Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 9.2.2026 (VNS 10/2025 vp)

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Uudenmaan elinvoimakeskukselta asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston selonteosta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037. Lausuntoa on pyydetty erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvistä näkökohdista. Uudenmaan elinvoimakeskus kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvin laadittu ja muodostaa selkeän kokonaisuuden. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on viety edellistä suunnitelmaa strategisemmalle tasolle, mikä on onnistunut linjaus. Suunnitelman tavoitteiksi on määritelty tärkeysjärjestyksessä toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Päivitetyt tavoitteet ovat tarkoituksenmukaisia ja turvallisuuden nostaminen päätavoitteiden joukkoon perusteltua.

Perusväylänpidon vuosittaiset rahoitustasot ovat vuoteen 2029 asti julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Vuosien 2030–2037 aikana valtio nostaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuodessa. Perusväylänpidon rahoitustason nosto on erittäin tärkeää. Nykyisen väyläverkon kasvava korjausvelka on ongelma, jonka kasvua rahoitustason nostolla pystytään taittamaan. Olemassa olevan väyläverkon hyvä kunnossapito on olennaista niin kansalaisten liikkumisen, elinkeinoelämän kuljetusten kuin kokonaisturvallisuuden näkökulmasta.

Perusväylänpidon rahoitustaso laskee ennen korotusten alkua vuosien 2027–2029 aikana hyvin matalaksi julkisen talouden suunnitelmaa noudatettaessa ja hallituksen perusväylänpitoon kohdistuvan erillisrahoituksen päättyessä. Tämän seurauksena korjausvelka kasvaa ja väyläverkon kunto heikkenee vuosien 2027–2029 aikana. Ajanjakson jälkeen joudutaan kuromaan umpeen korjausvelan kasvua.

Vuodesta 2030 lähtien perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa varataan väyläverkon pieniin parantamistoimenpiteisiin. Pienten parantamishankkeiden toteutuminen on kuitenkin epävarmaa, sillä suunnitelman mukaan pienet parantamishankkeet jätetään toteuttamatta, mikäli perusväylänpidon

rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hillintään. Myös väyläverkon pienet parantamistoimet olisivat erittäin tarpeellisia muun muassa liikenneturvallisuuden parantamiseksi, aktiivisen liikkumisen edistämiseksi ja alueiden elinvoiman turvaamiseksi.

Valtio osoittaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 miljardia euroa (mukaan lukien hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Tästä päätetyille hankkeille on varattu noin 3,5 miljardia euroa. Sidotun rahoituksen osuus on merkittävä. Uusiin hankkeisiin tarkoitetun sitomattoman rahoituksen osuus on pienempi kuin edeltävässä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeeksi on arvioitu noin 3,5 miljardia euroa suunnittelukaudella. Kehittämisrahoituksen riittävyyden kannalta olisi tärkeää, että sotilaallisen liikkuvuuden edistäminen toteutuisi mahdollisimman pitkälti erillisrahoituksella kehyksen ulkopuolelta. Uudenmaan elinvoimakeskus muistuttaa kuitenkin, että Uudellamaalla EU:n alue- ja rakennepolitiikan rahoituksen käyttö tähän tarkoitukseen ei ole mahdollista kuten muualla Suomessa. Käynnissä olevan ohjelmakauden 2021–2027 rahoitusta sotilaallista liikkuvuutta edistävän kaksikäyttöisen infrastruktuurin kehittämiseen ei voi kohdentaa Uudellemaalle.

Kehittämismomentin rahoituksesta 50–100 miljoonaa euroa vuosittain varataan MAL-kaupunkiseutujen kehittämishankkeisiin. Perusväylänpidon pieniin parantamistoimiin vuosittain varattavasta 50 miljoonan euron rahoituksesta osa kohdistetaan MAL-kaupunkiseuduille. Uudenmaan elinvoimakeskus pitää rahoituksen kohdistamista MAL-seuduille tärkeänä. Esimerkiksi Helsingin MAL-seudulla on suuri tarve kasvua tukeville infrainvestoinneille sekä suuri potentiaali kestävän liikkumisen lisäämiselle. Myös muun Uudenmaan liikenneverkko mukaan lukien satamat ja Helsinki-Vantaan lentoasema on tärkeä kansallisten ja kansainvälisten matka- ja kuljetusketjujen sekä huoltovarmuuden näkökulmasta.

Yksityistieavustusten taso heittelehtii suunnitelman rahoitusohjelmassa huomattavasti vuosittain. Yksityistieavustukset ovat elinvoimakeskusten tiekunnille myöntämiä avustuksia. Avustusten vuosittain vaihteleva rahoitustaso hankaloittaa tiekunnissa yksityisteiden perusparannusten suunnittelua ja toteuttamista.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusohjelman toteutumiseen liittyy epävarmuutta. Rahoitustason nostosta vuodesta 2030 eteenpäin ei ole päätöksiä. Väyläverkon kunnossapidon ja kehittämisen näkökulmasta on tärkeää, että rahoitustaso on ennakoitava ja toteutuu pitkäjänteisesti. Uudenmaan elinvoimakeskus pitää pitkäjänteisyyden näkökulmasta hyvänä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyä muutosta suunnitelman päivitysaikatauluun. Seuraavan suunnitelman laadinta aloitettaisiin silloisen hallituksen hallituskauden loppupuolella parlamentaarisen työryhmän tuella ja saatettaisiin loppuun seuraavan hallituskauden alussa. Tämä sitoisi

kaksi peräkkäistä hallitusta ja kaksissa eduskuntavaaleissa valitut kansanedustajat suunnitelman laadintaan ja hyväksyntään.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä.

Asian on esitellyt johtava asiantuntija Anna Puolamäki ja ratkaissut liikenneosaston osastopäällikkö Timo Karhumäki.

Jakelu Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi Uudenmaan elinvoimakeskuksen johtoryhmä
Uudenmaan elinvoimakeskuksen liikenneosaston johtoryhmä

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

Puolamäki Anna (Elinvoimakeskus) 18.02.2026 11:19

Karhumäki Timo (Elinvoimakeskus) 18.02.2026 11:37