

Asia: VN/34389/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys laeiksi väylälakien muuttamisesta ja niihin liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot hallituksen esitysluonnoksesta

Suomen Sisävesiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta, jolla muutettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia, ratalakia sekä niihin liittyviä lakeja.

Suomen Sisävesiliitto ry pitää liikenneverkon turvallisuuden, toimintavarmuuden, kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden vahvistamista välttämättömänä ja kannatettavana.

Samalla katsomme, että hallituksen esitysluonnos jää nykyisessä muodossaan strategisesti ja vaikutusarvioinniltaan puutteelliseksi. Esitys toteuttaa TEN-T-asetuksen kansallista toimeenpanoa käytännössä tie- ja ratalähtöisenä turvallisuus-, suunnittelu- ja väylänpitopakettina, vaikka TEN-T, EU liikennestrategia, NAIADES III, multimodaalinen tavaraliikenne ja liikennemuotosiirtymät koskevat myös sisävesiliikennettä, sisävesisatamia, vesiväyliä ja multimodaalisia terminaaleja.

Lausunnon keskeinen huomio on, että esityksessä ei arvioida nykyisen vesiväyläluokituksen, sisävesien kauppamerenkulun väylämäärityksen ja Saimaan syväväylästä sidotun 4,2–4,35 metrin syväyslogiikan vaikutusta sisävesiliikenteen kehittämiseen.

Suomessa on lähes 8 000 kilometriä valtion ylläpitämiä sisävesiväyliä. Saimaan vesistöalue kuuluu TEN-T-ydinverkkoon, ja Lappeenrannan sekä Joensuun sisävesisatamat kuuluvat TEN-T kattavaan verkkoon. Silti sisävesien kaupallinen kehittämislogiikka on käytännössä rajattu Saimaan syväväylästä. Suuri osa Järvi-Suomen sisävesiväylästä jää näin TEN-T-, NAIADES-, huoltovarmuus- ja liikennemuotosiirtymäperusteisen kehittämisen ulkopuolelle.

Tämä ei ole vain tekninen väyläluokitusasia. Se on liikennejärjestelmän strateginen raja. Kun kaupallisen sisävesiliikenteen kehittämiskelpoisuus sidotaan Saimaan syväväylästä ja noin 4,35 metrin syvyyteen, matalasyväyksiset alukset, proomuliikenne, 2,4–2,5 metrin väylät, alueelliset puu- ja energiakuljetukset, biomassavirrat, teollisuuden kuljetukset ja huoltovarmuuden varareitit jäävät hallinnollisesti näkymättömiksi.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että hallituksen esitykseen tulee ennen eduskunnalle antamista lisätä erillinen vaikutusarviointiluku:

“Sisävesiväylien, vesiväyläluokituksen ja sisävesiliikenteen TEN-T-vaikutukset.”

Tässä luvussa tulee arvioida vähintään:

nykyisen vesiväyläluokituksen vaikutus sisävesiliikenteen kehittämiseen;

Saimaan syväväylästä sidotun kauppamerenkulun määritelmän vaikutus Järvi-Suomen muun väyläverkon kehittämiseen;

4,2–4,35 metrin syväyslogiikan vaikutus matalasyväyksiseen alus- ja proomuliikenteeseen;

2,4–2,5 metrin väyläverkon mahdollinen rooli raskaan maantieliikenteen siirtämisessä vesille;

sisävesisatamien, lastauspaikkojen, uittopaikkojen, terminaalien ja teollisuuslaitosten kytkentä TEN-T- ja huoltovarmuusverkkoon;

Saimaan, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöalueiden rooli osana kansallista multimodaalia liikennejärjestelmää;

Järvi-Suomen sisävesien kaksikäyttöpotentiaali maanpuolustuksen, varareittien, hajautetun logistiikan ja kriisiajan huoltovarmuuden näkökulmasta;

tie-, raide- ja sisävesiväylien vertailu samoilla kustannus-, päästö-, turvallisuus-, huoltovarmuus- ja korjausvelkakriteereillä.

Ilman tätä täydentävää vaikutusarviointia ei voida uskottavasti todeta, että lakiesitys toteuttaisi TEN-T-asetuksen kansallista toimeenpanoa liikennejärjestelmän turvallisuuden, toimintavarmuuden ja huoltovarmuuden kannalta kattavasti.

YLEISET HUOMIOT HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA

Suomen Sisävesiliitto ry pitää hallituksen esitysluonnoksen yleistä tavoitetta perusteltuna. Liikenneverkon turvallisuuden, toimintavarmuuden, kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden vahvistaminen on nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa välttämätöntä.

Esitysluonnoksen rakenteellinen ongelma on kuitenkin se, että TEN-T-asetuksen kansallista toimeenpanoa tarkastellaan käytännössä tie- ja ratalähtöisesti. TEN-T ei ole tie- ja rataverkko-ohjelma. Se on Euroopan laajuinen liikenneverkkokokonaisuus, joka sisältää maantiet, rautatiet, sisävesiväylät, meriyhteydet, satamat, sisävesisatamat, kaupunkisolmut ja multimodaaliset terminaalit.

Suomessa tämä puute on erityisen merkittävä, koska maassa on lähes 8 000 kilometriä sisävesiväyliä. Saimaan vesistöalue kuuluu TEN-T-ydinverkkoon. Lappeenrannan ja Joensuun sisävesisatamat kuuluvat TEN-T kattavaan verkkoon. Näistä lähtökohdista sisävesiliikennettä ei voida käsitellä vain meriliikenteen sivualueena tai Saimaan syväväylästäön rajattuna erityiskysymyksenä.

Keskeinen puute koskee nykyistä vesiväyläluokitusta. Traficomien vesiväyläluokituksessa sisävesillä kauppamerenkulun väyläksi luetaan käytännössä Saimaan syväväylästä. Tämä tarkoittaa, että muu Järvi-Suomen laaja sisävesiväylästä jää hallinnollisesti matalaväylä-, hyötyliikenne-, veneily- tai paikallisväylälogiikan alle, vaikka juuri näillä väylillä olisi merkitystä raskaan maantieliikenteen siirtopotentialiin, raakapuun, biomassan, energiakuljetusten, teollisuuden kuljetusvirtojen, alueellisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden kannalta.

Tämä ei ole neutraali tekninen luokittelukysymys. Se vaikuttaa suoraan siihen, mitä väyliä valtio pitää kaupallisen liikenteen, TEN-T-kehittämisen, huoltovarmuuden, raskaan liikenteen siirtopotentialin ja liikennejärjestelmävastuun kannalta merkityksellisinä.

Kun kaupallisen sisävesiliikenteen kehittämiskelpoisuus käytännössä sidotaan Saimaan syväväylästä ja 4,2–4,35 metrin syväyslogiikkaan, suurin osa Järvi-Suomen sisävesiväylästä jää TEN-T-, NAIADES-, huoltovarmuus- ja liikennemuotosiirtymäperusteisen kehittämisen ulkopuolelle.

EU liikennepolitiikan tavoitteena on ollut siirtää pitkän matkan raskasta maantierahtia rautatie- ja vesiliikenteeseen. NAIADES III -toimintasuunnitelman tavoite on vahvistaa sisävesiliikenteen roolia liikenne- ja logistiikkajärjestelmissä sekä siirtää enemmän rahtia vesille. Suomen kansallinen väyläluokitus ja väylänpidon käytäntö eivät ole toteuttaneet tätä tavoitetta sisävesiliikenteen osalta.

Tämä rakennepoikkeama ei ole syntynyt vasta nyt käsiteltävän lakiesityksen yhteydessä. Jo Suomen EU-jäsenyyden alkaessa sisävesiltä oli poistettu keskeisiä raskaan liikenteen kuljetusvirtoja, kuten öljyliikennettä. Vuoden 1997 TEN-T-kehityksen ja EU myöhempien multimodaalisten liikennemuotosiirtymätavoitteiden aikana Suomi ei rakentanut sisävesiliikenteelle vastaavaa alueellista tutkimus-, suunnittelu- ja toimeenpanorakennetta kuin tie-, raide- ja rannikon meriliikenteelle.

Vuoden 2010 Keitele–Päijänne-ratkaisu muodosti tässä suhteessa selkeän katkaisukohtan. VTT ja muiden selvitysten tunnistamia mahdollisuuksia siirtää raskasta liikennettä vesille ei viety jatkotoimiksi, vaikka juuri alusinvestoinnit, terminaalit, väyläparannukset ja alueellinen koordinointi olisivat olleet EU multimodaalisen liikennepolitiikan mukaisia kehittämistoimia.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2010 tiedotteessa todettiin, ettei Keiteleen kanavan parantamiselle ollut silloisessa tilanteessa osoitettavissa yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Samalla kuitenkin todettiin, että uudentyyppisen aluksen käyttö olisi edellyttänyt alusinvestoinnin tukea, terminaaliverkoston rakentamista ja kanavan parantamista. Tämä osoittaa, ettei kyse ollut sisävesiliikenteen mahdottomuudesta, vaan siitä, että sen edellyttämää järjestelmää ei rakennettu.

Tämän jälkeen Liikenne 12 -järjestelmä, MAL-sopimukset, suuret ratahankkeet, maantieverkon ylläpito ja rannikkosatamien takamaaliikenteen ratkaisut ovat vahvistaneet tie- ja raidepainotteista liikennejärjestelmälogiikkaa ilman, että sisävesiliikennettä olisi arvioitu samalla tavaraliikenteen kustannus-, päästö-, turvallisuus-, huoltovarmuus- ja korjausvelkakriteeristöllä.

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että hallituksen esitysluonnoksen jatkovalmistelussa on arvioitava, muodostavatko nykyinen vesiväyläluokitus, sisävesien kauppamerenkulun väylämääritys ja 4,2–4,35 metrin syväväylälogiikka tosiasiallisen hallinnollisen esteen EU-tavoitteiselle sisävesiliikenteen kehittämiselle.

Tähän liittyy myös siltojen ja vesistöylitysten mitoituksen investointiepäsymmetria. Saimaan syväväyläalueella sisävesille on rakennettu ja suunniteltu erittäin korkeita, yli 23 metrin ja käytännössä noin 24,5 metrin alikulkukorkeuteen perustuvia silta- ja väyläratkaisuja meriliikenne- ja syväväylälogiikan mukaisesti. Esimerkkinä tästä on Vekaransalmen silta Sulkavalla.

Samaan aikaan niillä sisävesialueilla, joita ei ole määritelty sisävesien kauppamerenkulun väyläksi, huomattavasti maltillisemmatkin kaupallisen sisävesiliikenteen edellyttämät kehittämisinvestoinnit ovat jääneet toteuttamatta. Keitele–Päijänne-yhteydellä olisi tarvittu siltojen alikulkukorkeuden nostamista noin 10 metrin tasolle, jotta alueelle olisi voitu saada esteettömämpi sisävesiväylä kaupalliseen liikenteeseen. jolla olisi voitu aloittaa noin kaksi kertaa Saimaan kanava volyymin sisävesilaivakuljetukset Jyväskylän energialle 2010 luvulla.

Kyseessä on Keitele Päijänne sisävesi-alue, jolle on jo 1990-luvulla rakennettu sulutuksia 113 metrin pituisille aluksille, mutta jossa valtio ei myöhemmin vienyt sisävesiliikenteen kehittämistä loppuun tarvittavien silta-, terminaali- ja väylätoimien osalta väittäen niitä infra rakentamisen osalta kannattamattomiksi.

Tämä osoittaa, että kyse ei ole vain teknisistä väylämitoista, vaan hallinnollisesta investointilogiikasta. Saimaan syväväylästä valtio on hyväksynyt meriliikennelähtöisen korkean siltamitoituksen, mutta muualla Järvi-Suomessa sisävesiliikenteen kaupallisen kehittämisen edellyttämät maltillisemmatkin investoinnit on voitu jättää tekemättä sillä perusteella, ettei aluetta ole luokiteltu vastaavalla tavalla kauppamerenkulun kehittämisväyläksi.

Näin väyläluokitus, syväyslogiikka ja siltojen alikulkukorkeudet muodostavat yhdessä portfoliotason ohjausmekanismin. Yhdellä sisävesialueella rakennetaan meriliikenteen vaatimuksiin rinnastuvaa korkeaa silta- ja väyläinfrastruktuuria, kun taas toisella sisävesialueella jo noin 10 metrin alikulkukorkeuteen tähtäävää toiminnallista parannusta ei ole pidetty toteuttamisen arvoisena, vaikka se olisi voinut avata reitin matalasyväyksisille aluksille, proomuliikenteelle, puu- ja energiakuljetuksille sekä muulle raskaalle tavaraliikenteelle.

4,2–4,35 metrin syväyslogiikan vaikutus matalasyväyksiseen alus- ja proomuliikenteeseen;

2,4–2,5 metrin väyläverkon mahdollinen rooli raskaan maantieliikenteen siirtämisessä vesille;

sisävesisatamien, lastauspaikkojen, uittopaikkojen, terminaalien ja teollisuuslaitosten kytkentä TEN-T- ja huoltovarmuusverkkoon;

Saimaan, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöalueiden rooli osana kansallista multimodaalia liikennejärjestelmää;

Järvi-Suomen sisävesien kaksikäyttöpotentiaali maanpuolustuksen, varareittien, hajautetun logistiikan ja kriisiajan huoltovarmuuden näkökulmasta;

tie-, raide- ja sisävesiväylien vertailu samoilla kustannus-, päästö-, turvallisuus-, huoltovarmuus- ja korjausvelkakriteereillä.

Ilman tätä arviointia hallituksen esitys ei tosiasiaassa arvioi TEN-T-asetuksen kansallista toimeenpanoa sisävesiliikenteen kannalta.

Huomiot ehdotuksista koskien kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskevaa riskienhallintaa

Suomen Sisävesiliitto ry pitää perusteltuna, että TEN-T-infrastruktuurihankkeisiin osallistuvien kolmansien maiden yritysten aiheuttamia riskejä arvioidaan ja hallitaan nykyistä täsmällisemmin. Muuttuneessa turvallisuusympäristössä infrastruktuurin omistus-, urakointi-, aliurakointi-, teknologia-, järjestelmä- ja tiedonhallintariskit on tunnistettava aiempaa kattavammin.

Samalla korostamme, että riskienhallinnan kohde ei saa rajautua käytännössä vain tie- ja ratahankkeisiin. TEN-T-infrastruktuuriin kuuluvat myös sisävesiväylät, sisävesisatamat, sulut, kanavat, vesiliikenteen ohjausjärjestelmät, väylätiedot, satamien taustayhteydet ja multimodaaliset terminaalit.

Saimaan vesistöalue kuuluu TEN-T-ydinverkkoon. Lappeenrannan ja Joensuun sisävesisatamat kuuluvat TEN-T kattavaan verkkoon. Näin ollen kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta tulee ulottaa myös sisävesiväylien ja sisävesisatamien infrastruktuuriin sekä niiden tiedonhallintaan, suunnitteluun, kunnossapitoon ja mahdollisiin kehittämishankkeisiin.

Riskienhallinnassa on huomioitava myös sisävesiväylien kehittämättä jättämisen riski. Jos sisävesiliikenteen infrastruktuuria ei arvioida osana TEN-T- ja huoltovarmuusverkkoa, Suomi jää entistä riippuvaisemmaksi tie- ja rataverkon pullonkauloista. Tällöin riskienhallinta kohdistuu vain olemassa olevan yksipuolisen väylärakenteen suojaamiseen, ei koko liikennejärjestelmän resilienssin vahvistamiseen.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että jatkovalmistelussa täsmennetään, miten kolmansien maiden yritysten hankeosallistumista koskeva riskienhallinta soveltuu sisävesiväyliin, sisävesisatamiin, sulkuihin, kanaviin, vesiliikenteen ohjaukseen, väylätietoihin ja multimodaalisiin terminaaleihin.

Lisäksi tulee arvioida, miten riskienhallintaa sovelletaan tilanteissa, joissa sisävesiväylien, sisävesisatamien tai terminaalien suunnitteluun, kunnossapitoon, digitalisaatioon, liikenteenohjaukseen tai turvallisuusjärjestelmiin osallistuu kansainvälisiä yrityksiä, alihankintaketjuja tai teknologiajärjestelmiä.

Huomiot kansallista turvallisuutta sekä häiriötilanteita koskevista ehdotuksista

Suomen Sisävesiliitto ry kannattaa kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden vahvistamista väylänpidossa. Tämä on nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa välttämätöntä.

Esitysluonnoksen ongelma on kuitenkin se, että kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden vahvistaminen kohdistuu tiedotteen ja esityksen rakenteen perusteella ennen kaikkea tien- ja radanpitoon. Sisävesiväylien, sisävesisatamien, kanavien, sulkujen, vesiliikenteen ohjauksen ja sisävesien varareittipotentialin merkitys jää arvioimatta.

Tämä on vakava puute. Järvi-Suomen sisävesiväylät voivat muodostaa kriisitilanteissa merkittävän hajautus-, varareitti- ja kapasiteettipotentialin, jos tie- tai rataverkko kuormittuu, vaurioituu, ruuhkautuu tai joutuu kyber-, hybridi- tai sotilaallisen häiriön kohteeksi. Vesiväylät eivät korvaa tie- ja rataverkkoa, mutta ne voivat täydentää niitä ja parantaa koko liikennejärjestelmän toimintavarmuutta.

Suomessa on lähes 8 000 kilometriä sisävesiväyliä. Näiden väylien mahdollisuutta palvella teollisuuden kuljetuksia, energiakuljetuksia, biomassavirtoja, raakapuun kuljetuksia, huoltovarmuusvarastoja, puolustuksen logistisia tarpeita ja kriisiajan vaihtoehtoisia kuljetusketjuja ei ole arvioitu samalla tavoin kuin tie- ja rataverkon toimintavarmuutta.

Tämä puute liittyy suoraan nykyiseen väyläluokitukseen. Kun sisävesillä kauppamerenkulun väyläksi luetaan käytännössä Saimaan syväväylästä, muu Järvi-Suomen väyläverkko jää turvallisuus- ja huoltovarmuustarkastelussa alemman prioriteetin infrastruktuuriksi. Tämä ei vastaa EU multimodaalisen liikennejärjestelmän, TEN-T-verkon eikä kansallisen huoltovarmuuden kokonaislogiikkaa.

Huoltovarmuuden näkökulmasta nykyinen tilanne synnyttää liikennejärjestelmän portfolioriskin. Jos valtio vahvistaa tie- ja rataverkon turvallisuus- ja toimintavarmuuskehikkoa, mutta jättää sisävesiväylien kapasiteetti-, varareitti- ja kaksikäyttöpotentialin arvioimatta, liikennejärjestelmän kriisinsietokyky jää vajaaksi.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että lakiesityksen jatkovalmistelussa tehdään sisävesiväylien turvallisuus- ja huoltovarmuusarviointi. Sen tulee käsitellä vähintään:

Saimaan TEN-T-ydinverkon toimintavarmuutta;

Lappeenrannan ja Joensuun TEN-T-sisävesisatamien merkitystä;

muiden Järvi-Suomen sisävesiväylien, lastauspaikkojen ja terminaalien varareittipotentialia;

sisävesien merkitystä kriisiajan teollisuus-, energia-, metsä- ja puolustuslogistiikassa;

vesiväylien kaksikäyttöpotentiaalia;

sisävesiliikenteen roolia tie- ja rataverkon häiriötilanteiden kuormituksen hallinnassa;

2,4–2,5 metrin väylillä toimivien matalasyväyksisten alusten ja proomujen käyttömahdollisuuksia huoltovarmuus- ja varareittilogistiikassa;

sulkujen, kanavien, silta-aukkojen, alikulkukorkeuksien, lastauspaikkojen ja sisävesisatamien kriittisiä pullonkauloja.

Lakiesitystä tulee täydentää niin, että kansallinen turvallisuus, maanpuolustus ja huoltovarmuus arvioidaan koko väyläverkon, ei vain tie- ja rataverkon, näkökulmasta.

Huomiot yksityisraiteita koskevista ehdotuksista

Suomen Sisävesiliitto ry pitää perusteltuna, että yksityisraiteiden sääntelyä selkeytetään siltä osin kuin yksityisraiteet rinnastuvat valtion rataverkkoon tai palvelevat säännöllistä henkilöliikennettä.

Tavaraliikenteen ja huoltovarmuuden näkökulmasta yksityisraiteita ei kuitenkaan tulisi tarkastella erillisenä rautatiesääntelyn teknisenä kysymyksenä, vaan osana multimodaalista kuljetusjärjestelmää. Monilla teollisuusalueilla yksityisraiteet, satamat, sisävesiyhteydet, lastauspaikat, terminaalit ja maantieyhteydet muodostavat yhden logistisen kokonaisuuden.

Erytisesti Järvi-Suomessa tulisi arvioida, miten yksityisraiteet voisivat palvella sisävesiliikenteen ja rautatieliikenteen yhdistettyjä kuljetusketjuja. Jos yksityisraiteiden sääntelyä kehitetään, mutta sisävesisatamien, lastauspaikkojen ja vesiväylien kytkentää ei arvioida, vaarana on, että sääntely vahvistaa edelleen tie- ja raidelähtöistä järjestelmää ilman sisävesiliikenteen vaihtoehtoa.

Tämä on erityisen tärkeää teollisuuden kuljetusvirroissa. Metsäteollisuuden, bioenergian, kiertotalouden, kaivannaisteollisuuden, rakennusmateriaalien ja huoltovarmuuden kuljetukset

voivat edellyttää ratkaisuja, joissa yksityisraide, sisävesisatama, lastauspaikka ja maantieyhteys toimivat yhtenä kokonaisuutena.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että yksityisraiteita koskevassa jatkovalmistelussa arvioidaan myös niiden suhde sisävesisatamiin, teollisuuden lastauspaikkoihin, multimodaalisiin terminaaleihin ja Järvi-Suomen mahdollisiin sisävesikuljetusketjuihin.

Keskeinen kysymys on: miten varmistetaan, ettei yksityisraiteiden sääntelyn kehittäminen johda vain rautatiejärjestelmän vahvistamiseen, vaan tukee EU TEN-T- ja NAIADES-tavoitteiden mukaista tie-, raide- ja sisävesiliikenteen yhteiskäyttöä?

Huomiot tutkimusoikeussääntelystä ja muista väyläsuunnitteluun liittyvistä ehdotuksista

Suomen Sisävesiliitto ry pitää tutkimusoikeussääntelyn täsmentämistä ja väyläsuunnittelun sujuvoittamista lähtökohtaisesti kannatettavana. Infrastruktuurihankkeiden suunnittelu ja toteutus edellyttävät ajantasaista tietopohjaa, maastotutkimuksia, mittauksia ja hankkeiden vaikutusten arviointia.

Samalla katsomme, että tutkimusoikeussääntelyssä ja väyläsuunnittelun sujuvoittamisessa on huomioitava myös sisävesiväylät ja sisävesiliikenteen kehittämistarpeet.

Nykyinen ongelma ei ole vain se, ettei sisävesiväyliä kehitetä. Ongelma on myös se, ettei niiden kehittämismahdollisuuksia tutkita samoilla väyläjärjestelmän kriteereillä kuin tie- ja ratahankkeita. Järvi-Suomen sisävesiliikenteen potentiaalinen arviointi edellyttäisi väyläsyvyyksien, silta-aukkojen, lastauspaikkojen, terminaalien, satamien, teollisuuden kuljetusvirtojen, energiakuljetusten, metsäkuljetusten, proomuliikenteen, matalasyväyksisten alusten ja ympärivuotisen liikenteen tutkimista.

Keitele–Päijänne-kehityspolku osoitti jo ennen vuotta 2010, että raskasta liikennettä voitaisiin tarkastella sisävesiliikenteen vaihtoehtona, jos alusratkaisut, terminaalit, siltojen alikulkukorkeudet ja väyläparannukset arvioidaan kokonaisuutena. VTT ja muiden selvitysten tunnistamia mahdollisuuksia siirtää raskasta liikennettä vesille ei kuitenkaan viety jatkotoimiksi. Se on esimerkki siitä, miten tutkimus- ja suunnitteluketju katkaistiin ennen kuin EU multimodaalista liikennepolitiikkaa oli kansallisesti toimeenpantu sisävesien osalta.

Tutkimusoikeuden ja väyläsuunnittelun jatkovalmistelussa tulee arvioida myös silta- ja alikulkukorkeuksien vaikutus sisävesiliikenteen kehittämiseen. Erityisesti on selvitetävä, miksi Saimaan syväväyläalueella on voitu perustella yli 23 metrin ja noin 24,5 metrin alikulkukorkeuksiin perustuvia silta- ja väyläratkaisuja, mutta muualla Järvi-Suomessa, kuten Keitele–Päijänne-yhteydellä, noin 10 metrin esteettömän kulkukorkeuden edellyttämiä parannuksia ei ole toteutettu,

vaikka alueelle on rakennettu sulutuksia 113 metrin pituisille aluksille ja vaikka kehittämissuunnitelmassa oli tunnistettu mahdollisuuksia siirtää raskasta liikennettä vesille.

Tämä vertailu on olennainen osa väyläsuunnittelun vaikutusarviointia. Siltamitoitus ei ole neutraali tekninen detalji, vaan se määrittää, mille väyläalueille valtio tosiasiallisesti antaa kaupallisen liikenteen kehittämiskelpoisuuden. Jos sisävesialueella sallitaan meriliikenteen logiikkaan perustuvat korkeat alikulkukorkeudet, mutta toisella sisävesialueella jätetään toteuttamatta huomattavasti maltillisemmat sisävesiliikenteen toiminnalliset parannukset, väyläsuunnittelu ei kohtele sisävesiväyläverkkoa liikennejärjestelmätasolla yhdenvertaisesti.

Tutkimus- ja sääntelykehittämisen ei saa jäädä vain tie- ja ratahankkeiden toteutusta sujuvoittavaksi välineeksi. Sen tulee mahdollistaa myös sisävesiväylien kehittämistä koskevat tutkimukset, selvitykset ja toteutusvaiheen valmistelut.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että tutkimus- ja väyläsuunnittelua koskevia säännöksiä täsmennettäessä varmistetaan, että niitä voidaan soveltaa myös sisävesiväylien kehittämiseen, sisävesisatamiin, lastauspaikkoihin, terminaaleihin, silta-aukkoihin, alikulkukorkeuksiin, sulkuihin, väyläsvyvyksiin, vesiliikenteen ohjaukseen ja multimodaalisiin kuljetusketjuihin.

Lisäksi esityksen vaikutusarviointiin tulee sisällyttää kysymys siitä, miksi vesiväyläluokituksen ja sisävesiväylien kaupallisen kehittämiskelpoisuuden tutkimista ei ole nostettu osaksi nyt käsiteltävää väylälakien kokonaisuutta, vaikka esitys perustellaan TEN-T-asetuksen kansallisella toimeenpanolla.

Huomiot salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskevista ehdotuksista

HUOMIOT SALASSA PIDETTÄVÄN TIEDON LUOVUTTAMISTA KOSKEVISTA EHDOTUKSISTA

Suomen Sisävesiliitto ry pitää perusteltuna, että salassa pidettävien väylätietojen luovuttamista koskevaa sääntelyä täsmennetään. Kansallisen turvallisuuden, maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden näkökulmasta on tärkeää, että kriittisiä väylätietoja voidaan luovuttaa vain sellaisille toimijoille, joilla on siihen välttämätön tarve ja asianmukaiset edellytykset.

Esitysluonnoksen ongelma on kuitenkin sen väyläkohtainen rajaus. Jos salassa pidettävien tie- ja rataverkkotietojen luovuttamista koskevaa sääntelyä täsmennetään, vastaava arviointi tulee tehdä myös vesiväyliä ja sisävesiliikennettä koskevasta kriittisestä tiedosta.

Sisävesiväylien turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä tietoja voivat olla esimerkiksi:

väyläsyvyydet ja väylän kriittiset matalikot;

silta-aukkojen mitat ja rajoitteet;

alikulukorkeudet ja niiden vaikutus väylien käytettävyyteen;

sulkujen ja kanavien tekniset tiedot;

väylämerkinnät ja turvalaitteet;

sisävesisatamien ja lastauspaikkojen kapasiteettitiedot;

vesiliikenteen ohjauksen ja tietojärjestelmien tiedot;

kriisiajan mahdolliset varareitit;

terminaalien ja teollisuuden lastauspaikkojen sijainti- ja kapasiteettitiedot;

väylien kantavuuteen, kulkusyvyyskiin ja poikkeusolojen käyttöön liittyvät tiedot;

Saimaan kanavan, sulkujen ja muiden sisävesiliikenteen kriittisten solmukohtien toimintaan liittyvät tiedot.

Jos kansallisen turvallisuuden perusteella tie- ja rataverkkotietoja suojataan, myös sisävesiväylätietojen suojaus ja luovuttaminen on arvioitava. Muutoin syntyy järjestelmä, jossa tie- ja ratainfra ymmärretään kriittiseksi infrastruktuuriksi, mutta sisävesiväylien kriittinen merkitys jää hallinnollisesti alemman prioriteetin asiaksi.

Tämä liittyy suoraan TEN-T-toimeenpanoon. Saimaan vesistöalue kuuluu TEN-T-ydinverkkoon, ja Lappeenrannan sekä Joensuun sisävesisatamat kuuluvat TEN-T kattavaan verkkoon. Näin ollen näihin liittyvä väylä-, satama-, sulku-, kanava-, silta-, ohjaus- ja terminaalitietopohja tulee käsitellä osana samaa kansallisen turvallisuuden tiedonhallintakokonaisuutta kuin tie- ja rataverkko.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että jatkovalmistelussa arvioidaan vesiväylä- ja sisävesiliikennetietojen asema salassa pidettävien väylätietojen sääntelyssä. Arvioinnissa tulee huomioida erityisesti sisävesiväylien rooli huoltovarmuudessa, maanpuolustuksessa, kriisiajan varareiteissa, teollisuuden kuljetusketjuissa, energiakuljetuksissa ja multimodaalisissa terminaaleissa.

Lisäksi tulee arvioida, miten salassa pidettävän tiedon luovuttamista koskeva sääntely toimii tilanteessa, jossa sisävesiväylien, satamien, terminaalien, siltojen, sulkujen tai kanavien kehittämiseen osallistuu useita viranomaisia, kuntia, maakuntia, teollisuusyrityksiä, satamayhtiöitä, urakoitsijoita ja mahdollisia kansainvälisiä toimijoita.

Suomen Sisävesiliitto ry pitää välttämättömänä, että salassa pidettävän tiedon sääntely ei vahvista tie- ja rataverkon ensisijaisuutta kriittisenä infrastruktuurina tavalla, joka jättää sisävesiväylät ja sisävesisatamat TEN-T-, huoltovarmuus- ja maanpuolustustarkastelun ulkopuolelle.

Huomiot maantielosseja koskevista ehdotuksista

Suomen Sisävesiliitto ryä ei ole huomautettavaa maantielosseja koskevan sääntelyn tekniseen ajantasaistamiseen siltä osin kuin kyse on maantieverkon jatkuvuudesta, paikallisen liikenteen toimivuudesta ja turvallisuuden parantamisesta.

Kuitenkin maantielosseja koskeva sääntely osoittaa samalla laajemman liikennejärjestelmätason ongelman: vesialueet nähdään lakiesityksessä pääosin maantieverkon esteinä tai ylityskohteina, ei omana liikennejärjestelmän osanaan.

Vesistöjen yli kulkevat sillat, lossit, lauttayhteydet ja maantien jatkuvuus ovat tärkeitä. Samalla tulisi kuitenkin arvioida myös itse vesiväylien merkitys tavaraliikenteessä, huoltovarmuudessa, maanpuolustuksessa ja vaihtoehtoisissa kuljetusketjuissa.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että maantielosseja koskevan sääntelyn yhteydessä arvioidaan myös, miten maantieverkon vesistöylitykset, sillat, lossit, väyläaukot ja vesiväylien kulkukelpoisuus vaikuttavat sisävesiliikenteen kehittämiseen.

Monissa tapauksissa vesistön ylittävä infrastruktuuri voi muodostaa sisävesiliikenteelle pullonkaulan, jos sillan aukkomitoitus, alikulkukorkeus, lossipaikan sijainti, väyläaukko tai muu tekninen ratkaisu ei mahdollista kaupallista vesiliikennettä, proomuliikennettä tai matalasyväyksisten alusten käyttöä.

Tähän liittyy myös siltojen ja vesistöylitysten mitoituksen investointiepäsymmetria. Saimaan syväväyläalueella sisävesille on rakennettu ja suunniteltu erittäin korkeita, yli 23 metrin ja käytännössä noin 24,5 metrin alikulkukorkeuteen perustuvia silta- ja väyläratkaisuja meriliikenne- ja syväväylälogiikan mukaisesti. Esimerkkinä tästä on Vekaransalmen silta Sulkavalla.

Samaan aikaan niillä sisävesialueilla, joita ei ole määritelty sisävesien kauppamerenkulun väyliksi, jo huomattavasti maltillisemmatkin kehittämisinvestoinnit ovat jääneet toteuttamatta. Keitele–Päijänne-yhteydellä olisi tarvittu siltojen alikulkukorkeuden nostamista noin 10 metrin tasolle, jotta alueelle olisi voitu saada esteettömämpi sisävesiväylä kaupalliseen liikenteeseen. Kyseessä on alue, jolle on jo 1990-luvulla rakennettu sulutuksia 113 metrin pituisille aluksille, mutta jossa valtio ei ole myöhemmin vienyt sisävesiliikenteen kehittämistä loppuun tarvittavien silta-, terminaali- ja väylätoimien osalta.

Tämä osoittaa, että kyse ei ole vain teknisistä siltamitoista, vaan hallinnollisesta investointilogiikasta. Saimaan syväväylästä valtio on hyväksynyt meriliikennelähtöisen korkean siltamitoituksen, mutta muualla Järvi-Suomessa sisävesiliikenteen kaupallisen kehittämisen edellyttämät maltillisemmatkin investoinnit on voitu jättää tekemättä sillä perusteella, ettei aluetta ole luokiteltu vastaavalla tavalla kauppamerenkulun kehittämistä varten.

Tämä luo sisävesiliikenteen kannalta epätasapainoisen investointikehikon. Yhdellä sisävesialueella rakennetaan meriliikenteen vaatimuksiin rinnastuvaa korkeaa silta- ja väyläinfrastruktuuria, kun taas toisella sisävesialueella jo noin 10 metrin alikulkukorkeuteen tähtäävää toiminnallista parannusta ei ole pidetty toteuttamisen arvoisena, vaikka se olisi voinut avata reitin matalasyväyksille aluksille, proomuliikenteelle, puu- ja energiakuljetuksille sekä muulle raskaalle tavaraliikenteelle.

Maantielosseja ja vesistöylityksiä ei siten tule tarkastella vain maantienpidon teknisinä osina, vaan osana laajempaa tie-, raide- ja vesiliikenteen yhteistä liikennejärjestelmää.

Erityisesti Järvi-Suomessa on arvioitava, ovatko nykyiset sillat, lossit, lauttapaikat, väyläaukot ja muut vesistöylitykset sisävesiliikenteen kehittämisen kannalta pullonkauloja. Jos väylälainsäädännössä sujuvoitetaan tie- ja ratahankkeiden suunnittelua, mutta ei samalla arvioida vesiväylien läpäisevyyttä, voidaan vahvistaa sellaisia rakenteita, jotka estävät sisävesiliikenteen myöhemmän kehittämisen.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että maantielosseja ja vesistöylityksiä koskevaan jatkovalmisteluun liitetään sisävesiliikenteen vaikutusarviointi, jossa tarkastellaan vesiväylien käyttökelpoisuutta tavaraliikenteessä, huoltovarmuudessa, varareittiliikenteessä, maanpuolustuksessa ja Järvi-Suomen multimodaalisessa liikennejärjestelmässä.

Arvioinnissa tulee erityisesti verrata Saimaan syväväyläalueen korkeiden siltojen mitoitus- ja investointilogiikkaa niihin Järvi-Suomen väyläalueisiin, joissa huomattavasti matalammat, mutta kaupallisen sisävesiliikenteen kannalta ratkaisevat alikulkukorkeudet ovat jääneet toteuttamatta. Tämä vertailu on välttämätön, jotta voidaan arvioida, onko Suomen sisävesiväylien kehittäminen ollut liikennejärjestelmätasolla yhdenvertaista, kustannustehokasta ja EU TEN-T-, NAIADES- ja liikennemuotosiirtymätavoitteiden mukaista.

Muut huomiot

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että hallituksen esityksen jatkovalmistelussa on käsiteltävä erikseen kysymystä siitä, miksi sisävesiliikenteen kehittäminen on Suomessa käytännössä pysähtynyt ja miksi sisävesien kauppamerenkulun väylämääritykset poikkeavat EU multimodaalisen liikennepolitiikan tavoitteista.

Ongelman ydin on seuraava:

EU liikennepolitiikka käsittelee sisävesiliikennettä itsenäisenä liikennemuotona osana multimodaalia tavaraliikennejärjestelmää.

Suomen hallinnollinen väyläluokitus tunnistaa kaupallisen sisävesiliikenteen käytännössä Saimaan syväväylästä sidottuna meriliikenteen jatkeena.

Tämä rajaa suuren osan Järvi-Suomen noin 8 000 kilometrin sisävesiväylästä pois TEN-T-, NAIADES-, huoltovarmuus- ja liikennemuotosiirtymäperusteisesta kehittämisestä.

Kun sisävesiliikenteen kehittämiskelpoisuus sidotaan noin 4,2–4,35 metrin syväväylälogiikkaan, hallinnollisen tarkastelun ulkopuolelle jäävät matalasyväyksiset alukset, proomuliikenne, 2,4–2,5 metrin väylät, raakapuun kuljetukset, biomassakuljetukset, energiakuljetukset, alueelliset teollisuuskuljetukset, sisävesisatamien laajempi verkko ja kriisiajan huoltovarmuusreitit.

Tämä on liikennejärjestelmän strateginen rajaus, ei vain tekninen luokitteluasia.

Sisävesiliikenteen kehittämisen pysähtyminen liittyy myös aluehallinnon rakenteeseen. Järvi-Suomen maakunnilta on puuttunut sellainen pysyvä organisatorinen rakenne, henkilöstö, tutkimusvastuu ja kehittämisomistajuus, jolla sisävesiliikenne olisi voitu sisällyttää maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun samalla tavoin kuin rannikkomaakunnissa meriliikenne, satamat ja merialuesuunnittelu ovat olleet osa alueellista kehittämistä.

Tämä koskee vähintään Järvi-Suomen laajaa usean maakunnan kokonaisuutta, jossa lähes 8 000 kilometrin sisävesiväylästä, teollisuuden kuljetusvirrat, energiakuljetukset, puu- ja biomassavirrat, sisävesisatamat, rautatieyhteydet ja maantieverkko olisi pitänyt arvioida yhtenä multimodaalisena liikennejärjestelmänä.

Tätä taustaa vasten Liikenne 12 -järjestelmä, MAL-sopimukset, suuret ratahankkeet, maantieverkon ylläpito ja rannikkosatamien takamaaliikenteen ratkaisut ovat vahvistaneet mallia, jossa sisävesiliikenteen vaihtoehtoa ei ole arvioitu samoilla kustannus-, päästö-, turvallisuus-, huoltovarmuus- ja korjausvelkakriteereillä kuin tie- ja raideliikennettä.

EK vihreän siirtymän investointidata, ETLA vihreän siirtymän tukianalyysit, OP maakuntaennusteiden osoittama Järvi-Suomen suhteellinen jälkeenjääminen ja Väyläviraston korjausvelkaluvut

muodostavat yhdessä julkisen talouden ja aluekehityksen näkökulmasta lisäperusteen sille, että sisävesiliikenteen vaikutusarviointia ei voida enää sivuuttaa.

Suomen Sisävesiliitto ry pitää erityisen tärkeänä, että LVM vastaa jatkovalmistelussa seuraaviin kysymyksiin:

Miksi sisävesillä kauppamerenkulun väyläksi luetaan käytännössä Saimaan syväväylästä?

Miten tämä rajausta suhteutuu EU TEN-T-, NAIADES- ja liikennemuotosiirtymätavoitteisiin?

Miksi 2,4–2,5 metrin väylillä toimivia matalasyväyksiä aluksia, proomukuljetuksia ja alueellisia tavaraliikenteen vesireittejä ei ole arvioitu osana Suomen TEN-T- ja huoltovarmuustoimeenpanoa?

Miksi vuoden 2010 Keitele–Päijänne-kehityspolun edellyttämiä jatkotoimia — alukset, terminaalit, väyläparannukset ja alueellinen koordinointi — ei toteutettu EU multimodaalisen liikennepolitiikan mukaisesti?

Miksi Liikenne 12 -järjestelmässä ja MAL-sopimuksissa ei ole arvioitu tie-, raide- ja sisävesiliikennettä samoilla tavaraliikenteen kustannus-, päästö-, turvallisuus-, huoltovarmuus- ja korjausvelkakriteereillä?

Miksi nyt lausunnolla oleva lakiesitys vahvistaa tie- ja rataverkon turvallisuus- ja toimintavarmuuskehikkoa mutta ei sisällä vastaavaa vesiväylien ja sisävesiliikenteen vaikutusarviointia?

Miten LVM aikoo estää sen, että Saimaan syväväylästä ja 4,2–4,35 metrin syväyslogiikkaan perustuva kauppamerenkulun määritelmä toimii jatkossakin hallinnollisena portinvartijana, joka estää Järvi-Suomen muun väyläverkon EU-tavoitteisen kehittämisen?

Miten LVM aikoo arvioida Järvi-Suomen maakuntien aluehallinnollisen rakennevajeen eli sen, että sisävesiliikenteeltä on puuttunut vastaava alueellinen tutkimus-, suunnittelu- ja kehittämisrakenne kuin rannikkomaakuntien meriliikenteellä?

Miten LVM aikoo varmistaa, että TEN-T kansallinen toimeenpano ei jää tie- ja ratalähtöiseksi, vaan kattaa kaikki TEN-T mukaiset liikennemuodot, solmut ja terminaalit?

Suomen Sisävesiliitto ry katsoo, että sisävesiliikenteen kehittäminen ei ole pysähtynyt markkinaehtoisen analyysin perusteella, vaan hallinnollisen rajauksen seurauksena.

Ensin sisävesiltä poistui keskeisiä raskaan liikenteen kuljetusvirtoja, kuten öljyliikennettä. Sen jälkeen sisävesiliikenteestä ei rakennettu EU-jäsenyyden jälkeen itsenäistä multimodaalisen tavaraliikenteen kehittämisohjelmaa. Vuonna 2010 Keitele–Päijänne-kehityspolku pysäytettiin sen sijaan, että siitä olisi rakennettu EU-tavoitteinen demonstraatio- ja kehittämisohjelma. Tämän jälkeen Liikenne 12 -järjestelmä, MAL-sopimukset, ratahankkeet ja maantieverkon ylläpito ovat rakentuneet pääosin tie- ja raideliikenteen sekä rannikkosatamien rekkasyötön varaan.

Näin syntynyt tilanne on kehäpäätelmä:

ensin sisävesiliikenteeltä poistettiin kuljetusvirrat ja kehittämisorganisaatio;

sitten kaupallinen sisävesiliikenne rajattiin hallinnollisesti Saimaan syväväylästä;

tämän jälkeen nykyvolyymeihin perustuvissa arvioinneissa todettiin, ettei kehittämiselle ole kannattavuutta.

Tämä ei ole liikennejärjestelmätason vaikutusarviointi. Se on hallinnollisesti tuotettu markkinanäkymä.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää, että hallituksen esitystä ei tule antaa eduskunnalle ilman täydentävää vaikutusarviointia sisävesiväylien, vesiväyläluokituksen, sisävesien kauppamerenkulun määrittelyn, 4,2–4,35 metrin syväväylälogiikan ja Järvi-Suomen laajemman sisävesiväyläverkon EU-tavoitteisesta kehittämisestä.

Keskeiset viitteet:

Liikenne- ja viestintäministeriö: Väylälakien muutokset väyläverkon turvallisuuden vahvistamiseksi lausuntokierrokselle

<https://valtioneuvosto.fi/-/1410829/vaylalakien-muutokset-vaylaverkon-turvallisuuden-vahvistamiseksi-lausuntokierrokselle>

Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausuntoyhteenveto, Arviomuistio väylälakien muutostarpeista

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/1fa80265-3d47-4ae6-a007-5c1572aeaca0/1008a022-1ea3-4897-827c-7fa2c9744e00/YHTEENVETO_20251127125033.PDF

Valtioneuvoston hankeikkuna: Arviomuistio väylälakien muutostarpeista, LVM014:00/2025

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM014:00/2025>

Valtioneuvoston hankeikkuna: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi väylälakien muuttamisesta, LVM057:00/2025

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM057:00/2025>

Traficom: Vesiväyläluokitus

https://traficom.fi/files/media/file/Vesiv%C3%A4yl%C3%A4luokitus_lopullinen.pdf

Traficom: Yleisten kulkuväylien ylläpito

<https://www.traficom.fi/files/media/file/Yleisten%20kulkuv%C3%A4ylien%20yll%C3%A4pito%20ohje%20valmis%2020200522.pdf>

Väylävirasto: Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T

<https://vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tent>

Väylävirasto: Valtion vesiväylät

<https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat>

Euroopan komissio: NAIADES III action plan

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_en

Euroopan komissio: Transport 2050 White Paper

https://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_en.htm

Euroopan komissio / EUR-Lex: Roadmap to a Single European Transport Area, COM(2011) 144

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>

Liikenne- ja viestintäministeriö 15.2.2010: Keiteleen kanavan parantaminen ei ole nykytilanteessa kannattavaa

<https://lvm.fi/-/keiteleen-kanavan-parantaminen-ei-ole-nykytilanteessa-kannattavaa-780776>

<https://puheenvuoro.uusisuomi.fi/bionavigaattori/milloin-eduskunta-havaitsee-vaylaviraston-strategisen-puutteen/>

Veikko Hintsanen