle on myönnetty CEF-tukea.

Toimenpiteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta, ennakoitavuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kuljetusten taloudellista tehokkuutta, maankäytön kehittämistä ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä vähentää päästöjä ja meluhaittoja. Hanke saanut eduskunnan talousarviossa myöntämän erillisen valtuuden yleis- ja tiesuunnitelmaan.

*Vt 4 lin ohikulkutie, tiesuunnitelma***

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa kansainvälistä TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin.

Hankkeessa rakennetaan valtatie 4 uuteen paikkaan noin 17 kilometrin matkalla lin taajaman itäpuolelle välille Ränänperä–Pohjois-lin suora (lin ohikulkutie). Hanke sisältää kolme eritasoliittymää, keskustan sisääntulotien ja kaksi lijoen vesistösiltaa. Asemakylän kohdalle rakennetaan meluesteitä noin 3,5 km. Hanke ei sisällä pohjavesisuojauksia.

Tavoitteena on parantaa yhteysvälin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta poistamalla lin kohdalta liikenteen pullonkaula ja muodostamalla sujuva liikenneyhteys koko Oulu–Kemi-välille. Tavoitteena on myös parantaa yhteysvälin elinkeinoelämänkuljetusten toimintavarmuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja erikoiskuljetusten sujuvuutta.

Vt 4 Jyväskylän kohdalla, tiesuunnitelma

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa kansainvälistä TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin.

Valtatien 4 sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan Aholaidan ja Lohikosken välillä rakentamalla uusi eritasoliittymä ja purkamalla nykyisen Tourulan eritasoliittymän rampit. Lohikosken ja Aholaidan eritasoliittymien järjestelyjä parannetaan mm. rakentamalla uusia rampeja. Hankkeen tavoitteena on turvallinen sekä matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieteyhteys, joka mahdollistaa valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten ajantasaisuuden myös ruuhka-aikoina. Hankkeella parannetaan valtatien toimintavarmuutta.

Vt 4 parantaminen Joutsan varalaskupaikan ja Joutsansalmen II sillan kohdalla, tiesuunnitelma

Valtatie 4 (E75) on tärkeä valtakunnallinen päätieteyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen ja se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Valtatie kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin. Samalla tieosuudella kulkeva valtatie 9 (E63) on tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä ja yhteysväli Jyväskylä–Kuopio yhdistää Keski-Suomen ja Pohjois-Savon kasvukeskukset toisiinsa. Valtatie 9 on osa TEN-T:n kattavaa verkkoa.

Valtatiellä 4 sijaitseva Joutsansalmen II silta on kantavuudeltaan riittämätön ja huonokuntoinen, mikä rajoittaa raskaita erikoiskuljetuksia. Hankkeessa Joutsansalmen II silta uusitaan ja samalla parannetaan valtatietä 4 vastaamaan liikenteen tarpeita ja varmistetaan varalaskupaikan toimintavarmuus. Varalaskupaikan kohdalle toteutetaan rinnakkaistie ja riista-aita, valtatien tasoliittymien määrää suunnittelualueella karsitaan ja lisäksi kävely- ja pyöräily-yhteyksiä sekä joukkoliikenteen käytön edellytyksiä parannetaan.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä matka-ajan ennakoitavuutta. Tavoitteena on myös valtatien 4 toimintavarmuuden ja huoltovarmuuden turvaaminen.

Vt 5 Savilahden sillan uusiminen, Mikkeli, tiesuunnitelma

Valtatie 5 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatiellä 5 sijaitseva Savilahden silta on huonokuntoinen tyyppiltään neliaukkoinen jännitetty betoninen jatkuva kotelopalkkisilta, joka on rakennettu 1980-luvun alkupuolella. Sillan kohdalla valtatien 5 keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 25 000 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on 6 %. Sillan erikoistarkastuksessa on havaittu sillan jänneteräksissä murtumia sekä suolavettä jänteiden suojaputkissa. Sillan kantavuus on vaurioiden takia heikentynyt.

Silta rajoittaa nykyisellään raskaiden erikoiskuljetusten kulkua, eikä sillan ylitse ole nykykunnossaan mahdollista avata myöskään HCT-reittiä raskaimmille massoille. Sillan kantavuuden parantaminen ei ole mahdollista uusimatta siltaa. Uusi silta parantaa kuljetusten tehokkuutta, turvaa väyläverkon toimivuutta ja huoltovarmuutta sekä lyhennetään korjausvelkaa.

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

Hankkeessa parannetaan Kouvolan kaupunkiin kuuluvan Napan kaupunginosan sekä Kuusankosken välistä kävely- ja pyörätietä, sillä tällä välillä on selkeä jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve ja -puute, joka on merkittävä ja vähentää kevyen liikenteen houkuttelevuutta Kouvolan kaupunkiseudun kaupunginosien välillä.

Vt 6 Kouvolan kohta (Keltti–Puhjo, Keltin sillan korvausinvestointi), rakentamissuunnitelma

Vt 6 on yksi Kaakkois- ja Itä-Suomesta pääkaupunkiseudulle ja rannikon satamiin suuntautuvan liikenteen pääyhteyksistä. Se on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatutasoltaan poikkeava. Vt 6 kuuluu osana kattavaan TEN-T-verkkoon.

Tavoitteena on turvata liikennöinti Kymijoen sillan kohdalla sekä parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta valtatie 6 vilkkaimmalla osuudella. Samalla poistetaan keskeisimmät jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteet. Tavoitetilanteessa valtatie 6 toimii moottoriliikennetienä, ja Korialta etelään se on keskikaiteellinen ohituskaistatie. Kymijoen ylittävä Keltin silta peruskorjataan, ja liikenteen hoitamiseksi sen viereen rakennetaan uusi silta. Keltin ja Puhjon välinen osuus (4,6 km) levennetään nelikais- taiseksi, ja eritasoliittymiä parannetaan. Niskalantielle rakennetaan uusi länteen suuntautuva eritasoliittymä ja rinnakkaiskatu Tervaskankaalle. Samalla toteutetaan uusi kevyen liikenteen väylä sekä tarvittava meluntorjunta. Lisäksi uusitaan muita huonokuntoisia siltoja. Suviojan eritasoliittymä ja muut itäosan tiejärjestelyt toteutetaan myöhemmin.

Vt 8 ja Mt 724 Vaasan yhdystie välillä Onkilahti–Sepänkyläntie, tiesuunnitelman päivitys (Uusi)

Hanke on jatkoa toteutusrahoituksen saaneelle Vaasan Yhdystien ensimmäiselle vaiheelle. Hankkeesta on olemassa yli 10 vuotta vanha tiesuunnitelma, jonka hyväksyminen on pitkään odottanut kaavamuutosta. Kaavamuutos on nyt valmistunut, joten suunnitelma tarkistetaan ja hyväksytetään.

Vt 8 leventäminen Bäckliden–Brännbacken, tiesuunnitelma

Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Bäckliden–Brännbacken-väli on liian kapea valtatieliikenteelle. Hankkeessa tie levennetään tavoiteleveyyteen.

Vt 8 Mynäjoen silta, Mynämäki, tiesuunnitelma

Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatien 8 vilkkaasti liikennöidyllä osuudella sijaitsevan Mynäjoen silta teräsbetoninen laattakehäsilta on huonokuntainen ja silta on uusittava. Sillan tiepenkereiden stabiliteetti ei ole riittävä, ja tästä aiheutuu kuormitusta sillan perustuksille aiheuttaen kanta-vuushaasteita. Silta myös rajoittaa kaikkein raskaimpia erikoiskuljetuksia.

Vt 8 Ytterjeppon liittymä, Uusikaarlepyy, tiesuunnitelma

Valtatie 8 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatiet 8 ja 19 yhdistävät läntisen Suomen kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitin kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Hankkeen tavoitteena on parantaa valtateiden liittymää ja valtatie 8 turvallisuutta.

Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen sekä valtateiden nopeusrajoitustason nostaminen (valtatiellä 8 tavoitenopeus on 100 km/h).

Vt 9 Auran keskustan eritasoliittymä, tiesuunnitelma

Valtatie 9 on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. 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. Yhteysvälin kiireellisimmiksi osahankkeiksi on arvioitu osuudet Lieto–Aura 4-kaistaistaminen, keskikaiteelliset ohituskaisat välille Aura–Humppila (kolme ohituskaisaparia) sekä Auran eritasoliittymä. Näistä Lieto–Aura nelikaistaistuksen tiesuunnitelma on lainvoimainen, ohituskaisasuunnitelmat ovat valmistumassa ja Auran eritasoliittymän suunnittelu on alkamassa.

Vt 9 Jämsä–Korpilahti, liittymä- ja ohituskaisajärjestelyt, tiesuunnitelman muutos

Valtatie 9 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi-poikittaisyhteyttä ja yhdistää Tampereen ja Jyväskylän kasvavat kaupunkiseudut toisiinsa. Valtatie 9 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa ja määritetty LVM:n pääväyläasetuksessa kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I ja on osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Valtatien 9 (E63) sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan rakentamalla uusia ohituskaisoja sekä parantamalla nykyisiä ohituskaisajärjestelyjä. Tasoliittymiä parannetaan eritasoliittymiksi ja tehdään yksityistiejärjestelyjä.

Vt 9 parantaminen Leppäveden sillan kohdalla, Jyväskylä, tiesuunnitelma

Valtatie 9 on keskeinen itä-länsisuuntainen yhteys, joka kuuluu maanteiden pääväyläverkkoon ja katta-vaan TEN-T-verkkoon. Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Kanavuori-Lievestuore-yhteysvälillä on merkittäviä puutteita ja pullonkauloja, erityisesti kahden kriittisen sillan, Leppäveden ja Metsolahden sillan, kohdalla.

Tiesuunnitelmassa tutkitaan uuden sillan rakentamista nykyisen kantavuuspuutteisen Leppäveden sillan tilalle. Jos sillalla sen kunnon vuoksi jouduttaisiin rajoittamaan liikennettä, aiheuttaisi se merkittävää haittaa erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä matka-aikojen ennakoitavuutta.

Vt 9 parantaminen Metsolahden sillan kohdalla, Laukaa, tiesuunnitelma

Valtatie 9 on keskeinen itä-länsisuuntainen yhteys, joka kuuluu maanteiden pääväyläverkkoon ja katta-vaan TEN-T-verkkoon. Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Kanavuori-Lievestuore-yhteysvälillä on merkittäviä puutteita ja pullonkauloja, erityisesti kahden kriittisen sillan, Leppäveden ja Metsolahden sillan, kohdalla.

Tiesuunnitelmassa tutkitaan uuden sillan rakentamista nykyisen kantavuuspuutteisen Metsolahden sillan eteläpuolelle, samalla sillan korkeusasema muuttuu nykyisestä. Jos sillalla sen kunnon vuoksi jouduttaisiin rajoittamaan liikennettä, aiheuttaisi se merkittävää haittaa erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä matka-aikojen ennakoitavuutta.

Vt 12 Joutjärvi-Uusikylä, tiesuunnitelma

Valtatie 12 on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys Lahden ja Kouvolan välillä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Nykyisin yhteysväli on laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatiejakso Joutjärven ja Uudenkylän välillä on yhteysvälin vilkkain 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 ja maantien 312 valtatiehen. Lisäksi varaudutaan Veljeskylän eritasoliittymän rakentamiseen. Tiejaksolle rakennetaan riista-aidat koko välille, laaja meluntorjunta sekä tarvittavat pohjavedensuojaukset. Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, toimintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen.

Vt 9 Tampere–Orivesi, väli Käpykangas–Orivesi, tiesuunnitelma

Valtatien 9 (E63) merkitys Suomen pään osana on hyvin keskeinen. Tie muodostaa yhden Suomen tärkeimmistä itä-länsisuuntaisista pitkämatkaisten kuljetusten käytävistä ja se on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 9 on elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tärkeä yhteys Keski-Suomen ja Pirkanmaan välillä.

Tiesuunnitelman mukainen tavoitetila on poikkileikkaukseltaan 2+2-kaistainen moottoriliikennetie, jossa liittymät ovat eritasoliittymiä. Käpykankaan ja Oriveden väliselle tieosuudelle toteutetaan kolme eritasoliittymää (Säynäjärvi, Yliskylä ja Oritupa), jonka lisäksi Oriveden nykyistä eritasoliittymää parannetaan. Tiesuunnitelman yhteydessä toteutetaan myös koko suunnittelualueen kattava rinnakkaistie, joka perustuu pääosin jo olemassa olevaan tieverkkoon.

Hankkeen osalta tavoitellaan erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista sekä pitkämatkaisen tavarajä ja henkilöliikenteen sujuvuuden parantamista. Lisäksi tavoitellaan liikenteessä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämistä (etenkin melu).

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

Valtatie 12 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia yhteyksiä ja osa kattavaa TEN-T-verkkoa. 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.

Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, tiesuunnitelma

Valtatie 12 on kattavaa TEN-T-verkkoa. 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 20 Korvenkylä–Kiiminki, tiesuunnitelma

Valtatie 20 Oulu–Kuusamo-välillä palvelee seudullista työmatka- ja asiointiliikennettä, Koillismaalle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä sekä elinkeinoelämän kuljetuksia. Tie on myös tärkeä matkailuliikenteen reitti.

Hanke parantaa merkittävästi Oulu–Kiiminki-välin työ- ja asiointiliikenteen sujuvuutta poistaen päivittäiset ruuhkat. Hanke lyhentää matka-aikoja, parantaa liikenneturvallisuutta sekä vähentää pohjaveden saastumisriskiä ja liikennemeluhaittoja. Kohteen yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2026 alkupuolella ja sen jälkeen aloitetaan tiesuunnitelma.

Vt 21 Maunu–Ropinsalmi, Enontekiö, tiesuunnitelma ja Vt 21 Ropinsalmi–Ailakkalahti, Enontekiö, tiesuunnitelma

Valtatie 21 on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Suunnitteluvaiheessa olevat tieosuudet ovat osa valtakunnallista pääväyläverkkoa (taso II), ja tärkeä kansainvälinen yhteys (E8) Pohjois-Norjaan. Osuudet eivät täytä pääväylille asetettuja palvelutasotavoitteita. Tie on kapea, geometrialtaan ja kunnoltaan huono ja liikenneturvallisuus keskiarvoa huonompi.

Tavoitteena on, että tie täyttää pääväylille asetetut liikenteelliset ja liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet, tien leveys 9 m, geometria ja rakenne on kunnostettu ja kohtaamistilanteet ovat turvallisia. Hankkeen tuloksen nopeusrajoitus on 100 km/h, liikenne on sujuvaa, tehokasta ja liikkuminen on turvallista kaikilla liikkumismuodoilla kaikkina vuodenaikoina. Lisäksi matka-ajat ovat kohtuulliset ja hyvin ennakoitavissa ja alueen saavutettavuus, pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat sekä elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan ja tien kunnossapito tehostuu. Tiesuunnitelmien laadintaan on myönnetty CEF-tukea.

Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, tiesuunnitelma

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Se 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. 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 alueelle 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 kana-voiduksi 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

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Se 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 toteutetaan Langansbölen ja Västerbackan eritasoliittymät rinnakkaistie-, meluntorjunta- ja pohjavedensuojausjärjestelyineen. Lisäksi Tammisaaren liittymien hankekokonaisuuteen sisältyy myös Ajurinpuiston eritasoliittymän valtatie pohjoispuoleiset suorat rampit, joista on voimassa oleva tiesuunnitelma.

Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie–Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, tiesuunnitelma (Uusi)

Kantatie 50 (Kehä III) on tärkeä poikittainen liikenneyhteys pääkaupunkiseudulla, joka yhdistää kaikki Helsingistä lähtevät säteittäiset pääväylät. Se on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Kehä III:lta kt 45 Tuusulanväylälle etelään johtava ramppi on simulointien perusteella lähellä sen tasoista ruuhkautumista, että jonon pää ulottuu Kehä III:lle aiheuttaen turvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Hankkeessa toteutetaan kaksikaistainen liittymisjärjestely Tuusulanväylälle. Lisäksi korjataan Lentoasemantien eritasoliittymästä Kehä III:lle itään liittymisen kapasiteettiongelmia lisäämällä Rälssitien ylittäviä siltajärjestelyitä.

Kt 50 Kehä III välillä kt 51–Mankki, 1. vaihe, tiesuunnitelma

Kantatie 50 (Kehä III) on tärkeä poikittainen liikenneyhteys pääkaupunkiseudulla, joka yhdistää kaikki Helsingistä lähtevät säteittäiset pääväylät. Hankkeessa rakennetaan toinen ajorata Kehä III:lle sekä Masalan ja Majvikin eritasoliittymät. Kaikki tasoliittymät poistetaan. Tavoitetilanteen toimenpiteillä varmistetaan kantatien (Kehä III) liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ennustetulla liikenteen kasvulla sekä mahdollistetaan alueen maankäytön kehittyminen.

Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, tiesuunnitelma

Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti. Nykyisellä kaksikaistaisella tiellä on liikenneturvallisuusongelmia etenkin liittymissä, joiden huono liikenteellinen toimivuus aiheuttaa myös riskikäyttäytymistä.

Kantatietä 51 Kirkkonummella parannetaan korvaamalla nykyiset Båtvikintien ja Isosuontien tasoliittymät rakentamalla Vuohimäen eritasoliittymä ja siihen liittyvät ensimmäisen toteutusvaiheen tie- ja katujärjestelyt. Eritasoliittymän kohdalle suunnitellaan jalankulku- ja pyöräilyväylät. Tavoitteena on eritasoliittymän toteuttamisella vähentää kantatien 51 tasoliittymien määrää ja ohjata liikennettä Vuohimäen eritasoliittymään. Vuohimäen eritasoliittymä mahdollistaa alueen maankäytön kehittymistä ja parantaa alueen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Kt 77 parantaminen Oikarin sillan kohdalla, Kyyjärvi, tiesuunnitelma (Uusi)

Hankkeessa huonokuntoinen KA-jännemenetelmällä rakennettu kantatiellä 77 oleva Oikarin silta uusitaan nykyisen sillan viereen. Huonokuntoisen sillan korvaaminen vähentää korjausvelkaa.

Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka, Utsjoki, tie- ja rakentamissuunnitelma

Suomen ja Norjan välinen rajanylityspaikka kantatiellä 92. Tullilla ja Senaatilla on tarve uusia rakennuksia. Liikennealueet ovat osoittautuneet laajuudeltaan ahtaiksi, varustukseltaan puutteellisiksi ja eriyttämättömiä järjestelyiden takia turvatomiksi tullitoiminnan käytössä niin asiakkaille kuin viranomaisille.

Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat, rakentamissuunnitelma

Vihdintien käytävälle on laadittu esisuunnitelma kestävästä liikkumisesta ja liikenneturvallisuutta tukevista toimenpiteistä 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. Lisäksi on laadittu Vihdintien Kehä III ulkopuolisen osuuden kehittämisselvitys, jossa on tarkasteltu maantien tulevaisuuskuva eli millaisiin ratkaisuihin tulee tulevaisuudessa varautua tien kehittämisen osalta. Käytävästä luodaan Vihdintien pikaraitiotien jatkeena toimiva kestävä liikkuksen kannustava ja turvallinen yhteys nopeasti kehittyvällä kaupunkimaisella tiejaksolla. Jatkosuunnitteluna käynnistetään rakentamissuunnitelma Mt 120 jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävästä välillä Kehä III–Askisto.

Mt 152 Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä (Kehä IV), tiesuunnitelma (Uusi)

Maantien 152 jatke on uusi tieyhteys Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Tuusulanväylän (kt 45) välille lento-aseman pohjoispuolelle. Tarve tieyhteydelle syntyy uusien logistiikkakeskusten poikittaisista yhteystarpeista pääteiden välillä.

Hanke sisältää noin 13 kilometrin pituisen uuden tieyhteyden Hämeenlinnanväylältä (vt 3) Tuusulanväylälle (kt 45). Yhteys toteutetaan 2-kaistaisena väylänä Hämeenlinnanväylän ja Myllykylän välille ja siitä Tuusulanväylälle 2+2-kaistaisena väylänä. Tien varrelle suunnitellaan jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä tarvittavat joukkoliikenteen pysäkit. Meluhaitat torjutaan ja ympäristövaikutuksia lievennetään mahdollisimman tehokkaasti muun muassa neljällä vihersillalla.

Hankkeen tavoitteena on parantaa alueen saavutettavuutta ja mahdollistaa uusien logistiikka-alueiden kehittäminen Keski-Uudellemaalle. Aluevaraussuunnitelma on laadittu Vantaan ja Tuusulan kaavoituksen tueksi.

Mt 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari jalankulun ja pyöräilyn väylä, tiesuunnitelma

Tiesuunnitelma koskee Uudenkaarlepyyn ja Pietarsaaren välistä jalankulun ja pitkämatkaisen pyöräilyn yhteyttä. Tavoite on suunnitella jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka yhdistää Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn taajamat. Yhteysväli on tunnistettu valtakunnallisesti potentiaalisesti pitkämatkaisen pyöräliikenteen uudeksi yhteydeksi. Hanke parantaa myös pyöräliikenteen kansainvälistä EuroVelo 10 -reittiä.

Mt 937 parantaminen Pellon sillan kohdalla, Pello, tie- ja rakentamissuunnitelma (Uusi)

Sillan ylitse kulkee huomattavia määriä erikoiskuljetuksia rajan ylitse Ruotsiin. Tornion silta etelämpänä on korkeille kuljetuksille ongelmallinen ja Aavasaksan silta on Ruotsin valtion kunnossapidettävä ja kantavuudeltaan erittäin huono. Sillan kantavuus rajoittaa erikoiskuljetusten kulkua.

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

Jyväskylän ja Muuramen välillä on merkittävä tarve yhteneväselle, turvalliselle ja suoralle pyöräily-yhteydelle. Puuttuvan yhteyden pituus on noin 6 kilometriä. Lisäksi valtatiellä 9 on tarve parantaa liikenneturvallisuutta. Tiesuunnitelmissa tutkitaan pyöräily-yhteyden rakentamista maanteiden 6113 ja 16620 varrelle välille Muurame–Keljonkangas sekä hirviaidan rakentamista ja tasoliittymien poistamista valtatiellä 9. Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen, työmatkaliikenteen ja vapaa-ajan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, tiesuunnitelma

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee valtakunnallisten ja seudullisten logistiikka-alueiden liikennettä valtatie 4 varren ja valtatie 3 välillä. Tieyhteys vähentää raskaan liikenteen kuormitusta muilla Keski-Uudenmaan poikittaisilla tieyhteyksillä.

Keski-Uudenmaan pohjoinen tieyhteys toteutetaan valtatie 3 ja maantien 140 (Vanha Lahdentie) välille. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys muodostuu kolmesta jaksosta. Läntisimpänä on kantatien 45 parantaminen valtatie 3 ja Nukarin välillä n. 9 km matkalla, keskellä Nukarin ja Purolan välisen tiejakson parantaminen myötäillen nykyistä maastokäytävää n. 7 km matkalla ja itäisimpänä pääosin Järvenpään kaupungin alueella maantien 1452 parantaminen välillä Purola–Mt 140, n. 7 km matkalla. Hanke sisältyy Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmaan.

Yleissuunnitelmat*Vt 2 Nummela–Karkkila, ympäristövaikutustenarviointi ja yleissuunnitelma*

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. Suunnittelukohde on noin 30 km pitkä osuus Nummelan ja Karkkilan välillä.

Suunnittelu sisältää ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) sekä liikennejärjestelmää ja maanteita koskevan lain mukaisen yleissuunnitelman laatimisen. Laadittavassa yleissuunnitelmassa puututaan valtatie 2 Nummela–Karkkila jakson keskeisiin ongelmakohteisiin parantamalla keskeisiä tasoliittymiä eritasoliittymiksi, jäsennellään rinnakkaista tieverkkoa sekä ratkaistaan tiegeometriaan ja ohitusmahdollisuuksiin liittyviä ongelmia. Valtatielle 2 suunnitellaan nelikaistainen keskikaiteellinen tie Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välille, parannetaan pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä, suunnitellaan kolme keskikaiteellista ohituskaistaa nykyisiä ohituskaistoja hyödyntämällä välillä maantie 120–Ahmoontie ja ohituskaistoihin liittyvät tiejärjestelyt.

Vt 9 Kanavuori–Lievestuore, ympäristövaikutustenarviointi ja yleissuunnitelma

Valtatie 9 on osa maanteiden pääväyläverkkoa (taso I) ja osa tärkeää itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä ja kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä. Kanavuoren ja Lievestuoreen välillä kaksikaistainen tieosuus on mäkinen ja mutkainen, ja sillä on useita neliaaraliittymiä sekä runsaasti yksityistieliittymiä. Ongelmallisesta geometriasta johtuva ohituspaikkojen puute ja suuri liittymätiheys aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia.

Yleissuunnitelmassa tutkitaan olemassa olevien liittymien parantamista eritasoliittymiksi, tasoliittymien poistamista sekä ohituskaistojen rakentamista. Yleissuunnitelmassa parannetaan myös poikittaisyhteyksiä, pysäkkijärjestelyjä sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä. Tieosuuden tavoitepoikkileikkaus tarkentuu yleissuunnitelmavaiheessa (1+2 tai 2+2). Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta.

Vt 9 Korpilahti–Jyväskylä, ympäristövaikutustenarviointi ja yleissuunnitelma

Valtatie 9 on osa maanteiden pääväyläverkkoa (taso I) ja kattavaa TEN-T-verkkoa, ja osa tärkeää itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä, Valtatie 9 on osa raskaan liikenteen runkoyhteyttä, yhdistäen Tampereen ja Jyväskylän kaupunkiseudut. Tie palvelee pitkämatkaista, seudullista ja paikallista liikennettä, ja on merkittävä sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle.

Yleissuunnitelmissa tutkitaan Korpilahden ja Muuramen välin parantamista 2+2 kaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi ja Muuramen ja Keljonkankaan välin parantamista 2+2 kaistaiseksi moottoritieksi. Hanke on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta.

Kt 51 Munkinmäki–Sunnanvik, YVA+YS

Kantatie 51 yhdistää läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Se on myös tärkeä tavaraliikenteen reitti mm. satamien tiekuljetuksille.

Kantatien 51 liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi osuus Kirkkonummi–Sunnanvik on suunniteltu muutettavaksi nelikaistatieksi (12 km), jossa on 4–5 eritasoliittymää. Kaikki tasoliittymät poistetaan.

Kt 63 Ina–Kaustinen parantaminen, yleissuunnitelma

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.

8.2 Ratakohteet

Alle on listattu merkittävimmät käynnissä olevat, uudet alkavat sekä erillisrahoituksen saaneet rataverkon suunnittelukohteet. Nämä kohteet on esitetty myös kartalla (kuva 6).

Merkittävimmät selvitykset ja suunnitelmat

lisalmen raakapuun kuormauspaikan jatkoselvitys ja hankearviointi (Jatkuva)

lisalmen kuormauspaikka sijaitsee lialmi-Kontiomäki-rataosalla, joka kuuluu TEN-T-kattavaan verkkoon. lialmen uuden raakapuun kuormauspaikan on suunniteltu korvaavan nykyiset lialmen keskustassa sijaitsevan (Keveli), Soinlahden ja Kauppilanmäen kuormauspaikat. Nykyiset kuormauspaikat ovat pieniä, raiteet eivät mahdollista tavoitejunapituuksia ja niiden sijainti on haasteellinen. Uusi kuormauspaikka tehostaa raakapuun kuljetustoimintaa sekä parantaa lialmi-Kontiomäki-radan välityskykyä vaihtotyönä hoidettavien raakapuun kuljetusten vähentyessä. Uusia kuormauspaikkasijainteja on tarkasteltu lialmi-Kontiomäki-radan peruskorjaus ja kehittäminen -selvityksessä sekä lialmen uusi raakapuun kuormauspaikka-hankearvioinnissa. Aiempaa esiselvitystasosta sijaintiselvitystä ja hankearviointia täsmennetään vuonna 2025 alkaneella jatkoselvityksellä, joka jatkuu vuonna 2026. Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan teematasolla.

Imatra-Joensuu, ratasuunnitelma (Jatkuva)

Karjalan rata välillä Imatra-Joensuu kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon. Yksiraiteisen radan välityskyky on nykytilanteessa täysin käytössä ja radalla on tasoristeyksiä 15 kappaletta. Yhteys ja sen toimivuus on tärkeä elinkeinoelämälle sekä henkilöliikenteelle, jonka näkökulmasta keskeisiä asioita on myös matka-aikojen lyhentäminen. Hankkeen tavoitteena on radan välityskyvyn parantaminen ja henkilöjunaliikenteen matka-ajan lyhentäminen, ml. nopeudennosto.

Hankkeessa suunnitellaan uusia liikennepaikkoja, kohtaamisraiteita ja parannetaan nykyisiä liikennepaikkoja. Lisäksi suunnitellaan tasoristeyksien poistot ja Paksuniemen tunnelin poisto sekä ylikulkusiltoihin ja sähkö- ja turvalaitejärjestelmiin liittyvät toimenpiteet 200 km/h nopeutta vastaavaksi. Suunnitteluhanke sisältää useiden ratasuunnitelmien laatimisen vuosina 2024–2027. Suunnitteluhankkeeseen on saatu CEF-tukea.

Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Se parantaa rataosuuden välityskykyä, tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa. Välityskyvyn parantamistoimenpiteet hyödyttävät erityisesti tavara- mutta myös henkilöliikennettä ja mahdollistavat liikenteen lisäämisen. Toimenpiteet lisäävät myös junaliikenteen houkuttelevuutta ja täsmällisyyttä ja vähentävät rataverkon korjausvelkaa. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja tukee liikenteen päästöjen vähentämistä maantie -ja

raideliikenteessä. Henkilöliikennepaikkoihin kohdistuvat toimenpiteet parantavat matkustajien olosuhteita, esteettömyyttä ja turvallisuutta ja tukevat myös eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia.

Itä-Suomen radanpidon raiteet, toimenpideselvitys (Uusi)

Toimenpideselvitys, joka päivittää tiedot Väyläviraston kunnossapitotoimintojen tarpeista radanpidon raiteille Itä-Suomen alueella, tuottaen myös toimenpide-ehdotukset. Selvitys edistää ja tukee Väyläviraston kunnossapitotoimintojen tarpeiden parempaa huomioimista ja sitä kautta edistää rataverkon kunnosta huolehtimista sekä tukee rataverkon toimivuutta, sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä häiriösietoisuutta. Vastaavat toimenpideselvitykset on tehty jo Etelä- ja Länsi-Suomen osalta, Pohjois-Suomi toteutetaan Itä-Suomen jälkeen.

Kaakamojoen ja Kiehimäjoen ratasillat uusiminen, ratasuunnitelma (Uusi)

Laurila–Tornio-rataosalla sijaitsevat sillat ovat osa TEN-T-ydinverkkoa ja kahta eurooppalaista liikennekäytävää. Ratasiltojen käyttöikä on elinkaarensa loppupuolella. Siltoja koskeva toimenpideselvitys on valmistunut keväällä 2025. Ratasuunnitelman laatiminen siltojen uusimiseksi uudelle ratalinjaukselle käynnistyy uutena suunnitelmavaiheena. Hanke tukee, edistää ja turvaa pääväyläverkon asetuksen mukaista palvelutasoa, rataverkon toimivuutta ja toimintavarmuutta, liikenneturvallisuutta sekä saavutettavuutta. Hanke vähentää korjausvelkaa ja säilyttää merkittävän yhteyden Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä.

Kemijoki–Isohaara patosillat, esiselvitykset ja alustava yleissuunnitelma (Jatkuva)

Kemi–Laurila-rataosalla sijaitsevat sillat ovat osa TEN-T-ydinverkkoa ja kahta eurooppalaista liikennekäytävää. Ratasiltojen käyttöikä on elinkaarensa loppupuolella. Siltoja koskeva esiselvitys on valmistunut vuonna 2023, tällä hetkellä käynnissä on esiselvitysvaiheeseen kuuluva aluevaraussuunnitelman laatiminen. Hanke tukee, edistää ja turvaa pääväyläverkon asetuksen mukaista palvelutasoa, rataverkon toimivuutta ja toimintavarmuutta, liikenneturvallisuutta sekä saavutettavuutta. Hanke vähentää korjausvelkaa ja säilyttää merkittävän yhteyden Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä. Seuraava suunnitteluvaihe on yleissuunnitelman ja YVA:n laatiminen.

Kokkola–Ykspihlaja, ratasuunnitelma (Jatkuva)

Kokkolan satama on osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Satamaan johtavan Kokkola–Ykspihlaja-rataosuuden liikennemäärät ovat viime vuosina vähentyneet merkittävästi. Rataosalla on ennen transitoliikenteen loppumista kulkenut 3,8–6,3 Mt (miljoonaa tonnia) tavaraa vuosittain. Vuoden 2022 kuljetusmäärä oli noin 2,2 Mt, vuoden 2023 noin 1,5 Mt ja vuoden 2024 noin 1,1 Mt. Vuonna 2024 valmistuneessa tarveselvityksessä on tunnistettu ensisijaiset toimenpiteet muuttuneessa uudessa liikennetilanteessa. Toimenpiteillä pyritään varmistamaan liikennöinnin edellytykset riittävin peruskorjaustoimenpitein sekä parantamaan

junaliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta ja tehokkuutta. Lisäksi parannetaan Kokkola–Ykspihlaja-rataosuuden juna- ja tieliikenteen turvallisuutta tasoristeysten parantamisin ja poistoin. Ratasuunnitelma on tarveselvitystä seuraava suunnitteluvaihe.

Kotka: Kotolahti–Mussalo raideyhteys (Jatkuva)

Useista liikennepaikan osista koostuva Kotkan liikennepaikka sijaitsee pääväyläasetuksen mukaisella pääväylällä ja rautateiden tavaraliikenteen TEN-T-ydinverkolla. HaminaKotkan satama on TEN-T-ydinverkkoon kuuluva satama ja siihen kuuluva Mussalo merkittävä vienti- ja tuontisatama. Kotolahden ja Mussalon ratapihojen välinen raide on tunnistettu pullonkaulaksi, ja uusi läpiajoraide mahdollistaisi nykyistä paremmin vaunujen järjestelyn Mussalon lisäksi myös Kotolahdessa. Hanke parantaa ja varmistaa tavaraliikenteen toimivuutta ja toimintaedellytyksiä parantamalla ratapihan välityskykyä. Hanke parantaa alueellista ja kansainvälistä saavutettavuutta tavaraliikenteessä ja vähentää välillisesti tieliikenteen suoritetta ja sitä kautta päästöjä ja onnettomuuksien määriä. Suunnitteluhankkeessa laaditaan lisäraiteesta tarkentava suunnitelma ja tehdään hankearviointi sekä ratatekninen suunnitelma. Ratateknisen suunnitelman jälkeen seuraava suunnitteluvaihe on rakentamissuunnittelu (ei sisälly käynnissä olevaan suunnitteluun) osana toteutusvaihetta.

Lappeenrannan liikennepaikka, ratasuunnitelma (Jatkuva)

Lappeenranta on valtakunnallisesti merkittävä henkilöliikenteen liikennepaikka ja tärkeä myös tavarakuljetuksille. Lappeenranta toimii myös junakohtauspaikkana TEN-T-ydinverkkoon ja eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvalla vilkkaalla Luumäki–Lappeenranta-rataosalla. Hankkeessa tehdään raiteistomuutoksia, korotetaan matala välilaituri ja rakennetaan laituripolun korvaava uusi kulkuyhteys. Kokonaisuuteen sisältyy Viipurintien siltojen uusiminen.

Hanke parantaa junamatkustajien turvallisuutta ja liikennepaikan toiminnallisuutta sekä esteettömyyttä ja tukee eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia. Liikennepaikan muutokset mahdollistavat osaltaan radan kuormituskapasiteetin ja nopeuden nostoa. Hanke lisää rataosan kapasiteettia ja parantaa rataosan häiriösieläisyyttä ja turvaa elinkeinoelämän kuljetusten ja tavaraliikenteen toimintavarmuutta. Raiteiden pidentäminen mahdollistaa pidempien tavarajunien liikennöinnin tulevaisuudessa ja täyttää Luumäki–Imatra-ratahankkeen 750 m tavoitepituuden. Liikennepaikan muutokset mahdollistavat paikallisjunaliikenteen sekä joukkoliikennematkustajien ja kevyen liikenteen järjestelyiden järjestämisen esteettömästi. Ratasuunnitelman laatiminen on loppuvaiheessa. Hankkeen toteutukselle on rahoituspäätös.

Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilannekuvan päivitys (Uusi)

Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkko on tärkeä osa elinkeinoelämän kuljetusketjuja. Kuormauspaikkaverkkoa kehitetään yhteistyössä toimijoiden kanssa ja valtakunnallisen verkollisen kokonaisuuden

tilannekuvaa on tarpeen ylläpitää ja päivittää muuttuvassa toimintaympäristössä säännöllisesti. Tilannekuvan ja kehittämistarpeiden kautta selvitys tuo esiin ja päivittää toimenpidetarpeita ja toimenpide-ehdotukset. Selvitys käsittelee myös edellisen selvityksen jälkeen nousseita yksittäisempiä alueellisia kysymyksiä ja selvitystarpeita. Selvitys edistää ja tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, parantaa kuormauspaikkojen ja rautatiekuljetusten toimivuutta ja tehokkuutta ja edistää rautatiekuljetuksia kuljetusmuotona sekä tukee ratkaisuja valtion kuormauspaikkoihin osoittaman rahoituksen kohdentamisesta (perusväylänpito, kehittäminen). Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan teematasolla.

Riihimäki uusi raakapuun kuormauspaikka, yleissuunnitelma (Uusi)

Riihimäen kuormauspaikka sijaitsee Helsinki–Riihimäki–Tampere-rataosalla, joka kuuluu TEN-T-ydinverkkoon ja eurooppalaiseen liikennekäytävään. Riihimäen nykyiselle kuormauspaikalle on selvitetty korvaavaa sijaintia sekä nykyisten paikkojen toiminnallisuuden parantamisen ja elinkaaren että kuntien maankäytön tarpeiden vuoksi. Riihimäen seudulla sijaitseva kuormauspaikka on tarpeellinen ja keskeinen osana valtakunnallista rataverkon raakapuunkuormauspaikkaverkkoa. Uusi kuormauspaikka voisi toteutessaan korvata myös nykyisen Hämeenlinnan kuormauspaikan, jonka osalta korvaavan sijainnin perusteet ovat samankaltaiset Riihimäen nykyisen paikan kanssa. Esiselvitysvaiheessa mahdolliseksi uudeksi sijainniksi on tunnistettu alue Hausjärvellä. Kohteesta käynnistetään yleissuunnitelman laatiminen vuonna 2026. Hanke parantaa kuormauspaikkojen ja rautatiekuljetusten toimivuutta ja tehokkuutta sekä liikenneturvallisuutta. Hanke edistää ja tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestäviä kuljetusmuotoja. Rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen kehittäminen sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan teematasolla.

Savonrata välillä Iisalmi–Kontiomäki, jatkosuunnittelu (Jatkuva)

Iisalmi–Kontiomäki-rataosuus Savon radalla kuuluu kattavaan TEN-T-verkkoon sekä pääväyläasetuksen mukaisiin pääväyliin (tavara). Rataosan tärkein kehittämistarve on kapasiteetin/välityskyvyn ja toimivuuden parantaminen. Yhteysväli on tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille ja sillä kulkee mm. raakapuukuljetuksia.

Hankkeessa suunnitellaan/toteutetaan kolme uutta liikennepaikkaa (Kauppilanmäki, Rasimäki ja Kulunta-lahti) sekä kaksi uutta välisuojustuspistettä. Voimassa olevat ratasuunnitelmat päivitetään ajantasaisiksi. Toimenpiteiden ensisijaisena tavoitteena on lisätä rataosan kapasiteettia. Ratasuunnitelmavaihe on käynnissä, arvioitu valmistuminen vuonna 2027. Ratasuunnitteluun on saatu CEF-tukea.

Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta. Välityskyvyn parantamistoimenpiteet hyödyttävät erityisesti tavaraliikennettä. Hankkeella turvataan tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä liikenteen

kasvaessa. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee. Kehittämistoimenpiteillä saadaan myös tavaraliikenteen aikahyötyjä. Tasoristeysturvallisuus parantaa sekä raide- että maantieliikenteen liikenneturvallisuutta.

Savonrata välillä Kuopio–Iisalmi, tarveselvitys (Jatkuva)

Kuopio–Iisalmi on 83 kilometriä pitkä kattavan TEN-T-verkon rataosuus, joka on sähköistetty ja yksiraiteinen. Henkilöliikenne koostuu samoista junista kuin Iisalmen ja Kontiomäen välinen henkilöliikenne. Tarveselvityksen tavoitteena on muodostaa tilannekuva rataosuuden roolista osana Savon radan kokonaisuutta niin tavarakuin henkilöliikenteenkin näkökulmasta, tunnistaa tarvittavat kehittämis-, parantamis- ja korjaustarpeet ja tuottaa mahdolliset toimenpide-ehdotukset.

Tampere–Nokia lisäraide, yleissuunnitelma ja ympäristövaikutustenarviointi (Jatkuva)

Tampere–Lielähti–Nokia-rataosa on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Juna-määrät ovat Tampere–Lielähti–Nokia-välillä kasvavia ja erittäin suuria, mikä luo merkittäviä haasteita rai-delikenteen aikataulusuunnittelulle ja yhteysvälin välityskyvylle. Tampereen ja Nokian välillä ei ole riittävästi junien kohtaushaasteita ja henkilöliikenteen lisääminen ei ole mahdollista ilman lisäkapasiteettia tai tuottaa merkittävästi haasteita. Erityisesti Lielähti–Nokia välisellä yksiraiteisella radalla haasteet korostuvat.

Yleissuunnitelman ja YVA:n laatiminen sisältää Tampere–Lielähti-välin 3. lisäraiteen ja Lielähti–Nokia (Harjuniitty)-välin 2. lisäraiteen. Suunnittelu on käynnistymässä ja kestää noin neljä vuotta. Käytettävissä oleva suunnittelurahoitus koskee tätä vaihetta. Seuraavasta suunnitelmavaiheesta ja toteutusvaiheesta ei ole rahoituspäätöstä. Jatkosuunnittelu- ja toteutusvaiheita on mahdollista jakaa osiin ja vaiheistaa. Yksiraiteisen Lielähti–Nokia-välin voi arvioida priorisoituvan kriittisimmäksi.

Toimenpiteet parantavat sekä tavarakuin henkilöliikenteen toimintavarmuutta ja välityskykyä sekä mahdollistavat henkilöliikenteen lisäämisen.

Turku–Toijala, tarveselvitys ja hankearviointi (Uusi)

Turku–Toijala on osa kattavaa TEN-T-verkkoa ja rataverkon keskeisiä osuuksia, jolta puuttuu Väyläviraston laatima ajantasainen näkemys tarpeista arviointineen. Ratayhteys kytkeytyy myös alueellisen juna-liikenteen kehittämismahdollisuuksiin. Tarveselvityksen tavoitteena on muodostaa tilannekuva rataosuuden roolista ja merkityksestä niin tavarakuin henkilöliikenteenkin näkökulmasta, tunnistaa tarvittavat kehittämis-, parantamis- ja korjaustarpeet ja tuottaa mahdolliset toimenpide-ehdotukset ja niiden hankearviointi.

Hanke edistää ja tukee matkustajien palvelutason, elinkeinoelämän ja rautatieyritysten toimintaedellytysten, rataverkon toimintavarmuuden ja toimivuuden kuten liikenteen sujuvuus sekä alueiden välisen saavutettavuuden parantamista. Selvitys huomioi myös turvallisuus- ja ympäristönäkökulmat.

Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi (Jatkuva)*

Selvitys eurooppalaisen raideleveyden ulottamisesta pohjoiseen Suomeen Pohjois-Ruotsin kautta julkaistiin syksyllä 2025. Selvityksen perusteella eurooppalaisen raideleveyden ulottaminen Suomeen vaatii tarkempaa suunnittelua. Rail Nordica eurooppalaisen raideleveyden suunnittelu Tornio–Haaparanta–Kemi on ensimmäinen kokonaisuus Pohjois-Suomen eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien jatkosuunnittelusta. Hanke kestää vuosien 2025–2030 ajan. Tornio–Haaparanta–Kemi on osa TEN-T-ydinverkkoa ja kahta eurooppalaista liikennekäytävää.

Suunnitteluhanke sisältää tarvittavat erillisselvitykset, maastomittaukset ja pohjatutkimukset sekä yleissuunnitelmat ja YVA:t Tornioista Kemiin. Lisäksi hankkeessa tehdään tarkempia ratasuunnitelmia soveltuvista kohteista esimerkiksi Tornion alueella sisältäen Tornionjoen ratasillan suunnitelmat.

Rail Nordica -hankkeen tavoitteena on kytkeä Suomen rataverkko tiiviimmin länteen Ruotsin ja Norjan raitinfraan ja varmistaa tehokkaat, rajanylittävät kuljetusketjut. Hanke on pitkän aikavälin hanke, jolla edistetään sotilaallista liikkuvuutta ja huoltovarmuutta. Hanke vahvistaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä Suomessa ja muissa Pohjoismaissa sekä vastaa Naton tarpeisiin.

Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tampere kehittämisen suunnittelu (Jatkuva)

Pääradan Riihimäki–Tampere-osuus on yksi Suomen rataverkon vilkkaimmin liikennöityjä rataosuuksia, ja se osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Radan toimivuudella on keskeinen merkitys henkilö- ja tavaraliikenteelle valtakunnan tasolla. Yhteysvälillä on liikenteen kasvaessa välityskyvyn riittävyyteen liittyviä haasteita. Välityskyvyn tulee olla riittävä vastaamaan kasvaviin henkilöjunamääriin, minkä lisäksi tavaraliikenteen toimintaedellytykset on pystyttävä turvaamaan.

Esiselvityskokonaisuus Riihimäki–Tampere-rataosan kehittämistarpeista ja -toimenpiteistä sekä kehittämisen vaikutuksista ja alustavista kustannuksista on valmistunut kesällä 2025. Esiselvitys antaa tietoa siitä, miten ratayhteyden jatkosuunnittelussa kannattaa edetä; tunnistettuja toimenpiteitä on laajoista lisäraidekokonaisuuksista uusiin seisakkeisiin ja nykyisten asemien parantamiseen. Varsinaisella kehittämisen hankesuunnittelulle myönnetyllä rahoituksella (22 miljoonaa euroa) edistetään vaiheittain sekä yleis- että ratasuunnittelua (mukaan lukien YVA) vuoden 2025 selvitykseen perustuen. Riihimäki–Tampere kohtauspaikkojen rata- ja rakentamissuunnitteluun on myönnetty CEF-tukea.

Rataosan välityskyvyn parantamisella on vaikutuksia alueiden väliseen saavutettavuuteen, matkustajien saamiin hyötyihin, junaliikenteen sujuvuuteen ja koko liikennejärjestelmän turvallisuuteen.

Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauklahti (Jatkuva)*

Kauklahti–Karlja–rataosuus muodostaa noin kolmanneksen Helsingin ja Turun välillä kulkevasta rantaradasta, ja on osa TEN-T-ydinverkkoa ja eurooppalaista liikennekäytävää. Kauklahti–Kirkkonummi-välin rataosa on kaksiraiteinen, ja Kirkkonummelta eteenpäin rata jatkuu yksiraiteisena. Kauklahti–Karlja–rataosan liikenne koostuu kaukoliikenteestä sekä Kauklahti–Siuntio-välillä lisäksi lähijunaliikenteestä.

Rantaradan kehittämishankkeessa välillä Karlja–Kauklahti tehdään sillan, ratarakenteen ja turvalaitteiden korjauksia. Lisäksi hankkeessa toteutetaan pienimuotoisia asema-alueiden esteettömyysparannuksia. Niiden avulla pyritään lisäämään matkustusmukavuutta ja palvelutasoa.

Toteutushanke on saanut rahoituspäätöksen (80 miljoonaa euroa), suunnitteluhanke sisältyy tähän rahoitukseen.

Savonrata välillä Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu (Jatkuva)*

Kouvola–Kuopio-rataosuus on osa Savon rataa ja sen pituus on 269 kilometriä. Rata on keskeinen osa Suomen henkilö- ja tavaraliikenteen verkkoa ja kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon. Tasoristeykset ja turvalaitejärjestelmä rajoittavat Kouvola–Kuopio-välillä suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 140 km/h, pois luki Kinni–Otava-väli. Radalla on myös alhaisemman nopeusrajoituksen osuuksia.

Hankkeen tavoitteena on palvelutason ja välityskyvyn parantaminen matka-aikoja lyhentämällä. Toimenpiteitä ovat muun muassa rataoikaisut, tasoristeysten poistaminen sekä liikennepaikkojen parantaminen. Nopeudennoston toimenpiteinä ovat kaarreoikaisut ja tasoristeysten poistot. Lisäksi parannetaan Vuohijärven, Otavan, Markkalan ja Kurkimäen liikennepaikat. Nopeutta nostetaan pääsääntöisesti nopeuteen 160 km/h välillä Hillosensalmi–Kuopio. Radan ratasuunnitteluun on myönnetty CEF-tukea.

Hanke lisää saavutettavuutta lyhentämällä matka-aikoja ja parantaa rataosan välityskykyä. Tavaraliikenteen kustannustehokkuus parantuu välityskyvyn parantuessa. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja tukee liikenteen päästöjen vähentämistä tie -ja raideliikenteessä. Suunnitteluhankkeen ratasuunnitelmien laatiminen on käynnissä 2024–2026.

Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus (Jatkuva)*

Suupohjan rata (Seinäjoki–Kaskinen) on erittäin huonokuntoinen 113 kilometriä pitkä rataosuus, jonka liikenne jouduttiin turvallisuussyistä keskeyttämään syyskuusta 2024 alkaen Kyrönjoen ratasillan kriittisen huonon kunnon takia. Radalla ja ratasilloilla on useita merkittäviä kuntopuutteita, ja tarve turvallisuutta parantaville toimenpiteille on kaikissa rakenteissa. Radan ongelmana on myös huono tasoristeysturvallisuus.

Hankkeessa on tarkoitus edistää erityisesti kriittisimpien siltojen rata- ja rakentamissuunnittelua. Lisäksi hankkeessa laaditaan välille Seinäjoki–Koskenkorva tarveselvitys, joka käsittelee kyseessä olevan välin muita kunnostustarpeita (ml. tasoristeykset) ja liikennöinnin jatkamisen edellytyksiä isojen siltojen korjaamisen lisäksi. Tarveselvityksen ja ratasuunnitelmien lisäksi rahoitus mahdollistaa joidenkin toimenpiteiden toteuttamisen, mutta niistä on mahdollista päättää vasta suunnitelmavalmiuden edistyttyä.

*Tampere–Jyväskylä-radan suunnittelu, eri suunnitteluvaiheita * (Jatkuva)*

Tampere–Jyväskylä rata on 154 kilometrin pituinen rata kattavalla TEN-T-verkolla. Tampere–Jyväskylä-hanke sisältää useita suunnittelukokonaisuuksia ja -vaiheita tavoitteena yhteysvälin henkilöliikenteen matkanopeuden parantaminen, kapasiteetin riittävyuden varmistaminen, häiriöherkkyyden vähentäminen ja peruskorjausten suunnittelu.

Hanke sisältää mm. Lahdenperä–Jämsä-välin kaksoisraideosuudet ja rataoikaisun matka-aikojen lyhentämiseksi, Torkkelin liikennepaikan kehittämisen, kolmannen raiteen Muurameen sekä Laihalammin ja Korpilahden uudet liikennepaikat. Lisäksi perusparantamisen suunnittelu välillä Muurame–Jyväskylä, uuden mittausperustan rakentaminen koko radalle sekä mahdollisia muita pienempiä suunnittelukohteita ja selvityksiä. Käynnissä olevat ratasuunnitelmat ovat valmistumassa. Lahdenperä–Jämsä-rakentamissuunnittelu on käynnistynyt vuonna 2025. Hankkeen suunnittelu valmistuu vuonna 2026. Hanke on saanut suunnitteluun CEF-tukea.

Tornio–Kolari sähköistyksen suunnittelu (Jatkuva)*

Tornio–Kolari-rataosa on 183 kilometriä pitkä sähköistämätön rata. Nykytilassa rataosalla liikennöi yöjunia Helsingistä Kolariin sekä tavarajunia. Liikennemäärät ovat olleet kasvussa viimeisten vuosien aikana. Rataosan liikennepaikkavälit ovat pitkiä ja radan kapasiteetti aiheuttaa haasteita häiriötilanteiden hallinnassa sekä kunnossapidossa. Rataosalla on kahdeksan liikennepaikkaa. Henkilöjunien suurin nopeus on 100 km/h ja tavarajunien 80 km/h. Rataosuuden tämänhetkinen kunto on nykyiseen liikennemäärään ja nopeustasoon nähden kokonaisuudessaan hyvä. Radan rakenteen osalta parannustarpeita on yksittäisissä silloissa, routimiskohteissa ja radan kuivatusjärjestelmässä. Rataosalla on käytössä yhteensä 122 tasoristeystä, joista 22 on varustettu varoituslaitoksella. Hankkeen tavoitteena on rautatiekuljetusten

kustannustehokkuuden ja teollisuuden kilpailukyvyn parantaminen sekä kuljetusten aiheuttamien päästöjen vähentäminen.

Sähköistyrksen suunnitteluhanke sisältää Tornio–Kolari-rataosan sähköistämisen suunnittelun sekä sähköistyrksen vaatimat muutokset rataosan rata- ja yli-kulkusiltoihin sekä Kolarin liikennepaikalle. Sähköistyrksen lisäksi suunnitellaan parantamis- ja kehittämistoimenpiteitä, kuten uusi liikennepaikka Niemenpäähän ja rautatieturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Suunnitteluhanke sisältää kuuden ratasuunnitelman laatimisen vuosien 2025–2028 aikana.

8.3 Vesiväyläkohteet

Suunnittelukohteet

Merenkurkun syventäminen, rakennussuunnittelu (Jatkuva)

Hanke liittyy Ruotsissa valmisteltavaan Luulajan sataman laajennusprojektiin, johon sisältyy myös sataman tuloväylien syventäminen. Hanke on käynnistynyt 2024, ja siihen liittyy myös vähäinen Merenkurkun reittijakoalueen syvennystarve, jonka rakennussuunnitelma on laadittava ensi vuonna. Väylävirasto on omalta osaltaan ilmoittanut Ruotsin Sjöfartsverketille osallistuvansa hankkeen toteutukseen.

Oulun meriväylän sisäosan leventäminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Väylän parantamishankkeen vesilupahakemus. TEN-T-ydinverkkoon kuuluvaan Oulun satamaan on käynnistynyt uuden polven roro-alusten liikenne, jonka turvallisuus ja toimintavarmuus edellyttää väylän sisäosan leventämistä. Hanke sisältyy investointiohjelmaan 2025–2032.

Ahvenanmaan meriväylät (Eckerö ja Färjsund), vesilupakäsittely (Jatkuva)

Väylien parantamishankkeiden (Eckerö ja Färjsund) vesilupakäsittely ja rakennussuunnittelu. Kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaan Eckerön satamaan vievän väylän parantamistarve liittyy Eckerölinen uuden aluksen hankintaan, ja Färjsundin parantamistarve alueen teollisuuden kuljetustarpeisiin. Eckerön väylän vesilupahakemus on valmisteilla ja Färjsundin käsittelyssä. Molempien hankkeiden toteutus edellyttää rakennussuunnitelmien laatimista. Hankkeet sisältyvät investointiohjelmaan 2025–2032.

Inkoon meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Suomi on vuokrannut 10 vuodeksi LNG-terminaalialuksen, joka sijoitettiin kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaan Inkoon satamaan. Ensivaiheessa terminaalin täyttöön käytettävien aluskuljetusten toimivuutta

parannetaan väylän merkinnän kehittämisellä, mutta näiden kuljetusten toimivuus ja turvallisuus edellyttää myös muita väylän parantamistoimia, joiden vesilupakäsittely on käynnissä. Hanke sisältyy investointiohjelmaan 2025–2032 ja sille on myönnetty toteutusrahoitus (LTA 2/25). Suunnittelurahoituksella vietään loppuun käynnissä oleva vesilupakäsittely.

Loviisan meriväylän parantaminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Loviisan väylän syventäminen 11 metriin sisältyy hallituksen investointiohjelmaan, ja sen mukaan hankkeen suunnittelua edistetään siten, että päätös hankkeen toteutuksesta voidaan tehdä 2025. Hanke tukisi energiamateriaalien, raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten kuljetustaloutta. Hankkeen vesilupakäsittely on käynnissä. Valtion talousarvioesityksessä 2026 on esitetty hankkeen toteutuspäätöksen tekemistä (LTA 1/26).

Vaasan meriväylän syventäminen, vesilupakäsittely (Jatkuva)

Vaasan väylän syventäminen 10 metriin sisältyy hallituksen investointiohjelmaan, ja sen mukaan hankkeen suunnittelua edistetään siten, että päätös hankkeen toteutuksesta voidaan tehdä 2026. Hanke tukisi raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten kuljetustaloutta. Hankkeen vesilupakäsittely on käynnissä.

Raahen meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu (Jatkuva)

Väylän syventämisen yleissuunnitelma. SSAB:n Raahen terästehtaiden tulevien tuotannon ja logististen ratkaisujen tueksi on laadittu esiselvitys kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaan Raahen satamaan johtavan väylän syventämisestä 11/11,5/12 m mitoitussyvyyteen. SSAB:n ratkaisujen jälkeen näistä tarkasteluista vaihtoehtoista voidaan valita jatkosuunnitteluun otettava vaihtoehto. Hanke sisältyy investointiohjelmaan 2025–2032.

Saimaan raakapuukuljetusten väylien parantaminen, yleissuunnittelu (Jatkuva)

Saimaan liikenne on tällä hetkellä pääosin raakapuukuljetuksia, joiden toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen on keskeistä puunjalostusteollisuuden raakapuun varmistamisessa alueella. Hanke sisältää lukuisia yksittäisiä pieniä parantamiskohteita raakapuukuljetuksiin käytetyillä väylillä. Hanke sisältyy väyläverkon investointiohjelmaan 2025–2032. Uutena kohteena toimijat ovat esittäneet Kuopio–Iisalmi väylän syventämistä, jonka esiselvitys on sisällytetty osaksi tätä kokonaisuutta.

Kokkolan Kantasataman meriväylän syventäminen, yleissuunnittelu (Uusi)

Kokkolan Satama Oy on esittänyt kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvan Kokkolan Kantasatamaan johtavan väylän syventämistä ja laatinut hankkeesta esiselvityksen. Hankkeen toteutusedellytysten arvioimiseksi ja jatkotoimenpiteitä koskevien päätösten perustaksi suunnitelmia on tarkennettava yleissuunnitelmata-solle mm. luotettavan kustannusarvion saamiseksi. Kustannusarvion pohjalta voidaan tehdä hankearvio hankkeen toteutusedellytyksistä ja hankkeen mahdollisesta sisällyttämisestä tuleviin investointiohjelmiin. Kokkolan Kantasataman väylän syventäminen mahdollistaa sataman läheiselle teollisuusalueelle suunniteltujen vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantolaitosten kuljetukset.

Muita vesiväylien suunnittelu- ja selvityskohteita*Merituulipuistojen edellyttämät pienten väylämuutosten suunnittelu (Jatkuva)*

Sekä Suomen aluevesille että talousvyöhykkeelle on suunnitteilla useita laajoja tuulipuistoalueita, jotka synnyttävät tarpeita pienten väylämuutosten suunnitteluun ja toteutukseen. Kyseessä voi olla jonkin yksittäisen väylähaaran lakkauttaminen tai väylän muuttaminen tai väylän jatkaminen tuulipuistoalueen ulkopuolelle, jotta toisaalta voidaan varmistaa merenkulun turvallisuus ja sujuvuus alueelle, mutta luoda samalla myös mahdollisuuksia taloudellisesti toteutuskelpoisten tuulipuistoalueiden suunnitteluun. Yksittäisiä kohteita on lukuisia.

Hanke-esitysten kannattavuustarkastelut (Jatkuva)

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

Kaksoiskäyttövaatimusten täyttyminen TEN-T-verkolla - vesiväylien syventävä tarkastelu, esiselvitys (Uusi)

Tarkastelu on jatkoa vuoden 2025 TEN-T-verkon kaksoiskäyttövaatimusten arvioinnille. Vesiväylien tarkastelu tehdään myös TEN-T-vaatimuksia laajemmin. Tarve syventää vesiväylien roolia eri merkitysten, mm. kaksoiskäytön kannalta.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-376-1
www.vayla.fi