Suomen Tieyhdistys ry

Lausunto

25.2.2026

Asia: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kirjallinen asiantuntijalausuntopyyntö VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Suomen Tieyhdistys ry:n lausunto koskien Valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Suomen Tieyhdistys ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (Liikenne 12) vuosille 2026–2037. Selonteko on liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen kannalta keskeinen asiakirja, ja sen linjauksilla on merkittävä ohjaava vaikutus maamme saavutettavuuden, turvallisuuden, huoltovarmuuden ja alueellisen elinvoiman edistämiseen.

Strategisten linjausten vastaavuus liikennejärjestelmän tarpeisiin

Suomen Tieyhdistys ry pitää välttämättömänä **pitkäjänteistä**, yli hallituskausien ulottuvaa liikennejärjestelmäpolitiikkaa. Liikennejärjestelmää tulee kehittää ennakoitavalle rahoituspohjalle ja suunnittelua tulee tehdä johdonmukaisesti. Suunnitelman vaikuttavuus edellyttää nykyistä vahvempaa sitoutumista vuosittaiseen rahoitustasoon sekä selkeyttä rahoitusvastuiden jakoon. Suunnitelman pyrkimys vahvistaa liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä on kannatettava, samoin kuin Safe system -lähestymistapa liikenneturvallisuuden edistämisessä.

Tieyhdistys kuitenkin katsoo, että suunnitelman tavoitteet ja resurssit ovat edelleen ristiriidassa keskenään. **Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanon tuloksellisuus edellyttää, että julkisen talouden aikataulutettu rahoituskehys vastaa tosiasiallisia tieverkon tarpeita.** Ilman sitovia ja pidemmän aikavälin rahoituspäätöksiä tarpeet uhkaavat jäädä rahoituksen ulottumattomiin. Tieyhdistys huomauttaa, että selonteko ei sisällä kaikkia niitä toimia, joita liikenteen olosuhteiden ja kokonaisturvallisuuden ylläpitäminen edellyttäisi.

Maanteiden, katujen ja yksityisteiden siltojen korjausvelka kasvaa edelleen, ja tästä aiheutuu riskejä huoltovarmuudelle ja alueiden saavutettavuudelle. On myönteistä, että selonteossa huomioidaan alueelliset painotukset. Näiden lisäksi seudulliset ja paikalliset tarpeet on varmistettava, erityisesti maaseutualueilla, joissa saavutettavuus on keskeinen elinvoimatekijä.

Toimenpiteiden arviointi

Tieyhdistys pitää erittäin huolestuttavana, että tieinfran kunnossapidon rahoitus ei selonteosta huolimatta nouse tasolle, joka pysäyttäisi tieverkon rapautumisen. Tieverkon ylläpito ei ole menokohta, josta voidaan säästää ilman seurauksia – tieverkko on kaiken taloudellisen, sosiaalisen ja logistisen toiminnan perusta. Vastustamme maanteiden hallinnollisen luokan muuttamista kaduiksi tai yksityisteiksi, koska tämä siirtäisi kustannuksia kunnille ja yksityishenkilöille ilman kestävää rahoituspohjaa.

Yksityistiet

Yksityisteillä, niiden silloilla ja lossi- sekä lauttayhteyksillä on merkittävä rooli huoltovarmuudessa, toimintavarmuudessa ja alueiden elinvoiman ylläpitämisessä.

Tieyhdistys katsoo, että:

- Yksityisteiden perusparannusten avustuksia tulee nostaa **vähintään 25 miljoonaan euroon.**
- Valtion rahoituksen lisäksi yksityisteiden päivittäiseen hoitoon ja perusparantamiseen kohdistuu huomattavaa, valtion rahoitukseen verrattuna moninkertaista yksityistä ja kunnallista rahoitusta.
- Yksityisten lossien ja lauttojen avustustaso tulee säilyttää vähintään 80 prosentissa saariston saavutettavuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Kaikki lakisääteiset lossi ja lauttaliikenteen kulut tulee huomioida avustuskelpoisina kuluina.

Tieyhdistys ehdottaa arvioitavaksi, voidaanko yksityisteiden siltojen korjauksia toteuttaa erillisrahalla. Siltojen ja yksityisteiden järjestelmällinen kuntokartoitus on osoittanut mittavan, noin 1,3 miljardin korjausvelan.

Yksityisteiden valtiontakausmalli

Yksityisteiden perusparannusten edellyttämien pankkilainojen saanti on ollut vaikeaa ja tieosakkaat vieroksuvat henkilökohtaista takausvastuuta. Tiekunnan osakaskiinteistöt ovat suoraan yksityistielain perusteella vakuutena tiekunnan veloista, joten valtion takausriski olisi vähäinen. Tieyhdistys kannattaa takausmallin kehittämistä.

Perusväylänpidon taso ja kohdentaminen

Tieyhdistys pitää perusteltuna, että rahoituksen painopiste siirtyy olemassa olevan väyläverkon ylläpitoon. Toimien priorisointi ei saa kuitenkaan johtaa alueelliseen eriarvoistumiseen eikä maaseudun jo ennestään haastavan toimintaympäristön heikentymiseen.

Tieyhdistys pitää perusväylänpidon tierahoitustason nostoa välttämättömänä. **Selonteossa esitetty lisärahoitus on toiminnan jatkuvuuden minimitaso.** Siltojen kunto on kriittinen ja seuraavan 12-vuotiskauden aikana monien siltojen peruskorjaukset ovat kiireellisiä.

Merkittävänä puutteena Tieyhdistys pitää sitä, ettei selonteko kohdenna juuri lainkaan rahoitusta ja tulevaisuuden näkymää seutu- ja yhdystieverkolle. Juuri nämä verkon osat palvelevat laajimmin alueiden saavutettavuutta, omavaraisuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia ja maaseudun asutusta. Sanallisesti on kirjattu, että lisärahoituksen turvin on mahdollista myös keskivilkkaan, alemman tasoisen verkon korjaaminen, mutta samalla verkon korjausvelka kasvaa.

Väyläverkon kehittäminen

Tieverkon kehittämisen rahoitus on suunnitelman mukaan heikkoa. Tieyhdistys korostaa, että vaikka perusväylänpito on tärkein prioriteetti, kehittämistarpeet eivät katoa – TEN-T-verkko ja muut merkittävät yhteydet vaativat edelleen kehittämisinvestointeja.

Sen vuoksi Tieyhdistys esittää, että:

- Kehittämishankkeisiin tulee voida muodostaa erillisiä rahoituspaketteja tarpeen mukaan.
- Valtion tulee varmistaa riittävä omarahoitusosuus, jotta voidaan edistää EU-rahoitteisia hankkeita.

Vaikutusarviointi ja SOVA-menettely

Maaseutuvaikutusten arviointia ei ole sisällytetty liikennejärjestelmänsuunnitelman arviointiin. Suunnitelman toteuttamisella on kuitenkin taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia heikossa liikenteellisessä asemassa oleville alueille ihmisineen ja yrityksineen. Tieyhdistys kannattaa suunnitelman maaseutuvaikutusten arviointia, sillä liikennejärjestelmän muutokset vaikuttavat maaseutuun ja monella tasolla: palvelujen saavutettavuuteen, arjen liikkumiseen, huoltovarmuuteen ja elinkeinoihin.

Yhteenveto

Suomen Tieyhdistys katsoo, että:

- Selonteon tavoitteet ovat sinänsä oikeat, mutta rahoitustaso ei riitä niiden toteuttamiseen.
- Perusväylänpidon tierahoitusta on nostettava pitkäjänteisesti ja sitovasti.
- Myös muu kuin päätieverkko tarvitsee toimenpiteitä.
- Yksityisteiden rahoituksen taso on nostettava 25 miljoonaan euroon.
- Valtion tulee kantaa vastuunsa yksityisteiden ja saaristoliikenteen rahoituksessa.
- Kokonaisturvallisuus+ liikenneturvallisuuden parantaminen. Tiet kriisinsietokyvyn perusta.
- Kehittämisrahoitus ei saa kuihtua, sillä tieverkko tarvitsee myös investointeja.
- Suomi tarvitsee omarahoitusosuuden EU-hankkeisiin, jota ei voida ulosmitata perusväylänpidosta.

Tieyhdistys korostaa, että toimiva tieverkko on koko Suomen elinehto – taloudelle, turvallisuudelle ja yhteiskunnan jatkuvalle toimivuudelle.

25.2.2026, Helsingissä, Suomen Tieyhdistys ry

Simo Takalammi, toimitusjohtaja, Suomen Tieyhdistys ry

Liisa-Maija Thompson, johtaja, Suomen Tieyhdistys ry