



## Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Kaupunginhallitus 03.03.2025 § 61  
3221/08.00.00.00/2025

Valmistelija: Kaupunginarkkitehti Leena Arvela-Hellén  
etunimi.sukunimi(ät)uusikaupunki.fi

### Perustelut

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä sen ympäristöselostuksesta. Lausunnot pyydetään antamaan 5.3.2025 mennessä Lausuntopalvelussa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Liikenne 12 -suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.

Visio vuoteen 2050 on kestävä ja saavutettava Suomi. Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava. Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden. Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen - nopeasti ja helposti - myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin ensimmäisen kerran vuonna 2021. Suunnitelma tarkistetaan hallituskausittain vaalikauden alkupuolella ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelman päivitystä on tukenut parlamentaarinen työryhmä. Lopullinen Liikenne 12 -suunnitelma annetaan eduskuntaan selontekona syysistuntokauden 2025 aikana.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo tilannekuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi.



Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteisiin pääsemiseksi.

Ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus ovat luonnoksessa päivitetty.

**Suunnittelukauden tavoitteiksi on valittu toimiva, turvallinen ja kestävä ja näitä yhdistäviksi näkökulmiksi saavutettavuus, tehokkuus ja resilienssi.**

### **Toimiva**

Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen. Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa. Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

### **Turvallinen**

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus. Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin.

### **Kestävä**

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden. Olemassa olevaa liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti. Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

**Suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat aluekohtaiset painotukset.**

Länsi-Suomessa painotukset on kohdennettu:



- Kansainvälisten liikenteen solmupisteiden saavutettavuuteen sekä poikittaisen liikenteen tarpeisiin.
- Kansainvälisten huoltoketjujen huoltovarmuuteen.
- Matkaketjujen hyödyntämiseen kestävän liikenteen edistämisessä.

Vaikutusarviointia ei ole sisällytetty lausunnoilla olevaan suunnitelmaluonnokseen, vaan se täydentyy lausuntokierroksen jälkeen suunnitelman viimeistelyvaiheessa.

Suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelmaluonnos päivittyy vuosille 2026–2029 julkisen talouden suunnitelman mukaisesti. Perusväylänpitoon lisätään vuosien 2029-2037 aikana vuosittain asteittain 450-580 M€ vuoden 2028 kehystasoon verrattuna. Tämä lisämääräraha sisältää perusväylänpidon rahoitustason korotuksen sekä kompensoi ostovoiman heikkenemistä. Liikenneverkon kehittämiseen kohdennettava rahoitus laskee vuoden 2028 kehystasoon nähden (joka sis. hallitusohjelman investointiohjelman). Rahoitusta on keskimäärin 440 M€ / vuosi vuosille 2029-2037.

Palveluissa alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin on lisäystä 10 milj. euroa vuosittain vuodesta 2029 alkaen.

Avustuksissa kaupunkiraideliikenteen hankkeet nostavat määrärahasoa alkuvuosina, mutta mahdolliset uudet hankkeet rahoitetaan kehittämisen kautta (määrärahasiirtoina). Kävelyyn ja pyöräilyyn sekä yksityisteihin on esitetty yhteensä 6 milj. euron määrärahakorotus vuodesta 2029 alkaen.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin.

Lausuntokierroksella saatu palaute on tarkoitus huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä.

## Lausunto

Kaupunginhallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä ympäristöselostuksesta seuraavan lausunnon:

Suunnitelmassa todetaan, että rahoituksen kohdentamisessa huomioidaan kaikissa väylämuodoissa elinkeinoelämän,



liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden prioriteetit sekä TEN-T verkko.

**Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos ei sisällä kuitenkaan investointeja, joten kohdentamisen arviointi ja suunnitelma jää irralliseksi konkreettisesta väyläverkon investointiohjelmasta ja sen valmisteluprosessista, mikä heikentää pitkäjänteisen liikennepolitiikan edellytyksiä ja vie suunnitelman uskottavuutta.**

**Suunnitelmaluonnoksessa myös alueellisten painotusten kohdentamista on vaikea arvioida, koska investoinnit puuttuvat.**

Uudenkaupungin sataman rooli on merkittävä koko Suomen kannalta.

Suunnitelmassa todetaan, että satamat yhteistyössä valtion kanssa arvioivat TEN-T verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle. Valtio muodostaa kokonaisnäkömyksen komissiolle esitettävistä muutosehdotuksista vuoden 2025 aikana.

Uudenkaupungin kaupunginhallitus pitää tärkeänä, että valtio ottaa **Uudenkaupungin sataman (Hepokari ja Yaran satama) yhdeksi arviointikohteeksi esitykseensä komissiolle.**

Lounais-Suomen satamien rooli on elintärkeä, mikä korostuu edelleen Suomenlahden konttiliikenteen mahdollisessa häiriötilanteessa. **Uudenkaupungin satamaan johtavan KT 43 kunnosta tulee pitää tästäkin syystä erityistä huolta ja sen joustavuutta lisäksi myös KT 43:n ja VT 8 risteykseen suunniteltujen liikenneratkaisujen toteuttaminen (Laitilan eritasoliittymä).** Hanke toteuttaisi myös suunnitelmassa esitettyä Länsi-Suomen tavoitetta, jossa todetaan, että poikittaisen liikenteen tarpeisiin tulee panostaa.

Perusväylänpidon rahoitustason korotuksesta huolimatta esitetty rahoitustaso on kokonaisuudessaan riittämätön. Erityisesti kehittämisinvestointien rahoitus on liian niukka olemassa oleviin tarpeisiin eikä sitomatonta rahoitusta uusiin hankkeisiin juuri ole. Kilpailu tärkeiden kehittämissankkeiden kesken tulee edelleen kasvamaan. Suunnitelmassa ei ole esitetty priorisointeja kuin sanallisten tavoitteiden muodossa.

Suunnitelman visiossa todetaan, että vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.



Lisäksi Länsi-Suomen tavoitteissa painotusta on kohdennettu matkaketjujen hyödyntämiseen kestävästä liikenteen edistämiseksi ja lisäksi palveluissa alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin on lisäystä 10 milj.€ vuosittain. Nämä kohdat huomioiden tulisi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ottaa huomioon varsinkin pienten kuntien joukkoliikenne. Joukkoliikenne tulee järjestää kutsupohjaisena mallina pienemmissä kunnissa ja siihen ei välttämättä ole mahdollisuuksia kaikilla kunnilla.

**Valtion tulisi tukea palveluliikennettä, jotta suunnitelmassa esitetyt tavoitteet ja visio toteutuisivat. Kuntien joukkoliikenne ja esim. meidän alueellamme Varhan kuljetukset tulisi yhdistää palveluliikenteen kanssa, jolloin molemmat tahot säästäisivät kustannuksissa. Tämä ei toteudu ilman valtion tukea.**

**Suunnitelmassa tulisi olla selkeämmin esitetty priorisoinnit, jotta rahoitus voidaan kohdentaa juuri oikeisiin kohteisiin.** Suunnitelmassa korostetaan yhdessä tekemistä ja lausuntoja on pyydetty usealta taholta, mutta mitä osallistaminen on käytännössä?

**Liikenne on yksi suurimpia ilmastopäästöihin vaikuttajia. Sen huomioiminen suunnitelmassa tulisi ottaa enemmän esille ja sen tulisi vaikuttaa hankkeiden priorisointiin ja yleisiin kulkumuotoihin. Varsinkin ratahankkeisiin ja rataverkon ylläpitoon tulisi tehdä myös uusia kehittämishankkeita.**

Suurten raidehankkeiden rahoitus on jätetty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kehyksen ulkopuolelle. Valtakunnallisesti merkittäviä raidehankkeita ja hankeyhtiöitä on kuitenkin tärkeää tarkastella osana liikennejärjestelmää. **Raideliikenteen huoltovarmuuden, turvallisuuden ja tehokkaan kilpailun kannalta on kriittistä säilyttää radat jatkossakin julkisessa omistuksessa hankeyhtiöiden käytöstä huolimatta.**

Alueellisen junaliikenteen osalta valtion rahoituskehyksessä tulee huomioida varautuminen henkilöjunaliikenteen ostopalvelusopimuksen uudistamiseen. Nykyinen ostoliikennesopimus liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välillä on voimassa vuoden 2030 loppuun. Vuosina 2026–2028 kilpailutettavien uusien palvelusopimusten tulee mahdollistaa Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen laajentaminen. Varsinais-Suomessa potentiaalisia ovat kaikki ratasuunnat Turusta Saloon, Uuteenkaupunkiin, Naantaliin ja Loimaan kautta Tampereelle. Kytkemällä lähijunat Länsirataan mahdollistetaan täysimääräiset liikenteelliset hyödyt ja maakunnalliset jatkoyhteydet.



**Uudenkaupungin kaupunginhallitus näkee tärkeänä henkilöjunaliikenteen käynnistämisen välillä Turku Uusikaupunki ja varsinkin Yaran tehtaiden kuljetusten ja yleisen turvallisuuden kannalta merkittävänä Turun ja Uudenkaupungin välisen radan peruskorjauksen.**

Valtio kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, selvitettävänä oleva Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys RailBalticaan, ml. junalauttayhteys. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. **Suunnitelmaan tulisi ottaa mukaan yhtenä hankkeena myös yhteys Ruotsiin lounaisrannikolta.** Varsinais-Suomen liitto on esittänyt jo 60-luvulla kiinteää yhteyttä Turku-Uusikaupunki väliltä Ruotsiin. Hanke on noussut nyt uudelleen keskusteluun ja se tulee olla mukana vertailtaessa eri yhteysvälejä.

**Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja investointiohjelman laadinnassa tulee ottaa huomioon Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja alueella yhteisesti priorisoidut hankkeet ja tavoitteet.**

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma on päivitetty ja siinä on Liikenne 12 -suunnitelman tarkistetut tavoitteet huomioitu.

#### **Raideliikenteen kehittämishankkeet**

Länsirata

**Turku–Uusikaupunki-radon peruskorjaus**

Naantali–Raisio-radon peruskorjaus ja sähköistys

Varsinais-Suomen taajamajunaliikenne

#### **Tieliikenteen kehittämishankkeet**

E18 Turun kehätie, Naantali–Raisio

**Vt 8 Laitilan eritasoliittymä**

Vt 9 Lieto asema–Aura leveäkaistatien nelikaistaistus ja ohituskaistat  
Aura-Loimaa

Kt 52 Salon itäisen ohikulkutien 2. vaihe

#### **Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen**

Saariston rengastie: mt 180 Prostvik–Nauvo ja mt 189 Merimasku–Rymättylä



Uusikaupunki

### **KT 43 Kodjala–Kalanti kevyenliikenteenväylä**

- Esittelijä: Kaupunginjohtaja Atso Vainio
- Päätösehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn lausuntonaan valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta Liikenne- ja viestintäministeriölle lausuntopalvelussa.
- Päätös: Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
-