Vihreä kasvu
Tiina Haapasalo



20.2.2026

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026–2037

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Suunnitelman on laatinut parlamentaarinen työryhmä ministeri Ranteen johdolla ja se on annettu eduskunnalle valtioneuvoston selontekona. Suunnitelma noudattelee pääosin edelliseen vuonna 2021 annetun selonteon linjauksia. Merkittävin muutos edelliseen suunnitelmaan verrattuna liittyy turvallisuuteen ja kansainväliseen saavutettavuuteen.

Venäjän hyökkäyssota on muuttanut turvallisuusympäristön koko Euroopassa. Kansainvälinen saavutettavuus on sijaintimme vuoksi suuri haaste. Suomen talouden ja liikenneyhteyksien meriliikenneriippuvuus on riski Itämeren jännitteiden ja hybridivaikuttamisen vuoksi. Myös globaalit konfliktit heijastuvat Suomen kuljetusketjuihin meriliikenneriippuvuuden vuoksi. Lentoliikenteessä on menetetty kilpailuetu idän ja lännen välisenä hubina. Lentoliikenteessä kasvu on ollut muuta Eurooppaa hitaampaa.

Suomella on edessä syvempi integraation pohjoismaiseen ja eurooppalaiseen liikennejärjestelmään. Suomen ulkomaankauppa suuntautuu yhä vahvemmin länteen. Yhteiskunnan toimivuuden, yritysten liikenteen ja kuljetusten sekä kansalaisten liikkumisen lisäksi liikenneinfran on vastattava sotilaallisen kaksoiskäytön sekä huolto- ja toimintavarmuuden vaatimuksiin. Päätiet ovat hyvässä kunnossa, mutta vähäliikenteisellä tiestöllä korjausvelkaa on 2,6 mrd.€. Rautatieverkolla korjausvelkaa on 1,6 mrd.€.

Kaikissa liikennemuodoissa on tarve korvata fossiiliset polttoaineet päästöttömillä tai vähäpäästöisillä energialähteillä. Meri- ja lentoliikenteen kestävien energialähteiden saatavuutta tulee parantaa ja kaventaa hintaeroa suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin.

**Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen toimintavarmuuden turvaaminen**

Geotalouden muutokset haastavat Suomea suhtautumaan uudella tavalla kansainvälisen saavutettavuuden kehittämiseen. Tarvitsemme vahvemmat liikenneyhteydet Eurooppaan ja maailmalle, jotta talous voi kasvaa ja ulkomaankauppa menestyä. Geopoliittinen sijainti vaikuttaa entistä enemmän siihen, kuinka Suomea arvioidaan yritysten toimintaympäristönä ja investointikohteena. Vahvempia liikenneyhteyksiä edellyttää myös turvallisuustilanteen heikentyminen, mikä on jo konkretisoitunut Itämeren toistuvissa tuhotöissä.

Jo pelkästään Itämeren haavoittuvuudet edellyttävät Suomelta uusia logistiikkareittejä turvaamaan liikenneyhteydet muualle Eurooppaan ja maailmalle. Suomen tulee löytää kestäviä ratkaisuja isoon haavoittuvuuteensa: olemme logistinen pussinperä, jonka ulkomaankauppa perustuu yli 95-prosenttisesti Itämeren merikuljetuksiin. Myös

kotimarkkinayrityksillä on vahva riippuvuus Itämeren reiteistä ja lentoyhteyksistä. Lentoliikenteen toimintaedellytyksien parantaminen vahvistaa Suomen investointi- ja matkailuvetovoimaa.

Suunnitelmaluonnoksessa on hyvin tuotu esille toimintaympäristön muutokset ja niiden vaikutukset suomen kansainväliselle saavutettavuudelle. Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia yhteystarpeita ja priorisoidaan TEN-T –verkkojen kehittämistarpeet.

*Suunnitelmassa eurooppalaisen raideleveyden ulottamista Suomeen edistetään ensi vaiheessa Haaparanta-Tornio-rajanylityspaikalta Kemiin. Suunnittelun laajentamisesta Pohjois-Suomessa päätetään vuoden 2026 aikana. Kansallinen raideleveyden muutossuunnitelma tehdään 6/2027 mennessä. Valtio varautuu 2030-luvulla eurooppalaisen raideleveyden rinnakkaisraiteen rakentamiseen.*

*Valtio kehittää kokonaiskuvan (huomioiden vientiteollisuuden, huoltovarmuuden, energiayhteyksien ja teollisten investointien näkökulman), kansainvälisten yhteyksien, kuten Merenkurkun yhteyden, Turku-Tukholma-yhteyden ja Helsingin ja Tallinnan välisen yhteyden kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä liikennejärjestelmäanalyysissa.*

Kansainvälisen yhteistyön merkitys korostuu suunnitelmassa. Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantamiseksi suunnitelmassa on useita toimenpiteitä, esimerkiksi vahva pohjoismainen yhteistyö liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan saavutettavuuden kehittäminen edellyttää 12-vuotista suunnitelmakautta pidempää horisonttia. Elinkeinoelämän perään kuuluttaa ylihallituskautista valmistelua, joka jatkuu 2040- ja 2050-luvuille asti ja edellyttää vahvaa EU-strategiaa ja tahtotilaa.

**Liikenneinfran rahoitus**

Vuoteen 2030 saakka liikenneinfran rahoitustasot olisivat julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Perusväylänpidon rahoitus olisi vuosina 2027–2029 alhaisella noin 1,3 mrd.€ tasolla. Suunnitelmassa perusväylänpidon rahoitusta nostettaisiin vasta vuosiksi 2030–2037, jolloin taso nousisi noin 1,86 mrd. euroon.

Väyläverkon kehittämiseen rahoitusta olisi yhteensä 6 mrd.€ vuosille 2026–2037. Tämä tarkoittaisi investointien laskemista noin 500 M€/v tasolle, kun kahden edellisen hallituskauden keskiarvo on ollut noin 600 M€/v. Rahoituksesta noin 3,5 mrd.€ on sidottu jo päätetyille investoineille mukaan lukien Digiradan edellyttämä rahoitus.

Lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden väyläinvestointeihin tarvittaisiin 3,5 mrd.€, jota ei ole huomioitu valtion budjettikehyksessä. Sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta kohdistetaan eurooppalaiseen raideleveyteen, kuormauspaikkoihin, siltoihin, merkittävimpiin yhteyksiin ml satamat, varalaskupaikkoihin, varasiltoihin sekä liikenteen solmupisteisiin.

Suunnitelman mukaan väyläverkon korjausvelka kasvaisi 4,2 mrd. eurosta 6 mrd. euroon.

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan perusväylänpidon rahoitusta tulisi lisätä vuosille 2027–2029 noin 500 M€/v, jotta teiden ja ratojen kuntoa voidaan ylläpitää, eikä korjausvelka kasvaisi. Kehittämisrahoituksen taso on riittämätön pääteiden ja ratojen akuuttiin kehittämistarpeeseen nähden puhumattakaan kansainvälisen saavutettavuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden edellyttämistä uusista tarpeista. Liikenneväylien kehittämisrahoitus tulisi vähintään pitää nykyisellä keskimääräisellä 600 M€/v. tasolla.

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo 20.2.2026

Geopoliittinen sijaintimme ja turvallisuustilanteen heikkeneminen edellyttävät vahvempia liikenneyhteyksiä Eurooppaan ja maailmalle. Näitä tulee selvittää ja varautua vuosikymmenten urakkaan myös rahoituksessa. Tämä saattaa edellyttää rahoitustason nostoa kokonaan uudelle tasolle, joka tulee tehdä suunnitelmallisesti ja yhteistyössä EU:n ja kumppaneiden kanssa. EU:n seuraavalla budjettikaudella liikenneyhteyksien kehittäminen kytketään vahvemmin turvallisuuteen ja kilpailukykyyn. Tämä avaa Suomelle liikenneväylien rahoitukseen uusia mahdollisuuksia, jotka on hyödynnettävä täysimääräisesti.

Mahdollisuudet väyläinvestointien kasvattamiseen syntyvät vain talouskasvun kautta. Suomen taloustilanne on historiallisen heikko. Elinkeinoelämä tekee koko ajan työtä ja ehdotuksia talouskasvun vauhdittamiseksi Suomessa.

**Jäänmurto**

Elinkeinoelämä pitää tärkeänä jäänmurtajien uudistusohjelman käynnistämistä ja lisärahoituksen sisältymistä perusväylänpitoon. Yhtä lailla tärkeää on se, että Suomi pyrkii varmistamaan jäävahvisteisten alusten ja jäissä kulun huomioimisen kansainvälisessä sääntelyssä.

**Kestävät meri- ja lentopolttoaineet**

Suunnitelmassa todetaan, että valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden parantamiseksi. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan näin on välttämätöntä tehdä.

Päästökauppa tuo meriliikenteelle 500–600 M€ ja lentoliikenteelle 100 M€ vuosikustannukset. Valtio puolestaan saa päästökauppatuloja meriliikenteestä noin 100 M€ ja lentoliikenteestä 45 M€ vuodessa. Nämä päästökauppatulot tulee kohdentaa meri- ja lentoliikenteen ilmastokustannusten alentamiseen, kilpailukyvyn parantamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen.

**Digiradan edellyttämät investoinnit junakalustoon**

Suomi on etenemässä raideliikenteen digitalosoinnissa edellä kävijänä Euroopassa ja tavalla, jossa ei sallittaisi nykyisen kulunvalvontajärjestelmän rinnakkaiskäyttöä siirtymäaikana. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan kalustoa omistavat yritykset vastaisivat kaluston varustelun edellyttämistä kustannuksista. Kustannukset toisivat jopa noin 260 miljoonaa euron ylimääräiset investointivelvoitteet ilman vastaavaa taloudellista hyötyä. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan tämä on kohtuutonta rautatieliikenteen kilpailun ja kilpailukyvyn näkökulmasta. Suomen tulee luoda muiden EU-maiden tapaan kulunvalvontalaitteiden hankinnan tuki kaikelle digirataa varten varustettavalle kalustolle.

**Väylävisio 2050:n sisällyttäminen suunnitelmaan**

Elinkeinoelämän järjestöt ovat esittäneet pääteiden ja rataverkon vision vuoteen 2050 mennessä. Elinkeinoelämä edellyttää pitkällä aikavälillä pääväylien modernisointia sekä huonokuntoisten teiden ja ratojen korjausvelan kuromista kiinni. Pääväylien modernisointi parantaisi Suomen kilpailukykyä, saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Kuljetusten taloudellisuus, turvallisuus ja hiilineutraalius edistyisivät merkittävästi. EK esittää, että väylävisio 2050 otetaan lähtökohdaksi ja osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.