



10.03.2026

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö 26.2.2026 asiassa VNS 10/2025 vp

Teknologiateollisuus ry:n lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026-2037

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta, joka koskee suunnitelmaa valtakunnallista liikennejärjestelmästä vuosille 2026-2037. Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Selonteon painopiste toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestäväyyteen on perusteltu, mutta kilpailukyvyyn ja kansainvälisen saavutettavuuden tavoitteet vaativat nykyistä vahvempaa toimeenpanoa.
- Perusväylänpidon rahoituksen korotus alkaa liian myöhään. Rahoitusta on vahvistettava jo suunnittelukauden alusta, jotta tie- ja rataverkon kunto ei heikkene eikä korjausvelka kasva.
- Kehittämisrahoitus ja suunnitteluvaranto jäävät riittämättömiksi. Pääväylien, satamien takamaayhteyksien, raskaan liikenteen tauko- ja käyttövoimainfran sekä teollisuusinvestointeja palvelevien kohteiden toteutusvalmiutta on nostettava.
- Suomen läntisiä ja pohjoisia yhteyksiä Eurooppaan on vahvistettava vaiheistetulla ohjelmalla. Raideleveyden muutossuunnitelma, länteen kytkeytyvät satama- ja ratayhteydet, Narvikin suunnan yhteydet, Merenkurkun yhteys ja lentoasemaverkon pitkäjänteisyys on vietävä selvityksistä toteutusvalmiuteen.
- EU-rahoituksen hyödyntäminen on nostettava omaksi toimeenpanon painopisteekseen. TEN-T-, CEF- ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen saanto edellyttää valmiita hankkeita sekä vahvaa kansallista edunvalvontaa.
- Logistiikan digitalisaatio, Digirata ja laadukkaat viestintäyhteydet ovat teollisuuden tuottavuus- ja kilpailukykyinvestointeja. Väylävisio 2050 sekä elinkeinoelämän systemaattinen osallistuminen tulee kytkeä osaksi jatkuvaa Liikenne 12 -prosessia.



10.03.2026

Lausunto

Teknologiateollisuus ry:llä on noin 1800 jäsenyritystä. Ne edustavat kattavasti elektroniikka- ja sähköteollisuutta, kone- ja metallituoteteollisuutta, metallien jalostusta, tietotekniikkaa sekä suunnittelu- ja konsultointialaa. Teknologiateollisuus vastaa 50 prosentista Suomen viennistä ja 70 prosentista yksityisen sektorin tutkimus- ja kehitysinvestoinneista. Ala työllistää suoraan lähes 300 000 ja välillisesti noin 700 000 suomalaista.

Jäsenyrityksillämme on siten merkittävä rooli Suomen pitkäaikaisen menestyksen rakentamisessa. Yhteiskunnan yhtenä tärkeänä tehtävänä on puolestaan huolehtia siitä, että suomalainen toimintaympäristö tukee yritystemme kansainvälistä kilpailukykyä ja kasvua synnyttäviä investointeja.

Teknologiateollisuuden jäsenyritysten toimintaedellytykset riippuvat kilpailukykyisistä, ennakoitavasta ja häiriönsietokykyisestä logistisesta järjestelmästä. Suomessa liikenteellä on teollisuuden näkökulmasta poikkeuksellisen suuri merkitys, koska teollinen toiminta on hajautunut eri puolille maata, etäisyydet ovat pitkät ja ulkomaankauppa on vahvasti merikuljetusvaltaista.

Selonteon lähtökohdat ovat oikeansuuntaiset, mutta kasvun näkökulma jää liian heikoksi

Lausuttavana oleva selonteko on tarpeellinen ja oikeansuuntainen. On myönteistä, että muuttunut turvallisuusympäristö, läntisten yhteyksien merkityksen kasvu, kansainvälisen saavutettavuuden heikkeneminen sekä logistiikan häiriösisällisyyden tarve on tunnistettu. Myös digitalisaation, automaation ja viestintäverkkojen merkitys on nostettu esiin aiempaa selvemmin. Strategiset painotukset toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat perusteltuja.

Teknologiateollisuus katsoo kuitenkin, että elinkeinoelämän kilpailukyky pitäisi näkyä tavoitteissa nykyistä painokkaammin. Toimivuus, turvallisuus ja kestävyys eivät ole vain liikennejärjestelmän ominaisuuksia, vaan ne ovat edellytyksiä talouskasvulle, viennille, investoinneille ja työvoiman saatavuudelle. Liikennejärjestelmä on teollisuudelle osa tuotantojärjestelmää, ei sen ulkopuolinen tukipalvelu.

Teknologiateollisuuden näkökulmasta selonteon suurin puute on kuitenkin se, että tavoitteisiin nähden toimeenpano ja rahoitus jäävät liian vaatimattomiksi. Liikennejärjestelmä tulisi nähdä nykyistä selvemmin kilpailukyky- ja kasvupolitiikan välineenä. Teollisuuden investoinnit, puhdas siirtymä, viennin kasvu ja huoltovarmuus eivät toteudu ilman ennakoitavaa, kapasiteetiltaan riittävää ja koko maan kannalta toimivaa liikennejärjestelmää.



10.03.2026

Suomen kansainvälinen saavutettavuus ja logistinen toimintavarmuus on nostettava suunnitelman ytimeen

Suomen ulkomaankauppa on merikuljetusvaltaista ja maan sisäinen tavaraliikenne tukeutuu ennen kaikkea tie- ja raideverkkoon sekä niitä palvelemaan terminaaliverkostoon. Itämeren häiriöherkkyys, Venäjän kautta kulkeneiden yhteyksien päättymisen ja länteen suuntautuvat uudet kuljetusvirrat muuttavat logistiikan riskiprofiilia pysyvästi. Tästä syystä kansainvälisen saavutettavuuden parantamisen on oltava Liikenne 12 -suunnitelman keskeinen toimeenpanoprioriteetti, ei vain yksi taustatekijä muiden joukossa.

Teknologiateollisuus pitää perusteltuna, että selonteossa korostetaan pohjoismaista yhteistyötä, läntisiä yhteyksiä, sotilaallista liikkuvuutta ja raideleveyden tarkastelua. Näiden linjausten on kuitenkin johdettava vaiheistettuun toteutusohjelmaan. Valtion tulee käynnistää pitkän aikavälin ohjelma, jossa arvioidaan ja priorisoidaan Suomen uudet yhteydet Eurooppaan: Perämeren kaaren EU-raideleveys, länteen kytkeytyvät satama- ja ratayhteydet, Norjan rannikolle ulottuvat yhteydet, satamat ja siirtokuormausratkaisut, Merenkurkun kiinteän yhteyden jatkoselvitykset sekä Etelä-Suomen kansainväliset raide- ja lentoyhteydet. Valmistelu on kytkettävä EU-rahoitukseen, TEN-T-velvoitteisiin ja puolustuksen tarpeisiin.

Kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen ei koske vain tavaravirtoja. Teknologiateollisuuden kannalta nopeat henkilöyhteydet ovat olennaisia osaajien liikkuvuudelle, asiakastyölle, huolto- ja asennuspalveluille sekä investointipäätöksille. Tästä syystä lentoasemaverkoston ja Helsinki-Vantaan alle kolmen tunnin saavutettavuuden tulee säilyä osana kansallista tavoitekehikkoa.

Perusväylänpidon rahoituksen nosto alkaa liian myöhään ja kehittämisrahoitus jää liian niukaksi

Teknologiateollisuus pitää perusväylänpidon rahoituksen vahvistamista oikeana suuntana. Korotus alkaa kuitenkin liian myöhään. Väyläverkon kunto, siltojen korjaustarpeet, alempi tieverkko ja rataverkon pullonkaulat vaativat lisärahoitusta heti suunnittelukauden alusta. Muutoin korjausvelka kasvaa edelleen ja kuljetusten ennakoitavuus heikkenee juuri aikana, jolloin teollisuuden investoinnit ja turvallisuusympäristön muutos vaatisivat päinvastaista kehitystä.

Teknologiateollisuus yhtyy elinkeinoelämän laajasti jakamaan näkemykseen, että perusväylänpidon rahoituksen vahvistaminen tulisi aloittaa jo vuosina 2026-2028. Rahoituksen kohdentamisessa on painotettava elinkeinoelämän kuljetuksia, työssäkäyntiä, pääväyläverkkoa, satamien takamaayhteyksiä, teollisuusinvestointeja palvelevia yhteyksiä sekä erikoiskuljetusten tarpeita. Valtion omistaman väyläverkon rahoitusvastuuta ei tule siirtää kohtuuttomasti kunnille eikä muille alueellisille toimijoille.

Myös kehittämisrahoitus uhkaa jäädä liian niukaksi suhteessa tunnistettuihin tarpeisiin. Teknologiateollisuus katsoo, että liikenneväylien kehittämisrahoitusta tulisi pyrkiä vahvistamaan samalla tavoin kuin perusväylänpitoa. Samalla on kasvatettava suunnitteluvaramaa, jotta valtio pystyy viemään nopeasti toteutusvalmiiksi ne kohteet, jotka ovat kriittisiä TEN-T-velvoitteiden, EU-rahoituksen, sotilaallisen



10.03.2026

liikkuvuuden ja uusien teollisuusinvestointien kannalta. Hankekohtainen investointiohjelma on valmisteltava avoimessa yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa.

Pääväylät, satamat, raideverkko ja lentoliikenne on nähtävä yhtenä kilpailukykykokonaisuutena

Teollisuuden näkökulmasta pääväylien modernisointi on koko suunnitelmakauden läpileikkaava kysymys. Pääradan, Karjalan radan ja Savon radan kuljetuskapasiteettia on vahvistettava. Pohjoisen suunnassa tulee varautua eurooppalaisen raideleveyden vaiheittaiseen etenemiseen sekä rajat ylittävien yhteyksien kehittämiseen. Samalla on huolehdittava siitä, että Digiradan toteutus vahvistaa rataverkon kapasiteettia ja kilpailukykyä eikä luo kohtuuttomia siirtymäkustannuksia kaluston omistajille tai tavaraliikenteen operaattoreille.

Satamien kapasiteetin kasvattamisen ja niiden takamaayhteyksien merkitys korostuu. Länsirannikon ja lounaisen Suomen satamien automaation kehittäminen ja kapasiteetin kasvattaminen, meriväylien syventäminen, talvimerenkulku sekä niihin johtavien tie- ja ratayhteyksien pullonkaulat on huomioitava investointiohjelmassa nykyistä vahvemmin. Talvimerenkulun, jäänmurron ja meriliikenteen turvallisuuden rahoitus on turvattava siten, ettei kustannusrasitusta siirretä kohtuuttomasti vientikuljetuksille. Satamien mahdollisuudet hyödyntää CEF- ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta on varmistettava Suomen erityisolosuhteet huomioiden.

Lentoliikenteessä markkinaehtoisuus on tavoiteltavaa, mutta elinkeinoelämän saavutettavuuden kannalta välttämättömät yhteydet on turvattava myös ostopalveluliikenteellä silloin, kun markkinaehtoista tarjontaa ei synny. Teknologiateollisuus pitää tärkeänä, että nykyisen lentoasemaverkoston kehittämisessä otetaan huomioon myös kansantaloudellinen ja alueellinen merkitys. Kolmen tunnin saavutettavuustavoite on syytä palauttaa toimeenpanoa ohjaavaksi periaatteeksi.

Väylävisio 2050, TEN-T ja EU-rahoitus on sidottava osaksi jatkuvaa prosessia

Suomen on hyödynnettävä täysimääräisesti TEN-T-, CEF- ja sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusmahdollisuudet. Tämä edellyttää kahta asiaa: valmiita hankkeita ja vahvaa edunvalvontaa. Teknologiateollisuus pitää tärkeänä, että Suomi vaikuttaa aktiivisesti seuraavalla EU:n monivuotisella rahoituskaudella siihen, että liikenneinfralle säilyy oma vahva rahoitusinstrumentti. Samalla kansallinen vastinrahoitusosuus on turvattava eikä liikennesektoria saa liudentaa kytkemällä sitä muiden sektoreiden rahoitusratkaisuihin.

Teknologiateollisuus kannattaa Väylävisio 2050 -suunnitelman ottamista osaksi Liikenne 12 -prosessia. Teollisuuden logistiset tarpeet, puhtaan siirtymän investoinnit ja Nato-jäsenyyden seurauksena kasvaneet liikkuvuusvaatimukset ulottuvat selvästi 12-vuotista suunnitelmakautta pidemmälle. Siksi Suomi tarvitsee 2040- ja 2050-luvuille ulottuvan, yli hallituskausien jatkuvan näkymän pääväylien modernisointiin sekä kansainvälisen saavutettavuuden vahvistamiseen.



10.03.2026

Logistiikan digitalisaatio ja käyttövoimamurros on nähtävä tuottavuusinvestointeina

Teknologiateollisuus pitää myönteisenä, että selonteko nostaa esiin logistiikan digitalisaation, sähköisen rahtitiedon, tiedonvaihdon alustat, liikennejärjestelmän digitaalisen kaksosen ja viestintäyhteydet. Nämä eivät kuitenkaan saa jäädä teknisiksi elementeiksi. Teollisuudelle reaaliaikainen tieto, vakaa tietoliikenne ja yhteentoimivat digitaaliset ratkaisut ovat kuljetusten tuottavuuden, turvallisuuden ja toimitusvarmuuden kannalta olennaisia. Erityisesti ratayhteyksien viestintäverkoissa, satamalogistiikan digitalisaatiossa ja kuljetusdatan hyödyntämisessä on edelleen merkittäviä kehittämistarpeita.

Käyttövoimamurroksessa valtion tehtävä on luoda ennakoitava toimintaympäristö. Raskaan liikenteen lataus- ja tankkausinfrastruktuuri, vaihtoehtoiset käyttövoimat sekä meri- ja lentoliikenteen kestävät polttoaineet on nähtävä osana kilpailukykyistä siirtymää. Päästövähennystoimien on tuettava Suomen saavutettavuutta ja vientiteollisuuden kustannuskilpailukykyä. Päästökauppatulojen hyödyntäminen kestävien polttoaineiden käyttöönoton vauhdittamisessa on perusteltu keino tämän tavoitteen tukemiseksi.

Elinkeinoelämä on kytkettävä tiiviisti toimeenpanoon ja seurantaan

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tulee olla aidosti jatkuva, vaikutuksiin perustuva prosessi. Teknologiateollisuus katsoo, että elinkeinoelämä on otettava nykyistä tiiviimmin mukaan investointiohjelman valmisteluun, toimeenpanon seurantaan ja suunnitelman seuraavaan päivitykseen. Suunnitelman toteutuksen tueksi tulisi koota laaja-alainen seurantaryhmä, jossa ovat mukana keskeiset elinkeinoelämän, alueiden ja logistiikkatoimijoiden edustajat.

Helena Soimakallio

Johtaja, Toimialat ja liiketoiminnan jatkuvuus

vt. Johtaja, Talous ja kestävä kasvu

Teknologiateollisuus ry

Puhelin 040-5507706

Sähköposti helena.soimakallio@teknologiateollisuus.fi