VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä-suunnitelmasta vuosille 2026–2037

25.2.2026 Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

INFRA ry
Paavo Syrjö

Pitkäjänteisyys ja parlamentaarinen valmistelu

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja erityisesti parlamentaarisen valmistelun tavoitteena on ollut lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä.
- Pitkäjänteisyys on 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 visiosta Suomen kytkemiseksi logistisesti länteen.



© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry

Toimintaympäristön muutokset ja Suomen kansainvälinen saavutettavuus

- Toimintaympäristön muutokset ovat lisänneet kansainvälisen saavutettavuuden haasteita.
- Meidän on kyettävä rakentamaan vaihtoehtoisia ulkomaankaupan reittejä, jotka normaalioloissa tukevat ja ottavat osan nykyisten merikuljetusten volyymistä ja poikkeusoloissa toimivat pahimmassa tapauksessa Suomen elämänlankana.
- Suomen on määrätietoisesti ryhdyttävä raskaisiin ja pitkäkestoisiin toimenpiteisiin, joiden myötä Suomi saadaan uskottavasti kytketyksi kiinteäksi osaksi länsieurooppalaista liikenne- ja puolustusinfrastruktuuria.



© Väylävirasto

© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry

”Tulevaisuushankkeiden toteuttamista tulisi käsitellä valtioneuvostossa laajemmin ja pitkäjänteisemmin kuin perinteisiä infrahankkeita, koska niillä on merkittäviä, moniulotteisia ja kauaskantoisia vaikutuksia Suomen tulevaisuudelle. Ne tulisi saada osaksi EU:n tulevaisuusvisiota.”

© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry

Liikenneinfran rahoitus ja TKI

- Perusväylänpidon rahoitukseen on luvassa kolmen vuoden kuoppa. Sen jälkeinen rahoitus jää kauniiden ajatusten varaan.
  - Korjausvelka kasvaa vuoteen 2037 mennessä yli 40 %:lla nykyisestä 4,2 mrd. eurosta 6 mrd. euroon.
- Hallituksen investointiohjelma on nostanut kehittämisinvestointien volyymin etupainotteisesti tasolle 600…700 milj.€/v.
  - L12 –kauden loppupuolella investointitaso jää alle 400 milj.€/v.
- Arvio sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeista L12 rahoitusohjelmassa on hyvä lisäys.
- TKI-toiminta tulee nostaa uudelleen hallinnonalan keskeisten toimenpidekokonaisuuksien joukkoon ja osoittaa sille perusväylänpidon määrärahoista tarvittava osuus.
  - Pitkäjänteisellä ja määrätietoisella TKI-toiminnalla on mahdollisuus saada aikaan tuottavuushyötyjä, jotka tulevaisuudessa vähentävät paineita perusväylänpidon määrärahatason nostamiseen.



© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry

Päivittäishoito ja välttämättömät mm. normaalista kulumisesta johtuvat sekä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavat ja käyttövoimamurrosta vauhdittavat investoinnit edellyttävät noin 1,8 mrd. €/v perusväylänpitoon ja investointirahoituksen pitämisen nykyisellä noin 700 milj. €/v tasolla.

© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry

Liikennepolitiikassa on tarve järjestelmätason muutokselle

- 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.
- Maailmalta löytyy lukuisia esimerkkejä suurhankkeiden toteutuksista, joissa on hyödynnetty yksityisiä toimijoita ja pääomia, erilaisia jälkirahoitusmalleja, käyttäjämaksuja ja muita ”hyötyjä maksaa -periaatetta” hyödyntäviä malleja.



Tekijä: SPUI (keskustelu · muokkaukset) - Oma teos, Public Domain, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=71464

© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry

”Tulevaisuushankkeet edellyttävät kokonaan uusia lähestymistapoja. INFRA ry rohkaisee valtioneuvostoa ennakkoluulottomasti hyödyntämään käynnissä olevan selvityksen liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamistarpeiksi ja ottamaan käyttöön liikennejärjestelmä-suunnitelmassa tunnistettuja uusia rahoituskeinoja politiikkatavoitteiden edistämiseksi.”

© Rakennusteollisuus RT / INFRA ry