



Lausunto

4.3.2025

VN/18780/2023
VN/18780/2023-TEM-262

Liikenne- ja viestintäministeriö

Työ- ja elinkeinoministeriön lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Työ- ja elinkeinoministeriö kiittää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnosta vuosille 2026–2037 koskevasta lausuntopyynnöstä. Lausunto on laadittu lausuntopyynnön kysymysten mukaisesti.

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Yleistä strategisista linjauksista

Suomen kansainvälinen toimintaympäristö on viime vuosina muuttunut merkittävästi, ja nämä muutokset ovat näkyneet hyvin konkreettisesti sekä elinkeinoelämän kuljetusten että matkailun volyymeissa ja suuntautumisessa. Myös turvallisuusympäristö on huomattavan erilainen kuin ensimmäistä Liikenne 12-suunnitelmaa valmisteltaessa vuosikymmenen vaihteessa. Liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämismahdollisuuksiin vaikuttaa myös julkisen talouden tilanteen myötä siihen kohdennettavissa olevat resurssit. Tämän vuoksi on perusteltua, että pitkäjänteiseksi tarkoitettua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiota ja strategiaa tarkistetaan suhteessa muuttuneeseen toimintaympäristöön ja käytettävissä oleviin määrärahoihin. Päivitys on siis tarpeellinen ja perusteltu, mutta kun kyseessä on pitkän aikavälin suunnitelma, olisi hyödyllistä jos itse suunnitelmassa tai sen liitemateriaaleissa esitettäisiin tiiviisti, mikä muuttuu suhteessa aiempaan ja miksi.

Edellisen Liikenne 12-suunnitelman keskeisiä tavoitteita olivat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, joiden kaikkien todettiin pyrkivän hillitsemään ilmastonmuutosta. Nyt lausuntokierroksella olevan suunnitelman kolme keskenään priorisoitua tavoitetta ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ja näitä yhdistäviä näkökulmia tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi.

Tavoitteenasetannassa painottuu vahvasti kustannustehokkuus, jolla perustellaan muun muassa valtaosan resursseista suuntaamista perusväylänpitoon. Ekologisen, taloudellisen ja sosiaalisen kestävyyspuolestaan todetaan korostuvan erityisesti huolehdittaessa olemassa olevasta liikenneverkosta koko maassa. Turvallisuustavoitteen perusteena on paitsi vakiintunut liikenneturvallisuuden edistäminen, myös laajemmin varautuminen erilaisiin poikkeus- ja kriisioihin sekä sotilaalliseen liikkuvuuteen, mikä on nykyisessä toimintaympäristössä välttämätöntä.

Tavoitteet ovat luonteeltaan hyvin kuvailevia enemmän kuin tavoitteellisia. Tavoitteellisuudessa ja tavoitteiden konkretisoinnissa jäädään selkeästi edellistä Liikenne 12-suunnitelmaa yleisemmälle tasolle.

Strategisten linjausten vastaavuus kehittämistarpeisiin

Postiosoite
Postadress
Postal Address
Työ- ja elinkeinoministeriö

PL 32
00023 Valtioneuvosto

Käyntiosoite
Besöksadress
Office

Aleksanterinkatu 4
Helsinki

Puhelin
Telefon
Telephone

0295 16001
+358 295 16001

Faksi
Fax
Fax

09 1606 2160
+358 9 1606 2160

s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

kirjaamo.tem@gov.fi
www.tem.fi

Suunnitelmassa mainitaan, että sen kolme tavoitetta on priorisoitu. Olisi hyvä selventää, mitä tämä tarkoittaa. Luonnosta lukiessa vaikutelma on, että toimivuus on nostettu ykkösprioriteetiksi. Tätä perustellaan muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutumisen, yhteyksien tarkoituksenmukaisuudella ja ratkaisujen kokonaisvaltaisuuksella liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden. Ottaen huomioon suunnitelman kattama aikajänne sekä käynnissä oleva kaupungistumiskehitys on perusteltua kysyä, palveleeko ensisijaisesti olemassa olevan väyläverkon ylläpito tämänhetkisiä tai tulevia kaupunkiseutujen välisiä tai sisäisiä liikkumisen ja kuljetusten tarpeita.

Työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että saavutettavuuden painoarvoa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena tulisi vahvistaa, sillä niin kansainvälinen, alueiden välinen kuin alueiden sisäinen saavutettavuus on edellytys Suomessa toimivien kansainvälisten yritysten toiminnalle.

Turvallisuuden linjauksissa korostuu kokonaisturvallisuus sekä liikennejärjestelmän osalta toimenpiteet, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia. Ottaen huomioon suunnitelman painotuksen olemassa olevan liikennejärjestelmän hyödyntämisestä voisi olla perusteltua lisätä linjauksiin perusväylänpidon toimenpiteiden merkitys liikenneturvallisuudelle.

Kestävyyden osalta suunnitelmassa korostuu taloudellisen kestävyyden näkökulma, mikä julkisen talouden tilanne huomioiden on sinänsä perusteltua. Strategisissa linjauksissa olemassa olevan liikennejärjestelmän hyödyntäminen nähdään kestävässä, samoin kuin eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksien korostaminen eri alueiden ominaisuudet huomioiden. Ekologista kestävyyttä ml. erityisesti ilmastonmuutoksen hillintä ei sen sijaan ole lausunnolla olevassa suunnitelmaluonnoksessa huomioitu käytännössä ollenkaan, eikä sitä mainita strategisissa linjauksissa. Tämä on merkittävä muutos suhteessa aiempaan suunnitelmaan. Ottaen huomioon ennallaan olevat sekä kansainväliset että kansalliset tavoitteet hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi sekä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tulisi liikenteen päästöt ja niiden ilmastovaikutukset huomioida suunnitelmassa kestävyys-tavoitteen yhteydessä sekä itse toimenpideohjelmassa.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää myönteisenä, että tavoitteistoon kuuluva resilienssin vahvistaminen sisältää toimia ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi sekä kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmien integroimiseksi osaksi liikennejärjestelmätyötä. Ilmastonmuutoksen vaikutukset näkyvät väyläverkolla jo tällä hetkellä muuttuvien sääolojen myötä ja vaikutusten hillintä edellyttää panostusta ennakointi- ja riskinhallintatoimiin sekä väyläverkon hoitoon ja korjaukseen.

Alueelliset painotukset

Työ- ja elinkeinoministeriön pitää myönteisenä, että suunnitelmassa on huomioitu alueiden väliset erot ja pyritty tunnistamaan alueellisia erityispiirteitä ja niiden perusteella tehty alueellisia painotuksia. Helmikuussa pääministerille luovutetut Itäisen ja Pohjoisen Suomen ohjelmat laadittiin rinnan Liikenne 12-suunnitelman kanssa ja yhteensovitettiin sen linjausten kanssa.

Maaseutumaisille ja kaupunkialueille on hahmoteltu erilaiset painotukset suhteessa liikenneverkon ja palveluiden ylläpitoon ja kehittämiseen, mikä on väestökehityksen ja liikenneverkon käyttäjämäärien näkökulmasta perusteltua. Kehittämistoimet on syytä kohdentaa sinne, missä väestö kasvaa mutta myös elinkeinoelämän tarpeet huomioiden. Suomeen tavoitellaan muun muassa joulukuussa 2024 valmistuneen teollisuuspoliittisen strategian myötä uusia teollisia investointeja. Isot teolliset investoinnit edellyttävät tyypillisesti myös uusia liikennejärjestelyjä, ja osana sujuvan investointiprosessin kokonaisuutta Suomen tulee kyetä reagoimaan myös liikenneinfrastruktuurin kehittämistä koskeviin tarpeisiin.

Suuralueittain ja kaupunkiseuduille laaditut toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä koskevat painotukset ovat suunnitelmassa esitetyllä melko yleispiirteisellä tasolla osuvia ja nostavat esille keskeisimmät alueelliset erityispiirteet. On tärkeää, että itäisen Suomen osalta kansainvälinen saavutettavuus ja teollisuuden kuljetukset on huomioitu, pohjoisen osalta taas yhteydet länteen sekä matkailun tarpeet ovat avainasemassa.

Alueellisten painotusten tunnistamista oleellisempaa on, miten nämä tunnistetut erityispiirteet tullaan käytännössä huomioimaan väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmassa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Lukijan kannalta olisi hyödyllistä, mikäli suunnitelman lopulliseen versioon toimenpiteet koottaisiin erikseen yhteen joko suunnitelman alkuun tai loppuun, myös itse tekstissä luettavuutta tukisi se, että toimenpiteet merkittäisiin selkeästi. Toimenpiteitä voisi joiltakin osin selkeyttää ja konkretisoida ilmaisukseltaan. Liikenteen päästövähennyksiä koskevat toimet jäävät kokonaisuutena vaatimattomiksi.

4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

Näistä omana kokonaisuutenaan on luku 4.5.1 tietopohjan kehittäminen, jonka alla on paljon eri toimijoiden yhteistyöhön ja tietopohjan laajentamiseen liittyviä toimenpiteitä. Aluenäkökulmasta merkittävimpiä ovat alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja alueellisten erityispiirteiden integrointi osaksi valtakunnallista tietopohjaa ja palvelemaan Liikenne 12-suunnitelman päivitysprosessia sekä alueellisten suunnitelmien ja MAL-sopimusten huomiointi Väyläviraston investointi- ja suunnitteluohjelmissa.

Työ- ja elinkeinoministeriö kannattaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien laajapohjaista alue- ja yhdyskuntarakenteen, aluekehittämisen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun sekä elinkeinoelämän näkökulmia yhdistävää yhteistyötä ja sen hyödyntämistä erityisesti pidemmän aikajänteen strategiatyössä (kuten aluekehittämisen pidemmän aikavälin strategiatyö, aluekehittämisen painopisteet, alueiden käytön kehityskuva, Liikenne 12-suunnitelma). Eri näkökulmia yhdistävälle ennakoitavuudelle on selkeä tarve.

Eri alueiden väestökehitys huomioiden ja alue- ja yhdyskuntarakenteen muutoksia ennakoiden on tärkeää, että myös väyläverkon supistamisen vaikutuksia eri toimijoille arvioidaan.

Suunnitelman luku 4.5.2 sisältää toimenpiteet koskien valtion ja alueiden välisiä sopimuksia, joista merkittävimpiä ovat maankäytön, asumisen ja liikenteen ns. MAL-sopimukset. MAL-sopimukset ovat toimivaksi arvioitu ja vakiintunut sopimuksellisen yhteistyön toimintatapa valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen kesken, ja menettelyä on perusteltua jatkaa. Oleellista on, että sopimuksellinen yhteistyö perustuu aitoon kumppanuuteen niin kaupunkisuidun sisällä kuin kaupunkiseudun ja valtion välilläkin.

MAL-sopimukseen sisällytettävien hankkeiden tulisi olla kaupunkiseudun kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä näkökulmasta priorisoituja. Työ- ja elinkeinoministeriön näkökulmasta MAL-sopimukset ovat myös tärkeä keino vahvistaa kaupunkiseutujen elinvoimaa ja toimivuutta ja siksi sopimuksia on pitkäjänteisesti toteutettava ja jatkettava. MAL-sopimukset eivät ensisijaisesti ole keino valtion väyläverkon hankkeiden toteuttamiseen, vaan niitä tulisi edistää muutoin osana väyläverkon investointiohjelmaa.

Suunnitelmassa todetaan MAL-neuvotteluiden keskiössä olevan hankkeiden, joihin lähtökohtaisesti sisältyy yhteisrahoitus. Suunnitelmaan sisältyvässä valtion rahoitusohjelmassa ei kuitenkaan ole näkyvissä MAL-sopimukseen esitettyä rahoitusta nykyisen sopimuskauden jälkeen. Ainoastaan kaupunkiraideliikenteen osalta todetaan valtion rahoitusosuuden sisältävän väyläverkon kehittämisen kokonaisuuteen. Joukkoliikenteen kehittäminen raideliikenteen varaan ei kuitenkaan ole mahdollista kaikilla MAL-sopimuksen piirissä olevilla kaupunkiseuduilla. Kestävyuden näkökulmasta on tärkeää, että myös muun joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan ja että koko keinovalikoima on MAL-sopimuksissa käytettävissä.

Luvussa 4.5.3 kuvataan kansainväliseen yhteistyöhön liittyviä toimia. Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tärkeänä, että pohjoismainen yhteistyö korostuu suunnitelmassa. Pohjoismaisten liikenneyhteyksien kehittäminen on oleellisen tärkeää erityisesti huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta.

4.6. Liikenneverkot ja liikenteen solmukohtat

Luvussa 4.6.1 kuvataan valtion väyläverkkoon kohdistuvia toimenpiteitä, joista merkittävimmät liittyvät perusväylänpidon rahoitustason nostoon. On kiistatonta, että valtion väyläverkon korjausvelka on huomattava, minkä vuoksi lisäpanostukset perusväylänpitoon ovat perusteltavissa. On kuitenkin huomattava, että näin painottaen mahdollisuudet kehittämishankkeiden käynnistämiseen ovat hyvin rajalliset. Erikseen todetaan, että vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 milj. euroa pieniin parantamisiin ja että tämä raha otetaan kehittämisen momentilta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hallintaan. Tätä muutoinkin vaatimattoman kehittämisen rahoituksen nakertamista ei voi pitää tarkoituksenmukaisena.

Kehittämiseen ja parantamiseen suunnittelukaudella suunnattavasta rahoituksesta yli puolet on käytännössä sidottu, ja hallitusohjelman liitteen mukainen kehityksen ulkopuolinen rahoitus muodostaa kehittämishankkeiden rahoituksesta huomattavan osa. Valinnat väyläverkon kehittämiseksi ovat perustultuja (TEN-T asetuksen mukaisten vaatimusten täyttäminen, TEN-T ydinverkkokäytävien pullonkaulat, elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten parantaminen).

Rataverkon osalta työ- ja elinkeinoministeriön pitää hyvänä raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysuunnitelman laatimista, suunnitelmassa on mahdollisuus ottaa kantaa mm. raidelevyteen.

Maantieverkolla parantamisrahoitusta todetaan kohdennettavan erityisesti turvallisuutta parantaviin toimiin kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väyliin mikä on kannatettavaa myös kestävyden että kansanterveyden näkökulmasta. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen korostuu myös kuntien katuverkolle kohdistuvissa toimissa. Käytännön mahdollisuudet vaikuttaviin toimiin jäävät kuitenkin muutamien miljoonien eurojen vuosittaisella rahoituksella vähäisiksi.

Merenkulun osalta on tärkeää, että talvimerenkulussa huomioidaan Pohjanlahdelle suunnitteilla olevat merituulipuistot.

Luvussa 4.6.2. esitetään muiden hallinnoimia verkkoja koskevat toimet. Lentoasemaverkoston osalta todetaan tarve pidemmän aikavälin arviointiin (vuoden 2027 jälkeen) ottaen huomioon matkaketuajattelu. Laadittavan kriteeristön perusteella määritellään strategisesti merkittävistä lentoasemista lentoasemaverkosto. Lentoasemaverkostolla ja asemien reittiliikenteellä on keskeinen merkitys alueiden saavutettavuuden kannalta. Kansainvälisen elinkeinoelämän näkökulmasta lentoyhteydet ovat elinehto. Myös matkailun kehittäminen nojaa vahvasti saavutettavuuteen lentoteitse. Kansainväliset matkanjärjestäjät eivät pysty sitoutumaan kohteisiin ilman pidemmän tähtäimen näkymää alueen saavutettavuudesta.

4.7. Henkilöliikenteen palvelut

Julkisesti tuettu henkilöliikenne on useilla alueilla merkittävä asiointin sekä koulun- ja työssäkäynnin kannalta. Valtion todetaan seuraavan maakuntakeskusten välisten yhteyksien palvelujen kehitystä ja päivittävän tarvittaessa palvelutasotavoitteita. Läpinäkyvyyden kannalta olisi hyvä, että tavoitteet avattaisiin suunnitelmassa tai siihen lisättäisiin viittaus voimassa oleviin tavoitteisiin. Tämä koskee myös ns. kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta, johon suunnitelmassa viitataan.

Lentoyhteyksien turvaaminen ostopalveluliikenteenä viidelle maakuntakentälle koronapandemian jälkeen on ollut tärkeää. Ostopalveluliikenteen jatkoa arvioitaessa tulisi kiinnittää huomiota kustannusten ohella myös laajempiin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin ml. alueiden elinvoima ja kehitysmahdollisuudet. Matkailun mutta myös muutoin elinkeinoelämän kannalta lentoyhteydet on tärkeä.

Työ- ja elinkeinoministeriön pitää kilpailunäkökulmasta erittäin myönteisenä tavoitetta avata raideliikennemarkkina kilpailulle ja helpottaa uusien toimijoiden markkinoille pääsyä.

Muiden henkilöliikennepalveluiden osalta ministeriö pitää tervetulleena hyödyntää julkisesti rahoitettujen liikennepalveluiden tietopohjaa kuljetusten yhdistämiseksi ja kehittämiseksi.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Rahoitusohjelma on suunnitelmaluonnoksessa kuvattu hyvin yleisellä tasolla, ja sen kohdentumiseen on esimerkiksi perusväylänpidon osalta vaikea ottaa toimenpiteiden kuvauksen perusteella kantaa. Rahoituksessa painottuu suunnitelman mukaisesti selkeästi perusväylänpito, johon kohdennetaan huomattava lisärahoitus vuodesta 2029 alkaen. Kehittämishankkeisiin varattu rahoitus mahdollistaa hyvin rajallisesti uusien hankkeiden käynnistämisen. Mikäli MAL-sopimusmenettelyä halutaan valtion puolelta jatkaa, tulee sille varata myös sopimuskaupunkiseutujen määrä huomioiden riittävä resursointi yhteisrahoitteisiin hankkeisiin. Kävelyn ja pyöräilyn edistämistä koskeviin tavoitteisiin nähden sille varattu rahoitus on hyvin vaatimaton.

Osastopäällikkö, ylijohdaja

Tiina Korhonen

Johtava asiantuntija

Hanna-Maria Urjankangas

Tiedoksi TEM Työ- ja elinkeinoministeriö, Timo Jaatinen
TEM EOS Energiaosasto
TEM TTM Työllisyys ja toimivat markkinat -osasto
TEM IYR Innovaatiot ja yritysrahoitus -osasto

VN/18780/2023-TEM-262

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: