

Lausuntopyyntö Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

KHALL 24.08.2026 § 250
3129/08.00.00/2026

Valmistelija

Mika Hatanpää

Väylävirasto pyytää lausunto väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 31.8.2026 mennessä.

Väylävirasto on julkaissut toukokuussa 2026 ohjelmakokonaisuuden vuosille 2026–2034. Kokonaisuus toimeenpanee valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa eli Liikenne 12 -suunnitelmaa. Se muodostuu valtion väyläverkon investointiohjelmasta, suunnitteluohjelmasta sekä perusväylänpidon suunnitelmasta. Ohjelmakokonaisuus valmistellaan ja päivitetään vuosittain toimintaympäristössä, asiakastarpeissa ja liikenneverkon tarpeissa tapahtuvien muutosten perusteella.

Ohjelmien valmistelua ohjaavat Liikenne 12 -suunnitelman kolme päätavoitetta: liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita täydentävät saavutettavuuden, liikennejärjestelmän häiriönsietokyvyn eli resilienssin sekä resurssien tehokkaan käytön näkökulmat. Liikennejärjestelmän tulee tukea koko maan saavutettavuutta, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua, ihmisten liikkumista sekä Suomen huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta.

Ohjelmakokonaisuuden keskeinen haaste on käytettävissä olevan rahoituksen niukkuus suhteessa tunnistettuihin tarpeisiin. Perusväylänpidon rahoitus on vuonna 2026 noin 1,44 miljardia euroa, mutta laskee vuosina 2027–2029 noin 1,28–1,29 miljardiin euroon vuodessa. Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetään rahoitustason huomattavaa korottamista vuodesta 2030 alkaen, mutta lisärahoituksen toteutuminen riippuu tulevista kehys- ja talousarviopäätöksistä. Väylävirasto arvioi vuosien 2027–2029 rahoitustason erittäin niukaksi. Käytettävissä oleva korjausrahoitus riittää tällöin lähinnä vilkasliikenteisimmille ja elinkeinoelämälle merkittävimmille väylille, minkä seurauksena korjausvelan arvioidaan kasvavan erityisesti vähäliikenteisellä ja osittain myös keskivilkkaalla väyläverkolla.

Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelmassa on arvioitu sotilaallisen liikkuvuuden edellyttämien väyläverkon parantamis- ja kehittämistoimenpiteiden määrärahatarpeeksi yhteensä noin 3,5 miljardia euroa. Vuosittainen määrärahatarve on ohjelman mukaan 79,2 miljoonaa euroa vuonna 2026, 177,8 miljoonaa euroa vuonna 2027, 286 miljoonaa euroa vuonna 2028, 511,4 miljoonaa euroa vuonna 2029 ja 412,4 miljoonaa euroa vuonna 2030. Vuosina 2031–2037 määrärahatarpeeksi arvioidaan 300 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitusta on tarkoitus

kohdentaa muun muassa sotilaallisesti merkittävien maantie- ja ratayhteyksien, vesiväylien, siltojen kantavuuden, kuormauspaikkojen, varalaskupaikkojen, erikoiskuljetusreittien ja kansainvälisten yhteyksien kehittämiseen. Väylävirasto pyrkii samalla maksimoimaan hankkeisiin saatavan EU-rahoituksen. Kyse on arvioidusta määrärahatarpeesta, eikä rahoitusta ole sisällytetty vuosien 2026–2029 voimassa oleviin rahoituskehyksiin.

Kankaanpään Niinisalon varuskunnan muodostaman valtakunnallisesti merkittävän sotilas- ja harjoitusalueen näkökulmasta sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus sekä liikenneverkon kaksikäyttöisyyden kehittäminen ovat kaupungille erityisen tärkeitä.

Asiakirjan suunnittelu- ja investointikohteiden luetteloihin ei sisälly suoraan Kankaanpäähän tai Pohjois-Satakuntaan kohdistuvaa nimettyä väylähanketta. Tämä on merkittävä puute, sillä Kankaanpään asema Pohjois-Satakunnan seutukeskuksena sekä alueen elinkeinoelämän kuljetukset, työssäkäynti ja palvelujen saavutettavuus ovat vahvasti riippuvaisia valtatie 23, kantatie 44 ja muun maantieverkon toimivuudesta. Puute korostuu Niinisalon varuskunnan ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden vuoksi, minkä takia alueen keskeisten yhteyksien jääminen ohjelman ulkopuolelle heikentää ohjelman alueellista tasapainoa eikä riittävästi tunnista Pohjois-Satakunnan väylien seudullista ja valtakunnallista merkitystä.

Ohjelman voimakas painottuminen vilkasliikenteisiin väyliin ja valtakunnallisesti merkittäviksi arvioituihin hankkeisiin korostaa tarvetta tuoda vuosittain päivitettävän ohjelman valmisteluun esille myös seutukaupunkien ja poikittaisten liikenneyhteyksien tarpeet. Kankaanpään kaupungin edunvalvonnassa on perusteltua korostaa riittävän ja pitkäjänteisen perusväylänpidon rahoituksen turvaamista jo vuosina 2027–2029, valtatie 23 ja kantatie 44 palvelutason ylläpitämistä ja kehittämistä sekä Pohjois-Satakunnan saavutettavuuden huomioon ottamista tulevilla suunnittelu- ja investointiohjelmien päivityksissä.

Lausuntopyyntö ja aineisto löytyy osoitteesta:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=57bd1520-8d1c-4f5b-b676-37306b3e4298>

Yritysvaikutukset

-

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Mika Hatanpää

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa asiassa seuraavanlaisen lausunnon:

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

Kankaanpään kaupunki pitää ohjelmakokonaisuuden lähtökohtia oikeansuuntaisina, mutta katsoo, ettei kokonaisuus nykyisessä muodossaan toteuta parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita koko maan saavutettavuudesta, alueiden elinvoimasta, liikennejärjestelmän turvallisuudesta ja kokonaisturvallisuudesta. Ohjelman hankevalinnat eivät riittävästi tunnista seutukaupunkien ja maakuntakeskusten ulkopuolisten alueiden strategisesti tärkeitä liikenneyhteyksiä.

Ohjelman puutteet korostuvat kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Kankaanpään Niinisalon varuskunta ja harjoitusalue synnyttävät liikenneverkolle tarpeita, joita ei voida arvioida pelkästään tavanomaisten keskimääräisten liikennemäärien perusteella. Sotilaallinen liikkuvuus, raskaat erikoiskuljetukset, joukkojen ja materiaalin siirrot sekä vaihtoehtoisten reittien käytettävyys edellyttävät, että valtatie 23, kantatie 44 ja maantien 261 palvelutaso, kantavuus ja toimintavarmuus tunnistetaan valtakunnallisesti merkittäviksi kysymyksiksi. Asiakirjassa sotilaallinen liikkuvuus ja liikenneverkon kaksikäyttöisyys on tunnistettu priorisointiperusteiksi, mutta tämä ei näy riittävästi Pohjois-Satakuntaan kohdistuvina konkreettisina toimenpiteinä.

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

Perusväylänpitoon osoitettu kokonaisrahoitus ei ole riittävä. Perusväylänpidon rahoitus laskee vuoden 2026 noin 1,44 miljardin euron tasosta vuosina 2027–2029 noin 1,28–1,29 miljardiin euroon vuodessa. Ohjelmakokonaisuuden mukaan tästä seuraa korjausvelan kasvua erityisesti vähäliikenteisellä ja osittain keskiviikkaalla väyläverkolla. Vaikutus kohdistuu helposti juuri Pohjois-Satakunnan kaltaisiin alueisiin, vaikka väylillä olisi liikennemääriään suurempi merkitys teollisuuden kuljetuksille, maa- ja metsätaloudelle, huoltovarmuudelle tai sotilaalliselle liikkuvuudelle.

Kankaanpään kaupunki korostaa, ettei perusväylänpidon rahoitusta tule kohdentaa yksinomaan liikennemäärien perusteella. Rahoituksen jakoperusteissa on otettava huomioon myös väylän strateginen asema, raskaan liikenteen osuus, sotilaallinen liikkuvuus sekä se, kuinka laajaa aluetta väylä palvelee.

Sotilaallisen liikkuvuuden toimenpiteitä ei tule rahoittaa vähentämällä muun perusväylänpidon jo ennestään niukkaa rahoitusta. Asiakirjassa sotilaallisen liikkuvuuden väylähankkeiden määrärahatarpeeksi arvioidaan noin 3,5 miljardia euroa, mutta rahoitusta ei ole huomioitu vuosien 2026–2029 rahoituskehyksissä. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille on siksi varmistettava erillinen kansallinen rahoitus ja hyödynnettävä mahdollisimman laajasti Euroopan unionin rahoitusta.

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

Pori–Parkano–Haapamäki-ratayhteys

Pori–Parkano–Haapamäki-ratayhteydestä tulee käynnistää jo tehdyn tarveselvityksen jälkeen hankesuunnitelman laatiminen. Selvityksessä tulee tarkastella tavaraliikennettä, satamayhteyksiä, sotilaallista liikkuvuutta, huoltovarmuutta ja erityisesti rataverkon resilienssiä sekä hankkeen vaiheittaista toteuttamista.

Tarkastelun on katettava yhteys Tahkoluodon ja Porin satama-alueilta Porin ja Kankaanpään kautta Niinisaloon ja Parkanoon. Tahkoluoto–Pori–Niinisalo–Parkano-osuus yhdistäisi syväsataman, varuskunnan ja pääradan tavalla, jolla on merkitystä sekä normaalitilanteen kuljetuksille että poikkeusolojen huoltovarmuudelle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle. Satakuntaliitto ja alueen keskeiset kaupungit ja elinkeinoelämän toimijat ovat jo tunnistanee Tahkoluodon sataman ja Kankaanpään Niinisalon välisen raideyhteyden kriittiseksi kehittämishankkeeksi.

Valtatie 23

Valtatien 23 Pori–Kankaanpää–Parkano-yhteysvälille tulee laatia palvelutasoselvitys. Erityistä huomiota tulee kiinnittää raskaan liikenteen turvallisuuteen, päällysteiden ja rakenteiden kuntoon, Kankaanpään Niinisalon yhteyksiin sekä Kankaanpään ja Parkanon välisen osuuden toimintavarmuuteen.

Maantie 261 Niinisalo–Jämijärvi–Ikaalinen

Maantie 261 tulee sisällyttää suunnitteluohjelmaan sotilaallisen liikkuvuuden ja liikenneverkon kaksikäyttöisyyden kannalta merkittävänä yhteytenä.

Maantie 261 tarjoaa Kankaanpään Niinisalon varuskunnasta ja harjoitusalueelta yhteyden Jämijärven kautta Ikaalisiin, valtatielle 3 ja edelleen Tampereen suuntaan. Se toimii samalla Pohjois-Satakunnan ja Pirkanmaan välisenä työssäkäynti-, asiointi- ja elinkeinoyhteytenä.

Kantatie 44

Kantatien 44 aseman tarkastelussa tulee ottaa huomioon koko yhteyden merkitys Porin ja Rauman suunnista Kankaanpään kautta Pohjanmaalle sekä Kankaanpään asema Pohjois-Satakunnan logistisena ja kaupallisena keskuksena.

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

Kankaanpään kaupunki muuttaisi investointiohjelman hankkeiden painotusta siten, että suurten kaupunkiseutujen liikennemäärien ja yhteiskuntataloudellisten laskelmien rinnalla annetaan nykyistä suurempi painoarvo valtakunnallisille poikittaisyhteyksille, huoltovarmuudelle, sotilaalliselle liikkuvuudelle ja alueelliselle saavutettavuudelle.

Pori–Parkano–Haapamäki-ratayhteys tulee sisällyttää seuraavaan investointiohjelmaan nimettynä, valtakunnallisesti merkittävänä poikittaisyhteytenä.

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

Kankaanpään kaupunki pitää perusväylänpidon suunnitelman, suunnitteluohjelman ja investointiohjelman esittämistä yhtenä kokonaisuutena hyvänä uudistuksena. Kokonaisuus auttaa hahmottamaan nykyisen väyläverkon kunnossapidon, hankkeiden suunnittelun ja tulevien investointien keskinäiset riippuvuudet. Se tukee pitkäjänteistä päätöksentekoa ja tekee näkyväksi sen, että ilman riittävää suunnittelua hankkeet eivät etene investointiohjelmaan ja ilman riittävää perusväylänpitoa olemassa olevan verkon palvelutaso heikkenee.

1. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ohjelman priorisoinnissa on tarkasteltava liikennemäärien ja laskennallisen hyöty-kustannussuhteen lisäksi väylän strategista merkitystä. Huoltovarmuuteen, puolustukseen, teollisuuteen ja vaihtoehtoihin kuljetusreitteihin liittyvät hyödyt eivät kaikilta osin näy tavanomaisissa tarveselvityksissä.

Seuraavassa ohjelmapäivityksessä tulee:

- tunnistaa kantatie 44 ja valtatie 23 elinkeinoelämälle, saavutettavuudelle ja huoltovarmuudelle strategisesti tärkeinä yhteyksinä.
- sisällyttää maantie 261 Niinisalo–Jämijärvi–Ikaalinen sotilaallisen liikkuvuuden ja kaksikäyttöisen liikenneverkon suunnittelukohteeksi.
- sisällyttää Pori–Parkano–Haapamäki-rata investointiohjelmaan valtakunnallisesti merkittävänä poikittaisena raideyhteytenä; sekä
- varmistaa perusväylänpidolle ja sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille riittävä, toisistaan erillinen rahoitus.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Täytäntöönpano

Lausuntopalvelu

Lisätietoja antaa

Kaupunginjohtaja Mika Hatanpää, 044 577 2210
