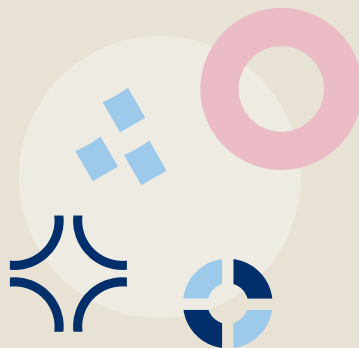


VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

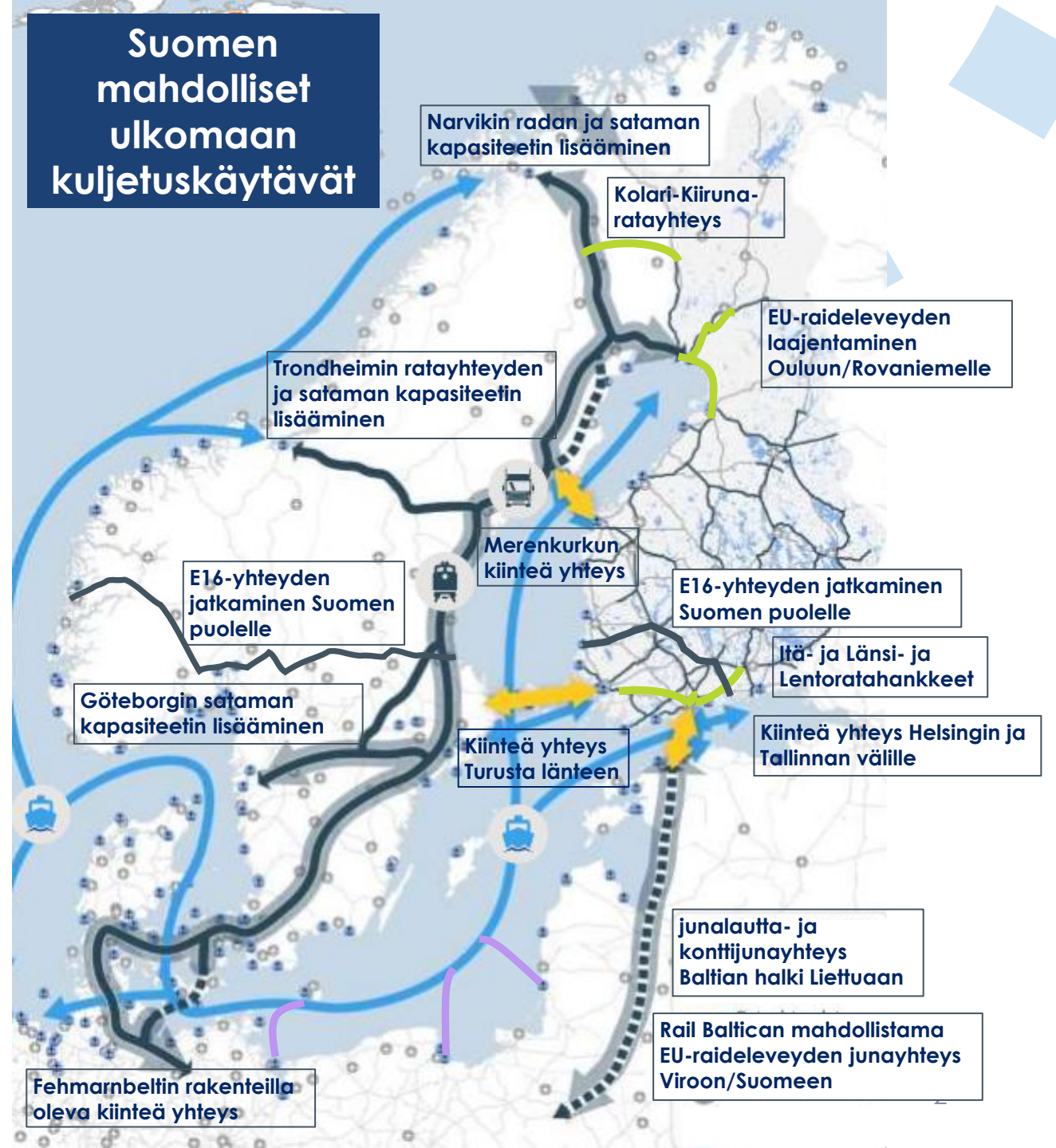
Liikenne- ja viestintävaliokunta
6.3.2026

Hanna Kalenoja
johtava liikenneasiantuntija
Keskuskauppakamari



Kansainväliset yhteydet

- Kansainvälisten yhteyksien kehittämiseksi suunnitelmaa tulisi täydentää asettamalla tavoitetilä Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle ja priorisoimalla kansainvälisten yhteyksien kehittämishankkeiden toteutusjärjestys
- Yhteyksien kehittäminen edellyttää määrätietoista yhdessä muiden Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa muodostettavaa visiota, joka vahvistaa Euroopan maita yhdistävän TEN-T-verkon ja ydinkäytävien rakentumista

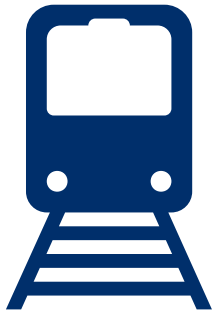


Käyttövoimamurroksen nopeuttaminen

- liikennejärjestelmän kehityksen tulee tukea liikennesektorin käyttövoimamurrosta siirryttäessä fossiilisista polttoaineista hiilineutraaleihin käyttövoimiin
- meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot sekä vuonna 2028 alkavan tieliikenteen päästökaupan tulot on tärkeää kohdentaa liikenteen päästövähennyksiä tukeviin investointeihin
- vaikka huutokauppatulot ovat yleiskatteellisia tuloja, ne on perusteltua kohdentaa liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen, jotta logistiikkakustannuksia voidaan pitkällä aikavälillä alentaa
- lataus- ja jakeluinfra tulisi nähdä osana liikenneinfraa

Rataverkon toimenpiteet

- on tärkeää, että raideliikenteelle laaditaan pitkän aikavälin kehitysnäkymä, jossa huomioidaan muun muassa tavaraliikenteen ja kuljetusketjujen tarpeet, henkilöliikenteen palvelut ja kansainvälisten yhteyksien kehittämistarpeet osana alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä
- rautatieliikenteen tavara- ja henkilöliikenteen kilpailu mahdollistaisi palvelutason parantamisen ja kustannustason alentamisen
- yritykset toivovat junaliikenteeseen uudenlaisten kuljetuspalvelujen tarjontaa, kuten yhdistettyjen kuljetusten tarjontaa ja pienempien tavaraliikenteen kuljetukseen soveltuvia palveluja
- Suomen rataverkolle soveltuvan kaluston saatavuus rajoittaa markkinoille tuloa, sillä poikkeavan raideleveyden takia Suomen rataverkolla käytettävää kalustoa voidaan käyttää vain Suomessa
- Suomen markkinoille tulevien operaattorien kalustohankintojen rahoitustilanne on haastava, sillä investointikustannukset ovat korkeat ja kaluston jälleenmyyntiarvo on pieni
- yhtenä junaliikenteen kilpailua lisäävänä toimenpiteenä tulisi selvittää henkilöjunaliikenteen ostoliikenteelle perustetun kalustoyhtiön laajentamista myös markkinaehtoiseen liikenteeseen - tämä voisi laajasti toteutettuna tarkoittaa valtion omistaman kaluston, varikkojen ja kiinteistöjen siirtämistä erilliseen kalustoyhtiöön



Tieverkon toimenpiteet



- tieverkon kehittämistoimien suuntaamisessa on tärkeää löytää yhteys elinkeinoelämän kuljetustarpeiden ja tieverkon kehittämisen välille
- kuljetustarpeiden kannalta tärkeitä toimia ovat muun muassa HCT-kuljetusten pullokaulojen vähentäminen, satamien maayhteyksien kehittäminen ja kaupunkiseutujen sisääntuloteiden sujuvuuden parantaminen
- riittävää tauko- ja levähdysalueverkostoa ei todennäköisesti synny yksinomaan markkinaehtoisesti osana huoltoasemaverkostoa
- varsinkin suurten kaupunkiseutujen lähialueilla tauko- ja levähdysalueita ei ole saatu sisällytettyä maankäytön suunnitteluun
- tauko- ja levähdysalueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet, raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra kehitystarpeet ja jakelun ja latauksen tuomat kaupalliset mahdollisuudet
- turvallisuutta koskevissa linjauksissa on tärkeää nostaa esille liikenneturvallisuuden nollavisio, jota suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet tukevat
- Olennaisia toimenpiteitä ovat muun muassa kohtaamisonnettomuuksia vähentävät keskikaiteet. Toimenpiteisiin kuuluu myös autokannan uudistaminen, jotta uusi aiempaa turvallisempi ajoneuvotekniikka yleistyisi nykyistä nopeammin.

Meriliikenteen toimenpiteet

- satamia koskevissa toimenpiteissä on tärkeää nostaa esille satamien maantie- ja ratayhteyksien kehittäminen
- myös yhteistyömahdollisuudet meri- ja tieliikennettä palvelevan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi (esimerkiksi LBG ja sähkö) on tärkeää nostaa esille
- talvimerenkulun sujuvuus on olennaisen tärkeää Suomen kuljetusjärjestelmälle
- on tärkeää, että talvimerenkulun rahoitustasoa nostetaan, sillä jäänmurron kustannukset ovat kasvaneet ja murtajakalustoa on tarve vähitellen uusia
- meriliikenteen väylämaksuja ei tule korottaa kustannustason noustessa, sillä se johtaisi logistiikkakustannusten kasvuun
- talvimerenkulun häiriöttömyys on tärkeää Suomen vientikuljetusten sujuvuudelle ja sen kustannukset tulisi kattaa muulla tavoin kuin väylämaksuilla



Lentoliikenteen toimenpiteet

- lentoliikenteelle tarvitaan pitkän aikavälin strategia ja tavoitetilä
- strategisen lentoasemaverkoston kriteereissä tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet ja alueellisen saavutettavuuden kansantaloudelliset hyödyt
- maakuntien saavutettavuus edellyttää hyviä yhteyksiä pääkaupunkiseudulle,
- ostoliikenteen varaan jääneen kuuden maakuntakentän ylläpidon ja liikennöinnin vaatimilla investoinneilla on voitu taata takamaakuntien nopeat yhteydet pääkaupunkiseudulle
- alle kolmen tunnin yhteyksiä Euroopan mittakaavassa pieniin maakuntakeskuksiin ei ole mahdollista toteuttaa kansantalouden kannalta kustannustehokkaammin kuin oikein kohdennetulla matkustajakysyntään sopeutetulla lentoliikenteellä
- lentoliikennepalvelujen tulee pitkällä aikavälillä syntyä markkinaehtoisesti - siirtymän poikkeuksellisen kysynnän notkahtamisen aikana aloitetusta ostoliikenteestä markkinaehtoiseen liikenteeseen tulee olla hallittu



Rahoitusohjelma

- Perusväylänpidon määrärahasoaa tulisi nostaa 1,8 mrd. euroon vuodessa jo vuosina 2027–2028, jotta korjausvelan kasvu voitaisiin pysäyttää.
- Liikenneverkon kehittämisrahoituksen tason tulisi olla esitettyä suurempi, jotta sillä voitaisiin vastata kasvaviin kehittämistarpeisiin. Sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisrahoitus täydentää kehittämisinvestointien rahoitusta.
- Liikenneinfran kehittäminen edellyttää budjetin ulkopuolisia rahoitusinstrumentteja, sillä Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelma ei mahdollista korjausvelan lyhentämistä ja kehittämisinvestointien toteuttamista. Liikenteen verotusta tulisi uudistaa siten, että osa liikenteen veroista kohdennettaisiin väyläverkon ylläpitoon ja kehittämiseen suunnattavaan rahastoon.