

9.3.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

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

Asiantuntijalausunto

Pyydettyinä lausuntona Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Lausuntomme pääkohdat:

- Perusväylänpidon rahoitustaso johtaa lähivuosina korjausvelan kasvuun. Riittävän rahoituksen lisäksi myös kustannustason hallinta ja ennakoivan väylänpidon käyttöönotto ovat tärkeitä.
- Korjausvelka tulee kasvamaan nimenomaisesti alemmalla tieverkolla, mikä uhkaa teollisuuden raaka-ainekuljetuksia. Tieverkon luokittelua on uudistettava
- Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kaksoiskäyttöhankkeet on käsiteltävä laajassa yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa
- Vientimme kulkee pitkälti merikuljetusten varassa, sen vuoksi merenkulun toimivuudesta huolehdittava ja vältettävä erityisesti uusia, alueellisia kustannuksia

Yleisesti selonteosta

Metsäteollisuus ry kannattaa Liikenne12-suunnittelun mallia. Avoin valmisteluprosessi yhdistettynä sektorivirastojen omiin alasuunnitelmiin tuo elinkeinoelämän kaipaaman pitkäjänteisen näkymän liikennejärjestelmän kehitykseen. Jatkuvasti kehittyvät tietovarannot, tiedolla johtaminen sekä päivittyvät suunnitelmat pitävät prosessin ajan tasalla muutoksessakin.

Huomioina tulevaisuuteen on todettava suunnitelman laajuuden tekevän priorisoinnista haastavaa, kun erilaisia näkökulmia on huomioitava pitäen samalla kiinni suunnitelman realistisuudesta. Tämän vuoksi suunnitelma vaikuttaa varsin erimittaiselta osioiden välillä ja etenkin toimenpidelistaus jää paikoin varsin nykytilaa toteavaksi, vaikka liikenneverkoille asetetaan myös tavoitteita paremmasta.

Metsäteollisuus ry toivoo, että esimerkiksi HCT-kuljetusten ja raideliikenteen tavarakuljetusten kehittäminen nähdään ratkaisuna päästö- ja kilpailukykyhaasteisiin. Keskustelu raideliikenteen osalta on viime vuosina pyörinyt raideleveyden ja

9.3.2026

hankeyhtiöiden ympärillä. Keskustelusta on kuitenkin jäänyt puuttumaan kokonaisnäkemys raideliikenteen tulevaisuuden tavoitteista.

Suunnitelman momenttikohtainen rahoitusohjelma 12 vuodelle vaikuttaa esitystavaltaan hankalalta, huomioiden mm. kulloinkin voimassa olevien kehysten vaikutus ja niiden rajoitukset suunnitelman laatimiselle. Samoin kulloisenkin hallituksen laajemman talousohjelman tavoitteet saattavat olla ristiriidassa suunnitelman kanssa. Näin suunnitelman antama kuva rahoituksesta kulloinkin voimassa olevien päätösten mukaan päivittyvänä on ongelmallinen ja enintään suuntaa antava. Olisi hyvä pohtia tulisiko jatkossa suunnitelmaan sisällyttää ainoastaan esitetyt muutokset.

Korjausvelan kehitys

Valtiontalouden kehityksissä nykyinen kertaluonteinen lisärahoitus korjausvelan kasvun hillitsemiseksi päättyy tänä vuonna ja perusväylänpidon rahoituksessa palataan vajaan 1,3 miljardin euron kehyspohjaan vuosiksi 2027–2029. Väylävirasto on tuonut jo esiin, ettei tämä tule riittämään muuhun kuin pääväylien ylläpitoon ja että korjausvelka tulee kasvamaan.

Nyt käsittelyssä oleva L12-suunnitelma sisältää esityksen perusväylänpidon lisärahoituksesta korjausvelan taittamiseksi. Vuodesta 2030 lähtien keskimäärin noin 500 miljoonan vuotuisella lisärahoituksella korjausvelka saataisiin taitettua suunnitelmakauden lopussa vuonna 2037 noin 6 miljardiin euroon. Korjausvelkaa on tällä hetkellä Väyläviraston arvion mukaan noin 4,3 miljardia euroa.

Metsäteollisuus ry kiinnittää jaoston huomiota korjausvelan kehitykseen. Vuoden 2021 loppupuoliskolla alkaneen koronaelpymisen ja toisaalta vuoden 2022 Ukrainan sodan seurauksena syntyneen energiakriisin takia kustannustaso infrarakentamisessa lähti voimakkaaseen nousuun ja vakiintui noin 30 prosenttia aiempaa korkeammalle tasolle. Näin vuonna 2019 tehty pysyvä korotus perusväylänpidon rahoitukseen oli käytännössä nollattu vuoteen 2023 mennessä. Vain korjausvelkalaskelmien päivittäminen uuteen kustannustasoon loi paperilla hieman harhaanjohtavasti yli miljardin euron verran 'uutta' velkaa.

Korjausvelan kasvua tulee hillitä. Perusväylänpito tarvitsee lisärahoitusta jo ennen vuotta 2030, jottei uutta korjausvelkaa pääse syntymään lisärahoitusta odotellessa. Samalla täytyy käyttää kaikki keinot sen varmistamiseksi, että lisärahoituksen ostovoima säilyy ja kehittyä positiivisesti. Kilpailutuksen ja hankkeiden hallinnan tulee jatkuvasti kehittyä ja uutta teknologiaa kehittää ennakoivan väylänpidon työkaluiksi.

Metsäteollisuus ry näkee uhkana, että korjausvelan hallinta karkaa käsistä paisuvien kustannusten ja kiristyvän julkisen talouden myötä. Tällöin rapistuvan väyläverkon kunto alkaa rajoittaa merkittävästi sen käyttöä ja siten Suomen talouskehitystä.

9.3.2026

Alemman tieverkon huomioiminen

Metsäteollisuus ry kannattaa suunnitelman linjausta perusväylänpidon lisärahoituksen kohdentamisesta erityisesti keskivilkkaalle ja alemman asteiselle tieverkolle. Korjausvelka ei ole kasvanut vilkasliikenteisellä tieverkolla, koska korjausvelkaa on ohjattu juuri laajemmalle, vähäliikenteiselle verkostolle.

Metsäteollisuus ry pitää edelleen ongelmallisena liikenneverkon jakamista vain liikennemäärien perusteella huomioimatta lainkaan liikenteen laatua tai vaikutuksia. Raskaan ajoneuvoyhdistelmän tierasitus voi olla jopa 5 000-kertainen henkilöautoon verrattuna. Metsäteollisuus ry korostaa vähäliikenteisellä tieverkolla elinkeinoelämän raaka-ainekuljetusten merkitystä taloudelle sekä myös huoltovarmuudelle. Toimivan väyläverkoston on oltava käytettävissä alkupisteestään lähtien. Ilman yksityisteiltä ja valtion alemmalta tieverkolta lähtevää raakapuuta ei ole myöskään teollista tuotantoa tai vientituloja.

Uusien väylähankkeiden rahoitus sekä sotilaallinen liikkuvuus

Metsäteollisuus ry kannattaa suunnitelman periaatetta elinkeinoelämän kanssa tehtävästä laajasta yhteistyöstä huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kaksoiskäyttökohteiden tunnistamisessa. Tämä on tärkeää niin Suomen kansainvälisten yhteyksien kuin sisäisten yhteyksien kehittämisen kannalta. Erityisesti Itä-Suomessa korostuvat tieverkon tarpeet TEN-T ydinverkon ulkopuolella, jotka on huomioitava uuden MFF-kauden rahoitusvälineissä.

L12-suunnitelma tuo kuitenkin esiin, että arviolta 1,5 miljardin rahoitus olisi tarpeen sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille vuosina 2026–2030. Tätä ei ole huomioitu valtiontalouden kehyksissä. Suunnitelman rahoitusohjelma on noin 500 miljoonan euron vuositasolla, lähivuosina hieman korkeammallakin johtuen hallituksen investointiohjelmasta. Rahoitusohjelma sisältää kuitenkin hallitusohjelman mukaisesti jo päätetyn kehittämismomentin pysyvän puolituksen, jota suunnitelma esittää kompensoitavaksi vuodesta 2030 lähtien lisärahoituksella.

Digiradan rahoitus on eriytetty omaksi kohdakseen, mutta muitakin suuria hankkeita on tulossa päätöksentekoon lähivuosina. Komission MFF-esitys sisältää Suomen kannalta tärkeän sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen kymmenkertaistamisen. Kehysten osalta näyttää kuitenkin siltä, ettei kansalliseen rahoitusosuuteen ole varauduttu ja liikenteen jäljellä oleva kansallinen rahoitus on jo pitkälti sidottu uuden EU-rahoituskauden alkaessa vuonna 2028.

Suunnitelman painotus perusväylänpidon rahoitukseen on kuitenkin perusteltu. Nykyisen väyläverkon kunnosta huolehtiminen on huoltovarmuusteko, sillä tie- ja rataverkon kunnosta ja kantavuudesta on huolehdittava. Uudet väylähankkeet on

9.3.2026

arvioitava huolellisesti ja kaksoiskäyttöisillekin yhteyksille on löydyttävä markkinakysyntää.

Viennin kilpailukyvyistä huolehtiminen

Metsäteollisuus ry pitää myönteisenä, että elinkeinoelämän kuljetukset ja sotilaallinen liikkuvuus on huomioitu Pohjois- ja Itä-Suomen alueellisina erityispiirteinä. Suunnitelma sisältää myös kannatettavia kirjauksia jäänmurron kehittämisestä sekä päästökauppatulojen kohdentamisesta meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edistämiseksi unohtamatta kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden parantamista. Suomen on jatkossakin pyrittävä kansainvälisissä toimissa globaalisti kattaviin sopimuksiin omat erityispiirteensä huomioiden. Päällekkäistä sääntelytaakkaa tulee välttää ja purkaa tarvittaessa.

Metsäteollisuus ry

Ilkka Hamunen
logistiikkapäällikkö