EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNALLE

AIHE: Lisähuomiot valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta 2026–2037 (Liikenne 12) – sisävesirahtien *compliance*- ja *vaikuttavuusaukko*

PÄIVÄYS: 23.2.2026

Arvoisa puheenjohtaja ja valiokunnan jäsenet,

Suomen Sisävesiliitto ry toimittaa seuraavat lisähuomiot Liikenne 12 -selonteon (VNS 10/2025 vp) valiokuntakäsittelyn tueksi. Huomiot kohdistuvat erityisesti siihen, että sisävesirahti liikenne (inland waterways) puuttuu selonteon vaihtoehtotarkastelusta ja toimeenpanopolusta – vaikka kyse on valtion omistamasta/ylläpitämästä väyläomaisuudesta ja EU:n multimodaalisen ohjauksen keskeisestä osasta.

LÄHETTÄJÄ:
Suomen Sisävesiliitto ry
Veikko Hintsanen, asiamies
p. 040 514 1625
veikko.hintsanen@outlook.com

LIITTEET:

1. Turun yliopiston “Merialan vihreä siirtymä” -kurssin sisävesiä koskeva ryhmätyö (PowerPoint)
2. Suomen Sisävesiliitto ry:n lausunto Liikenne 12 -luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (lausuntokierros 4.2.2025)
3. Järvi hankesuunnitelma eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunnalle v 2024

---

1) Tiivistelmä (valiokuntakäsittelyn riskipisteet)

Liikenne 12 -selonteossa on sisävesirahtien osalta **rakenteellinen sokea piste**, joka muodostaa **portfoliotason riskin**: kun yhtä raskaan tavaraliikenteen kuljetusmuotoa (sisävedet) ei tarkastella todellisena vaihtoehtona, koko selonteon **vaikutusarvio**, **kustannustehokkuusvertailu** ja EU-ohjauksen mukainen **multimodaalinen optimointi** jäävät vajaiksi.

Tämä ei ole semanttinen detalji, vaan **governance- ja ohjausaukko**: 12 vuoden investointi- ja ylläpitopolku lukittuu käytännössä tie+raide -kehikkoon ilman, että sisävesirahtien *business case*, palvelutaso ja pilotointi tuodaan samaan päätöksentekokehikkoon.

---

2) Tausta: valiokunnalle toimitettu aineisto ja “Järvi-hanke” valmiina toimenpidepolkuna

Suomen Sisävesiliitto toimitti valiokunnalle keväällä 2024 pyydetyn sisävesien käyttöönottoa koskevan hanke- ja perusteluesityksen (**EDK-2024-AK-38089**). Liiton näkemyksen mukaan tämä kokonaisuus voidaan käsitellä **“Järvi-hankkeena”**: valmiina ja vaiheistettavana toimenpidepolkuna sisävesirahtien käynnistämiseksi.

Järvi-hankkeessa on määritelty mm.:

- **intermodaaliset ketjut ja terminaalipisteet** (vaihtokuormaus / solmukohdat)
- **operointimalli ja palvelutaso** (ml. toiminnallinen jatkuvuus ja riskienhallinta)
- **vaikutusseuranta ja kustannuspolku** (KPI:t: kustannus, päästö, luonto, huoltovarmuus)
- **rahtivirtojen siirtopotentiaali** (rekka → vesi) pilotointilogiikalla

Ydinlogiikka (arvoketjun näkökulmasta):

1. aktivoida valtion sisävesiväyläomaisuus osaksi multimodaalista verkkoa
2. siirtää tunnistettavia rekkavirtoja vesille siellä, missä se on teknis-taloudellisesti järkevää
3. pienentää elinkaarikustannuksia ja kasvattaa huoltovarmuuden redundanssia

Lisäksi liitto toimittaa **Turun yliopiston “Merialan vihreä siirtymä”** -kurssilla tuotetun sisävesiä käsittelevän ryhmätyön (PowerPoint), joka tukee kokonaiskuvaa: sisävesirahti on osa vihreän siirtymän ja multimodaalisten ketjujen ratkaisupakettia myös akateemisessa arvioinnissa.

---

3) Keskeiset puutteet ja riskit selonteossa

A) EU-ohjauksen *compliance-gap* ja toimenpidepolun puute

Selonteko tunnistaa TEN-T-sääntelyn (asetus (EU) 2024/1679) oikeusperustana, mutta sisävesirahtien osalta siitä ei seuraa toimeenpanoa. EU:n sisävesipolitiikkaa konkretisoi myös komission **NAIADES III** -toimintasuunnitelma.

Selonteosta puuttuu sisävesirahtien osalta:

- **gap-analyysi** (nykytila → tavoitetila)
- **konkreettinen implementointipolku** (pilotit, terminaalit, operointi, palvelutaso)

- **vaikutusarvio** EU-ohjauksen näkökulmasta: mitä vaihtoehdon poisjättäminen tarkoittaa kustannuksiin, kilpailukykyyn ja riskiprofiiliin

Lisähavainto valiokunnan käyttöön: Liikenne 12 -selontekotekstissä **ei käytännössä käsitellä sisävesirahtia** (sisävesi/sisävesiliikenne ei nouse selonteon analyysiin tai toimenpideohjelmaan), vaikka valtion sisävesiväyläomaisuus on mittaluokaltaan merkittävä.

B) Sisävesirahtien sivuuttaminen = vaihtoehtokustannus

Suomessa on Väyläviraston ja Traficomin mukaan **hieman alle 8 000 km valtion sisävesiväyliä**. Selonteossa ei kuitenkaan:

- arvioida sisävesien rahtipotentiaalia
- esitetä sisävesiväyläomaisuuden korjausvelkaa tai palvelutasopäätöksiä “asset management” -näkökulmasta
- sisällytetä yhtään sisävesirahtien käynnistämishanketta
- rakenneta 10–20 % siirtoskenaariota (rekka → vesi) edes pilottitasolla

Tämä luo **vaihtoehtokustannuksen**: tie+raide -investointi- ja kunnossapitosalkku optimoidaan ilman yhtä potentiaalista kuormaa keventävää vaihtoehtoa.

C) Luontokato ja kustannusriski – strateginen ristiriita

Jos tavaraliikenteen runko oletetaan jatkossakin rekkadominantiksi ilman volyymitason siirtotoimia, luontokadon hillintä ja kustannusohjaus jäävät hankekohtaiseksi optimoinniksi. Järjestelmätason muutos edellyttää, että selonteossa on myös **kuljetusketjutason vaihtoehtoja** (vesi mukaan lukien) ja niille konkreettinen pilotointi.

---

4) Valiokunnalle esitettävät kysymykset (pyydettävät täsmennykset valtioneuvostolta)

1. Miksi TEN-T-asetuksen (EU) 2024/1679 mukainen multimodaalinen ohjaus ei näy selonteossa sisävesirahtien osalta konkreettisena toimeenpanopolkuna?
2. Miksi sisävesirahtien potentiaalia ei ole arvioitu, vaikka valiokunnalle on toimitettu aineisto (EDK-2024-AK-38089) ja kyse on merkittävästä valtion väyläomaisuudesta?
3. Miksi selonteossa ei ole yhtään sisävesirahtien pilottia (terminaalit + operointi + palvelutaso + vaikuttavuusmittarit)?
4. Miksi sisävesiväyläomaisuuden korjausvelkaa ja palvelutasopäätöksiä ei esitetä, vaikka kyse on valtion omaisuusmassasta ja pitkän aikavälin kustannusvastuusta?
5. Miten luontokadon vähentäminen toteutuu, jos rekkavolyymien siirrolle ei ole ohjelmallisia toimia eikä vaihtoehtoisia kuljetusketjuja (vesi mukaan lukien) arvioida?

6. Miten selonteko täyttää lain (503/2005) vaatimuksen kaikkien liikennemuotojen tasapuolisesta tarkastelusta, jos sisävesivaihtoehto puuttuu käytännön analyysistä ja toimenpideohjelmasta?

---

5) Toimenpide-esitykset valiokunnalle (täsmälliset lisäselvityspyynnöt)

Suomen Sisävesiliitto esittää, että valiokunta edellyttää selontekoon täydennykset ennen hyväksymistä:

A) **Sisävesirahtien potentiaali- ja toteutettavuusselvitys** (rahtivirrat, reitit, terminaalit, operointi, palvelutaso)
B) **Vaikutusarvio EU-ohjauksen näkökulmasta** (kustannus, kilpailukyky, riskit, rahoitus-/ohjausikkunat)
C) **Sisävesiväyläomaisuuden korjausvelan ja palvelutasopäätösten määritys** (“asset management” -paketti)
D) **Vaihtoehtoskenaario: 10–20 % maantiekuljetuksista vesille** (pilotointitaso + KPI-mittaristo)
E) **Järvi-hanke käynnistettävä pilottina 2026–2027** (hankekori + seuranta + raportointi valiokunnalle)

---

6) Johtopäätös

Liikenne 12 -selonteko ei sisävesirahtien osalta tuota uskottavaa, EU-ohjauksen mukaista multimodaalista kokonaisuutta eikä lain (503/2005) henkeä vastaavaa vaihtoehtotarkastelua. Valiokunnan on perusteltua edellyttää yllä mainitut täydennykset, jotta 12 vuoden investointi- ja ylläpitopolku ei lukkiudu vajavaisen analyysin varaan ja jotta päätöksenteon “audit trail” on kestävällä pohjalla.

Kunnioittavasti,

Veikko Hintsanen
Asiamies, Suomen Sisävesiliitto ry
p. 040 514 1625
veikko.hintsanen@outlook.com

Viitteet (linkit)

Eduskunnan aineistot
– Liikenne 12 -selonteko (VNS 10/2025 vp):
https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/VNS_10%2B2025.aspx

– Suomen Sisävesiliiton valiokunnalle toimittama aineisto (EDK-2024-AK-38089):
https://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiakirjat/EDK-2024-AK-38089

Valtioneuvosto / valmisteluaineisto
– Valtioneuvoston tiedote Liikenne 12 -suunnitelmasta (18.12.2025):
https://valtioneuvosto.fi/-/1410829/liikenne-12-suunnitelma-paivitetty-tavoitteena-turvallinen-toimiva-ja-kestava-liikennejarjestelma
– Liikenne 12 -hankeikkuna (LVM029:00/2023):
https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029%3A00%2F2023
– Selonteko-PDF (Valtioneuvoston selonteko 2026–2037, VNS 10/2025 vp):
https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/3d0a3771-1c17-4f25-95ec-4b8d5be0d232/b00eee3b-d795-4504-9a10-986a73be4f36/SELONTEKO_20251218134209.PDF

Suomen Sisävesiliitto ry:n lausunto (lausuntokierros)
– Lausunto 4.2.2025 (Liikenne 12 -luonnos ja ympäristöselostus):
https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/3d0a3771-1c17-4f25-95ec-4b8d5be0d232/e901d298-b00c-4ee3-a499-0ee583cc963d/LAUSUNTO_20250212112013.PDF

EU-sääntely ja ohjelmat
– TEN-T asetus (EU) 2024/1679 (EUR-Lex ELI):
https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj/eng
– NAIADES III -toimintasuunnitelma (DG MOVE):
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en

Kansallinen lainsäädäntö (oikeusperusta)
– Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005 (Finlex):
https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2005/503
– Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005 (SOVA-laki, Finlex):
https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2005/200

Väyläomaisuuden laajuus (sisävesiväylät ~ 8 000 km)
– Väylävirasto, Valtion vesiväylät:
https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat
– Traficom, Kotimaan vesiliikenteen tilannekuva:
https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kotimaan-vesiliikenteen-tilannekuva