Liikennejaosto tiistai 24.2.2026 klo 11.00 / VNS 10/2025 vp lausuntopyyntö

Sisä-Suomen elinvoimakeskuksen lausunto Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026 - 2037

Sisä-Suomen Elinvoimakeskuksen kiittää mahdollisuudesta lausua toimialamme osalta Liikenne 12 -suunnitelmasta. Lausuntomme keskittyy alueellista väylänpitoa ja tieverkon kehittämistä koskeviin kohtiin.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma eli Liikenne12 tuo pitkäjänteisyyttä liikennepolitiikkaan ja on hyvä, että asiasta saadaan parlamentaarisesti päätetty katsanto yli hallituskausien. Tämä selkeyttää väylänpidon ja kehittämisen näkymiä ratkaisuissa, jotka toiminnassamme usein ovat kauaskantoisia.

Suunnitelman tavoitteet sekä näitä yhdistävät näkökulmat on hyvin kuvattu ja luovat hyvän pohjan toimintamme suunnittelulle ja vähien resurssien priorisoimiselle. Esimerkiksi alueellisten erityispiirteiden kautta elinkeinoelämän tarpeet tulevat aiempaa selkeämmin esiin.

Pidämme erittäin hyvänä, jopa välttämättömänä, suunnitelmassa esitettyä perusväylänpidon rahoitustason nostamista vuodesta 2030 lähtien. Tämän toivoisi tapahtuvan jo nykyisen julkisen talouden suunnitelman aikana. Rahoituksen perustaso on ollut kestämätön ainakin jo vuodesta 2010 saakka. Ilman eduskunnan osoittamaa lisärahoitusta, korjausvelan kasvun jatku olisi ollut väistämätöntä. Parin seuraavan vuoden alhaisempi rahoitustasokin saattaa aiheuttaa omaisuuden hallintaan peruuttamattomia ongelmia.

Suunnitelmassa tulisi selvemmin kuvata se, että mikäli tulevat julkisen talouden suunnitelmat eivät vastaa tässä esitettyä rahoitusohjelmaa, tullaan tasoa laskemaan tasapuolisesti kaikesta tässä suunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä. Pidämme ongelmallisena suunnitelmassa valtion taholta muille osapuolille annettuja lupauksia rahoituksen kohdentamisesta sekä osittain myös valtion väyläverkolla esitettyjä konkreettisia toimenpiteitä, jotka eivät koske tieverkkoa. Vaikka kaikki suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat perusteltuja, koemme uhkana sen, että suunnitelmassa konkreettisemmin esitetyistä toimenpiteistä pidetään joka tapauksessa kiinni kokonaisrahoituksesta tingittäessä. Tällöin rahoituksesta karsiminen kohdistuu suhteessa voimakkaimmin alueelliseen väylänpitoon.

SISÄ-SUOMEN ELINVOIMAKESKUS

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

Kirjaamo
PL 40, 00072 Elinvoimakeskus
kirjaamo.sisa-suomi@elinvoimakeskus.fi

Seudullisilla MAL-sopimuksilla vaikuttaa suunnitelmassa olevan erittäin merkittävä rooli valtion väylänpidon ohjauksessa. Tämä sisältää selkeän poliittisen linjauksen liikenneväylien kehittämiseen: Valtion rahoitusta käytetään voimakkaasti kuntien vastuulla olevan liikenteen kehittämiseen sekä valtion verkolla kuntien sisäisen tai laajimmillaankin seutukuntien liikenteen kehittämiseen, vaikka hyödyt tästä kohdistuvat ensisijaisesti kuntatalouteen.

Väyläverkon kehittämisrahoitus vähenee, joten MAL-seutukuntien osuus rahoituksesta kasvaa ja tarkoittaa käytännössä valtakunnallisesti merkittävälle liikenneverkolle hyvin rajallisia kehittämismahdollisuuksia. Alueellisissa erityispiirteissä hyvin esitetty elinkeinoelämän näkökulma jää MAL-sopimuksia korostettaessa henkilöliikenteen varjoon, sillä elinkeinoelämään liittyvä logistiikka harvoin rajoittuu seudulliseen liikenneverkkoon. Lisäksi MAL-sopimusten korostuminen tarkoittaa epätasa-arvoisia kehittämispanostuksia muiden alueiden osalta.

Pidämme hyvänä, että alueelliseen liikenneverkon parantamiseen osoitetaan jatkossa keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamistarpeisiin. Toivottavasti perusväylänpidon kohdassa esitetty summa on erillinen MAL-sopimuksen yhteydessä esitetystä summasta, ja rahoitustaulukossa perusväylänpidon lisärahoituksesta osa kohdistuu myös MAL-alueiden ulkopuolella alueelliseen parantamiseen. Näitä tarpeita on Sisä-Suomen kaltaisilla kasvavilla ja kehittyvillä alueilla runsaasti. Valitettavasti tämä alueellisen parantamisen lisärahoituskohta taitaa olla ainoita, jossa toimenpide on esitetty ehdollisena riippuvaksi rahoitustasosta.

Korjausvelan kasvun taittaminen on ehdoton toimenpide tällaisessa pitkän tähtäyksen suunnitelmassa, jotta suunnitelman tavoitteiden toteutumista voidaan millään tavoin pitää realistisina. Korjausvelan kasvun taittumista ei kuitenkaan ole mahdollista saada aikaan nykyistä halvemmalla. Korjausvelkaa on nykyisin jo niin runsaasti ja omaisuuserien ikäjakaumat ovat sellaiset, että korjaustarpeita tulee väistämättä koko Liikenne12 suunnitelman kymmenvuotiskauden aikana tasaisesti eteen eikä niiden korjaaminen ole nykyistä halvempaa. Päinvastoin tiukassa rahatilanteessa halvat ratkaisut on käytetty ja hankalimpia korjauskohteita on viivästetty. Tutkimuksella ja uudella teknologialla sekä omaisuuden hyvällä hoidolla voidaan kuitenkin vaikuttaa siihen, että jatkossa tehtävät rakenteet saadaan kestämään paremmin ja siten hyötyjä saadaan pidemmällä aikavälillä. Ne eivät kuitenkaan realisoidu kymmenen vuoden sisällä. Kannattaa huomioida, että hyvä hoito ja teknologiset uudet ratkaisut edellyttäisivät alkuvaiheessa jopa lisäinvestointeja.

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt toiminnanohjauspäällikkö Janne Lintilä ja ratkaissut osastopäällikkö Harri Vitikka.

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

Hyväksyjä Vitikka Harri 20.02.2026 15:06

Esittelijä Lintilä Janne 20.02.2026 15:01