

Keski-Suomen liiton lausunto väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

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

Liikenne 12 -suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomi on kestävä ja saavutettava. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteiksi on asetettu toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä näitä yhdistäväksi näkökulmiksi tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Keski-Suomen liiton mielestä tavoitteet ovat kannatettavia ja ohjelmakokonaisuudessa esitetyt toimenpiteet ja kehittämishankkeet ovat pääsääntöisesti samansuuntaisia Liikenne 12-suunnitelman tavoitteiden ja linjausten kanssa.

Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamiseen varatut resurssit ovat kuitenkin liian suppeat. Tämä ongelmallinen lähtökohta heijastuu myös ohjelmakokonaisuuteen, jonka rahoituskehys on riittämätön Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden ja linjausten saavuttamiseen.

Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitetun rahoituksen käyttö priorisoitu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Keski-Suomen liitto kantaa huolta perusväylänpidon rahoituksen tasosta. Kuten ohjelma-asiakirjoissa todetaan, perusväylänpidon rahoitustaso laskee erittäin niukalle tasolle vuosille 2027–2029 ja rahoituksen kohdistamisessa liikkumavara on pieni. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa. Korjausvelan arvioidaan olevan suunnitelmakauden jälkeen noin 5 miljardia euroa, kun korjausvelan määrän tavoitteellinen taso on 2,4 miljardia €. Kuvaava on väyläviraston asiantuntija-arvio Väyläviraston tulostavoitemittareiden muutosten suunnasta perusväylänpidon suunnitelmakaudella. Tilan on arvioitu muuttuvan tavoitteen vastaiseen suuntaan 22 mittarin osalta ja tavoitteen suuntaan vain viiden mittarin osalta. Rahoitustason vaikutukset on kuvattu asiakirjassa ymmärrettävästi.

Perusväylänpidon rahoitus vuodelle 2026 on 1 496 M€, josta tienpitoon on osoitettu 786 M€, radanpitoon 418 M€, vesiväylänpitoon 125 M€ ja liikenteenohjaukseen 167 M€. Keski-Suomen liitto pitää rahoituksen jakautumista perusteltuna.

Keski-Suomen liitto kantaa erityistä huolta vähäliikenteisen tieverkon kunnosta. Huonokuntoisten vähäliikenteisten teiden vaurioita joudutaan vähäisen rahoituksen takia runsaasti paikkaamaan,

millä siirretään kattavampia korjaustoimenpiteitä tulevaisuuteen. Tämä ei ole pitkäjänteistä valtion omaisuuden hallintaa. Vähäliikenteisen tieverkon osalta on syytä huomioida myös yksityistiet, joita on Suomessa noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys elinkeinoelämän kuljetuksille, maaseudun asutukselle sekä toiminta- ja huoltovarmuudelle. Alempiasteisen tieverkon perusväylänpidossa tulee huomioida erityisesti elinkeinoelämän tarpeet ja isona toimintaympäristössä näkyvänä tekijänä uudet vihreän siirtymän investoinnit.

Maantiesilloista noin 900 kpl eli 6 % on huonokuntoisia, ja niistä on pääteillä noin 200 kpl. Keski-Suomen liitto pitää perusteltuna, että siltakokonaisuudessa priorisoidaan elinkeinoelämän, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden näkökulmasta kriittiset sillat.

Perusväylänpidon suunnitelmassa on esitetty myös lista maantieverkon parantamishankkeista, jotka olisi mahdollista toteuttaa perusväylänpidon lisärahoituksella. Keski-Suomen liitto pitää hyvänä listan esittämistä osana ohjelma-asiakirjoja.

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

Vuodelle 2026 suunnitteluohjelman kohteille myönnetään uutta määrärahaa yhteensä 16,4 miljoonaa euroa. Perusväylänpidossa tienpitoon osoitetaan 5 miljoonaa euroa, radanpitoon 3 miljoonaa ja vesiväylänpitoon 0,4 miljoonaa euroa. Kehittämisen hankesuunnitteluun määrärahaa myönnetään 8 miljoonaa euroa. Huomioiden investointiohjelman rahoituskehityksen koko, Keski-Suomen liitto pitää suunnitteluun varattuja resursseja oikeasuuntaisena.

Vuonna 2026 käynnissä olevia maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmia Keski-Suomessa ovat:

- vt 4 Jyväskylän kohdalla (Aholaita-Lohikoski), TS (jatkuva)
- vt 4 parantaminen Joutsan varalaskupaikan ja Joutsansalmen II sillan kohdalla, TS (jatkuva)
- vt 9 Jämsä-Korpilahti, liittymä. ja ohituskaistajärjestelyt (Patalahti-Lahdenvuori), TS muutos (jatkuva)
- vt 9 parantaminen Leppäveden sillan kohdalla, Jyväskylä, TS (jatkuva)
- vt 9 parantaminen Metsolahden sillan kohdalla, Laukaa, TS (jatkuva)
- Kt 77 parantaminen Oikarin sillan kohdalla, Kyyjärvi, TS (uusi)
- Mt 6113 ja 16620 (vt 9) jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame-Keljonkangas, TS (jatkuva)

Keski-Suomeen sijoittuvia maantieverkon yleissuunnitelmia ovat:

- vt 9 Kanavuori-Lievestuore, YVA+YS (jatkuva)
- vt 9 Korpilahti-Jyväskylä, YVA+YS (jatkuva)

Lisäksi laaditaan erilaisia esisuunnittelutason selvityksiä ja suunnitelmia. Osa näistä koskettaa koko valtion väyläverkkoa, mutta Keski-Suomeen sijoittuvia ovat:

- aluevaraussuunnitelma vt 4 parantaminen Oravakivensalmen kohdalla, Joutsa (uusi)
- aluevaraussuunnitelma vt 9 Pumperi-Aholaita, Jyväskylä (jatkuva)
- esiselvitys vt 13 Jyväskylä-Mikkeli (uusi)
- esiselvitys mt 637 Jyväskylä-Laukaa (jatkuva)

Myös rataverkolla on käynnissä useita koko Suomen rataverkkoa koskevia suunnittelu- ja selvitysprosesseja. Suoraan Keski-Suomeen kohdistuu Tampere-Jyväskylä-radan suunnittelu (jatkuva).

Vihreä siirtymän kasvupotentiaali Suomessa on merkittävä ja tämän potentiaalin toteutumisen edistäminen tulee huomioida myös väyläverkon suunnittelussa tulevana vuosina. Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että osana väyläverkon suunnittelua edistetään esimerkiksi teollisuusinvestointeja palvelevien teollisuusalueiden ja kohteiden liikenteellistä saavutettavuutta. Keski-Suomessa on viime vuosina edistetty teollisuusalueiden kehittämistä JTF-rahoituksella ja näitä kohteita on mm. valtateiden 4 ja 13 varrella.

Erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten, saavutettavuuden, liikenneturvallisuuden ja kokonaisturvallisuuden kannalta merkittävien hankkeiden suunnittelun jatkuvuus on varmistettava.

Keski-Suomen liitto korostaa myös itä-länsisuuntaisten poikittaisyhteyksien kehittämisen merkitystä pääväyläyhteyksien rinnalla ja poikittaisyhteyksillä vaikuttavimpien toimenpiteiden suunnitteluvalmiuden edistämistä.

Osa suunnitteluohjelmassa esitellyistä kohteista jatkuu vuodelle 2027 tai 2028. Asiakirjassa ei ole kuitenkaan tarkemmin esitetty suunnitteluprosessien alustavaa aikataulua. Kokonaisuuden arvioinnin kannalta tämä tieto olisi hyvä lisätä seuraavaan suunnitteluohjelmaan.

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

Liikenne 12 -rahoituskehykseen perustuva Väyläverkon investointiohjelman 2027–2034 talouskehys on kokonaisuudessaan noin 1,6 miljardia euroa. Pelkästään maanteiden pääväylien tunnistetut investointitarpeet ovat yhteensä noin 12 miljardia euroa, josta kaikkein merkittävimmätkin investointitarpeet ovat noin 3–4 miljardia euroa. Investointiohjelmaan varattu rahoituskehys on väistämättä riittämätön.

Käytettävissä olevan rahoituskehyksen puitteissa Keski-Suomen liitto pitää kuitenkin investointiohjelmaa pääosin oikeansuuntaisena ja tehtyjä valintoja perusteltuina. Hankkeiden valintoihin on vaikuttanut vaikutusarvioinnit sekä muun muassa kriittisten ja huonokuntoisten siltojen sekä muiden väylänosien uusimis- ja korjaustarpeet, elinkeinoelämän tärkeät ja kiireelliset tarpeet sekä hankkeiden merkitys sotilaalliselle liikkuvuudelle ja huoltovarmuudelle. Lisäksi valmistelussa on otettu huomioon lainsäädännön ja TEN-T-vaatimusten noudattaminen, pääväyläasetuksen palvelutasopuutteet sekä liikenneturvallisuusstrategian tavoitteet. Hankevalinnoissa on huomioitu myös hankkeiden suunnitelmavalmius ja yhteiskuntataloudellinen kannattavuus.

Maantiehankkeet

Maantiehankkeista Keski-Suomesta investointiohjelmaan on nostettu vt 4 Vaajakosken kohta, joka on osa TEN-T-ydinverkkoa. Vaajakosken kohta ei täytä TEN-T-asetuksessa määrättyä palvelutasoa ja liikennemääriensä vuoksi kyseisen tieosuuden osalta asetuksesta ei voi hankkia vapautusta. TEN-T-ydinverkon tulisi olla asetuksen perusteella valmis vuoteen 2030 mennessä, joten prioriteettiluokka 1 on kyseisen hankkeen osalta perusteltu. Rahoituspäätös rakentamisen osalta tulisi tehdä välittömästi.

Vaikka TEN-T-ydinverkon muiden kohtien osalta voidaan liikennemäärien perusteella hyödyntää poikkeamista, on tulevissakin investointiohjelman päivityksissä huomioitava TEN-T-asetuksessa määritellyt tavoitteet. Suunnitteluvalmiutensa perusteella erityisesti tulee tarkastella vt 4 Vehniä-Äänekoski hankkeen nostamista investointiohjelmaan. Hankkeen tiesuunnitelma on käynnissä ja se on tavoitteena saada nähtäville loppuvuodesta 2026. Kustannusarvio hankkeelle on 176 miljoonaa euroa ja hankkeen myötä yhden Suomen keskeisimmän väylän liikenneturvallisuus, sujuvuus ja ennakoitavuus paranevat.

Myös TEN-T-ydinverkolle, valtatielle 9, sijoittuva hanke vt 9 Jämsä-Korpilahti (Patalahti-Lahdenvuori) ohituskaistat on suunnitteluvalmiutensa puolesta nostettavissa investointiohjelmaan. Hankkeen tavoitteena on valtatie turvallisuuksien ja sujuvuuden parantaminen ja kokonaisuudessaan 75 miljoonan euron hanke on toteutettavissa vaiheittain.

Pyöräliikenteen kehittämishankkeet

Investointiohjelmassa esitetään useita pyöräliikenteen kehittämishankkeita. Keski-Suomen liitto pitää hyvänä näiden hankkeiden esittämistä sekä pyörämatkailun että arjen pyöräliikkumisen näkökulmasta. Keski-Suomesta investointiohjelmaan on nostettu uudet pyörätiet vt 9 Keljonkangas-Muurame (prioriteetti 1) ja Vt 18 välillä Ristonmaan ETL-Kukkumäki (prioriteetti 3) sekä parannettavina pyöräteinä vt 4 Lohikoski-Kirri (prioriteetti 3) ja mt 637 Lohikoski-Kuusa (prioriteetti 3).

Suunnitteluohjelmassa on mainittu uutena esiselvityksenä pyöräliikenteen verkkojen tilannekuva ja tavoitteiden päivitys. Tässä selvityksessä on hyvä huomioida myös Suomessa kulkevat eurooppalaiset pyörämatkailureitit, joista EuroVelo 11 kehittämisen osalta Keski-Suomen liitto ja Päijät-Hämeen liitto ovat laatineet esiselvityksen. Suunnitteluohjelman mukaan laadittavasta esiselvityksestä voi nousta investointiohjelman seuraavaan päivitykseen uusia pyöräliikenteeseen liittyviä hankkeita, joilla vahvistetaan liikennejärjestelmän kestävyyttä sekä pyörämatkailun edellytyksiä.

Ratahankkeet

Investointiohjelman vaikutusten arvioinnin mukaan mitä suurempi osuus rahoituksesta kohdistetaan ratahankkeille, sitä enemmän laskennallisten hyötyjen määrä vähenee. Rautateiden pääväylät myös täyttävät jo nykyisellään niille pääväyläasetuksessa määritellyt palvelutasovaatimukset ja pääosin myös TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset. Näiden tietojen valossa on perusteltua painottaa investointiohjelmassa tiehankkeita.

Investointiohjelman lähtökohtien valossa on kuitenkin kyseenalaista, miksi Tampere-Jyväskylä-ratahanketta ei ole nostettu mukaan investointiohjelmaan. TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvalla rataosuudella on merkittävä rooli raideliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisessa, alueiden välisessä saavutettavuudessa ja elinkeinoelämän kilpailukytekijänä. Strategiseen pääratakokonaisuuteen kuuluvalla yhteysvälillä keskeisiä ongelmia ovat tavaraliikenteen kapasiteetin riittämättömyys, henkilöliikenteen nopeustaso ja häiriöherkkyys. Yhteysvälillä on

hyvä suunnitteluvalmius ja keskeisimmät kehittämishankkeet olisivat valmiita toteutettavaksi investointiohjelman aikajänteellä. Hankkeen toteuttamista puoltaa myös se, että suunnitteluun on saatu CEF-tukea.

Länsi-Suomen alueelle kohdistuvista hankkeista yksikään ei ole ratahanke. Ratahankkeisiin on kuitenkin nostettu mukaan hankkeita, joiden vaikutukset ovat negatiivisia tai vain hyvin niukasti positiivisia kaikilla arvioituilla Liikenne 12-suunnitelman mukaisilla tavoitealueilla. Nyt lausuttavana olevassa ohjelma-aineistossa ei ole esitetty kattavasti PRIO-tarkasteluiden tuloksia, mutta investointiohjelman 2025–2032 asiakirjojen mukaan Tampere-Jyväskylä-rataosan kehittämisen tehokkuusarvot ovat huomattavasti parempia kuin monien investointiohjelmassa mukana olevien hankkeiden.

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

Väylävirastojen ohjelmien esittäminen yhtenä kokonaisuutena on hyvä uudistus. On tärkeää, että valtion väyläomaisuuden ylläpito ja kehittäminen perustuu läpinäkyviin kriteereihin ja vuorovaikutukseen sidosryhmien kanssa.

Investointiohjelman osalta vuorovaikutusta on kehitetty jo aiempien kierroksien perusteella ja kuntien ja alueiden ääni kuuluu nyt lausuttavana olevassa investointiohjelmassa. Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan vuorovaikutusta voi kuitenkin edelleen kehittää erityisesti koskien perusväylänpitoa ja suunnitteluohjelmaa.

Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ohjelmakokonaisuuden valmistelussa on hyödynnetty kuluvalla ohjelmakierroksella ensimmäistä kertaa ohjelmavalmistelun alusta lähtien PRIO-työkalua sekä suunnitteluohjelman laatimisen tukena SCORE-kustannussuhde-analyysia. Keski-Suomen liitto pitää näiden työkalujen käyttöä perusteltuina ja niitä hyödyntämällä pystytään lisäämään tietopohjaista väyläomaisuuden hallintaa.

Yhä edelleen liikennehankkeiden ja sitä kautta myös ohjelmakokonaisuuden vaikutusten arviointia on kehitettävä. Nykyisessä toimintaympäristössä korostuu erityisesti kyky arvioida yhteismitallisesti liikennehankkeiden vaikutuksia sotilaalliseen liikkuvuuteen, huoltovarmuuteen sekä ekologiseen kestävyYTEEN.

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että valtakunnallisten vaikutusten lisäksi osana ohjelmakokonaisuuden vaikutusten arviointia huomioidaan alueelliset vaikutukset. Keski-Suomeen toteuttavilla liikenneinvestoinneilla on vaikutuksia maakuntarajojen yli laajemmin koko Suomen liikennejärjestelmään. On kuitenkin perusteltua, että vaikutuksia arvioitaisiin nykyistä laajemmin myös alueellisen saavutettavuuden ja työssäkäyntialueiden toimivuuden näkökulmasta.

KESKI-SUOMEN LIITTO
Maakuntahallitus