ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

Lausunto

23.02.2026

ÖFPL/18/03.07.05/2026

Viitaten Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntöön kirjallisesta asiantuntijalausunnosta, 10.2.2026

Pohjanmaan liiton lausunto koskien Valtioneuvoston selontekoa Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037 (VNS 10/2025 vp)

Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston selonteosta koskien Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037.

Suunnitelma heijastaa hyvin nykyistä toimintaympäristöä, jossa geopoliittinen epävarmuus, hybridivaikuttaminen, taloudellinen epävakaus sekä arvojen ja kansainvälisen asetelman muutokset ovat muodostuneet pysyväksi osaksi arkea. Tämä näkyy selvästi suunnitelman painotuksissa, joissa korostuvat huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus, varautuminen sekä läntisten yhteyksien vahvistaminen.

Suunnitelma on laadittu merkittävässä ristipaineessa: tilanteessa, jossa on tarve panostaa teollisuusinvestointeja tukeviin liikenteen toimenpiteisiin sekä laajemmassa kuvassa toimintaympäristön muutoksiin ja toisaalta haastavassa julkisen talouden tilanteessa. Tästä huolimatta suunnitelmassa on onnistuttu ottamaan huomioon toimintaympäristön keskeiset muutokset. Samalla on kuitenkin todettava, että muutoksiin vastaaminen eli toimenpiteet jäävät varovaisiksi ja kirjaukset yleisluonteisiksi. Konkreettisia kehittämiskohteita käsitellään niukasti.

Alueellisia erityispiirteitä ei suunnitelmassa ole tunnistettu riittävästi. Alueellisia painotuksia on käsitelty (luku 4.4), mutta ne voisivat yhtä hyvin kuvata mitä tahansa aluetta Suomessa.

Liikenne 12:sta esitetään, että valtio laatii maakuntien kanssa menettely tavan, miten alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Tämä on hyvä esitys. Suunnitelmassa on myös muita kirjauksia alueiden, maakuntien ja kaupunkiseutujen yhteistyön parantamiseksi. Parhaan lopputuloksen aikaan

Österbottens förbund – Pohjanmaan liitto
PB 174 • PL 174
65101 Vasa • Vaasa

Sandögatan 6 B • Hietasaarenkatu 6 B
65100 Vasa • Vaasa

info@obotnia.fi • www.obotnia.fi
FO-0970063-6 • Y-0970063-6

saamiseksi, toivomme Pohjanmaan ja Länsi-Suomen maakuntien suuntaan tiivistä ja riittävää vuoropuhelua. Vuorovaikutuksen lisääminen ja sen parantaminen on tervetullutta toimijoiden resurssit huomioiden.

Kunnille on osoitettu suunnitelmassa useita tehtäviä ja velvollisuuksia (alue- ja yhdyskuntarakenne, jkpp-väylien ja tietopohjan, hankintojen sekä henkilöliikenteen solmukohtien kehittäminen, junaliikenteen ostopalvelut, satamayhteyksien kehittäminen, jne.). Useita tehtäviä kunnat tekevät jo entuudestaan. Velvoitteiden lisäksi tulisi kuitenkin tarjota myös riittävästi rahoitusta tehtävien hoitamiseen. Kunnat kipuilevat taloutensa sopeuttamisen kanssa, joten tehtävien hoitamisvastuu ei saa tarkoittaa sitä, että myös niiden rahoitusvastuu on täysin kuntien harteilla.

Maakuntien tehtäväksi tulee jatkossa käsitellä alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa mm. vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita, pysäköintipolitiikka tulee liittää osaksi liikennejärjestelmätyötä sekä osallistua jatkossakin tiedon tuottamiseen liikennejärjestelmätyötä ja liikenteen analyysejä varten. Näihin tehtäviin liittyviä selvityksiä ja työtä maakunnat ovat jo osin tehneet mm. asioiden verkostollinen näkökulmahuomioiden, mutta tarkemman pysäköintipolitiikan ja jakeluinfran kehittäminen ovat kuitenkin enemmän kuntatason tehtäviä.

Maantieverkoston osalta Liikenne 12 esittää useita perusväylänpidon toimenpiteitä. **Perusväylänpidon rahoituksen lisäys noin 500 M€:lla on perusteltua – etenkin nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, jossa tiestöllä verkostona voi olla suurempi merkitys kuin yksittäisillä väylillä.** Raideverkoston perusväylänpidon toimenpiteistä Vaasa-Seinäjoki radan parantaminen tulisi saada käyntiin, sillä se on ehkä koko maan kustannustehokkain raidehanke (H/K yli 3,5).

Liikenne 12 -suunnitelmassa ylipainottuvat MAL-kaupunkiseudut ja TEN-T-ydinverkko. Samalla **on varmistettava, etteivät ydinverkon ulkopuoliset keskisuuret kaupunkiseudut ja vientivetoiset alueet jää kehittämisen ulkopuolelle.** Näiden alueiden logistinen toimintavarmuus, satamayhteydet ja teollisuuden kuljetusketjut ovat kansantalouden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä.

TEN-T -verkon hankkeiden edistämisessä painotus tulee olla vaatimusten täyttämisessä, kuten suunnitelmaan erikseen mainitun Suomen

Pääradan kehittämisessä ja parantamisessa. Pääradan parantaminen on myös useimpien maakuntien yhteinen tahtotila. TEN-T-verkon lisäksi investointeja ja määrärahoja tulee ohjata myös muulle pääväylä ja väyläverkolle tehokkaasti ja vaikuttavasti. TEN-T -kattavan verkon kohteita on syytä tarkastella kaksikäyttöisyys huomioiden.

Edelliseen suunnitelmaan verrattuna pääväylistä ei suunnitelmassa puhuta. Länsi-Suomi on priorisoinut omaan toimenpidesuunnitelmaansa pääväylät ja valtatiet, joiden kehittämisen lähtökohtana on ollut synergiahyötyjä löytäminen muiden suuralueiden (Itä-, Etelä kuin Pohjois-Suomen) kanssa.

Pienille hankkeille ollaan osoittamassa 50 M€:n rahoitusta, mikä on tarpeen. Näitä poliittisesti ”ei niin kiinnostavia” pikkusuunnitelmia on kertynyt vuosien varrella viranomaisten (mm. Elinvoimakeskusten) arkistoihin. Näillä pienillä suunnitelmilla on usein toteutuessaan merkittäviä paikallisia vaikutuksia liikenteen toimivuuteen ja liikenneturvallisuuteen. Rahoitustaso pienille hankkeille voisi olla suurempikin.

Pienehköjen hankkeiden suunnitteluiden keventäminen ja yksinkertaistaminen on toivottu aloite, ja tukee osaltaan pienten hankkeiden toteutusta. Kustannuksiltaan maltillisilla ratkaisuilla voidaan saada toteutettua huomattava määrä näitä pienempiä roikkumaan jääneitä suunnittelukohteita.

Liikenne 12:n toimenpiteissä mainitaan (s.49), että ”määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan jopa luopua”. Kirjaus aiheuttaa yleisesti huolta. Kirjaus kuulostaa valtuutukselta lakkauttaa lähes mitä vain infraa, jos liikennemäärät ovat pieniä. Etenkin raideliiketeessä vähäliikenteisiä ratoja on useita, myös tiestöllä on huomattava määrä vähäliikenteisiä teitä. Rataverkolla liikennemäärien vähyys johtuu osin myös siitä, ettei ratojen kunnostamiseen ole panostettu, vaan niitä ja niiden palvelutasoa on ehkä tarkoituksen mukaisestikin ajettu alas, yhä huonompaan kuntoon. **Toimenpiteiden osalta on suotavaa tehdä kattavaa vaikutustenarviointia sekä toteuttaa läpinäkyvää ja vuorovaikutteista osallistamista.**

Raideliikenteen kirjaukset Pääradan peruskorjauksen ja parantamisen osalta ovat oikean suuntaisia. Pääradan parantaminen on pitkäkestoinen prosessi ja se jakautuu kestoltaan useammalle hallituskaudelle. Esitetty rahoitus 30 M€/vuodessa on hyvä aloitus, mutta miljardi-investoinnin toteuttaminen kestäisi tällä rahoitustasolla lähes 35 vuotta.

Suunnitelman mukaan valtio varautuu myös junaliikenteen ostoliikennesopimuksiin. On esitetty, että kunnat ja kaupungit osallistuisivat kustannuksiin. **Valtiolla tulee kuitenkin olla kokonaisvastuu lähijunaliikenteen järjestämisestä ja sen rahoituksesta erityisesti seutujen välisillä runkoliikenteen reiteillä.** Suomessa ei ole kovinkaan montaa kuntaa, joilla voisi olla realistisia mahdollisuuksia panostaa raideliikenteeseen.

Suunnitelmassa korostuvat suuret kaupunkiseudut muiden kaupunkien yli. Raideliikenteen ostosopimukset suosivat suurimpia kaupunkeja, koska pienillä ei niihin ole varaa. MAL-sopimukset on tehty vain seitsemän suuren kaupungin kanssa. **Kasvaville ja kehittyville kaupunkiseuduille sekä keskisuurille kaupungeille tulisi myös tarjota jonkinlainen, maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseen soveltuva keskusteluprosessi** tai menetelmä (”mini-MAL”) valtion suuntaan.

Joukkoliikennettä on edullisin järjestää suurimmilla kaupunkiseuduilla, ja samalla haja-asutusalueille ei voida enää tarjota edes peruspalvelutasoista liikennettä. Yleisen kehityksen lisäksi, kaupungistumiskehitystä vauhditetaan Liikenne 12 suunnitelman ratkaisuilla, jotka tukevat nimenomaan kaupunkiasumista ja palveluiden sijoittumista taajaan asutuille alueille. Suunnitelmassa tulisi kiinnittää enemmän huomiota siihen, että elämiselle ja asumiselle luodaan parempia edellytyksiä, annetaan useampia vaihtoehtoja ja mahdollistetaan myös pienempien kunta- ja asuinkeskuksien kehittyminen.

Toimintaympäristön muututtua, syventää valtio kansainvälisten yhteyksien osalta pohjoismaista yhteistyötä. Läntisten yhteyksien osalta erityisesti sotilaallinen liikkuvuus, logistiikka, huoltovarmuuskysymykset sekä digitaaliset yhteydet ovat nousseet uuteen painoarvoon. **Länsi-Suomen huomioiminen osana läntisiä yhteyksiä ja Suomen saavutettavuutta ja huoltovarmuutta (mm. Merenkurkun kiinteä yhteys), on tärkeää.** Satamat ja yhteydet satamiin ovat kriittisen tärkeitä Pohjanmaalle, mutta myös koko Suomelle. **Panostaminen satamiin ja niiden yhteyksiin edesauttaa samalla myös vihreän siirtymän investointien, energia- ja suurteollisuuden rantautumista Suomeen, mutta myös jo täällä toimivien yritysten kasvua ajatellen.** Yhteistyön tulisi näkyä näissä kysymyksissä myös Länsi-Suomeen liittyvissä päätöksissä ja linjauksissa.

TEN-T -verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle uusina energiasatamina on syytä pohtia, kun valtio muodostaa kokonaisnäkemystään muutosehdotuksista komissiolle vuoden 2026 aikana. Asiaa on **syytä tarkastella myös mahdollisuutena lisätä uusia toiminnallisia kaupunkisolmuja** huoltovarmuus, sotilaallisen liikkuvuus ja yhteiskunnan energiamurros tarpeet huomioiden. On tärkeää, että Kaskisten satama on edelleen osa TEN-T -satamien verkkoa. Lisäksi Pohjanmaalta Vaasanseutu käytännössä täyttää kaupunkisolmun edellytykset. Sillä on myös valmiuksia toimia energiasataman roolissa, samoin kuin on Pietarsaaren satamalla.

Kansainvälisten yhteyksien kehittämisen osalta toteamme, että Liikenne 12:sta suunnitellut toimenpiteet ja tunnistetut tarpeet ovat lähtökohtaisesti hyviä. Korostamme kuitenkin, että raideleveyden muutosta arvioitaessa, tulee objektiivisesti selvittää myös raideleveyden muuttaminen koko pääradalla. Myös **kahden eri raideleveysjärjestelmän mallia sekä eurooppalaisen raideleveysjärjestelmän vaiheittaista laajentamista, tulee pohtia**. Päärata on mahdollista kytkeä Eurooppaan mm. Vaasassa Merenkurkun kiinteään yhteyden ja Helsinki-Tallinnan tunnelin kautta Rail Balticaan, jolloin kehitetään liikenneverkon redundanssia koko Pohjolan osalta E12 -käytävää pitkin. Myös uutta läntisen rannikon satamat ja kaupungit yhdistävän uuden ratalinjauksen, Aaltoradan, suunnittelua Turusta Porin kautta Vaasan ja edelleen Kokkolan kautta Ouluun ja Tornioon, tulee vakavasti miettiä.

Vaikka em. hankkeiden toteutuminen ottaakin aikaa, niin **valtiolla tulisi olla pitkän tähtäimen visio ja tiekartta suurien hankkeiden, kansainvälisten yhteyksien ja liikenneverkon kokonaiskuvasta** (mm. raideleveys), jossa hyvänä työkaluna toimisi kirjattu kehittämisajatus kansainvälisten yhteyksien tietopohjasta.

Investointien kannalta kriittistä on, että yrityksille on tarjolla päästöttömiä kuljetusketjuja sekä työvoiman liikkumista varten puhdasta joukkoliikennettä. Uusien teollisuuslaitosten ja olemassa olevan teollisuuden kannalta lentoliikenneyhteydet ja satamaverkosto, ovat elintärkeitä. Lentoasemaverkosto on perusinfraa, jonka olemassaolo ja liikenteen palvelutaso tulee turvata hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti. Lentoasemaverkostoa tulee kehittää yhteistyössä seutujen ja elinkeinoelämän kanssa, niiden näkemykset ja tarpeet huomioiden. Huoltovarmuusnäkökulmasta lentoasema- tai satamaverkoston supistaminen ovat lyhytnäköisiä esityksiä. Satamien laivaliikenne ja

lentokenttien lentoliikenne ovat ainoat merkittävät liikennemuodot, jotka yhdistävät Suomen läntiseen maailmaan. **Huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tulee tarvittaessa turvata ostopalveluliikenteellä.**

Meriliikenteen turvaaminen on huomioitu suunnitelmassa. **Meritse kulkee 96 % Suomen ulkomaankaupan tavaraliikenteestä. On tärkeää turvata Länsi-Suomen satamien, väylien ja logististen palveluiden toimivuus myös tulevaisuudessa. Satamien rooli ja merkitys energiateollisuuden keskeisinä solmuina tulee huomioida, geostrategista merkitystä unohtamatta.**

Kävely ja pyöräily sekä kestävä liikkuminen on sisällytetty suunnitelman sisään. Suurin osa liikenteen päästöistä syntyy kaupungeissa. **Päästöjen vähentämisen kannalta keskeistä on huomioida kestävän liikkumisen kehittäminen etenkin kaupunkiseuduilla**. Joukkoliikenne ratkaisuilla sekä tukemalla kävelyä ja pyöräilyä, sekä mahdollistamalla etätyöskentely, voidaan kaupunkiseutujen päästöjä vähentää merkittävästi. Huomiona todettakoon, että Liikenne 12 -suunnitelman rahoitus tukee kuitenkin aiempaa heikommin esim. kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

Liikenne 12 -suunnitelma huomioi hyvin toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset lisäämällä mm. perusväylänpidon rahoitusta sekä kohdistamalla rahaa pienemmille hankkeille. **Rahoituksen niukkuus kuitenkin typistää Liikenne 12 -suunnitelman strategisuutta, koska kehittäminen ja uudet investoinnit tuntuvat olevan jäissä. Lisäksi väyläverkkoa ja infraa halutaan supistaa ja karsia.** Leikkuria käytetään myös harvempaan asuttujen alueiden henkilöliikennettä karsimalla. Yksityisteiden avustukset ovat ennätyksellisen pieniä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) tulee sisältää strategiset linjaukset Suomen liikenneverkon ja järjestelmän kehittämiseksi. Siksi siinä tulisi määritellä myös liikenneverkon pitkän aikavälin tavoitetila vuoteen 2050 – ja siitä eteenpäin. Nykyinen Liikenne 12 keskittyy toimivuustarkasteluissa lähinnä olemassa olevan liikenneverkon käsittelyyn. Suunnitelmassa ei siten päästä arvioimaan liikennejärjestelmän tulevaisuuden isoa kuvaa, liikenneinvestointien mahdollisuuksia, verkollisia puutteita valtakunnallisen tai kansainvälisen ulottuvuuden näkökulmasta. Näkökulma painottuu siten maakunta- tai alueellisen tason sekä suurimpien kaupunkien huomioimiseen.

Pohjanmaan liitto 23.2.2026

Mats Brandt	Tero Voldi
Maakuntajohtaja	Liikenenasiantuntija