

Tampereen kaupunkiseudun lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026-2034

Lausuntopyynnön diaarinumero: VÄYLÄ/1206/Vv-04.00/2026

Väylävirasto pyytää avoimella lausuntopyynnöllä sidosryhmien näkemyksiä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta. Palautteita hyödynnetään seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

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.

Tampereen kaupunkiseudun lähtökohdat lausuntopyyntöön:

Tampereen kaupunkiseudun liikenteelliset kehittämistarpeet on tunnistettu seudullisessa liikennejärjestelmätyössä ja valtuustojen hyväksymässä Rakennesuunnitelmassa 2040+ sekä Liikenne12 -lausunnossa, joka annettiin vuonna 2025. Ne korostavat kestävästä kaupunkiliikenteen kehittämistä ja seudun sijaintia valtakunnallisen väyläverkon solmupisteenä. Kiireisimmät kehittämistarpeet valtion väyläverkolla on kuvattu valtion ja kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa sekä yhteisessä Pirkanmaan hallitusohjelmataavoitteissa 2027–2031.

Lähtökohtien määrittämisessä Tampereen kaupunkiseutu on tehnyt yhteistyötä suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen kanssa (MAL-seudut), Pirkanmaan liiton sekä alueen elinkeinoelämän kanssa.

Väyläviraston lausuntopyynnön kysymykset:

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 talouskehityksen 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 kaupunkiseudun vastaukset Väyläviraston esittämiin kysymyksiin:

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

Tampereen kaupunkiseutu kiittää Väylävirastoa lausuntopyynnöstä. Tampereen kaupunkiseutu on huolestunut Väyläviraston perusväylänpidon rahoituksesta. Tampereen kaupunkiseutu on huolissaan kehityksestä, jossa valtioneuvosto päättää rahoittaa väyläverkon uusinvestointeja Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolelta hyvin alueellisesti painottaen esimerkiksi etenkin Rannikko-Suomea. Tampereen kaupunkiseutu ei pidä hyväksyttävänä, sitä että Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolisten uusinvestointien rahoitus katetaan muun Suomen perusväylänpidon rahoitusta leikkaamalla. Kehitys näkyy väijäämättä etenkin tieverkon ja rataverkon korjausvelan kiihtymisenä kasvualueilla. Sisä-Suomen elinvoimaketuksen perusväylänpidon resurssit jopa tosiasiasa supistuvat, kun se kattaa entisen Pirkanmaan ELY-keskusalueen lisäksi nyt koko Kanta-Hämeen tieverkkoalueen. Perusväylänpidosta leikkaaminen samalla, kun valtion väyläverkon korjausvelka kasvaa ei tue Liikenne12 -suunnitelman mukaisia tavoitteita, jotka ovat turvallinen, kestävä, toimiva väyläverkko.

Tampereen kaupunkiseutu ei pidä hyväksyttävänä, että valtion väyläverkon hankkeita siirretään yhteisrahoitteisen MAL-sopimusmenettelyn piiriin. MAL-sopimukset ovat ennen kaikkea kaupunkiseutujen asuntotuotantoon kytkeytyvän joukkoliikenteen yhteisrahoituksen välineitä. Väyläverkon yhteisrahoituksella kunnat ja kaupungit laitettaisiin maksamaan valtion taseessa olevan tieverkon hankkeita sen lisäksi että ne huolehtivat oman katuverkkonsa rakentamisesta ja ylläpidosta. Kirjaus ei vastaa kunta-valtion tehtäväjaon periaatteita.

Tampereen kaupunkiseutu pitää erittäin huonona ratkaisuna, että valtion väyläverkon mahdollisesti yhteisrahoitteiset hankkeet toimivat valtion kannalta lähtökohtana seuraavalle MAL-sopimuskierrokselle. Väylävirasto on esittänyt investointiohjelmassaan mahdolliseksi MAL-sopimuskohteeksi myös hankkeita, jonka yhteisrahoitteisuudesta ei ole päätöstä. Vt 12 Tampere-Kangasala on yksi näistä hankkeista. Tällaisessa tilanteessa yhteisrahoituksen kriteerit ja rahoitusosuudet tulee määritellä aina yhdessä kaupunkien kanssa. Niiden tulee selkeät ja pitkän aikavälin ennakoitavuutta tukevat. *Yhteisrahoitteisuuden kriteerinä ei voi olla ainoastaan valtion väyläverkon sijoittuminen MAL-kaupunkiseudulle*, kuten nykyisessä tiukkenevassa taloustilanteessa näyttäisi vahvasti olevan.

Suuret MAL-kaupunkiseudut, kuten Tampereen kaupunkiseutu, ovat kasvun vetureita Suomessa. Ne ovat myös liikenteen kansallisia solmupisteitä myös EU:n TEN-T SUMP-määrittelyn mukaisesti. MAL-kaupunkiseutujen voimakas kasvu ja solmupisterooli edellyttävät kehittämisinvestointeja valtion väyläverkolla. *Valtion tulee jatkossakin huolehtia kansallisen väyläverkon rahoituksesta, eikä Väyläviraston ohjelmakokonaisuus voi nojata valtion väyläverkon osalta suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen rahoitukseen.*

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 olennaisesti kansallista pitkämatkaista ja elinkeinoelämän liikennettä, minkä vuoksi valtion väyläverkon yhteisrahoitteisuuden kynnyks on hyvin korkea. **Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, että kaupunkiseudulla sijaitsevien tiehankkeiden kannattavuus (HK-suhde) on yleisesti myös erittäin korkea.** Valtio saavuttaisi eniten hyötyjä niukoille resurssoinnilleen nimenomaan panostamalla Tampereen kaupunkiseudun alueella sijaitseviin tiehankkeisiin, kuten Vt 12 Tampere-Kangasalaan.

Tampereen kaupunkiseutu 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.

Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Väyläverkon ohjelmakokonaisuuteen tulisi sisällyttää myös sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet, Rail Nordica ja hankeyhtiöiden hankkeet päätöksenteon läpinäkyvyyden vuoksi. Kyseisistä hankkeista tulisi laatia julkiset hankearvioinnit, kuten muistakin valtion väyläverkon hankkeista. Valtakunnallisesti lukuisia hankkeita edistetään sotilaallisen liikkuvuuden nimissä, mutta kaksoiskäyttöisten hankkeiden ns. siviilivaikutukset tulisi arvioida, kuten Väyläviraston muutkin hankkeet Väyläviraston hankearviointiohjeiden mukaisesti. Nyt päätöksenteon perusteluiden läpinäkyvyys sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin tai Rail Nordicaan on todella ohut.

Tampereen kaupunkiseutu muistuttaa valtateiden 9, 11, 12 olevan äärimmäisen tärkeitä huoltovarmuuden kannalta koko Suomelle poikittaisyyhteyksinä Länsirannikon satamista kohti Sisä-Suomea.

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

Liikenneverkon korjausvelan vähentämisessä ja verkon kehittämisessä tulee huomioida entistä paremmin liikennevolyymit, jotka ovat erityisen suuret Tampereen kaupunkiseudulla.

Väyläverkon korjausvelan vähentämisessä on erityisen tärkeää kohdentaa korjausvelan vähentäminen valtion ja elinkeinoelämän kannalta kriittiseen liikenneinfrastruktuuriin, kuten Suomen päärataa välillä Tampere-Helsinki, jossa korjausvelka on jo kasvanut vuosikymmeniä. Mikäli peruskorjaustarpeista ei huolehdita ajoissa riittävällä panostuksella, johtaa se entistä suurempiin ja kalliimpiin korjaustoimenpiteisiin myöhemmin sekä viivästyttää nopeasta ja sujuvasta yhteyksistä saatavia taloudellisia hyötyjä.

Liikenneverkon korjausvelan vähentämisessä ja verkon kehittämisessä tulee huomioida entistä paremmin liikennevolyymit, jotka ovat erityisen suuret Tampereen kaupunkiseudun kaltaisella kansallisella solmukohdalla.

Tampereen kaupunkiseutu on erittäin huolestunut perusväyläpidon rahoituksen leikkaamisesta, etenkin Sisä-Suomen elinvoimakeskukselta. Sisä-Suomen elinvoimakeskuksella on samansuuruinen rahoitus perusväylänpitoon kuin Pirkanmaan ELY-keskuksella oli, vaikka Pirkanmaan lisäksi Sisä-Suomen EVK:n vastuulleen tuli myös koko Kanta-Hämeen maakunnan tieverkko.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että seuraavat perusparannushankkeet toteutetaan:

- Vt 11 Porin yhdystien liittymän parantaminen, Nokia (2,3 M€)
- Mt 2774 Ylinen – Mutala jkpp-väylän rakentaminen, Ylöjärvi (2,1 M€)
- Mt 3403 Korvenperäntien jkpp-väylän rakentaminen välille Ruutanantie – Kivihuhti, Kangasala (1,6 M€)

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

Suuret MAL-kaupunkiseudut, kuten Tampereen kaupunkiseutu, ovat kasvun vetureita Suomessa. Ne ovat myös liikenteen kansallisia solmupisteitä myös EU:n TEN-T SUMP-määrittelyn mukaisesti. MAL-kaupunkiseutujen voimakas kasvu ja solmupisterooli edellyttävät kehittämisinvestointeja valtion väyläverkolla. 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 olennaisesti kansallista pitkämatkaista ja elinkeinoelämän liikennettä.

Tampereen kaupunkiseutu pitää välttämättömänä, että seuraavat ratasuunnitteluhankkeet etenevät:

- Pääradan kehittäminen: Riihimäki–Tampere kehittämisen suunnittelu.
- Tampere–Nokia lisäraide, YS ja YVA, jossa siirrytään suoraan ratasuunnitelmavaiheeseen.

Huomattava määrä suunnittelurahoista tullaan kohdentamaan Rantaradalle ja Tornio-Haaparanta-Kemi ratayhteyksiin. **Päärata** jää 22 miljoonan euron suunnittelupanostuksista huolimatta vähälle Suomen kansalliseen merkitykseen nähden. Tampereen kaupunkiseutu painottaa, että päärata on osa TEN-T-ydinverkkoa. Päärata on Suomen vilkkaimmin liikennöity ja henkilöliikenteen matkoissa mitattuna ruuhkaisin rata Suomessa. Pääradan häiriöalttius heijastuu koko maan rataverkkoon tavara- ja etenkin henkilöjunaliikenteessä aiheuttaen taloudellisia menetyksiä. Pääradan merkittäviä peruskorjaus- ja kehittämistarpeita ei voida sivuuttaa. **Etenkin Sääksjärvi-Lempäälä 3. raiteen suunnittelua tulee edistää ratasuunnitelmavaiheella pikimmiten.** Painetta 3. raiteen ratasuunnitelman aloittamiselle tuo myös mahdollinen Lempäälän Sääksjärven aseman ratasuunnitelman aloittaminen vuoden 2026 aikana.

Tampere–Nokia lisäraiteen suunnittelu tuli alun perin alkaa jo vuonna 2025, eikä hanke edennyt. Tampere–Nokia-rataosuus on Porin radan ruuhkaisin rataosuus, joten **Tampere–Nokia lisäraiteen suunnittelun kiirehtiminen on elintärkeä Rauman ja Porin vientisatamien kuljetusten takaamisen kannalta.** Lisäksi Porin ja Rauman satamat kuuluvat **Pohjoismaisen varautumisen liikennejärjestelmästrategian** neljään tärkeimpään liikennekäytävään, joiden tulisi palvella sekä **siviili- että sotilaallista liikennettä. Huoltovarmuuden kannalta onkin kriittistä, että olemassa olevien Länsi-Suomen satamien ratayhteyksien pullonkauloja poistetaan määrätietoisesti.** Tampereen kaupunkiseutu muistuttaa, että Tampere–Nokia-väli on tunnistettu myös keskeisimmäksi pullonkaulaksi ratakapasiteetin kannalta Tampere–Nokian välisen lähijunaliikenteen lisäämisen kannalta. Esimerkiksi yli 15 vuotta valmisteltu Nokian Harjuniityn seisakkeelle ei voida liikennöidä lähijunaliikennettä ilman Lielähti-Tesoma-välin kaksoisraidetta. Tampereen kaupunkiseutu katsoo myös, että Tampere asema–Lielähti-välin 3. raiteen suunnittelua tulisi edistää ratasuunnitelmavaiheeseen, jotta ratakapasiteettia saadaan hyvin tiiviistä kaupunkirakenteesta huolimatta. 3. raide välillä Tampereen asema – Lielähti mahdollistaa useamman junan saapumisen Tampereelle ns. tasatuntisolmuun, jolloin vaihtoyhteydet parantuisivat merkittävästi.

Suunnitteluohjelmassa on tunnistettu tulevien vuosien suunnittelutarpeissa Lielähti–Lakiala kaksoisraiteen ratasuunnitelmavaihe. Tampere–Seinäjoki-rataosuus on Suomen ruuhkaisin yksiraiteinen rataosuus, joten Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että **Lielähti–Lakiala kaksoisraiteen** ratasuunnitelmavaihetta tulee nopeuttaa ja aloittaa pikimmiten, eikä vasta myöhemmin, kuten suunnitteluohjelmassa on esitetty. Lielähti–Lakiala kaksoisraide kytkeytyy pääradan tavara- ja kaukoliikenteen lisäämisen ja häiriöalttiuden vähentämisen lisäksi seudullisen lähijunaliikenteen edellytyksiin. Ilman kaksoisraidetta Ylöjärvelle ei saada tuntia tiheämpää lähijunaliikennettä Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen selvitysten mukaan. Tampereen kaupunkiseutu pitää erinomaisena, että Rataverkon raakapuun kuormauspaikoista laaditaan erillisiä esiselvityksiä, kuten Parkanon kuormauspaikan kehittämisestä.

Suunnitteluohjelmasta puuttuvat Tampereen seudun läntiset ratayhteydet ja Tampereen järjestelyratapihahanke. Tampereen kaupunginhallitus hyväksyi 30.3.2026 ohjelmasuunnitelman, jossa esitetään järjestelyratapihan siirtoa maakuntakaavassa osoitettuun sijaintiin, jotta tilalle voidaan luoda uutta, vihreää ja viihtyisää kaupunkia lähelle keskustaa. Kehitysohjelma sisältää myös välitavoitteita. Tampereen kaupunkiseudun tavoitteena on järjestelyratapihan siirto sekä läntisen oikoradan suunnittelun rahoitus ja toteutus.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että seuraavat tiesuunnitteluhankkeet jatkuvat ja alkavat (valtion rahoituspäätöksen saaneet hankkeet):

- Vt 3 Sääksjärvi-Lakalaiva-Linnakallio kaistajärjestelyt ja melunsuojaus, (0,5 M€)
- Vt 3 Ylöjärvi - Hämeenkyrö, TS (1,2 M€)
- Vt 3 Kyröskoski-Ikaalinen (0,44 M€)
- Vt 9 Tampere-Orivesi, väli Käpykangas-Orivesi, TS (1,76 M€)
- Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, TS (1 M€)
- Vt 12 Tampere (Alasjärvi) - Kangasala (Huutijärvi), TS (1,7 M€)
- Vt 3 Salmin sillan uusiminen Ikaalinen (0,3 M€)

Tiesuunnitteluvaiheeseen tulee myös saada seuraavat hankkeet, joilla ei vielä valtion rahoituspäätöstä:

- *Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl. 1. vaihe TS*
- *Mt 3003 Moision ylikulkusillan uusiminen, Lempäälä, TS*

Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että kokonaisuuden suunnittelua pitää edistää liittyen 2-kehään ja järjestelyratapihaan sekä valtatiehen 3 liittyen. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että etenkin Kehä II:n jatkeet Pirkkala-Sääksjärvi ja Rusko-Tarastenjärvi tulisi saada toteutusvalmiiksi ja kuuluisivat siten Väyläviraston suunnitteluohjelmaan suuren vaikuttavuutensa vuoksi.

Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, että kohteiden tehokkuuksien arvioinnista jäi pois mm. hankearvioitu kohde **Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl**, koska hankearvioinnin olemassaolo ei huomattu Väylän seulonnessa ja sen jälkeen tehdyssä ELY-keskusten tarkistuksessa.

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

Tampereen kaupunkiseutu on Suomen pääväylien keskeisin solmukohtia, toiseksi suurin kaupunkiseutu sekä laaja työmarkkina-alue aina pääkaupunkiseudulle asti. Tampereen kaupunkiseudun asema pääradan sekä valtateiden 3, 9 ja 12 solmukohdassa on tehnyt kaupunkiseudusta taloudellisesti kasvavan ja vetovoimaisen alueen. Kyseisiin valtaväyliin kohdistuu kasvusta johtuvia merkittäviä yhdyskuntarakenteellisia ja elinkeinoelämän kehityksestä johtuvia kehitystarpeita.

Tampereelta on raiteet jokaiseen pääilmansuuntaan, mutta uutta raidekapasiteettia tarvitaan Seinäjoen, Porin ja etenkin Helsingin suuntaan. Ainoastaan idän suuntaan on ratakapasiteettia kohtuullisesti saatavana.

Väyläviraston ratakapasiteettistrategia 2029 ja rataverkon kokonaiskuvan mukaan koko Suomen rataverkon tukkoisin ja ongelmallisoin kohta on Porin radalla sijaitseva **Lielähti-Nokia-rataosuus**, joka on yksiraiteinen. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, **että Lielähti-Nokia kaksoisraide on toteutettava viipymättä**. Tampere-Nokia-rataosuus on myös Porin radan ruuhkaisin rataosuus, joten Tampere–Nokia lisäraiteen toteuttamisessa kiihtäminen on elintärkeä Rauman ja Porin vientisatamien kuljetusten takaamisen kannalta. Lisäksi Porin ja Rauman satamat kuuluvat **Pohjoismaisen varautumisen liikennejärjestelmästrategian** neljään tärkeimpään liikennekäytävään, joiden tulisi palvella sekä **siviili- että sotilaallista liikennettä. Huoltovarmuuden kannalta onkin kriittistä, että olemassa olevien ratayhteyksien pullonkauloja poistetaan määrätietoisesti**. Tampereen kaupunkiseutu muistuttaa, että Tampere-Nokia-väli on tunnistettu myös keskeisimmäksi pullonkaulaksi ratakapasiteetin kannalta Tampere-Nokian välisen lähijunaliikenteen lisäämisen kannalta. Esimerkiksi yli 15 vuotta valmisteltu Nokian Harjuniityn seisakkeelle ei voida liikennöidä lähijunaliikennettä ilman Lielähti-Tesoma-välin kaksoisraidetta. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Tampere-Nokia-lisäraiteet tulisi toteuttaa viipymättä, vaikka suunnitelmavalmius ei ole vielä saavutettu. Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Tampere-Nokia-lisäraiteiden toteutuksen perustelut ovat jo kattavasti tiedossa

Väyläviraston omien selvitysten nojalla. *Täten Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Tampere-Nokia-lisäraiteet tulisi olla Väyläviraston investointiohjelmassa 1. prioriteettina.*

Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke kasvattaa olennaisesti Tampereen henkilöratapihan laiturikapasiteettia, mikä on ollut keskeisimpiä edellytyksiä sekä seudun lähijunaliikenteen että kaukojunaliikenteen lisäämiseksi. Mittavan investointihankkeen toteutuksen varmistuttua lähijunaliikenteen kehittäminen Tampereen kaupunkiseudulla varmistaa myös Tampereen henkilöratapihan investoinnin täysimääräisen hyödyntämisen.

Tampereen kaupunkiseutu katsoo hyvänä, että seuraavat hankkeet ovat mainittu Väyläviraston investointiohjelmassa 2027–2034:

1. Helsinki-Riihimäki, väli Jokela-Hyvinkää (prioriteetti 1), 144 M€
2. Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke (väli Rokkakoski–Hanhijärvi) (prioriteetti 2), 15 M€
3. Pyörätie Mt 339 Suorama–Liuttu, Kangasala (prioriteetti 3)
4. Pyörätie Mt 301 Vesilahti–Lempäälä

Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, että pyörätie Mt 301 Vesilahti–Lempäälä ei ole vain matkailun pyörätie, **vaan tärkeä seudullinen pääpyöräreitti, joka on myös MAL5-sopimuksessa edistettävä hanke.** Maantie 301 on tällä hetkellä turvaton ja vaarallinen pyöräliikenteelle ja jalankulkijoille, kun maantien 301 nopeusrajoitus on 80 km/h. Erillinen pyörätie välille Vesilahti–Lempäälä on siis välttämätön seudullisen kestävän ja turvallisen liikkumisen kannalta. Myös parannettavaksi esitetty pyörätie Mt 339 Suorama–Liuttu (Kangasala) on seudullinen pääpyöräreitti. Seudullisilla pääpyöräreiteillä on päivittäisliikumisessa erityinen seudullinen eli ylikunnallinen merkitys. **Molemmat pyörätiet kuuluvat ehdottomasti prioriteettiluokkaan 1 juurikin seudullisen eli ylikunnallisen merkittävyyden vuoksi.**

Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, että Väyläviraston on valinnut investointiohjelmaan monia heikon kannattavuuden tieverkon hankkeita, vaikka etenkin Tampereen kaupunkiseudulla on lukuisia todella korkean HK-suhteen tieverkon hankkeita tarjolla. Esimerkiksi Vt 8 Vaasa–Kokkola ohituskaistat (väli Ytterjeppo–Sorvist), Uusikaarlepyy (8 M€) HK-suhde on vain 0,2 eli erittäin heikko, kun investointiohjelman ulkopuolelle jäänyt Vt 12 Alasjärvi–Huutijärvi, Tampere–Kangasala hankkeen HK-suhde on 2,85. Itse asiassa Vt 12 Alasjärvi–Huutijärvi, Tampere–Kangasala on koko maan kannattavin tiehanke, joka olisi käynnistettävä heti vuonna 2027.

Tampereen kaupunkiseutu huomauttaa, ettei Vt 12 Tampere–Kangasala (väli Alasjärvi–Huutijärvi) hankkeesta ole vielä sovittu yhteisrahoitteisuutta, vaikka Väylävirasto niin esittää. Tampereen kaupunkiseutu ei pidä hyväksyttävänä, että **koko Väyläviraston kattavan investointiohjelmaraportin kannattavin hanke on jäänyt investointiohjelman ulkopuolelle** ja sitä esitetään kuntien kanssa yhteisrahoitteiseksi, vaikka sen HK-suhde on esitetyistä hankkeista kannattavin nimenomaan valtion hyötyjen kannalta.

Tampereen kaupunkiseudun keskeisimmät liikenteelliset tavoitteet on kirjattu Pirkanmaan hallitusohjelmataavoitteisiin. Ne ovat seuraavat (2026):

- Pääradan kehittäminen: Tampereen järjestelyratapihan siirto sekä läntisen oikoradan suunnittelun rahoitus ja toteutus. Pääradan Helsinki-Tampere-välin peruskorjaus, lisäkapasiteetin suunnittelu sekä Riihimäki-Pasila-rataosuus. Lielähti-Lakiala kaksoisraide on yksi Suomen ruuhkaisin yksiraiteinen rataosuus, jonka toteuttamista on vauhditettava. Rataosuus kuuluu TEN-T-ydinverkkoon.
- Tampere-Pori/Rauma-radon kehittäminen: Lielähti-Nokia kaksoisraide, uudet seisakkeet
- Tampere-Pirkkala lentokentän ja lentokenttäyhteyksien (kehä2) kehittäminen: suunnittelua jatketaan kansainvälisen saavutettavuuden ja seudun elinkeinorakenteen kehittämiseksi.

Suunnittelussa huomioidaan järjestelyratapihan siirto, seudullisesti merkittävien elinkeinoalueiden kehittäminen sekä lentokentän ja varuskunta-alueen rooli Naton tukikohtana.

- Vt 12 ja Kt 65 suunnittelua jatketaan kohti toteuttamisvalmiutta Tampereen Hiedanrannan kohdalla eli Vaitinaron liittymässä.
- Tampereen kaupunkiseutu katsoo, että Pirkanmaalla on yli miljardin kehittämismäärä:
 - Vt 3 Lempäälä–Pirkkala (kokonaisuutena)
 - Vt 3 Sarkkila–Soppeenmäki
 - Vt 9 Käpykangas–Orivesi
 - Vt 11 Murhasaari–Mustikkakangas
 - Vt 12 Nokian kohta ja Kahtalammin etl. 1. vaihe
 - Kehä II:n jatkeet Pirkkala–Sääksjärvi, Rusko–Tarastenjärvi
- Henkilöratapihojen kehittämishankkeet Tampereella ja Nokialla toteutetaan.

Tampereen kaupunkiseutu muistuttaa, että valtio saavuttaa eniten hyötyjä panostuksilleen tutkitusti panostamalla koko Suomen keskeiseen solmukohtaan Pirkanmaalla. Kaupunkiseudun alueella olevat tiehankkeet ovat poikkeuksellisen kannattavia ja palvelevat Suomen teollisuuden vienti- ja tuontikuljetuksia Sisä-Suomen tuotantolaitoksilta Länsi- ja Etelä-Suomen keskeisiin satamiin, kuten Helsingin Vuosaareen, Hangon ja Rauman satamiin.

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

Tampereen kaupunkiseutu pitää hyvänä, että Väyläviraston ohjelmat esitetään kokonaisuutena.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Pirkanmaa muodostaa Suomen keskeisimmän liikenteen risteysalueen, 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. Nopean raideyhteyden kehittäminen Tampereelle Lentoradan kautta vahvistaa Suomen asemaa osana Pohjanmeri Itämeri käytävää. 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 kehittämismäärä, vaikka useat kustannustehokkaat ja toteutusvalmiit hankkeet tukisivat suoraan teollisuuden investointeja, vientikuljetuksia ja huoltovarmuutta.

Tampereen kaupunkiseudun kunnat, Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Ylöjärvi ja Vesilahti yhtyvät kaupunkiseudun lausuntoon. Lisäksi Tampereen ja Ylöjärven kaupungit jättivät oman lausunnon.

Tampereella 2.9.2026, hyväksytty seutuhallituksessa 2.9.2026

Päivi Nurminen

Seutujohtaja

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

2.9.2026

Lisätiedot:

Eero Kauppinen

Liikennejärjestelmäpäällikkö

Tampereen kaupunkiseutu