

2.3.2026

Eduskunta

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

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

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä. Samalla haluamme kiittää tekijöitä valmisteluprosessista, joka on mahdollistanut myös sidosryhmille osallistumisen käytännön tekemiseen.

ITS Finland ry on älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi lausuntomme painottaa älykkään liikenteen toimialaan liittyviä näkökulmia. ITS Finlandin näkökulmasta tärkeimmät toimenpiteet liittyvät liikennejärjestelmän digitalisaatioon ja datapohjaisten ratkaisujen ja palvelujen toteuttamiseen, joilla kyetään edistämään kaikkia valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteita.

Liikenne 12 -suunnitelman edellisessä versiossa digitalisaation mahdollisuuksia linjattiin seuraavasti: *”Tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia suunnitelman tavoitteita. Strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.”*. Tuo linjaus oli erinomainen, ja sen jälkeen digitalisaation mahdollisuudet ovat vain kehittyneet entisestään. Digitalisaatio on erittäin kustannustehokas tapa edistää liikennejärjestelmän toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteita.

Liikenne 12 on hallinnollisesti merkittävä ja tarpeellinen väline. Sen 12 vuoden aikajänne lisää ennakoitavuutta, vakauttaa investointiympäristöä ja parantaa julkisen sektorin ja markkinoimijoiden suunnittelukykyä. Pitkäjänteisyys on julkistalouden näkökulmasta selkeä vahvuus. Samalla suunnitelma toimii kehyksenä, jonka kautta ratkaistaan useiden miljardien eurojen investointien kohdentaminen. Tästä syystä sen strateginen taso ja priorisointiperusteet ovat ratkaisevan tärkeitä.

1. Yleisarvio: pitkäjänteinen mutta strategisesti varovainen

Liikenne 12 on liikennealan tärkein yksittäinen suunnitelma. Sen 12 vuoden aikajänne lisää ennakoitavuutta, vakauttaa investointiympäristöä ja parantaa julkisen sektorin ja markkinoimijoiden suunnittelukykyä. Tämä on julkistaloudellisesti selkeä vahvuus.

2.3.2026

Samalla suunnitelma toimii kehyksenä, jonka kautta ratkaistaan useiden miljardien eurojen investointien kohdentaminen. Tästä syystä sen strateginen taso ja priorisointiperusteet ovat ratkaisevan tärkeitä.

Selonteko nojaa vahvasti liikenne-ennusteisiin ja vastaa ennakoituun kysynnän kasvuun. Tämä on ymmärrettävää, mutta samalla se jättää osittain avoimeksi kysymyksen siitä, pyritäänkö tulevaisuutta aktiivisesti muokkaamaan vai otetaanko se annettuna. Aidosti strateginen lähestymistapa edellyttäisi nykyistä vahvempaa tavoitetilälähtöistä (backcasting) ajattelua, jossa määritellään haluttu kehityssuunta ja rakennetaan polku siihen.

Ilman tätä riski on, että järjestelmä lukitaan vastaamaan ennusteita sen sijaan, että ennusteiden suuntaan pyritäisiin vaikuttamaan esimerkiksi kulkumuotojakauman, logistiikan tehokkuuden tai yhdyskuntarakenteen kautta. Tämä näkyy käytännössä liikennemäärien varsin suuren kasvuennusteena, joka suunnitelmassa otetaan tavallaan annettuna totuutena, johon ei voida aktiivisesti itse vaikuttaa.

2. Julkistalouden näkökulma: tuottavuus ratkaisee

Valtiontalouden kehysnäkyminen on kiristynyt. Velkaantuminen jatkuu, korkomenot kasvavat ja samanaikaisesti liikenteen veropohja heikkenee sähköistymisen ja autokannan päästökehityksen myötä. Liikennejärjestelmän rahoituspohja muuttuu rakenteellisesti samalla kun investointitarpeet pysyvät korkeina. Tässä tilanteessa Liikenne 12 -suunnitelman keskeinen mittari ei voi olla pelkästään investointien määrä, vaan niiden tuottavuusvaikutus.

Perusväylänpidon tason turvaaminen ja korjausvelan hallinta ovat julkistaloudellisesti perusteltuja, sillä ne ehkäisevät tulevia kertaluonteisia menopiikkejä ja tukevat elinkeinoelämän toimintavarmuutta. Sen sijaan uusien investointien osalta priorisoinnin tulee perustua selkeästi kustannus-hyötyvaikutuksiin ja vaihtoehtojen ratkaisujen vertailuun.

Tässä neliporrasperiaatteella on keskeinen rooli. Periaatteen tulisi toimia investointipäätösten todellisena porttina. Ennen raskaita infrastruktuuriratkaisuja on systemaattisesti arvioitava kysyntään vaikuttavat toimet, liikenteen hallinnan ratkaisut ja digitaalisen optimoinnin mahdollisuudet. On tärkeää hyödyntää tiedon, tilannekuvan ja liikenteen hallinnan koko keinovalikoima kapasiteetin tehokkaassa käytössä ja häiriöiden hallinnassa.

3. Digitalisaatio – järjestelmän tuottavuusvipu

Liikenne 12 -suunnitelman edellisessä versiossa todettiin, että tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keino edistää kaikkia liikennejärjestelmän tavoitteita. Tämä linjaus on edelleen ajankohtainen, ja digitalisaation merkitys on kasvanut entisestään. Nykyisessä selonteossa digitalisaatio on tunnistettu, mutta se jää osin lisätoimenpiteeksi. Sen tulisi olla kehittämisen sisäänrakennettu elementti. Liikennehallinnon aiemmin esittämä ajatus "tieto on viides liikennemuoto" kuvaa hyvin digitalisaation roolia – tieto ei ole tukitoimi vaan osa infrastruktuuria.

Digitalisaation avulla voidaan:

- lisätä olemassa olevan kapasiteetin käyttöastetta
- parantaa turvallisuutta ennakoivilla ratkaisuilla
- tehostaa kunnossapitoa ja vähentää elinkaarikustannuksia
- pienentää häiriöistä aiheutuvia taloudellisia menetyksiä

Perusväylänpidon rahoituksessa tulisi varmistaa selkeä ja riittävä osuus liikenteen hallinnan ja digitaalisten ratkaisujen kehittämiseen. Ilman resursointia strategiat eivät muutu toimeenpanoksi.

4. Aktiivinen liikkuminen ja palvelut

Suunnitelmassa aktiivisen liikkumisen rooli jää edelleen varsin pieneksi suhteessa sen potentiaaliin. Kävelyn, pyöräilyn ja kevyiden sähköisten kulkuvälineiden edistäminen tukee terveyttä, päästövähennyksiä ja liikennejärjestelmän kustannustehokkuutta. Palveluihin ja liikkumisen ohjaukseen kohdistuva rahoitus on kuitenkin edelleen hyvin vähäistä tai oikeastaan lähes olematonta suhteessa niiden vaikutuksiin.

5. MAL-sopimukset ja priorisointi

Kaupungit ovat Suomen taloudellisen kasvun, työpaikkojen, innovaatioiden ja päästövähennysten keskeisiä moottoreita, ja juuri niissä ratkaistaan käytännössä kestävästä liikkumisesta onnistuminen. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen, asuntotuotannon sijoittuminen joukkoliikennekäytävälle, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen sekä toimivat matkaketjut ovat toimenpiteitä, jotka toteutuvat ennen kaikkea kaupunkiseuduilla ja niiden strategisessa suunnittelussa.

Kaupunkien rooli kestävästä liikkumisesta mahdollistajana on ratkaiseva myös kansallisten ilmasto- ja tuottavuustavoitteiden näkökulmasta. Suurin osa henkilöliikenteen matkoista tehdään kaupunkiseuduilla, ja juuri siellä voidaan vaikuttaa kulkutapavalintoihin, palveluiden saatavuuteen ja liikkumisen kustannuksiin. Kun maankäyttö, asuminen ja liikenne suunnitellaan samassa kokonaisuudessa, voidaan vähentää liikkumistarvetta, lisätä joukkoliikenteen ja aktiivisten kulkutapojen osuutta sekä parantaa logistiikan tehokkuutta. Tämä vähentää pitkän aikavälin infrastruktuuripaineita ja tukee julkisen talouden kestävyyttä.

On erittäin tärkeää, että kaupunkien rooli tunnistetaan ja tunnustetaan. Kaupunkien rahoitustaso niin joukkoliikenteen, liikkumisen ohjauksen kuin kevyen liikenteenkin osalta on auttamattoman vähäistä suhteessa sen potentiaaliin.

6. EU-rahoitus ja systemaattinen hyödyntäminen

Selonteko tunnistaa EU-rahoitusinstrumentit, kuten CEF:n, rakennerahastot, Sosiaalisen ilmastorahaston sekä Horisontti Eurooppa- ja Digitaalinen Eurooppa -ohjelmat. EU-rahoituksen hyödyntäminen ei kuitenkaan vielä näy näyttyä selkeästi koordinoituna kokonaisuutena.

2.3.2026

Nykyään CEF -rahoitusta haetaan aktiivisesti ja suunnitellusti, mutta muut instrumentit eivät ole yhtä systemaattisesti hyödynnettyjä. Liikennesektorille tulisi rakentaa systemaattinen EU-rahoitusstrategia, jossa eri instrumentit kytketään Liikenne 12 -toteutukseen yhtenäisen valmistelurakenteen kautta. Tässä ajassa, jossa kansallinen rahoitus alan kehittämiseen on varsin rajallista, tulisi muut rahoitusmahdollisuudet hyödyntää suunnitelmallisesti ja maksimaalisesti.

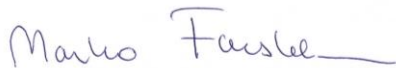
7. Suomalainen osaaminen ja vientivetoisen kasvun mahdollisuus

Suomella on vahvaa osaamista älyliikenteessä, liikenteen hallintajärjestelmissä, sähköisessä liikenteessä, logistiikan optimoinnissa, automaatiassa ja data-alustoissa. Liikenne 12 voi toimia kotimaisena referenssiympäristönä, joka mahdollistaa ratkaisujen skaalaamisen kansainvälisille markkinoille. Julkiset hankinnat tulisi suunnitella siten, että ne tukevat innovatiivisia ja toiminnallisia ratkaisuja sekä elinkaarikustannusten optimointia. Näin liikennejärjestelmän kehittäminen voi tukea kestävästä vientivetoista kasvua, jota taloutemme tarvitsee nyt ehkä enemmän kuin koskaan.

Lopuksi

Älykkään ja kestävä liikenteen keinovalikoima tulee saada nykyistä paremmin mukaan sekä kehittämisinvestointeihin että perusväylänpitoon. Se on avain liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden parantamiseen. Se liittyy väylien kehittämiseen mm. uusien menetelmien ja työkonemaatonta muodossa, se liittyy väylien hoitoon ja ylläpitoon mm. ajantasaisen sää- ja keli-informaation ja ennakoivan talvihoidon ja ennakoivan korjausrakentamisen muodossa sekä väyläverkon tilan seurantaan mm. erilaisin konenäköön ja skannausosaamiseen perustuen. Se näkyy myös älykkäinä liikennevaloina, älykkäinä latausjärjestelminä. mobiilimaksamisena, yhteen toimivina liikkumis- ja kuljetuspalveluina. Liikenteen digitalisaatio ei ole vain tukitoimi vaan se on oleellinen osa ydintekemistä. Sen mahdollisuudet tulisi näkyä nykyistä paremmin julkisissa investoinneissa. Olemme onnistuneet jo uudistamaan liikennepoliittista ajattelua, joka näkyy visioissa ja strategioissa. Nyt tuo sama uudistaminen pitäisi saada osaksi toimeenpanoa.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry