



## **LAUSUNTO VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LUONNOKSESTA VUOSILLE 2026-2037 JA SEN YMPÄRISTÖSELOSTUKSESTA**

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä viranomaisien suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukaisesta ympäristöselostuksesta (SOVA-laki). Lausunnon määräaika on 5.3.2025. Keski-Suomen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua aineistosta.

Maakuntahallitus antaa seuraavan lausunnon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja sen ympäristöselostuksesta:

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

Keski-Suomen liitto pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiota ja tavoitteita *toimivuus, turvallisuus ja kestävyys* kannatettavina. Myös tavoitteita yhdistävät näkökulmat *tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi* tukevat hyvin liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset vastaavat hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Turvallisuutta koskevissa strategissa linjauksissa kokonaisturvallisuuden-käsitettä ei juuri avata. Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta tulee hahmottaa tarkemmin, kokonaisturvallisuuteen liittyy esimerkiksi vahva huoltovarmuusnäkökulma, sotilaallisen liikkuvuuden varmistaminen ja varareittijärjestelmien kehittäminen niin raiteilla kuin tieväylilläkin.

Liikennejärjestelmän kestävyyttä on tarkasteltu niin taloudellisen, ekologisen kuin sosiaalisen kestävyuden kautta. Keski-Suomen liitto katsoo, että pitkän tähtäimen strategisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kestävyyteen liittyviä kysymyksiä tulee tarkastella esitettyä kunnianhimoisemmin.

Keski-Suomen liitto pitää hyvänä, että valtakunnallisten lähtökohtien lisäksi suunnitelmassa on pyritty tunnistamaan alueiden erityispiirteitä ja alueellisia painotuksia. Alueellisten painotusten merkitys jää kuitenkin suunnitelmaluonnoksessa osin avoimeksi ja yleispiirteiselle tasolle. Kuten luonnoksessa todetaan alueelliset painotukset eivät kuitenkaan poissulje muita alueellisia näkökulmia tai kehittämistarpeita. Keski-Suomen liitto toivoo vahvaa ja systemaattista yhteistyötä liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanossa, jotta alueelliset

erityispiirteet tulevat aidosti huomioiduksi. Suunnitelmassa esitetyllä tavalla alueelliset painotukset ovat väistämättä yksinkertaistus, ja esimerkiksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet koskettavat niin Keski-Suomea kuin laajemmin Länsi-Suomeakin.

## **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

### *TEN-T-asetuksen vaatimusten huomiointi*

Suunnitelmaluonnoksen mukaan väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T-asetuksen mukaisen vaatimusten täyttäminen koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Erityistä huomiota kiinnitetään TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä, radoilla kuin vesiväylilläkin. Keski-Suomen liitto pitää kirjausta tärkeänä ja muistuttaa valtatie 4 valtakunnallisesta merkityksestä ja roolista elinkeinoelämän kuljetusten sekä henkilöliikenteen välittäjänä. Valtatie 4 suunnitteluvalmiutta tulee edelleen parantaa ja saattaa valtatie 4 TEN-T-ydinverkon tavoitetasoon aikataulussa. Vt 4 Vaajakosken kohdan parantaminen on hanke, joka tulee toteuttaa vuoden 2030 loppuun mennessä, sillä hankkeeseen ei voi hakea vapautusta TEN-T-asetuksen vaatimuksista. Keski-Suomen liitto edellyttää hankkeen käynnistämistä nopealla aikataululla.

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä lähtökohtana TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkaulojen poistamiseksi EU-rahoituksen maksimaalista hyödyntämistä ja sen edellytyksenä olevaa riittävää ja eteenpäin katsovaa suunnitteluvarantoa. Vt 4 Vaajakosken kohdan parantamista on syytä tarkastella sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden ja tähän liittyvän EU-rahoituksen (military mobility) näkökulmasta.

### *Raideliikenne*

Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v). Länsi-Suomen kestävä saavutettavuuden näkökulmasta raideyhteydet ovat merkittävässä roolissa ja tässä pääradalla sekä sen liitännäisratojen muodostamalla kokonaisuudella on aivan keskeinen rooli. Keski-Suomen liitto korostaakin myös päärataa kytkeytyvän Tampere-Jyväskylä rataosuuden merkitystä maakunnan kestävä kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa, alueiden välisessä saavutettavuudessa ja elinkeinoelämän kilpailukytekijänä. Tampere-Jyväskylä rataosa on Keski-Suomen saavutettavuuden kannalta merkittävin raideliikenteen kehittämiskohde ja suunnitteluvalmiuden puolesta nostettavissa Väylän investointiohjelmaan.

Julkisesti tuetussa henkilöliikenteessä valtion tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua ja helpottaa raidemarkkinoille pääsyä. Kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi valtio luo pitkän aikavälin näkökulman henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta. Suunnitelmaluonnoksen

mukaan valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa. Keski-Suomen liitto näkee, että sähköistämättömien rataosien henkilöjunaliikenne on turvattava myös jatkossa ja valtiolla tulee olla kokonaisvastuu ostopuolijunaliikenteen järjestämisestä sekä sen rahoituksesta. Junaliikennettä tulee myös tarkastella kokonaisuutena, osana Suomen liikennejärjestelmää sekä vielä laajemmin osana syventyviä pohjoismaisia itä-länsi yhteyksiä. Poikittaisyhteyksien kehittämisellä ja turvaamisella on keskeinen rooli Suomen kokonaisturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle. Kiskobussiliikennettä Haapamäen ratakokonaisuudella ei tule nähdä pelkästään alueellisena junaliikenteenä vaan osana valtakunnallisia raideliikenteen matkaketjuja.

### *Lentoliikenne*

Keski-Suomen liitto jakaa Liikenne12-suunnitelmassa asetetun lähtökohdan lentoliikenteen markkinaehtoisuudesta. Liitto kantaa kuitenkin huolta siitä, että lentoliikenteen tulevaisuutta arvioidaan liian kapeasti lentoasemayhtiön näkökulmasta, eikä arvioinnissa huomioida lentoliikenteen laajempia alue- ja kansantaloudellisia vaikutuksia.

Keski-Suomen kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta Jyväskylän lentoliikenneyhteyksien turvaaminen ja jatkuvuus on välttämätöntä. Nykyinen, Jyväskylän lentoja koskeva ostoliikennesopimus ulottuu vuoden 2026 maaliskuun loppuun. Elinkeinoelämän näkökulmasta tarvitaan näkymä lentoliikenneyhteyksien jatkuvuudesta myös pidemmälle tulevaisuuteen.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet turvataan tarvittaessa ostopalveluliikenteellä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Keski-Suomen liitto muistuttaa, että lentoliikenne mahdollistaa työvoiman liikkuvuuden ja varmistaa osaavan kotimaisen ja kansainvälisen työvoiman saatavuuden alueen elinkeinojen ja investointien toteuttamiseen. Myös matkailu on merkittävä ja vahvassa kasvussa oleva elinkeino.

Myös kauppakamarien teettämän tuoreen selvityksen mukaan lentoliikenteen sujuvuus ja saavutettavuus ovat keskeisiä tekijöitä alueiden taloudellisessa menestyksessä. Jyväskylän lentoliikenne palvelee erityisesti elinkeinoelämälle tärkeää kansainvälistä saavutettavuutta ja yli 90 % Jyväskylän lentoliikenteestä on syöttöliikennettä kansainvälisiin yhteyksiin. Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että kolmen tunnin saavutettavuustavoite sisältyy jatkossakin Liikenne 12-suunnitelmaan. Jyväskylästä tuo saavutettavuustavoite ei toteudu muilla julkisilla kulkumuodoilla.

Lentoasemaverkosto on liikennejärjestelmään kuuluvaa perusinfraa, jonka olemassaolo tulee turvata ja säilyttää hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti. Jyväskylän lentokenttä on yksi Suomen neljästä yhteistoimintakentästä, joita käytetään sekä siviili- että sotilasilmailuun. Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti

strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 loppuun mennessä. Kriteeristöissä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä. Keski-Suomen liitto toteaa, että lentoasemaverkoston kriteereitä ei tule arvioida yhteistyössä vain lentoasemanpitäjien kanssa, vaan keskeistä on arvioinnissa huomioida myös alueen ja elinkeinoelämän näkemykset ja tarpeet. Liiton näkemyksen mukaan Jyväskylän lentoasema on osa strategisesti merkittävää lentoasemaverkostoa.

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä lentoliikenteessä sähköistämisen ja muiden kestävien käyttövoimien käytön edistämistä. Jyväskylän ja Helsinki-Vantaan lentoasemien välinen etäisyys luo edellytykset sähköisen lentämisen pilotoinnille.

### *Muut huomiot toimenpiteistä*

Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä tulee huomioida maakuntakeskusten välisten yhteyksien sekä muiden pääväyläasetuksen mukaisten pääväylien kehittämistarpeet. Näiden osalta suunnitelma- sekä toteutumismuutokset on edelleen aktiivisesti edistettävä valtion suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Toimenpiteissä tulee myös kiinnittää huomiota maakuntakeskusten potentiaaliin saavutettavuuteen, joka joukkoliikenteellä on selvästi heikompaa kuin henkilöautolla.

Yksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteista on kestävyys, jota tarkastellaan niin ekologisen, taloudellisen kuin sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden arvioidaan kuitenkin kasvattavan kasvihuonekaasupäästöjä. Tältä osin suunnitelman toimenpiteiden kunnianhimoa tulisi arvioida uudestaan. Keski-Suomen liitto tunnistaa, että valtakunnallisiin liikenne-ennusteisiin liittyvät epävarmuudet näkyvät myös suunnitelman vaikutusten arviointiin liittyvänä epävarmuutena. Vaikutusten arvioinnin mukaan suunnitelmakaudella liikennesuoritteiden määrä kotimaassa kasvaa. Tämä on ristiriidassa fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa, jossa yhtenä tavoitteena on, ettei henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä enää kasva. Kasvu keskittyy jo nykyisin vilkkaille yhteysväleille, joissa olisi edellytyksiä kehittää joukkoliikennettä. Tämä kuitenkin edellyttäisi ostovoimakorjausta huomioivaa määrärahalisäystä.

Luonnonvarojen käyttöön liittyvät kysymykset ratkaistaan yksityiskohtaisemmin hankesuunnittelussa. Keski-Suomen liiton näkemyksen mukaan olisi kuitenkin hyvä jo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tasolla esittää toimenpiteitä, joilla voidaan edistää kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta väylähankkeissa.

MAL-kaupunkiseutuja koskien liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja resursointi tulee kuvata suunnitelmassa selvemmin ja johdonmukaisemmin. Keski-Suomen liitto katsoo, että MAL-sopimusten tulee jatkossa edistää ensisijaisesti alkuperäistä tarkoitustaan eli kestävä

yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää sekä kasvun ja saavutettavuuden edellytyksiä. MAL-sopimukset eivät saa kehittyä yksinomaan valtion suurten väylähankkeiden toteutusvälineeksi. Hankkeiden yhteisrahoituksessa vastuun tulee jakautua symmetrisesti valtion ja kuntien kesken ja yhteisrahoittamisen tulisi olla mahdollista myös kuntien hallinnoimien verkkojen tai palveluiden kehittämisen kohdalla.

Perusväylänpitoon liittyen suunnitelmaluonnoksessa esitetään, että erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väyliä pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävää. Keski-Suomen liitto huomauttaa, että väyläverkon palvelutasoa tulee arvioida erityisesti elinkeinoelämän ja henkilöliikenteen tarpeiden pohjalta.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Keski-Suomen liitto pitää erittäin tärkeänä ja kannatettavana sitä, että nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa nostetaan 450–580 milj. eurolla vuosiksi 2029–2037. Vuodesta 2029 alkaen varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa myös pieniin parantamisiin. Väylänpidon rahoituksella varmistetaan väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille, elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto.

Saman aikaisesti Keski-Suomen liitto kantaa huolta korjausvelan kasvusta suunnittelukauden aikana. Lisäpanostuksista huolimatta korjausvelan määrän arvioidaan olevan noin 6 050 miljoonaa euroa vuonna 2037. Kuten vaikutustenarvioinnissa todetaan perusväylänpidon määrärahojen kasvattaminen voi pitkällä aikajänteellä pienentää valtion menoja, koska korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen kasvattaa päivittäisen kunnossapidon kustannuksia ja mahdollisesti myös myöhemmin toteutettavan peruskorjauksen kustannuksia.

Investoinneilla väyläverkkoon vahvistetaan talouskasvun ja kilpailukyvyyn edellytyksiä. Liikenneverkon kehittämiseen kohdennettava rahoitus laskee vuoden 2028 kehystasoon nähden ja vuosille 2029–2037 rahoitusta on keskimäärin 440 milj. euroa. Suunnitelmaluonnoksessa väyläverkon kehittämiseen kohdistuva rahoitus on riittämätön investointitarpeisiin nähden ja jää esityksessä pysyvästi matalalle tasolle. Keski-Suomen liitto katsoo, että liikenneinfran kehittämisen turvaaminen edellyttää kunnianhimoista uusien rahoitusmahdollisuuksien ja –keinojen tarkastelua. Kuten suunnitelmaluonnoksessa todetaan, Suomen tulee jatkaa myös EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Yleisesti ottaen Keski-Suomen liitto toteaa tarpeen suunnittelu- ja rahoitusmallille, joka kykenee joustavasti ja nopeasti reagoimaan tilanteen vaatimalla tavalla esimerkiksi elinkeinoelämän merkittäviin investointeihin tai äkillisen rakennemuutoksen tilanteisiin.

Valtion tulee myös jatkossa kantaa vastuu valtion väyläverkkojen rahoituksesta, ja kuntien rahoitusvastuuta valtion infrasta ei tule lisätä.

Keski-Suomen liitto kantaa huolta erityisesti yksityisteiden infrastruktuuriavustusten rahoitustasosta. Alhaisen rahoitustason vuoksi yksityisteiden kunto ja liikennöitävyys voivat heikentyä. Suomessa on yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille sekä maaseudun asutukselle. Yksityisteillä on myös toiminta- ja huoltovarmuuteen liittyvä rooli.

Päästöjen vähentämisen kannalta keskeistä on huomioida myös kestävän liikumisen kehittämisen edellytykset erityisesti kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenne ratkaisulla sekä tukemalla kävelyä ja pyöräilyä voidaan kaupunkiseutujen päästöjä vähentää merkittävästi. Liikenne 12-suunnitelman rahoitus tukee kuitenkin aiempaa selvästi heikommin esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn edistämistä.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Keski-Suomen liitto pitää tärkeänä, että valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään sen kaikilla tasoilla kattavaan vaikutusten arviointiin perustuen.

Paikoin suunnitelmaluonnoksen vaikutusarviointi jää yleispiirteiselle tasolle, mikä johtuu osin myös suunnitelman yleispiirteisestä luonteesta. Keski-Suomen liitto pitää hyvänä, että kehittämisinvestointeja priorisoidaan TEN-T-ydinverkkoikäytävälle. Vaikutustenarviointi ei kuitenkaan ota kantaa, pystytäänkö TEN-T-verkolle asetetut tavoitteet saavuttamaan suunnitelmakauden aikana, ja kuinka suuri osa varatusta rahoituskehiksestä tulisi kohdistaa ydinverkon kehittämissankkeisiin. Suomen kansainväliseen ja alueiden väliseen saavutettavuuteen liittyen (s. 75–76) arvioinnissa kuvataan varsin suppeasti toimenpiteiden vaikutuksia yhteyksiin Helsinkiin ja Helsingistä maailmalle.

### **Muut huomiot?**

Tietoon perustuva ja laajassa vuorovaikutuksessa valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvä työkalu ohjaamaan liikennejärjestelmäsuunnittelun tarkempaa ohjelmointia. Laajalla osallistamisella, parlamentaarisella yhteistyöllä ja suunnitelman toteutumisen seurannalla on pyrittävä tukemaan suunnitelman toteutumista.

**Keski-Suomen liitto**  
**Maakuntahallitus**

