



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

# Liikenne 12 –suunnitelman lausunnoista nousevat merkittävimmät huomiot ja muutostarpeet

# Saadut lausunnot

- Lausuntokierros järjestettiin 20.12.2024-5.3.2025
- **250 lausuntoa**
  - 7 ministeriötä, 22 virastoa ja valtion toimielintä
  - 19 maakuntien liitoista (ml. Länsi-Suomen maakuntien yhteinen lausunto)
  - 85 kunnista ja kuntayhtymistä
  - 54 elinkeinoelämän järjestöiltä
  - 9 valtionyhtiöistä ja 9 muista yrityksistä
  - 19 järjestöiltä ja liitoilta
  - 5 satamilta
  - 10 kansalaisilta ja 9 muilta toimijoilta
  - Ahvenanmaan maakunnan ja Euroopan komission lausunnot
- Lausuntoyhteenveto laadittu maaliskuun aikana
- Muutostarpeista keskustellaan parlamentaarisessa työryhmässä – muutoksia tehdään konkreettisesti kevään aikana

# Yleinen palaute

- Lausuntojen perusvire on **positiivinen**, mutta myös runsaasti **kehittämisehdotuksia**
- Valtaosassa lausuntoja käsiteltiin mm. liikennejärjestelmän rahoitusta, liikenneverkon kehittämistä ja sen prioriteetteja, kansainvälistä saavutettavuutta ja alueellisia tarpeita
- Suunnitelmaa pidettiin **oikeasuuntaisena** suhteessa toimintaympäristöön
- **Kokonaisrahoitustasoa** pidettiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin nähden pienenä
- Suunnitelmaluonnoksen **yleistasoisuutta** kommentoitiin – kritiikki ulottui myös ympäristöselostukseen



# Visio, tavoitteet ja alueelliset painotukset

- Suunnitelmalle asetettuja **tavoitteita** pidettiin hyvinä
- **Visiota** pidetään kannatettavana, mutta **elinkeinoelämän näkökulmaa** toivottiin vahvemmin sisällytettäväksi
- **Strategisiin linjauksiin** kaivattiin **selkeytystä** ja **konkretisointia** ohjausvaikutuksen varmistamiseksi
- **Alueelliset painotukset** herättivät paljon palautetta. Alueellisten erityispiirteiden ja tarpeiden huomiointia pidettiin hyvänä, mutta painotusten koettiin olevan liian **yleispiirteisiä** ja laajoja. **Ohjausvaikutus** toimeenpanoon koettiin **epäselväksi**.

# Rahoitusohjelma

- Perusväylänpidon rahoitustason korotus sai kannatusta. Rahoitustasoa pidettiin suunnitelmakauden alkuvuosina (2026-2028) liian alhaisena.
- Liikenneverkon kehittämisen rahoitusta pidettiin liian alhaisena.
- Myös julkisen liikenteen tukea sekä valtion ulkopuolisen infran (yksityistiet ja kävelyn ja pyöräilyn edistäminen) rahoitusta pidettiin liian alhaisina.

# Merkittävimmät huomiot (1/2)

## Liikenneverkkoja koskeva palaute

- TEN-T-verkon kehittäminen sai kannatusta.
- Huolina kehittämisen rahoitustaso, kestävän liikenteen panostukset, kaupunkiseutujen hankkeet sekä sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistarpeiden rahoitus.
- Elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen näkökulmaa tulee vahvistaa. Tavaraliikenteen tarpeet, kuten raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän edellytykset, on kirjattava selkeämmin.
- Hankeyhtiöiden roolia liikennejärjestelmässä tulisi tarkentaa.
- Lentoliikenteen merkitystä korostettiin, mm. lentoasemaverkoston ja 3h saavutettavuustavoitteen näkökulmista.
- Lentoasemaverkostoa ja sen kehittämistä koskevat näkemykset vaihtelivat.
- Satamien merkitystä ja meriliikenteen tarpeita korostettiin. TEN-T-verkon laajentamista pidettiin tältä osin tärkeänä sekä satamiin johtavien pullonkaulojen poistoa.
- Raideliikenteen osalta kommentoitiin erityisesti ostoliikenteen rahoitusta. Kehittämisen osalta korostettiin alueellisia tarpeita (erit. Itä-Suomessa). Digirata sai kannatusta.

# Merkittävimmät huomiot (2/2)

## Kansainvälinen saavutettavuus

- Kansainvälisten yhteyksien selvittämistä ja parantamista pidettiin perusteltuna.
- Kansainvälistä yhteistyötä koskevia kirjauksia ja niiden tarvetta pidettiin perusteltuina, mutta kansainväliselle vaikuttamiselle toivottiin selkeämpiä tavoitteita.

## Kuntien rooli ja vastuut

- Vähäisen rahoitustason nähdään johtavan kuntien vastuun kasvuun, mikäli nykyistä palvelutasoa ja väyläverkkoa halutaan ylläpitää (mm. joukkoliikenteen, henkilöjunaliikenteen ja lentoliikenteen ostot sekä infra-avustukset).
- Yhteisrahoitusmallia kritisoitiin. Valtion väyläverkon kunnossapidon ja kehittämisen katsotaan kuuluvan yksiselitteisesti valtiolle.

## Liikennejärjestelmän digitalisaatio

- Digitaalisen kaksosen kehittämistä pidettiin tärkeänä. Yhteiskunnallisia hyötyjä pidettiin tältä osin merkittävänä.

## Vaikutusarviointi

- Vaikutusarviointiin oltiin tyytyväisiä, mutta sitä pidettiin yleispiirteisenä.
- Arvioinnin tarkkuustasoa pidettiin riittämättömänä, mutta samalla todettiin, että suunnitelman sisällöllä on vaikutusta arvioinnin tarkkuuteen.

# Merkittävimmät muutostarpeet

- **Visio** – tarve huomioida elinkeinoelämän tarpeet selkeämmin
- **Strategisten linjausten** selkeyttäminen ja konkretisoiminen
- **Alueellisten painotusten** poistaminen suunnitelmasta tarpeettomina ilman laajasti tunnistettua lisäarvoa
- **Rahoitusohjelman** selkeyttäminen
  - **Sotilaallisen liikkuvuuden paketti** – sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden turvaaminen sekä muiden kehittämisen momentin käyttötarpeiden turvaaminen ns. siviili liikenteen osalta
- **Kuntien rahoitusvastuuta** koskevien toimenpiteiden tarkentaminen
- **Julkisen henkilöliikenteen** avustuksia koskevien kirjausten tarkennukset
- **Päästövähennystavoitteiden huomioiminen** - tarkennettu kuvaus suunnitelmaan päästövähennystavoitteisiin pääsemisestä
- **Kansainvälistä saavuttavuutta** koskevien toimenpiteiden tarkentaminen
- **Lentoliikennettä koskevat tarkennukset** sekä lausuntojen että puoliväliriihen tulosten perusteella





LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONS MINISTERIET

**Kiitos!**