



Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

Kaupunginhallitus 31.08.2026
4326/00.01.02.00/2026

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

Väylävirasto on laatinut osana Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa ohjelmakokonaisuuden, joka koostuu investointiohjelmasta, suunnitteluohjelmasta ja perusväylänpidon suunnitelmasta.

Ohjelmien valmistelu perustuu Liikenne 12 -suunnitelmaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kunkin ohjelman valmistelussa on otettu huomioon myös muita seikkoja, kuten Väyläviraston jatkuvasti ylläpitämä tilannekuva väyläverkkoon kohdistuvista tarpeista, aiempina vuosina tehdyt investointipäätökset sekä olemassa oleva suunnitelmavaranto. Vaikutusten arviointiin pohjautuvaa priorisointia tarvitaan, koska tunnistetut tarpeet ylittävät käytettävissä olevat raharesurssit, ja kannattavia hankkeita on verkon kehittyessä yhä vähemmän.

Ohjelmakokonaisuus valmistellaan vuosittain. Päivityksessä otetaan huomioon toimintaympäristön muutokset ja asiakastarpeet. Ohjelmien valmistelun koordinoivastuu on Väylävirastossa.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita yhdistäviä näkökulmia ovat saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus.

Perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka määrärahat kohdennetaan perusväylänpidon tuotteille väylien kunnon ja niiden tarjoaman palvelutason ylläpitämiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi.

Väyläviraston suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa tehtävästä rata- ja vesiväyläsuunnittelusta sekä Väyläviraston ja elinvoimakeskusten tekemästä maantieverkon suurempien kohteiden suunnittelusta. Suunnitteluohjelman avulla priorisoidaan ja



ohjelmoidaan valtakunnallisesti merkittäviä väyläverkon kehittämisen suunnittelukohteita.

Investointiohjelma on Väyläviraston asiantuntijanäkemys uusien rata-, maantie- ja vesiväylähankkeiden toteuttamisesta ja niiden vaikutuksista.

Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja investointiohjelma kytkeytyvät toisiinsa monin tavoin. Suuret ja kiireelliset väyläverkon peruskorjaushankkeet, joita ei voida toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella, voivat tulla investointiohjelmaan ehdolle kehittämisen rahoituksella toteutettaviksi. Lisäksi investointiohjelman yksittäiset kehittämishankkeet voivat kytkeytyä saman väyläverkon osan korjauksen tai liikenteenhallinnan suunnitteluun.

Suunnittelu- ja investointikohteiden valinnassa otetaan liikenneverkon tarpeiden lisäksi huomioon olemassa oleva suunnitelmavaranto sekä suunnitelmat ja investoinnit, jotka ovat joko käynnissä tai valmistuneet aivan lähivuosina. Investointiohjelman rahoituskehys vuosille 2027–2034 on yhteensä noin 1,6 miljardia euroa sisältäen kaikki väylämuodot. Hallituksen määräaikainen investointiohjelma on nostanut kehittämisrahoitusta vuositasolla noin 600–700 miljoonaan euroon vuoteen 2028 asti, mutta suunnittelukauden loppupuolella taso laskee alle 400 miljoonaan euroon.

Perusväylänpidon suunnitelman osalta sille osoitettu rahoitus on vuonna 2026 noin 1,4 miljardia euroa, mutta laskee erittäin niukalle tasolle, noin 1,28 miljardiin euroon vuodessa vuosina 2027–2029. Liikenne 12 -suunnitelman mukainen perusväylänpidon tasokorotus (460–580 M€/v) on ohjelmoitu vasta vuosille 2030–2037, ja sen toteutuminen on ohjelmakokonaisuudessa tunnistettu keskeiseksi epävarmuustekijäksi.

Lausuntopyynnössä pyydetään kannanottoa kuuteen kysymykseen, jotka koskevat ohjelmakokonaisuuden tavoitteiden toteutumista, perusväylänpidon suunnitelmaa, suunnitteluohjelmaa, investointiohjelmaa sekä ohjelmakokonaisuuden rakennetta ja muita kehittämistarpeita. Lausunto pyydetään toimittamaan Lausuntopalvelun kautta 31.8.2026 mennessä.

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



Ohjelmakokonaisuus toteuttaa pääosin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita, mutta Uudenkaupungin näkökulmasta Lounais-Suomen vientiteollisuuden, satamien sekä niitä palvelevien tie- ja ratayhteyksien merkitys ei näy ohjelmakokonaisuudessa riittävän vahvasti.

Liikenne 12 -suunnitelmassa Länsi-Suomen alueellisiksi erityispiirteiksi on tunnistettu kansainvälisen liikenteen solmupisteiden saavutettavuus, poikittaisen liikenteen tarpeet, kansainvälisten kuljetusketjujen huoltovarmuus sekä kestävien matkaketjujen edistäminen. Nämä tavoitteet ovat erittäin keskeisiä Uudenkaupungin seudulle, jossa sijaitsee valtakunnallisesti merkittävää vientiteollisuutta ja satamatoimintoja.

Uudenkaupungin kaupungin näkemyksen mukaan ohjelmakokonaisuudessa tulee nykyistä vahvemmin tunnistaa Uudenkaupungin seudun muodostama teollisuuden ja kansainvälisten kuljetusten kokonaisuus. Sen toimintavarmuus edellyttää sekä tie- että rataverkon kehittämistä.

Erityisen tärkeää on edistää Uudenkaupungin radan investointeja. Radan merkitystä tulee arvioida paitsi elinkeinoelämän kuljetusten myös huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Yaran Uudenkaupungin tehtaiden kuljetusyhteyksien toimintavarmuus on tässä tarkastelussa keskeinen peruste. Teollisuuden tarvitseman ratayhteyden toimintakykyä ei tule jättää pelkästään lyhyen aikavälin liikennemäärien perusteella tehtävän arvioinnin varaan.

Turku–Uusikaupunki-radana valtakunnallista merkitystä korostaa sen rooli Yaran tuotannon kuljetusketjussa Kokkola–Siilinjärvi–Uusikaupunki. Uudessakaupungissa tapahtuva tuotanto on osa noin 500 miljoonan euron vientikokonaisuutta, jonka toimintavarmuus on riippuvainen kuljetusketjun toimivuudesta. Käytännössä raideliikennettä korvaavaa kilpailukykyistä vaihtoehtoa lannoitetuotannon tavaravirtojen kuljettamiseen ei ole löydettävissä tai ainakaan tiedossa.

Samassa yhteydessä tulee tarkastella mahdollisuuksia henkilöliikenteen ja lähijunaliikenteen kehittämiseen. Radan parantaminen sekä lähijunaliikenteen mahdollistaminen eivät ole toisistaan irrallisia tavoitteita, vaan ne tulee nähdä yhtenä kokonaisuutena. Olemassa olevan ratainfrastruktuurin tehokkaampi hyödyntäminen sekä tavara- että henkilöliikenteessä toteuttaisi hyvin Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteita.



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

Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisperiaatteet ovat pääosin perusteltuja, mutta rahoitustaso on riittämätön suhteessa väyläverkon tarpeisiin ja kasvavaan korjausvelkaan.

Uudenkaupungin näkökulmasta on erityisen tärkeää, että rahoituksen kohdentamisessa tunnistetaan liikennemäärien lisäksi väylien merkitys vientiteollisuudelle, satamaliikenteelle, huoltovarmuudelle ja kansainvälisille kuljetusketjuille. Uudenkaupungin kaltaisella teollisuuspaikkakunnalla väylän valtakunnallinen merkitys voi olla huomattavasti suurempi kuin pelkkä liikennemäärä osoittaa.

Tämä koskee erityisesti Uudenkaupungin ratayhteyttä. Radan riittävä kunnossapito ja toimintavarmuus tulee turvata siten, ettei teollisuuden kuljetusten jatkuvuus vaarannu. Yaran tehtaiden ja muun alueen teollisuuden toiminta korostaa ratayhteyden huoltovarmuus- ja turvallisuusmerkitystä.

Perusväylänpidon suunnitelmassa Turku–Uusikaupunki-rataosan peruskorjaus on tunnistettu kiireelliseksi kohteeksi, jonka toteuttamista nykyinen perusväylänpidon rahoitustaso ei kuitenkaan mahdollista. Rataosan peruskorjaustarpeeksi on arvioitu noin 115 miljoonaa euroa. Lisäksi tarvittavien kehittämistoimenpiteiden, pääosin tasoristeysjärjestelyjen, kustannusarvio on noin 30 miljoonaa euroa.

Uudenkaupungin kaupunki katsoo, että mikäli peruskorjausta ei voida toteuttaa perusväylänpidon rahoituksella, tulee sen rahoitus turvata investointiohjelman kautta. Radan toimintavarmuuden vuoksi peruskorjausta ei tule siirtää myöhemmäksi.

Samoin Vt 8 sekä Uudenkaupungin ja Laitilan välisen liikennekäytävän turvallisuudesta ja palvelutasosta tulee huolehtia pitkäjänteisesti.

Lisäksi sorateiden hoitoon tulee panostaa niiltä osin kuin tietä käytetään esimerkiksi joukkoliikenteessä.

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



Uudenkaupungin näkökulmasta suunnitteluohjelmassa tulee lähivuosina edistää erityisesti neljää toisiinsa liittyvää kokonaisuutta: Uudenkaupungin radan kehittämistä, lähijunaliikenteen mahdollistamista ja ratavarren asemapaikkoja, Uusikaupunki–Laitila-välin jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä sekä Vt 8 Laitilan eritasoliittymää.

Uudenkaupungin radan kehittämisen suunnittelu tulee viedä määrätietoisesti kohti investointivalmiutta. Radan perusparantaminen on tärkeää alueen vientiteollisuudelle ja erityisesti Yaran tehtaiden kuljetusten huoltovarmuudelle ja turvallisuudelle. Radan merkitys on siten paikallista tai alueellista liikennetarvetta laajempi.

Radan suunnittelussa tulee muodostaa yhtenäinen etenemispolku kiireellisestä peruskorjauksesta radan kehittämistoimenpiteisiin ja edelleen henkilöliikenteen edellytysten toteuttamiseen. Peruskorjausta koskevissa ratkaisuisa tulee varmistaa, etteivät nyt tehtävät toimenpiteet vaikeuta myöhempää lähijunaliikenteen käynnistämistä, vaan mahdollisuuksien mukaan tukevat sitä.

Radan perusparantamisen yhteydessä tulee samanaikaisesti varautua lähijunaliikenteen käynnistämiseen ja ratavarren asemapaikkojen suunnitteluun. Tavara- ja henkilöliikenteen tarpeita ei tule suunnitella toisistaan irrallaan. Radan investointien yhteydessä on kustannustehokkainta selvittää ja suunnitella myös henkilöliikenteen edellyttämät ratkaisut ja mahdolliset asemapaikat. Näin samalla investoinnilla voidaan saavuttaa hyötyjä sekä teollisuuden kuljetuksille että työ-, opiskelu- ja muulle asiointiliikenteelle.

Lähijunaliikenne vahvistaisi Uudenkaupungin ja Turun seudun muodostamaa työssäkäyntialuetta, parantaisi työvoiman liikkuvuutta ja tarjoaisi kestävän vaihtoehdon henkilöautoliikenteelle. Ratavarren asemapaikkojen suunnitteluun tulee tämän vuoksi varata ohjelmassa riittävät resurssit jo ennen varsinaisia toteutuspäätöksiä.

Uudenkaupungin kaupunki pitää tärkeänä, että kantatien 43 Kodjala–Kalanti jalankulun ja pyöräilyn yhteys sisältyy investointiohjelman seudullisten pyörätieverkkojen ja pyörämatkailureittien kehittämisen kokonaisuuteen. Sen toteuttaminen tulee varmistaa ja samalla jatkaa suunnittelua siten, että tavoitteena on yhtenäinen ja turvallinen jalankulun ja pyöräilyn yhteys koko Uusikaupunki–Laitila-välille. Yhteys palvelisi päivittäistä työmatka- ja asiointiliikennettä, liikenneturvallisuutta, kestävästä liikkumisesta ja pyörämatkailua. Kyse ei ole vain yksittäisestä kevyen



liikenteen hankkeesta vaan kahden kaupungin välisen kestävän liikenteen yhteyden muodostamisesta. Hanke toteuttaisi suoraan Liikenne 12 -suunnitelman kestävyyttä, turvallisuutta ja saavutettavuutta koskevia tavoitteita.

Lisäksi valtatie 8 ja kantatie 43 kiertoeritasoliittymän toteutusvalmius Laitilassa tulee varmistaa ja hankkeelle tulee osoittaa investointiohjelmassa noin 48 miljoonan euron rakentamisrahoitus. Kohdetta on suunniteltu pitkään, mutta sen eteneminen toteutukseen on osoittautunut vaikeaksi. Pitkälle edenneen suunnittelun tulee johtaa myös toteutukseen silloin, kun hankkeella ratkaistaan merkittäviä liikenneturvallisuus-, sujuvuus- ja elinkeinoelämän tarpeita. Muutoin vaarana on, että suunnitteluun käytetyt resurssit eivät johda tavoiteltuihin vaikutuksiin.

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

Seuraavassa investointiohjelman päivityksessä tulee vahvistaa Lounais-Suomen ja erityisesti Uudenkaupungin seudun hankkeiden asemaa.

Uudenkaupungin kaupunki esittää, että Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjaus nostetaan investointiohjelmassa aidosti toteutettavien ja rahoitettavien kärkihankkeiden joukkoon ja priorisoidaan toteutettavaksi ohjelmakauden alkupuolella. Rataosan peruskorjauksen kustannusarvio on noin 115 miljoonaa euroa ja siihen liittyvien kehittämistoimenpiteiden, pääosin tasoristeysjärjestelyjen, noin 30 miljoonaa euroa. Lisäksi investointiohjelmassa tulee varmistaa kantatie 43 Kodjala–Kalanti jalankulun ja pyöräilyn yhteyden toteuttaminen sekä osoittaa valtatie 8 ja kantatie 43 Laitilan kiertoeritasoliittymälle noin 48 miljoonan euron rakentamisrahoitus.

Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjausta ei tule jättää ainoastaan osaksi rataverkon suurten peruskorjauskohteiden yleistä varausta tilanteessa, jossa kaikille tunnistetuille kohteille ei ole rahoitusta. Koska rataosa on perusväylänpidon suunnitelmassa tunnistettu kiireelliseksi peruskorjauskohteeksi, tulee tunnistetun tarpeen johtaa konkreettiseen rahoitus- ja toteutuspäätökseen.

Uusikaupunki–Laitila-välin jalankulun ja pyöräilyn väylän toteuttaminen puolestaan parantaisi konkreettisesti liikenneturvallisuutta ja mahdollistaisi kestävän liikkumisen



kaupunkien välillä. Laitilan eritasoliittymä parantaisi Vt 8 turvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä Uudenkaupungin suunnan liittymistä valtakunnalliseen päätieverkkoon.

Investointien alueellinen jakautuminen

Uudenkaupungin kaupunki pitää tärkeänä, että Väylävirasto tarkastelee investointiohjelman alueellista jakautumista nykyistä läpinäkyvämmiin.

Ohjelman hankkeita ei tule jakaa mekaanisesti tasan alueiden kesken, vaan investointien tulee perustua valtakunnalliseen vaikuttavuuteen ja todellisiin tarpeisiin. Samalla on kuitenkin varmistettava, etteivät käytetyt priorisointikriteerit johda pitkäaikaisesti tilanteeseen, jossa jotkin alueet jäävät toistuvasti vähälle investointirahoitukselle.

Ohjelmakokonaisuuden alueellinen tarkastelu herättää tältä osin kysymyksiä erityisesti Lounais-Suomen asemasta. Länsi-Suomen investointeja on ohjelmassa, mutta niiden alueellinen sijoittuminen painottuu monilta osin muualle kuin Varsinais-Suomeen ja Uudenkaupungin seudulle. Tämä on huomionarvoista, koska Lounais-Suomessa sijaitsee merkittävää vientiteollisuutta, satamatoimintoja ja kansainvälisiä kuljetusketjuja.

Väyläviraston tulisi ohjelman seuraavassa päivityksessä esittää selkeästi investointien euromääräinen ja hankemääräinen alueellinen jakauma esimerkiksi maakunnittain tai tarkoituksenmukaisina suuralueina. Tarkastelussa olisi hyvä esittää sekä ohjelmaan valitut hankkeet että viime vuosina toteutus päätöksen saaneet hankkeet. Näin voidaan arvioida, toteutuuko valtakunnallinen tasapuolisuus ja tarkoituksenmukaisuus pidemmällä aikavälillä.

Alueellisen tasapuolisuuden tarkastelu ei tarkoita sitä, että jokaisen maakunnan tulisi saada yhtä paljon rahoitusta. Sen sijaan sen tulee varmistaa, että myös Lounais-Suomen valtakunnallisesti merkittävät vienti-, teollisuus-, satama- ja työssäkäyntiyhteydet saavat niiden vaikuttavuutta vastaavan aseman investointipäätöksissä.

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

Investointiohjelman, suunnitteluohjelman ja perusväylänpidon suunnitelman esittäminen yhtenä kokonaisuutena on kannatettava uudistus. Se mahdollistaa aiempaa paremmin sen arvioimisen,



johtavatko tunnistetut tarpeet suunnitteluun ja suunnittelu edelleen toteutukseen.

Uudenkaupungin näkökulmasta juuri tämä suunnittelun ja investointien välinen yhteys on tärkeä. Pitkään suunniteltujen ja tarpeelliseksi tunnistettujen hankkeiden tulee voida edetä toteutukseen. Laitilan eritasoliittymän kaltaisten kohteiden pitkä suunnitteluhistoria osoittaa, että pelkkä suunnitteluvalmius ei nykyjärjestelmässä välttämättä riitä investointiohjelmaan pääsemiseen.

Ohjelmien yhdistäminen tarjoaa mahdollisuuden tarkastella myös Uudenkaupungin rataa kokonaisuutena. Radan kunnossapito, tavaraliikenteen investointitarpeet, lähijunaliikenne ja asemapaikat tulee sovittaa yhteen sen sijaan, että niitä käsitellään erillisinä kysymyksinä.

Sama kokonaisajattelu tulee ulottaa tie-, rata- sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin. Uudenkaupungin saavutettavuus muodostuu eri liikennemuotojen yhteisestä kokonaisuudesta.

Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Uudenkaupungin kaupunki pitää tärkeänä, että ohjelmakokonaisuuden seuraavassa päivityksessä kiinnitetään erityistä huomiota Lounais-Suomen investointien riittävyyteen ja alueen valtakunnalliseen merkitykseen.

Uudenkaupungin seudulla yhdistyvät vientiteollisuus, satama, kemianteollisuus, merkittävät tavarakuljetukset sekä kasvava tarve kestävien työmatkayhteyksien kehittämiseen. Näitä tarpeita ei tule käsitellä yksittäisinä hankkeina, vaan yhtenä valtakunnallista kilpailukykyä ja huoltovarmuutta palvelevana liikennejärjestelmäkokonaisuutena.

Kaupungin kannalta keskeinen kokonaisuus muodostuu:

– Turku–Uusikaupunki-radon peruskorjauksen (noin 115 M€) ja siihen liittyvien kehittämistoimenpiteiden, pääosin tasoristeysjärjestelyjen (noin 30 M€), nostamisesta investointiohjelmassa rahoitettavaksi kärkihankkeeksi ja toteutettavaksi ohjelmakauden alkupuolella,

– lähijunaliikenteen mahdollistamisesta sekä ratavarren asemapaikkojen suunnittelusta samanaikaisesti ratainvestointien kanssa,



– kantatien 43 Kodjala–Kalanti jalankulun ja pyöräilyn yhteyden toteuttamisesta sekä yhtenäisen Uusikaupunki–Laitila-yhteyden jatkosuunnittelusta ja vaiheittaisesta toteuttamisesta,

– valtatie 8 ja kantatie 43 Laitilan kiertoeritasoliittymän noin 48 miljoonan euron rakentamisrahoituksen osoittamisesta investointiohjelmassa sekä

– Uudenkaupungin sataman ja teollisuuden valtakunnallisten tie- ja ratayhteyksien toimintavarmuuden turvaamisesta.

Näillä toimenpiteillä saavutetaan samanaikaisesti Liikenne 12 -suunnitelman kaikkia kolmea päätavoitetta. Toimivuus paranee teollisuuden kuljetusten ja työmatkaliikenteen yhteyksien kehittyessä. Turvallisuus paranee ratayhteyden, Vt 8 liittymäjärjestelyjen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittyessä. Kestävyys vahvistuu, kun olemassa olevaa rataverkkoa voidaan hyödyntää nykyistä tehokkaammin henkilöliikenteessä ja kun Uudenkaupungin ja Laitilan välille muodostetaan turvallinen kestävä liikummisen yhteys.

Uudenkaupungin kaupunki korostaa lisäksi, että valtakunnallisen investointiohjelman alueellista toteutumista tulee seurata systemaattisesti. Valtakunnallisen priorisoinnin tulee perustua vaikuttavuuteen, mutta sen rinnalla on pystyttävä osoittamaan, että eri alueiden erityispiirteet ja kansantaloudellinen merkitys tulevat tosiasiallisesti huomioon otetuiksi. Lounais-Suomen vientiteollisuuden, satamien ja kansainvälisten kuljetusketjujen merkitys antaa vahvat perusteet alueen liikenneinvestointien nykyistä vahvemmalle huomioimiselle.

Esittelijä: Kaupunginjohtaja Atso Vainio

Päätösehdotus:

Kaupunginhallitus päättää

- antaa edellä esitetyn lausuntonaan Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta ja
- että pöytäkirja tämän asian osalta tarkastetaan kokouksessa.

Päätös:
