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

DESTIA OY:N LAUSUNTO

TAVOITTEET KORKEALLA, RAHOITUS MATALALLA

Suunnitelman tavoitteet ovat korkealla ja oikeanlaiset. Suunnitelmassa puhutaan koko Suomesta. Rahoitus on kuitenkin riittämätön toteuttamaan tavoitteita, joten joko rahoituksesta tai tavoitteista on joustettava. Suunnitelmassa olisi voitu korostaa vielä enemmän liikenneverkon merkitystä elinkeinoelämän, Suomen talouden ja kansainvälisen kilpailukyvyn instrumenttina, kuten Ruotsin vastaavassa 12-vuotissuunnitelmassa on tehty.

- EU-, NATO- ja muun kansainvälisen rahoituksen hyödyntäminen on keskeistä, kuten kohdassa 5.9.1 todetaan. Suomen tulee panostaa aiempaa määrätietoisemmin kansainvälisen rahoituksen hakemiseen ja saamiseen. Tärkein kilpailijamaamme Ruotsi on ollut kansainvälisen rahoituksen hakemisessa hyvin aktiivinen.

KORJAUSVELKA JATKAA KASVUAAN – YLI 90 % VALTION TEIDEN KORJAUSVELASTA SEUTU- JA YHDYSTEILLÄ

- Suunnitelmassa todetaan koko liikenneverkon korjausvelan kasvavan nykyisestä 4,2 miljardista noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä. Korjausvelan arvioidaan siis kasvavan keskimäärin 150 miljoonalla eurolla vuodessa L12-suunnitelmakauden aikana, vaikka kohdan 5.5.1.2 mukaan perusväylänpitoon kohdennetaan lisärahoitusta.
- Valtion tieverkon korjausvelasta yli 90 % on seutu- ja yhdysteillä. Yksityisteillä arvioidaan olevan yli miljardin euron korjausvelka. Tarvitaan erillinen ja oikein kohdistettu korjausvelkaohjelma. Merkittävä osa Suomen teollisuuden, kaupan, rakentamisen ja alkutuotannon kuljetuksista käyttää näitä teitä. Teiden huono kunto heijastuu laajasti elinkeinoelämään sekä Suomen talouteen ja kilpailukykyyn. Suomessa vallalla olevaa liikennemäärään perustuvaa kriteeristöä tulisi laajentaa käsittämään elinkeinoelämän toimitusketjut.
- Kohdan 5.5.1 mukaan tieverkon korjausvelka oli 2025 alussa noin 2,6 miljardia euroa (pääteillä n. 0,2 miljardia euroa) ja rataverkon korjausvelka noin 1,6 miljardia euroa. Valtion tieverkkoa on noin 78 000 kilometriä (pääteitä n. 13 500 km) ja rataverkkoa noin 6 000 kilometriä. Yhtä kilometriä kohden rataverkon korjausvelkaa on siten yli 250 000 euroa ja valtion tieverkon korjausvelkaa 33 000 euroa. Tästä näkökulmasta rataverkon korjausvelkatilanne on huolestuttava.

Destia Oy
Y-tunnus/Business ID 2163026-3
Firdonkatu 2 T 151
00520 Helsinki
P. +358 (0)20 444 11
www.destia.fi

VALTAKUNNALLISET SUUNNITELMAT, STRATEGIAT JA OHJELMAT HUOMIOON KONKREETTISESTI VÄYLÄNPIDOSSA

- Kohta 3.3: ”Samanaikaisesti Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen kanssa on käynnissä muuta valtakunnallisten ohjelmien ja strategioiden valmistelua. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on myös **varmistaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin.** Näin varmistetaan, että eri prosesseissa valmisteltavat suunnitelmat, strategiat ja ohjelmat ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä samaan suuntaan tukien toinen toistaan”.

→ Millä tavoin varmistetaan, että väyläviranomainen ottaa huomioon ylemmän tason tavoitteet ja ohjelmat yksittäistä hanketta valmistellessaan. On syytä epäillä, että näin ei aina ole tähän mennessä tapahtunut. Liikenneverkon kustannuksia ei saa osaoptimoida, vaan tulee olla tietoinen hankkeen mahdollistamista laajemmista hyödyistä.

TIESTÖN PINTAKUNTO JA RAKENTEELLINEN KUNTO

- Kohta 3.4: Suunnitelmassa todetaan, että ”päällysteiden epätasaisuutta ja tien pinnan karkeutta voidaan jonkin verran vähentää, mutta samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että teiden laadun paraneminen ei johda liikenteen nopeuksien nousemiseen tai kasvaviin liikennemääriin”.

→ Tienpinnan tasaisuuden merkitystä aliarvioidaan suunnitelmassa. Huonokuntoiset tiet aiheuttavat kustannuksia yrityksille ja yksityishenkilöille ja heikentävät liikenneturvallisuutta. Nykyrahoitustasolla epätasaiset tiet aiheuttavat raskaalle liikenteelle yli 1 miljardin euron lisäkustannukset L12-suunnitelmakauden aikana.

→ Huoli siitä, että teiden laadun paraneminen johtaisi liikenteen nopeuksien nousemiseen ja liikennemäärien kasvuun, on irti todellisuudesta. Pikemminkin olisi syytä huolestua tieverkon kunnon jatkuvasta heikentymisestä.

- Tiestön rakenteet ovat ikääntyneet, mutta ilmiötä ei suunnitelmassa ole riittävästi otettu huomioon. Merkittävä osa Suomen tieverkosta on rakennettu 1960- ja 1970-luvuilla. Pelkkä päällystäminen ei riitä, vaan ikääntyneen tien rakenteen parantaminen on väistämätöntä. On syytä aloittaa tiestön rakenteellisen kunnon systemaattinen analysointi, jotta ongelman suuruus selviää ja voidaan kohdistaa toimenpiteitä vaikuttavimmalla tavalla.

Destia Oy
Y-tunnus/Business ID 2163026-3
Firdonkatu 2 T 151
00520 Helsinki
P. +358 (0)20 444 11
www.destia.fi

KULJETUSTEN JA LOGISTIIKAN MERKITYS VAHVEMMIN HUOMIOON

- Kohta 5.7: Kotimaan sisäisten kuljetusten ja logistiikan merkitys Suomen taloudelle ja toimivuudelle on jäänyt suunnitelmassa vähälle huomiolle. Kiitettävää on se, että valtion ja kuntien keskeisin rooli on tunnistettu. Se on tavaraliikenteen osalta keskittyminen erityisesti liikenneverkkoihin ja liikenteen solmupisteisiin.

SUURET HANKKEET LIIKENNE 12 -SUUNNITELMAAN RUOTSIN TAPAAN

Liikenne 12 -suunnitelmaan tulisi sisällyttää Ruotsin mallin mukainen selkeä suurten hankkeiden lista aikatauluineen ja hanke-erittelyineen. Väyläviraston investointiohjelma voi kulkea rinnalla pienempien ja alueellisten hankkeiden kanssa, mutta L12-suunnitelmaan tarvitaan valtakunnan kärkihankkeita.

- Kun hankkeet ovat L12-suunnitelmassa, niiden toteuttamiseen sitoudutaan yli hallituskausien. Vastaava ei toteudu Väyläviraston investointiohjelman tapauksessa, johon voi tulla erilaisia muutoksia 12 vuoden aikaraamissa.
- Ruotsin suunnitelmassa suurhankkeet (kuten *Ostlänken* ja *Malmbanan*) on nimetty, budjetoitu ja aikataulutettu. Suomen suunnitelma voisi olla Ruotsin tapaan konkreettisempi.
- Kiitettävää on, että suunnitelmassa on otettu huomioon potentiaalisia kiinteitä länsiyhteyksiä, eli Merenkurkun, Tallinnan ja Tukholman yhteydet. Myös eurooppalainen raideleveys on esillä, aluksi pohjoisen yhteytenä Ruotsiin ja myöhemmin valtakunnallisena laajennuksena.

LENTOKENTTÄVERKOSTON TULEVAISUUS

- Lentokenttäverkostolle (s. 54–60) asetetuissa tavoitteissa ilmenee ristiriitaa. Suunnitelmassa sanotaan, että ”monipuolinen lentoasemaverkosto on välttämätön huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta”. Toisaalta pohditaan mahdollisuutta supistaa Finavian lentokenttäverkkoa vain markkinaehtoisten kenttien kokoiseksi: ”Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) – – määrittelee muuttunut toimintaympäristö ja talouden tasapainotustarpeet huomioiden kansallisesti tärkeät lentoasemat erikseen laaditun kriteeristön perusteella. – – Mahdollisista lentoasemaverkoston muutoksista päätetään erikseen”.
- Jos valtion ylläpitämää lentoasemaverkostoa supistetaan, on ratkaistava, millä tavoin huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet varmistetaan valtion verkon ulkopuolisilla lentokentillä. Yksi mahdollinen ratkaisu voisi olla, että lentokentät olisivat valtion perusinfraa teiden, ratojen ja vesiväylien tapaan, kuten aikanaan ovat olleetkin. Valtiolla on teitä, ratoja ja vesiväyliä yhteensä noin 100 000 km. Siihen muutaman kymmenen kilometrin lisä kiitoteistä olisi marginaalinen.
- Kiitettävää on, että suunnitelman mukaan valtio yhteistyössä alueiden kanssa pyrkii edistämään markkinaehtoisen lentoliikenteen syntymistä eri puolille Suomea.

Destia Oy
Y-tunnus/Business ID 2163026-3
Firdonkatu 2 T 151
00520 Helsinki
P. +358 (0)20 444 11
www.destia.fi

LIIKENNETURVALLISUUS

- Vaikka tieliikennekuolemien määrä Suomessa on kääntynyt laskuun, nuorten ikäluokkien kohdalla tilanne on huolestuttava. 17-vuotiaiden poikkeusluvalla saaduista ajokorteista on tullut valtavirtaa, ja se näkyy nuorten onnettomuustilastoissa. Traficomin selvityksen mukaan 17-vuotiaita henkilöautonkuljettajia oli vuosina 2020–2024 osallisena 22 kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ja 379 loukkaantumiseen johtaneessa onnettomuudessa. Näissä onnettomuuksissa kuoli 25 henkilöä ja loukkaantui 619 henkilöä. Noin puolet näistä onnettomuuksista on tapahtunut ilta- tai yöaikaan klo 20–05 välillä. Suunnitelmassa todetaan, että “esimerkiksi nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseen on käynnissä toimenpiteitä, kuten muutokset ajokorttisääntelyyn, jotka olisi tarkoitus saada voimaan viimeistään kesällä 2026”. Toimenpiteiden vaikutusten seuranta on välttämätöntä ja tarvittaessa on toteutettava lisää toimenpiteitä.
- Erityistä huomiota on kiinnitettävä 15–24-vuotiaiden liikenneturvallisuuden parantamiseen. **Liikennejärjestelmän turvallisuus on yksi L12-suunnitelman kolmesta kärkitavoitteesta**. Tähän nähden liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääviä konkreettisia toimenpiteitä on suunnitelmassa melko vähän. Sen sijaan viitataan kansalliseen liikenneturvallisuusstrategiaan.
- Uudehkon liikenneturvallisuusongelman aiheuttaa kaupungeissa tapahtuva mikroliikkuminen. Sähköpotkulautojen maksiminopeus 25 km/h on 5–6-kertainen jalankulkijan nopeuteen nähden ja törmäysten seuraukset voivat olla fataaleja. Sähköpotkulautaonnettomuuksista aiheutuvat kustannukset kuormittavat yhteiskuntaa merkittävästi. Suurin osa onnettomuuksista on suhteellisen lieviä, mutta vakavammat tapaukset, kuten murtumat ja aivovammat johtavat huomattaviin kustannuksiin. Mikroliikkumisen promillerajaa koskevassa muistiossa on arvioitu, että noin 1 600 sähköpotkulautailijaa loukkaantuu Suomessa vuosittain niin, että he tarvitsevat erikoissairaanhoitoa päivystyksessä tai vuodeosastolla. Mikroliikkumista koskevien vuoden 2025 lainsäädäntömuutosten vaikutusten seuranta on keskeistä.

Destia Oy
Y-tunnus/Business ID 2163026-3
Firdonkatu 2 T 151
00520 Helsinki
P. +358 (0)20 444 11
www.destia.fi