Länsi-Suomen maakuntien liittojen yhteinen asiantuntijalausunto VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan liikennevaliokunta on pyytänyt asiantuntijalausuntoa Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Lausuntoa pyydetään Länsi-Suomen maakuntien liitoilta. Lausunnon määräaika on 9.3.2026 klo 10.

Länsi-Suomen maakuntien liitot (Kanta-Häme, Pirkanmaa, Satakunta, Keski-Suomi, Etelä-Pohjanmaa ja Pohjanmaa) kiittävät mahdollisuudesta lausua Liikenne 12 -suunnitelmasta. Lausunnossa korostetaan koko Länsi-Suomea koskevia kysymyksiä ja huomioita.

Länsi-Suomen liitot lausuvat asiasta seuraavaa:

- Länsi-Suomen liitot kiittävät, että suunnitelman valmistelussa on huomioitu monia liittojen aiemmilla lausuntokierroksilla esiin nostamia huomioita. **Julkisen talouden tiukan taloudellisen tilanteen takia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) talousraami on tiukka. Suunnitelmassa myönnetään, että kaikkia Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ei tulla täysimääräisesti saavuttamaan.** Talousraami saattaa estää sinänsä hyvien toimenpiteiden toteuttamisen osittain tai kokonaan.
- Suunnitelma mukautuu hyvin maailman poliittiseen tilanteeseen, jossa epävarmuus ja muutokset, hybridivaikuttaminen sekä tarve varautumiseen on voimakasta. Näistä ilmiöistä on tullut osa arkipäivää ja se näkyy myös suunnitelmassa, jossa on monia mainintoja ja kytkentöjä huoltovarmuuteen, sotilaalliseen liikkuvuuteen, varautumiseen ja läntisten yhteyksien parantamiseen liittyen. **Läntisten yhteyksin merkitystä pitkällä aikavälillä ei voi korostaa liikaa.**
- Liikenne 12 suunnitelmassa esitetään, että valtio laatii maakuntien kanssa menettelytavan, miten alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Liikenne 12 suunnitelmassa on myös kirjauksia alueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen yhteistyön parantamiseksi. Parhaan lopputuloksen aikaan saamiseksi, **toivomme Länsi-Suomen maakuntien suuntaan tiivistä ja riittävää vuoropuhelua. Vuorovaikutuksen lisääminen ja sen parantaminen on tervetullutta.**
- Länsi-Suomen liittojen alueella osa maakuntakeskuksista on MAL-kaupunkiseutuja, osa ei. MAL-kaupunkiseutuihin liittyviä toimenpidekirjauksia on suunnitelmassa useita. Toisaalta suunnitelmassa on huomioitu myös muut kehittyvät kaupunkiseudut nostamalla mainintana yksittäisten kaupunkien tai maakuntien ja valtion väliset aluekehittämiseen liittyvät tai muut sopimukset ja kumppanuudet. **Länsi-Suomen liitot pitävät tärkeänä riittäviä panoksia niin MAL-kaupunkiseutujen ja muiden kehittyvien maakuntakeskusten liikennehankkeiden toteutukseen.**

- Liikenne 12:n visio siitä, että ”Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava ja Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva”, saattaa jäädä vielä haaveeksi. **Länsi-Suomen liitot kuitenkin korostavat, että Suomen väyläverkon korjausvelka saadaan pysäytettyä vain parantamalla liikenneinfrastruktuuria ja sen rakenteita, ei lakkauttamalla, luopumalla tai romuttamalla sitä.**

Tieverkko

- Maantieverkoston osalta Liikenne 12 suunnitelma esittää useita perusväylänpidon toimenpiteitä. **Perusväylänpidon rahoituksen lisäys noin 500 M€:lla on perusteltua – etenkin nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, jossa tiestöllä verkostona voi olla suurempi merkitys kuin yksittäisillä väylillä.**
- Suunnitelmassa todetaan, että ”kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa muun muassa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen”. Pääväylien palvelutason kehittämisestä on vain vähän mainintoja ja muuta valta- ja kantatieverkkoa ei suunnitelmassa käytännössä mainita. **Länsi-Suomi on priorisoinut Länsi-Suomen liikennestrategian toimenpidesuunnitelmaan pääväylät ja valtatiet, joiden kehittämisessä voidaan löytää synergiahyötyjä niin Itä-, Etelä- kuin Pohjois-Suomenkin suuralueiden kanssa, myös varautumista ajatellen.**
- TEN-T -verkon hankkeiden edistämisessä tulisi painotus olla vaatimusten täyttämisessä. TEN-T -verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata myös muulle pääväylä- ja tieverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti.
- Liikenne 12:n toimenpiteissä mainitaan, että ”vaikutusarvioiden pohjalta erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua”. **Länsi-Suomen maakuntien liitot katsovat, että tällaisten toimenpiteiden suunnitteluprosessi tulee olla vuorovaikutteinen ja alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteet huomioiva.**

Raideliikenne

- **Pääradan peruskorjauksen ja parantamisen osalta tavoitteet ovat oikean suuntaisia.** Pääradan parantaminen on pitkäkestoinen prosessi ja se jakautuu kestoltaan useammalle hallituskaudelle. Esitetty rahoitus 30 M€/vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen kestäisi tällä rahoitustasolla vuosikymmeniä. Länsi-Suomen liitot pitävät merkityksellisenä, että pääradan kehittäminen ja parantaminen osana eurooppalaisia TEN-T ydinverkkokäytäviä on suunnitelmassa erikseen mainittu.
  Pääradan kehittämistä edistävä laaja Pääratatyhmä esittelee Pääratastrategian 15.4.2026.
  Länsi-Suomen maakuntien liitot korostavat pitkän aikavälin (pidemmän kuin Liikenne 12) strategista kehittämistä ja valtion sitoutumista pääradan kapasiteetin, toimintavarmuuden ja palvelutason parantamiseksi.

- Suunnitelman mukaan valtio varautuu myös junaliikenteen ostoliikennesopimuksiin 2030-luvulla. Suunnitelmassa on esitetty, että kunnat osallistuisivat nykyisen palvelutason ylittävän palvelutason kustannuksiin. Monilla yhteysväleillä on vuoden 2026 alussa selvitetty kuntien mahdollisuuksia osallistua ostoliikenteen lisäliikenteen hankintaan. Suurimpia kuntia/seutukuntia lukuun ottamatta mahdollisuuksia ei käytännössä ole. **Valtiolla tulee esitetyn mukaisesti olla kokonaisvastuu ostojunaliikenteen järjestämisestä ja sen rahoituksesta vähintään nykyisen palvelutason mukaisesti.**

Perusväylänpito

- Liikenne 12 -suunnitelma huomioi hyvin toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset lisäämällä mm. perusväylänpidon rahoitusta sekä kohdistamalla rahaa neliporrasmallin mukaisesti pienemmille hankkeille. **Länsi-Suomen liitot pitävät hyvänä perusväylänpidon rahoituksen kirjausta siitä, että perusväylänpidon rahoituksella parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa.**
- Toisaalta yksityisteiden avustukset ovat ennätyksellisen pieniä, tieverkon palvelutason supistaminen nähdään mahdollisena ja harvempaan asuttujen alueiden joukkoliikennetukitaso tulee heikentämään palvelutasoa.
- Länsi-Suomen liitot huomauttavat, että alueella merkittävä osa yrityksistä (mm. alku- ja energiantuotannon kuljetukset) käyttää tuotantoketjuissaan toimivaa alemman asteista tieverkkoa ja monilla alueilla myös kohtuullinen osuus väestöstä asuu taajamien ulkopuolella alempiasteisen tieverkon varrella. Alemman asteisen tieverkon merkitys on siten Länsi-Suomessa pelkkiä yksittäisten teiden liikennemääriä suurempi.

Kansainväliset yhteydet ja logistiikka

- Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että toimintaympäristön muututtua, valtio syventää kansainvälisten yhteyksien osalta pohjoismaista yhteistyötä. Läntisten yhteyksien osalta erityisesti sotilaallinen liikkuvuus, logistiikka, huoltovarmuuskysymykset sekä digitaaliset yhteydet ovat nousseet uuteen painoarvoon **Länsi-Suomen huomioiminen osana läntisiä yhteyksiä, Suomen saavutettavuutta ja huoltovarmuutta on tärkeää. Lisäksi Länsi-Suomi tulee nähdä osana laajempaa kansainvälistä kokonaisuutta ja Suomen parempaa kytkeytyvyyttä länteen tulee edelleen tutkia kiintein ratkaisuin (mm. Merenkurkun kiinteä yhteys, Tallinnan tunneli). Tuonnin ja viennin kannalta Satamat ja yhteydet satamiin ovat kriittisen tärkeitä Länsi-Suomelle, mutta myös koko Suomelle.** Panostaminen satamiin ja niiden takamaayhteyksiin edesauttaa samalla vihreän siirtymän investointien, energia- ja suurteollisuuden rantautumista Suomeen, sekä täällä jo toimivien yritysten toimintaedellytyksiä. Yhteistyön tulisi näkyä näissä kysymyksissä myös Länsi-Suomeen liittyvissä päätöksissä ja linjauksissa.
- Kansainvälisten yhteyksien kehittämisen osalta, Liikenne 12 suunnitelmassa suunnitellut toimenpiteet ja tunnistetut tarpeet ovat lähtökohtaisesti hyviä. **Länsi-Suomen liitot korostavat, että raideleveyden muutosta arvioitaessa tulee objektiivisesti selvittää myös raideleveyden muuttaminen koko pääradalla.**

- Uusien teollisuusinvestointien ja olemassa olevan teollisuuden kannalta lentoliikenneyhteydet ja lentoasemaverkosto ovat elintärkeitä. **Lentoasemaverkoston merkitys aluetalouden ja elinkeinoelämän näkökulmasta on suurempi kuin yksittäisen osakeyhtiön (Finavian) toiminnan tuloksellisuus.** Nykyinen lentoasemaverkosto on perusinfraa, jonka olemassaolo ja liikenteen peruspalvelutaso tulee turvata hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti. Satamien laivaliikenne ja lentokenttien lentoliikenne ovat ainoat merkittävät liikennemuodot, jotka yhdistävät Suomen läntiseen maailmaan. **Huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tulee jatkossakin turvata.**
- Suomen ulkomaankaupasta meritse kulkee 96 %. Tässä suhteessa on tärkeä turvata Länsi-Suomen satamien, väylien ja logististen palveluiden toimivuus myös tulevaisuudessa. Satamien rooli ja merkitys myös energiateollisuuden keskeisinä solmuina tulee ottaa huomioon. Suunnitelmassa huomioidaan teollisuuden logistiikkaketjujen kehitystarpeet (erityisesti logistiset solmukohdat) vain vähäisessä määrin. Logistisia tarpeita käsitellään lähinnä huoltovarmuuskysymysten ja logistiikan digitalisaation näkökulmasta. **Merkittävinä teollisuus- ja kuljetusmaakuntina Länsi-Suomen liitot korostavat, että Suomen ympäristön kannalta kestävän logistiikan kilpailukykyyn on panostettava.**
- Raskaan liikenteen lataus- ja taukopaikkojen odotetaan syntyvän TEN-T -verkolle markkinaehtoisesti. Erityisesti kaupunkiseutujen ja kaupunkisolmujen ulkopuolella, maakuntien välisillä tiejaksoilla, voi kuitenkin olla tarve valtion tukitoimiin tavoitteiden saavuttamiseksi.

Monien suurten ns. visiohankkeiden mahdollinen toteutuminen ajoittuu tämän Liikenne 12 -suunnitelman jälkeiseen aikaan, joten **valtiolla tulisi lisäksi olla pitkän tähtäimen visio ja tiekartta myös suurhankkeista, kansainvälisten yhteyksistä ja liikenneverkon kokonaiskuvasta.** Tässä hyvänä työkaluna toimii kirjattu kehittämisajatus kansainvälisten yhteyksien tietopohjasta. Muilta osin strategiset linjaukset Suomen liikenneverkon ja -järjestelmän kehittämiseksi pitkällä aikavälillä eli ns. liikennejärjestelmän tulevaisuuden iso kuva jää osin avoimeksi.

Länsi-Suomen alueen maakunnat, 9.3.2026

Kanta-Häme Toni K. Laine maakuntajohtaja	Pirkanmaa Matti Lipsanen vt. maakuntajohtaja	Satakunta Kristiina Salonen maakuntajohtaja
Keski-Suomi Pekka Hokkanen maakuntajohtaja	Etelä-Pohjanmaa Heli Seppelvirta maakuntajohtaja	Pohjanmaa Mats Brandt maakuntajohtaja

Mari Pohjola
Etelä-Pohjanmaan liitto - Länsi-Suomen maakuntien liitot:
(Kanta-Häme, Pirkanmaa, Satakunta, Keski-Suomi, Pohjanmaa ja Etelä-Pohjanmaa)