



Väylävirasto

lausuntopalvelu.fi

Viite: VÄYLÄ/1206/Vv-04.00/2026

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Ohjelmakokonaisuus toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuja tavoitteita ja linjauksia vain osittain.

Liikenne 12 -suunnitelman ohjausvaikutus näkyy ohjelmakokonaisuudessa ensisijaisesti talousraamin kautta. Nykyinen rahoitustaso ei kuitenkaan mahdollista valtakunnallisen väyläverkon ylläpito- ja kehittämistarpeisiin vastaamista kokonaisvaltaisesti. Erityisesti perusväylänpidon rahoitus on riittämätön, eikä mahdollista Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden – toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyiden – saavuttamista.

Investointiohjelmassa investointien priorisointi painottuu yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen, TEN-T-ydinverkon vaatimuksiin sekä MAL-kaupunkiseutujen kestävä liikunnan edistämiseen. Nämä lähtökohdat ovat perusteltuja, mutta niiden painottuminen ohjaa kokonaisuutta siten, ettei ohjelma tue alueellisen saavutettavuuden vahvistamista eikä koko Suomen kilpailukyyn ja talouskasvun edellytyksiä Itä-Suomessa. Itä-Suomen näkökulmasta on huolestuttavaa, että alueen ainoa TEN-T-ydinverkon kohde Luumäki-Joutseno-rataosuus on jätetty ohjelman ulkopuolelle.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toimeenpanoa tulee tarkastella nykyistä vahvemmin myös alueellisen saavutettavuuden ja kilpailukyyn sekä huoltovarmuuden ja varautumisen näkökulmista. Tällä hetkellä ohjelmakokonaisuus painottaa liikennemääriä ja hyöty kustannussuhdetta tavalla, joka ei kaikilta osin tunnista liikennejärjestelmän merkitystä elinkeinoelämän kuljetuksille ja alueiden elinvoimalle.

Lisäksi Liikenne 12 -suunnitelmassa tunnistetut alueelliset erityispiirteet eivät välity ohjelmakokonaisuuteen riittävällä tavalla. Erityisesti Itä-Suomen teollisuuden ja matkailun tarpeet sekä alueen vesistöisyydestä johtuvat erityispiirteet jäävät puutteellisesti huomioiduiksi.

Itä-Suomen maakuntaliitot haluavat nostaa esiin myös seuraavan EU-rahoituskauden valmistelun ja sen mahdolliset vaikutukset rahoituksen kohdistumiseen eri alueille. Uhkana on, että EU-rahoitus ja kansallinen rahoitus painottuvat Itä-Suomen ulkopuolelle. Sen vuoksi on tärkeää, että Väylävirastolla on valmius käynnistää ohjelmakokonaisuuden tarkistaminen viipymättä, kun EU-rahoituksen suuntautuminen täsmentyy. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyjen alueellisten painotusten on ohjattava aidosti myös rahoituksen kohdentamista, jotta koko Suomen saavutettavuus ja kilpailukyky voidaan turvata.



2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Perusväylänpidon rahoitustaso ei ole riittävä edes korjausvelan kasvun hillitsemiseen. Ottaen huomioon rahoituksen niukkuus ja siihen liittyvä priorisointitarve perusväylänpidon suunnitelmassa esitetyt rahoituksen kohdentamisen periaatteet ja vaikutukset on kuvattu osin ymmärrettävästi.

Itä-Suomessa vähäliikenteisten teiden ja siltojen korjausvelka kasvaa huolestuttavasti. Vähäliikenteinen tieverkko on osa elinkeinoelämän kuljetusten, asukkaiden arjen liikkumisen ja kokonaisturvallisuuden perusrakennetta. Se on erityisen tärkeä kaivannais-, metsä- ja biotalouden kuljetuksille sekä rajavalvonnan toimivuudelle ja matkailukohteiden saavutettavuudelle. Kuljetusketjut alkavat usein vähäliikenteisemmiltä teiltä, jolloin teiden kunto vaikuttaa suoraan elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä liikenneturvallisuuteen.

Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että liikennemäärien sekä matka- ja ajoneuvokustannussäästöjen painottamisen lisäksi rahoituksen kohdentamisessa tulee huomioida nykyistä paremmin liikenneväylien merkitys kuljetus- ja arvoketjujen osana koko maassa. Lisäksi vähäliikenteisten väylien strateginen merkitys ja niiden vaikutukset alueiden elinvoimaan tulee tunnistaa nykyistä laajemmin. Nykyinen tarkastelutapa ei kaikilta osin riittävästi kuvaa näiden väylien todellista yhteiskunnallista merkitystä.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että suunnitteluohjelmaan tulee sisällyttää nykyistä enemmän Itä-Suomen tie- ja ratasuunnittelukohteita, jotta turvataan riittävä ja jatkuva suunnitelmavaranto investointiohjelmaa varten. Nykyisessä suunnitteluohjelmassa koko Itä-Suomen alueelle on osoitettu vain yksi maanteiden suunnittelukohde, mikä ei vastaa Suomen kokonaistarpeita.

Ratasuunnittelun osalta ohjelma antaa osin harhaanjohtavan kuvan siitä, että Karjalan radalla ja Savon radalla olisi käynnissä laaja-alaisesti suunnittelua. Käytännössä suunnittelu kohdistuu vain yksittäisiin liikennepaikkoihin ja muihin pistemäisiin parannuskohteisiin.

Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että Itä-Suomen pääradoilla – Karjalan radalla ja Savon radalla – käynnistetään kehittämishankkeiden suunnittelu, joka tähtää ratojen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen pistemäisten toimenpiteiden sijaan. Tavoitteena tulee olla välityskyvyn parantaminen, henkilöliikenteen nopeuttaminen (200 km/h) sekä tavaraliikenteen häiriöherkkyyden vähentäminen. Näillä toimenpiteillä parannetaan merkittävästi alueiden saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Lisäksi Karjalan radan ja Savon radan välisten poikittaisyhteyksien parantamis- ja sähköistämissuunnittelu tulee käynnistää. Rataverkon jatkosähköistystä koskevassa selvitystyössä tulee kiinnittää erityistä huomiota Karjalan radan ja Savon radan välisiin poikittaisyhteyksiin sekä niiden verkolliseen merkitykseen. Poikittaisyhteyksien kehittäminen vahvistaa koko Suomen rataverkon toimintavarmuutta, parantaa vaihtoehtoisten kuljetusreittien käytettävyyttä sekä normaalioloissa että häiriötilanteissa ja tukee huoltovarmuutta. Rataosuuksien sähköistäminen edistää raideliikenteen käyttövoimamuutosta ja tukee teollisuuden kuljetusten kustannustehokkuutta ja kilpailukykyä myös kansainvälisillä markkinoilla.



Pohjois-Savon liitto

Maantieverkon osalta suunnitteluohjelmassa tulee edistää TEN-T-verkon ja muiden pääväylien palvelutasopuutteiden poistamista Itä-Suomessa. Samalla on varmistettava, että Itä-Suomi kytkeytyy rannikkosatamien lisäksi kansainväliseen TEN-T-ydinverkkoon ja pohjoisen liikennejärjestelmään. Tämä on keskeinen huoltovarmuus- ja varautumiskysymys, mikäli Itämeren liikenteessä esiintyy häiriöitä. Kehittäminen tukee myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja arjen liikkumista.

Vesiliikenteen osalta Vuoksen vesistöalueen vedenpinnan aleneminen on jo alkanut vaikuttaa liikennöintiin. Esimerkiksi puunuitto keskeytyy vesistöalueen pohjoisosissa kesällä 2026. Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että suunnitteluohjelmaan sisällytetään esiselvitys, jossa arvioidaan alhaisen vedenpinnan vaikutuksia Vuoksen alueen vesiliikenteeseen sekä tunnistetaan tästä johtuvat väylästäön kehittämistarpeet.

Lisäksi Pohjois-Savon liitto esittää seuraavia suunnittelukohteita:

- Valtatie 5 Siilinjärvi – Alapitkä tiesuunnitelman laatiminen (Siilinjärvi, Lapinlahti)
- Valtatie 9:n kohteiden tiesuunnitelmien laatiminen yhteysvälillä Kuopio – Joensuu:
 - Tulisalmen kohta (Tuusniemi)
 - Vuorela – Rissala (Siilinjärvi)
 - Tuusjärvi-Hietämäki (Tuusniemi)
- Valtatie 9:n kohteiden tiesuunnitelmien laatiminen yhteysvälillä Kuopio – Jyväskylä:
 - ohituskaistaosuuksien suunnittelu välillä valtatie 5 – Keski-Suomen maakuntaraja (Kuopio, Suonenjoki)
- Savon rata tasoristeysten poistaminen välillä Siilinjärvi – Iisalmi
- Savon rata tarveselvitys ratatunneleiden parantamisesta Kuopiossa ja Suonenjoella
- Iisalmi – Ylivieska radan välityskyvyn parantaminen (liikennepaikat), tasoristeysten poistaminen ja turvallisuuden parantaminen
- Siilinjärvi – Viinijärvi radan parantamisen ja sähköistyksen ratasuunnitelman laatiminen välillä Sänkimäki (Kuopio) – Viinijärvi (Liperi)

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehityksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että investointiohjelman seuraavassa päivityksessä painotetaan nykyistä vahvemmin Itä-Suomen pääratojen, Karjalan radan ja Savon radan, kokonaisvaltaista kehittämistä. Lisäksi ohjelmaan tulee sisällyttää Karjalan radan ja Savon radan välisten poikittaisratojen parantaminen ja sähköistäminen. Rataverkon kehittäminen lyhentää henkilöliikenteen matka-aikoja, vähentää tavaraliikenteen häiriöherkkyyttä sekä parantaa teollisuuden kuljetusten ennakoitavuutta. Samalla se vahvistaa liikenneturvallisuutta ja parantaa Itä-Suomen kilpailukykyä.

Investointiohjelmassa esitetyt rataverkon kehittämishankkeet ovat pääosin tarpeellisia, mutta hankkeiden valintaa ohjaa vahvasti käytettävissä oleva talousraami. Tämän seurauksena kokonaisuus ei kaikilta osin vastaa rataverkon verkollisiin kehittämistarpeisiin, ja erityisesti liikennejärjestelmän



Pohjois-Savon liitto

toimivuuden kannalta keskeisiä rataosuuksia ja pullonkauloja jää ohjelman ulkopuolelle. Ratahankkeiden vaiheistaminen ja keskeisten pullonkaulojen ratkaisematta jättäminen heikentävät raideliikenteen toimivuutta sekä henkilö- että tavaraliikenteessä pitkälle 2030-luvulle, millä on merkittäviä vaikutuksia Itä-Suomen kilpailukykyyn.

Maantieverkon osalta Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että seuraavassa investointiohjelmassa painotetaan Itä-Suomen TEN-T-verkon kehittämistä sekä keskeisten palvelutasopuutteiden poistamista alueella. Kehittäminen parantaa kuljetusten sujuvuutta ja ennakoitavuutta, vahvistaa liikenneturvallisuutta sekä tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Lausunnoilla olevassa investointiohjelmassa Itä-Suomeen esitetyt maantiehankkeet painottuvat pääosin heikkokuntoisten maantiesiltojen uusimiseen. Nämä toimenpiteet ovat välttämättömiä pääteiden toimivuuden turvaamiseksi, mutta ne eivät laajemmin paranna väyläverkon toimivuutta, eivätkä vastaa liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittämistarpeisiin.

Seuraavassa päivityksessä hankkeiden priorisoinnissa tulee nykyistä vahvemmin huomioida koko Suomen saavutettavuus, huoltovarmuus ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet sekä alueiden elinvoiman edistäminen ja turvaaminen Liikenne 12 -tavoitteiden mukaisesti. Samalla on varmistettava, että Itä-Suomi kytkeytyy rannikkosatamien lisäksi kansainväliseen TEN-T-ydinverkkoon ja pohjoisen liikennejärjestelmään. Tämä on keskeinen huoltovarmuus- ja varautumiskysymys, mikäli Itämeren liikenteessä esiintyy häiriöitä. Kehittäminen tukee myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja arjen liikkumista.

Lisäksi on tarpeen kehittää liikennejärjestelmätasosta vaikutusarviointia siten, että se tunnistaa aiempaa paremmin aluekehityksen, aluetalousvaikutusten, saavutettavuuden ja kuljetusketjujen toimivuuden merkityksen.

Lisäksi Pohjois-Savon liitto esittää seuraavia investointikohteita

- Valtatie 5 Valkeinen – Taipale (Nerkoon kohta; Lapinlahti, Iisalmi) (hyväksytty tiesuunnitelma)
- Valtatie 9 Vartiala – Riistavesi (Kuopio) (tiesuunnitelma valmistumassa)
- Valtatie 5 Puijonkadun ramppi (Kuopio) (tiesuunnitelma tekeillä, Kuopion kaupunkiseudun MAL-sopimuskohde)
- Siilinjärvi – Viinijärvi rata: radan parantaminen ja sähköistys sekä Sänkimäen raakapuutermiinalin kehittäminen (Kuopio) (Ruokosuo – Sänkimäki ratasuunnitelma hyväksytty)

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Ohjelmakokonaisuuden esittäminen yhtenä kokonaisuutena on erinomainen ja kannatettava ratkaisu. On hienoa, että investointiohjelman lisäksi myös suunnitteluohjelmasta ja perusväylänpidon suunnitelmasta pyydetään palautetta ja alueellista tietoa maakuntien liitoilta.

Suunnittelu- ja investointiohjelmissa todetaan, että valintoja on ohjannut liikenneverkon strateginen tilannekuva. Tätä ei kuitenkaan avata suunnitelmissa tarkemmin, jolloin jää epäselväksi, miten



Pohjois-Savon liitto

strateginen tilannekuva ja liikenne-ennusteet ovat vaikuttaneet tehtyihin priorisointeihin. Jatkossa olisi tärkeää kuvata nykyistä selkeämmin, miten strateginen tilannekuva ohjaa hankkeiden valintaa ja painotuksia, jotta ohjelmakokonaisuuden läpinäkyvyys ja ymmärrettävyys paranevat.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Väylävirasto on laatinut ohjelmat Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti, mutta ohjelmakokonaisuudessa eivät näy Itä-Suomen väyläverkon kehittämistarpeet riittävällä tasolla. Itä-Suomen maakuntaliitot painottavat, että Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet mahdollistavat ja edellyttävät alueellisesti tasapainoisemman väyläverkon ylläpidon ja kehittämisen. Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti väyläverkon ylläpidon ja kehittämisen tulee tukea nykyistä vahvemmin koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä huomioiden alueiden vahvuudet ja elinkeinoelämän tarpeet.

Liikenne 12 -suunnitelman ja Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden yhteisenä tavoitteena on edistää pitkäjänteistä ja ennustettavaa liikennepolitiikkaa sekä liikennejärjestelmän kehittämistä. Tällä hetkellä pitkäjänteisyys ja ennustettavuus eivät kuitenkaan toteudu riittävällä tasolla.

Itä-Suomen maakuntaliitot esittävät, että seuraavalla Liikenne 12 -suunnittelukierroksella Väylävirasto laatii ohjelmakokonaisuuden nykyistä tiiviimmässä yhteistyössä sidosryhmien kanssa siten, että se toimii suoraan Liikenne 12 -suunnitelman toimenpideohjelman ja rahoitusohjelman tietopohjana. Lisäksi toimenpideohjelmassa tulee esittää suunnittelukaudella toteutettavat merkittävimmät investointihankkeet, joihin sitoudutaan parlamentaarisesti. Tämä mahdollistaa liikennejärjestelmän kehittämisen pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti myös muuttuvassa toimintaympäristössä.

Lisäksi Pohjois-Savon liitto esittää

Itä-Suomen maakunnan liittojen (Pohjois- ja Etelä-Savo, Kainuu ja Kymenlaakso) ja alueiden (Koillismaa, Itä-Lappi) sekä kaupunkien, kuntien ja usein muiden toimijoiden tavoitteena on Savon radan ja valtatie 5 osoittaminen ydinverkkona sekä Viitoskäytävän osoittaminen liikennekäytävänä, kun EU:n TEN-T-asetusta tarkastellaan vuonna 2033. Väyläviraston tulee tavoite ottaa huomioon erityisesti suunnitteluohjelmissa Viitoskäytävän infrahankkeiden toteuttamisvalmiuden parantamiseksi ja EU-rahoituksen hyödyntämiseksi.