



Väylävirasto
Trafikledsverket

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029, luonnos

Pohjois-Pohjanmaan liikennefoorumi 26.11.2021,
Liikenne- ja maankäyttöosaston johtaja Anna Saarlo

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

Väyliä koskeva lainsäädäntö

Liikenne 12 toteuttaminen Väylässä

Strateginen tilannekuva

Väyläverkon nykytila ja kriittiset verkon tarpeet L12 suunnittelu-kaudella

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

Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa

Investointiohjelma

Perustuu L12 rahoitusraamiin

Priorisoi hankkeet (ml. toteutusjärjestys)

Sisältää kehittämisinvestoinnit, isot peruskorjaushankkeet ja pienet parantamishankkeet

Ohjaa mm. esityksiä talousarvioiden valmisteluun

Perussuunnitelma

Perustuu JTS:an

Perusväylänpidon ohjelma

Sisältää väylien kunnossapidon ja liikenteen tukipalvelut

Suunnitteluohjelma

Perustuu JTS:an

Priorisoi tulevien vuosien suunnitteluhankkeet

Sisältää pvp:n ja muun kehittämisen hankesuunnittelun kautta rahoitettavat suunnitteluhankkeet

Yhteistyö ja vuorovaikutus ELY-keskusten kanssa

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

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029

Arvioitu
julkaisuajankohta
12/2021

JULKAISTAVA AINEISTOPAKETTI

- Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029, raportti X.12.2021
- Investointiohjelman lausuntoyhteenvedo 2021
(kaikki lausunnot lausuntopalvelussa)
- Investointiohjelman esittelymateriaali
- Investointiohjelman nettisivut

HUOM.

Investointiohjelma on Liikenne 12 suunnitelman linjauksiin pohjautuva, tietoon ja vaikutustenarviointiin perustava virkamiesesitys, josta eduskunta voi valita rahoitettavat hankkeet.

IO:n lausuntoanalyysi

- **Lausuntoyhteenveto** (lausuntoja saatiin yli 260)
 - Rata-, tie- ja vesiväylien keskeiset nostot lausunnoista
 - Yli 700 uutta investointiehdotusta
 - Vastineet lausuntoanalyysiin kytkeytyvät investointiohjelmaan
 - Vaikutusarviointiin liittyvät lausuntokysymykset nostettu erityisesti lausuntoanalyysissä esille ja vastineet nostettu investointiohjelmasta
- **Lausuntoja analysoitaessa**
 - Lausuntopalaute taulukoitu ja vastinetietoa koottu asiayhteyteen
 - Käyty läpi lausunnoissa esille nostetut hankkeet
 - Tarkasteltu investointien 2022-29 jakautuminen alueittain

Väyläverkon investointiohjelman talouskehys vuosille 2022-2029, luonnos

Investointiohjelma, talouskehys v. 2022-2029		Yhteensä M€	Keskimäärin M€/a
Rataverkko	Kehittäminen *)	1 320	165
	Parantaminen	451	56
Maantieverkko	Kehittäminen *)	905	113
	Parantaminen	325	41
Vesiväylät	Kehittäminen *)	82	10
	Parantaminen	24	3
YHTEENSÄ	Kehittäminen *)	2 307	288
	Parantaminen	800	100
	Yhteensä	3 107	
MAL-kaupunkiseudut	Väyläviraston ja Traficom arvio valtion verkolle kohdistuvasta rahoituksesta	70-150	

*) Kehittämisen luvut sisältävät 450 M€ jatkuvien hankkeiden rahoitusta vuodesta 2030 eteenpäin. Jatkuvista hankkeista voidaan tehdä hankepäätökset ennen vuotta 2030, mutta rahoituksen käyttö kohdistuu osittain vuodesta 2030 eteenpäin.

* Talouskehys perustuu Liikenne 12 - suunnitelman taloudelliseen kehykseen ja rahoituksen kohdentamista koskeviin linjauksiin.

Vain hankkeet, joista ei ole rahoituspäätöstä sisältyvät investointiohjelmaan.

Hankkeiden jakautuminen on seurausta yhtäältä Liikenne 12 suunnitelman linjauksista ja toisaalta vaikuttavimpien hankkeiden sijainneista.

Osa investointiohjelman ajanjaksolla käynnistettävistä kehittämishankkeista jatkuu vuoden 2029 jälkeen.

Väyläverkon investointiohjelma 2022-29 sisältää

- Vain hankkeet, joista ei ole rahoituspäätöstä
- Hankekorien muodostaminen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan
- Hankkeet priorisoituna ottamatta kantaa toteutusvuosiin
- Perustelut ja vaikutukset sekä hankkeittain että koko ohjelmakokonaisuuden osalta
- Hankkeet listana ja kartalla
- Prosessin läpinäkyvän kuvauksen.

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022-2029, luonnos

1 Valtion väyläverkon investointiohjelma

- 1.1 Tausta ja tavoitteet
- 1.2 Lähtökohdat ja rajaukset
- 1.3 Investointiohjelman laatimisen periaatteet
- 1.4. Vuorovaikutus ja yhteistyö investointiohjelman laadinnassa

2 Investointiohjelman vaikutusten arvioinnin periaatteet

- 2.1 Lainsäädännöllinen perusta
- 2.2 Vaikutusten arvioinnin kytkeytyminen investointiohjelman valmisteluun
- 2.3 Vaikutusten arvioinnin kokonaisuus
- 2.4 Arviointimenetelmä ja aineistot
- 2.5 Arvioinnin vaiheet
- 2.6 Vertailuvaihtoehto

3 Investointiohjelman talouskehys

- 3.1 Liikenne2020-suunnitelman talouskehys
- 3.2 Investointiohjelman talouskehys ja sen laatimisen periaatteet
- 3.3 Investointiohjelman talouskehys MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisille hankkeille
- 3.4. CEF-rahoitusmahdollisuudet

4 Investointiohjelman kokonaisvaikutukset

- 4.1 Saavutettavuus
- 4.2 Kestävyys
- 4.3 Tehokkuus
- 4.4 PRIO-työkalulla lasketut investointiohjelman hyödyt

5 Investointiohjelma/ Rataverkko

- 5.1 Rataverkon talouskehys
- 5.2 Hankekokonaisuuden kuvaus
- 5.3 Hankekokonaisuuden perustelut
- 5.4. Investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet
- 5.5 Parantamishankkeet
- 5.6 MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet
- 5.7 Ratahankkeiden merkittävät vaikutukset

6 Investointiohjelma/ maantieverkko (vastaavat alaotsikot kuin luvussa 5)

7 Investointiohjelma/ vesiväyläverkko (vastaavat alaotsikot kuin luvussa 5)

8 Investointiohjelman hankkeiden CEF-tuen saantimahdollisuudet

- 8.1 Ratahankkeet
- 8.2 Maantiehankkeet
- 8.3 Vesiväylähankkeet
- 8.4 MAL-kaupunkiseutujen hankkeet

9 Investointiohjelman seuranta, riskit ja epävarmuudet

- 9.1 Investointiohjelman toteutumisen seuranta
- 9.2 Investointiohjelman vaikutusten seuranta
- 9.3 Riskit ja epävarmuudet

LIITTEET

- Liite 1a-1c Rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden tarkemmat kuvaukset
- Liite 2 Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet, muut tarkastellut hankkeet

Vaikutusten arviointi investointiohjelman laadinnassa

- Arvioinnissa keskeistä on ollut **merkittävien vaikutusten tunnistaminen** ja Liikenne 12 **tavoitteiden toteutumisen arviointi**.
- Iteroivalla suunnittelulla investointiohjelman on kehitetty arvioinnin perusteella Liikenne 12 linjauksissa tavoiteltuun suuntaan.
- Investointiohjelman muodostamisessa on hyödynnetty hankkeiden vaikutusten arviointeja sekä hankkeiden priorisoinnin menetelmää.
- **Kokonaisvaikutusten arvioinnissa** rataverkon, tieverkon ja vesiväylien hankkeita on arvioitu SOVA-lain mukaisesti.



Vaikutusten arvioinnin perusteella investointiohjelman on valikoitunut Liikenne12:n tavoitteita ja strategisia linjauksia parhaiten toteuttavia, yhteiskuntataloudellisesti tehokkuudeltaan parhaimpia hankkeita.

Liikenne 12 suunnitelman tavoitteet pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta



Saavutettavuus

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



Kestävyys

Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.



Tehokkuus

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Investointiohjelman 2022-2029 merkittävät kokonaisvaikutukset 1/2

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

Investointiohjelman 2022-2029 merkittävät kokonaisvaikutukset 2/2

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

MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet

- MAL-kaupunkiseutujen hankkeista sovitaan valtion ja kuntien välisissä **erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa**. Voimassa olevat MAL-sopimukset ovat jo allekirjoitetut 2020 ja ovat 12-vuotisia.
- Investointiohjelman ajanjaksolla 2022–2029 voidaan sopia yhteensä noin 500 M€ valtion rahoituksesta seitsemälle kaupunkiseudulle.
- Rahoitus pitää sisällään sekä **valtion verkon toimenpiteitä** että **valtionavustuksia** kuntien toimenpiteisiin.
- Investointiohjelmassa on tunnistettu **vaikutuksiltaan parhaita** yhteisrahoitteisuuden kriteerit täyttäviä valtion rata- ja maantieverkon hankkeita.

Väyläverkon investointiohjelma 2022-29

Eteneminen

- 1. Investointi ohjelma tuodaan politikkojen tietoon ennen sen julkaisemista.
- Väyläverkon tarpeet tuodaan esille Liikenneveron strategisessa tilannekuvassa
- Väyläverkon investointiohjelma päivitetään vuosittain
 - Seuraava päivitys jo keväällä 2022
 - Vuoropuhelua lisätään valmistelussa
 - lausuntomenettely



Väylävirasto
Trafikledsverket