

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Suunnitelma on kuljetus- ja logistiikka-alalle todella tärkeä ja merkityksellinen. SKAL korostaa, että maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme tavaravirroille ja näin ollen myös Suomen logistiselle kilpailukyvyille.

Näin ollen Suomen tiestö on tärkeä Suomen kilpailukyyn ja elinvoiman säilyttämiseksi. Liikenneyhteydet ja Suomen eri alueiden saavutettavuus ovat keskeisiä tekijöitä mm. yritysten sijoittumisen kannalta. Tiestö on kuljetus- ja logistiikkayritysten, kuljettajien ja moinen toimialan työpaikka, joka on pidettävä kunnossa.

SKAL oli mukana elinkeinoelämän konsortiossa, joka teetti selvityksen raskaan liikenteen tilanteesta ja tulevaisuuden näkymistä. Selvityksen mukaan raskaalla tavaraliikenteellä on kriittinen rooli Suomen kotimarkkinoille, ulkomaankaupalle ja yhteiskunnan toimintavarmuudelle.

Raskaan liikenteen merkitys Suomen taloudelle

	TOIMIALATASO	KANSANTALouden TASO	STRATEGINEN TASO
	➤ 2,5 % Suomen BKT:sta (7 mrd. €) ➤ 40 000 kuljettajaa ➤ 10 000 yrittäjää ➤ 100 000 työntekijää logistiikassa ➤ 6 % Suomen työvoimasta ➤ 2,5 mrd. € vuodessa veroja ja vero-luonteisia maksuja	➤ Suomen BKT:sta tavaravientiä on noin 25 % (72 mrd. €) ➤ Raskas liikenne kuljettaa arviolta 80 % satamien ja sisämaan välisestä tavaraliikenteestä ➤ Raskaalla liikenteellä on siis merkittävä vaikutus Suomen ulkomaankauppaan ja tätä kautta BKT:hen	➤ Lähes kaikki toimialat ja Suomen ulkomaankauppa on riippuvaista raskaasta liikenteestä ➤ Ilman raskaata liikennettä suurin osa sisämaan ja satamien välisestä liikenteestä pysähtyisi ➤ Kyse on siten välttämättömyydestä Suomen yhteiskunnalle ➤ Tämä tekee tiekuljetuksista myös huoltovarmuus-kriittisen toimialan

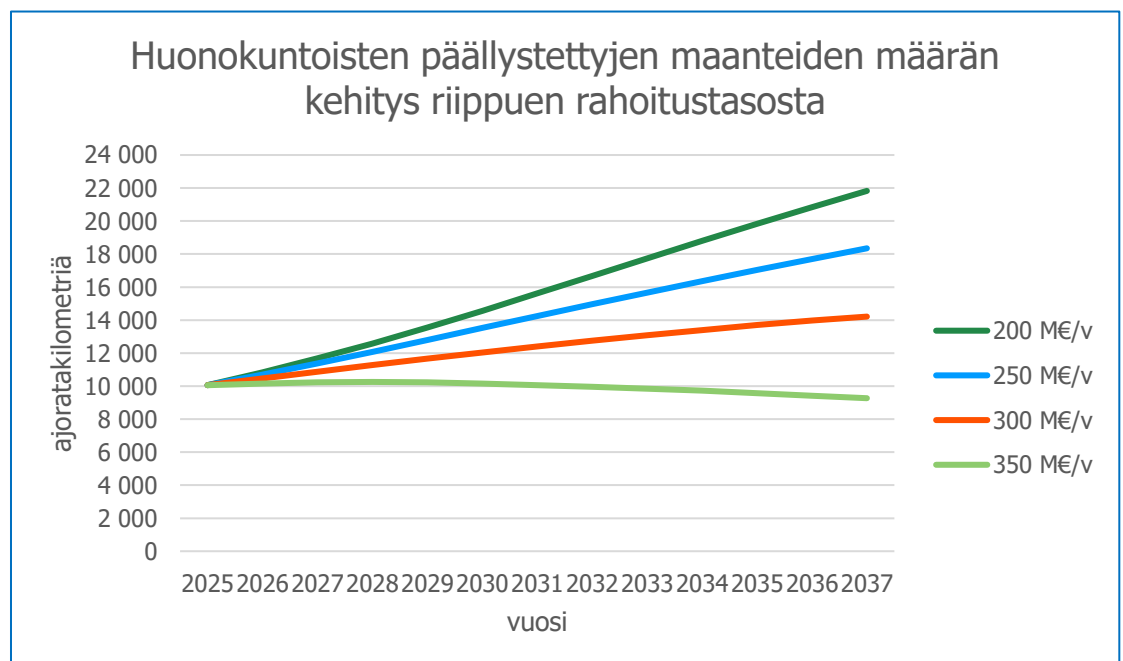
SKAL pitää tärkeänä, että seuraavien vuosien aikana huomioidaan yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin. Kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle. Suomalaisen elinkeinoelämän kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta huomioimatta alan sopeutumiskykyä

Tiestö tarvitsee riittävän rahoituksen

Suomen tiestön kunto on voimakkaasti heikkenemässä. Tiestön kehittäminen ja kunnossapito parantavat ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja yritysten kilpailukykyä. Hyväkuntoinen tiestö mahdollistaa saavutettavuuden, monipaikkaisen elämän ja yritysten sijoittumisen eri puolille maata. Se on syrjäisen maamme viennin ja elinvoiman kannalta olennaisen tärkeää.

Tämän vuoksi tiestön kunnossapitoon käytettävää rahoitusta on lisättävä. On välttämätöntä saada kelirikon ja sääoloiltaan haastaviksi käyvien talvien vaikutukset korjattua. Lisäksi on varmistettava asianmukainen liikennöinti pääteillä ja koko tieverkolla oikea-aikaisella tienhoidolla.

Tiestölle on varattava riittävä rahoitus, josta on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa. SKAL edellyttää tiestön rahoitukseen miljardin euron tasokorotusta verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustasoon: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.



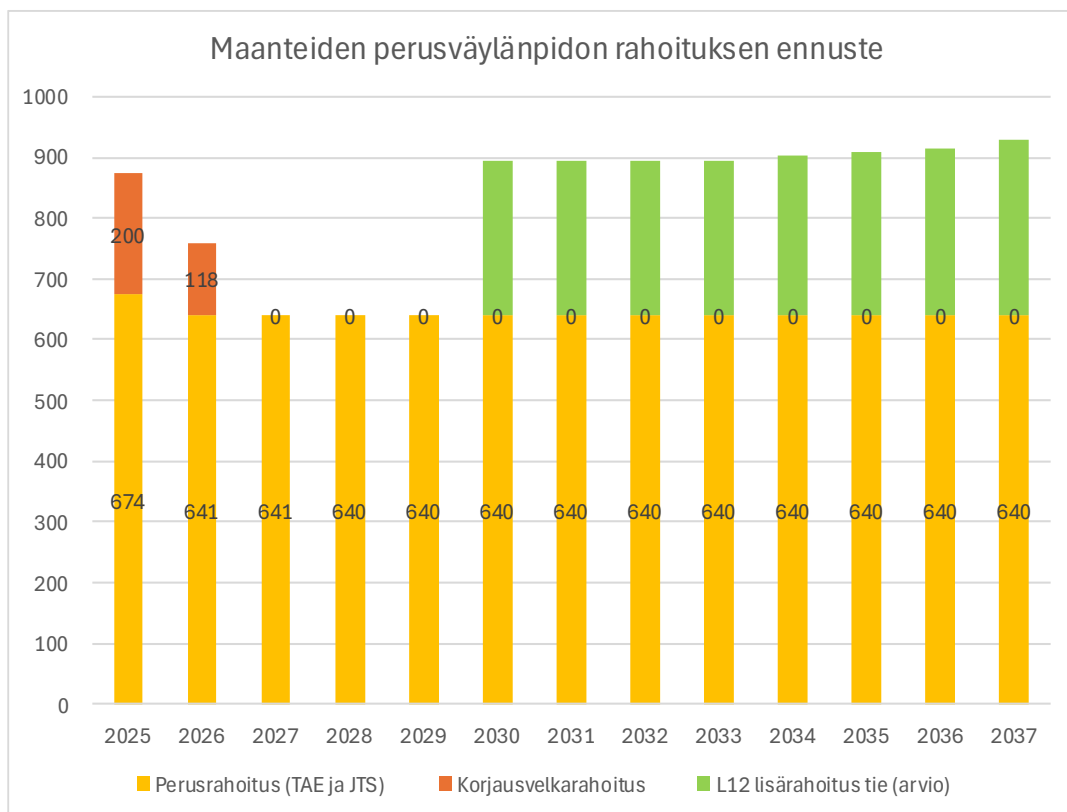
Lähde: Väylävirasto

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ei ole varsinaisesti jaettu rahoitusta eri väylämuotojen kesken. Rahoituksen mitoittaminen oikein eri liikennemuotojen välillä on tärkeää, ja rahoituksen painopistettä onkin siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä.

SKAL esittää, että tiestölle on osoitettava kehittämisessä vähintään 60 %:n osuus ja perusväylänpidossa vähintään 65 %:n osuus rahoituksesta.

SKAL näkee hyvänä, että osana investointiohjelmaa korjausvelan purkamiseen viime vuosina on osoitettu hyvin rahoitusta, josta on syytä olla tyytyväinen, Tätä kehitystä tulee jatkaa.

Korjausvelan purkamiseen tälle vuodelle on budjetissa 118 miljoonaa euroa. Tämä summa mahdollistaa tiestön parantamiseen kipeästi kaivattuja panostuksia myös tänä vuonna. SKAL pitää tätä lisärahoitusta kuitenkin riittämättömänä ja on huolissaan tulevien vuosien rahoituksesta, erityisesti vuosien 2027–2029 osalta.



Lähde: Väylävirasto

Suomen käytettävä EU:n rahoituskehyksen mahdollisuudet

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät. Huomioitavaa on, että Suomen liittyttyä NATO:n jäseneksi Suomelle tulee uusia vaatimuksia, mutta myös mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Ne mahdollisuudet pitää hyödyntää maksimaalisesti.

SKAL kiinnittää huomiota EU:n seuraavaan monivuotiseen rahoituskehykseen. SKAL pitää tärkeänä, että Suomi vaikuttaa erittäin voimakkaasti Euroopan unionin CEF-hankerahoituksen rahoitussuuntaan. Erityisesti sotilaalliseen liikkuvuuteen liitettävissä hankkeissa on mahdollisuuksia lisätä tiemäärärahoja. Se edellyttää kansallista rahoitusosuutta ja ajankohtaisen geopoliittisen asemamme hyödyntämistä.

Komissio ehdottaa Verkkojen Eurooppa välineelle 81,4 miljardia euroa. CEF liikenteelle tästä on komissio ehdottanut 51,5 miljardia euroa, joka sisältää n. 17 miljardia euroa sotilaalliselle liikkuvuudelle. Rahoitus lähes tuplaantuu edellisestä kaudesta ja sotilaallisen liikkuvuuden osuus kymmenkertaistuu.

Jakeluinfra ja taukopaikkaverkosto kuntoon

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että kalustolle on riittävästi lataus- ja tankkausasemia ympäri Suomea.

Tavaraliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko on huomioitava liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa kaavoituksesta alkaen. Suomen tulee varmistaa, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra toteutetaan. Erityisen tärkeässä roolissa ovat tavaraliikenteen keskeiset kuljetusväylät. Synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfraan yhdistämisessä tulee huomioida myös jatkossa.

Jakeluinfraa toteutettaessa tulee taukopaikkatarpeet yhdistää jakeluinfraan vaatimuksiin. Siten on saavutettavissa monipuolisia synergiaetuja. Raskas liikenne tarvitsee tilaa sekä lataukseen, että taukojen viettämisestä varten. Latauksen osalta on huomioitava myös sähköverkon riittävä kapasiteetti ja välityskyky.

SKAL on pitkään ajanut sitä, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra toteutetaan siten, että synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfraan yhdistämisessä tulee huomioida. Olemme käsitelleet asiaa mm. käyttövoimaraportissamme [skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf](#).

MAL-sopimuksissa on linjattu veloitteet taukopaikkojen sekä lataus- ja tankkausinfraan kehittämiseen. Nyt on varmistettava, että kirjaukset myös toteutetaan, aiemmat kirjaukset on toteutettu heikosti. Samalla on huolehdittava siitä, että kehittäminen etenee valtakunnallisesti tasapainoisesti, eikä rajoitu vain suuriin kaupunkiseutuihin.

Taukopaikkojen on oltava turvallisia, riittävän suuria ja raskaalle kalustolle soveltuvia. Niiden on tuettava ajo- ja lepoaikasääntelyn noudattamista sekä kuljettajien työhyvinvointia. Nykyinen taukopaikkaverkosto on monin paikoin alimitoitettu, mikä heikentää myös liikenneturvallisuutta.

Valtion on otettava vahvempi rooli ohjaajana ja rahoittajana. Tässä keskeisessä asemassa on Väyläviraston vetämä työryhmä, jossa on mukana laajasti kuljetus- ja logistiikka-alan toimijoita. Työryhmässä muodostuva yhteinen näkemys raskaan liikenteen tarpeista on vietävä johdonmukaisesti käytäntöön. Investointitukien ja kaavoituksen ohjauksen on perustuttava tähän yhteistyöhön, eikä hankkeiden etenemistä saa hidastaa hallinnollisilla esteillä tai epäselvillä vastuunjaolla.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Ne tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin. SKAL edellyttää ajoneuvojen ja kuormayksiköiden ja kuorman käsittelyalueita erityisesti lähelle kaupunkeja ja terminaaleja. Myös turvallisia perävaunun ja nosturin jättöpaikkoja tarvitaan tieverkolla.

Taukopaikkojen suhteen on tärkeää varmistaa, että kotimaisella ja kansainvälisellä tavaraliikenteellä on toimivat olosuhteet koko maassa. Suomi on sitoutunut kehittämään TEN-T-verkkoja, jotka tukevat liikennettä, liikkumista ja liiketoimintaa. Taukopaikoilla on oma merkityksensä saavutettavuuden kehittymisessä ja toteutumisessa.

Teiden talvihoitoon panostettava

Ilmaston muuttumisen myötä lisääntyneet sään ääri-ilmiöt haastavat sekä ammattikuljettajia tien päällä että tienhoitoa tekeviä tienpitäjiä. Välillä ollaan tammikuussakin lämpötilassa reippaasti plussan puolella ja vettä sataa. Hetken päästä pakastumisen seurauksena ovat tiet peilijäässä ja jäätyvä vesi rikkoo päällysteet ja aiheuttaa päällysteen reikiintymistä. Tämä muutos on huomioitava teiden talvikunnossapidossa.

Muuttuneisiin oloihin tulee pystyä vastaamaan, eikä talven tulisi Suomessa päästä yllättämään sen enempää tienpitäjää kuin tien päällä liikkujiakaan. On selvää, että joskus olosuhteet ovat suorastaan mahdottomia ja yksinkertaisesti kalusto ei riitä. Silloin myös tielläliikkujaan pitää ymmärtää olosuhteet ja tarvittaessa pysähtyä. Kenenkään ei pidä jatkaa ajamista omaa ja muiden liikenneturvallisuutta uhmaten.

Teiden hoitourakoiden sisällön ja laajuuden on oltava riittävällä tasolla ja talvihoidon on vastattava paremmin yhä suurempien ja raskaampien tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin tarpeita. Talvihoidon parantamiseksi tulee tienhoitourakoiden kokoa tarkastella ja tarvittaessa olla valmius myös urakkakokojen pienentämiseen.

Talvihoitourakoiden valvonnan laatua ja määrää on lisättävä ja valvonnan on oltava yhtenäistä eri urakoissa ja eri puolilla maata. Myös sanktioiden tulee olla riittäviä, jotta ne oikeasti vaikuttavat.

Reaaliaikaisen tiestön tilannekuvan saantia on parannettava. Tässä avuksi on otettava mm. digitalisaation keinot yhä laajemmin. Ennakoiva ja nopea reagointi heikkenevien ajokelien välittömään torjuntaan on varmistettava säätutkista, tiekameroista tai muilla keinoin. Samalla on huolehdittava tehokkaasta toteutuksen valvonnasta. Pääurakoitsijalla on oltava riittävän matala kynnys lähtökäskyn antamiseen aliurakoitsijalle toimenpiteisiin.

Vähäliikenteinen tieverkko huomioitava

SKAL muistuttaa, että vähäliikenteistä tiestöäkään ei saa unohtaa.

Alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta liikennejärjestelmäsuunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle.

Alempiasteinen tieverkosto on erityisen tärkeä mm. Metsäteollisuuden, maa- ja metsätalouden kuljetuksille ja kokonaisuudessaan elintarviketuotannolle.

Hyväkuntoinen tiestö on tehokas päästövähennyskeino

Tiestön kunnan vaikutus ilmastopäästöihin tulee huomioida ja hyödyntää se merkittävänä päästövähennyskeinona. Tiestön kunnan vaikutuksille tulee asettaa selkeät päästövähennystavoitteet ja suunnitelmassa tulee osoittaa resurssit tavoitteiden saavuttamiseen.

Tienpintojen paremmalla kunnolla sekä oikea-aikaisella talvikunnossapidolla on arvioitu voitavan alentaa maantieliikenteessä syntyviä hiilidioksidipäästöjä henkilöautoilla 2,0 prosentilla, pakettiautoilla 2,5 prosentilla ja kuorma- ja linja-autoilla 5,0 prosentilla.

Päällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Polttoaineenkulutuksen kasvu johtuu huonokuntoisen ja karkean tien pinnan aiheuttamasta suuremmasta vierintävastuksesta sekä epätasaisen pinnan aiheuttamasta ylimääräisestä hidastusten ja kiihdytysten tarpeesta. Ne lisäävät polttoaineenkulutusta erityisesti raskaassa liikenteessä, jossa vierintävastuksen merkitys kulutukseen on suuri.

Myös talvikunnossapidolla on suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja päästöihin. Sohjoinen tienpinta saattaa jopa kaksinkertaistaa yhdistelmäajoneuvon polttoaineenkulutuksen.

Logistinen kilpailukyky huomioitava

SKAL haluaa nostaa esiin, että kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyllä on entistä merkittävämpi. Kuljetusten toimivuus on välttämätön teollisuuden ja kaupan toimivuudelle, mutta se vaikuttaa myös yritysten sijoittumiseen.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys.

Kuljetusyritykset pitävät huolta siitä, että suomalaiset tuotteet saadaan vietyä maailmanmarkkinoille. Kuljetuskustannukset korostuvat kansainvälisessä kilpailussa ja yritysten sijoittumisessa yhä vahvemmin. Logistisen kilpailukyvyn perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä.

Logistiikan kilpailukyvyn vahvistamiseen tarvitaan kokonaisnäkemyksiä, poikkihallinnollista näkökulmaa ja useita politiikan sektoreita. Liikenne ja logistiikka ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa. Iso osa logistista kilpailukykyä on digitalisaation laajamittainen hyödyntäminen. SKAL haluaa korostaa, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota logistisen kilpailukyvyn vaikutuksiin esimerkiksi yritysten sijoittumisessa Suomeen.

Huoltovarmuus yhä tärkeämpää

Suomen logistinen asema on muuttunut Venäjän hyökkäyssodan myötä ja varautumisen ja huoltovarmuuden merkitys on korostunut. Kuljetusyritykset ovat tärkeässä roolissa myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä. Esimerkiksi polttoainekuljetuksilla varmistetaan energian saanti joka puolella maata.

Kuljetusyritykset turvaavat toimintoja myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että Suomessa voidaan joka päivä herätä rauhassa. Yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen ja väestön toimeentulon tarvitsemien kuljetusten edellytykset on turvattava kaikissa tilanteissa. Kaupassa on oltava ruokaa ja juomaa, sähkö- ja vesilaitosten on pysyttävä käynnissä, tehtaiden toiminnassa ja palveluiden on pelattava.

Siviiliyhteiskunnan ja sotilaallisen maanpuolustuksen kuljetustarpeet on sovittava yhteen siten, että molemmille varmistetaan riittävät toiminnan edellytykset valmiutta kohotettaessa ja poikkeusoloissa. Merkittävä osa yhteiskunnan kuljetuksista hoidetaan markkinaehtoisesti myös poikkeusoloissa.

Myös alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta suunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle. SKAL katsoo, että nykyisessä geopolitisessa tilanteessa huoltovarmuuden merkitystä on painotettava entistä enemmän ja on varauduttava toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta.

SKAL on julkaissut maaliskuussa 2024 liikennejärjestelmä uudistukseen liittyen Suomen tiet kuntoon-ohjelman, joka löytyy osoitteesta [Suomen tiet kuntoon – ratkaisuja Liikenne 12-suunnitelman uudistamiseksi](#)

SKAL korostaa, että liikennejärjestelmä uudistuksessa tulee huomioida Suomen logistinen kilpailukyky. Järjestön aiheeseen liittyvä logistisen kilpailukyvyn ohjelma löytyy [skal skal teollis pol strategia 20240925 WEB.pdf](#)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja