

Tampereen kaupungin lausunto valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034

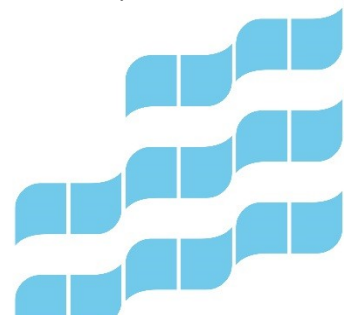
Yleistä

Väyläverkon tulevaisuuden näkymistä on saatavilla aikaisempaa selkeämmin tietoa uuden ohjelmakokonaisuuden myötä. Väyläviraston ohjelmakokonaisuuden muodostavat perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma, investointiohjelma ja ohjelmakokonaisuuden raportti, jotka toteuttavat valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, eli Liikenne 12 -suunnitelmaa. Ohjelmakokonaisuuden tavoitteena on lisätä läpinäkyvyyttä, tukea pitkäjänteistä päätöksentekoa ja helpottaa kokonaisuuden hahmottamista päättäjille, sidosryhmille ja kansalaisille. Ohjelmat on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman sekä kehys- ja talousarviopäätösten asettamissa rajoissa. Perusväylänpidon rahoitustaso on erittäin niukka, ja väylien kehittämistarpeet ylittävät toteuttamismahdollisuudet moninkertaisesti. Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 31.8.2026 mennessä. Lausuntopyynnössä pyydetään lausuntoja erityisesti annettujen kysymysten kautta. Väylävirasto hyödyntää sidosryhmien palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

Lausuntopyynnössä annetut kysymykset ovat:

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?
3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehysten puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Tampereen kaupunki kiittää mahdollisuudesta saada lausua tästä liikenneverkon kehittämisen kannalta erittäin merkittävästä ohjelmakokonaisuudesta. Tampereen kaupunki on erittäin tyytyväinen Tampereen



henkilöratapihan toteutuksen sekä valtatie 9 Alasjärvi – Käpykangas jo saamaan rahoitukseen. Tampereen kaupunki esittää kuitenkin vakavan huolensa ja tyytymättömyytensä investointiohjelman toimeenpanon muuhun hitauteen, mikä heijastuu koko Suomen kilpailukykyyn ja suunnitelman vaikuttavuuteen.

Tampereen kaupunki ei pidä hyvänä, että ensimmäisen Liikenne 12 – selonteon jälkeen päätetyistä uusista kehittämishankkeista euromääräisesti noin kolmannes on tullut investointiohjelman ulkopuolelta. Tämä heikentää investointiohjelman ohjaavuutta ja on johtanut siihen, että useita investointiohjelman kannattavia hankkeita on jouduttu siirtämään eteenpäin. Kaupunki näkee huolestuttavana myös sen, että uusimpaan investointiohjelmiaan 2027–2034 ei sisälly yhtään prioriteetin 1 maantiehanketta Tampereen kaupunkiseudulla. Myöskään ratahankkeita Pirkanmaalla ei investointiohjelmiaan sisälly. Investointiohjelman hankearvioitujen hankkeiden hyötyjen osalta on havaittavissa selkeä epäsuhta rahoituksen ja hankkeista saatavien hyötyjen välillä. Varsinkin Länsi-Suomessa laskennalliset hyödyt ovat suuria, ja tämä puoltaisi rahoituksen nykyistä suurempaa kohdentamista liikenneverkon kriittisiin solmukohteisiin Tampereen kaupunkiseudulla.

Tampereen kaupunki pitää sinänsä väyläverkon ohjelmakokonaisuutta onnistuneena ja siinä on laaja kokonaisuus huomioon ottaen onnistuttu pääosin tunnistamaan jatkosuunnittelun osalta Tampereen kaupunkiseudun lähiaikojen keskeiset hankkeet. Näitä ovat erityisesti Helsinki – Tampere radan peruskorjaushanke, lähijunaliikenteen kehittämis- ja kapasiteettiselvitykset ja niihin liittyvät raideosuuksien kehittämistarpeet, Tampereen ratikan kehittäminen, vt 12 ja kt 65 liikennejärjestelyiden suunnittelu Hiedanrannan kohdalla sekä pidemmällä ajanjaksolla edistettävät rata- ja maantieverkon hankkeet. Tampereen kaupunki viittaa lausunnon sisällön yksityiskohtien osalta pitkälti aikaisemmin antamiinsa lausuntoihin investointiohjelmista.

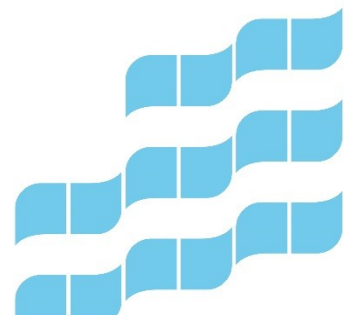
Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä MAL-sopimusmenettelyn jatkamista myös tulevaisuudessa. Tampereen kaupunki korostaa edelleen, että investointiohjelman ja siihen kytköksissä olevien MAL-sopimusten tulee myös mahdollistaa enemmän kestäväää liikennettä ja yhdyskuntarakennetta tukevia ratkaisuja, kuten esimerkiksi raitiotien kehittämistä, lähijunaliikenteen seisakeratkaisuja sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. MAL-sopimukset eivät saa jatkossa pohjautua suunnitelmassa esitettyihin valtateiden yhteisrahoitushankkeisiin. Tämä on mahdollista ainoastaan sellaisissa tapauksissa, joissa hanke selkeästi liittyy lähialueen maankäytön merkittävään kehittämiseen ja siitä aiheutuvaan eri kulkumuotojen liikenneverkkojen laajaan kehittämistarpeeseen. Valtateiden kehittämishankkeisiin, joissa pääpaino on pitkämatkaisen liikenteen kehittämisessä MAL-rahoitusta ei tulisi käyttää.

Tampereen kaupungin näkemykset annettuihin kysymyksiin ovat seuraavat:

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

Tampereen kaupunki on huolissaan kehityksestä, jossa valtioneuvosto päättää rahoittaa väyläverkon uusinvestointeja Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolelta. Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolisten uusinvestointien rahoituksen kattaminen muun Suomen perusväyläpidon rahoitusta leikkaamalla on huolestuttavaa.

Tampereen kaupunki ei kuitenkaan pidä hyväksyttävänä, että valtion väyläverkon hankkeita siirretään yhteisrahoitteisen MAL-sopimusmenettelyn piiriin, varsinkin jos hankkeiden yhteisrahoituksesta ei ole



sovittu. Tampereen kaupunki pitää huolestuttavana kirjauksena, että valtion väyläverkon mahdollisesti yhteisrahoitteiset hankkeet toimivat valtion kannalta lähtökohtana seuraavalle MAL-sopimuskierrokselle. Yhteisrahoitteisuuden kriteerinä ei voi olla ainoastaan valtion väyläverkon sijoittuminen MAL-kaupunkiseudulle

Tampereen kaupunkiseudulla valtion väyläverkon pääväylät (vt 3, vt 9 ja vt 12) palvelevat olennaisesti kansallista pitkämatkaista ja elinkeinoelämän liikennettä, minkä vuoksi valtion väyläverkon yhteisrahoitteisuuden kynnyksen tulisi olla korkea.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan Väyläverkon ohjelmakokonaisuuteen tulisi sisällyttää myös sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet, Rail Nordica (eurooppalaisen standardiraideteveyden mukainen raideyhteys Ruotsista Pohjois-Suomeen) ja hankeyhtiöiden hankkeet päätöksenteon läpinäkyvyyden vuoksi. Päätöksenteon perusteluiden läpinäkyvyys sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin tai Rail Nordicaan on ohut – kaksoiskäyttöisten hankkeiden ns. siviilivaikutukset tulisi tehdä julkiset hankearvioinnit. Tampereen kaupunki pitää tärkeänä, että kaikki rahoitus tulisi perusteluineen käsitellä samassa suunnitelmassa. Tampereen kaupunkiseudun merkittävä asema maaliikenteen keskeisimpänä solmukohtana, myös sotilaallisen liikkuvuuden osalta, tulee ottaa huomioon näitä hankkeita arvioitaessa.

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

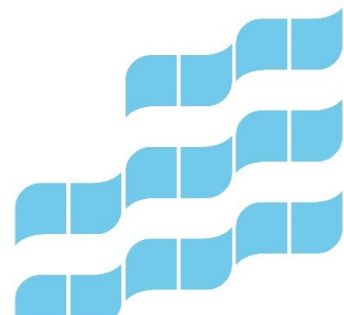
Liikenneverkon korjausvelan vähentämisessä ja liikenneverkon kehittämisessä tulee huomioida entistä paremmin liikennevolyymit, jotka ovat erityisen suuret Tampereen kaupunkiseudun kaltaisella kansallisella solmukohdalla. Tampereen kaupungin mielestä on tärkeää kohdentaa korjausvelan vähentäminen kriittiseen liikenneinfrastruktuuriin, kuten Suomen päärataa välillä Tampere-Helsinki

Tampereen kaupunkia huolestuttaa Sisä-Suomen elinvoimakeskuksen rahoituksen niukkuus, joka tulee väijäämättä heijastumaan Tampereen ja kaupunkiseudun tiestön kuntoon. Korjausvelan kasvun vähentämiseksi tulisi kehittää nopeita toimenpiteitä

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

Pirkanmaan edunvalvontaryhmä ja sen jäsenenä Tampereen kaupunki haluavat korostaa Pirkanmaan asemaa Suomen keskeisimpänä liikenteen solmukohtana, jonka kehittäminen vahvistaa työvoiman liikkuvuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia ja huoltovarmuutta koko maassa sekä kytkee Suomen tiiviimmin osaksi eurooppalaisia liikenneverkkoja.

Tampereen kaupunkiseutu on määritelty TEN-T ydinverkon kaupunkisolmukohdaksi. Euroopan laajuiseen TEN-T ydinverkkoon sisältyvät Tampereen kaupunkiseudun alueelta päärata ja TEN-T kattavaan verkkoon valtatie 3, 12 ja 9. Tampereen kaupunkiseudulla valtion väyläverkon pääväylät palvelevat erityisesti kansallista pitkämatkaista liikennettä ja elinkeinoelämän kuljetuksia



Ratasuunnitteluhankkeista Tampereen kaupunki haluaa nostaa esiin pääradan kehittämisen välillä Riihimäki-Tampere, 3. raiteen suunnittelun välillä Sääksjärvi-Lempäälä, Tampere-Nokia välin lisäraiteiden suunnittelun sekä Lielähti-Lakiala kaksoisraiteen jatkosuunnittelun

Tampere-Nokia-rataosuus on Porin radan ruuhkaisin rataosuus, joten Tampere–Nokia lisäraiteen suunnittelun kiirehtiminen on elintärkeää Rauman ja Porin vientisatamien kuljetusten toimivuuden sekä lähijunaliikenteen lisäämisen kannalta. Kolmannen raiteen ratasuunnitelman aloittaminen välillä Tampella-Lielähti heti vuonna 2026 käynnistytävän yleissuunnitelman jatkoksi on erittäin tärkeää.

Suunnitteluohjelmasta puuttuvat Tampereen seudun läntiset ratayhteydet ja Tampereen järjestelyratapihahanke, joiden edistämistä valtion toimesta Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä. Tampereen kaupungin tavoitteena on järjestelyratapihan siirto maakuntakaavassa osoitettuun sijaintiin. Tampereen kaupungin tavoitteena on myös läntisen oikoradan suunnittelun rahoitus ja toteutus sekä kokonaisuuteen liittyen 2-kehän ja valtatie 3 kehittämisen suunnittelun käynnistäminen.

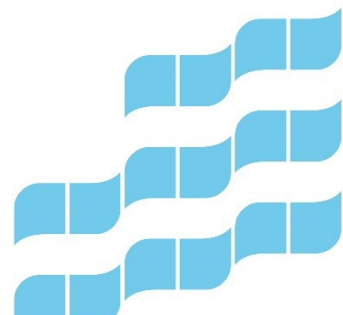
Tampere on keväällä 2026 käynnistänyt Etelän kasvusuunta kaupunkikehitysohjelman, jonka yhtenä tärkeimmistä tavoitteista on edistää nykyisen järjestelyratapihan siirtoa, jotta tilalle voidaan luoda uutta, vihreää ja viihtyisää kaupunkia lähelle keskustaa.

Voimassa olevan Tampereen seudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen mukaan kuntien ja valtion tulee yhdessä huolehtia seudun kestävästä kaupunkikehityksen, turvallisuuden (VAK) ja huoltovarmuuden kannalta ongelmallisella sijainneilla olevien terminaalien siirron suunnittelusta ja maankäytön päivittämisestä vastaamaan alueen kaavoja. Sopimuskaudella kaupunkiseudun ja Väyläviraston tulee edistää yhdessä järjestelyratapihan siirtoa ja multimodaalin logistisen solmun mahdollistamista uudessa sijainnissa.

Tampereen kaupunki edistää järjestelyratapihan siirtoa Etelän kasvusuunta -kehitysohjelman avulla. Kehitysohjelman tavoitteita edistetään myös seudullisella organisoitumisella ja yhteistyöllä. Seuraavaksi on käynnistettävä aiemmin tehtyjen selvitysten pohjalta kattava esisuunnitteluvaiheen kehittämisselvitys järjestelyratapihan siirrosta ja uuden liikenne- ja logistiikkasolmun edellyttämistä raide- ja tieliikenteen yhteyksistä. Tämä toimenpide on MAL-sopimuksen mukainen ja tulee olla osana Väyläviraston suunnitteluohjelmaa.

Tampereen kaupunki on tyytyväinen, että tiesuunnitteluhankkeet vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä ja vt 12 Tampere (Alasjärvi) - Kangasala (Huutijärvi) jatkuvat.

Tampereen kaupunki pitää myös vt 3:n nykyisen linjauksen Sääksjärvi – Lakalaiva – Linnakallio kaistajärjestelyjen ja melunsuojauksen parantamisen tiesuunnittelun aloittamista erittäin hyvänä kehittämishankkeena tieosuuden kapasiteettiongelmien ja liikenneturvallisuuspuutteiden takia.



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

Tampereen kaupunki haluaa nostaa esiin Tampereen kaupunkiseutua ja koko Pirkanmaata koskevan väyläverkon kehittämismääräyksen. Väyläverkon investointiohjelman vuosien 2027–34 prioriteetin 1 hankkeisiin ei tällä hetkellä kuulu yhtään hanketta Pirkanmaalta. Myöskään prioriteettiluokkiin 2–3 ei tällä hetkellä sisälly hankkeita Tampereen kaupunkiseudulta. Kiistattomasti suurimmat hyödyt saadaan laskelmien mukaan kuitenkin Länsi-Suomen tiehankkeista, jotka palvelevat myös sotilaallista liikkuvuutta sekä huoltovarmuutta sijaiten logistisesti Suomen liikenneverkon keskeisellä alueella.

Tampereelta on raiteet jokaiseen pääilmansuuntaan, mutta uutta raidekapasiteettia tarvitaan Seinäjoen, Porin ja etenkin Helsingin suuntaan. Ainoastaan idän suuntaan on ratakapasiteettia kohtuullisesti saatavana. Tampereen kaupunki pitää erittäin hyvänä Tampereen henkilöratapihan toteutusta. Jotta investointi pystytään täysimittaisesti hyödyntämään, tulee kuitenkin myös raidekapasiteettia etelään, länteen ja pohjoiseen kasvattaa. Tampereen kaupunki painottaa Lielähti-Nokia kaksoisraiteen toteuttamista heti ratasuunnitelman valmistumisen jatkoksi. Kaksoisraiteella on merkittävä vaikutus satamien kuljetusten, huoltovalmiuden sekä lähijunaliikenteen kehittämisen kannalta. Huolestuttavaa on myös pääradan peruskorjauksen rahoituksen puuttuminen investointiohjelmasta. Rahoituksen varmistamisen kannalta olisi tärkeää, että hanke sisältyisi investointiohjelmaan.

Erityisesti merkillepantavaa on vt 12 Alasjärvi–Huutijärvi, Tampere–Kangasala hankkeen korkea HK-suhde 2,85. Hyöty-kustannussuhteen perusteella vt 12 Alasjärvi–Huutijärvi, Tampere–Kangasala on koko maan kannattavin tiehanke, joka olisi käynnistettävä mahdollisimman pikaisesti. Tällä hetkellä hanke ei ole mukana investointiohjelmassa. Lisäksi Tampereen kaupunki huomauttaa, ettei vt 12 Tampere–Kangasala (väli Alasjärvi–Huutijärvi) hankkeesta ole vielä sovittu yhteisrahoitteisuutta, vaikka Väylävirasto niin esittää.

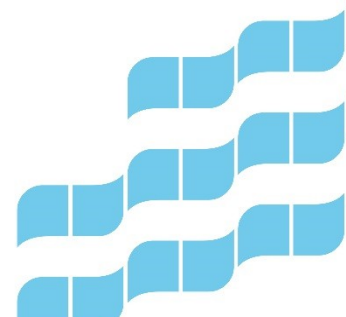
Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Tampereen kaupunki pitää hyvänä, että Väyläviraston ohjelmat esitetään kokonaisuutena.

Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Tampereen kaupunki haluaa erityisesti nostaa esiin nopean raideyhteyden suunnitteluvalmiuden kehittämisen Tampereelle Lentoradan kautta. Nopea raideyhteys vahvistaa Suomen asemaa osana Pohjanmeri - Itämeri käytävää, joka on yksi EU:n TEN-T-ydinverkon liikennekäytävistä. Se yhdistää Pohjanmeren satamat Varsovan ja Baltian maiden kautta Suomeen ja muodostaa keskeisen pohjoiseteläsuuntaisen kuljetusreitit.

Pirkanmaa muodostaa Suomen keskeisimmän liikenteen solmukohtaan, jonka kehittäminen vahvistaa työvoiman liikkuvuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia ja huoltovarmuutta koko maassa sekä kytkee Suomen tiiviimmin osaksi eurooppalaisia liikenneverkkoja. Pääradan lisäkapasiteetti, Tampereen järjestelyratapihan siirto ja läntinen oikorata ovat koko Suomen raideliikenteen toimivuuden kannalta kriittisiä ratkaisuja.



Tampere-Pirkkalan lentoasema täydentää kokonaisuutta monikäyttöisenä kansainvälisen saavutettavuuden solmukohtana.

Valtatiet 3 ja 12 muodostavat valtakunnallisen henkilö ja tavaraliikenteen keskeisen runkoyhteyden Pirkanmaan kautta. Niiden kehittäminen turvaa kuljetusten sujuvuuden, työvoiman liikkuvuuden ja yhteydet satamiin. Kansallisen tieverkon solmukohdan kehittämisessä on kuitenkin yli miljardin euron kehittämisvaje, vaikka useat kustannustehokkaat ja toteutusvalmiit hankkeet tukisivat suoraan teollisuuden investointeja, vientikuljetuksia ja huoltovarmuutta.

Tampereen kaupunki yhtyy myös Tampereen kaupunkiseudun lausuntoon Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Liitteet:

[Ohjelmakokonaisuus | Väylävirasto](#) Verkkosivuilta löytyy tiivistetysti tietoa ohjelmakokonaisuudesta sekä kunkin ohjelman tai suunnitelman julkaisu.

