PSy 25.2.2026

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

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

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Selonteko on laadittu parlamentaarisesti ministeri Lulu Ranteen johdolla. Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja erityisesti parlamentaarisen valmistelun tavoitteena on ollut lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Pitkäjänteisyyden on myös nähty olevan yksi avaintekijä haettaessa CEF-rahoitusta Suomessa sijaitsevan TEN-T-verkon loppuun saattamiseksi ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi.

Pitkäjänteisyyden osalta on tapahtunut edistymistä, mutta kaikkea potentiaalia liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ei ole vielä saatu realisoitumaan. Meillä ei vieläkään ole riittävää konsensusta Suomen pidemmän tähtäimen logistisesta visiosta.

Toimintaympäristön muutokset ja Suomen kansainvälinen saavutettavuus

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan Suomen turvallisuusympäristön muuttuneen. *Toimintaympäristön muutokset, kuten talouskehitys, päästövähennystavoitteet, työvoiman saatavuus ja geopoliittinen tilanne, ovat lisänneet myös kansainvälisen saavutettavuuden haasteita.*

Suunnitelmassa myös todetaan, että *vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista pohjoismaiseen ja koko Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet ja täten mahdollistaa nopeasti laajamittaisetkin joukkojen ja materiaalin rajan ylittävät siirrot maiden välillä.*

Suomi on riippuvainen ulkomaankaupasta, joka tällä hetkellä perustuu yli 95 % Itämeren kautta tapahtuviin merikuljetuksiin. Mikäli merikuljetukset Itämerellä syystä tai toisesta häiriintyvät, olemme vaikeuksissa. Meidän on kyettävä rakentamaan vaihtoehtoisia ulkomaankaupan reittejä, jotka normaalioloissa tukevat ja ottavat osan nykyisten merikuljetusten volyymistä ja poikkeusoloissa toimivat pahimmassa tapauksessa Suomen elämänlankana.

INFRA ry
etunimi.sukunimi@infra.fi
Y-tunnus 0116966-8
Infra.fi | Omainfra.fi
Puhelin
09 12991
Eteläranta 10
00131 Helsinki

Nyt lausuttavana olevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on luettavissa ensimmäisiä merkkejä pidemmän aikavälin näkemyksestä, mikä on merkille pantavaa.

- *Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raideleveyden muutossuunnitelman. Tehtyjen selvityksien ja raidelevyttä koskevan pitkän aikavälin kehityskuvan pohjalta muodostetaan raideleveyttä koskeva valtakunnallinen näkemys heinäkuuhun 2027 mennessä TEN-T-asetuksen mukaisesti.*

- *Valtio (Väylävirasto ja liikenne- ja viestintävirasto) kehittää tietopohjaa ja 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.*

Koska turvallisuusympäristö on muuttunut pysyvästi, on meillä oltava kirkas visio siitä, mihin joukkoon haluamme kuulua ja mikä Suomen asema uudessa maailmanjärjestyksessä on. Pelkkä puhe ja aikomukset eivät enää riitä. Suomen on määrätietoisesti ryhdyttävä raskaisiin ja pitkäkestoisiin toimenpiteisiin, joiden myötä Suomi saadaan uskottavasti kytketyksi kiinteäksi osaksi länsieurooppalaista liikenne- ja puolustusinfrastruktuuria.

Kiinteät yhteydet Euroopan markkinoihin vahvistaisivat myös Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja talouden kasvua. Hankkeiden toteuttamista tulisi käsitellä valtioneuvostossa laajemmin ja pitkäjänteisemmin kuin perinteisiä infrahankkeita, koska hankkeilla on merkittäviä, moniulotteisia ja kauaskantoisia vaikutuksia Suomen tulevaisuudelle. Hankkeet tulisi saada osaksi EU:n tulevaisuusvisiota.

Liikenneinfran rahoitus ja TKI

Vuoteen 2030 saakka liikenneinfran rahoitustaso noudattaisi julkisen talouden suunnitelmaa.

Perusväylänpidon rahoitukseen tämä aiheuttaa merkittävän ongelman. Vuosina 2027–2029 rahoitus olisi alle 1,3 mrd.€/v tasolla, kun se nykyisen hallituskauden ensimmäisinä vuosina on ollut keskimäärin yli 1,5 mrd.€/v tasolla.

Rahoitussuunnitelmassa perusväylänpidon rahoitusta nostettaisiin vasta vuosiksi 2030–2037, minkä myötä taso nousisi noin 1,86 mrd. euroon. Mainittakoon vielä, että esitetty rahoitustaso ei sido tulevia hallituksia.

Hallituskauden alussa tehdyt satsaukset perusväylänpitoon näkyvät korjausvelan kasvun hidastumisena. Nyt väyläverkostoa uhkaa vähintään kolmen vuoden pituinen rahoituskuoppa, joka toteutuessaan kiihdyttää korjausvelan kasvun uusiin ulottuvuuksiin. Suunnitelman mukaan väyläverkon korjausvelka kasvaisi vuoteen 2037 mennessä yli 40 prosenttia 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.

Lisäksi INFRA ry kannustaa liikennehallintoa nostamaan tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan uudelleen hallinnonalan keskeisten toimenpidekokonaisuuksien joukkoon ja osoittamaan sille perusväylänpidon määrärahoista tarvittavan osuuden. Pitkäjänteisellä ja määrätietoisella TKI-toiminnalla on mahdollisuus saada aikaan tuottavuushyötyjä, jotka tulevaisuudessa vähentävät paineita perusväylänpidon määrärahatason nostamiseen.

Väyläverkon kehittämiseen rahoitusta olisi puolestaan yhteensä vajaat 6 mrd.€ vuosille 2026–2037. Nykyisen hallituksen hallitusohjelman osana päättämä investointiohjelma on nostanut investointivolyymin kohtuullisen hyvälle tasolle, mikä tulee näkymään vielä lähivuosinakin, kun hallituskauden aikana päätetyt investoinnit lähtevät liikkeelle. Investointirahoitus onkin voimakkaan etupainotteinen ja 12-vuotisen jakson viimeisille vuosille investointirahoitus olisi tippumassa alle 400 miljoonaan euroon vuodessa.

Uutena elementtinä liikennejärjestelmän rahoitustaulukkoon on tuotu *Arvio sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeista*. Näihin sotilaallisen liikkuvuuden investointeihin 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.

Suunnitelmassa esitetty kehittämisrahoituksen taso, erityisesti suunnitelman jälkimmäisellä puoliskolla, on riittämätön pääteiden ja ratojen akuuttiin kehittämistarpeeseen nähden puhumattakaan kansainvälisen saavutettavuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden edellyttämistä uusista tarpeista, ns. tulevaisuushankkeista.

Liikennepolitiikan järjestelmätason muutos

Liikennepolitiikassa on tarve järjestelmätason muutokselle. Tarpeen aiheuttaa jo sekin, että emme enää voi ajatella liikennepolitiikkaa suppeasti pelkästään liikenteellisten ja logististen haasteiden ratkaisijana. Liikennejärjestelmä ja logistinen tehokkuus ovat keskeisiä menestystekijöitä elinkeinoelämälle, kansantalouden kasvulle ja Suomen kokonaisturvallisuudelle.

Samaan aikaan meitä haastaa taloudellinen liikkumavara, joka tulee pysymään vaatimattomana vielä vuosien ajan.

Kyetäksemme vastaamaan väyläverkostomme kunnosta ja tekemään siihen välttämättömät mm. normaalista kulumisesta johtuvat sekä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavat ja käyttövoimamurrosta vauhdittavat investoinnit, on meidän jo nyt - eikä vasta 2030 - nostettava perusväylänpidon budjettimäärärahoja nykytasosta vähintään 0,5 mrd.€/v ja pidettävä investointirahoitus nykyisellä noin 700 milj. €/v tasolla.

Tulevaisuushankkeet, ns. logistiset suurhankkeet puolestaan edellyttävät kokonaan uusia lähestymistapoja. Hankkeiden toteuttamisessa tulee kyetä hyödyntämään ja yhdistelemään laajasti erilaisia rahoituslähteitä sekä ottaa myös yksityisen sektorin toimijat mukaan.

Maailmalta löytyy lukuisia esimerkkejä suurhankkeiden toteutuksista, joissa on hyödynnetty yksityisiä toimijoita ja pääomia, erilaisia jälkirahoitusmalleja, käyttäjämaksuja ja muita ”hyötyjä maksaa -periaatetta” hyödyntäviä malleja. Näitä on ansiokkaasti tuotu esiin suunnitelman kappaleessa *5.9. Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet*.

INFRA ry rohkaisee valtioneuvostoa ennakkoluulottomasti hyödyntämään käynnissä olevan selvityksen liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamistarpeiksi ja ottamaan käyttöön liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistettuja uusia rahoituskeinoja politiikkatavoitteiden edistämiseksi.