

Väyläviraston ohjelmakokonaisuus vuosille 2026–2034, teknisen lautakunnan lausunto

Tekninen lautakunta 30.06.2026 § 65
167/08.00.00/2026

Valmistelija

Tekninen johtaja Harri Hoffren, puh. 040 485 4037, harri.hoffren@iitti.fi

Väylävirasto pyytää 31.8.2026 mennessä sidosryhmien lausuntoa väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Sidosryhmien palautteita hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

Väylävirasto toteaa lausuntopyynnössään, että ohjelmakokonaisuuden tavoitteena on lisätä läpinäkyvyyttä, tukea pitkäjänteistä päätöksentekoa ja helpottaa kokonaisuuden hahmottamista päättäjille, sidosryhmille ja kansalaisille. Lisäksi Väylävirasto toteaa, että ohjelmat on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelman sekä kehys- ja talousarviopäätösten asettamissa rajoissa; perusväylänpidon rahoitustaso on erittäin niukka, ja väyliä kehittämistarpeet ylittävät toteuttamismahdollisuudet moninkertaisesti.

Väylävirasto pyytää lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

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?

Kunnan hallintosäännön 27.2 §:n 13. kohdan mukaan lautakunta antaa kunnan puolesta kunnan lausunnot lautakunnan tehtäväalueeseen kuuluvissa asioissa, jollei lausuntopyynnöstä, käsiteltävänä olevasta asiasta tai hallintosäännöstä muuta johdu. Koska asiassa on kyse myös elinvoima-asioista, niin kunnan lausunnon antaa kunnanhallitus – lautakunta antaa oman tehtäväalueensa osalta lausunnon kunnanhallitukselle.

Väyläviraston lausuntopyyntöaineistoon voi tutustua Lausuntopalvelu.fi:ssä [Lausunto - Lausuntopalvelu](#)

Esittelijä

Tekninen johtaja Harri Hoffren

Ptk tark.

Esittelijä esitti kokouksessa, että tekninen lautakunta esittää kunnanhallitukselle kunnan lausunnossa todettavaksi seuraavaa:

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

Väyläviraston ohjelmakokonaisuus toteuttaa pääosin hyvin Liikenne 12 -suunnitelmassa asetettuja tavoitteita ja linjauksia. Ohjelmat perustuvat suunnitelman keskeisiin tavoitteisiin, jotka ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä tietopohjaiseen suunnitteluun ja vaikuttavuuteen perustuvaan priorisointiin. Tämä tukee resurssien kohdentamista tarkoituksenmukaisesti koko liikennejärjestelmän kannalta. Tavoitteiden saavuttamisen uhkana on kuitenkin liikenteen niukkeneva rahoitustaso. Ohjelman lupausta alueellisten erityispiirteiden huomioimiseksi ei ohjelmakokonaisuus huomioi riittävästi kuntien ja pienten kaupunkien näkökulmasta. Pienillä paikkakunnilla ei ole mahdollisuutta käyttää raideliikennettä tai muuta julkista joukko liikennettä, joten yksityisautoilua ja pyöräilyä varten tieverkon kuntoon tulisi maaseudulla panostaa enemmän.

litin kunta pitää hyvänä, että ohjelmakokonaisuuden ulkopuoliset hankkeet on esitelty ohjelmassa. Erityisesti hankeyhtiöiden hankkeiden puuttuminen suunnittelu- ja investointiohjelmasta hankaloittaa hankekokonaisuuden ja niiden rahoituksen hahmottamista. Tämä puolestaan heikentää tietoon ja vaikutusten arviointiin pohjautuvaa priorisointia sekä ennakoitavuutta ja tavoitteiden johdonmukaista toteutumista. Muille toimenpiteille vaihtoehtoiset hankeyhtiöiden suunnittelu- ja toteutushankkeet tulisi arvioida samalla tarkkuudella ja yhtenevin kriteerein sekä esittää osana rahoituskehystä.

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

Perusväylänpidon suunnitelman vaikutusten arviointi on kattava ja vaikutukset on kuvattu ymmärrettävästi. Suunnitelmakaudella väylien kunto heikkenee ja korjausvelka kasvaa erityisesti vilkasliikenteisen verkon ulkopuolella.

Rahoituksen kohdentaminen on pääosin perusteltua, sillä niukat resurssit kohdistetaan ensisijaisesti vilkkaimmalle verkolle sekä välttämättömään kunnossapitoon ja turvallisuuteen. Alueellisen saavutettavuuden ja elinvoiman, arjen sujuvuuden, liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten sekä huoltovarmuuden turvaamiseksi kuitenkin myös vähäliikenteisemmän väyläverkon ylläpitäminen on tulevaisuudessa välttämätöntä.

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

Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuus

Kerava–Lahti–Kouvola -rataa kohdistuu monenlaista suunnittelupainetta, eikä sen kehittämisestä ole kokonaiskuvaa. Väylävirasto sekä Päijät-Hämeen ja Uudenmaan liitot laativat vuonna 2022 aluevaraus selvityksen Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden lisäraiteista. Lisäksi Hollolan kunta on laatinut selvityksen Nostavan multimodaaliterminaalin toiminnoista, terminaalien kytkeytymisestä rataverkkoon sekä mahdollisen henkilöliikennepaikan sijainnista. litin kunta esittää tarveselvityksen laatimista.

Väyläviraston pitkän aikavälin näkemyksen mukaan maankäytössä tulee varautua yhteensä neljään raiteeseen nykyisin kaksiraiteisella, TEN-T-

ydinverkkoon ja pääväyläverkkoon kuuluvalla rataosuudella. Väyläviraston tuoreen selvityksen mukaan Keravan ja Kouvolan välisellä rataosuudella on vielä mahdollista lisätä liikennettä. Junamäärien lisäämistä on kuitenkin rajoittanut ratakapasiteetin puute Keravan eteläpuolella. Lentoradan tuoma lisäratakapasiteetti mahdollistaa kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen Lahden kautta Itä-Suomeen. Myös Lentoradan myötä lyhentyvä matka-aika itsessään lisää junaliikenteen kysyntää.

Kerava–Lahti–Kouvola-rataosuuden kytkeytyminen Lentorataan, Helsinki-Vantaan pohjoispuolen rahtiterminaaliin ja edelleen Tallinna–Helsinki-tunneliin voivat tuoda uusia mahdollisuuksia myös tavaraliikenteeseen. Samalla esimerkiksi raideleveyteen liittyvät ratkaisut toisaalla vaikuttavat ratkaisuihin Päijät-Hämeessä esimerkiksi Lahden oikoradalla ja Nostavan multimodaaliterminaalin alueella.

Henkilöjunaliikenteen markkinan muuttuminen 2030-luvulla vaikuttaa junaliikenteen kehittämiseen myös Päijät-Hämeessä. Erityisesti kalustoinvestointeja varten päätökset junaliikenteen lisäämisestä tulee tehdä jo varhaisessa vaiheessa, mutta tällä hetkellä tieto junaliikenteen lisäämisen mahdollisuuksista on puutteellista.

Tarveselvityksen laatiminen toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita saavutettavuuden edistämisestä, liikennejärjestelmän toimivuudesta sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehokkaasta hyödyntämisestä. Se antaa tärkeää tietoa junaliikenteen kehittämismahdollisuuksista sekä lisäraiteiden suunnittelun edistämisestä ja aikataulusta. Lisäksi rataosuutta koskevan tietopohjan vahvistuminen mahdollistaa investointiohjelman ehdolla olevien erilaisten kehittämishankkeiden tasapuolisen vertailun, vaikutusten arvioinnin ja priorisoinnin. Suunnittelun edetessä tulee selvittää mahdollisuus esimerkiksi EU:n CEF-rahoitukseen.

Vt 12 / E16 Tampere–Lahti–Kouvola

Kunta pitää erinomaisena Risala–Mankala-osuuden sisällyttämistä investointiohjelmaan, ja kiirehtii vaadittavien tiesuunnitelmamuutosten toteuttamista, jotta rakentaminen voidaan käynnistää heti rahoituspäätöksen jälkeen. Kyseinen vilkasliikenteinen tieosuus on luvattoman huonokuntoinen, mäkinen, mutkainen ja erittäin turvaton valtatie.

Kunta pitää tärkeänä valtatie 12 parantamista kokonaisuudessaan ja suunnittelun käynnistämistä myös Lahden ja Tampereen välillä. Tieosuuden kehittämisselvitys valmistui vuonna 2024. Valtatie 12 kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääosin pääteiden palvelutasoluokkaan I. Se on teollisuuden kuljetusten ja sotilaallisen liikkuvuuden valtaväylä, joka yhdistää Suomen itä-länsisuunnassa. Tien rooli Eurooppatienä 16 korostaa satamien kautta yhteyksiä länteen.

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

Valtatie 12

litin kunta esittää, että valtatie 12 / Eurooppatie 16 tulee parantaa kokonaisuudessaan Lahden ja Kouvolan välillä. Tiejakso kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon ja pääteiden palvelutasoluokkaan I. Reitin varrella on myös useita elinkeinoelämän kannalta merkittäviä yrityskeskittymiä ja puolustusvoimien tukikohtia. Tie yhdistää Suomen itä-länsi-suunnassa ja tarjoaa yhteyden Porin, Rauman ja Hamina-Kotkan satamien kautta Eurooppaan ja maailmalle. Raskaan liikenteen suuri määrä, ohitusmahdollisuuksien puute ja tasoliittymät aiheuttavat ongelmia liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Valtatie on poikkeuksellisen

kapea ja tien geometria on paikoin huono. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan Lahti-Kouvola välillä merkittävästi.

On erittäin hienoa, että vt 12 Risala–Mankala hanke sisältyy investointiohjelmaan, ja kunta esittää investointiohjelmaan lisättäväksi Lahti–Kouvola yhteysvälin kolmatta vaihetta Joutjärvi–Uusikylä/Risala. Hanke on kaikista investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankearvioituista tiehankkeista toiseksi kannattavin ja parantaa eniten liikenneturvallisuutta. Turvallisuus on yksi Liikenne 12 -suunnitelman strategisista tavoitteista yhdessä toimivan ja kestävännen liikennejärjestelmän kanssa. Nyt ohjelmaan sisältyvät hankkeet painottavat erityisesti toimivuuden tavoitealueelle.

Lentorata

Investointiohjelma ei sisällä hankeyhtiöiden hankkeita. Mainitsemme Lentoradan toteuttamisen tärkeyden ja edellyttämme Lentoradan suunnittelun jatkamista ja radan rakentamista. Lentoradan ratasuunnitelma valmistuu keväällä 2028, minkä jälkeen hanke on rakentamisvalmiudessa. Lentorata on koko Suomen kilpailukyvyyn, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden kannalta strateginen investointi. Hanke yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman suoraan valtakunnalliseen kaukojunaverkkoon, mahdollistaa junaliikenteen lisäämisen sekä parantaa junaliikenteen luotettavuutta koko maassa. Lentorata tukee Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, TEN-T-verkoston kehittämistä sekä sotilaallista liikkuvuutta.

Lentoradan tuoma lisäratakapasiteetti mahdollistaa kauko- ja lähijunaliikenteen kehittämisen Lahden kautta Itä-Suomeen. Myös Lentoradan myötä lyhentyvä matka-aika itsessään lisää junaliikenteen kysyntää.

Lahti–Heinola-radon perusparannus

Maakunnan tavoitteena on turvata elinkeinoelämän rautatiekuljetukset ja mahdollistaa henkilöliikenne vuoteen 2040 mennessä myös Lahti–Heinola-radalla, mikä edellyttää päätöstä radan perusparantamisesta tai Savon oikoradasta. Noin 36 km pitkä, vuonna 1932 avattu sähköistämätön rata on nykykunnoltaan puutteellinen. Sillä liikennöi vuosittain noin 360 tavarajunaa suuntaansa ja kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Rata on keskeinen erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille ja raakapuulogiistiikalle, ja sen kehittäminen tukee sekä teollisuuden toimintaedellytyksiä että tulevaa henkilöliikennettä.

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

litin kunta pitää ohjelmakokonaisuutta perusteltuna ja kannatettavana uudistuksena. Se parantaa kokonaiskuvan hahmottamista, lisää läpinäkyvyyttä sekä helpottaa eri ohjelmien keskinäisten riippuvuuksien ja vaikutusten tarkastelua. Uudistus selkiyttää lausunnonantamista, ja on myös toivottavaa, että ohjelmakokonaisuuden rakenne säilyisi mahdollisimman vakiintuneena. Selkeämpi ja tiiviimpi esitystapa parantaisi kuitenkin laajan ja osin toistoa sisältävän ohjelmakokonaisuuden luettavuutta.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

litin kunta huomauttaa, että valtion tulee vastata valtion väyläverkon investointikustannuksista. Kunnan osallistuminen hankkeen rahoitukseen ei tule olla hankkeiden toteutuksen edellytyksenä. Nykyisin kunnat käytännössä joutuvat osallistumaan valtion verkon hankkeiden kustannuksiin. Vastaavasti valtio voisi myös osallistua kuntien hankkeisiin, kun hankkeista on hyötyä valtiolle. Valtion kannalta hyödyt voivat liittyä

esimerkiksi päästövähennystavoitteen saavuttamiseen, liikenneturvallisuuteen ja liikkumistapojen monimuotoisuuteen.

Hankkeiden perustelujen, vaikutusten arvioinnin ja priorisoinnin kuvaus on kehittynyt systemaattisempaan ja läpinäkyvämpään suuntaan. Vaikutusten arviointi on kehittynyt hankekohtaisesta tarkastelusta kohti ohjelmataason kokonaisarviointia, mikä vahvistaa tietopohjaista päätöksentekoa ja tukee ohjelmakokonaisuuden vaikuttavuutta.

Kunta pitää vuorovaikutusta investointiohjelman laatimisessa hyvin tärkeänä. Alueellisia liikennejärjestelmäryhmien toimintaa olisi mahdollista hyödyntää vuorovaikutuksessa aiempaa enemmän.

Päätös

Tekninen lautakunta hyväksyi esittelijän päätösehdotuksen yksimielisesti.