Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 9.2.2026 (VNS 10/2025)

Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen lausunto Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Lounais-Suomen elinvoimakeskukselta sen toimialansa osalta asiantuntijalausuntoa liittyen Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Näkemystä on pyydetty erityisesti julkiseen talousarvioon ja valtion talousarvioon liittyvistä näkökohdista.

Organisaatiomme edustaja on mukana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan suunnitteluryhmässä ja on täten voinut tuoda suunnitelman sisältöön yhteisiä alueellisia näkemyksiä.

Lounais-Suomen elinvoimakeskus kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen toiminta-alue kattaa perustoiminta-alueen osalta Satakunnan ja Varsinais-Suomen maakuntien alueen, jossa hoidettavana on noin 8000 kilometrin pituinen maantieverkko. Erityispiirteenä elinvoimakeskus hoitaa koko maan osalta saaristoliikennettä eli maantielautta- ja yhteysalusliikennettä sekä tienpidon hankinnoissa vastuullamme on laajempia aluekokonaisuuksia.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarve on ilmeinen ja sen tavoitteena oleva pitkäjänteinen ja ennakoiva toiminta liikennejärjestelmän kehittämiseksi on erittäin tärkeää. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta saa hyvän kokonaiskuvan liikennejärjestelmän nykytilasta, toimintaympäristön muutoksista, liikennejärjestelmän suunnittelutasoista, kehittämistarpeista ja mahdollisuuksista sekä suunnitelman vaikutuksista.

Liikennejärjestelmän tavoitteet toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä niitä yhdistävät näkökulmat (tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi) ovat kannatettavia ja huomioivat hyvin koko liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteet. Suunnitelmassa on valtakunnallisten kehittämislinjausten

LOUNAIS-SUOMEN ELINVOIMAKESKUS
0295 036 100
www.elinvoimakeskus.fi
Y-tunnus 2296962-1

Kirjaamo
PL 20, 00072 Elinvoimakeskus
kirjaamo.lounais-suomi@elinvoimakeskus.fi

lisäksi määritelty myös alueellisia erityispiirteitä, joka on sinänsä tarkoituksenmukainen linjaus, mutta jättää osin epäselväksi niiden konkreettisen hyödyntämisen suunnitelman toimeenpanossa. Suunnitelmassa esitetty toimenpide valtakunnallisen ja alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien integroimisesta onkin hyvin kannatettava, jolloin ao. työssä voidaan samalla tarkentaa em. alueellisten erityispiirteiden määrittelyä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on keskeisintä varmistaa perusväylänpidon riittävä pitkäjänteinen rahoitustaso.
Perusväylänpidon rahoitustason tulisi olla sellainen, että varmistettaisiin korjausvelan riittävä hallinta ja mahdollistetaan alueellisen kehittämisen kannalta tärkeiden pienempien investointien toteutuminen. Pienten parantamisinvestointien valinta tulisi tapahtua tietopohjaisesti alueilla elinvoimakeskusten toimesta. Tällaisia toimenpiteitä ei ole viime vuosina voitu toteuttaa lähes ollenkaan ilman erillisrahoituksia.

Sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmaa tarkasteltaessa on tärkeää pyrkiä edistämään kaksikäyttöistä liikenneinfrastruktuuria tukevien hankkeiden rahoittamista.

Saaristoliikenteen osalta on keskeistä varmistaa joustava ja kustannustehokas palvelutuotanto, joka huomioi alueelliset liikkumisen ja kuljetusten tarpeet.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja latausinfran toteuttamisen edistämiseksi tarvitaan elinvoimakeskuksen mielestä suunnitelmassa esitettyä laajempaa valtion vastuunottoa ja täten myös rahoitusta.

Rahoitustaso

Perusväylänpidon rahoitustaso on vuosien 2027–2029 julkisen talouden kehyksen mukainen. Näille vuosille määritelty vuosittainen rahoitustaso on **huolestuttavan alhaisella tasolla** ja pakottaa priorisoimaan erityisesti korjaukseen liittyviä toimenpiteitä, jolloin erityisesti vähäliikenteiselle tieverkolle ei ole osoittaa juurikaan toimenpiteitä. Pienten investointien toteuttamista ei suunniteltu kehys tule mahdollistamaan.

Tienpitoon kohdistettava perusväylänpidon rahoitustaso tulisi mitoittaa niin, että myös keskivilkkaita ja vähäliikenteisiä teitä sekä huonokuntoisia siltoja pystytään riittävässä määrin korjaamaan. Korjaustoimien siirtäminen ei ole omaisuudenhallinnan kannalta perusteltua ja aiheuttaa usein kustannuksiltaan kalliimpia toimenpiteitä kuin se, että korjaustoimet toteutettaisiin optimiaikataulussa ja ylläpitotoimiin panostettaisiin riittävästi. Pienillä parannusinvestoinneilla pystytään parantamaan liikenneturvallisuutta, tukemaan kestävää liikennettä, maankäyttöä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, jonka vuoksi niihin olisi tarpeellista osoittaa myös vuosittaista rahoitusta.

Maantielauttaliikenteen osalta on tärkeää noudattaa laadittua hankintastrategiaa, jossa kilpailutetaan neljä 20 vuoden lauttaliikennekokonaisuutta. Ensimmäinen 20 vuoden kokonaisuus on jo

hankittu ja toisen kokonaisuuden hankinta on alussa. Yhteysalusliikenteen osalta on myös tärkeää jatkaa pitkäkestoisia 15-vuotisia sopimuksia. Kummankin osalta pystytään pitkäkestoisilla sopimuksilla parantamaan mm. palvelutasoa ja vähentämään erittäin merkittävästi liikenteen ympäristövaikutuksia. Rahoituksen osalta pitää turvata edellä mainitut pitkäkestoiset liikennöinnit sekä varmistaa liikennöinnin kannalta pakollisten rantarakenteiden toimivuuden takaava riittävä rahoitus. Saaristoliikenteen rahoitustaso on suunnitelmassa riittävä.

Elinvoimakeskus pitää merkittävimpänä linjauksena suunnitelmassa esitettyä perusväylänpidon riittävän rahoituksen turvaamista niin elinkeinoelämän toiminnan kuin kansalaisten arjen toimivuudelle, mikä on erittäin kannatettavaa. Vuosille 2030–2037 kaavailtu perusväylänpidon rahoituksen vuosittaisen tason nosto onkin oikean suuntainen ja myös linjaus korjausvelan hillinnästä. Väylänpidon pitkäjänteisessä suunnittelussa on tärkeä voida luottaa siihen, että tuo nosto tulee myös toteutumaan.

Perusväylänpidon rahoituksen paremman riittävyyden turvaamiseksi pitäisi suunnitelmien vaatimuksia ja toimenpiteiden mitoituksia keventää mm. vähäliikenteisten teiden siltojen osalta, tarkastella maantieverkon laajuutta lakkauttamalla vähäliikenteisiä maanteitä ja pyrkiä kehittämään tehokkuutta lisääviä toimintamalleja ja työtapoja. Erityisen tarpeellisena ja kiireellisenä toimenpiteenä elinvoimakeskus pitää toimenpidettä, jossa Väylävirasto pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua pienehköjen hankkeiden osalta ja etsimään kevyempiä ja edullisempia suunnitteluratkaisuja huomioiden myös neliporrasperiaatteen.

Vuodesta 2030 alkaen on varattu perusväylänpidon pieniin parantamistoimenpiteisiin 50 milj. euroa, joka on erittäin tervetullutta, sillä elinvoimakeskuksilla (aiemmin ELY-keskuksilla) on ollut viime vuosina todella pienet mahdollisuudet toteuttaa pieniä liikenneturvallisuus- tai muita parantamistoimia ilman erillisrahoituksia. Erillisrahoitus on lähinnä muodostunut eduskunnan ns. jakovaroista ja MAL-sopimusten pienistä hankkeista ja se on vaihdellut vuosittain ja alueittain huomattavasti. Toki parantamistoimien rahavarauksen on todettu joustavan, jos sitäkin on kohdistettava korjausvelan hillitsemiseen. Osa em. 50 milj. euroa rahoituksesta varataan mal-alueille, joka on mal-alueiden kannalta tärkeää (voimassa olevalla mal-sopimuskaudella Turun kaupunkiseudulle ei osoitettu ao. rahoitusta).

Kehittämishankkeiden osalta toteutusta odottava lista on pitkä ja alueella on paljon odotuksia niiden toteuttamiseksi. Hankkeisiin kytkeytyy investoinnin toteutumisen myötä muiden toimijoiden odotuksia mm. maankäytön kehittämisen osalta ja hankkeiden viivästyminen hankaloittaa myös erityisesti pääväylien pullonkaulojen poistamista ja elinkeinoelämän toimintaolosuhteita. **Suunnitelmassa esitetty kehittämishankkeiden rahoitus on kuitenkin hyvin alhaisella tasolla ja se uhkaa liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden kehittämistä ja siten myös Suomen kilpailukykyä**. Vaikutuksiltaan parhaiden kehittämishankkeiden valinta edellyttää tietopohjaista päätöksentekoa ja

mm. TEN-T-verkon toimintaedellytysten turvaamista ja vaatimusten täyttämistä kriittisimmillä maantieosuuksilla. Kehittämisrahoituksesta varataan myös mal-seutujen kehittämishankkeisiin keskimäärin 50–100 milj. euroa/v, mikä on äärimmäisen tärkeää kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseksi.

ReArm Europe – suunnitelman aluekehityksen rahoitus edellyttää myös kansallista rahoitusta, mutta seuraavien vuosien peruskehyksestä ei tätä osuutta ole mahdollisuutta rahoittaa. Rahoituksen suuntaamisen kannalta olisi tärkeää saada vaikutuksia puolustuksen ja turvallisuuden lisäksi myös elinkeinoelämän ja korjausvelan hillinnän osilta.

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt liikennejärjestelmäpäällikkö Hanna Lindholm ja ratkaissut osastopäällikkö Tuovi Päiviö.

Jakelu Kaisa Iso-Sipilä / Eduskunta

Tiedoksi Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen ylijohtaja Ilkka Horelli
Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosaston johtoryhmä

Tämä asiakirja KEHA/2179/2026 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/2179/2026 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Lindholm Hanna (Elinvoimakeskus) 18.02.2026 14:14

Hyväksyjä Päiviö Tuovi (Elinvoimakeskus) 18.02.2026 14:29