Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

viite: Lausuntopyyntönne 10.2.2026

# SATAKUNTALIITON LAUSUNTO VNS 10/2025 VP VALTIONEUVOSTON SELONTEKO VALTAKUNNALLISESTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMASTA VUOSILLE 2026–2037

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Satakuntaliitolta asiantuntijalausuntoa Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Lausuntoa pyydetään maakunnan liiton toimialan osalta, erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvistä näkökohdista. Lausunnon määräaika on 23.2.2026 klo 10.00.

Satakuntaliitto lausuu asiasta seuraavaa:

**Yleistä**
Satakuntaliitto toivottaa tervetulleeksi entistä tiiviimmän vuorovaikutuksen ja yhteistyön valtion kanssa. Liitto osallistuu mielellään Väyläviraston ja elinvoimakeskusten ohjelmavalmisteluihin ja suhtautuu myönteisen odottavasti suunnitelman linjaukseen laatia menettelytapa, jolla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa, mahdollisesti yhtenäisellä, mutta alueiden erityispiirteet säilyttävällä esitystavalla.

Suunnitelmassa linjataan, että Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimuksien täyttämistä koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Erityistä huomiota kiinnitetään kriittisimpiin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin. Satakuntaliitto korostaa, että erityispainopisteestä huolimatta myös kattavan verkon tarpeet on huomioitava. Rahoituksesta päätettäessä tulee huomioida myös maankäytön tulevaisuuden suunnitelmat, kotimainen tuotanto sekä viennin ja tuonnin arvot. Teiden rahoituksesta päätettäessä pelkän liikennemäärän ei tule määrittää kohteiden tärkeyttä.

Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden osalta tulee huomioida mm. Satakunnan varuskuntien, harjoitusalueiden, satamien ja lentokentän merkitys.

**Rahoitus**
Liikennejärjestelmän ylläpito ja kehittäminen edellyttää pitkäjänteistä ja ennakoivaa sitoutumista.12-vuotisessa suunnitelmassa tehtävät linjaukset ja rahoitustaso eivät saisi vaihdella laajasti hallituskausittain (ellei parempi kansantaloudellinen tilanne mahdollista nykysuunnitelman alhaisten rahoitustasojen nostoa).



SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU
Luoma Marika, Erityisasiantuntija 20.02.2026
Roslöf Susanna, Alueiden käytön johtaja 20.02.2026

Keskeistä on varmistaa perusväylänpidon rahoitus. Satakuntaliitto pitää hyvänä, että vuodesta 2030 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet myös alemmalla tieverkolla, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Tämä tarkoittaa kuitenkin sitä, että uusia kehittämishankkeita voi toteutua todella vähän, mikä hankaloittaa erityisesti pääväylien pullonkaulojen poistamista ja elinkeinoelämän toimintaolosuhteita.

Kuten suunnitelmassa linjataan, liikenneinfran kehittämisen turvaaminen edellyttää uusien rahoitusmahdollisuuksien ja –keinojen tarkastelua. Tarpeen on varmistaa, että myös sellaista rahoitusta löytyy, jolla kyetään joustavasti ja nopeasti reagoimaan esimerkiksi elinkeinoelämän merkittäviin investointeihin tai äkillisen rakennemuutoksen tilanteisiin.

Suunnitelman mukaan kehittämisrahoitus kohdennetaan pääasiassa TEN-T vaatimusten täyttämiseen. Rahoituksen niukkuudesta huolimatta kohdennuksissa tulee TEN-T ydinkäytävien ja -verkon lisäksi huomioida myös kattavan verkon ja muiden pääväylien kiireelliset kohteet.

On hyvä, että suunnitelmassa on esitetty vuodesta 2030 alkaen pienehköihin parantamistoimenpiteisiin n. 50 M€/v, sillä viime vuosina pieniä tarpeellisia liikenneturvallisuus- tai muita parantamistoimia on voitu toteuttaa vain hyvin vähän ilman erillisrahoituksia (kuten esim. jakovarahankkeet). Satakuntaliitto toivoo, että näitä pieniä parantamishankkeita ei vakavasti harkitsematta jätetä toteuttamatta sen vuoksi, että perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hillintään.

Resurssien niukkuudesta huolimatta on välttämätöntä, että valtio tarvittaessa turvaa ostorahoituksella alueellisen linja-auto- ja henkilöraideliikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen, millä mahdollistetaan työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointiliikkuminen. Vuodesta 2030 alkaen osoitettava 10 M€ lisärahoitus ostoihin ei todennäköisesti ole sellaisenaan riittävä kustannustason nousun vuoksi.

**Satamat, meriliikenne**

Satakuntaliitto on tyytyväinen siihen, että satamien suuri merkitys on tunnistettu suunnitelmassa ja että niiden toiminnan ja kehittämisen edellytykset ja rahoitusmahdollisuudet pyritään varmistamaan kansallisella ja EU-tasolla (ml. takamaayhteydet).

Satakuntaliitto kannattaa kirjausta, että suurten teollisten investointien yhteydessä toimiviin satamiin, kuten TEN-T, energia- ja korkean jalostusarvon vientiteollisuuden satamiin, kiinnitetään erityistä huomiota.

Satakuntaliitto pitää tärkeänä myös kirjausta siitä, että vesiväylien kehittämisessä mahdollistetaan merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet.

Myönteistä on myös valtion varautuminen Pohjanlahdelle suunniteltujen laajojen tuulivoimapuistoalueiden toteutumiseen ja niiden myötä mahdollisesti lisääntyvään talvimerenkulun avustus- ja jäänmurtokapasiteetin lisäämistarpeisiin, sekä sen varmistaminen, että merituulivoimahankkeiden suunnitteluvaiheessa huomioidaan myös kaikki muut käynnissä olevat

merituulivoimahankkeet ja niiden kumulatiivinen vaikutus merenkulkuun, väylien käyttöön sekä liikennejärjestelmän (ml. sitä tukevien viestintä- ja valvontaverkkojen) häiriöttömyyteen.

**Lentoliikenne**
Satakuntaliitto pitää tärkeänä lentoliikenteen ostoihin vuosille 2026-2029 varattua rahoitusta ja tukea Porin kentän lennoille. Lentoliikenteen sujuvuus ja saavutettavuus ovat keskeisiä tekijöitä alueiden taloudellisessa menestyksessä.

Lentoliikenteen tulevaisuutta ei tule arvioida liian kapeasti lentoasemayhtiön näkökulmasta, vaan arvioinnissa tulee huomioida lentoliikenteen laajemmat alue- ja kansantaloudelliset vaikutukset. Porin lentokenttä kuuluu kansallisesti tärkeisiin lentoasemiin mm. koulutusroolinsa (Suomen ilmailuopisto ja Winnovan lentokonetekniikan koulutus), lentoliikenteen luonteen (erityisesti vientiteollisuuden tarpeet), huomattavan aluetaloudellisen merkityksensä (kauppakamarien Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset -selvitys 2024), alueelle suunniteltujen investointien, saavutettavuusnäkökulman, kokonaisturvallisuustarpeiden ja kehittämispotentiaalinsa vuoksi. Porin lentokentän toimintaympäristössä on useita toimijoita, joiden kehitys tuo synergiaetuja ja -mahdollisuuksia kentälle (esim. Turvallisuuskeskus, Satasairaala).

**Rataverkko ja raideliikenne**
Satakuntaliitto pitää kannatettavana, että valtio 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. Kehitysnäkymän pohjaksi Väylävirasto päivittää rataverkon kokonaiskuvan. Tässä työssä tulee huomioida myös Pori-Parkano-Haapamäki -poikittaisradan uudelleenkäyttöönotto sekä uusi länsirannikon suuntainen Aaltorata, josta valmistuu selvitys maaliskuussa 2026.

Päätös valtion tuesta Rauman henkilöjunaliikenteen uudelleenkäynnistämiseen oli hyvä ja tärkeä. Junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittaminen suunnitteluohjelmassa ja investointiohjelmassa on tarkoituksenmukaista. Kuntien ja kaupunkien osallistumisesta kustannuksiin tulee sopia mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

**Tieliikenne**
Satakuntaliitto pitää hyvänä kirjausta, että valtio huomioi alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat kohdentaessaan maanteiden parantamisrahoitusta ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin. Pienempien parantamishankkeiden lisäksi rahoitusta tulee kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistävien pääteiden parantamishankkeiden edistämiseen. Mm. VT 2/VT 8 Porin keskustan kohta muodostaa ruuhkaisen pullonkaulan kuljetuksille ja tulee pian saada toteutukseen.

Teiden rahoituksesta päätettäessä pelkän liikennemäärän ei tule määrittää kohteiden tärkeyttä. Väyliä tulee arvioida myös mm. suunnitellun maankäytön näkökulmasta sekä sen mukaan millaista tavaraliikennettä niillä kulkee. Satakunnan kaltaisessa maan kolmanneksi suurimmassa vientimaakunnassa väylien merkityksessä on käyttäjämäärien lisäksi huomioitava teillä (vientiin) liikkuvan tavaran arvo. Mittareita teiden vertailuksi tulee edelleen laajentaa ja kehittää.

Satakuntaliitto kannattaa raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikkoja edistävän yhteistyöryhmän perustamista ja sille asetettuja tavoitteita (kaavoitus, rakentaminen, kustannusjakoperiaatteet).

Satakunnan liikenneturvallisuustilanteelle tärkeä suunnitelmassa esitetty toimenpide on selkeyttää nopeusrajoitusjärjestelmän perusperiaatteita sekä kehittää nopeusrajoitusten asettamista koskevaa prosessia.

Selvitys erikoiskuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeista vuoden 2026 aikana on Satakunnalle merkityksellinen, koska Pori ja Rauma ovat tärkeitä erikoiskuljetuksien projektisatamia.

Lausunnon on valmistellut erityisasiantuntija Marika Luoma, marika.luoma@satakunta.fi, p. 0447114321

**Satakuntaliitto**

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta kirjaamo@satakunta.fi