Aluesuunnittelu / Heini Peltonen

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto / Kaisa Iso-Sipilä

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 asiantuntijalausunto

Asian vireille tulo

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytää Uudenmaan liitolta kirjallista asiantuntijalausuntoa asiasta VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 teemalla Liikenne 12 -selonteko toimialanne osalta, erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvät näkökohdat.

Kirjallinen materiaali pyydetään toimittamaan viimeistään maanantaina 23.2.2026 klo 10.00 mennessä osoitteeseen kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi.

Uudenmaan liiton maakuntahallitus on antanut lausunnon LVM, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) 24.2.2025.

Asian tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi. Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

Lausunto

Liikenne 12 -selonteko Uudenmaan liiton toimialan osalta

Uudenmaan liitto keskittyy toimialansa osalta lausunnossaan toimenpiteisiin. Uudenmaan liiton mukaan toimenpiteet suunnitelmaluonnoksessa jäävät tavoitteisiin nähden suppeaksi eivätkä ne näytä pitkäjänteistä tahtotilaa Suomen liikenneinfran kehittämiselle, jolla voidaan kilpailla mm. EU-rahoituksen saamiseksi.

Hankeyhtiöistä Länsiradan ja Lentoradan toteutus olisi tullut olla tämän suunnitelman mukana ja osoittaa missä rahoituskehyksessä ne saadaan hallitusohjelman mukaisesti toteutukseen. Liikenne 12 suunnitelman tulee olla tahtotila valtiontason kokonaisliikennejärjestelmästä, eikä vain sen osaoptimoinnista, jolloin sitä voidaan hyödyntää myös EU-rahoituksen saamiseksi. Hankeyhtiöiden ratojen tulee olla osa valtion rataverkkoa, jotta ratojen käyttöä voidaan optimoida niin maankäytön, liikennöinnin ja liikenteen hinnoittelun osalta. Niin sanottu pohjoisen Suomen huoltovarmuusreitti voi parhaassa tapauksessa hoitaa vain marginaalisen osan kriittisestä liikenteestä ja yhteyksiä Baltian suuntaan on kehitettävä. Tallinna-tunnelin tulisi sisältyä suunnitelmassa Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisuuteen pitkällä aikavälillä, niin että sillä on valmiuksia suunnittelun edistämiselle jo suunnitelmakauden alkupuolella. Uudenmaan liitto ei pidä riittävänä, että valtio (Väylävirasto ja liikenne- ja viestintävirasto) kehittää vain tietopohjaa Helsingin ja Tallinnan välisen yhteyden kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä liikennejärjestelmäanalyysissa osana muita kansainvälisiä yhteyksiä.

Uudenmaan liitto nostaa näkökantojaan suunnitelman toimenpiteisiin suunnitelmassa annetun jäsentelyn mukaan.

EU-rahoituksen hyödyntäminen niin suunnitteluun kuin toteutukseenkin vaikeutuu, kun suunnitelmaluonnos ei osoita kansallisella tasolla pitkäjänteistä tahtotilaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Raideleveyden pitkän aikavälin kokonaisratkaisu on kansallinen kysymys. Suunnitelmassa todetaan, että valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilö- ja tavarajunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta. Pohjaksi Väylävirasto päivittää rataverkon kokonaiskuvan, ja sen määrittely tulisi sisällyttää suunnitelman toimenpiteisiin. Uudenmaan liitto toteaa, että tässä kokonaiskuvassa tulee olla lähtökohtana Tallinna-tunnelin toteutus eurooppalaisella raideleveydellä.

Laadinnan alla oleva pohjoismainen liikennejärjestelmästrategia tulee hyödyntää suunnitelmassa ja se tulee kytkeä Suomesta Baltian kautta kulkeviin yhteyksiin. Uudenmaan liiton mukaan liikennejärjestelmästrategia tuleekin laatia myös Baltian suuntaan ja muodostaa pohjoismaisen liikennejärjestelmästrategian kanssa kokonaisuudeksi.

Neljän maakunnan yhteisessä liikennestrategiassa Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson liitto on tuonut esille Itärajan ylittävään liikenteeseen liittyvän merkittävän epävarmuuden, joka vaikuttaa myös Uudenmaan alueella kehitettäviin Itäisiin ratayhteyksiin, joissa on Kouvolan tai Loviisan ja Kotkan kautta menevät yhteydet. Uudenmaan liiton mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee ottaa usean maakunnan alueella oleviin ratalinjauksiin kantaa, jos ne nähdään kansallisella tasolla toisilleen vaihtoehtoisina. Suunnitelma ei ota kantaa Itäisiin ratayhteyksiin Kouvolan tai Loviisan ja Kotkan kautta meneviin yhteyksiin. Uudenmaan liiton mukaan suunnitelmassa tulisi osoittaa kansallinen tahtotila itäisten ratayhteyksien kehittämisestä.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä periaatteena suunnitelman toimenpidettä valtion ja maakuntien menettelytavan kehittämisestä, jonka avulla alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Uudenmaan liitto on mielellään kehittämisessä mukana.

Yleisenä kantana Uudenmaan liitto haluaa kiinnittää huomiota jo suunnitelmaluonnoksen lausunnossaan esille nostamaansa näkökohtaan. Suunnitelman vaikuttavuuden kannalta kansallisen liikennejärjestelmän visualisointi on hyödyllistä. Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu Suomen kytkeytyminen kansainvälisesti muuhun Eurooppaan liikenteen ja digitalisaation keinoin karkealla karttatasolla, jopa TEN-T verkkokuvauksia yleisemmin. Valtion tulee pystyä esittämään tahtotilansa liikennejärjestelmästä EU:n TEN-T verkkoja tarkemmalla tasolla.

Rataverkko

Digiradan kehittäminen on välttämätöntä ja suunnitelmaluonnos osoittaa määrätietoisen digiradan kehittämisen tahtotilan, jota Uudenmaan liitto pitää positiivisena asiana.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio varautuu junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Uudenmaan liitto toteaa, että Hanko-Helsinki -välin alueelliselle junaliikenteelle on selvitysten mukaan kysyntää ja liikennöinti edellyttävää parantamistoimenpiteitä, joihin suunnitelmaa toimeenpanevassa investointiohjelmassa tulee varautua.

Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti perusväylänpidon parantamiseen varattavaa rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Uudenmaan liitto toteaa, että Hyvinkää-Hanko -välin tasoristeykset vaativat edelleen parantamistoimia, vaikka niitä saatiin poistettua radan sähköistyksen yhteydessä.

Kehittämisrahoilla toteutettava pääradan parantamisen (Helsinki-Tampere) seuraava vaihe on Pasila–Riihimäki-radan 3. vaiheen toteutus, joka tulee kytkeä heti 2. vaiheen toteutuksen jatkoksi.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentoratahankkeen suunnittelua hankeyhtiömallilla. Uudenmaan liitto toteaa, että lentorata tarjoaa erinomaisia mahdollisuuksia tarjota multimodaaleja henkilöliikenteen matkaketjuja. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että multimodaalien matkaketjujen suunnittelun ja kehittämisen tarve koskee myös tavaraliikennettä. Multimodaalien tavarakuljetusten edistäminen tulee nostaa suunnitelmassa merkittäviin vienti- ja tuonti satamiin ja Baltian kautta tapahtuviin kuljetuksiin huomioiden Rail Baltican toteutuminen. Baltian suunnan liikenteeseen liittyy multimodaalikuljetuksia, kun Tallinna-tunnelin raiteita pitkin kuljetukset menevät eurooppalaisella raideleveydellä ja osa kuljetuksista kytkeytyy kumipyöräliikenteellä multimodaaliterminaalissa. Uudenmaan liiton VISIO-kaavan valmistelussa on laadittu yhteistyössä kuntien ja ELYn kanssa Uudenmaan liiton selvitys tukemaan Tallinna-tunnelin rahtiradan ja siihen liittyvän terminaalialueen sekä henkilöliikenteen varikon suunnittelua VISIO-maakuntakaavaa varten. Valtion raideleveysselvityksessä tulee olla mukana kytkökset Helsinki-Tallinna -tunnelin kautta tapahtuvaan henkilöliikenteeseen sekä tavaraliikenteen kuljetuksiin.

Maantieverkko

Uudellamaalla seuraavat maantiekohteet tarvitsevat kehittämishankkeille suunnattua valtionrahoitusta jo lähivuosina (2026-2028):
• Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela (Helsinki)
• Kt 50 Masalanportti (Kirkkonummi)
• Vt 25 parantaminen välillä Hanko – Mäntsälä
• kt51 välillä Sunnanvik – Munkinmäki

Lisäksi valtion kehittämisrahoituksella parantamista odottavat:
• Keski-Uudenmaan logistiikkayhteydet (Järvenpää ja Nurmijärvi sekä Kehä IV)
• Satamatunneli ja siihen kytkeytyvät yhteydet (Helsinki)
• Vt 4 välillä Kehä III–Keravantie

Suunnitelmassa esitetään toimenpiteenä maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita: Uudenmaan liitto on tehnyt jo näin omissa alueellisissa liikennejärjestelmätöissään. Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon tukeminen on tehokas keino nopeuttaa siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista sektorilla, jossa markkinaehtoinen kehitys on hidasta. Valtion on varmistettava riittävä tuki jakeluverkon kehittämiselle, jotta päästötavoitteet saavutetaan. Tukea ei tule rajoittaa vain EU-tason rahoitukseen, vaan kansallista panostusta on lisättävä tarpeen mukaan. Lisäksi valtion tulee osoittaa Uudellemaalle rahoitusta raskaan liikenteen taukopaikan toteutukseen, joista Uudellamaalla on ollut pulaa jo pitkäaikaisesti. Taukopaikat voivat olla myös samoissa sijainneissa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelupisteiden kanssa.

Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku
Suunnitelmaluonnoksen vesiväyläverkon ja talvimerenkulun toimenpiteet ovat kannatettavia. Huoltovarmuusnäkökulma ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset huomioon ottaen Inkoon ja Loviisan meriväylä odottavat toteutusta, jotka tulee olla suunnitelmaa toimeenpanevassa investointiohjelmassa.

Katuverkko
Uudenmaan liitto pitää kannatettavana suunnitelman mukaista toimintatapaa, jolla valtio kohdistaa liikkumisen ohjauksen avustusta kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille mm. lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin, sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen. Alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukeminen on hyvä ja kannatettava toimenpide.

Uudenmaan liitto on tunnistanut Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa selvitystarpeita, joissa liiton, elinvoimakeskuksen ja Väylän yhteisrahoitus on tarpeen. Valtion osallistuminen alueellisen liikennejärjestelmän tukemiseen ei saa kuitenkaan vähentää kunnille suunnattua liikkumisen ohjauksen avustusta, sillä ne ovat osoittautuneet kustannustehokkaiksi toimenpiteiksi, jolla on saatu kunnissa käynnistettyä toimenpiteitä, joiden kautta mm. kestävän liikkumisen toimenpiteitä on jatkettu osana jatkuvaa toimintatapaa.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat
Lentoliikenteen muuttunut tilanne, kuten Suomen saavutettavuuden heikentyminen Venäjän ilmatilan sulun takia, on tunnistettu suunnitelmassa. Helsinki-Vantaa on menettänyt sijaintiinsa perustuvan kilpailuedun Aasian liikenteessä, joten lentoaseman tulovirrat ovat heikentyneet ja liikenne ei ole palautunut koronaa edeltävälle tasolle. Helsinki-Vantaan matkustajamäärä on palautunut noin 80 prosenttisesti vuoden 2019 vastaavasta tasosta. (HEL 2019 21,9 miljoonaa matkustajaa, 2025 17 miljoonaa matkustajaa). Absoluuttisina lukuina pudotus on n. 5 miljoonaa matkustajaa. Matkustajaliikenteen reittivalikoimasta pitkälti riippuvainen lentorahtikin noin neljänneksen jäljessä 2019 tasosta. Suomen lentoliikenteen kokonaissaavutettavuus (Total Air Connectivity) -30-37 % verrattuna vuoden 2019 tasoon, mitattuna suoria ja vaihdollisia lentoyhteyksiä, reittien määrää sekä yhteyksien laatua. Helsinki-Vantaan HUB asema Aasian liikenteessä on heikentynyt Venäjän ilmatilan ylilentokiellon takia, joka on kasvattanut merkittävästi lentoaikoja Aasian liikenteessä kiertoreititysten takia. HUB lentoasemat ovat keskittyneet Lähi-itään sekä Keski-Eurooppaan merkittäville lentoasemille sekä Istanbuliin. Aasian lentoliikenne kanavoituu entistä enemmän Lähi-Idän kautta, samalla kun aasialaiset lentoyhtiöt kasvattavat markkinaosuutta Euroopan liikenteessä. Kansainvälisen kasvun, matkailun, elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden kannalta lentoyhteydet ovat tärkeitä ja Helsinki-Vantaan kehittäminen on turvattava. Liikenne 12 suunnitelmassa todetaan, että lisäksi on välttämätöntä huomioida lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta. Suomen osalta lentoliikenteen toimintaedellytykset ovat edelleen heikot.

Valtio kehittää Helsinki-Vantaan HUB-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian HUB:na, mutta samalla se vaatii huomattavia resursseja lentoaseman heikentyneen kilpailutilanteen takia. Pohjois-Euroopassa on kehittyviä lentoasemia kuten Riika, Kööpenhamina sekä Varsovaan rakentuva Port Polska lentoasema, josta syntyy myös multimodaali raide- ja maaliikenteen keskus. Samoin Riikan lentoasemasta tulee Rail Baltican myötä multimodaali raideliikenteen keskus. Sähköinen ilmaliikenne mahdollistaa lentoasemaverkoston kehittämisen sekä pienempien, nykyään kannattamattomien lentoasemien ja -paikkojen markkinaehtoisen, tehokkaan ja kysyntään pohjautuvan liiketoiminnan. Kansainvälisessä yhteistyössä valtio vaikuttaa kansainvälisen ja EUlainsäädännön valmisteluun edistämällä Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä. Tässä työssä on tärkeää huomioida Suomen sijainti Euroopan laidalla sekä pitkät etäisyydet. Jotta vaikuttaminen valmistelu on tehokasta, valtion on varattava siihen riittävät resurssit.
Hallitusohjelman mukaisesti nykyinen Finavian ylläpitämä lentoasemaverkosto säilytetään.
Julkisen talouden paine, geopoliittinen toimintaympäristö ja EU-sääntely edellyttävät lentoasemaverkon taloudellisen kestävyyden tarkastelua, joten lentoasemaverkoston nykyistä omistus- ja operointimallia tulee tarkastella seuraavalla hallituskaudella. Nykyinen malli nojaa Helsinki-Vantaan lentoaseman kannattavuuteen, joka on heikentynyt geopolitiikan takia. Suomen maakuntakentät eivät ole kannattavia, mutta lentoasemaverkoston toimintaa ja ylläpitoa tulee tarkastella strategisen saavutettavuuden, infrastruktuurin ja huoltovarmuuden kannalta, ei pelkästään liiketoimintana. Lentoasemaverkosto voidaan säilyttää nykyisellään, mutta kaikkien kenttien ei tarvitse olla saman omistus- ja operointimallin piirissä.
Uudet käyttövoimat ja liiketoimintamallit tulee ottaa laajaan tarkasteluun ja lentoasemaverkostoa tulee tarkastella yhdessä eri toimijoiden kanssa. Maakuntien ja kaupunkien näkemykset tulee ottaa huomioon esim. tarkasteltaessa lentoasema ja -paikka verkostoa alailmatilan ja kaupunki-ilmailun kehittyessä. Suomen liikennejärjestelmää tulee kehittää saavutettavuuden ja taloudellisten realiteettien pohjalta. Matkaketjuja tulee kehittää koko Suomen laajuudella, niin että lentoasemaverkosto tukee myös muita liikennemuotoja.

Satamat

Uudenmaanliitto pitää suunnitelman toimenpiteitä satamille hyvinä, joissa korostuu satamien rooli liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa, sotilaallisessa liikkumisessa sekä satamien muuttunut rooli energiahuollossa. Uudenmaan liitto toteaa, että Uudenmaan satamista Helsingin, Hangon ja Inkoon satamat ovat erittäin merkittäviä huoltovarmuuden kannalta. Sköldvikin satama on omaa luokkaansa Suomen energiahuollossa, mutta myös sotilaallisen liikkumisen rooli on merkittävä Hangon satamalla. Uudenmaan liiton mukaan Hangon satama tulisi nostaa TEN-T verkon ydinverkon satamaksi. Suunnitelman toimenpiteiden lisäksi Uudenmaan liitto korostaa myös tarvetta varmistaa satamien ja niiden kautta kulkevien kuljetus- ja matkaketjujen siirtyminen hiilineutraaleiksi.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen
Suunnitelman toimenpiteenä maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita. Uudenmaan liitto on jo tarkentanut selvityksellään potentiaaliset raskaan liikenteen jakeluinfran sijainnit maakunnan alueella ja käsittelee kehittämistarpeita myös Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Katriinantien rekkaparkki, Tuuliruusu, Hangon rekkaparkki ja Vuosaaren satama ovat toteutettavissa Uudellamaalla vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluun heti. Edellä mainittujen lisäksi Uudellamalla on potentiaalisia sijainteja raskaan liikenteen jakeluverkoille seuraavissa kohteissa; Kallio-Noppo, Mäntsälä E, Klaukkalan ohikulkutie tai Kehä IV, Östersundom, Nesteentie tai Kilpilahdentie sekä Ämmässuo. Valtion tulee antaa tukea raskaan liikenteen jakeluverkon kehittämiseksi, sillä markkinaehtoisesti raskaan liikenteen jakeluverkot kehittyvät hitaasti. Lisäksi valtion tulee tukea uusien vaihtoehtoisten jakelupisteiden kehitystä toteuttamalla tarvittavat yhteydet ja liittymät potentiaalisille sijainneille väyläverkoltaan.

Liikenne 12 - suunnitelmassa tunnistetaan lentoliikenteen päästövähennystavoitteet ja uusien käyttövoimien kuten kestävien lentopolttoaineiden (SAF), sähkön ja vedyn tuomat haasteet lentoliikenteen kilpailukyvylle. Suunnitelmassa ei huomioida riittävästi lentoasemien infrastruktuuriin vaadittavia muutoksia ja investointeja. Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus tulee huomioida lentoasemien infrastruktuuria kehitettäessä. Lentoasemien sähköverkkokapasiteetti tulisi mitoittaa tulevaa kysyntää varten ja kehittämisestä tulisi huomioida skaalautuvat latausratkaisut erityisesti syöttöliikenteen tarpeisiin.
Suunnitelma ei oteta kantaa siihen miten uusien, tulevaisuuden käyttövoimien saatavuus turvataan eikä riittävästi käsitellä sitä, miten uusien käyttövoimien saatavuus ja lentoasemien infrastruktuurivalmius turvataan käytännössä. Ilman ennakoivia infrastruktuuri-investointeja ja selkeää kansallista toteutusmallia päästövähennystavoitteiden saavuttaminen voi heikentää Suomen lentoliikenteen kilpailukykyä. Erityisesti Helsinki-Vantaan lentoasema (HEL) on kansallisesti kriittinen solmukohta, jonka kilpailukyky suhteessa pohjoismaisiin ja Baltian kilpailijakenttiin on turvattava myös vihreässä siirtymässä.
Finavian ulkopuolisten lentoasemien ja - paikkojen valtionavustuksissa tulee entistä enemmän huomioida elinkeinoelämän tarpeet. Lentoasemien tulee ensisijaisesti toimia markkinaehtoisesti ilman pysyviä valtion tukia. Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen ja lentoliikenteen kilpailukyvyn turvaaminen eivät saa olla toisiaan poissulkevia tavoitteita.

Henkilöliikenteen palvelut
Valtio ostaa markkinaehtoista liikennettä täydentävää henkilöjunaliikennettä ja lentoliikennettä. Valtio on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta. Vuoden 2030 loppuun asti voimassa olevan sopimuksen arvo on arvonlisäverollisena enintään 34,87 mil. € vuodessa. Uudenmaan liitto pitää henkilöjunaliikenteen junavuorojen lisäämistä välillä Hanko-Helsinki erittäin kannatettavana toimenpiteenä, joka on tunnistettu myös alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Vuosittainen 0,8 miljoonan euron

lisämääräraha on kuitenkin hyvin niukka ja sitä tulee kasvattaa palvelutason kasvattamiseksi.

Suunnitelman mukaan valtio (Liikenne- ja viestintävirasto ja liikenne- ja viestintäministeriö) tarkistaa joukkoliikenteen valtionavustusten jakoperusteet kaupunkiseuduille, kaupungeille ja kunnille perustuen valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteisiin. Tarkistus jakoperusteisiin sekä tarvittavat päivitykset liikenteen palvelujen valtionavustuksista annettuun asetukseen ajoitetaan siten, että tarvittavat muutokset toteutetaan seuraavalla MAL-sopimuskaudella. Rahoituskokonaisuudelle on varattu 51,6 milj. euroa/vuosittain vuosien 2026–2029 aikana ja 61,6 milj. euroa vuosittain vuodesta 2030 alkaen.

Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2030 alkaen kuntien välisen liikenteen hankintoihin. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. opiskelu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella myös tilanteessa, jossa linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet. Henkilöliikenteen palveluihin ei ole suunnitelmaluonnoksessa kuitenkaan tehty viime vuosien kustannustason kasvusta huolimatta merkittäviä määrärahalisäyksiä. Tämä kehitys ei noudata suunnitelman strategista linjausta, jonka mukaan kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Uudenmaan liitto pitää tervetulleena mahdollisuutena, että tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut mahdollistaa myös kunnille, kuntayhtymille sekä alueille ostoliikenteen järjestämisen ja esimerkiksi alueille kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on mahdollisuus hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat. Vaikka lisäliikenteen hankkijoita ei olisi ensimmäisessä liikenteen kilpailutuksen vaiheessa, tulee siihen olla mahdollisuus kunnilla ja kuntaryhmillä myöhemmin taloustilanteen kohentuessa. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että alueellista junaliikennettä kehitetään yhteistyössä kuntien kanssa. Pitkän aikavälin näkymän muodostaminen henkilöjunaliikenteen palvelujen, ostojen, infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta on erittäin kannatettava toimenpide.

Muut liikennepalvelut
Uudenmaan liitto toteaa, että julkisesti järjestettyjen joukkoliikennepalvelujen tietopohjan kehittäminen on tärkeää. Lisäksi on tunnistettava ja vähennettävä lainsäädännöllisiä esteitä, jotka haittaavat yhteiskäyttöä edistäviä julkisia liikennepalveluja.

Tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä tuleekin kytkeä Rail Baltican junalauttayhteyksien lisäksi Helsinki-Talinna-tunneli ja Via Balticaan kytkeytyminen. Valtio on selvittämässä valtakunnallista näkemystä raideleveyden kehittämisestä ja suunnitelmaluonnoksen mukaan siinä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin. Uudenmaan liitto toteaa, että huomioiden Uudenmaan satamien merkittävä rooli niin huoltovarmuuden kuin Suomen kilpailukyvyn

kannalta raideleveysselvityksessä tulee olla mukana kaikki raideyhteydellä kytketyt Uudenmaan satamat Sköldvik, Vuosaari, Hanko ja Loviisa sekä Inkoo, jolle on raideyhteysvaatimus TEN-Tsatamana.

Julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvät näkökohdat

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Korjausvelka on kasvanut viime vuosina hitaasti ja vuoden 2025 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa, rautateiden 1,6 miljardia euroa ja vesiväylien 29 miljoonaa euroa. Korjausvelan kasvu saatiin pysäytettyä vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta, mutta korjausvelan hidas kasvu on jatkumassa.

Suunnitelman mukaisesti valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 mrd. eurosta 1,86 mrd. euroon. Vuoteen 2029 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset.

Suunnitelman mukaan vuodesta 2030 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Tarvittaessa pienet parantamishankkeet jätetään toteuttamatta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hillintään.

Suunnitelman mukaan Perusväylänpidon rahoituksen tulisi olla vuosina 2030–2037 keskimäärin n. 72 %, kehittämisen n. 16 % ja sotilaallisen liikkuvuuden 12 % valtion väyläverkkoon kohdistuvasta kokonaisrahoituksesta.

Merkittävä asia perusväylänpidossa on, miten rahoitus kohdistetaan alueellisesti. Uudenmaan liiton mukaan perusväylänpidon rahoituksen kohdistaminen tulee tehdä tietoon perustuen perusparannustarpeen sekä saatavan hyödyn näkökulmasta kasvavat alueet huomioiden. Perusväylänpidon parantamishankkeiden merkitys on alueellisesti suuri, ja kuten suunnitelmaluonnoksessa todettu perusväylänpidon investointien toteutusajat nopeita (1–2 vuotta).

Uudenmaan liitto pitää perusväylänpidon rahoituksen tason nostoa tarpeellisena väyläverkon korjausvelka huomioiden. Tämä ei saa kuitenkaan johtaa kehittämisrahoituksen vähentämiseen. Koko Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Uudenmaan alueella niin raskaan tieliikenteen määrien kuin henkilöautoliikenteen määrien osalta. Uudenmaan perusväylänpidon rahoitus on jo pitkään ollut suhteellisesti alhaisempi kuin muualla Suomessa, kun sitä verrataan alueen väkilukuun tai ajosuoritteeseen. Lisäksi Uudenmaan alueella sijaitsevat maan tärkeimmät vientisatamat, mikä lisää liikenneverkon kehittämistarvetta. Käytettävissä oleva perusväylänpidonrahoitus tulee kohdentaa pääosin vilkkaimmin liikennöidylle väyläverkolle. Uudellamaalla on keskeinen rooli EU:n ja sotilaallisen liikkuvuuden infrastruktuurivaatimusten käytännön

toteuttamisessa, erityisesti satamissa ja rataverkossa. Suunniteohjelman mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Uudenmaan liiton mukaan tämä ei saa johtaa tilanteeseen, jossa kunnille siirretään kustannuksia valtion väylien perusväylänpidosta. Valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta.
Suunnitelman mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Suunnitelman luonnokseen nähden suunnitelmassa esitetään lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita n. 3,5 mrd. euron edestä. Päätetyille hankkeille on varattu n. 3,5 mrd. (ml. Digirata). Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Kehittämisrahoituksesta n. 9 miljoonaa euroa vuodessa (alkaen vuodesta 2027) kohdistetaan väylien suunnitteluun.

Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos ei sisällä investointeja ja jää irralliseksi väyläverkon investointiohjelmasta ja suunnitelmaohjelmasta sekä niiden valmisteluprosessista, mikä heikentää pitkäjänteisen liikennepolitiikan edellytyksiä. Suunnitelmassa mainitaan investointina ainoastaan Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen, joka toteutetaan vuodesta 2026 alkaen. Rahoitusta ohjataan ennakoiville töille ja radan peruskorjauksen aloittamiseen vuosille 2026–2029 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan kehittäminen"-paketista 100 miljoonaa euroa. Vuodesta 2030 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v.

Uudenmaan liiton mukaa väyläverkon kehittämisrahoitus talousraami on suunnitelmaluonnoksessa riittämätön. Uudenmaan liitto on tuonut useita näkökantoja Uudenmaan liikenteen välttämättömistä kehitystarpeista lausunnon edellisessä kohdassa liikenneinfrastruktuuriin liittyen.
Suunnitelmaluonnoksen rahoitus henkilöliikenteenpalveluihin on myös riittämätön. Henkilöliikenteen palveluihin ei ole suunnitelmaluonnoksessa tehty viime vuosien kustannustason kasvusta huolimatta merkittäviä määrärahalisäyksiä. Tämä kehitys ei noudata suunnitelmaluonnoksen strategista linjausta, jonka mukaan kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Yhteenvetona Uudenmaan liitto pitää perusväylänpidonrahoituksen nostoa oikeansuuntaisena, mutta kehittämisinvestointien sekä henkilöliikennepalveluiden rahoitustasoa riittämättömänä tavoitteiden näkökulmasta.

Uudenmaan liitto toistaa suunnitelmaluonnoksessaan lausumansa, että valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta. Liikenneverkon mahdollisissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa on noudatettava valtakunnallisesti yhtenäisiä periaatteita ja kohdeltava alueita tasapuolisesti. Väyläverkon kehittämishankkeet on jatkossa toteutettava liikenteen kehittämisrahoituksella. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset tulee palauttaa alkuperäiseen rooliinsa kestävän

liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen välineenä. Kunnille on kohtuutonta, että valtionkustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa.

Suunnitelmassa todetaan, että Suomi jatkaa EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, viestintäverkkojen rakentamiseen sekä digitaalisten ratkaisujen edistämiseen niin valtion väyläverkolla kuin yksityisten hallinnoimilla verkon osilla. Uudenmaan liitto toteaa, että tähän asti Suomi ei ole menestynyt liikenteen kehityshankkeiden EU-rahoituksen saannissa. Uudenmaan liitto korostaakin suunnitteluvalmiuden nostoa EU-rahoituskelpoisille hankkeille, kuten Länsiradalle, Lentoradalle ja Tallinna-tunnelille sekä valtion tahtotilan osoittamista valtakunnallisissa liikennejärjestelmäkysymyksissä kuten raideleveydessä.

Mari Siivola
Aluesuunnittelujohtaja

Liite

Liitteen 1. VNS 10/2025 vp

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo