

VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmä- suunnitelmasta vuosille 2026–2037

24.2.2026 Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

INFRA ry
Paavo Syrjö

Pitkäjärjestyys ja parlamentaarinen valmistelu

- Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja erityisesti parlamentaarisen valmistelun tavoitteena on ollut lisätä liikennepolitiikan pitkäjärjestyä.
- Pitkäjärjestyys on yksi avaintekijä haettaessa CEF-rahoitusta Suomessa sijaitsevan TEN-T-verkon loppuun saattamiseksi ja sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseksi.
- Pitkäjärjestyksen osalta on tapahtunut edistymistä, mutta kaikkea potentiaalia liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ei ole vielä saatu realisoitumaan.
- Meillä ei vielä ole riittävää konsensusta visiosta Suomen kytkemiseksi logistisesti länteen.



Toimintaympäristön muutokset ja Suomen kansainvälinen saavutettavuus

- Toimintaympäristön muutokset ovat lisänneet kansainvälisen saavutettavuuden haasteita.
- Meidän on kyettävä rakentamaan vaihtoehtoisia ulkomaankaupan reittejä, jotka normaalioloissa tukevat ja ottavat osan nykyisten merikuljetusten volyyymistä ja poikkeusoloissa toimivat pahimmassa tapauksessa Suomen elämänlankana.
- Suomen on määrätietoisesti ryhdyttävä raskaisiin ja pitkäkestoisiin toimenpiteisiin, joiden myötä Suomi saadaan uskottavasti kytketyksi kiinteäksi osaksi länsieurooppalaista liikenne- ja puolustusinfrastruktuuria.



© Väylävirasto

”Tulevaisuushankkeiden toteuttamista tulisi käsitellä valtioneuvostossa laajemmin ja pitkäjänteisemmin kuin perinteisiä infrahankkeita, koska niillä on merkittäviä, moniulotteisia ja kauaskantoisia vaikutuksia Suomen tulevaisuudelle. Ne tulisi saada osaksi EU:n tulevaisuusvisiota.”

Liikenneinfran rahoitus ja TKI

- Perusväylänpidon rahoitukseen on luvassa kolmen vuoden kuoppa. Sen jälkeinen rahoitus jää kauniiden ajatusten varaan.
 - Korjausvelka kasvaa vuoteen 2037 mennessä yli 40 %:lla nykyisestä 4,2 mrd. eurosta 6 mrd. euroon.
- Hallituksen investointiohjelma on nostanut kehittämisinvestointien volyymin etupainotteisesti tasolle 600...700 milj.€/v.
 - L12 -kauden loppupuolella investointitaso jää alle 400 milj.€/v.
- Arvio sotilaallisen liikkuvuuden määrärahatarpeista L12 rahoitusohjelmassa on hyvä lisäys.
- TKI-toiminta tulee nostaa uudelleen hallinnonalan keskeisten toimenpidekokonaisuuksien joukkoon ja osoittaa sille perusväylänpidon määrärahoista tarvittava osuus.
 - Pitkäjänteisellä ja määrätietoisella TKI-toiminnalla on mahdollisuus saada aikaan tuottavuushyötyjä, jotka tulevaisuudessa vähentävät paineita perusväylänpidon määrärahatason nostamiseen.



Päivittäishoito ja välttämättömät mm. normaalista kulumisesta johtuvat sekä sujuvuutta ja turvallisuutta parantavat ja käyttövoimamurrosta vauhdittavat investoinnit edellyttävät noin 1,8 mrd. €/v perusväylänpitoon ja investointirahoituksen pitämisen nykyisellä noin 700 milj. €/v tasolla.

Liikennepolitiikassa on tarve järjestelmätason muutokselle

- Emme enää voi ajatella liikennepolitiikkaa suppeasti pelkästään liikenteellisten ja logististen haasteiden ratkaisijana.
- Liikennejärjestelmä ja logistinen tehokkuus ovat keskeisiä menestystekijöitä elinkeinoelämälle, kansantalouden kasvulle ja Suomen kokonaisturvallisuudelle.
- Samaan aikaan meitä haastaa taloudellinen liikkumavara, joka tulee pysymään vaatimattomana vielä vuosien ajan.
- Maailmalta löytyy lukuisia esimerkkejä suurhankkeiden toteutuksista, joissa on hyödynnetty yksityisiä toimijoita ja pääomia, erilaisia jälkirahoitusmalleja, käyttäjämaksuja ja muita "hyötyjä maksaa -periaatetta" hyödyntäviä malleja.



”Tulevaisuushankkeet edellyttävät kokonaan uusia lähestymistapoja. INFRA ry rohkaisee valtioneuvostoa ennakkoluulottomasti hyödyntämään käynnissä olevan selvityksen liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamistarpeiksi ja ottamaan käyttöön liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistettuja uusia rahoituskeinoja politiikkatavoitteiden edistämiseksi.”