Liikenne- ja viestintävaliokunta (LiV@eduskunta.fi)

Viite: Valiokuntakanslian sähköpostiviesti 26.2.2026

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026 - 2037

Pohjois-Savon liitto esittää Liikenne- ja viestintävaliokunnalle lausuntonaan Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne12) vuosille 2026 - 2037 seuraavaa:

Itä-Suomen tilannekuva

Selonteossa on kuvattu hyvin tiiviisti Itä-Suomen erityispiirteitä. Itä-Suomi on kuitenkin kuvausta selvästi monipuolisempi myös koko Suomen kannalta useiden tärkeiden elinkeinoalojen osalta. Itä-Suomen erityispiirteet ja niistä johtuvat perustellut erityistarpeet eivät näy suunnitelman tavoitteissa eikä toimenpiteissä.

Selonteossa ei ole tunnistettu, että Itä-Suomen liikenneinfran, saavutettavuuden ja liikennepalveluiden palvelutasot ovat läntistä Suomea alhaisemmat. Monelta osin ensimmäiset toimenpiteet saattavat Itä-Suomen tilanteen vasta lähemmäs läntisen Suomen nykytilannetta, mutta ei edes samalle tasolle. Itä-Suomen liikenneinfra on monelta osin vanhaa eikä vastaa nykytarpeisiin - puhumattakaan tulevista tarpeista. Korjausvelkaa on sekä maantiellä että radoilla paljon, ja se on edelleen kiihtyvästi kasvamassa. Itä-Suomen järvisyydestä johtuen siltoja on maanteillä ja radoilla keskimääräistä enemmän; osa silloista - jopa valtateillä - on kriittisen huonokuntoisia.

Kauttaaltaan selonteossa - kuten myös Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ylläpitämässä liikennejärjestelmän strategisessa tilannekuvassa - Itä-Suomi nähdään tosiasioiden vastaisesti marginaalisena ja vähämerkityksisenä suuralueena. Itä-Suomen merkitystä Suomen kansantalouden ja erityisesti vientitulojen kannalta vähätellään. Valtakunnallisesti liikennejärjestelmän kehittämistarpeita tulee arvioida ja priorisoida enemmän kansantalouden, kuljetusten (myös raaka-aineet) taloudellisten arvojen ja arvon muodostusten näkökulmista kuin yksinomaan liikennemääriin perustuen. Myöskään pysyvästi muuttuneita kuljetusvirtoja ei ole selonteossa tunnistettu.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta kiinnittää huomiota selonteon puutteisiin Itä-Suomen tilannekuvan osalta.

Perusväylänpito

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Tytti Määttä, Maakuntajohtaja 9.3.2026

Perusväylänpidon rahoitustaso on pitkäaikaisesti ollut tarpeisiin nähden liian alhainen. Rahoituksen niukkuudesta ovat kärsineet erityisesti vähäliikenteiset yhdystiet ja keskivilkkaat seututiet. Nämä tiet ovat pinnoiltaan jatkuvasti huonokuntoisempia ja niiden kantavuudet heikkenevät rakennekorjausvelan jatkuvasti kasvaessa. Siltojen huonokuntoisuuden vuoksi painorajoitusuhan alaisten siltojen määrä on kiihtyvässä kasvussa. Tämä on erittäin haitallista erityisesti maa- ja metsätalouden kuljetusten kannalta, koska Itä-Suomen olosuhteissa kiertotiet ovat pitkiä ja heikentävät merkittävästi kuljetusten kustannustehokkuutta.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta edellyttää perusväylänpidon rahoituksen pysyvää nostamista korjausvelkaa vähentävälle tasolle kustannusten nousu huomioon ottaen. Tästä on tehtävä päätös Julkisen talouden suunnitelman (JTS) yhteydessä, koska lain mukaan valtakunnallinen liikennejärjestelemäsuunnitelma on ensimmäisen vuosien osalta laadittava JTS:n mukaisena.
Lisäksi Pohjois-Savon liitto esittää, että perusväylänpidon momentille varataan erillinen rahoitus korjausvelkaohjelmalle, jonka toteuttamisessa erityisesti painotetaan kriittisen huonokuntoisten siltojen ennakoivaa uusimista.

Rataverkon kehittäminen

Tavaraliikenteen muuttuneet kuljetusvirrat näkyvät selvästi Savon radalla ja Pohjois-Savon osalta myös Iisalmi - Ylivieska radalla. Selonteossa ei ole tunnistettu Savon radan kasvaneita kuljetusmääriä ja siitä johtuvia kiireellisiä parantamis- ja kehittämistarpeita. Savon radan välityskyky on jo nyt äärimmillään käytössä eikä ratakapasiteettia lisääntyville kuljetustarpeille ole. Savon radalla on parhaillaan suunnitteilla pieniä pistemäisiä parantamiskohteita (yksittäisiä liikennepaikkoja, tasoristeysten poistoja ja vähäisiä kaarreoikaisuja). Ne parantavat vähäisessä määrin välityskykyä, mutta käytännön vaikutusta henkilöliikenteen matka-aikoihin niillä ei ole. Pikemminkin uhkana on matka-aikojen pidentyminen, kun korjausvelan kasvaessa nopeusrajoitukset ovat todennäköisiä.
Savon radan strategisesti muuttunut merkitys on tunnustettava ja käynnistettävä kehittämistoimenpiteiden suunnittelu ml. kaksoisraiteistaminen. Savon rata on kokonaisuudessaan Kouvolan ja Kontiomäen välillä yksiraiteinen, mikä on koko Suomen rataliikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta kriittinen riskitekijä päivittäisliikennöinnin lisäksi huoltovarmuuden, kokonaisturvallisuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Savon radalla on poiketen Pohjanmaan ja Karjalan radoista kriittisinä pullonkauloina myös tunneleita.
Savon radan ja Karjalan radan välillä ei ole sähköistettyä poikittaisrataa, mikä sekin on kriittinen riskitekijä häiriötilanteissa koko Suomen raideliikenteen toimintavarmuuden kannalta. Pohjois-Savon kautta kulkee itään kaksi poikittaista rataa: Siilinjärvi - Viinijärvi - Joensuu ja Pieksämäki - Varkaus -

Joensuu radat. Siilinjärvi - Joensuu rata kuuluu EU:n TEN-T -verkkoon, minkä vuoksi sitä tulee parantaa ja sähköistää. Sähköistäminen avaisi katkeamattoman yhteyden Karjalan radalta myös Pohjanmaan radalle ja esimerkiksi Kokkolan satamaan. Pieksämäki - Joensuu radalla on tavaraliikenteen lisäksi henkilöliikennettä, millä perusteella myös se tulee parantaa ja sähköistää.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta kiinnittää huomiota Savon radan kasvaneeseen strategiseen merkitykseen ja siitä aiheutuviin pikaisiin kehittämistarpeisiin sekä korostaa poikittaisratojen korjaus- ja sähköistämistarpeita koko Suomen raideliikennejärjestelmän toimintavarmuuden parantamiseksi.

Itä-Suomen pääväylien kehittäminen

Itä-Suomen valtateillä - Pohjois-Savossa valtateillä 5 ja 9 - on paljon parantamis- ja kehittämistarpeita. Molemmat valtatiet ovat osin edelleen siinä tilassa kuin ne alun perin on rakennettu vuosikymmeniä sitten. Järvisyydestä ja mäkisyydestä johtuen Itä-Suomessa valtatietkin ovat mutkaisia ja kapeita eivätkä nykyolosuhteet vastaa tämän päivän esim. sujuvuus- ja turvallisuusvaatimuksia eivätkä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita. Molemmilla valtateillä on kriittisen huonokuntoisia siltoja ja paikoin kaksiajorataisuudesta johtuen ohitusmahdollisuuksia ei ole. Molemmilla valtateillä on myös jaksoja, joissa pääväyläasetuksen tavoitteet eivät toteudu mm. nopeustavoitteen osalta.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta kiinnittää huomiota Itä-Suomen pääväylien palvelutason jälkeenjääneisyyteen ja että Itä-Suomen pääväylät tulee kehittää palvelutasoltaan yhdenmukaisemmaksi muuhun Suomeen verrattuna.

TEN-T -verkon kehittäminen

Merkittävä osa Itä-Suomen pääväylistä kuuluu TEN-T kattavaan verkkoon, mutta Saimaan syväväylää lukuun ottamatta TEN-T ydinverkkoon ei kuulu muuta. Viitostien ja Savon radan muodostama Viitoskäytävä ei ole vain kansallisesti merkittävä vaan myös kansainvälisesti merkittävä liikennekäytävä. Viitoskäytävästä TEN-T -verkkoon kuuluvat tällä hetkellä valtatie 5, Savon rata, Kuopion lentoasema ja Kuopion kaupunkisolmu. Poikittaisyhteyksinä Pohjois-Savossa Viitoskäytävään yhtyvät valtatie 9, Siilinjärvi - Viinijärvi - Joensuu rata ja Iisalmi - Ylivieska rata. On siis kaikki perusteet, että Viitoskäytävän TEN-T -statusta nostetaan kattavasta verkosta ydinverkkoon, kun TEN-T asetusta seuraavan kerran tarkastellaan. Suomessa on tällä ydinverkossa etelä-pohjoissuuntaisesti vain yksi rata ja yksi valtatie. Viitoskäytävästä poiketen ne eivät ole samassa maastokäytävässä.
Itä-Suomen kattavan TEN-T verkon kytkeytymistä ydinverkkoon ja

eurooppalaisiin liikennekäytäviin tulee määrätietoisesti kehittää mm. rannikkosatamiin koko matkalta molemminsuuntaisesti määränpäihin.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta kiinnittää huomiota tarpeeseen kehittää kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkoon ja eurooppalaisiin liikennekäytäviin. Lisäksi eduskunta toteaa, että Suomessa on tarve toiselle etelä-pohjoissuuntaiselle TEN-T -ydinverkolle, joka on valtatien 5 ja Savon radan muodostama Viitoskäytävä.

Suomen tärkeimpien kaupunkiseutujen kehittäminen

Kuopio on Itä-Suomessa ainoa EU:n TEN-T -verkon kaupunkisolmu ja MAL-kaupunkiseutu. Kaupunkisolmuun liittyen Kuopion kaupungilla on merkittäviä suunnitelmia seudun logistisen aseman ylimaakunnalliseen kehittämiseen liittyen ja seudulle on jo laadittu kestävän liikkumisen SUMP-suunnitelma (*Sustainable Urban Mobility Plan*). Kuopion kaupunkiseutu on ollut mukana kaksi kierrosta valtion ja seudun välisissä MAL-sopimuksissa. "Uusien" MAL-kaupunkiseutujen - kuten Kuopio - rahoituksen tulee olla yhdenmukaista vanhojen MAL-kaupunkiseutujen kanssa.

Pohjois-Savon liitto esittää eduskunnan kiinnittävän huomiota, että valtio on aktiivinen osapuoli TEN-T -kaupunkisolmujen ja MAL-kaupunkiseutujen kehittämisessä.

Kotimaan markkinaehtoisen lentoliikenteen kehittäminen

Keskustelussa maakuntalennoista on vähäiselle huomiolle jäänyt kotimaan markkinaehtoisen lentoliikenteen kehittäminen. Kuopio on Itä-Suomessa ainoa lentoasema, jolle on markkinaehtoista lentoliikennettä. Kuopion lentovuorotarjonta ei ole määrällisesti palannut koronaa edeltävälle tasolle, ja reittiä operoidaan edelleen yksinomaan potkurikonekalustolla. Seudulla toteutettujen useiden kyselyiden perusteella nykytilanne ei vastaa elinkeinoelämän eikä varsinkaan kehittyvän matkailun tarpeita.

Pohjois-Savon liitto esittää eduskunnan edellyttävän, että valtion toimin kaikin tavoin edistetään kotimaan markkinaehtoisen lentoliikenteen kehittämisedellytyksiä.

Saimaan vesiliikenne

Saimaan vesiliikenteestä annetaan selonteon sivulla 9 vähättelevä ja täysin virheellinen kuva. Kyse ei ole Itä-Suomessa alueellisesti vähämerkityksistä vain kesäaikaan tapahtuvasta uitosta. Proomukuljetusten vesiliikennekausi Saimaalla on 10 - 11 kuukautta eli lähes ympärivuotista. Kyse ei ole myöskään vaihtoehtoisesta, vaan merkittävästi täydentävästä kuljetusmuodosta. Saimaan raakapuukuljetuksista 40 % on uittoa ja 60 % proomukuljetuksia. Saimaan sisävesiliikenne on kasvavasti erittäin merkittävä osa Kaakkois-

Suomen metsäteollisuuden raakapuulogistiikkaa, minkä vuoksi sisävesiliikennettä on kehitettävä koko Vuoksen vesistöalueella Saimaan kanavan käyttötilanteesta riippumatta. Uiton ja proomukuljetusten lisääntyminen edellyttää, että maantieyhteydet pudotuspaikoille, terminaaleihin ja satamiin ovat raskaiden puukuljetusten edellyttämässä kunnossa.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta kiinnittää huomiota Saimaan sisävesiliikenteen suureen merkitykseen metsäteollisuuden raakapuulogistiikan kannalta ja että raakapuulogistiset kuljetusketjut vaativat toimenpiteitä myös maantieverkolla.

Digitaalinen saavutettavuus

Itä-Suomessa on paljon puutteita mobiiliverkkojen toimivuudessa ja peitossa sekä laajakaistayhteyksien saatavuudessa ja kapasiteetissa. Huono laajakaistaverkon kattavuus ylikuormittaa mobiiliverkkoa. Tilanne on näiltäkin osin Itä-Suomen maakunnissa keskivertoa heikompi, ja vaatii pikaista korjaamista myös huoltovarmuus-, turvallisuus- ja yhteiskunnan toimintavarmuusperusteilla.
Yhteyksien puuttuminen, katkeaminen tai toimintaepävarmuus aiheuttaa lisääntyvässä määrin ongelmia elinkeinojen harjoittamiselle ja logistisille kuljetusketjuille erityisesti maatalous-, metsätalous- ja elintarvikesektoreilla. Kasvavat ongelmat koskevat sekä raaka-aine- että tuotekuljetuksia. Itä-Suomen itärajan läheisillä alueilla ongelmat korostuvat sekä ihmisten että yritysten kannalta.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta kiinnittää huomiota välttämättömään tarpeeseen saada Itä-Suomen digitaalinen saavutettavuus samalle tasolle kuin muualla Suomessa.

Vaikutusarvioinnin kehittäminen

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmat vaikutusten arviointi tapahtuu SOVA-lain mukaisesti. SOVA-laissa on paljon piirteitä, jotka eivät sovi lainkaan Liikenne12-suunnitelman kaltaisen strategisen suunnitelman vaikutusten arviointiin. Suurin rasite on hyvin hankelähtöinen vaikutusten arviointi, vaikka Liikenne12:ssa ei päätetä yksittäisistä hankkeista eikä yksityiskohtaisesti muistakaan toimenpiteistä.
Itä-Suomen maakuntaliitot ovat suunnitelmaluonnoksesta antamissaan lausunnoissa esittäneet, että lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä muutettaisiin siten, että arviointi ei tapahtuisi SOVA-lain mukaisesti, vaan siitä säädettäisiin liikennejärjestelmälaissa. Tämä mahdollistaisi täsmällisemmän arvioinnin kohdentamisen nimenomaan liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen kannalta strategisesti olennaisiin ja merkittäviin vaikutuksiin. Liitot ovat kiinnittäneet huomiota erityisesti siihen, että tällä hetkellä mm.

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU

Tytti Määttä, Maakuntajohtaja 9.3.2026

aluekehitys-, aluetalous-, aluerakenne- ja saavutettavuusvaikutukset jäävät liian vähäiselle huomiolle.

Pohjois-Savon liitto esittää, että eduskunta edellyttää lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä muuttamista edellä esitetyllä tavalla.

Lausunnon on valmistellut maakuntainsinööri Patrick Hublin. Myös hän antaa tarvittaessa lausunnosta lisätietoja (patrick.hublin@pohjois-savo.fi, p. 0447142683).

9.3.2026

Maakuntajohtaja Tytti Määttä

Lausunto on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä.