



# Valtion liikenneväylät

**Liikenne 12 parlamentaarisen ohjausryhmän kokous 15.1.2020**

Anna Saarlo, Väylävirasto

# Maantiet, rautatiet ja vesiväylät



# Maantiet, rautatiet ja vesiväylät numeroina

Maantiet 78 000 km

Moottoritiet 926 km

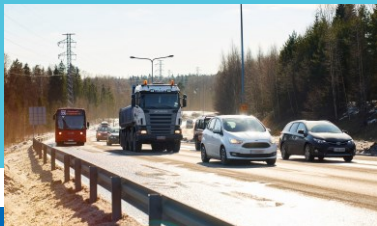
Kävelyn ja pyöräilyn väylät  
maantieverkolla 5 400 km

Katuverkko 31 000 km

Yksityistiet, joiden varrella  
asutusta 90 000 km

Osuus henkilöliikenteestä 90 %

Tavaraliikenne 270 milj. tonnia



Valtion rataverkko 5 900 km

- 88% yksiraiteista
- 56 % sähköistetty

Yksityisraiteita n. 1 000 km

Osuus henkilöliikenteestä  
5,4 %

Tavaraliikenne 40 milj. tonnia



Rannikkoväylät 8 300 km

Sisävesiväylät 8 000 km

Kauppamerenkulun väylät  
4 000 km

25 600 merenkulun turvalaitetta

30 ympärivuotista satamaa

Ulkomaanliikenteessä 19 milj. matkustajaa

Sisävesiliikenteessä 4,6 milj. matkustajaa

Tuonti 51 milj. tonnia

Vienti 53 milj. tonnia



# Tie- ja rataverkon palvelutaso muodostuu monesta tekijästä

Yhteydet

Matka-aika /  
kuljetusaika

Esteettömyys  
ja mukavuus

Ennakoitavuus  
ja hallittavuus

Matkan /  
kuljetuksen  
hinta



# Pääväyläverkko

## Liikenne- ja viestintäministeriön **asetuksella määritelty maanteiden ja rautateiden pääväylät ja niiden palvelutaso**

- asetuksen mukainen palvelutaso toteutuu rautateillä, mutta ei maanteillä.
- hallitusohjelman mukaan arvioidaan muutostarpeet, jotta yhteys lähekkäisten maakuntakeskusten välillä toimii ja vientisatamat sekä rajanylityspaikat tulevat huomioon otetuksi.

Muun tieverkon palvelutasosta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa.



# Perusväylänpito

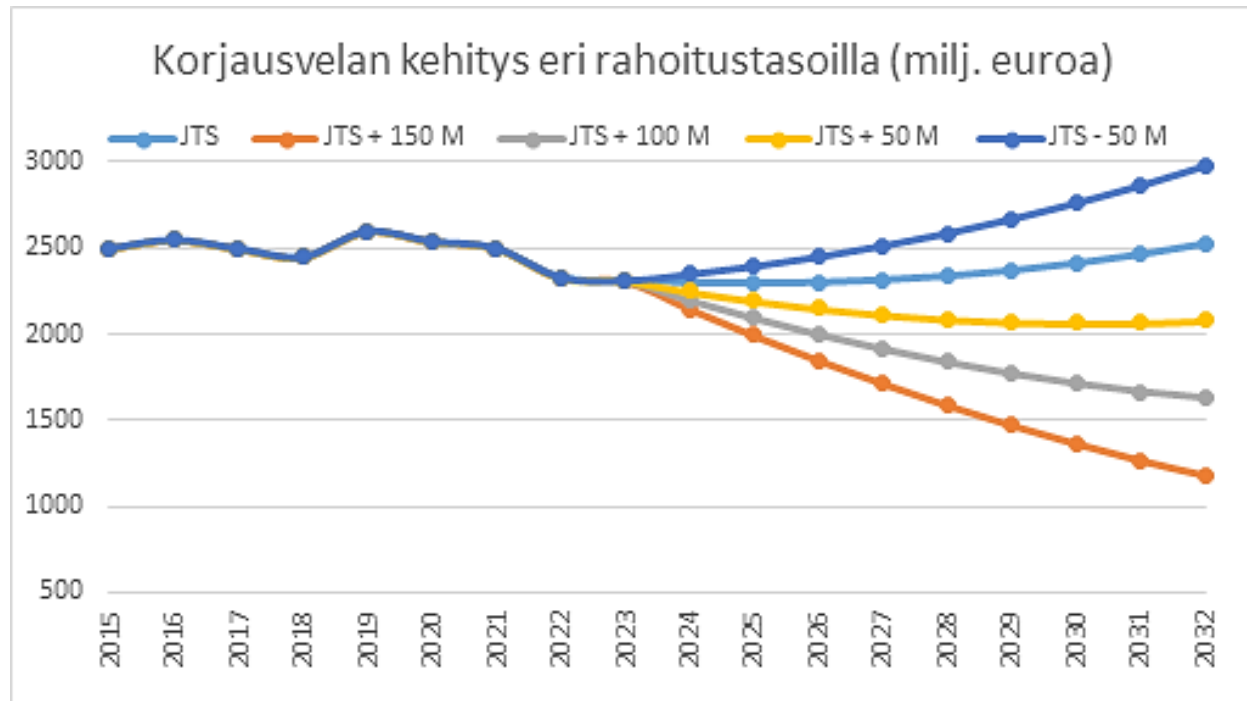
## **Perusväylänpidon rahoituksella keskitytään väyläverkon nykyisen kunnan ja palvelutason säilyttämiseen**

- Asetus ohjaa perusväylänpidon rahoituksen suuntaamista.
- Perusväylänpidon rahoituksesta käytetään keskimäärin
  - tienpitoon reilut 50%
  - radanpitoon noin 30 %
  - ja loput vesiväylänpitoon ja liikenteen ohjaukseen.
- Perusväylänpito rahoitetaan kokonaisuudessaan perusväylänpidon momentilta 31.10.20.
- Merkittävä osa perusväylänpidon rahoituksesta, eli päivittäinen hoito, liikenteen ohjaus ja valtaosa korjausrahoituksesta on sidottu pitkäaikaisin sopimuksin.

# Perusväylänpidon rahoitustason ja suuntaamisen vaikutus korjausvelan määrään

Väylien korjausvelka kasvoi vuoteen 2015 saakka – erillinen lisärahoitus katkaisi korjausvelan kasvun 2015-2018.

Perusväylänpidon kustannustason nousu ja väylien määrän kasvu vaikuttavat kehitykseen pitkällä aikavälillä.



# Liikenneverkon kehittäminen

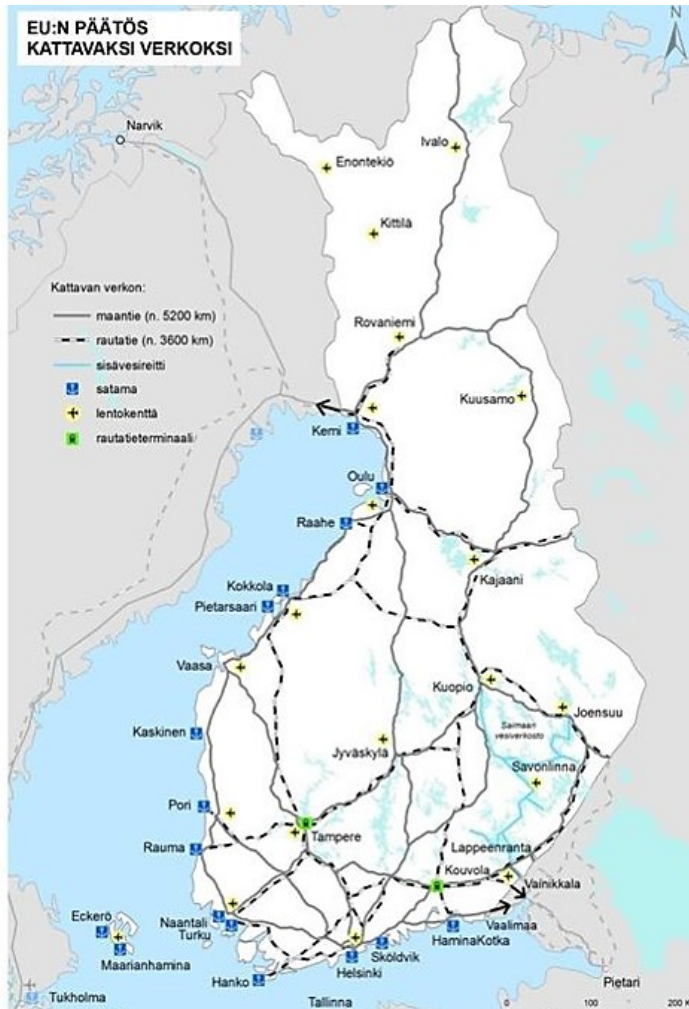
- **Kehittämishankkeilla** parannetaan liikenneverkon palvelutasoa eli toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä.
- Väyläverkon pitkäjänteisen kehittämisen kannalta tasainen investointitaso olisi tärkeää.
- Väyläverkon kehittämisen tavoitteista ja kriteereistä voidaan linjata valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa
- **Kehittämishankkeet rahoitetaan momenteilta 311077-79**, (talousarviorahoitus, elinkaarihankkeet, tuet)
- Nykyisin hallitus ehdottaa budjetissaan kehittämishankkeille rahoitusta ja eduskunta tekee päätökset budjetista päättäessään.
- Väylävirasto vastaa hankkeiden toteutuksesta eduskunnan päätöksen mukaisesti.



## EU:N PÄÄTÖS YDINVERKOIKSI



## EU:N PÄÄTÖS KATTAVAKSI VERKOKSI



Euroopan laajuinen

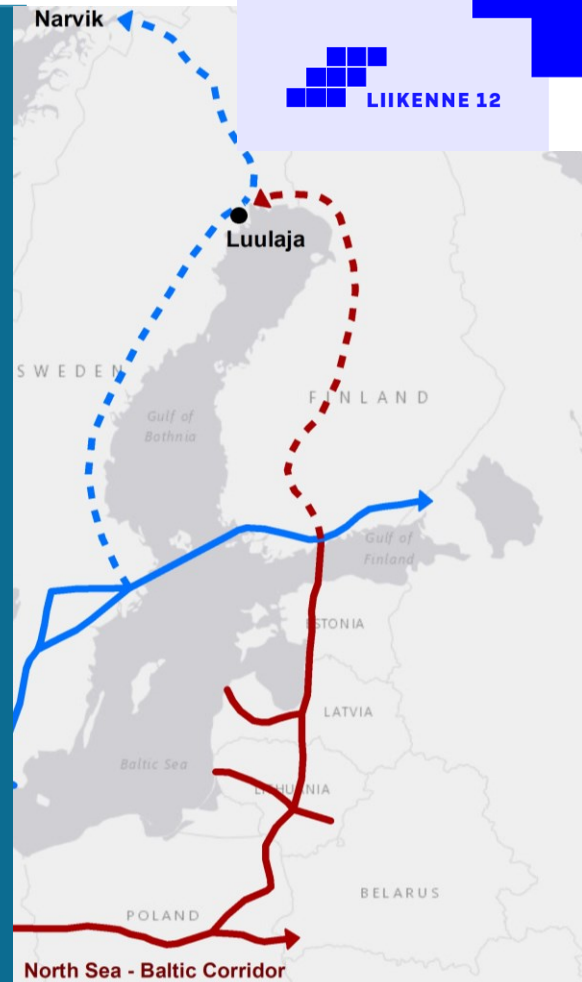
# TEN-T

-liikenneverkko  
(Trans-European Transport Network)

Asetuksen uudistaminen valmistella – tarve tarkastella TEN-T-verkkoa koskevaa asetusta Suomen näkökulmasta.

# EU-rahoitusta pääasiassa TEN-T -ydinverkkokäytävälle

- Verkkojen Eurooppa -välinettä (CEF) koskeva asetusuudistus käsittelyssä samanaikaisesti EU:n vuosia 2021-2027 koskevan rahoituskehysten kanssa.
- Osana uudistusta ehdotettu Suomelle tärkeää Pohjanmeri-Itämeri -**ydinverkkokäytävän jatkoa** Helsingistä Tornioon.
- CEF-tuki keskittyy pääasiassa TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Lisäksi tukea saatavilla esimerkiksi raideliikenteen ohjaukseen ja merenkulkua edistäviin hankkeisiin (merten moottoritiet).
- Tarve tarkastella kokonaisuutena CEF-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet Suomessa.



# Tieverkko

# Maanteiden pääväylien (yht. 5 506 km) palvelutaso

3 400 km

- asetuksen mukaisessa **hyvässä palvelutasossa**

1 800 km

- tarvitsee **pieniä toimenpiteitä** riittävän palvelutason turvaamiseen.

300 km

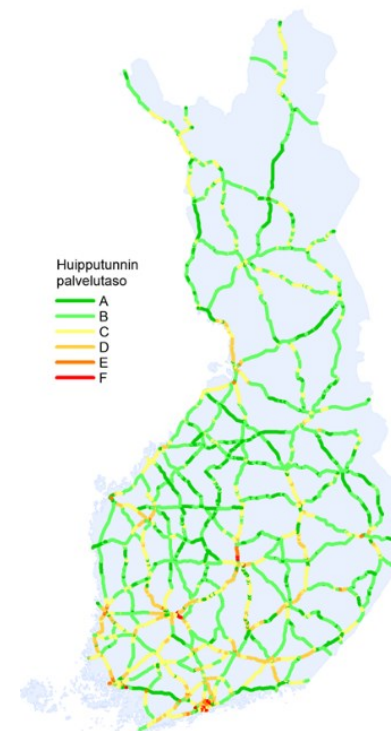
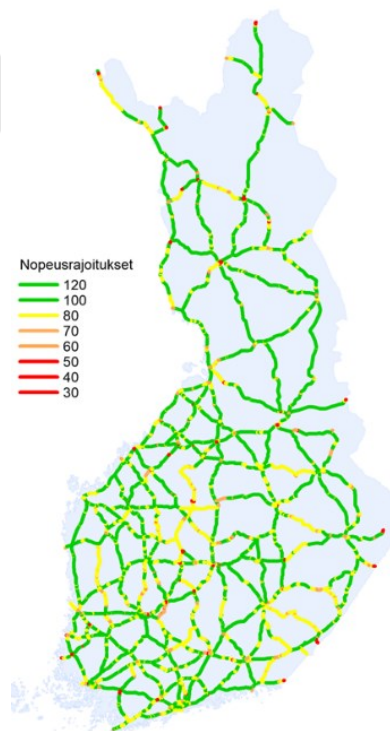
- **merkittävämpiä puutteita** palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristö-haittojen kannalta.

800 km

- raskaan liikenteen kannalta **ongelmallisia alle 80 km/h nopeusrajoituksia** koko päätieverkolla

200 km

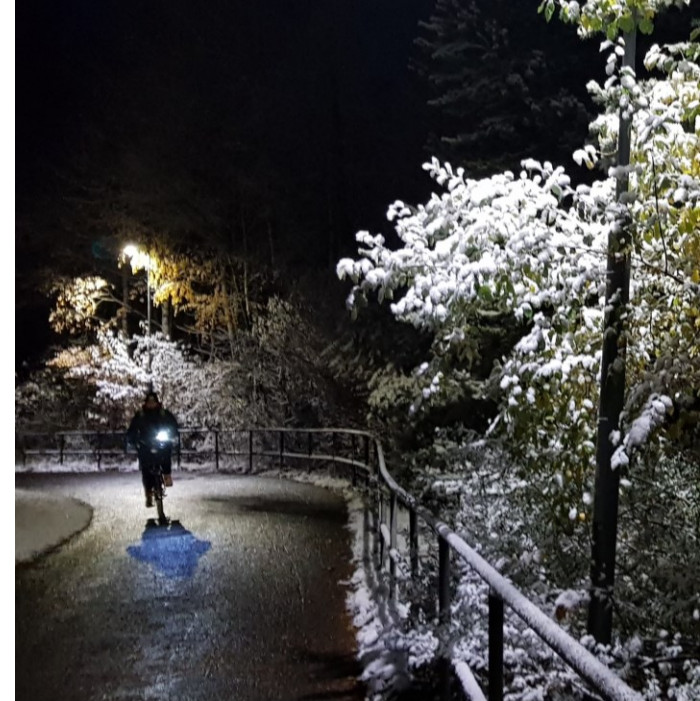
- osuuksia pääteillä, joilla liikenteen **palvelutaso heikkenee ruuhkautumisen takia** vähintään kahdesti viikossa.





# Valtion kävely- ja pyörätiet

- Kaupunkiseutujen seudullinen pyörätieverkko
  - katujen ja maanteiden pyörätiet
  - kehitetään yhteistyössä kuntien, Väylän ja ELY-keskusten kesken
- Kunnossapito
  - pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys
  - 12–13 milj. euroa/vuosi
- Korjausvelka kasvaa
  - rahoitus ei riitä päällysteiden uusimiseen tai muuhun kunnon parantamiseen
- Kävelyn ja pyöräilyn verkkoa laajentavia investointitarpeita on paljon



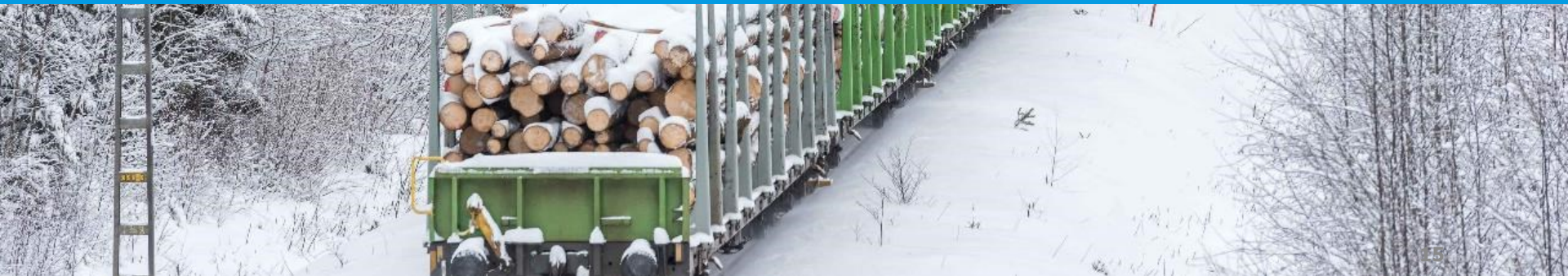
# Yhteenveto tieverkon haasteista ja keinovalikoimasta

- Suomen tieverkko on laaja ja sen pitäminen riittävässä kunnossa on kallista. Erityisenä haasteena on vähäliikenteisen tieverkon kunnan heikkeneminen.
- Pääväyläasetuksen mukaisen palvelutason saavuttaminen edellyttää toimia useilla yhteysväleillä.
- Kaupunkiseudut kasvavat ja liikennemäärät lisääntyvät, mikä voi edellyttää liikenneväylien kehittämistä. Väyläkapasiteetin uudelleen jakamista voidaan tarkastella esim. priorisoimalla kaistoja joukkoliikenteen ja raskaan liikenteen käyttöön kaupunkien sisääntuloteilla. Myös hinnoittelulla voidaan ohjata valintoja.
- Nykyisellä rahoituksella tieverkon korjausvelkaa ei pystytä vähentämään.
- Onnettomuuksia tapahtuu suurten kaupunkien sisääntuloteilla ja yksiajorataisilla valtateilla. Turvallisuutta voidaan parantaa mm. alentamalla nopeusrajoituksia ja parantamalla liittymäjärjestelyjä sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.





# Rataverkko

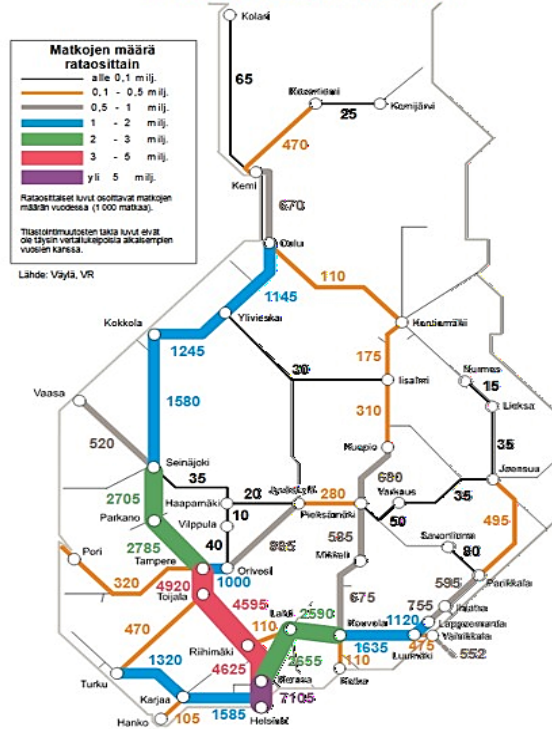


# Rautateiden matkustajamäärät ja kuljetusvirrat

- **Henkilöliikenteen** suurimmat matkamäärät **pohjois-eteläsuunnassa**
- **Tavaraliikenteen** suurimmat kuljetusvirrat **itä-länsisuunnassa**

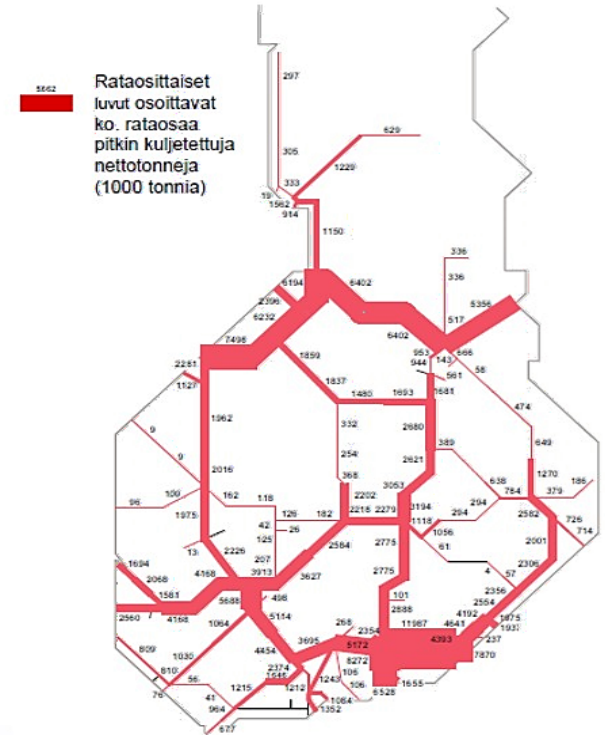
## Henkilöliikenteen matkat vuonna 2018

Kaukoliikenne 13,584 milj. matkaa



## Tavaraliikenteen kuljetusvirrat 2018

Yhteensä 40,7 miljoonaa tonnia ja 11,175 mrd tonninkm



# Rautateiden pääväylät

- **3 401 km** eli **57%** koko rataverkon laajuudesta (n. 6 000 km)
- **95%** kaikkien rautateiden henkilöliikenteen suoritteesta
- **90%** tavaraliikenteen suoritteesta
- **94%** on sähköistettyä
- **700 km** moniraiteista rataa
- Rautateiden pääväylien nykyinen palvelutaso vastaa asetuksen vaatimuksia.





# Yleiskuva ratainfra kunnosta

## Vähäliikenteiset rataosat

- Selvityksen alaiset vähäliikenteiset rataosat
- LYHENNÖIDYT Lyhyet rataosat, yhteysväli
- Muu nykyinen rataverkko
- Muut suljetut rataosat

## Maakuntien keskuskaupungit

Vähäliikenteisten rataosien kannalta merkittävimmät risteys- ja päätesemapaikkakunnat:

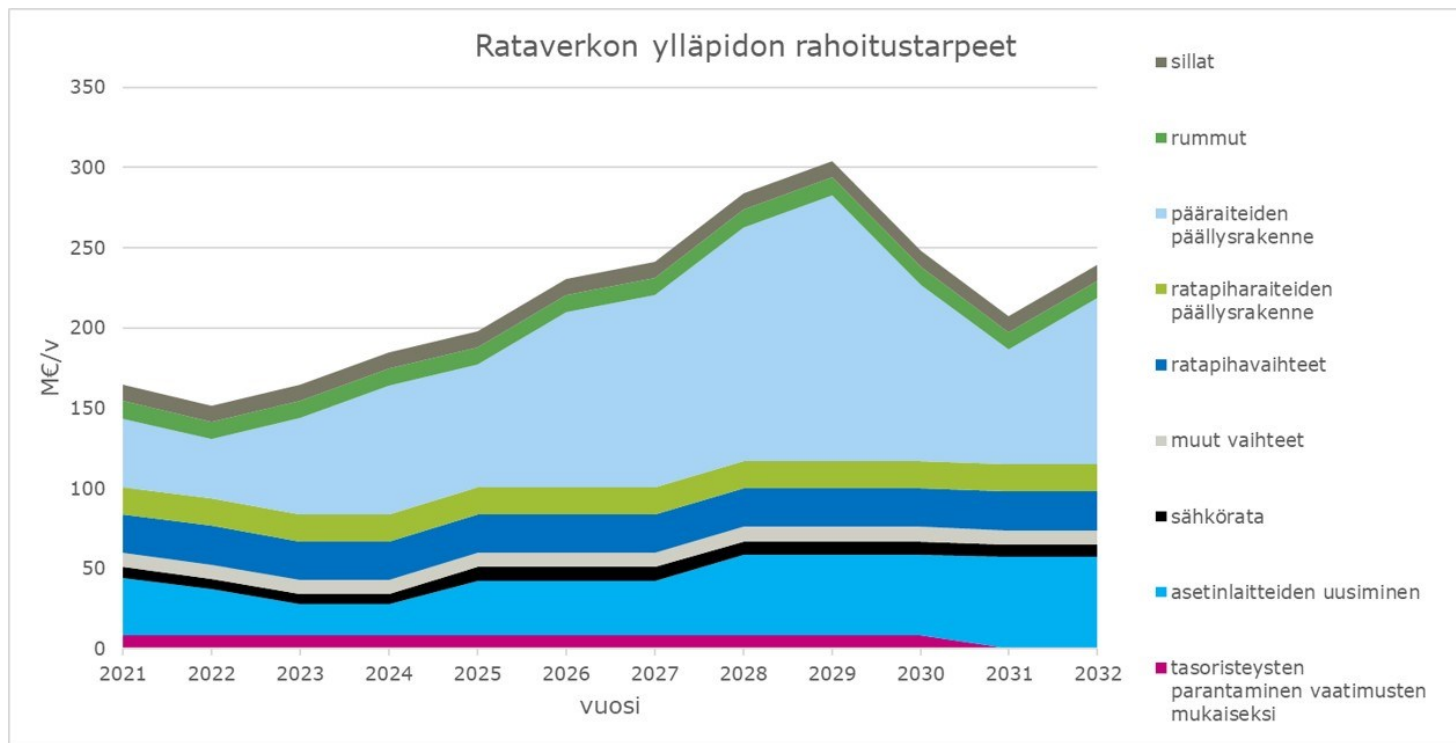
- yli 10.000 asukasta
- 200 – 10.000 asukasta
- Lähennepaikka taajaman ulkopuolella

Taustakartta 1:4 m:llä. Maanmittauslaitos 10/2017 rataverkko. Liikennevästön vektoritilaista soseutus. Mätkä tilahti



- Korjaustarpeet lisääntymässä rataverkon ikääntymisen myötä.
- Kunto heikoin vähäliikenteisillä rataosuuksilla ja ratapihojen osilla, joita käytetään pääosin raakapuukuljetuksiin.
- Muulla verkolla korjausvelka näkyy lähinnä lisääntyneinä nopeusrajoituksina ja täsmällisyyttä heikentävinä vikoina.
- Ratainfra kunnostamiseen tulisi panostaa riittävästi, jotta edes nykyinen kuntotila pystyttäisiin säilyttämään.
- Nykyrahoitustasolla joudutaan arvioimaan myös nykyverkon karsimisvaihtoehtoja.
- Radan kehittämisen edellytys on, että rata on myös kunnossa.

# Rataverkon ylläpidon rahoitustarpeet kasvavat 2020-luvun loppua kohti



Ei sisällä junien kulunvalvontaan liittyvää ERTMS-investointia

# Rautateiden kehittäminen

- Viime vuosina kehittämisessä on keskitytty teollisuuden kuljetusten vaatimiin sähköistykseen ja ratapihoihin sekä nykyisen ydinverkkokäytävän hankkeisiin ja päärataan. Suurimpia viimeaikaisia uusia ratahankkeita ovat olleet **Lahden oikorata ja Kehärata**.
- **Tavarakuljetusten sujuvuutta ja kuljetustehokkuutta** on parannettu merkittävästi sähköistämällä ratoja ja nostamalla akselipainoja.
- Parhaillaan on käynnissä erityisesti ratapihojen toimivuutta parantavia kehittämishankkeita ja useampia sähköistyskohteita.
- Merkittävimpiä kehittämistarpeita kohdistuu erityisesti pääväylien toimivuuden ja välityskyvyn turvaamiseen ja parantamiseen henkilö- ja tavaraliikenteen näkökulmasta sekä erilaisiin ratapihoja koskeviin kehittämishankkeisiin.



# Nopeat radat kolmeen suuntaan

**Käynnissä neuvottelut Turun tunnin juna-hankeyhtiön ja Suomi-rata hankeyhtiön perustamiseksi.** Hankeyhtiön tehtävänä olisi **suunnittelu** ja sen **rahoittaminen** rakentamisvalmiuteen asti.

## Turun tunnin juna

Hinta-arvio: noin **3,4 Mrd. €**

Ennustettu liikennemäärä 2030:  
**1,5–2,2 milj. matkaa** / vuosi

## Suomi-rata

Hinta-arvio: noin **4,6–5,75 Mrd. €**  
(sis. Lentorata 2,65 Mrd. €)

Ennustettu liikennemäärä 2030:  
**6–7 milj. matkaa** / vuosi

## Idän suunta

Hinta-arvio: noin **0,4–3,2 Mrd. €** (linjausvaihtoehdosta riippuen)

Ennustettu liikennemäärä 2050:  
**2,7–2,8 milj. matkaa** / vuosi

Selvitys  
käynnissä

Lentoasema

Helsinki

- Hinta-arviot koskevat kehittämishankkeita eivätkä sisällä peruskorjaustarpeita.
- Liikennemäärien ennusteet perustuvat valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen sekä hankekohtaisten selvitysten ennusteisiin.
- Arviot ja ennusteet tarkentuvat suunnittelun edetessä.

# Nykyinen junien kulunvalvontajärjestelmä uusittava 2020-luvun aikana

## **Digirata-projektissa selvitetään:**

- kytkeytymistä Euroopan rautatiejärjestelmiin (ERTMS),
- vanhentuvan kulunvalvontajärjestelmän (JKV) korvaamista ja
- digitalisaation mahdollisuuksia kustannustehokkaaksi ratkaisuksi.

## **Junien kulunvalvontaan tarvitaan moderni ja kustannustehokas ratkaisu, jolla rautatieliikenteen kilpailukyky turvataan.**

- Lisää ympäristöystävällistä rautatieliikennettä
- Enemmän kapasiteettia ja kustannustehokkuutta
- Parempaa toimintavarmuutta ja turvallisuutta
- Uutta kasvualustaa palveluille

Selvitysprojektin tulokset julkaistaan maaliskuussa 2020.

# Yhteenveto rataverkon haasteista ja keinovalikoimasta

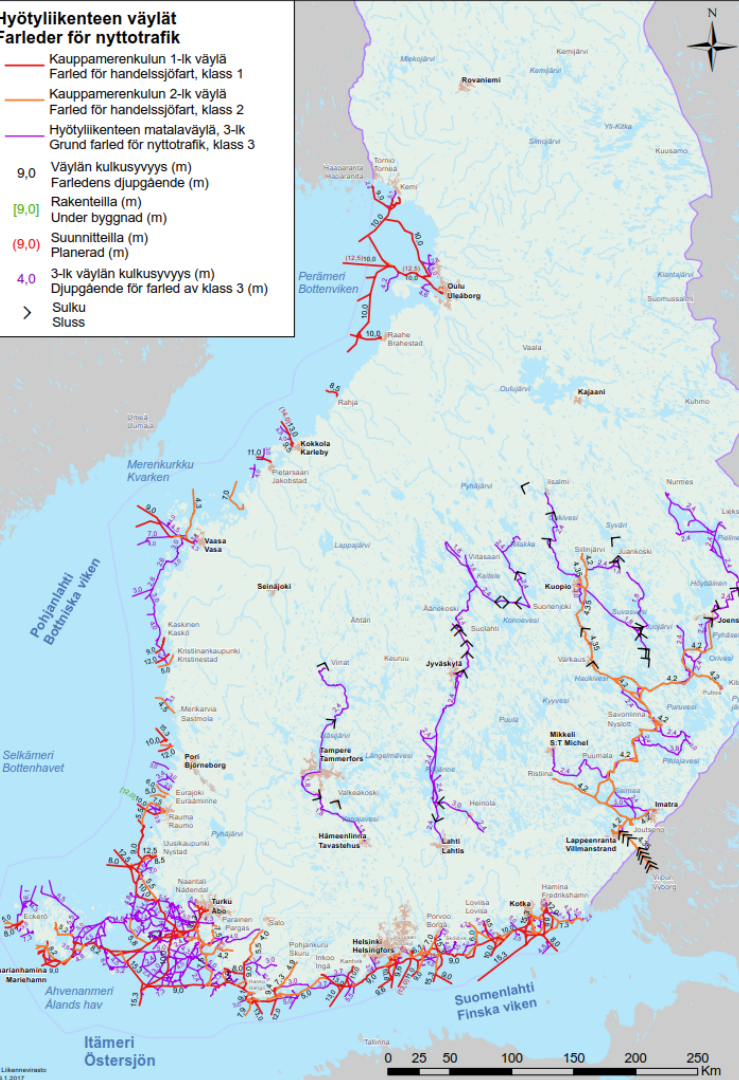
- **Keskeinen rataverkko on pääosin tyydyttävässä kunnossa.** Rautateiden pääväylien nykyinen palvelutaso vastaa asetuksen vaatimuksia. Vähäliikenteisen verkon tilanne on merkittävästi huonompi ja kunnan takia joudutaan asettamaan sekä akselipaino- että nopeusrajoituksia.
- Päälysrakenteiden rahoitustarve kasvaa voimakkaasti 2020-luvulla, kun **suurin osa radoista tulee peruskorjausikään.** Sähkö- ja turvalaitteet ikääntyvät. Myös ratapihoilla on suuria perusparantamistarpeita. Rataverkon korjausvelan vähentäminen edellyttäisi perusväylänpidon lisärahoitusta. Nykyrahoituksella vähäliikenteisten ratojen kunto heikkenee.
- **Kehittämistarpeita** on erityisesti kasvavien kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä.
- Junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmä vanhenee ja korvaava ratkaisu tarvitaan (ERTMS).
- Osana laajempaa keinovalikoimaa **rataverkolle tehdyt toimenpiteet mahdollistaisivat siirtymiä vähäpäästöisempään kulku- tai kuljetusmuotoon.** Rautatieliikenteen päästöjä voidaan vähentää dieseljunaliikenteen hinnoittelulla ja rataverkon jatkosähköistyksillä.
- Turvallisuustilanne on hyvä, mutta tasoristeysonnettomuuksia ja alle jääntejä tapahtuu. Tasoristeyksiä poistetaan kehittämishankkeiden ja peruskorjausten yhteydessä sekä yksittäisinä poistoina.

# Vesiväylät ja satamat



## Hyötöliikenteen väylät Farleder för nyttotrafik

- Kauppamerenkulun 1-ik väylä  
Farled för handelsjöfart, klass 1
- Kauppamerenkulun 2-ik väylä  
Farled för handelsjöfart, klass 2
- Hyötöliikenteen matalaväylä, 3-ik  
Grund farled för nyttotrafik, klass 3
- 9,0 Väylän kulkusyvyys (m)  
Farledens djupgående (m)
- [9,0] Rakentella (m)  
Under byggnad (m)
- (9,0) Suunnitella (m)  
Planerad (m)
- 4,0 3-ik väylän kulkusyvyys (m)  
Djupgående för farled av klass 3 (m)
- > Sulku  
Sluss

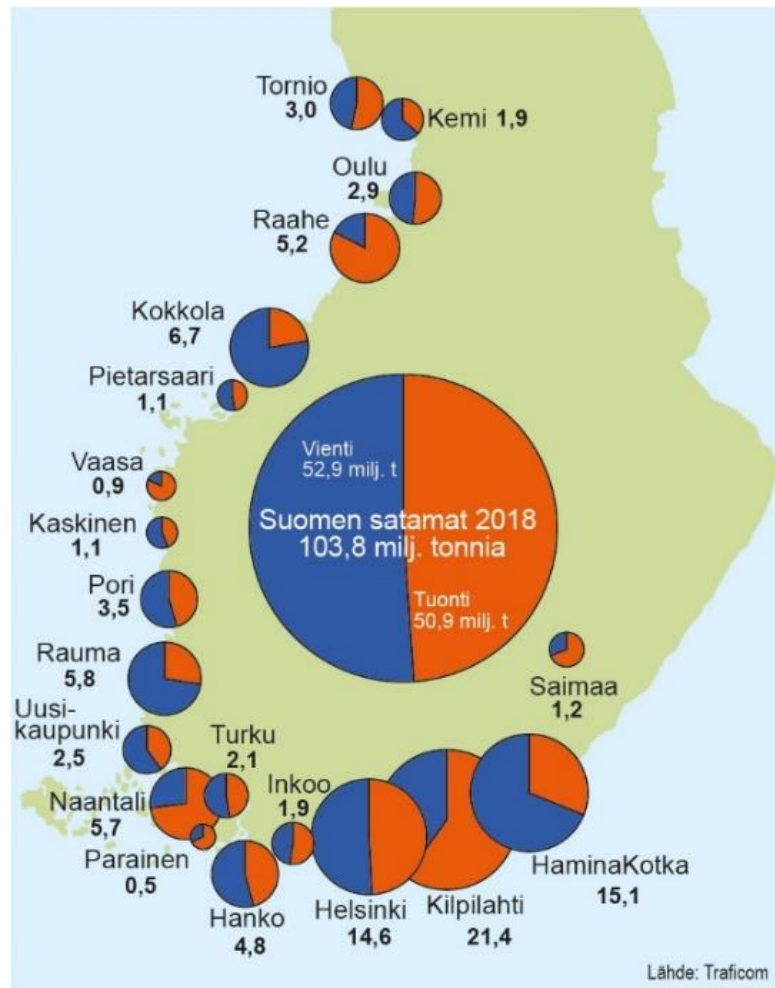


# Vesiväylät



		Kauppameren- kulun väylät	Muun vesiliiken- teen väylät	Yhteensä
<b>Rannikko</b>	Väylävi- rasto	3177	5081	8258
	Muut	182	1890	2072
	Yhteensä	3359	6971	10330
<b>Sisävedet</b>	Väylävi- rasto	757	7250	8007
	Muut	8	1806	1814
	Yhteensä	765	9056	9821
<b>Kaikki</b>	Väylävi- rasto	3934	12331	16265
	Muut	190	3696	3886
<b>Yhteensä</b>		<b>4124</b>	<b>16027</b>	<b>20151</b>

# Satamien liikenne





# Miksi vesiväylän kulkusyvyydellä on merkitystä?

## Syväys 10 m



Pituus	165 m
Leveys	25,2 m
DWT	26 403



Lastinottoikyky	24 555 t
Aluskustannus/ajovrk yhteensä	22 577 €
Aluskustannus/tonnikm	0,13 c

## Syväys 12 m



Pituus	198 m
Leveys	30,0 m
DWT	49 226



Lastinottoikyky	45 780 t
Aluskustannus/ajovrk yhteensä	28 879 €
Aluskustannus /tonnikm	0,09 c

# Jäänmurto on yhteistyötä

## - toimintaympäristö muuttuu ja kalusto ikääntyy

- Väylä vastaa talvimerenkulun avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta.
- Pelisäännöt ja avustettavien alusten priorisointi tehdään yhdessä teollisuuden, luotsien, satamatoimijoiden ja rahtaajien kanssa
- Yhteistyö Ruotsin kanssa parantaa palvelun laatua ja vähentää talvimerenkulun kokonaiskustannuksia.
- Merenkulun kv-säätelyn vaikutukset Suomen kauppamerenkulkuun ja logistiikan kustannuksiin ovat merkittäviä ja jäänmurron suorituskyvyllä on kasvava vaikutus koko logistisen ketjun toimintaan.
- Kauppalaivastolle tulevat uudet kansainväliset energiatehokkuuden ja päästövähennysten vaatimukset seurannaisvaikutuksineen edellyttävät väylämaksujärjestelmien uudistamista.
- Nykyisen jäänmurtajakaluston uudistamisprosessi tulee aloittaa viimeistään seuraavan parin vuoden aikana.

talvimerenkulkuun  
65 M€/v

# Sisävesiväylät

- Pääosa sisävesiväylien **tavaraliikenteestä** on Saimaan kanavan kautta kulkevaa ulkomaanliikennettä (alle 2 milj. tonnia vuodessa).
- Tavaraliikenteen kehityspotentiaalin pääpaino Saimaan kanavan ja Vuoksen vesistöalueella.
- Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen 11 metrillä on ollut esillä, vedenpinnan nosto 10 cm:llä sekä liikennekauden pidentäminen.
- Syväväyläverkko pääsääntöisesti kohtuullisessa kunnossa.
- Uusille tavaraliikenteen kanavahankkeille ei selvitysten mukaan ole edellytyksiä.
- Mahdolliset uudet kanavahankkeet liittyvät matkailuun tai vapaa-ajan veneilyyn.
- Suurin osa sisävesiliikenteestä huviveneilyä.

# Yhteenveto vesiväylien haasteista ja keinovalikoimasta

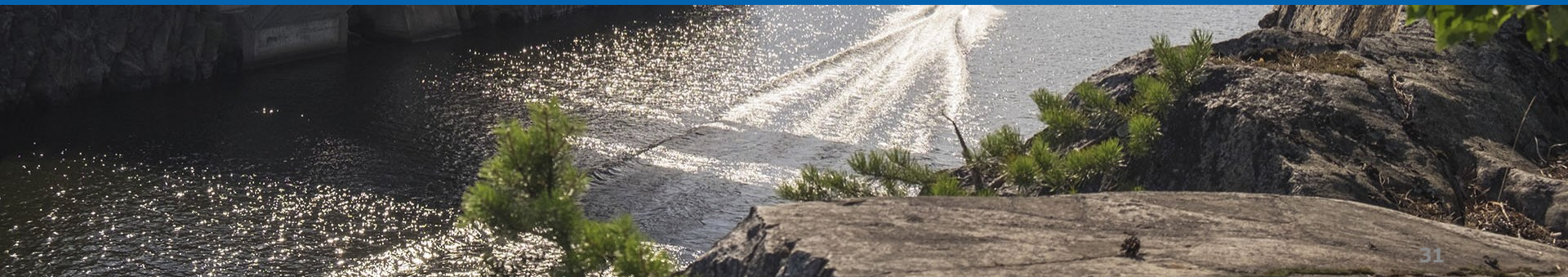
- Suomen merikuljetusten ja erityisesti transitoliikenteen volyyymiä ja kohdentumista eri satamiin on vaikea ennustaa.
- Ulkomaankaupan toimivuus edellyttää kuitenkin tarkoituksenmukaista väyläsyvyyttä eri meriväylillä. Lisäksi edellytyksenä on toimivien maaliikenneyhteyksien turvaaminen satamiin.
- Sisävesien rooli on pitkään ollut laskussa. Saimaan kanavan kehittämisellä ja sulkujen pidentämisellä on ratkaiseva merkitys aluskaluston saatavuudelle ja sisävesiliikenteen tulevaisuudelle.

## **Liikenne 12 suunnitelmassa huomioidaan:**

- Jäänmurtopalveluiden saatavuutta ja palvelutason turvaamista, joka voi olla haastavaa ankarina jäätalvina.
- Talvimerenkulun toimivuuden turvaaminen pitkällä aikavälillä edellyttää ratkaisua jäänmurtokaluston systemaattiseen uusimiseen.
- Merenkulun väylämaksujärjestelmän kehittämistä.

Päätökset näistä tapahtuvat muissa yhteyksissä.

# Väylien suunnittelu





# Väylien suunnittelu

## Lainsäädäntö ja luvat ohjaavat suunnittelua:

- Maanteiden suunnittelu perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.
- Rautateiden suunnittelu perustuu ratalakiin.
- Uuden väylän suunnittelun tai parantamisen tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan.
- Vesiväylien rakentamisessa ei ole varsinaista lakisääteistä suunnittelua, vaan vesiväylän rakentaminen on luvanvarainen toimenpide.

## Väylien suunnittelun vastuutahot:

- Väylä laatii ja teettää väylähankkeiden suunnittelua.
- Tiekohteiden osalta suunnittelua teetetään yhteistyössä ELY-keskusten kanssa.
- Väylä teettää isojen kehittämisinvestointien rakentamisen.
- Traficom hyväksyy maanteiden ja rautateiden yleissuunnitelmat sekä tiesuunnitelmat ja ratasuunnitelmat.
- Suunnittelu rahoitetaan osittain perusväylänpidon ja osittain kehittämisen momenteilta.

# Väylien suunnittelun ohjaus

## Väylien suunnittelun ohjelmointi:

- Valtakunnalliset kehittämishankkeet ohjelmoidaan eli aikataulutetaan keskitetysti
  - Väylä laatii vuosittain suunnitteluohjelman
  - Kehittämishankkeiden toteuttamisesta päättää eduskunta
  - Muut tiehankkeet ohjelmoidaan ELY-keskuksissa
  - Muut kuin suuret rata- ja vesiväylähankkeet ohjelmoidaan Väylävirastossa.
- **Väyläverkon kehittämishankkeiden suunnittelu kohdistuu** erityisesti niille väylille, joilla on merkittävimpiä puutteita palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen osalta.
  - Näillä väylillä myös henkilö- ja tai tavaraliikenteen ennustettu kasvu edellyttää investointeja, jotta riittävän hyvä liikenteen palvelutaso pystytään säilyttämään.
  - Jatkossa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa suunnitteluohjelmaa.

# Liikenneinfrahankkeen eteneminen

**Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaki säätelevät.**

## Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

- Selvitykset vaikutuksista ja tarpeista

## Yleissuunnitelma

- Maakunta- ja yleiskaavan mukainen

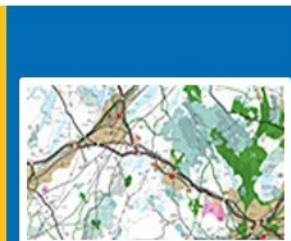
## Tie-/ratasuunnitelma

- Asemakaavan mukainen
- Lunastusoikeus

## Rakentamissuunnitelma

## Rakentaminen

## Käyttö ja kunnossapito



Maakuntakaava  
Maakunnan liitto laatii

Hyväksymispäätös



Yleiskaava  
Kunta laatii ja hyväksyy

Hyväksymispäätös



Asemakaava  
Kunta laatii ja hyväksyy

Investointipäätös



**Maankäyttö- ja rakennuslaki säätelee.**

Suunnittelun kesto

4-6 VUOTTA

2-4 VUOTTA

2-4 VUOTTA

1-2 VUOTTA

2-4 VUOTTA

Hankinta suunnitteluvaiheiden välissä vie isommissa hankkeissa n. 1-2 vuotta.

# Väylässä kehitetty menetelmä, jolla suunniteltuja kehittämishankkeita pystytään vertailemaan



Muun muassa:



Päästöt



Rakennus-  
kustannukset



Ajoneuvojen  
käyttö-  
kustannukset



Matka-  
aika



Onnettomuudet

# Keskusteltavaa Liikenne 12 -suunnitelman keinovalikoimasta



- **Talousarviorahoituksen suuntaaminen suunnittelukaudella**
  - riittävä panostus perusväylänpitoon nykyisen väyläinfran kunnon ja palvelutason varmistamiseksi
  - väyläverkkojen kehittäminen
  - erillisrahoitukset esim. kävelyyn ja pyöräilyyn, tasoristeysturvallisuuteen jne.
- **Korjausvelan kehitys suunnittelukaudella ja sen vaikutus väylien palvelutasoon**
- **Rataverkon uudet hankkeet**
- **Suomen kanta tulevien CEF-rahoitushakujen painopisteisiin**
  - Suomen tukikelpoisten väylien kehittämislinjaukset helpottavat rahoituksen hakemista vuodesta 2021 eteenpäin.
  - TEN-T-verkon laajuus ja kriteerit
- **Junien kulunvalvontaa koskeva ERTMS-linjauksen (Digirata) ja jäänmurtokaluston uusimisen vaikutukset**
- **Transitoliikenteen huomioon ottaminen rautateiden ja meriväylien palvelutasossa**
- **Sisävesiliikenteen kehittäminen**
- **Jäänmurtokalustoa koskevat ja maksuja koskevat linjaukset**
- **Muutostarpeet pääväyläasetukseen**
  - sekä maanteiden toiminnallista luokitusta koskevaan asetukseen
- **Maantie- ja rataverkon laajuus** (laajentaminen / supistaminen)



**Kiitos!**

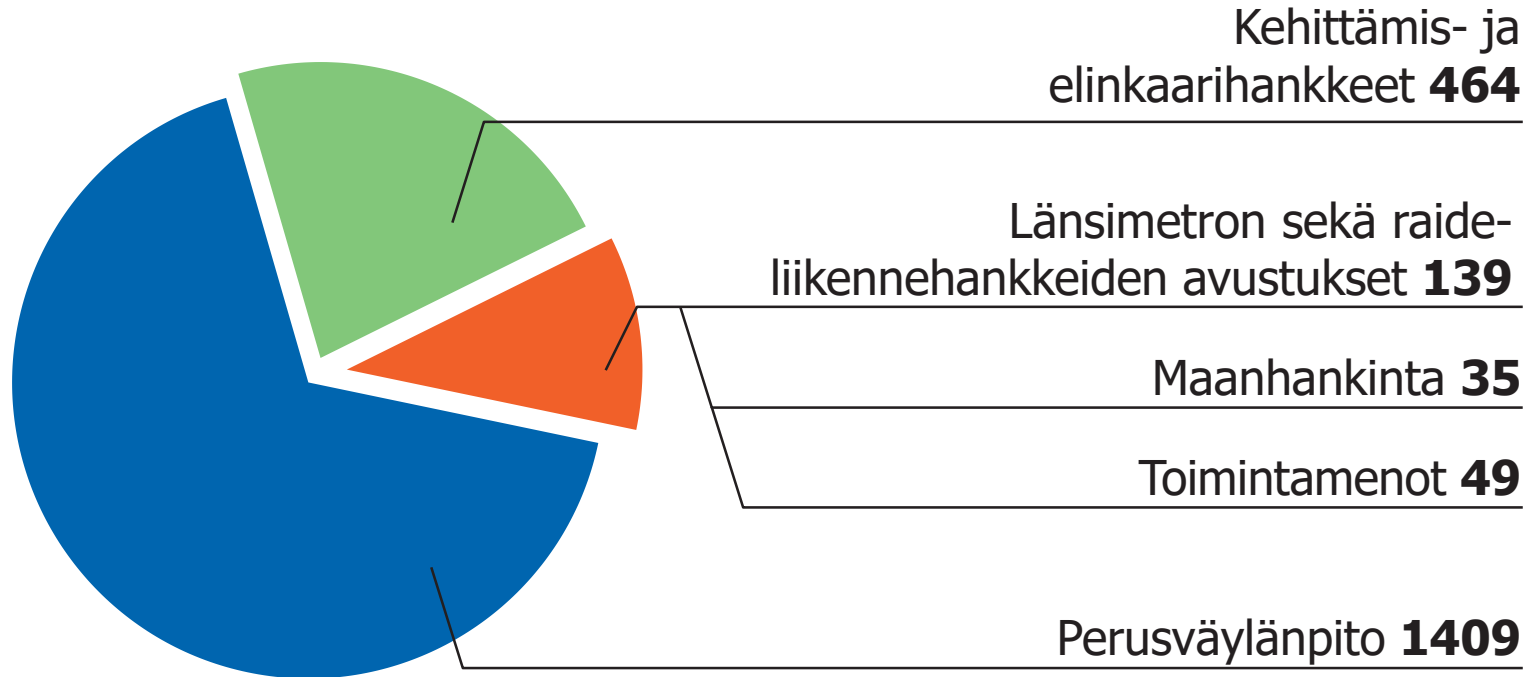




# Taustakalvoja väyläverkon rahoituksesta ja suunnittelusta

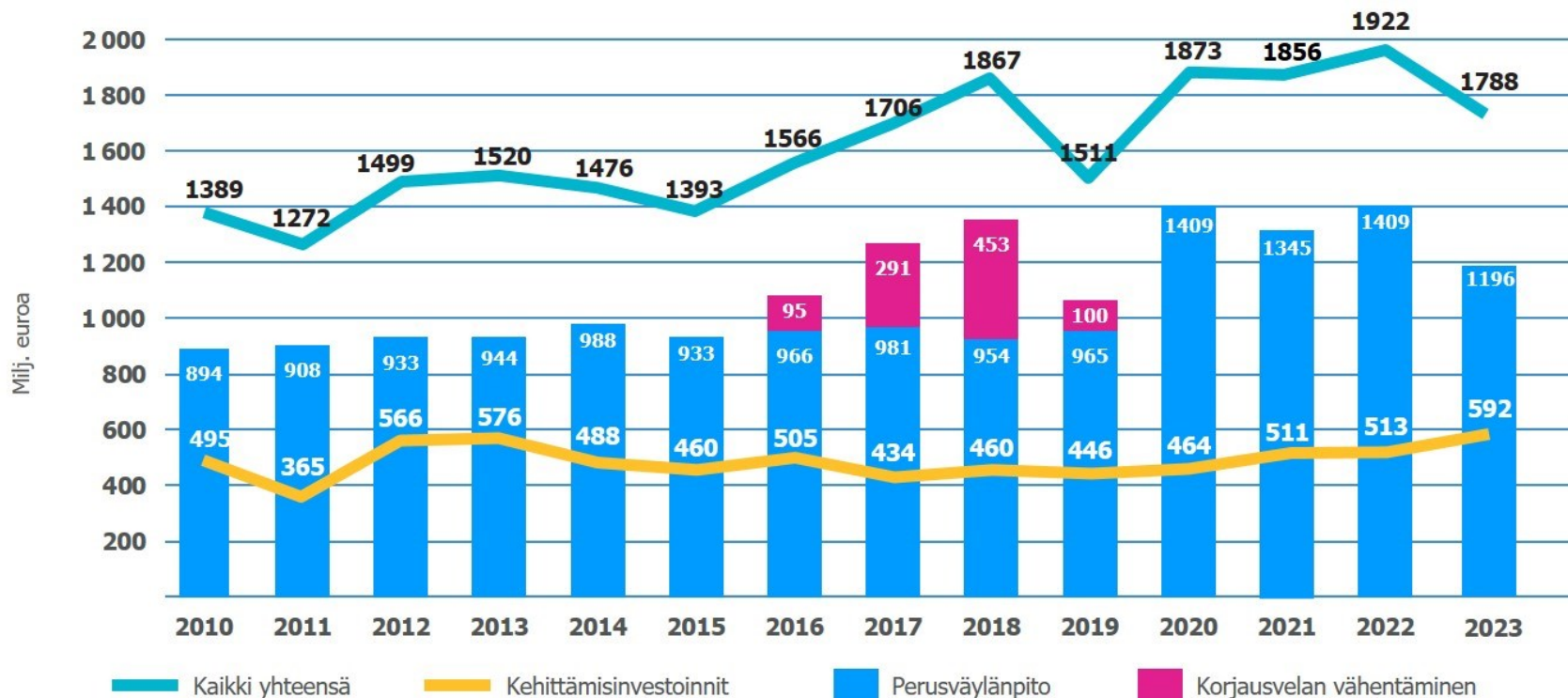
# Talousarviomäärärahat 2020

## 2 095 milj. euroa





# Valtion väylärahoituksen (tiet, radat ja vesiväylät) kehitys



\* kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77 ja 79

# Perusväylänpidon rahoitus ja tuotteet

**Hoito** - Varmistetaan liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys, ml. talvimerenkulku

## Liikenteen palvelut

Tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta, tietoa ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja.

Rahoitus/  
vuosi

525 M€

505 M€

180 M€

80 M€

## Korjaus

Korjataan liikenneverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita sekä uusitaan vanhoja väylärakenteita nykyvaatimusten tasolle

## Parantaminen ja suunnittelu

Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla.



# Hyötyjä maksaa -periaatetta hyödynnetään vaihtelevasti

## Tieverkolla

periaatetta hyödynnetään **melko yleisesti**

kunnat osallistuvat usein paikallista liikennettä palvelevien maantiehankkeiden kustannuksiin kuntien maksuosuuksista voidaan sopia erikseen tai esimerkiksi osana kaupunkiseudun ja valtion välisiä MAL-sopimuksia

yritykset rahoittavat usein esimerkiksi liittymiä, jotka palvelevat niiden tuotantolaitoksien liikennettä

## Rautateillä

periaatetta on hyödynnetty **jonkin verran**

neuvottelut hankeyhtiöistä ovat käynnissä

kunnat ovat osallistuneet pieniin toimenpiteisiin, kuten rautatieasemien liityntäpysäköinnin toteuttamiseen

Pohjois-Suomen teollisuuden raideyhteyksien kehittämisen kustannusjaosta käydään neuvotteluja useassa kohteessa

## Vesiväylillä

periaatetta on hyödynnetty **jonkin verran**

kaupunkien/satamien osallistuminen meriväylien syventämishankkeisiin vaihtelee tapauskohtaisesti.

# Suunnittelukohteiden alustavia valintakriteerejä 2020

## Tieverkko

- **Asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen** (elinkeinoelämän tarpeet, sujuvat matkaketjut)
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen** (erityisesti tasoristeykset, ajoneuvojen mittamuutokset yms.)
- **Väyläverkon omaisuuden arvon ja väylien kunnan hallinta** (erityisesti siltakohteet)
- **Ympäristökestävyyden edistäminen** (kestävän liikkumisen edistäminen ja päästöjen vähentäminen, ympäristöriskien pienentäminen, energiatehokkuus ja automatisaatio)
- **TEN-T-ydin- ja pääväyläverkon palvelutasopuutteiden korjaaminen, rajayhteydet**

## Rataverkko ja vesiväylät

- **Asiakkaiden tarpeisiin vastaaminen** (elinkeinoelämän tarpeet, sujuvat matkaketjut, tavaraliikenteen pullonkaulojen poistaminen, matkustajaliikenteen matka-aikojen nopeuttaminen, akselipainojen korottaminen)
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen** (erityisesti tasoristeykset)
- **Väyläverkon omaisuuden arvon ja väylien kunnan hallinta** (erityisesti siltakohteet)
- **Ympäristökestävyyden edistäminen** (kestävän liikkumisen edistäminen ja päästöjen vähentäminen, ympäristöriskien pienentäminen, energiatehokkuus ja automatisaatio)
- **Pääväyläverkon ja kansainvälisten yhteyksien turvaaminen** (TEN-T-ydinverkko, pääväyläverkko, rajayhteydet)

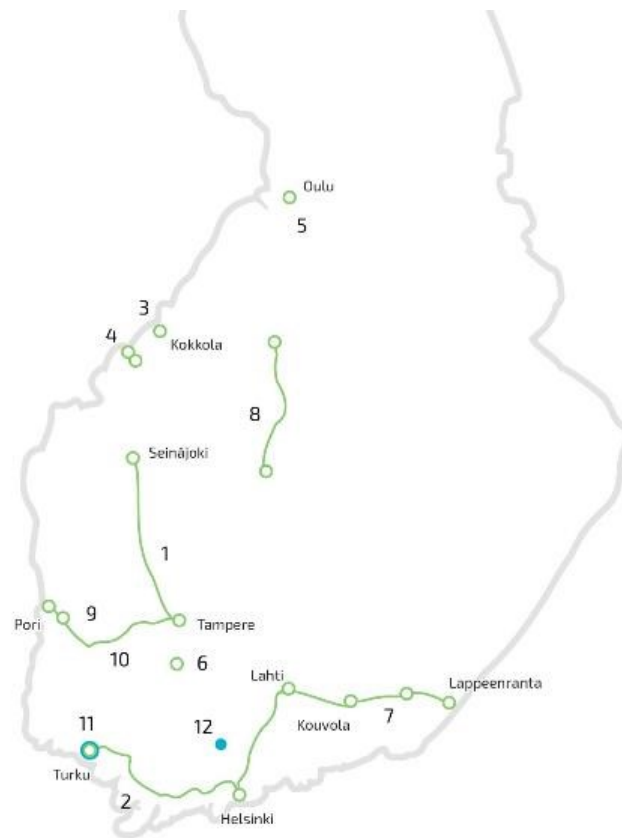
# Käynnissä olevat isot perusväylänpidon hankkeet 2020

## RATAHANKKEET

1. Turvalaitteiden uusiminen Tampere-Seinäjoki
2. Helsinki-Turku, peruskorjaus
3. Turvalaitteiden uusiminen Kokkola
4. Pietarsaari-(Pännäinen) puuttuvat turvalaitteet
5. Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteet
6. Akaan raakapuunkuormauspaikan rakentaminen
7. Helsinki-Pietari –radan korjaaminen
8. Saarijärvi-Haapajärvi –radan korjaaminen
9. Pori-Mäntyluoto-Tahkoluoto peruskorjaus
10. Tampere-Pori tasoristeysten poisto

## TIEHANKKEET

11. E 18 Turun kehätie, Kausela-Kirismäki
12. Mt 132 Klaukkalan ohikulkutie



# Käynnissä olevat investointihankkeet 2020 (kehittämismomentilla olevat)

## TIEHANKKEET

T

1. Länsimetron jatkeen liityntäpysäköinti
2. Kehä I Laajalahden kohta
3. Vt 12 Lahden eteläinen kehätie
4. Vt 8 Turku-Pori, Mynämäen, Nästin ja Luvian ohituskaistat
5. Vt 3 Hämeenkyrön ohitus
6. Vt 5 Mikkeli-Juva
7. Vt 4 Kirri-Tikkakoski
8. Hailuodon kiinteä yhteys
9. Vt 4 Oulu-Kemi

## VESIVÄYLÄHANKKEET

T

20. Vuosaaren meriväylä
21. Kokkolan meriväylä
22. Oulun meriväylä

## RATAHANKKEET

10. Helsingin ratapihan parantaminen
11. Keski-Pasilan länsiraide
12. Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 1. vaihe
13. Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys
14. Turku-Uusikaupunki rataosan sähköistys
15. Pori-Mäntyluoto-Taikoluoto rataosan sähköistys
16. Kouvola-Kotka/Hamina -radan parantaminen
17. Luumäki-Imatra
18. Joensuun ratapihan parantaminen
19. Iisalmi-Ylivieska (sähköistys ja Iisalmen kolmioraide)

