

8.10.2025

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

HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Asiantuntijalausunto

Pyydettyinä lausuntona jaostokuulemiseen koskien HE 99/2025 vp totean seuraavaa:

Metsäteollisuuden yritykset käyttävät Suomen tie- ja rataverkkoa laajalti ympäri Suomea raaka-aine- ja tuotekuljetuksiinsa metsästä tuotantolaitoksiin ja edelleen satamiin. Väyläverkkojen heikkenevä kunto tuo lisäkustannuksia heikentäen kilpailukykyä ja vaikeuttavat kuljetusten tehokasta järjestämistä. Tämä vaikuttaa taloudellisten kustannusten lisäksi myös päästöihin.

Perusväylänpidon laskeva rahoitus

Hallitusohjelman mukaisesti kertaluonteinen lisärahoitus korjausvelkaan laskee ensi vuonna 82 milj. euroa, nykyisestä +200 milj. euron tasosta +118 milj. euron tasoon. Momentin rahoitukseksi esitetään noin 1,41 miljardia euroa. Korkealle jääneen kustannustason vaikutuksesta korjausvelka tulee nousemaan nykyisestä noin 4,1 miljardista eurosta merkittävästi sekä tie- että rataverkolla. Väylävirasto ennustaa lähes 5 000 km kasvua korjaustarpeessa olevista tieosuuksissa 2024–2029.

Perusväylänpidon rahoituksessa on julkisen talouden suunnitelman mukaisesti noin 1,3 miljardin euron vuotuinen perustaso 2027–2029 loppuun asti. Mahdolliset Liikenne 12-suunnitelmassa esitettävät korotukset ovat mahdollisia vasta vuodesta 2030 alkaen, jolloin korjausvelka on jo lähempänä 5 miljardia euroa.

Erityinen huoli on tuotantolaitosten raakapuukuljetuksille tärkeä vähäliikenteisen tieverkon kunto, jolle ei matala rahoitustaso mahdollista korjauksia vilkasliikenteisempien väylien priorisoinnin takia. Olisi tärkeä pystyä tunnistamaan elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle tärkeät reitit vähäliikenteisellä verkolla nykyistä paremmin.

Uudet kehittämishankkeet

Metsäteollisuus ry kannattaa kaikkia tavaraliikenteen tarpeita palvelevia hankkeita. Erityisesti raideliikenteen sujuvuutta ja kapasiteettia palvelevat hankkeet, kuten Digiradan toteutus sekä Pääradan ja Savon radan kehittäminen tukevat metsäteollisuuden tarpeita. Raakapuuterminaaleissa on valmistelussa sekä rataverkolla että sisävesillä kustannustehokkaita kehittämishankkeita.

Korostamme jatkossakin tiedolla johtamista mm. Traficomien tilannekuvatyön kehittämistä ja Väyläviraston investointisuunnitelma-prosessia, jotka antavat teollisuudelle näkymää



8.10.2025

hankkeiden etenemiseen. Tällä on tärkeä merkitys EU-rahoituksen saamisessa sekä sotilaallisen liikkumisen kaksikäyttöhankkeiden kehittämisessä.

Logistinen takamatka ja kilpailukyky

Suomen viennistä 95 % kulkee meritse, Suomi on edelleenkin saari Keski-Euroopasta katsottuna. Keski-Euroopan kilpailijamaihin ja globaalin kaupan kuljetuskeskittymiin nähden olemme aina Itämeren verran takamatkalla. Erilaiset globaalit taloushäiriöt vaikuttavat kysyntään ja sotkevat markkinoita, kilpailukykyä on etsittävä kustannuksista.

Yhtenä nousseena kustannuksena väylämaksun puolituksen poistaminen oli ikävä taka-askele, vaikka valtiontalous olikin perusteena. Lisäksi kansainvälinen sääntely tulee lähivuosina lisäämään kustannuksia mm. ETS2, FuelEU Maritime sekä loppukuusta ratkeavan IMO:n nettonollasääntelyn osalta. Ainakaan uusia kustannuksia ei kaivata vientikuljetuksissa.

Ilkka Hamunen
Logistiikkapäällikkö