20.2.2026 21/07.02.00/2026

Lausunto valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle valtioneuvoston selonteosta koskien valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026-2037

1 Yleisarvio

Etelä-Karjalan liitto pitää Liikenne 12 -suunnitelmaa keskeisenä julkistalouden ohjausvälineenä, jolla vaikutetaan pitkäjänteisesti Suomen kilpailukykyyn, huoltovarmuuteen ja valtiontalouden kestävyyteen. Perusväylänpidon korostaminen, investointien priorisointi ja kustannustehokkuus ovat perusteltuja lähtökohtia.

Suunnitelman rahoituksellinen ohjaus ei kuitenkaan riittävästi tunnista Etelä-Karjalan ja koko itäisen Suomen erityispiirteitä ja niiden kansantaloudellista merkitystä. Näillä alueilla liikennejärjestelmän vaikuttavuus perustuu ennen kaikkea toimintavarmuuteen ja nykyistä parempaan saavutettavuuteen, ei pelkästään liikennemäärien kasvuun – tosin liikennemäärätkin voivat kasvaa, kun huolehditaan liikennejärjestelmän toimivuudesta ja paremmasta saavutettavuudesta.

Etelä-Karjala on EU:n ulkoraja-aluetta, Euroopan suurimman metsäteollisuuden keskittymän sijaintipaikka sekä Saimaan sisävesiliikenteen solmukohta. Alueen liikennejärjestelmän toimivuus kytkeytyy suoraan rajaturvallisuuteen, vientitulojen turvaamiseen ja valtiontalouden riskienhallintaan.

2 Etelä-Karjalan merkitys kansantaloudelle ja turvallisuudelle

EU-ulkorajan läheisyydessä tie- ja rataverkon sekä digitaalisten yhteyksien toimintavarmuus on osa kansallista turvallisuutta. Infrastruktuurin tulee mahdollistaa viranomaisten liikkuminen, valvonta ja reagointikyky kaikissa turvallisuustilanteissa. Sen heikkeneminen kasvattaa valtion kustannusriskiä tilanteissa, joissa nopea toimintakyky on välttämätöntä.

Kaakkois-Suomessa sijaitsee Euroopan suurin metsäteollisuuden keskittymä. Alueen vientivetoisen ja kuljetusintensiivisen teollisuuden kilpailukyky riippuu tie-, raide- ja vesiliikenteen saumattomasta toiminnasta. Kuljetusketjujen häiriöt heijastuvat suoraan vientituloihin, verokertymään ja työllisyyteen.

Saimaan sisävesistö muodostaa kansallisesti merkittävän, vähäpäästöisen kuljetusjärjestelmän, joka täydentää maantie- ja raideliikennettä ja vahvistaa kuljetusjärjestelmän häiriönsietokykyä. Sisävesiliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen on sekä ilmastopoliittisesti että valtiontaloudellisesti perusteltua.

Digitaaliset yhteydet ovat rajaseudulla osa liikennejärjestelmän ja rajaturvallisuuden perustaa. Laajakaistaverkkojen kattavuus ja tiedonsiirron kapasiteetti ovat keskeisiä

Kauppakatu 40 D
53100 Lappeenranta
Finland

Y-tunnus 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

alueen asukkaiden, viranomaisten tilannekuvan, johtamisen ja operatiivisen toiminnan kannalta. Puutteet digitaalisessa infrastruktuurissa lisäävät kustannuksia ja heikentävät turvallisuutta.

3 Rahoitus ja ohjaus

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitus painottuu liikennemääriin ja kasvukeskuksiin. Tämä ei riittävästi huomioi alueita, joissa infrastruktuurin merkitys perustuu sen kriittisyyteen, ei pelkästään volyymiin.

Etelä-Karjalan kaltaisella rajaseutu- ja vientiteollisuusalueella liikenneverkon toimintavarmuus on osa huoltovarmuutta, rajaturvallisuutta ja kansantalouden tulonmuodostusta. Ennakoiva perusväylänpito on valtiontaloudellisesti kustannustehokkaampaa kuin korjaavat toimet tai häiriötilanteiden aiheuttamat menetykset.

Perusväylänpidon lisäksi myös väyläverkon kehittämisrahoituksella on keskeinen merkitys vientiteollisuuden toimintaedellytyksille. Kapasiteetin, kantavuuden ja sujuvuuden parantaminen tie-, raide- ja vesiväylillä vahvistaa kuljetusketjujen ennakoitavuutta, alentaa logistisia yksikkökustannuksia ja tukee investointeja. Väyläverkon kehittäminen on vientivetoisilla alueilla investointi, joka vahvistaa Suomen kilpailukykyä ja pienentää pitkän aikavälin julkistaloudellisia riskejä.

Kokonaisturvallisuuden näkökulmasta liikenneverkko on kriittistä infrastruktuuria, jonka toimintavarmuus turvaa viranomaisten reagointikyvyn, huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän jatkuvuuden. Verkoston heikkeneminen kasvattaa poikkeusolojen kustannuksia ja lisää valtiontaloudellista riskiä. Liikenneinvestoinnit ovat siten myös varautumisinvestointeja.

4 Toimenpide-esitykset

Etelä-Karjalan liitto esittää, että:

1. **Perusväylänpidon rahoituskriteerejä tarkistetaan** siten, että liikennemäärien ohella painotetaan vientiteollisuuden kuljetustarpeita, raja-alueen turvallisuusmerkitystä sekä sisävesiliikenteen roolia. Painotuksen muutos ehkäisee kuljetusketjujen häiriöistä aiheutuvia kustannuksia ja parantaa perusväylänpidon kokonaiskustannustehokkuutta valtiontalouden näkökulmasta.
2. **Perusväylänpidon rahoitusta nostetaan pysyvästi**, jotta rata- ja tieverkon kunto voidaan turvata myös vähempiliikenteisellä verkolla. Tämä on kustannustehokas keino ehkäistä korjausvelan kasvua ja pienentää turvallisuus- ja huoltovarmuusriskejä. Nykyinen rahoitustaso ei riitä estämään korjausvelan kasvua, ja sen seurauksena juuri vähäliikenteinen, mutta elinkeinoelämälle, vientiteollisuudelle, rajaturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle kriittinen verkko rapautuu ensimmäisenä. Ilman perusväylänpidon rahoituksen tuntuvaa ja pitkäjänteistä vahvistamista väyläverkon heikkeneminen kasvattaa kuljetuskustannuksia, lisää

valtiontaloudellisia riskejä sekä heikentää itäisen Suomen ja koko maan kilpailukykyä.

3. **Väyläverkon kehittämisrahoitusta ohjataan** vientiteollisuuden ja väyläverkon toimintavarmuuden kannalta kriittisiin kohteisiin. Karjalan radalla Luumäen ja Lappeenrannan välisellä yksiraiteisella rataosuudella on tavaraliikennettä enemmän kuin Pääradan vilkkaimmalla kaksiraiteisella osuudella, ja rata on vientikuljetusten näkökulmasta kriittinen. Ratakapasiteetin puute estää raideliikenteen kilpailua ja sitä kautta nostaa vientiteollisuuden kuljetuskustannuksia sekä vaikeuttaa henkilöliikenteen vuorotarjonnan kehittämistä.
4. **Digitaaliset yhteydet huomioidaan** osana liikennejärjestelmän peruspalvelutasoa ja rajaturvallisuutta erityisesti EU-ulkoraja-alueilla. Nopea ja toimiva internetyhteys vaatii raja-alueilla valokuituverkon rakentamisen, koska riittävän tiheän 4G- ja 5G-mobiiliverkon rakentaminen ei ole mahdollista. Kaakkois-Suomessa digitaalisiin yhteyksiin kohdistuu myös Venäjän häirintää, jota pystytään estämään ainoastaan kiinteillä laajakaistayhteyksillä. Tämän vuoksi on perusteltua, että laajakaistarakentamiseen – erityisesti kaakkoisella raja-alueella – on olemassa tarvittavat määrärahat myös valtion budjetissa.
5. **Alueelliset erityispiirteet kytketään sitovasti** rahoituspäätöksiin, jotta rajaturvallisuuden, vientiteollisuuden ja sisävesiliikenteen strateginen merkitys näkyy investointien kohdentamisessa.

Lopuksi

Etelä-Karjalan ja koko itäisen Suomen liikennejärjestelmän toimivuus on kansallinen kysymys. EU-ulkorajan turvallisuus, vientiteollisuuden kilpailukyky ja Saimaan logistinen rooli kytkevät alueen infrastruktuurin suoraan valtiontalouden kestävyyteen ja kokonaisturvallisuuteen.

Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa tulee varmistaa, että rahoitus ja palvelutaso tukevat koko Suomen elinvoimaa, turvallisuutta ja julkisen talouden pitkän aikavälin kestävyyttä.

Lappeenrannassa 20.2.2026

Satu Sikanen
Maakuntajohtaja
Etelä-Karjalan liitto