Eduskunnan valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asiantuntijalausuntopyyntönne 9.2.2026 (VNS 10/2025 vp)

Lapin elinvoimakeskuksen lausunto, Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Lapin elinvoimakeskukselta kirjallista asiantuntijalausuntoa Valtioneuvoston selonteosta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037. Lausuntoa on pyydetty erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvistä näkökohdista. Lapin elinvoimakeskus kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

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.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta saa hyvän kokonaiskuvan liikennejärjestelmän nykytilasta, toimintaympäristön muutoksista, liikennejärjestelmän suunnittelutasoista, kehittämistarpeista ja mahdollisuuksista sekä suunnitelman vaikutuksista.

Suunnitelmassa todetaan, että "Tiestön heikon kunnon vaikutukset korostuvat alueilla, jossa vähäliikenteistä verkkoa on paljon, kuten itäisessä Suomessa." Lapin elinvoimakeskus toteaa, että vähäliikenteisen tieverkon heikon kunnon vaikutukset korostuvat myös Lapissa, koska harvan päätieverkon takia niin elinkeinoelämä kuin asukkaat joutuvat Lapissa käyttämään alempaa tieverkkoa suhteellisesti enemmän kuin monissa muissa osissa Suomea. Useissa tilanteissa vaihtoehtoisia reittejä ei ole ja käytettävissä on vain yksi suhteellisen pitkä vähäliikenteinen maantie, jolla on palvelutaso- ja kuntopuutteita ja alhainen hoitoluokka.

Lentoliikenteen osalta Lapin elinvoimakeskus haluaa nostaa esille kansainvälisen lentoliikenteen voimakkaan kasvun maakunnan lentoasemilla.

Matkailijamäärien voimakkaan kasvun jatkumisen turvaaminen edellyttää, että kaikkien maakunnan lentokenttien ylläpidosta ja tarvittavasta kehittämisestä pidetään huolta myös jatkossa. Matkustajamäärien kasvaessa myös lentokenttien maantieyhteyksien tärkeys on noussut. Matkailuliikenne lisääntyy myös vähäliikenteisellä maantieverkolla.

Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö on suunnitelmassa huomioitu hyvin. "Vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista pohjoismaiseen ja koko Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet ja täten mahdollistaa nopeasti laajamittaisetkin joukkojen ja materiaalin rajan ylittävät siirrot maiden välillä. Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohdat, kuten satamat, terminaalit ja ratapihat sekä lentokentät vastaavat sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden vaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi raskaisiin sotilaskuljetuksiin." Tämä konkretisoituu erityisen selkeästi Lapissa, missä liikenne- ja logistiikkayhteyksiä parantavia investointeja on toteutettu hyvin vähän, minkä vuoksi nykyinen liikenneinfrastruktuuri ei vastaa toimintaympäristön muutoksen aiheuttamiin uusiin haasteisiin.

Perusväylänpidon rahoitustaso on suunnitelmassa vuosien 2027–2029 julkisen talouden kehyksen mukainen. Vuosien 2030–2037 aikana perusväylänpidon tasoa nostetaan suunnitelman mukaan 460–580 miljoonalla eurolla vuodessa. Lapin elinvoimakeskus toteaa, että perusväylänpidon rahoitustason nosto on erittäin tärkeää, mutta se tehdään tehokkaan omaisuudenhallinnan kannalta liian myöhään. Vuosille 2027–2029 määritelty vuosittainen rahoitustaso on huolestuttavan alhaisella tasolla, mikä johtaa toimenpiteiden priorisoimiseen niin, että erityisesti vähäliikenteiselle tieverkolle ei ole osoittaa juurikaan toimenpiteitä. Tämä johtaa korjausvelan kasvuun ja väyläverkon kunnon heikkenemiseen ko. vuosien aikana. Korjausvelan kasvun kurominen umpeen myöhemmin tulee kalliimmaksi kuin korjaamisen toteuttaminen optimiaikataulussa.

Kehittämisinvestoinneille suunnitelmassa osoitettu rahoitus on niukkaa tarpeisiin nähden. Muuttuneen geopoliittisen tilanteen vuoksi on tarpeen laajentaa investointien rahoituspohjaa suunnitelmassa esitetyllä tavalla kaksoiskäyttöhankkeiden toteuttamiseksi mm. EU-rahoituksen suuntaan. Mikäli mahdollista, myös valtionhallinnon sektorirajat ylittävän poikkihallinnollisen yhteisrahoituksen hyödyntäminen tulisi ottaa tarkasteluun.

Lapin elinvoimakeskus pitää hyvänä, että vuodesta 2030 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan vuosittain 50 miljoonaa euroa. Se mahdollistaa nykyistä paremmin systemaattisen liikenteellisten pullonkaulojen poistamisen. Nykyisin alueellisesti ohjelmoitavaa parantamismäärärahaa ei juurikaan ole ja lähes kaikki pienet parantamisinvestoinnit ovat erillismäärärahojen (esim. jakovara, EAKR, CEF, kuntaraha) varassa.

Suunnitelman rahoitusohjelman mukainen yksityistieavustusten taso vaihtelee huomattavasti vuosittain. Vaihteleva rahoitustaso aiheuttaa elinvoimakeskuksissa hakemusten käsittelyn ajoittaista ruuhkautumista ja hankaloittaa tiekunnissa yksityisteiden perusparannusten suunnittelua ja toteuttamista, minkä vuoksi rahoitustason säilyttäminen vakaana on toivottavaa.

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt yksikön päällikkö Juha Tapio ja ratkaissut va. osastopäällikkö Olli Mourujärvi.

Tiedoksi

Liikenneosaston johtotiimi
Lapin elinvoimakeskuksen ylijohtaja ja osastopäälliköt
Heino Vasara, Anja Pääkkönen

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

Ratkaisija Mourujärvi Olli 20.02.2026 15:47

Esittelijä Tapio Juha 20.02.2026 15:42