Huoltovarmuuskeskus
Försörjningsberedskapscentralen
National Emergency Supply Agency

Liikenne- ja viestintävaliokunta **LAUSUNTO**

2.3.2026 HVK/2026/00468

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

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Huoltovarmuuskeskus kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja on perehtynyt Lausuntopyyntöön tai sen taustalla olevaan materiaaliin. Huoltovarmuuskeskus esittää lausuntonaan seuraavaa:

Huoltovarmuuskeskus (HVK) on tutustunut Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. HVK ottaa tehtävänsä mukaisesti lausunnossaan kantaa huoltovarmuuteen ja varautumiseen liittyviin teemoihin.

Huoltovarmuuden turvaamisesta ja Huoltovarmuuskeskuksesta annetun lain (107/2026) 1 §:n mukaan huoltovarmuudella tarkoitetaan väestön toimeentulon ja suojaamisen, maan talouselämän, maanpuolustuksen sekä turvallisuuden kannalta välttämättömien taloudellisten toimintojen, välttämättömien tavaroiden, materiaalien ja palveluiden tuotannon ja saatavuuden sekä kriittisen infrastruktuurin turvaamista normaaliolojen vakavien häiriötilanteiden ja poikkeusolojen varalta ja niiden aikana. Ottaen huomioon valtioneuvoston päätöksen huoltovarmuuden tavoitteista (568/2024) HVK katsoo, että liikennejärjestelmä on huoltovarmuuden kannalta välttämätön järjestelmä. Luvussa 4.2. mainitaan, että yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ja väestön toimeentulon tarvitsemien kuljetusten edellytykset turvataan kaikissa tilanteissa. HVK toteaa, että liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee ottaa huomioon myös puolustustilalaki (1083/1991) erityisesti yhteiskunnalle, mutta myös puolustusjärjestelmän toimivuudelle. Esimerkiksi tilanteessa, jossa Puolustusvoimat ottaa käyttöönsä ajoneuvoja, ao. kaluston toiminta (ml. käyttövoima), niin samanaikaisesti yhteiskunnan toimivuus tulee turvata huomioiden sen tarvitsemat ajoneuvokalustot.

Kilpailukykyinen talous ja toimivat markkinat ovat huoltovarmuuden perusta. Sujuvan liikkumisen ja kuljetukset mahdollistava liikennejärjestelmä on väestön toimeentulon, elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja maanpuolustuksenkin yksi perusta.

HVK:n näkemyksen mukaan selonteossa on käsitelty kattavasti liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia, kehittämistä eri kuljetusmuotojen, henkilö- ja tavaraliikenteen, väylärahoituksen sekä liikenteen hallinnan ja ohjauksen näkökulmia.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: 1) toimivuus, 2) turvallisuus ja 3) kestävyys ja tavoitteita yhdistävät näkökulmat tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi tukevat myös huoltovarmuutta. Liikenne-12-suunnitelman päivitysaikataulun muuttaminen pitkäjänteisyyden parantamiseksi on kannatettavaa. HVK pitää myös hyvänä ennen seuraavan suunnitelman valmistelua liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhtenäistämisen tarkastelun muiden pohjoismaiden kanssa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yksi lähtökohdista on varautuminen, huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus sekä näiden kehittäminen. Selonteossa on hyvin tunnistettu liikennejärjestelmän keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle, maanpuolustukselle ja kokonaisturvallisuudelle, joka on korostunut Venäjän hyökkäyssodan alkamisen jälkeen. Luvussa 2.2.1 on tunnistettu hyvin eri liikennemuotojen huoltovarmuusmerkitys myös muuttuneessa turvallisuusympäristössä. Huoltovarmuuskeskuksen ja huoltovarmuusorganisaation rooli on tunnistettu hyvin selonteossa. Yksityisellä sektorilla on keskeinen rooli Suomen huoltovarmuuden turvaamisessa. HVK toteaa, että selonteko käsittelee laajasti huoltovarmuuden ja liikennejärjestelmän välisiä yhteyksiä sekä eri toimijoiden ja muiden järjestelmien roolia huoltovarmuuden varmistamisessa.

Selontekoon on kirjattu pohjoismaisen yhteistyön syventäminen erityisesti läntisten yhteyksien osalta, sotilaallisen liikkuvuuden sekä logistiikan ja huoltovarmuustarpeiden tunnistamisessa. Selonteon mukaan valtio hyödyntää muun muassa pohjoismaista liikenteen varautumisyhteistyötä (NTPC) sekä jäsenmaiden välistä muuta yhteistyötä eurooppalaisilla liikennekäytävillä. HVK osallistuu NTPC-yhteistyöhön ja pitää tätä hyvänä pohjana yhteistyölle.

Selonteossa todetaan, että jännitteiden kasvusta tai hybridivaikuttamisesta johtuva kauppamerenkulun häiriintyminen Itämerellä voi johtaa kauppa-alusten vakuutuskustannusten merkittävään nousuun, mikä toteutuessaan vaikeuttaisi alusten liikennöintiä tai ainakin nostaisi kuljetuskustannuksia. Laki poikkeusolojen vakuutustakuusta (408/2007) tuli voimaan 1.5.2007. Sen tarkoituksena on varmistaa valtion kyky turvata väestön toimeentulolle ja elinkeinoelämän toimivuudelle keskeisten kuljetusten jatkuvuus kaikissa olosuhteissa. Tavoitteena on turvata elinkeinonharjoittajien toimintaedellytykset myös poikkeuksellisissa olosuhteissa siinä määrin kuin väestön ja talouselämän kannalta on välttämätöntä. Vakuutustakuu voidaan myöntää kaikille kuljetusmuodoille ja niissä kuljetettavalle tavaralle (3 §). Toimintaympäristön muutos, erityisesti Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, edellytti poikkeusolojen vakuutustakuulainsäädännön ajantasaistamista. Päivitetty laki (473/2023) astui voimaan 1.4.2023. Muutokset täsmensivät aiempaa sääntelyä muuttamatta lain perusperiaatteita. HVK pitää kriittisenä, että lainsäädännön kokonaisarviointi ja mahdollinen päivittäminen sisällytetään seuraavaan

hallitusohjelmaan. Tämän tavoitteena on varmistaa, että vakuutustakuu tai vastaavat järjestelyt ja niihin liittyvät menettelyt vastaavat poikkeusolojen vaatimuksia ja turvaavat kauppamerenkulun jatkuvuuden. Tämä on olennainen osa liikennejärjestelmän kriisinkestävyyttä, mutta jää selonteossa hyvin kevyesti käsitellyksi.

Selonteossa osoitetaan huomattava osa resursseista perusväylänpitoon, jonka kautta liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan turvata kustannustehokkaimmin koko maassa. Myös yritykset näkevät tämän tärkeimpänä tekijänä tavaraliikenteen saavutettavuuden parantamisessa. Selostuksessa ehdotetaan nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,74 mrd. eurosta 1,86 mrd. euroon. Lisäksi väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta ehdotetaan suunnittelukaudelle yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet) ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu n. 3,5 mrd. euron edestä. Selonteossa mainitaan, että kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden kantokyky. Kriittisten kehittämis- ja parantamiskohteiden toteuttaminen pitää turvata valtion taloudessa. Selonteossa mainitaan, että eri rahoituskanavia (Naton rahoituslähteet, EU-rahoitus) pyritään hyödyntämään täysmääräisesti.

HVK pitää perusväylänpidon rahoituksen vuosittaista tason nostoa erittäin kannatettavana asiana. Perusväylänpidon lisärahoituksen kohdistaminen erityisesti keskivilkkaalle ja alemman asteiselle tieverkolle ja korjaustarpeiltaan kriittisimpiin rataosuuksiin on perusteltua. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kohdistuksessa on mainittu eurooppalainen raideleveys, kuormauspaikkojen kehittäminen, siltojen kantavuuden parantaminen ja keskeiset liikenneyhteydet sekä liikenteen solmupisteet. Nämä linkittyvät myös vahvasti huoltovarmuuteen ja ovat perusteltuja. Etenkin siltojen osalta tarve palvelee myös erikoiskuljetuksia ja tulevina vuosina pitäisi varmistaa myös erikoiskuljetusreittien toimivuus. Hankkeiden pitää kuitenkin palvella myös markkinaehtoista toimintaa normaalioloissa.

HVK painottaa, että erityisesti vilkkaasti käytettyjen väylien kunto ja välityskyky ovat keskeisiä myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. On olennaista, että huoltovarmuus huomioidaan väyläverkon kunnossapidon ja kehittämisen kohteiden priorisoinnissa. Selonteossakin mukana oleva pääradan peruskorjauksen toteutus vuodesta 2026 alkaen on erittäin perusteltu.

Väyläverkon korjausvelka on selonteossakin mainitusti vuoden 2025 alussa 2,6 miljardia euroa (tiestö), 1,6 miljardia euroa (rautatiet) ja 29 miljoonaa euroa (vesiväylät). Vuoden 2024 lisärahoituksella saatiin hetkellisesti korjausvelan kasvu pysäytettyä, mutta hidas kasvu on jatkumassa. HVK on erittäin huolissaan kasvavasta korjausvelasta. Rahoituksen riittävä taso tulisi huomioida jo ennen vuotta 2030 ja perusväylänpidon rahoituksen riittävään tasoon tulisi sitoutua systemaattisesti yli hallituskausien. Huoltovarmuus perustuu olemassa olevaan liikennejärjestelmään ja infraan.

HVK korostaa maantie- ja rautatiesiltojen kunnon keskeistä merkitystä huoltovarmuudelle. Väylävirasto varautuu siltojen korjauksiin erillisellä ohjelmalla, jossa

huomioidaan myös erikoiskuljetusten tarpeet. Siltojen korjauksiin tarvittavaa rahoitusta on vahvistettava, ja kriittisille silloille tulee varmistaa toimivat vaihtoehtoiset yhteydet.

Henkilöliikenteessä HVK pitää erityisen tärkeänä, että työssäkäyntiliikenteen sujuvuus voidaan turvata.

HVK katsoo, että selonteossa on hyvin tuotu esiin merenkulun toimintaedellytykset ja kansainvälisen liikenteen sujuvuus. Toimiva merenkulku, mukaan lukien talvimerenkulku, on välttämätöntä ulkomaankaupan kuljetusketjujen jatkuvuuden turvaamiseksi myös vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Selonteossa mainitaan, että erityisesti jäänmurtokaluston uusiminen parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. HVK on samaa mieltä. Talvimerenkulun kehittäminen yhdessä Ruotsin ja Viron kanssa on kannatettavaa. Lisäksi on tärkeää varmistaa vaihtoehtoisten yhteyksien saatavuus ja käytettävyys, erityisesti tilanteissa, joissa Itämeren meriliikenne kohtaa häiriöitä. Pohjois-Suomen rajat ylitettävien yhteyksien kehittäminen ja eurooppalaisen raideleveyden ulottamista Suomeen Haaparanta-Tornio-rajanylityspaikalta Kemiin on perusteltua ja lisää ratayhteyden käytettävyyttä.

Selonteossa on kuvattu hyvin satamien ja niiden maaliikenneyhteyksien merkitys osana kansainvälisiä kuljetusketjuja sekä niiden roolia huoltovarmuudessa. HVK korostaa, että satamakokonaisuus on huoltovarmuuden kannalta keskeinen, sillä se toimii kriittisenä solmupisteenä merenkulun ja sisämaan logistiikan välillä. Satamien sähkön- ja polttoaineiden saannin turvaamista sekä kyber- ja hybridiuhkiin varautuminen on tärkeää myös jatkossa. Yhteisrahoitusmallin soveltaminen satamien kanssa on perusteltua.

Selonteossa on myös tunnistettu lentoasemien tärkeä rooli kansainvälisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden turvaamisessa. Huoltovarmuuden näkökulmasta keskeisimpiä ovat ne lentoasemat, joilla on säännöllistä ja tiheätaajuista liikennettä.

On tärkeää varmistaa, että meriliikenteen ja lentoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä vahvistetaan muuttuneessa toimintaympäristössä osana koko liikennejärjestelmää ja kansainvälisen saavutettavuuden turvaamista. Selonteossa on todettu, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman ja sosiaalisen ilmastosuunnitelman valmistelussa on mahdollisina uusina päästövähennyskeinoina tarkasteltu myös eräitä Liikenne 12 -suunnitelmaan sisältyviä toimia. Näitä ovat muun muassa liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran edistäminen. HVK korostaa polttoaineiden jakeluverkoston toimivuuden sekä luotettavan sähkönsaannin ratkaisevaa merkitystä logistiikan jatkuvuudelle. On olennaista varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuus turvataan myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Selonteon mukaan suunnitelman päivityksen laatiminen aloitetaan hallituskauden (2027–2030) loppupuolella. HVK osallistuu mielellään Liikenne 12-suunnitelman päivitykseen liittyvään vuoropuheluun.

Lisätiedot	Lisätietoja antaa Katriina Viljanen, Johtava varautumisasiantuntija (katriina.viljanen@nesa.fi, 029 505 1159).

Yksikönjohtaja
Jarna Hartikainen

Liitteet	Tiivistelmäesitys
Jakelu	Liikenne- ja viestintävaliokunta
Tiedoksi	-