

Pirkanmaan liiton lausunto Väyläviraston ohjelmakokoonaisuudesta

Päätös.

Päätösesitys.

Vt. maakuntajohtaja Lipsanen:

Maakuntahallitus päättää antaa asiasta seuraavan lausuntopalvelun vastauspohjan mukaisesti jäsennellyn lausunnon:

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

Liikenne 12 -suunnitelman päätavoitteiksi on määritetty toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä, ja tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus. Pirkanmaan liitto pitää näitä avaintermiä liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisen ja pitkäjänteisen kehittämisen kannalta oikeina. Ne myös vastaavat hyvin ajan hetken suurimpiin haasteisiin: vaarautuminen, ilmastokriisi ja julkisen talouden huono tila.

Väyläviraston ohjelmakokonaisuudessa Liikenne 12-suunnitelman ohjausvaikutus näkyy selkeimmin investointiohjelmassa, jossa päätavoitteista on johdettu erilaisia skenaarioita ja vaihtoehtoisia hankepaketteja. Olemassa olevan suunnitelmavarannon ja liikenneverkolla tunnistettujen tarpeiden peilaaminen Liikenne 12-suunnitelmaan on lähtökohtaisesti onnistunutta.

Ohjelmakokonaisuuden asiakirjoista ei kuitenkaan suoraan käy ilmi, mitkä erilaisista priorisoinneista, valinnoista ja kohdennuksista ovat seurausta Liikenne 12:n mukaisten tavoitteiden noudattamisesta. Liikenne 12:n ohjaava vaikutus mainitaan toistuvasti, mutta sen vaikuttavuus jää epäselväksi.

Pirkanmaan liitto toteaa yleisellä tasolla, että Liikenne 12 -suunnitelman rahoituskehysten puitteissa ei parhaallakaan tietoon pohjautuvalla asiantuntijavalmistelulla voida laatia sellaista ohjel-

makokonaisuutta, joka aidosti vastaisi liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämistarpeisiin. Etenkin perusväylänpidon ja kehittämisinvestointien rahoitustaso on niin matala, että toimivuus, turvallisuus ja kestävyys eivät näiden ohjelmien myötä juuri konkretisoidu.

Pirkanmaan väyläverkolla on erityisen paljon sellaisia tie- ja rataosuuksia, jotka haittaavat suoraan valtakunnallisten matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Rataverkon ruuhkaisimpia ja haavoittuvimpia osuuksia on kasautunut Tampereen seudulle, minkä lisäksi Pirkanmaalla on kilometreissä eniten yliiikennöityä valtion tieverkkoa. Nykyinen ohjelmakokonaisuus sisältää näiden pulonkaulojen poistamiseen pitkän listan suunnittelutoimenpiteitä, mutta ei ainoatakaan kehittämisinvestointia. Tältä osin toteamme, ettei ohjelmakokonaisuus alueemme osalta edesauta toimivuuden päätavoitteen toteutumista.

Korjausvelan kasvu ja väyläverkon kehittämisvaje ovat kuitenkin samaan aikaan niin mittavia valtakunnallisia ongelmia, ettei niitä voi korjata siirtelemällä Liikenne 12 -kehysten vaatimattomia rahasummia hankkeelta toiselle. Toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteiden edes välttämiseksi toteuttamiseksi on rahoitustasojen nosto välttämätöntä.

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

Perusväylänpidon suunnitelma avaa kattavasti paitsi rahoituksen kohdentamisen, myös sen riittämättömyyden. Viime vuosina rahoitus on ollut kohtuullisella tasolla, mutta 2027 alkaen se on laskemassa todella alhaiseksi. Pitkittyneen rahoitusvajeen jo toteutuneet ja tulevana vuosina yhä pahenevat vaikutukset esimerkiksi korjausvelan kasvuun käyvät asiakirjasta hyvin ilmi.

Asiakirjassa on selkeästi kuvattu myös tienpidon rahoituksen jakautuminen tuotteittain. Rahoituksen väheneminen kohdistuu käytännössä täysimääräisesti korjaustoimenpiteisiin ja parantamishankkeisiin. Hoitoon, suunnitteluun ja lauttaliikenteeseen ei esitetä leikkauksia, ja kuten suunnitelmassa todetaan, ei näissä leikkaamisen mahdollisuuksia käytännössä ole. Käytännössä perusväylänpidon rahoituksen vähentäminen kymmenellä prosentilla (2026 vrt. 2029) leikkaa korjaustoimenpiteiden rahoitusta kolmanneksella. Pirkanmaan liitto pitää tilannetta hälyttävänä.

Pirkanmaalla pitäisi vuosittain päällystää noin 300 kilometriä tieverkkoa, ettei korjausvelan määrä kasvaisi. Tulevana vuosina satakin kilometriä on tiukassa, ja käytännössä vain tärkeimmät pääväylät kyetään pitämään juuri ja juuri kunnossa. Tilanne on suhteellisesti suunnilleen sama koko Suomessa. Jatkuvasti viivästyvät korjaustoimet muodostavat kierteen, jossa joka tapauksessa aikaan tarvittavat toimenpiteet muuttuvat yhä mittavammiksi ja kalliimmiksi.

Pirkanmaan liitto toteaa, että kestävä ratkaisu perusväylänpidon rahoitusvajeeseen ei poikkeustapauksia lukuun ottamatta ole valtion tieverkon supistaminen tai kestopäällystettyjen teiden muuttaminen sorateiksi. Ylläpito- ja korjauskustannusten siirtäminen kunnille tai asfalttipinnoista luopuminen ilman painavaa tapauskohtaista syytä on väärä tapa kansallisomaisuudesta huolehtimiseen.

Myös rataverkolla tilanne on kestävä: tätä kuvaa se, että investointiohjelman rahoituskehyksestä merkittävä osuus on varattu rataverkon peruskorjauksiin. Nykyisillä rahoituskehyksillä kaikkia tarvittavia peruskorjaushankkeita ei kyetä toteuttamaan, ja tilapäiset nopeusrajoitukset ja jopa rataosien sulkemiset tulevat yhä yleisemmiksi.

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

Pirkanmaa on Suomen väyläverkon keskeisimpiä solmukohtia, ja suuri osa maan alimitoitetuimmista runkoväylistä sijaitsee Tampereen kaupunkiseudun läheisyydessä. Tieverkolla maakunnassa on kilometreissä eniten poikkileikkaukseltaan puutteellista tieverkkoa, kun mittarina on liikennemäärä suhteessa Väyläviraston poikkileikkausohjeistukseen (16/2021).

Rataverkolla radat Tampereelta kohti etelää, länttä ja pohjoista ovat maan ylikuormitetuimpien ja häiriöherkimpien joukossa, ja kysyntää ja tahtotilaa lisäliikenteelle olisi joka suuntaan. Kun liikenne Pääradan häiriöherkillä pirkanmaalaisilla rataosilla tökkii, tökkii se koko Suomen rataverkolla.

Pirkanmaan liiton näkökulman mukaan alueen kehittämisvaje on seurausta siitä, ettei Pirkanmaan roolia verkollisesti merkittävänä solmukohtana ja kasvavana maakuntana ole liikenneinvestointien kohdistamisessa tunnistettu oikein. Erityisesti tieverkolla investoinnit ovat kiertäneet Pirkanmaan: yli 10 % valtakunnan tieliikennesuoritteesta välittävä maakunta on saanut vajaa viisi prosenttia 2000-luvun tierahoista.

Kasautunut investointivaje näkyy tällä hetkellä suunnitteluohjelmassa vahvasti: kaikesta Suomessa vuonna 2026 käynnissä olevan tiesuunnittelun rahoituksesta 18 % on käytössä Pirkanmaalla sijaitseviin suunnittelukohteisiin. Koko maan suunnittelukohteiden toteutuskustannuksista Pirkanmaalle kohdentuu 25 %. Maan suurin yliedustus suunnittelupöydällä on seurausta maan suurimmasta alieduksesta investointipäätöksissä. Pirkanmaan keskeisimmät hankkeet on noterattu suunnitteluohjelmassa hyvin, ja on valitettavaa, että kertynyt selvä investointivaje Pirkan-

maalle on johtanut lyhyessä ajassa suhteettoman iso suunnittelukokonaisuuden kasautumiseen. Suunnittelumäärä on iso myös suhteessa hankkeiden toteutusnäkyymiin.

Lähivuosien keskeisimmiksi edistettäviksi suunnittelukohteiksi Pirkanmaan liitto esittää tieverkolla valtatie 3 osuuden Lempäälä–Pirkkala tiesuunnittelun käynnistämistä. Hanke on tärkeä paitsi liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta, myös erään koko maan logistisesti houkuttelevimman uuden maankäytön mahdollistajana.

Rataverkolla pidämme tärkeänä Pääradan ja sen liityntäratojen systemaattista kehittämistä, kulloinkin tärkeimmät kohteet priorisoiden ja pahimmat pullonkaulat poistaen. Pirkanmaalla pahimpia ongelmakohtia ovat Päärata sekä Helsingin että Seinäjoen suuntaan sekä Porin radan osuus Lielähti–Nokia. Tampere–Toijala- sekä Lielähti–Nokia-rataosuuksien lisäraiteiden suunnittelu on etenemässä. Näiden rinnalle esitämme vastaavasti kolmannen yhtä pahan pullonkaulan, Lielähti–Lakiala-osuuden, kaksoisraiteen ratasuunnittelun pikaista käynnistämistä.

Tampereen kannaksen asemaa rataverkon haavoittuvana solmukohtana ei kuitenkaan poisteta vain olemassa olevan rataverkon lisäraiteilla. Pirkanmaan liitto toteaa, että Tampereen läntisen oikoradan ja Tampereen Viinikan VAK-järjestelyratapihan siirron toteuttamista on jatkoselvitetävä viipymättä. Hankkeita on esiselvitetty 2010-luvulla, ja seuraava askel kohti yleissuunnittelu- ja YVA-prosessia on otettava pian. Rautatieliikenteen toimintavarmuuden, raidelogistiikan kehittämisen ja Pääradan kokonaisuuden kehittämisen näkökulmasta kyseessä on erittäin potentiaalinen hanke.

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

Investointiohjelma sisältää Pirkanmaan alueella kaksi pienehköä kehittämishanketta valtatielle 3 ja kaksi pyörätiehanketta. Rataverkolla Pääradalle kohdistuu Helsinki–Riihimäki-hankkeen supistettu 3. vaihe. Pirkanmaan liitto toteaa, että näin pienet panostukset yli puolen miljoonaan asukaankaan maakuntaan ovat kestävämmän pienet. Maan pahimpiin lukeutuvien tie- ja rataverkon pullonkaulojen poistoon ei osoiteta euroakaan rahaa.

Pirkanmaan liitto pitää valitettavana, että valtatie 12 osuuden Alasjärvi–Huutijärvi (Tampere–Kangasala) nelikaistamishanke ei läpäissyt investointiohjelman seula. Kyseessä on maan vilkkain rahoittamaton kaksikaistainen valtatie, ja tämä kärkisija vaihtoi valtatie 9 rahoituksen jälkeen vain suuntaa Tampereen Alasjärven liittymästä pohjoisen sijaan kohti itää. Hanke on myös

H/K-suhteeltaan (2,9) koko maan kannattavin, minkä lisäksi se pärjasi investointiohjelmassa kuvatussa PRIO-hankevertailussa erittäin hyvin. Erinomaista kannattavuutta kuvaavat luvut heijastavatkin tilannetta, jossa pullonkaulan poisto on jo vuosikausia myöhässä.

Muita tulevien toteutusjonossa vuoroaan odottavia kehittämishankkeita ovat esimerkiksi vt 9 Käpykangas–Orivesi ja valtatie 3 uudet linjaukset Sarkkila–Soppeenmäki ja Lempäälä–Pirkkala. Jotta suunnitteluputkessa pitkällä olevista suurhankkeista ei muodostu kohtuutonta toteutusjonoa, on investointivajeen purkaminen aloitettava mahdollisimman pian kiireisimmästä eli valtatiestä 12.

Tieinvestointien rahoituksesta Pirkanmaalle kohdentuu investointiohjelmassa 4 %, mikä on suoraan jatkumoa 2000-luvulla kertyneelle viiden prosentin osuudelle. Kumulatiivinen investointivaje ja sitä seurannut tiesuunnitelmien todellinen ruuhka (18 % / 25 % suunnittelupanoksesta) ei heijastu lainkaan investointiohjelmiaan. Niukasta talouskehyksestä huolimatta on selkeä epäsuhta, että suunnittelupuolella Pirkanmaan tieverkkoon panostetaan näin rajusti, mutta toteutuspuolella hankkeet eivät mahdu.

Investointiohjelmasta ulos jääneiden tärkeimpien hankkeiden tielistauksessa Pirkanmaalle sijoituvien hankkeiden osuus on vastaavasti 26 % koko listauksesta. On hämmästyttävää, että epäsuhtainen suunnittelusuma heijastuu sataprosenttisesti investointiohjelman ”varasijahankkeiden” listaan. Lievä ylitarjonta suunnitelmista on vertailtavuuden kannalta hyvä asia, mutta näin kärjistyneenä se ei ole tarkoituksenmukaista.

Ym. varasijahankkeiden lista sisältää paljon ehdotuksia valtatiehankkeista, jotka voisivat toteutua osana MAL-sopimuksia. Pirkanmaan liitto pitää tätä menettelyä lähtökohdiltaan vääränä ja MAL-sopimusten hengen vastaisena. Kriittisten valtatiehankkeiden, etenkin vt 12:n esimerkin kaltaisten yhteysvälihankkeiden, rahoitus on kyettävä järjestämään niin, ettei MAL-sopimusten alkupeäinen ajatus kestävän liikennejärjestelmän kehittämisestä vaarannu. Mikäli tällaiseen menettelyyn kuitenkin päädytään, on MAL-rahoituskehysten kasvettava vastaavassa suhteessa: aitojen MAL-hankkeiden sivuuttaminen valtatiehankkeiden toteuttamiseksi olisi hyväksi todetun käytännön rapauttamista.

Toteutukseen esitetyistä hankkeista valtatie 3 kehittämishankkeet Hanhijärvi–Rokkakoski, Alaskylä–Parkano ja Etelä-Pohjanmaalla sijaitseva Rajalanmäki–Koskue periytyvät jo Liikenne 12 -aikakauden ensimmäisestä investointiohjelmasta (2022–2029). Nämä kolme hanketta ovat ainoat jokaiseen viiteen investointiohjelmiaan sisältyneet pääväylähankkeet. Kun samaan aikaan ohjel-

mien ulkopuolisia hankkeita on käynnistetty yli 800 miljoonalla eurolla, on kestäväntä, että ainoat Pirkanmaalle kohdentuvat kehittämishankkeet ovat ne, jotka edeltävissä ohjelmissa ovat jo viisi vuotta toteutusvuoroaan odottaneet.

Rataverkolla moni Pääradalla ja sen liityntäradoille sijoittuva hanke on suunnittelultaan siinä vaiheessa, että ne ovat toteutusvalmiita tämän investointiohjelman toteuttamiskauden loppupuolella. Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että tulevaisuudessa ohjelmakokonaisuuksissa huomioidaan nämä koko maan junaliikennettä sujuvoittavat toimenpiteet. Tilannekuva ja suunnittelutilanne Pääradan pitkäjänteiseen kehittämiseen on hyvä, mutta investointiohjelmassa se ei toistaiseksi näy.

Toistamme vielä tässä yhteydessä kysymykseen 1 esittämämme näkökulman: epäsuhta ympäri Suomea tunnistettujen tarpeiden ja niukan talouskehityksen välillä on niin suuri, että ongelmaa ei voi ratkaista siirtämällä samoja rahoja eri tavalla priorisoitujen hankkeiden tai hankekokonaisuuksien välillä. Talouskehityksen kasvatus on välttämätön uskottavan väyläverkon ylläpidon ja kehittämisen edellytys.

Rahoitusvajetta kuvaa hyvin yllä mainittu valtatie 12 tilanne: mikäli maan kannattavin hanke ja yliliikennöidyin pääväylä ei mahdu investointiohjelmaan, on vika rahoituskehityksessä eikä hankkeessa. Toinen esimerkki resurssien niukkuudesta on valtatie 4 Vaajakosken kohdan hanke: hankkeen tarpeellisuutta väheksymättä on kiusallista, että kolme kilometriä uutta moottoritietä syö 28 % koko maan kahdeksan vuoden tierahoista.

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

Pirkanmaan liitto pitää tätä ratkaisua hyvänä ja selkeänä. Ohjelmien esittäminen kokonaisuutena on näiden vahvan toisiinsa kytkeytyneisyyden vuoksi loogista.

6. **Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?**

Pirkanmaan liitto korostaa, että pidämme ohjelmakokonaisuutta ja sen asiantuntijavalmistelua lähtökohtaisesti onnistuneena ja epäilemättä niukkojen resurssien vastuullisena kohdentamisena. Kun tarpeet ylittävät resurssit moninkertaisesti, on eheän kokonaisuuden laatiminen haastava ja epäkiitollinen tehtävä.

Perusväylänpito-, suunnittelu- ja investointiohjelmissa on jokaisessa tehty haastavaa priorisointia. Priorisoinnin taustoja on avattu jonkin verran, mutta myös merkittäviä kysymyksiä jää. Viit- taamme tällä erityisesti investointiohjelmaan, jossa paljon hankearvioinneissa kiistattoman hyvik- si arvioituja hankkeita syrjäytetään muiden hankkeiden mahdollistamiseksi. Perusteet ovat var- masti olemassa, mutta jäävät monessa tapauksessa avaamatta.

Rahoitusvajeen ollessa ilmeinen on EU:n ja Naton mahdollistamat rahoituskanavat kyettävä hyö- dyntämään täysimääräisesti. Kotimaisessa väylähankkeiden priorisoinnissa ja suomalaisessa EU- vaikuttamisessa on erittäin tärkeää tunnistaa ne hankkeet, joilla on edellytyksiä pärjätä CEF3-oh- jelmakaudella. Esimerkiksi Päärataa on käsiteltävä koko pituudeltaan kansainvälisenä liikenne- käytävänä, mitä se TEN-T-ydinverkolla onkin. Tampere–Varsova-yhteyden sisältyminen Euroopan komission tunnistamiin kansainvälisiin liikennekäytäviin mahdollistaa Pääradan merkittävät ke- hittämistoimet, kunhan suunnitelmavalmius ja kotimainen vastinrahoitus on riittävä.

Suomessa on suunnitteilla mittava määrä massiivisia kansainvälisiä suurhankkeita: Helsinki–Tal- linna, Turku–Tukholma, Vaasa–Uumaja sekä pohjoisen raidehankkeet ja raideleveyssiirtymä. Li- säksi on useita maan sisäisiä miljardiluokan ratahankkeita, esimerkiksi Päärataan kytkeytyvä Len- torata. Pirkanmaan liitto toteaa, että näiden hankkeiden edistäminen ja keskinäinen priorisointi vaatii valtakunnallista otetta. Määrätietoinen ja selkeä priorisointi sekä yhtenäinen EU-vaikutta- minen määrittävät sen, saadaanko mainittuja suurhankkeita toteutusputkeen vai jäävätkö ne ikuisiksi ajoiksi visiotasolle.

Valmisteluteksti.

Väylävirasto on pyytänyt Pirkanmaan liitolta lausuntoa väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Lausunto on pyydetty toimittamaan 31.8.2026 mennessä.

Väyläverkon ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnittelu- ohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti. Ohjelmakokonaisuus toteuttaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12).

Ohjelmakokonaisuuden tavoitteena on lisätä läpinäkyvyyttä, tukea pitkäjänteistä päätöksente- koa ja helpottaa kokonaisuuden hahmottamista päättäjille, sidosryhmille ja kansalaisille. Ohjel- mat on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman sekä kehys- ja talousarviopäätös- ten asettamissa rajoissa. Perusväylänpidon rahoitustaso on erittäin niukka, ja väylien kehittämis- tarpeet ylittävät toteuttamismahdollisuudet moninkertaisesti.

Lisätietoa ohjelmakokonaisuudesta ja siihen liittyvät julkaisut löytyvät osoitteesta
<https://vayla.fi/ohjelmakokonaisuus>.

Sidosryhmien antamaa palautetta hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

Oheismateriaalit

Lisätietoa ohjelmakokonaisuudesta ja siihen liittyvät julkaisut löytyvät osoitteesta
<https://vayla.fi/ohjelmakokonaisuus>.

Lisätiedot

Suunnittelujohtaja Ruut-Maaria Rissanen p. 044 422 2264, ruut-maaria.rissanen@pirkanmaa.fi

Liikennesuunnittelija Juho Vehviläinen p. 044 422 2017, juho.vehvilainen@pirkanmaa.fi

Ote.

Lausuntopalvelu