23.2.2026 35/03.06.03/2026

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Lausuntopyyntönne 10.2.2026 Dnro VNS 10/2025 vp.

Lausunto valtioneuvoston selonteosta koskien valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026 - 2037

1. Yleisarvio

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12) keskeisenä julkistalouden ohjausvälineenä, jolla vaikutetaan pitkäjänteisesti Suomen kilpailukykyyn, huoltovarmuuteen ja valtiontalouden kestävyyteen. Selonteossa korostuvat perustellusti perusväylänpidon merkitys, investointien priorisointi sekä kustannustehokkuus.

Maakuntaliitto katsoo kuitenkin, että Liikenne 12 -suunnitelman rahoituksellinen ohjaus ja toimeenpanon painotukset eivät nykyisellään riittävästi tunnista Pohjois-Karjalan ja koko itäisen Suomen liikennejärjestelmän alueellisia erityispiirteitä. Näillä alueilla liikennejärjestelmän vaikuttavuus perustuu ennen kaikkea toimintavarmuuteen, saavutettavuuteen ja ennakoitavaan palvelutasoon, ei liikennemäärien kasvuun. Tämä heikentää suunnitelman vaikuttavuutta sekä julkistalouden että huoltovarmuuden näkökulmasta.

2. Pohjois-Karjala ja itäinen Suomi osana kansallista kustannusrakennetta ja liikennejärjestelmän toimivuutta

Pohjois-Karjala on osa itäistä Suomea, joka muodostaa laajan, harvaan asutun ja pitkien etäisyyksien kokonaisuuden. Alueen liikennejärjestelmä palvelee samanaikaisesti:

- asukkaiden arjen liikkumista, työssäkäyntiä ja palvelujen saavutettavuutta
- henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien kuljetusketjujen toimivuutta
- raaka-aineisiin ja luonnonvaroihin perustuvaa vientiteollisuutta
- huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden edellyttämiä yhteyksiä
- rajaturvallisuutta ja sotilaallista liikkuvuutta.

Maakuntaliitto korostaa, että henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen yhteen toimivuus sekä toimivat ja nopeat tietoliikenneyhteydet koko maassa ovat olennaisia valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuudelle. Pohjois-Karjalassa ja Itäisessä Suomessa eri liikennemuotojen – tie-, raide-, lento- ja joukkoliikenteen – sekä digitaalisten yhteyksien muodostama kokonaisuus on erityisen herkkä häiriöille.

Maakuntaliitto kiinnittää huomiota siihen, että Itäisessä Suomessa esiintyy edelleen puutteita mobiiliverkkojen toimivuudessa ja peitossa sekä laajakaistayhteyksien saatavuudessa ja kapasiteetissa. Jos fyysiset palvelut ovat alueella heikosti saavutettavissa ja digitaaliset yhteydet puutteelliset, liikkumisen tarve kasvaa, liikennejärjestelmän kustannuspaineet lisääntyvät ja alueen elinvoima heikkenee.

Digitaalinen saavutettavuus on näillä alueilla olennainen osa liikennejärjestelmän kokonaisuutta.

Liikennejärjestelmän häiriöt Pohjois-Karjalassa ja itäisessä Suomessa heijastuvat siten suoraan elinkeinoelämän kustannuksiin, asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin, työmarkkinoiden toimintaan ja pitkällä aikavälillä valtiontalouteen.

3. Keskeiset huomiot Liikenne 12 -suunnitelmaan rahoituksen ja ohjauksen näkökulmasta

3.1 Rahoituskriteerien alueellinen vinouma

Liikenne 12 -suunnitelman rahoituksen kohdentaminen painottuu vahvasti liikennemääriin ja kasvukeskuksiin. Tämä on julkistalouden näkökulmasta ongelmallista alueilla, joissa:

- liikenneverkko on elinkeinoelämän ja arjen perusrakenne
- kuljetusketjut ovat pitkiä ja vaihtoehdot rajallisia
- verkon rapautuminen aiheuttaa nopeasti kasvavia kustannuksia.

Maakuntaliitto katsoo, että ennakoiva perusväylänpito Itäisessä Suomessa on valtiontaloudellisesti kustannustehokkaampaa kuin korjaavat toimenpiteet tai kuljetusketjujen häiriöistä aiheutuvat menetykset.

3.2 Perusväylänpidon ja huoltovarmuuden kytkentä

Perusväylänpidon rahoitusta tulee tarkastella osana huoltovarmuuden kokonaiskustannuksia. Vähäliikenteisen tie- ja rataverkon heikkeneminen Pohjois-Karjalassa ja itäisessä Suomessa lisää kuljetusten yksikkökustannuksia, heikentää yritystoiminnan ennakoitavuutta ja kasvattaa valtiontalouden riskejä poikkeus- ja häiriötilanteissa.

4. Yhteenveto ja toimenpide-esitykset

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto katsoo, että Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat julkistalouden näkökulmasta perusteltuja, mutta niiden vaikuttava toteutuminen edellyttää sekä Pohjois-Karjalan että koko Itäisen Suomen liikennejärjestelmän roolin selkeämpää tunnistamista osana valtiontalouden riskienhallintaa, huoltovarmuutta ja alueellista tasa-arvoa.

Maakuntaliitto esittää, että Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen toimeenpanoa täsmennetään seuraavin konkreettisin toimenpitein:

1) Kolmen tunnin saavutettavuustavoitteesta on pidettävä kiinni

Valtion on turvattava **maakuntakeskusten ja pääkaupunkiseudun välinen kolmen tunnin saavutettavuus** osana valtakunnallista liikennejärjestelmää. Esimerkiksi Joensuusta tämä ei ole mahdollista ilman toimivia lentoyhteyksiä todella pitkään aikaan.

Jotta kolmen tunnin saavutettavuus voitaisiin jatkossa saavuttaa myös rautateitse, niin tämä edellyttää Karjalan radan määrätietoista kehittämistä ja jatkossa myös Itäradan rakentamista.

Karjalan radan kehittäminen on tunnistettu hallitusohjelmassa, mutta ilman rahoituspäätöstä kirjaus ei paranna Itä-Suomen saavutettavuutta. Kolmen tunnin saavutettavuustavoite ei toteudu pelkällä ohjelmakirjauksella – se edellyttää investointipäätöksiä.

Karjalan rata on Itä-Suomen keskeinen runkoyhteys, joka palvelee samanaikaisesti:

- henkilöliikennettä
- vientiteollisuuden kuljetuksia,
- huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta.

Radan nopeustason, välityskyvyn ja toimintavarmuuden parantaminen on muutettava hallituskaudella konkreettiseksi rahoituspäätökseksi. Ilman investointeja Karjalan rata jää pullonkaulaksi, joka estää sekä kolmen tunnin saavutettavuuden toteutumisen että Itä-Suomen talouskasvun.

Karjalan radan rahoittaminen ei ole aluepoliittinen erityisratkaisu, vaan osa valtakunnallisen liikennejärjestelmän tasapainoista kehittämistä.

2) Lentoasemaverkoston aseman selkeyttäminen ja turvaaminen

Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä lentoasemaverkoston tarkastelua ei tule käyttää perusteena alueellisten lentoasemien aseman heikentämiselle tai niiden mahdolliselle pudottamiselle Finavian verkostosta. Maakuntaliitto korostaa, että alueelliset lentoasemat ovat osa valtakunnallista liikennejärjestelmää ja pitkän matkan saavutettavuutta erityisesti alueilla, joilla maantie- ja raideliikenne eivät tarjoa ajallisesti kilpailukykyisiä yhteyksiä.

Lentoliikenteen merkitys ei rajoitu liikkumiseen, vaan sillä on laaja aluetaloudellinen vaikutus. Vuonna 2024 valmistuneen Kauppakamarien tilaaman selvityksen mukaan Joensuun lentoaseman vaikutusalueen lentoliikenteen aluetaloudellinen vaikutus on noin **1,8 miljardia euroa**.

Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpano ei saa johtaa **Joensuun lentoaseman toimintaedellytysten, palvelutason tai osana valtakunnallista lentoasemaverkostoa olemisen heikentymiseen** ilman kattavaa ja alueellisesti eriteltyä vaikutusarviointia. Maakuntaliitto korostaa, että Joensuun lentoasema on Pohjois-Karjalan saavutettavuuden kannalta kriittinen infrastruktuuri, eikä sen roolia voida arvioida yksinomaan lyhyen aikavälin taloudellisten tunnuslukujen perusteella. Alueellisten lentoasemien verkostomainen tarkastelu on perusteltua vain, mikäli arvioinnissa huomioidaan täysimääräisesti alueelliset vaikutukset, vaihtoehtoisten kulkumuotojen puutteet ja kansalliset kokonaisturvallisuusnäkökohdat.

3) Perusväylänpidon rahoituskriteerien tarkistaminen

Perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa tulee liikennemäärien sijasta painottaa nykyistä vahvemmin:

- elinkeinoelämän kuljetuksia palvelevan tieverkon toimivuutta ja rakenteellista kestävyyttä
- ratayhteyksien toimintavarmuutta ja häiriönsietokykyä
- pitkien kuljetusetäisyyksien alueiden ennakoitavaa ja tasalaatuista palvelutasoa.

Tällainen rahoituskriteerien painotuksen muutos vähentää pitkän aikavälin korjausvelan kasvua, ehkäisee kuljetusketjujen häiriöistä aiheutuvia kustannuksia ja parantaa perusväylänpidon kokonaiskustannustehokkuutta valtiontalouden näkökulmasta.

4) Perusväylänpidon rahoituksen nosto

Perusväylänpidon rahoitusta on nostettava pysyvästi, jotta alempiasteisen tieverkon kunto voidaan turvata erityisesti Itä-Suomessa. Nykyinen rahoitustaso ei riitä estämään korjausvelan kasvua, ja sen seurauksena juuri vähäliikenteinen mutta elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle kriittinen tieverkko rapautuu ensimmäisenä.

Itä-Suomessa alempiasteinen tieverkko on elinkeinoelämän kuljetusten, asukkaiden arjen liikkumisen ja kokonaisturvallisuuden perusrakenne. Ilman perusväylänpidon rahoituksen tuntuvaa ja pitkäjänteistä vahvistamista tieverkon heikkeneminen kasvattaa kuljetuskustannuksia, lisää riskejä ja heikentää alueen kilpailukykyä sekä valtiontalouden kestävyyttä.

5) Tietoliikenneyhteydet osaksi liikennejärjestelmän kokonaisuutta

Toimivat mobiiliverkot ja laajakaistayhteydet tulee huomioida osana liikennejärjestelmän peruspalvelutasoa erityisesti alueilla, joilla fyysinen saavutettavuus on heikko. Digitaalisten yhteyksien kehittäminen on kustannustehokas keino vähentää fyysisen liikenteen tarvetta ja tukea alueellista tasa-arvoa.

6) Alueellisten erityispiirteiden sitova kytkentä rahoituspäätöksiin

Liikenne 12 -suunnitelmassa tunnistetut alueelliset erityispiirteet tulee kytkeä nykyistä sitovammin investointiohjelmiin, perusväylänpidon rahoitukseen ja talousarviopäätöksiin.

Lopuksi

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto korostaa, että Pohjois-Karjalan ja koko itäisen Suomen liikennejärjestelmän toimivuus on valtiontaloudellinen ja huoltovarmuuteen liittyvä kysymys, ei vain alueellinen intressi. Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa tulee varmistaa, että rahoitus, palvelutaso ja saavutettavuus tukevat kustannustehokkaasti koko Suomen elinvoimaa, turvallisuutta ja taloudellista kestävyyttä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Maakuntahallitus

Lisätietoja:
Jyrki Suorsa, liikenneasiantuntija
etunimi.sukunimi@pohjois-karjala.fi
puh. 050 466 8511

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Voitte tarkastaa allekirjoituksen oikeellisuuden kirjaamosta.