Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asiantuntijalausuntopyyntö 9.2.2026 (VNS 10/2025)

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Kaakkois-Suomen elinvoimakeskukselta kirjallista asiantuntijalausuntoa toimialansa osalta liittyen Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Lausuntoon pyydetty näkökulmaa erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvistä näkökohdista.
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja lausuu asiassa seuraavaa.

Yleistä
Liikenne 12 -suunnitelman valtakunnalliset tavoitteet (toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) sekä niitä yhdistävät näkökulmat (tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi) muodostavat kokonaisuuden, joka on Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmälle kriittinen kaikilta osa-alueiltaan ja välttämätön suunnitelmien toimeenpanossa.
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus pitää tärkeänä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, laatimista ja erityisesti sen päivityksen etenemistä selontekoon. Suunnitelmalla tavoiteltu pitkäjänteinen, yli hallituskausien jatkuva ja ennakoitavissa oleva toimintamalli on olennainen parannus liikennejärjestelmän kehittämiseksi.
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen näkökulmasta Liikenne 12 -suunnitelma on hyvin laadittu ja selkeä kokonaisuus. Suunnitelman luonne ja tarkkuustaso huomioon ottaen vaikutusten arviointi on riittävä.

Rahoitustasot Kaakkois-Suomen näkökulma
Perusväylänpidon rahoitustaso putoaa erittäin niukaksi vuosina 2027–2029. Ilmiön taustalla on hallituksen erillisrahoituksen päättyminen sekä julkisen talouden suunnitelma. Tieverkon hoidon taso pyritään säilyttämään nykyisenä, mutta tieverkon heikentyvä kunto yhdessä niukan rahoituksen kanssa heikentää päivittäisen liikenteen palvelutasoa pääväylaverkkoa alemmalla tieverkolla.
Liikenne 12 -suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitustaso nousee 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Julkisen talouden suunnitelmassa Liikenne- ja viestintäministeriön kehysmenot ovat kuitenkin selvästi pienemmät kuin parlamentaarisesti hyväksytyssä Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty perusväylänpidon tavoitetaso. Tämän vuoksi

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitus ei tule mahtumaan nykyiseen ilmoitettuun kehykseen. Sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseen tarkoitettu erillisrahoitus tulee mahdollisuuksien mukaan kohdentaa Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

Maankäyttö, asuminen ja liikenne kasvavilla kaupunkiseuduilla
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella on vahvistettu Lahden seudun MAL-sopimus kaudelle 2024–2035. Liikenne 12 -selonteon mukaiset MAL-toimet kytketään vuosittaisiin kehys- ja budjettipäätöksiin. Rahoitusohjelman mukaisesta kehittämismomentin rahoituksesta varataan perusväylänpidon ulkopuolista rahoitusta kaupunkiseutujen (MAL-seudut) kehittämishankkeisiin keskimäärin 50–100 miljoonaa euroa vuosittain. Tällä toteutetaan kuluvan toisen MAL-sopimuskauden toimenpiteitä. MAL-sopimus on erittäin kannatettava toimintamalli siinä mukana oleville kaupunkiseuduille, kun tarkoitus on toteuttaa paikallisen maakäytön ja liikenteen yhteensovittamiseksi tarvittavia toimenpiteitä.
Toteutusohjelmaan pystytään kirjaamaan sellaisia alueellisesti tärkeitä hankkeita, joita ei pystyttäisi toteuttamaan nykyisellä perustienpidon rahoituksella ja rahoitusmallilla. MAL-sopimuksen ulkopuolelle kuitenkin jää sellaisia alueita, joille vastaavan tyyppisestä rahoitusmallista olisi saatavilla merkittäviä hyötyjä.

Huoltovarmuus ja Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueen liikennejärjestelmä
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella huoltovarmuus ja elinkeinoelämän kuljetukset korostavat tarvetta turvata riittävä perusväylänpidon rahoitus. Saimaan kanavan liikenteen päätyttyä myös sen kuljetusvirrat ovat siirtyneet tie- ja rataverkolle. Suomen pahimpia ratakapasiteettipuutteita on Kouvolan ja Imatran välisellä rataosuudella.

Korjausvelan vaikutukset alueelle
Vähäliikenteisen tieverkon suuri osuus ja siltojen ikääntyminen tulevat kasvattamaan korjausvelkaa Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella, mikä edellyttää vielä nykyistäkin tiukempaa tietoperusteista priorisointia kehyksen rajallisuuden vuoksi.

Elinkeinoelämän kuljetusten näkökulma
Satamien, teollisuuden ja raakapuuvirtojen logistiset tarpeet edellyttävät häiriötöntä valta- ja kantatieverkon kuntoa, toimivia yhteyksiä satamiin sekä teollisuuslaitosten saavutettavuutta, joten rahoituksen kohdentaminen keskeisten toimijoiden käyttövarmuuden turvaamiseen on ensisijaista niukassa kehyksessä.

Sotilaallinen liikkuvuus
Sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden turvaamisen näkökulmat ovat poikkeusoloissa pitkälti yhtenevät. Logistiikan ja henkilöliikenteen toimivuus tulee taata sekä toimintavarmuuden että kapasiteetin osalta. Tämä tulee olla tavoitteena tähän tarkoitukseen osoitettavan rahoituksen kohdentamisessa.

Tämä asiakirja on hyväksytty/allekirjoitettu viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt yksikönpäällikkö Jussi Kailasto ja ratkaissut osastopäällikkö Kari Halme.

Liitteet -

Jakelu Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä / kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Tiedoksi Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen kirjaamo / kirjaamo.kaakkois-suomi@elinvoimakeskus.fi

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

Ratkaisija Halme Kari 22.02.2026 13:47

Esittelijä Kailasto Jussi 20.02.2026 11:10