

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026—2037 (VNS 10/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty valtiovarainvaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunto

Eduskunnan päätöksen mukaisesti valtiovarainvaliokunta on antanut asiasta lausunnon (VaVL 1/2026 vp), joka on otettu tämän mietinnön liitteeksi.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- vanhempi osastoesiupseeri Mikko Kuokka, puolustusministeriö
- osastopäällikkö Suvi Jousmäki, Liikenne- ja viestintävirasto
- ylitarkastaja Niklas Virkkala, Lupa- ja valvontavirasto
- toimialajohtaja Jaakko Knuutila, Väylävirasto
- johtava varautumisasiantuntija Katriina Viljanen, Huoltovarmuuskeskus
- toimitusjohtaja Vesa Silfver, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- toimialajohtaja (Helsinki) Ville Lehmuskoski, Suurten kaupunkien C21-verkosto
- erityisasiantuntija Pauliina Forsman, Turun seudullinen joukkoliikenne Föli
- johtaja Jorma Mäntynen, Destia Oy
- viestintä- ja yhteiskuntasuhdejohtaja Jessica Diktonius, Finavia Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- toimitusjohtaja Pia Julin, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
- strategia- ja viestintäjohtaja Mikko Saariaho, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Timo Anttila, VR-Yhtymä Oyj
- tutkimustiimin päällikkö Fanny Malin, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- toimitusjohtaja Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Jarmo Matilainen, Finnet-liitto ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, INFRA ry

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

- johtava liikenneasiantuntija Hanna Kalenoja, Keskuskauppakamari
- toimialapäällikkö Ville Järvinen, Koneyrittäjät ry
- toimitusjohtaja Pasi Anteroinen, Liikenneturva
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- toimitusjohtaja Outi Nietola, Logistiikkayritysten Liitto ry
- lakimies Sami Hämäläinen, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- logistiikkapäällikkö Ilkka Hamunen, Metsäteollisuus ry
- toiminnanjohtaja Hemmo Rättyä, Pyöräliitto ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- kehittämisspäällikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- toiminnanjohtaja Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- toimitusjohtaja Piia Karjalainen, Suomen Satamat ry
- toimitusjohtaja Annukka Mickelsson, Suomen Taksiliitto ry
- johtaja Liisa-Maija Thompson, Suomen Tieyhdistys ry
- toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot ry
- toiminnanjohtaja Merja Salmi-Lindgren, Suomen Vesitiet ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Ilmatieteen laitos
- Etelä-Karjalan liitto
- Itä-Suomen maakuntien liitot
- Kainuun liitto
- Kuutoskaupungit (kuusi suurinta kaupunkia)
- Länsi-Suomen maakuntien liitot
- Pohjois-Savon liitto
- Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse
- DNA Oy
- Elisa Oyj
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Autoliitto ry
- FiCom ry
- Raide-, energia-, liikenne- ja kiinteistöalojen ammattilaiset JHL ry
- RPAS Finland ry
- Suomen ilmailuliitto - SIL
- Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry
- Suomen Yrittäjät ry
- Teknologiateollisuus ry
- Vammaisfoorumi ry

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valtioneuvoston selonteossa esitetään valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12), joka on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämistä 12 vuoden ajalle. Suunnitelma sisältää arvion liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi, toimenpideohjelman sekä valtion rahoitusohjelman vuosille 2026—2037.

(2) Suunnitelma pyrkii päivittämään vuonna 2021 hyväksytyä ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, ja selonteon mukaan sen laatimisessa on otettu huomioon merkittävästi muuttunut toimintaympäristö mukaan lukien geopoliittinen tilanne, turvallisuusympäristön muutokset sekä liikenteen teknologinen kehitys.

(3) Valiokunta on kuullut asiasta laajasti asiantuntijoita viranomaisista, elinkeinoelämästä, tutkimuslaitoksista sekä liikenne- ja viestintäalan järjestöistä. Asiantuntijakuulemisissa on korostettu muun muassa väyläverkon kunnon, logistiikan toimivuuden sekä Suomen saavutettavuuden merkitystä kansantaloudelle. Useat asiantuntijat ovat kiinnittäneet huomiota myös liikennejärjestelmän kasvavaan merkitykseen huoltovarmuuden ja maan kokonaisturvallisuuden näkökulmasta.

(4) Valiokunta pitää valtioneuvoston selontekoa kokonaisuutena tärkeänä ja tarpeellisena strategisena asiakirjana. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on keskeinen väline Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä ja sen merkitys korostuu erityisesti muuttuneessa turvallisuus- ja toimintaympäristössä.

(5) Valiokunta pitää myönteisenä sitä, että suunnitelman valmistelussa on saadun selvityksen mukaan hyödynnetty laajaa tietopohjaa sekä parlamentaarista valmistelua. Asian käsittelyn yhteydessä on kuitenkin tuotu esille, että parlamentaarisen työryhmän vaikutus lopputulokseen on voinut jäädä suhteellisen rajalliseksi. Valiokunta painottaa, että liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnittelua tulee toteuttaa jatkossa entistä vahvemmin parlamentaarisen prosessin kautta, jotta liikennepolitiikka olisi mahdollisimman pitkäjänteistä ja yli hallituskausien ulottuvaa.

(6) Asiantuntijakuulemisissa on myös pidetty hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistetaan eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja että esimerkiksi vammaiset henkilöt huomioidaan nimenomaisesti yhtenä käyttäjäryhmänä. Valiokunta pitää esteettömyyttä tärkeänä näkökulmana, joka tulee ottaa kattavasti huomioon liikennejärjestelmän kehittämistyössä.

(7) Valiokunta pitää hyvänä, että selonteossa on käsitelty liikennejärjestelmän kehittämistä keskeisesti myös ympäristötavoitteiden ja kestävyysnäkökulmasta. Ympäristötavoitteiden ja kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä koskevien kantojen osalta valiokunta viittaa tuoreisiin lausuntoihinsa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta LiVL 4/2026 vp — VNS 8/2025 vp ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta LiVL 5/2026 vp — VNS 9/2025 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunta huomauttaa, että sekä ilmastotavoitteiden että huoltovarmuuden kannalta on

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

keskeistä tehdä sellaista liikennepolitiikkaa, joka vähentää Suomen liikennejärjestelmän riippuvuutta fossiilienergiasta.

Liikennejärjestelmän kehittäminen ja rahoituksen haasteet

(8) Selonteossa valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Näitä tavoitteita yhdistävinä näkökulmina ovat tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Valiokunta pitää asetettuja tavoitteita perusteltuina, mutta korostaa, että saavutettavuuden merkitys on erityisen keskeinen elinkeinoelämälle ja kansalaisille Suomen kaltaisessa harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa.

(9) Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen edellyttää ennakoitavaa ja riittävää rahoitusta. Liikennejärjestelmän suunnittelun uskottavuuden ja ennakoitavuuden kannalta on tärkeää, että suunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja rahoitus muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden.

(10) Asiantuntijakuulemisessa on nostettu esille, että yleisenä kehityskulkuna näyttää olevan, että liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusvastuu on siirtynyt aiempaa enemmän paikalliselle tasolle. Uusien kehittämishankkeiden rahoitus ja toteuttamismahdollisuudet vähenevät entisestään, kun välttämätöntä perusväylänpitoa ja korjausvelan hallintaa joudutaan priorisoimaan. Asiantuntijakuulemisessa on valtion kehittämishankkeisiin sitoutumisessa pidetty erityisen tärkeänä sitoutumisen pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta.

(11) Valiokunta tunnistaa valtiontalouden tilanteesta ja kantokyvystä johtuvat rajoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Tästä syystä valiokunta peräänkuuluttaa tarvetta hyödyntää täysimääräisesti Euroopan unionin rahoitusmahdollisuuksia ja mahdollisesti Natosta saatavissa olevaa rahoitusta sekä tarvetta etsiä vaihtoehtoisia rahoitusmalleja ja keinoja sijoituspääoman saamiseksi myös liikennesektorin hankkeisiin ja kehittämiseen. Valtiovarainvaliokunta toi esille lausunnossaan VaVL 1/2026 vp — VNS 10/2025 vp, että EU-rahoituksen ja Naton rahoituksen täysimääräinen hyödyntäminen vaatii myös riittävien hankesuunnitteluvalmiuksien ja kansallisen rahoitusosuuden turvaamista. Lisäksi valtiovarainvaliokunta nosti lausunnossaan yleisesti esille myös liikenteen verokertymän vähentymiskehityksen ja liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamisen tarpeen. Valiokunta pitää valtiovarainvaliokunnan esille tuomia näkökantoja erittäin tärkeinä.

(12) Kehittämishankkeiden osalta asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että monet kriittiset liikenteen solmukohdat, kuten esimerkiksi osa tällaisista satamista, eivät Suomessa kuulu TEN-T-verkkoon, minkä vuoksi ne voivat jäädä EU-rahoitusmahdollisuuksien ulkopuolelle. Tältä osin on painotettu, että asiaa tulee arvioida ja vaikuttaa aktiivisesti TEN-T-verkkoa koskevassa valmistelussa siten, että mahdollisia muutoksia saadaan aikaan viimeistään seuraavien TEN-T-verkon uudelleen tarkastelujen yhteydessä.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

Toimintaympäristön muuttuminen ja liikennejärjestelmän strateginen merkitys

(13) Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmän kehittämisessä on otettava huomioon nopeasti muuttuva toimintaympäristö. Muutokset korostavat erityisesti huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden, kaksikäyttöisyyden ja kansainvälisten kuljetusyhteyksien toimivuutta. Valiokunta korostaa, että muuttuneessa turvallisuustilanteessa liikenneverkkojen toimivuus on keskeinen osa yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta sekä sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden edellytyksiä. Näin ollen valiokunta pitää sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomioimista erittäin tärkeänä osana liikennejärjestelmäsunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että Itä- ja Pohjois-Suomen strateginen merkitys on viime vuosina kasvanut muuttuneen turvallisuusympäristön myötä. Valiokunnan näkemyksen mukaan näiden alueiden merkitys olisi voinut näkyä selonteossa nykyistä painokkaammin. Valiokunta kiinnittää huomiota myös Pohjoismaiden varautumisen liikennejärjestelmästrategian huomioon ottamisen tarpeeseen.

(14) Selonteon mukaan sotilaallisen liikkuvuuden liikenneverkkoja koskevasta rahoituksesta päätetään erikseen rahoitussuunnitelman ulkopuolella ja sotilaallisen liikkuvuuden uusia rahoitustarpeita on tunnistettu noin 3,5 miljardin euron edestä. Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan pitänyt tärkeänä, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden toteutusta ei edistetä muista rahoitusohjelmassa todetuista liikenteen määrärahoista tinkien. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy tähän näkemykseen.

(15) Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että selonteossa viitataan huoltovarmuuden tavoitteita koskevaan aiempaan valtioneuvoston päätökseen, vaikka uusi päätös annettiin vuonna 2024. Valiokunta pitää tärkeänä, että uuden päätöksen mukaiset huoltovarmuuden tavoitteet huomioidaan jatkossa liikennejärjestelmän kehittämisessä.

Saavutettavuus ja alueellinen tasapaino

(16) Valiokunta painottaa saavutettavuuden merkitystä koko Suomen kehitykselle. Liikennejärjestelmän tulee turvata paitsi suurten kasvukeskusten myös muiden alueiden yhteydet sekä kotimaassa että kansainvälisesti. Valiokunta toteaa asiantuntijakuulemisten perusteella, että saavutettavuutta tarkastellaan usein korostetusti suurten kaupunkiseutujen näkökulmasta. Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa liikennejärjestelmän kehittämisessä ja päätöksenteossa on kuitenkin tärkeää huomioida myös pienemmät kaupungit, maaseutualueet sekä alueet, joissa vapaa-ajan asutuksen määrä on kasvanut merkittävästi.

(17) Valiokunta korostaa kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen tärkeää merkitystä liikennejärjestelmän suunnittelussa. Valiokunta painottaa, että alueellisen saavutettavuuden turvaaminen on keskeinen osa aluepolitiikkaa, huoltovarmuutta sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Saavutettavuus vaikuttaa suoraan yritysten sijaintipäätöksiin, työvoiman liikkuvuuteen, palvelujen saatavuuteen ja alueiden elinvoimaan.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

Väyläverkko ja korjausvelka

(18) Valiokunta pitää väyläverkon kuntoa liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta kriittisenä kysymyksenä. Väylien korjausvelka on kasvanut jo pitkään ja mm. inflaatiokehitys ja valtiontalouden heikentynyt kantokyky ovat voimistaneet tätä kehitystä. Selonteon mukaan vuoden 2025 alussa tieverkon korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa, rataverkon korjausvelka noin 1,6 miljardia euroa ja vesiväylien korjausvelka noin 30 miljoonaa euroa. Tieverkolla korjausvelkaa on valtiovarainvaliokunnan lausunnon mukaan erityisesti vähäliikenteisten maanteiden päällysteissä ja maantiesilloissa. Valtiovarainvaliokunnan mukaan rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla.

(19) Valiokunta on erittäin huolissaan korjausvelan kasvusta ja pitää tärkeänä, että perusväylänpidon rahoitus turvataan pitkäjänteisesti yli hallituskausien. Korjausvelan on arvioitu nousevan yli 5 miljardiin euroon vuoteen 2030 mennessä ja noin 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä. Valiokunta painottaa, että jos väylien kunto ja niiden rakenteet pääsevät heikkenemään liian huonoiksi, niiden korjaaminen tulee maksamaan merkittävästi enemmän kuin jos korjaukset tehtäisiin ajoissa.

(20) Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026—2037. Valtiovarainvaliokunnan lausunnon mukaan vuodesta 2030 alkaen kokonaisrahoitustasoa kasvatetaan maltillisesti ja kasvu kohdistuu pääosin perusväylänpitoon. Lausunnon mukaan väylänpidon rahoitustaso laskee kuitenkin erittäin niukaksi vuosina 2027—2029. Valtiovarainvaliokunnan mukaan rahoitusohjelma on tavoitteisiin ja tarpeisiin nähden riittämätön erityisesti suunnittelukauden alkuvuosina, ja valiokunta toteaa lausunnossaan, että kriittisten kehittämis- ja parantamiskohteiden toteuttamisesta on huolehdittava. Rataverkon osalta valtiovarainvaliokunta kiinnittää huomiota liikenteellisiin pullonkauloihin ja välityskykyä parantavien toimien tarpeisiin sekä pääradan lisäksi elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeiden Savonradan ja Karjalanradan kehittämistarpeisiin. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy näihin näkemyksiin ja korostaa myös rahoitusohjelman ulkopuolella erikseen päätettävän sotilaallisen liikkuvuuden rahoitustarpeen merkitystä lähivuosina. Valiokunta painottaa kaksikäyttöisyyden tarvetta sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden toteuttamisessa.

(21) Valiokunta kiinnittää erityistä huomiota alemman asteisen tieverkon kuntoon. Vähäliikenteinen tieverkko on monilla alueilla keskeinen osa elinkeinoelämän kuljetusketjuja, erityisesti metsä- ja maatalouden kuljetuksissa. Tieverkon kunnolla on siten suora vaikutus alueiden elinvoimaan, huoltovarmuuteen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Vähäliikenteisiä teitä on selonteon mukaan Suomessa yli 50 000 kilometriä, ja niiden kunnossapito on saadun selvityksen mukaan monin paikoin vaikeutunut merkittävästi taloustilanteesta johtuvan rahoituksen niukkuuden vuoksi.

(22) Väyläverkon kehittämisrahoituksen osalta valtiovarainvaliokunta kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että jo aloitettuihin hankkeisiin sidotun rahoituksen osuus on merkittävä ja uusiin hankkeisiin tarkoitettu sitomaton rahoitus on selkeästi niukempi kuin edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa. Näin ollen kehittämiseen varattu rahoitus riittää vain kaikkein tärkeimpiin uusiin kohteisiin. Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo, että Suomen kilpailukyvyyn

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

edistäminen edellyttää rahoituksen löytymistä myös tärkeisiin liikenneväylien kehittämishankkeisiin.

(23) Valiokunta korostaa myös yksityisteiden ja niiden rahoituksen riittävyyden merkitystä muun muassa metsätalouden, asumisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan tuonut esille pitävänsä tärkeänä, että valtion yksityisteiden avustustasoa korotetaan vuodesta 2030 alkaen, mutta se toteaa samalla tämänhetkisen rahoitustilanteen olevan todella haastava. Yksityistieavustusten taso riittää valtiovarainvaliokunnan arvion mukaan vuosina 2026—2029 vain siltakohteisiin ja yksityistiellosseihin.

Logistiikka ja elinkeinoelämän kuljetukset

(24) Selonteon mukaan Suomen viennistä noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan meriteitse. Kotimaan tavaraliikenteestä puolestaan noin 90 prosenttia kulkee maanteitse. Valiokunta korostaa, että Suomen logistinen asema perustuu toimivaan ja turvalliseen liikennejärjestelmään sekä kansainvälisten kuljetusyhteyksien toimivuuteen. Erityisesti merikuljetusten toimivuus kaikissa olosuhteissa on Suomen taloudelle ja huoltovarmuudelle elinehto. Valiokunta painottaa, että merikuljetusten epävarmuustekijöistä johtuen on kuitenkin keskeistä kehittää suunnitelmallisesti myös vaihtoehtoisia kansainvälisiä kuljetusreittejä.

(25) Valiokunta painottaa logistiikan keskeistä merkitystä Suomen taloudelle. Valiokunta on jo pitkään peräänkuuluttanut kuljetuskustannusten alentamisen tarvetta Suomen kilpailukyvyyn edistämiseksi. Suomen vientiteollisuus on vahvasti riippuvainen toimivista kuljetusketjuista. Suomessa kuljetusketjut ovat usein pitkiä, ja logististen kustannusten merkitys yritysten kilpailukyvyllä on siten huomattava. Tämän vuoksi liikennejärjestelmän kehittämisessä on kiinnitettävä erityistä huomiota logistiikan sujuvuuteen ja kustannuksiin sekä muun muassa liikenneverkon kuntoon.

(26) Valiokunta painottaa erityisesti raskaan liikenteen ja tavaraliikenteen merkitystä Suomen taloudelle. Metsäteollisuuden, kaivannaisteollisuuden ja muun vientiteollisuuden kuljetukset tukeutuvat vahvasti tie-, raide- ja merikuljetusten toimivuuteen. Myös sisävesiliikenteellä on oma roolinsa tavarankuljetuksissa ja erityisesti puukuljetuksissa. Raskaan tieliikenteen kuljetukset muodostavat kuitenkin merkittävän osan kotimaan tavaraliikenteestä. Toimiva tieverkko ja sen riittävä kunto ovat siten välttämättömiä edellytyksiä teollisuuden ja kaupan logistiselle kilpailukyvyllä.

Raideliikenne

(27) Raideliikenne on keskeinen osa liikennejärjestelmää sekä henkilöliikenteen, mukaan lukien lähijunaliikenteen, että tavaraliikenteen kannalta, ja sillä on merkittävä rooli myös alueiden saavutettavuuden sekä liikennejärjestelmän kestävyuden ja tehokkuuden edistämisessä.

(28) Selonteossa on tuotu esiin erityisesti pääradan ja Karjalan radan merkitys. Asiantuntijakuulemisissa on kuitenkin korostettu myös Savon radan kapasiteettiongelmia sekä

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

koko rataverkon kuntoon ja välityskykyyn liittyviä haasteita. Valiokunta pitää tärkeänä, että rataverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta koko rataverkon toimivuus sekä myös maan sisäisten itä-länsisuuntaisten yhteyksien kehittäminen. Rataverkon toimivuus kokonaisuutena on keskeinen tekijä erityisesti metsäteollisuuden ja muun vientiteollisuuden kuljetuksissa.

(29) Rataverkon kehittämisessä on olennaista huomioida nykyisen rataverkon kunnossapidon lisäksi myös rataverkolla tarvittava kapasiteetin ja välityskyvyn lisääminen. Rataverkon kehittäminen ja muun muassa sähköistämisen jatkaminen on keskeistä sekä henkilöliikenteen sujuvuuden että tavaraliikenteen kilpailukyyn kannalta.

(30) Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan tuonut esille, että henkilöjunaliikenteen rahoitustarve vuodesta 2031 eteenpäin selviää vasta tulevien kilpailutusten myötä, ja tätä kokonaisuutta ei ole huomioitu selonteon rahoitusohjelmassa. Liikenne- ja viestintävaliokunta painottaa raideliikenteen kulunvalvontajärjestelmän uudistamista koskevan niin sanotun Digirata-hankkeen tärkeää merkitystä raideliikenteen toimivuudelle. Valiokunta katsoo, että raideliikenteen digitalisaation edistämällä on keskeinen merkitys rataverkon kapasiteetin tehokkaammassa hyödyntämisessä ja turvallisuuden edistämässä.

(31) Valiokunta korostaa, että rataverkon kehittämisessä on kiinnitettävä erityistä huomiota myös kriittisten kuljetusketjujen toimintavarmuuteen ja häiriönsietokykyyn. Rataverkon yksittäiset pullonkaulat ja häiriöherkät osuudet voivat heikentää merkittävästi koko liikennejärjestelmän toimivuutta sekä elinkeinoelämän logistista kilpailukykyä. Valiokunta pitää tärkeänä, että rataverkon kehittämisessä huomioidaan myös varareittien ja vaihtoehtoisten kuljetusyhteyksien toimivuus.

(32) Selonteon mukaan lähivuosina tullaan tekemään myös eurooppalaista raideleveyttä koskevia linjauksia. Valiokunta pitää tärkeänä, että eurooppalaista raideleveyttä koskevia ratkaisuja arvioidaan huolellisesti kokonaisvaikutusten näkökulmasta, mukaan lukien vaikutukset kustannuksiin, kaksikäyttöisyyteen, huoltovarmuuteen, rajat ylittäviin kuljetuksiin sekä olemassa olevan rataverkon hyödyntämiseen. Valiokunta painottaa, että mahdollisten ratkaisujen tulee tukea Suomen saavutettavuutta, logistista kilpailukykyä ja turvallisuutta pitkällä aikavälillä.

Meriliikenne ja satamat

(33) Valiokunta korostaa merenkulun elintärkeää merkitystä Suomen ulkomaankaupalle, huoltovarmuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille. Suomen maantieteellinen sijainti sekä ulkomaankaupan huomattava riippuvuus merikuljetuksista tekevät meriliikenteestä Suomen talouden kannalta erityisen tärkeän. Selonteon mukaan Suomen viennistä noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan meriteitse, minkä vuoksi merikuljetusten toimivuus ja kustannuskilpailukyky ovat keskeisiä tekijöitä koko kansantalouden kannalta.

(34) Valiokunta kiinnittää huomiota Itämeren turvallisuustilanteeseen sekä siihen, että merenkulun toimintaympäristö on muuttunut aiempaa epävarmemmaksi. Muuttunut turvallisuusympäristö ja riskit voivat vaikuttaa meriliikenteen kustannuksiin ja

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

toimintaedellytyksiin myös nousevien vakuutusmaksujen kautta. Näistä syistä on tärkeää huolehtia siitä, että Suomen satamaverkko ja meriväylät mahdollistavat ulkomaankaupan sujuvan toiminnan myös muuttuvissa ja poikkeuksellisissa olosuhteissa. Lisäksi on välttämätöntä arvioida myös merikuljetuksille vaihtoehtoisten kuljetusreittien kehittämistä.

(35) Asiantuntijakuulemisessa on painotettu fossiilittomien ja kestävien meriliikenteen polttoaineiden saatavuuden rajallisuutta ja haasteita. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta katsoo, että merenkulun päästökaupan huutokauppatulujen hyödyntämismahdollisuuksia tulisi tarkastella siten, että niillä voidaan tukea siirtymää uusiin vähäpäästöisiin polttoaineisiin ja vahvistaa samalla energia- ja polttoaineomavaraisuutta. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu tätä koskevien ratkaisujen kiireellisyyttä.

(36) Valiokunta korostaa, että meriliikenteen toimintaedellytyksistä on huolehdittava pitkäjänteisesti. Tämä koskee sekä satamainfrastruktuuria että meriväylien kunnossapitoa ja kehittämistä ja yleisemmin merikuljetuksissa käytettävän laivaston toimintaedellytyksiä. On tärkeää, että Suomella on kilpailukykyinen merenkulkupolitiikka, joka turvaa riittävän suuren Suomen lipun alla toimivan kauppalaivaston. Tämä on välttämätöntä myös huoltovarmuuden kannalta. Myös talvimerenkulun toimivuus on Suomen kaltaisessa pohjoisessa maassa keskeinen kilpailukykytekijä. Talvimerenkulun järjestelyt sekä jäänmurtokapasiteetin riittävyyden varmistaminen ovat erittäin tärkeitä Suomen vientiteollisuuden tulevaisuuden kannalta.

Lentoliikenne

(37) Lentoliikenteellä on tärkeä rooli erityisesti Suomen kansainvälisten yhteyksien sekä alueellisen saavutettavuuden kannalta.

(38) Valiokunta korostaa maakuntalentoasemien ja riittävän kattavan lentoasemaverkoston merkitystä alueelliselle saavutettavuudelle sekä muun muassa elinkeinoelämän tarpeille. Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan tuonut esille, että noin 71 prosenttia Suomen vientituloista syntyy maakunnissa, joten maakuntalentojen ja lentoasemien kehittämisellä on keskeinen merkitys Suomen kansantaloudelle. Lisäksi asiantuntijakuulemisissa on tuotu esiin, että maakuntakentillä voi olla oma merkityksensä myös maanpuolustuksen kannalta. Valiokunta pitää tärkeänä nykyisen lentoasemaverkoston säilymistä ja kehittämistä kokonaisuutena.

(39) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että hallitusohjelmassa mainittua lentoliikennestrategiaa ei ole saadun selvityksen mukaan vielä toteutettu. Valiokunta pitää tärkeänä, että lentoliikenteen roolia Suomen liikennejärjestelmässä tarkastellaan kokonaisvaltaisesti ja että lentoliikenteen kehittämistä koskevat linjaukset muodostavat selkeän kokonaisuuden. Valiokunta pitää tärkeänä, että lentoliikenteen roolia Suomen saavutettavuudessa, taloudessa ja kansainvälisessä kilpailukyvyssä arvioidaan strategisesti ja huomioidaan myös koko liikennejärjestelmän kehittämistä koskevassa päätöksenteossa.

(40) Selonteossa on tuotu esille, että biopolttoaineiden tuotantokapasiteetti on varsin rajallinen ja todettu, että polttoaineiden saatavuuden varmistamiseksi tarvitaan jatkossa myös synteettisiä polttoaineita. Myös asiantuntijakuulemisessa on painotettu synteettisten polttoaineiden merkitystä erityisesti lentoliikenteen kannalta. Valiokunta pitää hyvänä, että selonteossa todetaan

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

valtion arvioivan mahdollisuuksia kohdentaa huutokauppatuloja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi.

(41) Valiokunta toteaa lisäksi, että sähköinen lentoliikenne voi tulevaisuudessa avata uusia mahdollisuuksia erityisesti lyhyemmillä reiteillä, ja katsoo, että sähköisen lentoliikenteen mahdollisuudet tulisi ottaa huomioon lentoliikenteen strategista kehittämistä arvioitaessa.

Sisävesiliikenne

(42) Valiokunta painottaa sisävesiliikenteen ja sen tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämisen tarvetta. Sisävesiliikenne ei ole vain vaihtoehtoinen kuljetusmuoto, vaan sillä on jo tänä päivänä oma roolinsa muun muassa osana metsäteollisuuden kuljetusketjuja. Valiokunta toteaa, että Saimaan kanava on aiemmin ollut keskeinen osa Suomen sisävesiliikennettä. Saadun selvityksen mukaan kanavan liikenteen avaaminen ei kuitenkaan ole realistista näköpiirissä olevassa lähitulevaisuudessa.

(43) Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan tuonut esille, että sisävesiliikenne on myös tärkeä itäisen Suomen elinvoimatekijä. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu näkemyksenä esille, että Suomen noin 8 000 kilometrin sisävesiväyläverkkoa hyödynnetään tällä hetkellä tavarankuljetuksissa vain pieneltä osalta sen todelliseen potentiaaliin verrattuna. Valiokunta pitää sisävesikuljetusten kehittämistä ja sisävesikuljetusten tarjoaman potentiaalin hyödyntämistä liikennejärjestelmäkokonaisuudessa tärkeänä.

Joukkoliikenne sekä kävely ja pyöräily

(44) Asiantuntijakuulemisessa on pidetty lähtökohtaisesti hyvänä, että joukkoliikenteen kehittämiseksi asetetaan selonteossa selkeitä tavoitteita. Joukkoliikenteellä on tärkeä merkitys liikennejärjestelmäkokonaisuuden toimivuuden kannalta, ja se on keskeistä myös muun muassa matkailulle ja työvoiman liikkuvuudelle. Kotimaisilla politiikkatoimilla, kuten MAL-sopimuksilla ja joukkoliikenteen tuen tasolla on suora vaikutus joukkoliikenteen kilpailukykyyn. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille huoli siitä, että suunnitelmassa ei osoiteta riittävää rahoitusta asetettujen joukkoliikenteen tavoitteiden toteuttamiselle. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää haasteellisena, että kuntien rooli joukkoliikenteen kehittämisessä näyttää edelleen kasvavan ja joukkoliikennetoimijoille osoitetaan jatkossa myös uusia tehtäviä muun muassa lippujärjestelmien kehittämiseen sekä digitalisaatio- ja automaatiokehitykseen liittyen. Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että joukkoliikenteen palvelutaso tulee todennäköisesti laskemaan nykyisillä linjauksilla. Vuodesta 2030 eteenpäin suunnitelmassa on tuotu esille noin 10 miljoonan euron korotus vuosittaiseen määrärahaan. Valiokunta pitää ostoliikenteen toteuttamista jatkossakin välttämättömänä harvaan asutumpien alueiden liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi.

(45) Selonteossa tunnistetaan kävelyn ja pyöräilyn rooli erityisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä ja niiden potentiaali päästövähennysten ja muun muassa saatavissa olevien terveyshyötyjen kannalta. Selonteossa todetaan, että joukkoliikenteellä, kävelyllä ja pyöräilyllä on keskeinen rooli asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa, ja tuodaan esille, että näissä kestävässä kulkumuodoissa on kehittämispotentiaalia. Valtiovarainvaliokunnan lausunnossa on

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

kuitenkin arvioitu, että kävelyn- ja pyöräilyn edistämisen rahoitustaso tarkoittaa käytännössä kävelyn ja pyöräilyn pistemäistä ja hidasta kehittämistä. Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että kävelyn ja pyöräilyn rahoitustaso on huolestuttavalla tasolla ja että rahoitustasoa tulisi jatkossa tarkastella näistä kulkutavoista saatavissa olevien hyötyjen kannalta.

Liikenneturvallisuus

(46) Valiokunta pitää liikenneturvallisuutta ensisijaisen tärkeänä liikennejärjestelmän kehittämisessä. Selonteon mukaan vuonna 2024 tieliikenteessä kuoli Suomessa 179 henkilöä, mikä on tilastojen pienin luku, mutta saadun selvityksen mukaan edelleen selkeästi korkeampi kuin monissa verrokimaissa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esimerkiksi henkilöautojen liikennesuoritteet tulevat arvioiden mukaan kasvamaan, mikä todennäköisesti tulee lisäämään samalla myös onnettomuuksien määrää. Valiokunta painottaa muun muassa tiestön kunnan ja riittävän rahoituksen merkitystä liikenneturvallisuuden kehittymisen kannalta.

(47) Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että selonteossa ei aiemmasta poiketen aseteta selkeitä numeerisia kansallisia liikenneturvallisuustavoitteita. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty, että liikenneturvallisuuden yhtenä mittarina käytettäisiin jatkossa nolla liikennekuolemaa vuodessa saavuttaneiden kuntien osuutta kaikista kunnista. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että liikenteen turvallisuutta ja liikenneturvallisuustavoitteita seurataan ja kehitetään systemaattisesti jatkossa. Valiokunta painottaa, että liikenneturvallisuuden kehittämisellä ja ennalta ehkäisevällä liikenneturvallisuustyöllä on inhimillisen ulottuvuuden lisäksi mahdollista saavuttaa myös huomattavia kustannussäästöjä.

Viestintäverkkojen merkitys

(48) Valiokunta painottaa viestintäverkkojen merkitystä liikennejärjestelmän toimivuudelle ja liikenteen digitalisaation mahdollistamiselle. Nopeat ja luotettavat viestintä- ja tietoliikenneyhteydet ovat välttämättömiä muun muassa liikenteen ohjauksessa, automaatioissa, älyliikenteen ratkaisuisissa sekä liikenteen turvallisuuden kehittämisessä.

(49) Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että vaikka eri toimijat ovat toteuttaneet toimia junakuuluvuuden parantamiseksi, matkaviestinyhteyksien toimivuudessa on edelleen selkeitä puutteita rataverkolla. Toimivat viestintäyhteydet ovat tärkeitä matkustajien palvelukokemuksen kannalta, ja sujuvaan junamatkaan tulee kuulua myös toimivat viestintäyhteydet. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että raideliikenteen kilpailun avautuessa yksittäinen operaattori ei voi olla yksin vastuussa myöskään kuuluvuuden varmistamisesta, ja tältä osin jatkossa tulisi pohtia myös valtion roolia asian ratkaisemiseksi.

(50) Valiokunta korostaa lisäksi, että nopeiden laajakaistayhteyksien saatavuus on tärkeää koko maassa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että viestintäverkkojen kehittämisessä markkinaehtoinen toteutus ei riitä kaikilla harvaan asutuilla alueilla turvaamaan toimivia ja tasavertaisia yhteyksiä. Valiokunta pitää tärkeänä asiantuntijakuulemisissa esille tuotua tarvetta erilliselle tukimallille erityisesti kiinteän verkon laajakaistayhteyksien tasapuoliseksi turvaamiseksi koko maahan.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

Uudet liikkumismuodot ja liikenteen digitalisaatio

(51) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota siihen, että uudet liikkumismuodot ja palvelut ovat selonteossa niiden merkitykseen nähden varsin vähäisessä roolissa. Mikroliikkuminen, alustapohjaiset liikkumispalvelut, automaattiset ajoneuvot sekä uudet matkaketjut voivat kuitenkin merkittävästi muuttaa liikennejärjestelmän käyttöä erityisesti kaupunkiseuduilla. Esimerkiksi sähköpotkulaudat sekä erilaiset digitaaliset liikkumissovellukset ovat jo osin muuttaneet ihmisten liikkumistapoja.

(52) Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmän suunnittelussa huomioidaan näiden uusien liikkumismuotojen ja -palveluiden vaikutukset ja potentiaali, ja arvioidaan toimenpiteiden tarvetta esimerkiksi sääntelyä, infrastruktuuria ja datan hyödyntämistä koskevien vaatimusten kannalta. Valiokunta korostaa, että myös automaation ja älyliikenteen ratkaisujen hyödyntämisen merkitys tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää varmistaa, että kehittyvät uudet teknologiat voidaan ottaa käyttöön turvallisesti ja tehokkaasti.

(53) Valiokunta korostaa myös yleisesti liikenteen datan merkitystä liikennejärjestelmän kehittämisessä. Digitaaliset ratkaisut ja datan hyödyntäminen voivat parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta, turvallisuutta ja palvelutasoa sekä mahdollistaa uusien liikkumispalvelujen kehittämisen. Sää-, meri- ja ilmasto- ja avaruustiedon merkitys liikennejärjestelmän turvallisuuden ja toimintavarmuuden vahvistamisessa on jo tänä päivänä varsin keskeinen. Valiokunta painottaa myös kyberturvallisuuden huomioon ottamisen tärkeyttä liikennejärjestelmän digitaalisuuden kehittämisessä.

Lopuksi

(54) Liikennejärjestelmä on keskeinen tekijä Suomen talouden kilpailukyvyyn, alueiden elinvoiman, ilmastotavoitteiden, sosiaalisen kestävyuden sekä yhteiskunnan toimintavarmuuden kannalta. Suomen maantieteellinen sijainti, pitkät etäisyydet sekä ulkomaankaupan huomattava riippuvuus merikuljetuksista asettavat liikennejärjestelmälle erityisiä vaatimuksia. Valiokunta painottaa, että liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää yhteensovittaa muun muassa liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena, alueellinen saavutettavuus, turvallisuus sekä kestävyyteen liittyvät tavoitteet. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelua jatketaan pitkäjänteisesti siten, että suunnittelu luo kansalaisten, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarpeet huomioon ottavan sekä tehokkaan ja turvallisen toimintaympäristön.

(55) Suomen liikennejärjestelmä perustuu monimuotoiseen verkostoon, jossa tie-, raide-, meri- ja lentoliikenteellä sekä sisävesiliikenteellä, kävelyä ja pyöräilyä sekä mikroliikkumista unohtamatta, on kullakin oma roolinsa. Liikennejärjestelmää on tarpeen kehittää siten, että kuljetusketjut toimivat sujuvasti eri liikennemuotojen välillä ja että intermodaaliset ratkaisut sekä digitalisaation tarjoamat mahdollisuudet hyödynnetään nykyistä paremmin liikennejärjestelmän tehokkuuden ja saavutettavuuden varmistamiseksi. Valiokunta korostaa, että toimiva, turvallinen ja kustannuskilpailukykyinen liikennejärjestelmä on keskeinen edellytys Suomen talouden toimivuudelle ja elinkeinoelämän logistiselle kilpailukyvyille. Valiokunta painottaa, että liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää pitkäjänteistä suunnittelua ja johdonmukaista liikenteen rahoituspolitiikkaa.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

(56) Muuttunut turvallisuusympäristö, kansainväliseen logistiikkaan liittyvät epävarmuustekijät sekä ilmastonmuutokseen liittyvät haasteet korostavat entisestään liikennejärjestelmän merkitystä myös yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden kannalta. Näin ollen liikennejärjestelmän kasvanut rooli ja merkitys tulee näkyä myös liikenneverkon kehittämistä koskevissa ratkaisuihin ja sen saamassa rahoituksessa.

(57) Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsunnittelua jatketaan pitkäjänteisesti ja vahvassa parlamentaarisessa yhteistyössä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy kannanoton selonteon VNS 10/2025 vp johdosta.

Valiokunnan kannanottoehdotus

- 1. Eduskunta korostaa perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii liikenneverkon kunnon turvaamisesta pitkäjänteisesti.*
- 2. Eduskunta korostaa merenkulun elintärkeää merkitystä Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii merenkulun kilpailukyvyistä sekä merikuljetusten jatkuvuudesta kaikissa olosuhteissa.*
- 3. Eduskunta edellyttää, että liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan entistä painokkaammin Suomen muuttunut turvallisuusympäristö sekä kaksikäyttöisyyden ja huoltovarmuuden tarpeet.*
- 4. Eduskunta korostaa alueellisen saavutettavuuden merkitystä ja edellyttää, että liikennejärjestelmän sekä puhelin- ja laajakaistayhteyksien kehittämisessä huomioidaan tasapainoisesti koko maan tarpeet.*

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp

Helsingissä 7.4.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Marko Asell sd
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleks Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd
varajäsen Tomi Immonen ps
varajäsen Merja Rasinkangas ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp Vastalause

Vastalause

Perustelut

Yhdymme pääosin valiokunnan mietintöön, joka tunnistaa oikeansuuntaisesti liikennejärjestelmän rahoitusvajeen ja huoltovarmuuden merkityksen sekä monia niitä kriittisiä haasteita, joita liikennejärjestelmän kehittäminen pitää sisällään. Asiantuntijalausunnot kuitenkin osoittavat, että suunnitelma on monilta osin aliresursoitu ja sementoi epäkohtia, jotka vaarantavat ilmastotavoitteet, kustannustehokkuuden, alueellisen saavutettavuuden ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden.

Liikenne 12 -selonteon suurin ongelma on tavoitteiden ja varatun rahoituksen ristiriita erityisesti päästöjen vähentämisen ja fossiilienergiasta irtautumisen suhteen. Mietintö sivuuttaa sen tosiasian, että selonteko itse myöntää liikenteen päästöjen kasvaneen 4 prosenttia vuosina 2023—2024 hallitusohjelman toimien seurauksena. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitus on tällä hallituskaudella pudotettu alle 10 prosenttiin sen aiemmasta huipputasosta, joukkoliikenteen ALV-korotus on heikentänyt sen palvelutasoa, ja lähivuosien lähijunaliikenteen kehittämiseen liittyy paljon taloudellisia epävarmuuksia. Selonteko ei turvaa riittävää rahoitustasoa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tai lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Tämä heikentää kulkutapaosuuden kehittymistä kestävämpään suuntaan ja aiheuttaa haasteita liikenteen toimivuudelle etenkin kasvavilla kaupunkiseuduilla, mutta vähentää myös kestävä ja aktiivisen liikkumisen edellytyksiä haja-asutusalueilla.

Ilmastotavoitteiden ohella on huoltovarmuuden näkökulmasta välttämätöntä, että liikennejärjestelmän riippuvuutta fossiilienergiasta vähennetään systemaattisesti ja nopeasti. Päästövähennysten ohjenuoraksi olisikin edelleen perusteltua ottaa aiemmin laadittu Fossiilittoman liikenteen tiekartta, joka tarjoaa perusteellisen ja vaikuttavan keinovalikoiman fossiilienergiasta irtautumiseen.

Selonteko myös ohittaa sen tosiasian, että liikennejärjestelmän kehittäminen sosiaalisen kestävyuden ja oikeudenmukaisuuden näkökulmasta on välttämätöntä ja tämä vaatii eri alueiden erityispiirteiden ja tarpeiden tunnistamista sekä oikein kohdistettuja toimenpiteitä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta hyväksyy kannanoton selonteon VNS 10/2025 vp johdosta.

Vastalauseen kannanottoehdotus

1. Eduskunta korostaa perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii liikenneverkon kunnon turvaamisesta pitkäjänteisesti.

Valiokunnan mietintö LiVM 3/2026 vp
Vastalause

2. Eduskunta korostaa merenkulun elintärkeää merkitystä Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii merenkulun kilpailukyvyistä sekä merikuljetusten jatkuvuudesta kaikissa olosuhteissa.

3. Eduskunta edellyttää, että liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan entistä painokkaammin Suomen muuttunut turvallisuusympäristö sekä kaksikäyttöisyyden ja huoltovarmuuden tarpeet.

4. Eduskunta korostaa alueellisen saavutettavuuden merkitystä ja edellyttää, että liikennejärjestelmän sekä puhelin- ja laajakaistayhteyksien kehittämisessä huomioidaan tasapainoisesti koko maan tarpeet.

5. Eduskunta korostaa fossiilienergiasta irtautumisen merkitystä sekä liikennejärjestelmän huoltovarmuuden että ilmastotavoitteiden kannalta ja edellyttää, että liikennejärjestelmän kehityksessä huomioidaan ja päivitetään Fossiilittoman liikenteen tiekartta vuodelta 2022.

Helsingissä 7.4.2026

Timo Furuholm vas
Atte Harjanne vihr