

Suomen Sisävesiliitto ry
Helsinki 25.11.2025

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kirjaamo
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Sähköposti: kirjaamo.lvm@gov.fi

Viite:

- VN/9904/2025 – Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta
- LVM:n lausuntopyyntö 16.4.2025 ”Lausuntopyyntö väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta”
- LVM:n tiedote 25.11.2025 ”Väylälakeihin tulossa muutoksia – tavoitteena kehittää väylänpidon turvallisuutta ja kestävyyttä” (LVM030:00/2025)
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679 Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämisestä

Asia:

Täydennyslausunto väylälakien muutostarpeita koskevaan arviomuistioon ja käynnistettyyn väylälakihankkeeseen – sisävesiväylät osaksi TEN-T-pohjaista väyläpolitiikkaa

Lausunnonantaja:
Suomen Sisävesiliitto ry

Tiedoksi:

- Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
- Oikeuskanslerinvirasto

1. Lausunnon tarkoitus ja prosessikehys

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja väylälakien muutostarpeita koskevasta arviomuistiosta asianumerolla VN/9904/2025 sekä käynnistänyt tämän pohjalta uuden väylälakihankkeen, josta on tiedotettu 25.11.2025.

Arviomuistiossa väylälaeilla tarkoitetaan ratalakia (110/2007) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia (503/2005), ja tarkastelun kohteena ovat nimenomaan rataverkkoa ja maantieverkkoa koskevat sääntelytarpeet. Lausuntopyynnön mukaan kuka

tahansa voi antaa lausunnon, ja lausuntokierroksen tavoitteena on koota laajasti tietoa ja näkemyksiä myös muista mahdollisista väylälakien muutostarpeista.

Suomen Sisävesiliitto ry ei ole ollut mukana lausuntopyynnön jakeluluettelossa, vaikka Suomi on TEN-T-asetuksen ja LVM:n omien julkaisujen perusteella osa Euroopan laajuisista liikenneverkkoa, jossa sisävesireitit ja sisävesisatamat muodostavat maantie- ja rataverkon ohella yhden verkon täysimääräisen liikennemuodon.

Tällä täydennyslausunnolla haluamme:

- 1) tuoda ministeriön ja eduskunnan tietoon väylälakikokonaisuuden selkeän aukon sisävesiväylien osalta
- 2) varmistaa, että käynnistetty väylälakihanke (LVM030:00/2025) linjataan TEN-T-asetuksen ja Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen kanssa aidosti multimodaaliseksi – ei vain kahden maaliikennemuodon (tie ja raide) kehikoksi
- 3) pyytää ministeriötä korjaamaan sidosryhmäkuulemisen rajauksen sekä kirjallisesti varmistamaan, että sisävesiväylät otetaan mukaan väyläpolitiikan ja väylälainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Pyydämme, että tämä täydennyslausunto talletetaan sekä VN/9904/2025 -asian yhteyteen täydennyslausuntona että käynnistetyn väylälakihankkeen (LVM030:00/2025) valmisteluaineistoon.

2. TEN-T-asetus ja maaliikenteen kolmiportainen rakenne

Uusi TEN-T-asetus (EU) 2024/1679 määrittelee Euroopan laajuisen liikenneverkon kattamaan kaikki liikennemuodot: maantie-, rautatie-, lento-, sisävesi- ja meriliikenne sekä liikenteen tieto- ja viestintäjärjestelmät.

Traficom ja LVM:n omissa TEN-T-tilannekuvissa todetaan, että TEN-T-verkko koostuu kolmesta tasosta (ydinverkko, laajennettu ydinverkko, kattava verkko) ja että verkko nimenomaisesti yhdistää maantiet, rautatiet, sisävesireitit, meri- ja lentoyhteydet sekä kaupunkisolmut ja multimodaaliset rahtiterminaalit yhdeksi kokonaisuudeksi. Suomen TEN-T-verkkoon sisältyvät sekä Saimaan vesistöalue että sisävesisatamat, jotka ovat osa kattavaa verkkoa.

Lisäksi LVM on omissa linjauksissaan ja viestinnässään todennut, että maaliikenne koostuu Suomessa käytännössä kolmesta liikennemuodosta: rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteestä, kun tarkastellaan EU-strategioiden mukaisia kuljetusketjuja ja huoltovarmuutta.

Tästä seuraa looginen johtopäätös: kun kansallista väylälainsäädäntöä päivitetään TEN-T-asetuksen pohjalta, sisävesiväylät eivät voi jäädä strategisen ja säädöspohjaisen kehikon ulkopuolelle ilman, että syntyy järjestelmätason ristiriita EU-oikeuden, kansallisten strategioiden ja väyläpolitiikan välillä.

3. Havaitut puutteet arviomuistiossa ja lausuntoprosessissa

3.1 Säädösräjauksen ongelma

Arviomuistio ja sen lausuntopyyntö rajautuvat ratalakiin ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin. TEN-T-asetuksen toimeenpanoa käsiteltäessä muistiossa viitataan tie- ja rataverkkoon, mutta sisävesiväylien TEN-T-statusta tai sisävesi-TEN-T-vaatimuksia vastaavaa kansallista säädöstä ei avata lainkaan.

Samalla 25.11.2025 julkaistussa väylälakihankkeen tiedotteessa todetaan, että hankkeella ”toteutetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan TEN-T-asetuksen edellyttämä kansallinen sääntely” erityisesti turvallisuuden, kestävyys ja kolmansien maiden osallistumisen riskien hallinnan näkökulmasta. Sisällöllisesti tarkastelu kuitenkin kohdistuu maantie- ja rata-infraan, kun taas sisävesiväylät jäävät käytännössä strategiseksi sivuhuomautukseksi, vaikka ne ovat osa samaa TEN-T-verkkoa.

Tämä synnyttää regulaatiotason lukon: EU-tason normi on multimodaalinen, mutta kansallinen väyläsääntely viedään eteenpäin vain kahden modin (tie ja raide) ehdoilla.

3.2 Sidosryhmäkuulemisen raja

Lausuntopyynnön jakeluluettelo on laaja ja kattaa muun muassa ministeriöitä, ELY-keskuksia, aluehallintovirastoja, maakuntaliittoja, suuria kaupunkeja, satamia, elinkeinoelämän järjestöjä, energiayhtiöitä, kauppakamareita, Fintrafficin ja Huoltovarmuuskeskuksen.

Sen sijaan sisävesiliikennettä ja sisävesiväyliä edustavat organisaatiot puuttuvat kokonaan jakeluluettelosta – mukaan lukien Suomen Sisävesiliitto ry ja muut keskeiset sisävesitoimijat.

Kun otetaan huomioon, että TEN-T-asetus kattaa myös sisävesireitit ja sisävesisatamat ja että LVM:n TEN-T-tilannekuvassa Saimaan vesistöalue ja sisävesisatamat ovat osa Suomen TEN-T-verkkoa, on ilmeistä, että sisävesitoimijoiden systemaattinen poissaolo heikentää väylälakihankkeen tietopohjaa ja aiheuttaa riskin, että sisävesiliikenteen rooli EU-tavoitteiden saavuttamisessa jää kokonaan huomioimatta.

3.3 Vaikutusarvioinnin näkökulma

Arviomuistiossa todetaan, että väylälainsäädännön päivitystarpeet liittyvät käytännön soveltamiseen, yhteiskunnalliseen kehitykseen, muuttuneeseen turvallisuusympäristöön, EU-sääntelyyn ja perustuslain vaatimuksiin, ja että muutostarpeet edellyttävät vielä tarkempaa tarkastelua erityisesti ratkaisuvaihtoehtojen osalta.

EU:n TEN-T-asetuksen, modal shift -tavoitteiden, ilmastotavoitteiden ja unionin resilienssiä koskevien linjausten näkökulmasta sisävesikuljetukset ovat keskeinen väline pitkien kuljetusketjujen hiili-intensiteetin, korjausvelan kasvun ja liikenteen ulkoisten kustannusten pienentämisessä.

Jos väylälakihanke etenee ilman sisävesiväylien systemaattista tarkastelua, vaikutusarviointi jää väistämättä modaalisesti kapeaksi, taloudelliselta ja ilmastolliselta analyysiltään osittaiseksi ja EU-tason tavoitteiden kannalta riskialttiiksi (CEF-rahoitus, Nato-resilienssin liikennepilarit, modal shift).

4. Ehdotuksemme väylälaeista ja sisävesiväylistä

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että Liikenne- ja viestintäministeriö:

1) Kirjaa väylälakihankkeen tavoiteasetantaan selkeästi, että TEN-T-asetuksen kansallinen toimeenpano kattaa kaikki Suomen TEN-T-väylät, mukaan lukien sisävesiväylät ja sisävesisatamat.

Tämä tarkoittaa, että TEN-T-asetuksen sisävesiä koskevat vaatimukset (laatuvaatimukset, määräajat, resilienssi, turvallisuus) käsitellään osana samaa kokonaisuutta, jossa nyt säädetään tie- ja rataverkosta.

2) Käynnistää väylälakihankkeen yhteyteen rinnakkaisen valmistelukokonaisuuden sisävesiväyliä koskevan kansallisen sääntely- ja kehittämiskehityksen päivittämiseksi. Vaihtoehtoisesti ministeriö voi käynnistää erillisen ”sisävesiväylälakien” päivityshankkeen, mutta tällöin väylälakipaketin yleisperusteluissa tulee eksplisiittisesti todeta, että sisävesiväylien TEN-T-toimeenpano ratkaistaan määräaikaan sidotussa jatkohankkeessa.

3) Päivittää väylälakihankkeen sidosryhmälistan kattamaan sisävesiliikenteen toimijat ja kuulla Suomen Sisävesiliitto ry:tä ja muita keskeisiä sisävesitoimijoita lainsäädäntövalmistelun aikana.

Pyydämme, että Suomen Sisävesiliitto ry lisätään jatkossa väylälakeja ja TEN-T-

toimeenpanoa koskevien lausuntopyyntöjen nimettyihin vastaanottajiin.

4) Integroi Liikenne 12 -suunnitelman päivitystyöhön skenaarion, jossa sisävesiväylät ovat täysimääräinen osa TEN-T-verkkoon perustuvaa kansallista liikennejärjestelmää. Ilman tätä tarkastelua väylälakipaketti ja Liikenne 12 -suunnitelma lukitsevat Suomen liikennejärjestelmän kahden modin malliin, joka kasvattaa tie- ja rataverkon korjausvelkaa ja ulkoisia kustannuksia sekä kaventaa EU-rahoitus- ja resilienssipotentiaalia.

5. Pyyntö oikeuskanslerin ja eduskunnan valiokunnan arvioinnista

Suomen Sisävesiliitto ry pitää tärkeänä, että:

- Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta saa jo ennen hallituksen esityksen antamista tiedon siitä, että väylälakihankkeen alkuasetannassa sisävesiväylät eivät ole olleet samalla viivalla tie- ja rataverkon kanssa, vaikka TEN-T-asetus tätä edellyttäisi.
- Oikeuskanslerinvirasto arvioi hyvän lainvalmistelun periaatteiden, EU-oikeuden ja perustuslain näkökulmasta, onko sisävesitoimijoiden poissulkeminen lausuntopyynnön jakelusta ja sisävesiväylien jättäminen väylälakihankkeen varsinaisen säädösvalmistelun ulkopuolelle yhteensopivaa TEN-T-asetuksen multimodaalisen luonteen, EU:n ilmasto- ja modal shift -tavoitteiden sekä kansallisen liikennejärjestelmäpolitiikan tasapuolisuuden kanssa.

Tarkoituksemme ei ole hidastaa väylälakiprosessia, vaan varmistaa, että Suomi ei rakenteellisista ja historiallisista syistä sulje pitkäaikaisesti pois yhtä EU:n tunnistamaa liikennemuotoa kansallisesta sääntely- ja investointikehikosta.

6. Yhteenveto

Tiivistetysti esittämämme pääkohdat ovat:

- TEN-T-asetus (EU 2024/1679) ja LVM:n omat TEN-T-tilannekuvat kohtelevat maantie-, rata-, sisävesi- ja meriväyliä osana yhtä, monimuotoista verkkoa.
- Väylälakihankkeen nykyinen rajausta tie- ja rataverkkoon sekä sidosryhmälistan sisävesitoimijoiden puuttuminen luovat riskin, että sisävesiväylät jäävät pysyvästi väyläpolitiikan ulkokehälle, vaikka ne ovat osa Suomen TEN-T-verkkoa.
- Liikenne 12 -suunnitelman päivitys ja väylälakien uudistus ovat kriittinen ikkuna korjata 2010-luvulla syntynyt kaksimodinen ohjausrakenne ja avata reitti EU-tavoitteiseen, kustannus- ja päästöttehokkaaseen sisävesilogistiikkaan.
- Suomen Sisävesiliitto ry on valmis toimimaan aktiivisena asiantuntijakumppanina sisävesiväylien TEN-T-toimeenpanossa, vaikutusarvioinneissa ja lainsäädäntövalmistelussa.

Pyydämme, että tämä täydennyslausunto otetaan huomioon väylälakihankkeen jatkovalmistelussa sekä Liikenne 12 -suunnitelman päivityksessä ja että sisävesiväylät liitetään osaksi TEN-T-perustaista kansallista väyläpolitiikkaa.

Kunnioittavasti

Suomen Sisävesiliitto ry

Veikko Hintsanen
asiamies