



## Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2026–2037 valmistelu – lausuntoyhteenveto

### Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelmaa valmistellaan vuosille 2026–2037. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa parlamentaarisen työryhmän tuella ja laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän läpileikkaavia teemoja. Suunnitelma kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi. Vuosien 2026–2029 osalta suunnitelmaluonnos valmistellaan julkisen talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen raamiin, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Vaikutusarvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja edistetään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi. Lisäksi on arvioitu miten valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) 20.12.2024 - 5.3.2025. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026–2037 annetaan valtioneuvoston selontekona eduskunnalle syysistuntokauden 2025 aikana. Suunnitelma julkaistaan valtioneuvoston julkaisuarkistossa ja ympäristöselostus liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa.

### Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukaisesta ympäristöselostuksesta (SOVA-laki). Lausuntoaika oli 20.12.2024 - 5.3.2025. Lausunnot pyydettiin niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, maakuntien liitoilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy. Lisäksi varattiin mahdollisuus muillekin tahoille esittää suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista mielipiteensä. Lausuntopyyntö lähetettiin 426 taholle. Lisäksi lausuntopyynnössä todettiin, että se on avoin kaikille.

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti lausuntopyynnöstä 20.12.2024 ja piti asiaa esillä myös sosiaalisessa mediassa lausuntokierroksen aikana. Lausunnot pyydettiin ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -sivuston kautta. Lausunnoilla olleiden suunnitelmaluonnoksen ja vaikutusten



arvioinnin lisäksi lausuntokierroksen aikana julkaistiin hankeikkunassa suunnitelmaluonnoksen kalvosarja (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029:00/2023>).

Lausuntokierroksen taustatiedoissa kuvattiin, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Lisäksi kerrottiin, että suunnitelmaluonnos laaditaan vuosien 2026–2037 osalta julkisen talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen raamiin, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää. Suunnitelmasta on lisäksi laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Lausuntopyynnössä liikenne- ja viestintäministeriö pyysi näkemyksiä suunnitelmaluonnokseen ja vaikutusten arviointiin seuraavien kysymysten pohjalta:

- Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
- Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
- Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
- Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarviointista ja ympäristöarviointista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?
- Muut huomiot?

## Saadut lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö sai lausuntopyyntöön yhteensä 250 lausuntoa. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon lopussa.

Kaikki saapuneet lausunnot on huomioitu suunnitelmaa ja vaikutusten arviointia viimeisteltäessä. Lausunnot on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa.

250 lausunnosta 7 saatiin ministeriöistä, 22 virastoista ja valtion toimielimistä, 19 maakuntien liitoilta (ml. Länsi-Suomen maakuntien yhteinen lausunto), 85 kunnista ja kuntayhtymistä, 54 elinkeinoelämän järjestöiltä, 9 valtionyhtiöistä, 9 muista yrityksistä, 19 järjestöiltä ja liitoilta, 5 satamilta, 10 kansalaisilta sekä 9 muilta toimijoilta. Lisäksi vastaanotettiin lausunto Ahvenanmaan maakunnalta sekä Euroopan komissiolta.

Maantieteellisesti lausuntoja vastaanotettiin laajasti, sillä lausunnot saatiin kaikilta maakuntien liitoilta sekä 85 kunnalta ja kuntayhtymältä ympäri Suomen. Yhdessä lausunnossa todettiin, ettei lausuttavaa ole.

Saaduissa lausunnoissa hyödynnettiin vaihtelevasti lausuntopyynnön kysymyksiä. Monet lausunnot koskivat yleisesti koko suunnitelmaa. Lausuntojen käsittelyssä hyödynnettiin perinteisten menetelmien lisäksi myös tekoälyä. Skimle on uunituore generatiivista tekoälyä ja erityisesti suuria kielimalleja hyödyntävä tiedonhallinta-alusta, jonka on kehittänyt Aalto-yliopiston professori Henri Schildt. Skimle ei ole itsessään tekoäly, vaan ohjelmisto, joka hyödyntää olemassa olevia kielimalleja osana laajempaa analyysiprosessia. Tällä hetkellä Skimle käyttää pääosin OpenAI:n GPT-4o-mallia, mutta sitä on mahdollista käyttää myös muiden toimijoiden malleilla (esim. Mistral, Meta, Google ja Anthropic).



## Yhteenveto suunnitelmaluonnosta koskevista lausunnoista

### Yleinen palaute suunnitelmasta

Yleisesti ottaen suunnitelmaluonnosta pidettiin lausunnoissa oikeasuuntaisena nykyiseen toimintaympäristöön nähden. Huolia valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnittelun pitkäjänteisyydestä esitettiin monessa lausunnossa. Kehittämisehdotuksia esitettiin runsaasti kautta linjan, erityisesti rahoitusohjelmaan ja toimenpideohjelmaan. Suunnitelmaluonnoksen yleispiirteisyys ja konkreettisten toimenpiteiden puute herättivät jonkin verran kritiikkiä, mikä osaltaan laajentui suunnitelmaluonnoksen lisäksi myös ympäristöselostukseen.

Lausunnoista on tulkittavissa, että liikennejärjestelmän kokonaisrahoitustasoa pidettiin liikennejärjestelmän tarpeisiin nähden liian pienenä. Lisärahoitusta pidettiin tarpeellisena lähestulkoon jokaiseen liikennejärjestelmän osatekijään liittyen. Lausunnoissa ei kuitenkaan esitetty näkemyksiä siihen, mistä rahoitusta voisi vähentää. Suunnitelmaluonnoksessa olevaa perusväylänpidon määrärahatason merkittävää nostoa pidettiin hyvin oikeasuuntaisena linjauksena, mutta myös muita rahoitustarpeita tunnistettiin.

Alueellisiin painotuksiin suhtauduttiin pääsääntöisesti varauksellisesti. Kansainvälisen saavutettavuuden toimenpiteisiin suhtauduttiin positiivisesti, vaikkakin tarkennusehdotuksia esitettiin. Tietopohjaiseen päätöksentekoon liittyviä kehittämissuhteita kannatettiin muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Esimerkiksi yhtenäisten hyötykustannuslaskelmien hyödyntäminen herätti lausunnonantajissa kommentteja.

### Visio, tavoitteet sekä niitä täydentävät strategiset linjaukset

Useissa lausunnoissa kommentoitiin suunnitelman visiota, tavoitteita sekä strategisia linjauksia. Lausunnoissa visiota, tavoitteita sekä strategisia linjauksia pidettiin pääosin toimivina, mutta osin yleisluonteisina. Strategisten linjausten esitettiin kaipaavan selkeytystä ja konkretisointia, jotta ne ohjaisivat tehokkaasti käytännön toimenpiteitä ja liikennejärjestelmän kehittämistä.

Lausunnoissa strategisten linjausten ei nähty olevan kaikilta osin linjassa vision ja tavoitteiden kanssa. Tavoitteiden ja strategisten linjausten priorisointia sekä niiden vaikutusta suunnitelman toimeenpanoon pidettiin osin epäselvänä. Itse tavoitteet herättivät lausunnonantajissa hyvin vähän kritiikkiä. Strategisten linjausten ohjausvaikutuksen konkretisoimista pidettiin tärkeänä. Vision, tavoitteiden ja strategisten linjausten osalta huomioitiin monessa lausunnossa elinkeinoelämän tarpeet. Lisäksi lausunnoissa esitettiin, että linjausten tulisi huomioida paremmin kestävyys ja ilmastonäkökulmat, ettei suunnitelman kyky edistää kestävästä liikennejärjestelmästä ja päästövähennystavoitteita heikkene.

Visio on lausuntojen mukaan kannatettava ja positiivinen. Huolena oli, että visio jää yleispiirteiseksi, eikä se ole tarpeeksi kunnianhimoinen tai visionäärinen pidemmällä aikavälillä. Alueellisten tarpeiden ja painotusten tarkastelua on pidetty tarpeellisena ja tärkeänä, sillä vision ja tavoitteiden ei nähdä riittävällä tavalla huomioivan alueellisia erityispiirteitä ja tarpeita. Lisäksi pidettiin tärkeänä, että suunnitelmalla tuettaisiin aiempaa paremmin alueellista kehitystä ja elinkeinoelämän tarpeita.

### Alueelliset erityispiirteet

Alueellisten painotusten osalta palaute oli kaksijakoista. Lausunnoissa korostui kauttaaltaan tarve huomioida eri alueiden erityispiirteet ja tarpeet. Toisaalta alueellisten painotusten koettiin laajasti olevan liian yleispiirteisiä ja niiden yhteys suunnitelman toimeenpanoon tulkittiin olevan epäselvä. Muutamissa lausunnoissa kyseenalaistettiin alueellisten painotusten tarpeellisuus kokonaan.



Erityisesti kaupungit ja kaupunkiseudut tuntuivat olevan alueellisiin painotuksiin suhteellisen tyytyväisiä. Toivottiin harkittavaksi jakoa MAL-seutuihin ja muihin kaupunkeihin. Suuralueiden osalta Itä-Suomen liitot huomauttivat, että näkemyksensä mukaan alueen erityispiirteet, kuten pitkät etäisyydet ja harva asutus, jäivät osittain huomiotta. Länsi-Suomen osalta painotettiin alueen merkitystä viennille ja huoltovarmuudelle, mutta painotukset koettiin liian yleispiirteisiksi. Alueellisten erityispiirteiden tarkempi huomioiminen ja konkreettisten toimenpiteiden määrittäminen alueittain esitettiin muutamassa lausunnossa jatkotoimenpiteeksi.

Muutamassa lausunnossa kiinnitettiin huomiota alueellisten painotusten monimuotoiseen termistöön, jota kannattaisi yksinkertaistaa. Lisäksi huomioitiin, että alueellisten painotusten tunnistamista tulisi tehdä systemaattisessa yhteistyössä alueiden kanssa.

Vaikka muutamissa lausunnoissa pidettiin alueellisia painotuksia hyväksyttävänä ja tarpeellisina, painotuksia koskeva runsas negatiivinen lausuntopalautte antaa aihetta pohtia, onko valtakunnallisessa strategiassa tarvetta ja mahdollisuutta käsitellä alueellisia erityispiirteitä tavalla, joka toisi lisäarvoa suunnitelman laadintaan tai sen toimeenpanoon.

## Rahoitus ja resurssit

Lähes kaikki lausunnonantajat kommentoivat rahoitusta vähintäänkin joiltain osin. Rahoitukseen liittyvissä kommentteissa korostui huoli rahoituksen riittämättömyydestä. Lausunnoissa oli hienoista ristiriitaa sen suhteen, oliko perusväylänpidon rahoituksen painottaminen suhteessa kehittämiseen tarkoituksenmukaista ja tasapainossa. Pääsääntöisesti perusväylänpidon tasonnostoa pidettiin hyvänä, joskin riittämättömänä.

Useat tahot totesivat, että perusväylänpidon rahoitustaso erityisesti suunnitelmakauden alkuvuosina (2026–2028) on liian alhainen, mikä johtaa korjausvelan kasvuun. Korjausvelan vähentäminen edellyttäisi kunnianhimoisempaa rahoitustason nostoa ja pitkäjänteistä sitoutumista rahoitukseen. Koska rahoitustason nostaminen on suunniteltu vasta tuleville hallituskausille, se aiheuttaa epävarmuutta ja viivästyttää tarvittavia toimenpiteitä.

Moni alueellinen toimija korosti perusväylänpitoon kuuluvien pienten parantamishankkeiden merkitystä. Pienillä investoinneilla on paikallisesti suuri merkitys mm. turvallisuuden edistämiseen. Osassa lausunnoista kaivattiin myös tarkennusta perusväylänpidon rahoituksen sisäiseen kohdennukseen sekä tuotiin esiin, että parantamishankkeista tulisi sopia alueellisesti, yhdessä koordinoiden.

Lähes poikkeuksetta myös kehittämisen rahoitustasoa pidettiin liian matalana. Tämän katsotaan heikentävän erityisesti alueiden taloudellista kasvua, varsinkin kasvavilla kaupunkiseuduilla. Rahoitukseen liittyvissä kommentteissa toistuvat myös huoli kuntien taloudellisesta kuormituksesta, tarve selkeälle vastuunjaolle valtion ja kuntien välillä sekä pitkäjänteisen ja oikeudenmukaisen rahoitussuunnittelun merkitys.

Lisäksi lausunnonantajat korostivat EU-rahoituksen hyödyntämisen tehostamista, jotta liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen saataisiin lisää resursseja.

Valtion ulkopuolisen infran (yksityistiet ja kävelyn ja pyöräilyn avustus) osalta rahoitustasojen katsottiin niin ikään olevan liian alhaisella tasolla. Molempiin esitettiin merkittäviä tasonkorotuksia ja jo vuodesta 2026 alkaen. Erityisesti kannettiin huolta yksityisteiden kunnan heikentymisestä ja niiden merkityksen tunnistamisesta niin elinkeinoelämän kuin huoltovarmuuden näkökulmasta.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määrärahatason vähäisyydellä nähtiin olevan merkittävä yhteys liikenteen kestävyteen sekä hidastavan tavoitetta liikkumisen lisäämisessä.



Julkisen liikenteen tukiin liittyvissä kommentoissa nostettiin esiin viime vuosien voimakas kustannusten nousu, johon ei suunnitelman mukaisilla rahoitustasoilla pystytä vastaamaan. Henkilöjuna liikenteen ostoihin varattua rahoitusta pidettiin laajalti merkittävästi alimitoitettuna viitaten myös Traficom in julkaisemaan selvitykseen alueellisen junaliikenteen kehitys- ja kustannusnäky mistä. Myöskään alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen varattu 10 miljoonan euron lisäystä ei pidetty riittävänä.

## Liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja kunnossapito

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin alueiden omia hankkeita ja niiden tärkeyttä. Pohjoisen Suomen osalta korostuivat rajat ylittävä liikenne ja elinkeinoelämän hankkeiden huomioiminen. Länsi-Suomessa korostuivat satamien yhteydet ja huoltovarmuus. Itä-Suomen osalta alueen toimijat ovat erityisesti painottaneet, että alueen liikenneinfran rahoitustaso jää heikoksi, jos se perustuu vain liikennemääriin ja ydinverkkopainotuksiin. Etelä-Suomessa ja kaupunkiseutujen osalta kehittämisen ja sitä kautta myös MAL-rahoituksen vähyy s nähtiin ongelmallisena. Valtakunnallisten kehittämishankkeiden sisällyttämistä MAL-sopimuksiin vierastettiin laajasti.

Liikenneverkon kehittämiseen liittyvissä kommentoissa usein toistuva teema oli TEN-T-verkon kehittäminen - myös kattavan verkon osalta. TEN-T-käytävien hankkeiden toteuttaminen nähdään tärkeänä osana sitoutumista eurooppalaiseen liikennepoliittikkaan. Useat tahot korostavat TEN-T-verkon laajentamisen ja täydentämisen merkitystä, jotta Suomen kansainvälinen saavutettavuus ja liikennejärjestelmän tehokkuus paranevat.

Kirjaus palvelutason laskemisesta joillakin väyläverkon osilla herätti useissa lausunnoissa huolta. Myös toimenpiteiden keskittyminen ja rahoituksen kohdistaminen pääosin vilkkaimmalle väyläverkolle nähtiin heikentävän koko Suomen saavutettavuuden ja elinkeinoelämän toimintakykyä. Moni lausunnonantaja kuulutti myös erillisen siltaohjelman perään.

Jakeluinfran osalta muistutettiin myös muun kuin TEN-T verkon ydinverkon tarpeista riittävän laajan jakeluinfraverkoston rakentamiseksi palvelemaan koko valtakunnan tarpeita.

Hankeyhtiöiden roolia liikennejärjestelmässä tulisi useiden lausuntojen antajien mukaan entisestään sitoa paremmin kokonaiskuvaan. Lausunnoissa esitettiin niiden rahoituksen mukaan ottamista rahoitusohjelmaan, kun taas toisaalta esitettiin myös vaihtoehtoa kaikkien ns. megahankkeiden irrottamiseen ohjelmasta ja niiden rahoituksen keräämistä laajemmin eri lähteistä.

Suunnitteluvalmiuden nostoa, alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien merkityksen nostamista sekä erilaisten, kevyempien suunnitteluratkaisujen tekemistä pidettiin laajasti hyvinä toimenpiteinä.

## Digitalisaatio ja innovaatiot

Yleisesti palautteiden perusteella digitalisaation ja innovaatioiden edistäminen vaatii laajaa yhteistyötä, riittäviä resursseja ja selkeitä strategioita, jotta niiden potentiaali voidaan hyödyntää täysimääräisesti. Lausunnot korostivat digitalisaation ja innovaatioiden merkitystä eri sektoreilla, erityisesti liikenteessä, viestinnässä ja logistiikassa. Yhteistyö, tiedon jakaminen ja reaaliaikaisen tiedon hyödyntäminen ovat keskeisiä teemoja.

Useat tahot korostivat reaaliaikaisen tiedon merkitystä liikenteessä ja poikkeustilanteissa. Tiedon jakaminen ja hyödyntäminen eri toimijoiden kesken on tärkeää. Monilla alueilla, erityisesti maaseudulla ja raja-alueilla, on puutteita tietoliikenneyhteyksissä. Tämä vaikuttaa negatiivisesti alueiden kilpailukykyyn, kasvuun ja digitaaliseen saavutettavuuteen.

Digitalisaatiota pidetään kustannustehokkaana tapana parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta. Yhteistyö valtion, kuntien ja yritysten välillä on keskeistä tavoitteiden saavuttamiseksi. Digitalisaation myötä tietoturvariskit kasvavat, ja kyberturvallisuusstrategian toimeenpanoon tulee



kiinnittää huomiota. Yhteisten toimintatapojen ja standardien merkitys korostuu, jotta digitalisaation hyödyt voidaan realisoida tehokkaasti.

Innovatiivisten julkisten hankintojen roolia tulisi korostaa. Uusien teknologioiden, kuten droniliikenteen ja satelliittiyhteyksien, potentiaali tunnustetaan, mutta niiden hyödyntämiseen tarvitaan lisää resursseja ja kehittämistä. Uuden teknologian käyttöönotto vaatii henkilöstön koulutusta ja muutosjohtamista, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia.

Digitaalista kaksosta koskeva toimenpide herätti positiivisia kommentteja. Digitaalisen kaksosen laajentaminen koko liikenneväyläverkkoon ja laajemmin yhteiskuntaan nähtiin tarpeellisena sen hyödyntämisen näkökulmasta.

## Lentoliikenne

Useissa lausunnoissa käsiteltiin lentoliikennettä ja lentoasemaverkon pitkän aikavälin kehitystä. Lentoasemien ja lentoyhteyksien roolia pidettiin tärkeänä erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten, aluetaloudellisten vaikutusten ja alueellisen saavutettavuuden kannalta. Saavutettavuuden osalta useat lausunnonantajat pitivät kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta Helsinki-Vantaan lentoasemalle merkittävänä kriteerinä saavutettavuuden mittaamisessa.

Lentoliikenteen nykytilakuvausta pidettiin hyvänä, mutta monet lausunnonantajat pitivät lentoliikennettä koskevaa kokonaisuutta suppeana ja toisaalta epäsuhtaisena suhteessa suunnitelmaluonnoksen muuhun tarkkuustasoon. Lausuntopalautteessa toivottiin selkeää ja tavoitteellisempaa tulevaisuuskuvaa lentoliikenteen kehittämiseen. Lisäksi toivottiin konkretiaa muun muassa kansainvälistä vaikuttamista, yhteistyötä ja Helsinki-Vantaan kehittämistä koskeviin toimenpiteisiin. Lentoasemien osalta tärkeänä pidettiin lentoasemien laajempien yhteiskunnallisten ja taloudellisten vaikutusten huomioimista.

Lentoasemaverkostoa koskevien toimenpiteiden osalta lausunnonantajien näkemykset vaihtelivat. Tärkeänä pidettiin, että lentoasemaverkostoa koskevissa toimissa huomioidaan työn kannalta olennaiset sidosryhmät. Strategisesti tärkeiden lentoasemien kriteerien määrittelyä kommentoitiin useissa lentoliikennettä käsittelevissä lausunnoissa. Kriteerien määrittelyn osalta toivottiin huomioitavan erityisesti varautumisen ja huoltovarmuuden näkökulmat sekä alue- ja kansantaloudelliset vaikutukset. Alueellisen ja kansainvälisen saavutettavuuden turvaamista pidettiin tärkeänä.

Yleisenä lähtökohtana Suomen sisäisen lentoliikenteen kehitykselle pidetään markkinaehtoisuutta. Lisäksi matkaketjujen kehittämistä pidettiin olennaisena saavutettavuuden parantamisen näkökulmasta sekä eri liikennemuotojen yhteensovittamisen osalta. Sisäisten lentojen turvaamista tarvittaessa ostoliikenteellä pidettiin tärkeänä. Hyvänä pidettiin Helsinki-Vantaan kehittämistä Pohjois-Euroopan ja Baltian hub-lentoasemana, vaikkakin tämän osalta kaivattiin lisää konkretiaa. Lisäksi tärkeänä pidettiin suorien lentoyhteyksien kehittymisen tukemista Lapin lentoasemille.

## Vesiliikenne

Lausunnoissa korostui meriliikenteen ja satamien suuri merkitys Suomen liikennejärjestelmälle erityisesti huoltovarmuuden, elinkeinoelämän, matkailun ja kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta. Myös sisävesiliikenteen ja saaristoliikenteen merkitystä valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä korostettiin.

Satamien osalta nostettiin esiin meriväylien kehittämistarpeet ja toivottiin myös niistä tarpeenmukaista mainintaa liikenneverkon kehittämisen kokonaisuudessa. Lisäksi huomioitiin, että satamien kapasiteetin nostaminen edellyttää satamiin johtavien maanteiden pullonkaulojen poistamista. Useat tahot korostavat TEN-T-verkon laajentamisen tärkeyttä, mukaan lukien Pietarsaaren ja Vaasan satamien lisääminen verkkoon niiden geostrategisen merkityksen vuoksi. Joidenkin lausunnonantajien



mukaan sisävesiliikenteen potentiaalia ei ole hyödynnetty riittävästi. Saimaan kanavan ja muiden sisävesireittien kehittäminen nähtiin tärkeänä erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta. Saimaan liikenteen kehittämismahdollisuuksia tulisi tarkastella osana alueellisia ohjelmia.

Lisäksi lausunnoissa todettiin, että väylämaksu olisi tullut säilyttää aiemmalla tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka, jolloin on paremmin arvioitavissa, millaiset vaikutukset merenkulun ilmastokustannuksista aiheutuu.

Saaristoliikenteen jatkuvuus ja siltojen rakentaminen ovat esillä saaristoalueiden saavutettavuuden parantamiseksi. Maantielossien korvaaminen silloilla on yksi esille nostettu kehityskohde. Lausunnonantajien mukaan saaristoliikenteen kehittämisessä korostuu huoltovarmuuden ja turvallisuuden merkitys, erityisesti geopoliittisten muutosten myötä.

## Liikenneturvallisuus

Lausunnoissa suhtauduttiin myönteisesti liikenneturvallisuuskäsitteen parantamiseen ja Safe System -ajattelun integroimiseen osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen toimeenpanoa. Liikenneturvallisuuden nollavision saavuttamista pidettiin keskeisenä ja Liikenne 12 -suunnitelman merkitystä tavoitteeseen pääsemisessä olennaisena. Suunnitelmassa esitetyt toimet ei pidetty tältä osin täysin riittävänä, ja niiden katsottiin olevan osin liian yleisluonteisia liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Lisäksi huomiota kiinnitettiin siihen, että alueellisten painotusten osalta liikenneturvallisuus mainitaan luonnosversiossa vain kaupunkiseuduilla, vaikka liikenneturvallisuutta edistävät toimet ovat keskeisiä koko maassa.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta erityisen tärkeänä pidettiin pieniin parantamishankkeisiin osoitettua rahoitusta. Joissakin lausunnoissa korostettiin liikenneturvallisuuden ja kestävästä liikkumisesta edistämisen välistä yhteyttä, mutta kestävästä liikkumisesta koskevan rahoituksen katsottiin osin heikentävän esitettyjen toimien vaikuttavuutta.

Myös mikroliikkumista kommentoitiin useammassa lausunnoissa. Eräissä lausunnoissa esitettiin, että suunnitelman tulisi huomioida selkeämmin mikroliikkumisen (mm. sähköpyörien ja -potkulautojen) kehitys, haasteet ja mahdollisuudet. Lisäksi liikenneturvallisuuden kehittämisen näkökulmasta pidettiin tärkeänä, että suunnitelma ottaisi kantaa tai ohjaisi erottamaan eri nopeuksilla liikkuvat tienkäyttäjät toisistaan.

Nopeusrajoitusten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen pidettiin merkittävänä, mutta lausunnonantajien näkemykset vaihtelivat tältä osin. Huolestuttavana pidettiin Suomen liikennekuolemien määrää suhteessa naapurimaihin, Ruotsiin ja Norjaan. Toisaalta viime vuosien tieliikenneturvallisuuden myönteinen kehitys nähtiin positiivisena, ja korostettiin erilaisten toimien merkitystä nollavision saavuttamisessa.

## Joukkoliikenne

Joukkoliikenteeseen liittyviä suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä pidettiin tärkeinä. Joukkoliikenteen rahoituksen riittämättömyyttä kommentoitiin useissa lausunnoissa. Huolta lausunnoissa herätti joukkoliikenteen kustannustason nousu ja valtion rahoituksen niukkuus. Toimivien matkaketjujen ja riittävän joukkoliikenteen palvelutason merkitystä korostettiin lausunnoissa, erityisesti alueilla, joilla markkinaehtoista joukkoliikennettä ei ole tai jossa sitä on karsittu. Huomiota kiinnitettiin myös lipputuotteiden ja lippuyhteistyön periaatteiden selkeyttämiseen pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä, kuten suunnitelmassa on esitetty.

Lausunnonantajat ilmaisivat huolen, ettei luonnoksessa esitetä lisärahoitusta suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitukseen. Esitettyä rahoitustasoa pidettiin riittämättömänä ja erityistä huolta herätti kustannusten nousu sekä joukkoliikenteen arvolisäveron korotus. Näillä nähtiin olevan mahdollisesti joukkoliikenteen palvelutasoa heikentävä vaikutus.



Suunnitelmaluonnoksessa esitettyä lisäystä alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin vuodesta 2029 alkaen pidettiin tärkeänä, mutta varsin maltillisena suhteessa ostovoiman heikkenemiseen. Tarve määrärahaeräkorotuksille nähtiin jo aiemmin. Lausunnonantajat ilmaisivat huolen, ettei alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin varatulla rahoituksella kyetä takaamaan nykyistä palvelutasoa tulevaisuudessa. Joukkoliikenteen rahoitustason tulisi vastata paremmin kasvaviin kustannuksiin ja palvelutarpeisiin, jotta saavutettavuus voidaan varmistaa pitkällä aikavälillä. Joukkoliikennetukien merkitystä korostettiin myös liikenteen päästövähennystavoitteiden ja sosiaalisen kestävyuden näkökulmista.

Rahoituksen ohella kommentoitiin joukkoliikenteen valtionavustusten kriteereiden ja mittarien arviointia, ja esitettiin, että tältä osin tehtäisiin täsmennyksiä. Lisäksi lausunnoissa korostettiin Traficomien merkittävää roolia joukkoliikenteen kehittämisessä.

Henkilöjunaliliikenteen kehittämistä koskevista kommentteista suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä pidettiin yleisesti ottaen hyvinä. Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliliikenteen jatkamista ja kehittämistä pidettiin välttämättömänä alueilla, joille markkinaehtoista liikennettä ei voida ylläpitää. Osassa lausuntoja esitettiin palvelutason parantamista. Eräissä kommentteissa korostui huoli, että kuntien rooli liikenteen ostoissa, henkilöjunaliliikenteessä ja lentoliikenteessä, kasvaa suunnitelman rahoitusohjelman myötä. Valtion roolin selkeyttäminen joukkoliikenteen kehittämisessä ja rahoituksessa on lausunnoissa esiin nouseva teema.

Suunnitelmaluonnoksessa olevia kirjauksia matkaketjujen kehittämisestä pidettiin hyvinä. Vähäpäästöisten multimodaalien matkaketjujen kehittämistä pidettiin useissa lausunnoissa tärkeänä. Myös lentoliikennettä koskevia kirjauksia kommentoitiin runsaasti, ja näitä huomiota käsitellään ylempänä tarkemmin.

## Muu liikenneverkko

Suunnitelmaluonnoksen kestävästä liikennettä koskevia toimenpiteitä pidettiin tärkeinä. Muun kuin valtion omistaman liikenneverkon osalta runsaasti lausuntopalautetta keräsi kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen. Kävelyä ja pyöräliikennettä koskevia toimia pidettiin tärkeinä, mutta osin vaatimattomina, ja rahoituksen nähtiin olevan riittämätöntä. Lausunnoissa arvioitiin, että esitetyllä rahoitustasolla liikennejärjestelmävaikutukset jäävät vähäisiksi. Tarkennuksena ehdotettiin kestävästä liikkumisesta tarkempaa määrittelyä.

Kävelyä ja pyöräliikennettä koskevia toimenpiteitä pidettiin suunnitelmassa tärkeinä erityisesti liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja terveyshyötyjen näkökulmasta. Useissa lausunnoissa toivottiin selkeämpiä strategisia tavoitteita ja konkreettisia toimenpiteitä kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseksi. Myönteisenä asiana nähdään EU-rahoitusmahdollisuuksien selvittäminen kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämiseen sekä valtion väyläverkolla pienten parantamishankkeiden toteuttaminen.

Lisäksi valtion ulkopuolista liikenneverkkoa käsittelevissä kommentteissa kiinnitettiin laajasti huomiota yksityisteihin, niiden heikentyvään kuntoon ja liikenneturvallisuusvaikutuksiin sekä niiden merkityksen tunnistamiseen niin elinkeinoelämän kuin huoltovarmuuden näkökulmasta. Yksityistieavustusten ja niihin osoitetun korotuksen ei nähty vastaavan yksityistieverkon tarpeita.

## Jakeluinfra ja raskaan liikenteen taukopaikat

Jakeluinfran osalta korostettiin, että raskaan liikenteen siirtyminen uusiin käyttövoimiin edellyttää sopivan latausinfraan ja käyttövoimien saatavuuden varmistamista. Jakeluinfran tarpeet tulee huomioida maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa. On tärkeää varmistaa, ettei jakeluinfran rakentaminen eriydy alueittain ja että se palvelee valtakunnallisen tavaraliikenteen





tarpeita. Lisäksi valtion tulisi olla vastuussa raskaan liikenteen kestävien käyttövoimien jakeluinfran toteutumisesta paikoissa, joissa se ei markkinaehtoisesti toteudu.

Raskaan liikenteen taukopaikoista todettiin, että niistä on puutetta sekä määrän, palvelutarjonnan että aukioloaikojen osalta. Haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Taukopaikkojen puute vaikeuttaa erityisesti maakuntien ja pääkaupunkiseudun välisten logistiikkaketjujen sujuvuutta. Lisäksi esitettiin, että EU-asetusten vaatimusten täyttämiseksi voidaan tarvita valtion koordinaatiota, jos markkinaehtoisesti ei synny riittävää määrää uusia taukopaikkoja.

## Kuntien rooli ja vastuut

Lausunnoissa korostui näkemys tasapuolisen kohtelun tärkeydestä kuntia kohtaan sekä se, ettei valtion väyläverkon ja liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen kustannuksia tule sysätä kunnille. Lausunnonantajat muistuttivat myös, että mikäli suunnitelma koske kuntien toimenpiteitä (mm. asemanseudut sekä yhteisrahoitus), tulee niistä sopia etukäteen kuntien kanssa.

Valtion väyläverkon kunnossapidon ja kehittämisen katsotaan kuuluvan yksiselitteisesti valtion vastuulle. Kritiikkiä esitettiin laajasti sen suhteen, että rahoitustasojen alhaisuus johtaa monissa paikoin kuntien vastuun kasvattamista, mikäli palveluja ja väyläverkkoa halutaan ylläpitää (esim. yksityistierahoitus, kävelyn ja pyöräilyn avustukset, henkilöjunaliikenteen ja lentoliikenteen ostot jatkossa, yms.). Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien yhtenäistäminen, sekä mahdollisuus valtion tieverkon supistamiseen nähdään pahimmassa tapauksessa kasvattavan kuntien menoja. Tätä ei pidetä hyväksyttävänä. Ylipäänsä nähdään, että tulisi avata selkeämmin kuntien ja kaupunkiseutujen rooli ja vastuut liikennejärjestelmän kehittämisessä ja toimivuuden varmistamisessa tulevaisuudessa.

MAL-sopimukset ovat keskeinen sopimustyökalu suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ja valtion välillä, joten huomion kiinnittäminen niiden sisältöön on tärkeää. MAL-sopimusten laatimisprosessin kehittäminen yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa pidettiin kannatettavana. Neuvotteluprosessit ja osin myös sopimusten sisällöt on koettu osin haastaviksi. Prosessia tulisi valtion osalta selkeyttää.

MAL-sopimusten tulisi lausunnonantajien mukaan jatkossa keskittyä paremmin kestäväen liikenteen edellytysten luomiseen ja valtion väyläverkkojen hankkeet tulisi jättää niiden ulkopuolelle.

## Elinkeinoelämän tarpeet

Suunnitelmaan toivottiin vahvempaa elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen näkökulmaa ja painotusta kansainväliseen saavutettavuuteen. Elinkeinoelämän tarpeet tulisi nostaa painokkaammin esiin suunnitelman taustassa ja tavoitteissa. Suomen kilpailukyvyyn ja elinvoiman säilyttämiseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi ottaa huomioon yritys- ja elinkeinovaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin. Suomalaisen elinkeinoelämän kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta huomioimatta alan sopeutumiskykyä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitava vahvemmin tavaraliikenne. Tieliikenteen kehittämisessä tulee selvemmin kirjata myös tavaraliikenteen tarpeet, esimerkiksi käyttövoimasiirtymän edellytykset.

Yleisesti ottaen toimivat liikenneyhteydet ovat elinkeinoelämän kannalta keskeisin kysymys, ja liikenteen jatkuva määrärahapula heikentää Suomen kilpailukykyä. Erityisesti tieverkon kunnan heikkeneminen, liikenteen pullonkaulat ja heikentynyt ajallinen saavutettavuus pitäisi lausunnonantajien mukaan pystyä ratkaisemaan niin strategisesti kuin rahoituksellisestikin.



Myös yksityisteiden rahoitushaaste, jakeluinfra ja taukopaikat nousivat useissa lausunnoissa elinkeinoelämän näkökulmasta keskeisiksi. Erityisesti maakuntien liitot korostivat raaka-ainekuljetusten tärkeyttä tavarakuljetusten rinnalla.

Joissakin lausunnoissa tuotiin esiin myös, että liikennejärjestelmäsuunnitelmissa markkinoiden toimivuuden arviointi ja lainsäädännön kehitystarpeet tulisi huomioida, sillä niillä on vaikutuksia markkinoiden kehittämiseen ja käyttäjien valintoihin. Suunnitelman vision ja tavoitteiden tulisi kannustaa vahvasti myös liikenteen ja logistiikan palveluiden markkinoiden kehittämiseen, liiketoiminnan edistämiseen ja viennin lisäämiseen. Tavoiteasetannassa markkinoiden kehittäminen ei tule riittävästi esille, joten tätä näkökulmaa luonnoksessa tulisi vielä paremmin käsitellä.

Kansainvälinen saavutettavuus huomioitiin lausunnoissa monin tavoin. Useat tahot korostivat lentoliikenteen merkitystä Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle, erityisesti pitkien etäisyyksien ja Suomen maantieteellisen sijainnin vuoksi. Lentokenttäverkoston säilyttäminen ja kehittäminen nähtiin tärkeänä, ja kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteuttaminen mainittiin useissa lausunnoissa. Lisäksi korostettiin tarvetta parantaa kansainvälisiä yhteyksiä ja yhteistyötä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa. Rajat ylittävän ostopalveluliikenteen merkitys Suomen ja Ruotsin välillä nostettiin muutamassa launnossa esiin. Lausunnonantajat toivat esiin myös geopoliittisten muutosten vaikutukset ja tarjosivat konkreettisia ehdotuksia, kuten TEN-T-verkoston kehittämistä ja uusien logistiikkareittien luomista.

Kansainvälistä saavuttavuutta koskevia tietotarpeita kuvaavaan kuvaan toivottiin huomioitavan kattavammin Itä-Suomi.

## Kansainvälinen yhteistyö

Suunnitelmaluonnoksessa kuvattua kansainvälistä yhteistyötä ja sen tarvetta suhteessa tapahtuneisiin turvallisuuspoliittisiin muutoksiin ja kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeisiin pidettiin perusteltuna. Joltain osin yhteistyöltä toivottiin syvempää konkretiaa ja kansainväliselle vaikuttamiselle selkeitä tavoitteita. Pohjoismaiden rinnalle lausunnoissa nostettiin yhteistyö Baltian maiden kanssa. Myös EU-vaikuttaminen ja Nato-jäsenyyden huomiointi mainittiin lausunnoissa erityisesti rahoitusnäkökulmasta.

## Vaikutusarviointi

Vaikutusarviointiin oltiin lausunnoissa yleisesti suht tyytyväisiä, vaikka sen yleispiirteisyys huomioitiin useassa launnossa. Useissa lausunnoissa korostettiin, että vaikutusarviointi on jäänyt yleispiirteiseksi ja konkreettisten arvioiden puute tekee kokonaiskuvan hahmottamisesta haastavaa. Arvioinnin tarkkuustaso on koettu riittämättömäksi. Toisaalta joissain lausunnoissa huomioitiin, että suunnitelma ei sisällä konkreettisia hankkeita, mikä on vaikuttanut arvioinnin tarkkuuteen. Myös ympäristövaikutusten ja ilmastotavoitteiden huomioimiseen esitettiin kehittämistarpeita.

Lisäksi vaikutusarviointia esitettiin kehitettävän muun muassa maaseutuvaikutusten, alueellisten vaikutusten, maisema- ja kulttuuriympäristövaikutusten, terveysvaikutusten, hyvinvointialueille kohdistuvien vaikutusten osalta.

Lisäksi muutamat lausunnonantajat, erityisesti Itä-Suomen liitot, esittivät, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnista säädettäisiin laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä, jolloin SOVA-lain mukainen arviointimalli voitaisiin korvata nimenomaisesti liikennejärjestelmätason vaikutusten arviointiin perustuvalla arviointimallilla.



## Lausunnonantajat

Ab Jakobstadsregionens utvecklingsbolag Concordia  
Ahvenanmaan maakuntaliitto  
Asikkalan kunta  
Asikkalan kunta  
Autoliitto ry  
Autotuoja ja -teollisuus ry  
Business Finland Oy  
Climate Nudge -tutkimushanke  
Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Enonkosken kunta  
Espoon kaupunki  
Etelä-Karjalan kauppakamari  
Etelä-Karjalan liitto  
Etelä-Pohjanmaan liitto  
Etelä-Pohjanmaan rautatieyhdistys  
Etelä-Savon kauppakamari  
Etelä-Savon liitto  
Etelä-Savon Yrittäjät  
Finavia  
Finest Bay Area Development Oy  
Finnair Oyj  
Finnish Lapland Tourist Board ry  
Fintraffic Oy  
Helsingin kaupunki  
Helsingin Satama Oy  
Helsingin seudun kauppakamari  
Helsingin yliopisto  
Hollolan kunta  
HSL Helsingin seudun liikenne  
Huoltovarmuuskeskus  
HYVINKAA  
Hämeen kauppakamari  
Hämeen liitto  
Hämeenlinnan kaupunki  
Iitin kunta  
Ilmatieteenlaitos  
Inarin kunta  
INFRA ry  
Invalidiliitto  
ITS Finland ry  
Itä-Lapin kuntayhtymä  
Itärata Oy  
Janakkalan kunta  
Joensuun kaupunki  
Junamatkustajat  
Juvan kunta  
Jyväskylän kaupunki  
Jyväskylän yliopisto  
Jänkäsalon yksityistien tiekunta  
Kainuun liitto  
Kajaanin kaupunki  
Kangasalan kaupunki  
Kankaanpään kaupunki



Keravan kaupunki  
Keski-Pohjanmaan liitto  
Keski-Pohjanmaan Yrittäjät ry  
Keski-Suomen kauppakamari  
Keski-Suomen liitto  
Keski-Suomen Yrittäjät  
Keskuskauppakamari  
Keuruun kaupunki  
Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry  
Kiinteistö Oy Kruunupyyn Lentohalli  
Kilpailu- ja kuluttajavirasto  
Kirkkonummen kunta  
Koillis-Suomen kehittämissyhtiö Naturpolis Oy  
Kokkolan kaupunki  
Kokkolan Satama Oy  
Kokkolaniilmalukerho RY  
Koneyrittäjät ry  
Kotkan kaupunki  
Kouvolan kaupunki  
Kronoby kommun  
Kuhmon kaupunki  
Kuljetuskeskusten Liitto Ry  
Kuopion alueen kauppakamari  
Kuopion kaupunki  
Kuuloliitto ry  
KUUMA-seutu liikelaitos  
Kuusamon kaupunki  
Kymenlaakson kauppakamari  
Kymenlaakson liitto  
Kärkölän kunta  
Lahden kaupunki  
Lapin kauppakamari  
Lapin liitto  
Lapin Yrittäjät ry  
Lappeenrannan kaupunki  
Larsmo kommun  
Lentorata Oy  
Leppävirran kunta  
Liikennesuunnittelun Seura  
Liikenneturva  
Linja-autoliitto ry  
Logdell Oy Tieisännöinti  
Logistiikkayritysten Liitto ry  
Lohjan kaupunki  
Loviisan kaupunki  
Loviisan kaupunki  
Länsirata Oy  
Maa- ja metsätalousministeriö  
Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry  
Maanmittauslaitos  
Maaseutupolitiikan MaalleKo-verkosto  
Maaseutupolitiikan neuvosto  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry  
Meri-Lapin kehittämiskeskus ry  
Metsähallitus



Metsäteollisuus ry  
Mikkelin kaupunki  
Mynämäen kunta  
Mäntsälän kunta  
Mänttä-Vilppulan kaupunki  
North Rail Oy  
Nurmijärven kunta  
Nykarleby stad  
Närpes stad  
Onnettomuustietoinstituutti  
Opetus- ja kulttuuriministeriö (ei lausuttavaa)  
Orimattilan kaupunki  
Oulaisten kaupunki  
Oulu-Kainuu Tervan tie ry  
Oulun kauppakamari  
Oulun kaupunki  
Paikallisliikenneliitto ry  
Paltamon kunta  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.  
Parikkalan kunta  
Pedersöre kommun  
Pieksämäen kaupunki  
Pietarsaaren Satama Oy  
Pirkanmaan hyvinvointialue  
Pirkanmaan liitto  
Pirkanmaan Yrittäjät ry  
Pohjanmaan kauppakamari  
Pohjanmaan liitto  
Pohjanmaan liitto (2. lausunto)  
Pohjois-Karjalan kauppakamari  
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto  
Pohjois-Karjalan Yrittäjät ry  
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä  
Pohjois-Pohjanmaan liitto  
Pohjois-Pohjanmaan Yrittäjät  
Pohjois-Savon liitto  
Poliisihallitus  
Porin kaupunki  
Pro Rautatie ry  
Puolustusministeriö  
Puukonsaaren metsätien tiekunta  
Puulan lauttaliikenne tiekunta  
Puumalan kunta  
Pyhtään kunta  
Pyhäjärven kaupunki  
Pyöräilykuntien verkosto ry  
Pyöräliitto ry  
Päijät-Hämeen liitto  
Pääesikunta  
Raaseporin kaupunki  
Rahtarit Ry  
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry  
Rantasalmen kunta  
Rauman kauppakamari  
Rauman kaupunki



Rautjärven kunta  
Redstoneaero  
Riihimäen-Hyvinkään kauppakamari  
Saamelaiskäräjät  
Saaristoasiain neuvottelukunta SANK  
Sahateollisuus ry  
Salon kaupunki  
SANK 2. lausunto (Hankeikkunassa doc tiedostona)  
Satakunnan kauppakamari  
Satakuntaliitto  
Savonlinnan kaupunki  
Siikalatvan kunta  
Sipoon kunta  
Sisäministeriö  
SKAL Itä-Suomi ry  
SKAL Länsi-Suomi ry  
Sodankylän kunta  
Sosiaali- ja terveysministeriö  
Sotkamon kunta  
Staden Jakobstad  
STTK  
Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO)  
Suomen autokoululiitto ry  
Suomen Autovuokraamo r.y.  
Suomen ilmastopaneeli  
Suomen kommunistinen puolue, ympäristöryhmä (linkki hankeikkunaan)  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry; lausunto  
Suomen kuntaliitto ry  
Suomen Kylät ry  
Suomen Laivameklariliitto  
Suomen Lentokenttäverkosto  
Suomen luonnonsuojeluliitto ry  
Suomen Lähijunat Oy  
Suomen metsäkeskus  
Suomen Reumaliitto ry  
Suomen Satamat ry  
Suomen sisävesiliitto  
Suomen Taksiliitto ry  
Suomen Tieyhdistys ry  
Suomen Varustamot ry  
Suomen Vesitiet ry  
Suomen ympäristökeskus  
Suomen Yrittäjät  
Suomussalmen kunta  
Taipalsaaren kunta  
Tampereen kauppakamari  
Tampereen kaupunki  
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä  
Teknologian tutkimuskeskus VTT  
THL Terveyden ja hyvinvoinnin laitos  
Tilastokeskus  
Traficom  
Tulli  
Tunturi-Lapin Kehitys  
Turun kauppakamari



Turun kaupunki  
Työ- ja elinkeinoministeriö  
Uudenmaan ELY  
Uudenmaan ELY 2. lausunto  
Uudenmaan liitto  
Uusikaupunki  
Vaasan kaupunki  
Vaasan Satama Oy  
Vaasanseudun kehitys Oy VASEK  
Valtion liikuntaneuvosto (lausunto hankeikkunassa doc tiedostona)  
Valtiovarainministeriö  
Vammaisfoorumi ry  
Vantaan kaupunki  
Varkauden kaupunki  
Varsinais-Suomen liitto  
Varsinais-Suomen Yrittäjät  
Vihdin kunta  
Viitostie ry  
VR-Yhtymä Oy  
Väylävirasto  
Yksityishenkilö 1  
Yksityishenkilö 2  
Yksityishenkilö 3  
Yksityishenkilö 4  
Yksityishenkilö 5  
Yksityishenkilö 6  
Yksityishenkilö 7  
Yksityishenkilö 8  
Yksityishenkilö 9  
Yksityishenkilö 10  
Ylivieskan kaupunki  
Ympäristöministeriö