

23.2.2026

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

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

Asiantuntijalausunto

Pyydettyinä lausuntona Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Lausuntomme pääkohdat:

- Perusväylänpidon rahoitustaso lähivuosina johtaa korjausvelan kasvuun. Riittävän rahoituksen lisäksi 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. Kenties tämän takia suunnitelma vaikuttaa varsin erimittaiselta osioiden välillä ja etenkin toimenpidelistaus jää paikoin varsin nykytilaa toteavaksi, vaikka liikenneverkoille asetetaan myös tavoitteita paremmasta. Metsäteollisuus ry toivoo esim. HCT-kuljetusten tai raideliikenteen tavarakuljetusten kehittämisen nähtävän ratkaisuina päästö- ja kilpailukykyhaasteisiin.

23.2.2026

Korjausvelan kehitys

Valtiontalouden kehyksissä 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. Korjausvelkalaskelmia päivittämällä uuteen kustannustasoon uutta velkaa syntyi hieman harhaanjohtavasti paperilla yli miljardin euron verran.

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

Metsäteollisuus ry:n käsityksen mukaan on uhkana korjausvelan hallinnan karkaaminen käsistä paisuvien kustannusten ja kiristyvän julkisen talouden myötä niin, että rapistuvan väyläverkon kunto alkaa rajoittamaan merkittävässä määrin sen käyttöä ja Suomen talouskehitystä.

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 laajemmalle, vähäliikenteiselle verkostolle.

Metsäteollisuus ry pitää edelleen ongelmallisena liikenneverkon jakamista vain liikennemäärien perusteella huomioimatta lainkaan liikenteen laatua tai vaikutuksia. Raskaan ajoneuvoyhdistelmän vaikutus tierasitukselle voi olla 5 000-kertainen



23.2.2026

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, 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 myös alemman tieverkon tarpeet, 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. Rahoitusohjelma sisältää kuitenkin jo hallitusohjelman mukaisesti 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 antama MFF-esitys sisältää Suomen kannalta tärkeän sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen 10-kertaistamisen. Kehysten osalta näyttää kuitenkin siltä, ettei kansalliseen rahoitusosuuteen ole varauduttu ja liikenteen jäljellä oleva rahoitus on jo pitkälti sidottu.

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 arvioitava huolellisesti ja kaksoiskäyttöisillekin yhteyksille on löydettävä kaupallista kysyntää.

Viennin kilpailukyvystä huolehtiminen

Suunnitelma sisältää kannatettavia kirjauksia jäänmurron kehittämisestä sekä päästökauppatulujen kohdentamisesta meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edistämiseksi unohtamatta kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden parantamista. Suomen on jatkossakin pyrittävä kansainvälisissä toimitissa globaalisti kattaviin sopimuksiin omat erityispiirteensä huomioiden. Pällekkäistä sääntelytaakkaa tulee välttää ja purkaa tarvittaessa.

23.2.2026

Metsäteollisuus ry

Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja