

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026 (HE 99/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 27.10.2025.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- osastopäällikkö Olli-Pekka Rantala, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Jyrki Tanskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- komentajakapteeni Malik Abdeen, Pääesikunta
- ylitarkastaja Päivi Jaakola, Pääesikunta
- majuri Sami Kanerva, Pääesikunta
- sektorijohtaja, eversti Mikko Leppänen, Pääesikunta
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Mirja Noukka, Väylävirasto
- johtaja Pekka Rajala, Väylävirasto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Finavia Oyj
- Finnair Oyj
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Keskuskauppakamari
- Linja-autoliitto ry
- Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- puolustusministeriö

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Hallitus esittää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle noin 3,85 miljardin euron määrärahaa vuodelle 2026, mikä on noin 9,3 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2025 varsinaisessa talousarviossa. Merkittävä osa hallinnonalan määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan hallituksen esityksen mukaan väylähankkeisiin, joilla pyritään vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista.

Perusväylänpito

(2) Valiokunta pitää tärkeänä, että kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys, mukaan lukien ilmastomuutoksen hillintä. Valiokunta korostaa liikenneverkon merkitystä kansalaisten hyvien elinolosuhteiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisen lisäksi myös huoltovarmuuden turvaamiseksi.

(3) Perusväylänpitoon esitetään 1 412 382 000 euron nettomäärärahaa (mom. 31.10.20). Hallituksen esitys sisältää 118 miljoonan euron rahoituksen hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta korjausvelan purkamiseen. Lisärahoitus kohdistetaan tieverkolle. Perusväylänpidon määrärahoista on budjetoitu käytettäväksi tienpitoon n. 770 miljoonaa euroa, radanpitoon 352 miljoonaa euroa, vesiväylänpitoon 125 miljoonaa euroa sekä liikenteenohjaus- ja informaatiopalvelun ostoon 167 miljoonaa euroa. Radanpitoon kohdistetaan lisäksi ratamaksun tuotto, jonka suuruudeksi on vuoden 2026 talousarviossa arvioitu 62 miljoonaa euroa.

(4) Väylänpidon rahoituksen osalta on tärkeää, että perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä tavoitellaan riittävää, ennakoitavaa ja tasaista rahoitustasoa. Ennakoitava ja tasainen rahoitustaso edesauttaa väylänpidon pitkäjänteistä suunnittelua, kilpailuttamisen ja urakoiden toteutumista sekä infrastruktuurimarkkinoiden toimivuutta (kustannustaso ja saatavuus, työllistäminen ja osaamisen varmistaminen sekä yritysten investoinnit).

Korjausvelka

(5) Liikenneväylien korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Ilman riittävää rahoitusta korjausvelka kasvaa erityisesti vähäliikenteisillä väylillä, sillä rahoitusta tarvitaan välttämättä esimerkiksi vilkasliikenteisillä maanteilla. Vilkasliikenteisten väylien yhteiskunnallinen vaikuttavuus on suurin ja ne rappeutuvat nopeasti liikenteen vaikutuksesta. Korjausvelan määrään vaikuttaa väylien rappeutumisen lisäksi myös kustannustason nousu. Pelkästään vuosien 2021—2023 aikana tapahtunut kustannusten nousu on kasvattanut korjausvelkaa laskennallisesti lähes miljardilla eurolla.

(6) Vuoden 2025 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli noin 4,2 miljardia euroa. Siitä maanteille kohdistui yli 2,5 miljardia euroa ja rautateille noin 1,6 miljardia euroa, ja ve-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp

siväyliin 30 miljoonaa euroa. Sekä maanteillä että radoilla korjausvelka koostuu pääosin linjaosuuksien kuntopuutteiden korjaustarpeesta. Korjausvelan ennustetaan kasvavan vuoden loppuun mennessä 4,3 miljardiin euroon, ja vuoden 2026 loppuun mennessä noin 4,5 miljardiin euroon. Kasvu näkyy erityisesti vähäliikenteisillä väylillä.

(7) Valiokunta pitää tärkeänä etupainotteista satsausta korjausvelan hillitsemiseksi, koska oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä on mahdollista optimoida korjauskustannukset ja välttää infrastruktuurirakenteiden rikkoontumisesta johtuvat, hätätöinä tehtävät kalliit korjaukset. Tämä koskee myös yksityisteitä.

Raideliikenteen infrastruktuuri. (8) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että mikäli rataverkon perusväylänpidon korjausvelka edelleenkin kasvaa, siitä muodostuu riskitekijä, joka on omiaan uhkaamaan toimivaa junaliikennettä ja raidemarkkinan kilpailua sekä kasvua ratojen kunnan ja välityskyvyn heikentyessä huolestuttavalla tavalla. Saadun selvityksen mukaan korjausvelkaa on vähennettävä määrätietoisella yli vaalikausien kestäväällä korjausohjelmalla. Saadun selvityksen mukaan rataverkon kunnossapidon lisäksi tarvitaan julkisen talouden liikkumattilan puitteissa oikein kohdennettuja infrastruktuuri-investointeja, joissa tulee edistää erityisesti hankkeita, jotka palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita ja jotka turvasivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta.

Lentoliikenne ja joukkoliikenne

Lentoliikenne. (9) Pienten lentoasemien matkustajamäärät ovat laskeneet vuosia eikä näköpiirissä ole tekijöitä, jotka vaikuttaisivat olennaisesti laskevaan trendiin. Saadun selvityksen mukaan kattavan verkoston ylläpitäminen edellyttää jatkossa pitkäjänteistä rahoitusta koskevia ratkaisuja. Valiokunta pitää kattavaa lentoasemaverkostoa erittäin tärkeänä Suomen logistisen saavutettavuuden, elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien, kilpailukyvyn ja yhdenvertaisuuden osalta.

Joukkoliikenne. (10) Joukkoliikenteen määrärahat eivät ole kehittyneet viimeisen kolmen vuoden aikana. Saadun selvityksen mukaan joukkoliikenteen tilanteeseen vaikuttavat myös verotuksen muutokset.

Liikenteen verotus

(11) Liikenteen verotus on murrosvaiheessa ja on pidetty tarpeellisena uudistaa koko liikenteen verotus ja hinnoittelu mukaan lukien käyttövoimaverotus ohjaamaan haluttuun tulevaisuuteen ja turvaamaan liikennejärjestelmän rahoitus. On katsottu, että sääntelyn tulee tukea kulkumuotomuutosta, päästövähennyksiä ja pienentää muita liikenteen haittoja ympäristölle, turvallisuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle. Valiokunta kiirehtii uudistuksen toteuttamista.

Kansallinen turvallisuus ja huoltovarmuus

Logistikkakäytävät. (12) Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että vaihtoehtoisia kuljetusreittejä on myös oltava, mutta niiden kautta voidaan kuljettaa vain margi-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp

naallinen osa ulkomaankaupan kuljetuksista, joten merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen korostuu.

(13) Talousarvioesityksessä on mukana liikenteen ja viestinnän palveluissa 89 miljoonaa euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamiseen tiettyjen miehistökustannusten palautuksen kautta. Valiokunta pitää tätä erittäin tärkeänä ja välttämättömänä suomalaisen merenkulun kilpailukyvyyn, merenkulkijoiden työpaikkojen ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Valiokunta kiinnittää myös huomiota Merenkurkun laivareitteihin ja Ahvenanmaan huoltovarmuuskriittisen tavaraliikenteen turvaamiseen.

Kaksikäyttöisyys. (14) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että kaksikäyttöisyys edellyttää hyväkuntoista perusinfrastruktuuria ja näin esimerkiksi raiteiden kunnosta on pidettävä huolta. Kaksikäyttöisyys edellyttää myös rajat ylittäviä projekteja.

(15) Saadun selvityksen mukaan Euroopan liikenneinfrastruktuurin olisi jatkossa edistettävä entistä tehokkaammin liikenneverkon kaksikäyttöisyyttä huomioiden unionin kokonaisturvallisuus. Valiokunta korostaa, että rahoituksessa tulee huomioida Suomen saavutettavuuteen ja asemaan EU:n ulkorajavaltiona liittyvät erityishaasteet. Sotilaallisen liikkuvuuden lisäpanostukset voivat merkittävästi tukea liikenneinfrastruktuurin kehittämistä. Kehityksessä tulee huomioida koko liikennejärjestelmä ja myös rajatylittävien palveluiden rooli. Tämä tukisi entistä paremmin myös liikennejärjestelmän varautumisen tarpeita.

Kyberturvallisuus. (16) Valiokunta toteaa, että kyberturvallisuus on keskeinen osa Euroopan unionin ja Suomen kokonaisturvallisuutta. Kyberturvallisuuden merkitys on korostunut entisestään nykyisessä turvallisuusympäristössä, sillä kyberturvallisuuden uhkataso on pysyvästi muuttunut. Kokonaisturvallisuuden kannalta on tärkeää, että Liikenne- ja viestintäviraston kyberturvallisuuskeskuksessa toimiva Kansallinen kyberturvallisuuden koordinaatiokeskus saa tarpeellisen rahoituksen.

(17) Liikenne- ja viestintävirasto on asiantuntijakuulemisessa painottanut, että kyberturvallisuuskeskuksen toiminta on budjettirahoitteista. Siten viraston toimintaan kohdistuvat säästöt kohdistuvat myös kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan, mikä väistämättä heikentää kansallista kyberturvallisuutta. Säästöjä ei viraston näkemyksen mukaan voida kohdentaa toisin, heikentämättä merkittävästi viraston muita lakisääteisiä turvallisuustehtäviä esimerkiksi merenkulun, ilmailun, junaliikenteen tai tieliikenteen vastuualueilla. Valiokunta pitää huolestuttavana, että kansallinen kyberturvallisuus jatkossa heikentyy.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp

Helsingissä 9.10.2025

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mauri Kontu kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd
varajäsen Teemu Kinnari kok
varajäsen Jaana Strandman ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Keskustan valiokuntaryhmä toistaa aiemmissa budjettilausunnoissaan esittämät näkemyksensä hyvistä hallitusohjelman kirjauksista. Ongelma tulee siitä, ettei hallitus noudata omaa ohjelmaansa.

Väylärahoitus käymässä entistä lyhytjänteisemmäksi ja epäselväksi

Valiokuntien kuulemat asiantuntijat ovat johdonmukaisesti täydentäneet, että väylärahoituksen tulisi olla paitsi riittävää, niin myös vakaata.

Kuitenkin hallituksen tekeillä päätöksillä on valtion budjettitalouden menokehys väylärahoituksessa kuluvalle vaalikaudella laskeva, koska hallitus on leikannut pitkän aikavälin rahoitusta. Hallitus on paikannut ja paikkaamassa lisää puuttuvaa rahoitusta hallitusohjelman E-liitteeseen kirjatulla kertaluonteisella investointiohjelmalla, josta jopa kolme miljardia euroa kohdistuu väyläpolitiikan rahoittamiseen. Se antaa täysin harhaanjohtavan kuvan väylärahoituksen todellisesta tilasta.

Huhtikuun 2025 puoliväliiriihen päätöksellä hallitus jopa kasvatti alun perin neljän miljardin euron investointiohjelmaansa 500 miljoonalla eurolla, josta jopa 200 miljoonaa euroa joudutaan käyttämään jo tehdyistä päätöksistä aiheutuvien kustannusten nousujen kattamiseen. Tämä kertoo siitä, kuinka suuri kustannuspommi kertarahoitteen investointiohjelman hankkeisiin liittyy.

Toinen suuri huolenaihe liittyy siihen, että hallitus on käynnistänyt investointiohjelman hankkeita suurilla valtuuksilla, mutta vain pienillä määrärahoilla. Silloin herää kysymys, millä ja milloin hankkeet maksetaan varsinkin, kun hallitus on kasvattanut investointiohjelmansa suuruutta jopa 4,5 miljardiin euroon, josta noin 3,5 miljardia liittyy väylähankkeisiin? Hallitusohjelman mukaan rahoitus tapahtuisi myymällä valtion tuottavaa omaisuutta. Milloin ja mihin hintaan, kun aika tiimalasissa alkaa käydä vähiin hallituskauden kääntyessä hiljalleen loppusuoralle. Nyt tiedetään, että hallitus on myymässä ainakin Posti Groupia sijoittajille. Hallitus on kasvattanut myös valtuuksiaan myydä Finaviaa ja VR:ää. Mielestämme valtionyhtiöitä ei pitäisi myydä valtion rahapulassa eikä investointiohjelman rahoittamisen takia.

Ilmiselvästi hallitus ei ole myöskään varautunut siihen, että investointiohjelman toteuttaminen lisää perusväylänpidon rahoitustarpeita. Tilanne on jo entuudestaan vaikea, joka näkyy korjausvelan jatkuvana kasvuna.

Vuosi 2026 on viimeinen budjettivuosi, jolloin hallitus saa käyttää investointiohjelmansa väylärahoitukseen tekemiä lisäyksiä. Sen jälkeen väylärahoituksen taso suorastaan romahtaa. Tulossa olevien vaalikausien yli ulottuvan Liikenne 12 -suunnitelman lausunnoilla olleeseen pohjatekstiin on luvattu tuntuvaa väylärahoituksen korotusta heti voimassa olevan kehyskauden 2026—2029 jälkeen. Tämä kertoo siitä, että myös hallituksessa on havahduttu lyhytjänteisen väyläpolitiikan vakavista seurauksista, mutta ongelmat on haluttu siivota seuraavan hallituksen ratkaista-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 1

vaksi. Pidämme tätä populistisena ja vastuuttomana. Jo tiedossa olevia ongelmia ei pitäisi kaataa seuraaville hallituksille tai suunnitella pitkän aikavälin väyläpolitiikkaa toiveiden varaan.

Väylien korjausvelka lähdössä huomattavaan kasvuun

Ensi vuodelle hallitus esittää perusväylänpidon rahoitukseen noin 200 miljoonan euron leikkausta verrattuna kuluvaan vuoteen. Kehysrahoituksen (1,285 mrd. euroa) päälle hallitus on osoittamassa momentille investointiohjelmasta enää noin 120 miljoonan euron lisäyksen. Perusväylänpidon loppusumma ensi vuodelle olisi 1,412 mrd. euroa. Vaikein vuosi tulee olemaan vuosi 2027, jolloin ilman uusia päätöksiä jäljelle jää korkeintaan edellä mainittu kehysrahoituksen taso.

Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden näkemysten mukaan ensi vuoden rahoituksella voidaan päällystää enää noin 2 300 kilometriä, mikä on selvästi alle korjausvelan kasvun pysäyttämiseen tarvittavan tason (noin 4 000 km/vuosi). Rataverkolla rahoitus ei riitä kaikkien välttämättömien korjausten toteuttamiseen. Esimerkiksi Jyväskylä—Pieksämäki- ja Oulu—Laurila-osuuksien perusrakennuksia joudutaan hidastamaan.

Toisin kuin hallitus on ohjelmassaan luvannut ja julkisuuteen lausunut, on huonokuntoisten väylien niin sanottu korjausvelka kääntymässä jyrkkään kasvuun. Vuoden 2026 lopussa yhteenlaskettu korjausvelka on kohoamassa jopa noin 4,5 miljardiin euroon. Kasvu johtuu erityisesti kustannustason noususta sekä vähäliikenteisten väylien kunnossapitämisen rappeutumisesta, joihin ei hallitus ohjaa rahoitusta. Tilanne vaikeutuu entisestään vuonna 2027, jolloin palataan hallituksen leikkaamalle perusuralle.

Edellä olevan perusteella Keskustan valiokuntaryhmä pyytää valtiovarainvaliokuntaa kiinnittämään huomiota erityisesti korjausvelan jyrkkään kasvuun, elinkeinoelämälle tärkeiden vähäliikenteisten tiestön hoitamisen laiminlyönteihin sekä sorateiden kunnossapidon ja tiestön talvikunnossapidon puutteelliseen tasoon.

Väylien kehittämishankkeisiin liittyy huomattava kustannustennousun riski

Hallitus kasvatti huhtikuun 2025 puoliväliriihessään investointiohjelmaansa 500 miljoonalla eurolla. Sen turvin hallitus käynnisti budjettiriihessään viisi uutta kehittämishanketta. Investointiohjelman korotuksesta 200 miljoonalla katetaan kasvaneita kustannuksia. Rakentamiskustannusten nousun lisäksi myös lunastuslain muutos kasvattaa paineita kustannusten nousulle.

Pidämme sinänsä hyvänä, että hallitus on vihdoinkin alkanut poliittisen paineen alla kohdentaa uusia kehittämishankkeita hieman enemmän ruuhkaisimman Suomen ulkopuolelle. Silti esimerkiksi maailmanpoliittisesta tilanteesta eniten kärsivä koko itäinen Suomi jää muutamia paikallisia hankkeita lukuun ottamatta vaille uusia hankkeita. Tulossa oleva Liikenne 12 -suunnitelma ei lupaa tilanteeseen parannusta. Suurista maakunnista Pirkanmaa on jäänyt miltei osattomaksi. Hallituksen väyläpolitiikkaa voidaan perustellusti pitää edelleenkin hyvin keskittävänä.

Valtiovarainministeriö on aiemmin linjannut, että investointiohjelman hankkeita voi viedä budjettiin vasta sitten, kun hankkeiden kokonaisrahoitus on selvillä. Silmiin pistävää hallituksen talousarvioesityksissä on kuitenkin ollut, että hankkeita on käynnistetty suurilla valtuuksilla, mutta

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 1

pienillä rahoituksilla. Historiasta tiedämme, että hankkeiden rakentamisaikataulujen venyminen johtaa vääjäämättä kokonaiskustannusten huomattavankin suuriin kasvuihin. Myös asiantuntijat kiinnittivät tähän huomiota.

Turun tunnin junahanke edelleen hämärän peitossa

Suurena ja ehkä vuosikymmeniäkin kestäväenä kulueränä kummittelee yhä Turun tunnin juna (nykyisin Länsirata). Siitä on hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätös joulukuulta 2023 pääomittaa hankeyhtiötä 400 miljoonalla eurolla sekä jakaa ensimmäisen rakennushankkeen kustannukset niin, että osakaskunnat maksavat 51 % ja valtio 49 % loppuosan rahoituksesta hoituessa hankeyhtiön ottamasta lainasta, josta valtio osakkaana kantaa myös vastuuta.

Ennakoarvioista poiketen hanke ei saanut heinäkuussa 2024 EU:lta lainkaan rakentamisrahaa. Osakaskunnat ovat pitäneet maksuosuuksiaan liian suurina. Ne eivät ole vieläkään tehneet päätöksiä osallistumisestaan Länsiradan rakentamiskustannuksiin. Kuntien toiveena on ollut, että valtion rahoitusta käytettäisiin ensin ennen kuntien rahoitusta.

Pyydämme valtiovarainvaliokuntaa kiinnittämään huomiota siihen, että pitkittyessään asiat mutkistuvat ja käyvät lopulta kalliiksi. Kysymys on vasta Länsiradan rakentamisen ensimmäisestä vaiheesta, jossa uutta rataa rakennetaan Turku—Salon- sekä Lohja—Espoo-osuuksille. Toista vaihetta, joka koskisi oikoradan rakentamista kahden edellä mainitun rataosuuden liittämiseksi toisiinsa, ei hallitus edistä lainkaan. Tehtyjen arvioiden mukaan se olisi hankkeen kallein osa (kustannusarvio 1,9 mrd. euroa), jonka rahoittamiseen hankeyhtiön osakaskunnilla lienee vähiten kiinnostusta.

Hallitus kylvää viestintäpolitiikallaan epätasa-arvoa

Hallitus kylvää edelleen viestintäpoliittista epätasa-arvoa. Se lakkautti jo vaalikauden alussa valtakunnallisen laajakaistaohjelman, leikkasi siltä rahoituksen ja poisti kyseisen avustusmomentin valtion talousarvioesityksestä, jolloin määrärahoitusta on mahdotonta esittää jatkossa. Samalla hallitus toimi omaa hallitusohjelmaansa vastaan. Hallitusohjelman mukaan julkisten palveluiden digitalisaatiota edistetään. Koko maan kattavat toimivat laajakaistat ovat tärkeitä myös sote-palveluja tarvitseville. Hallitusohjelman mukaan myös viranomaisviestintää ollaan digitalisoimassa.

Laajakaistatuen lakkauttamis päätös tehtiin ennen hallitusohjelmassa luvattua selvitystä ja samaan aikaan kun 3G-verkkoa alettiin ajamaan alas uudemman sukupolven verkkojen tieltä. Samalla hallitus tuli joko tarkoituksella tai tietämättään peruneeksi edellisen hallituksen tekemän rahoituspäätöksen parantaa junakuuluvuutta eli käytännössä rakentaa toimivaa laajakaistojen perusrasaa, joka palvelisi niin junamatkustajia kuin syrjäisempien alueiden asukkaita.

Nyt asukkaiden matkapuhelimet eivät enää toimi ja junissa on mahdotonta tehdä töitä ja soittaa puhelimella. Junakuuluvuuden parantamisen hallitus on sysännyt VR:n vastuulle, vaikka ongelma liittyy toimimattomiin laajakaistaverkkoihin eikä verkkoyhteyksien rakentaminen ole VR:n vastuulla.

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 1

Perinteisessä postinjakelussa Posti OyJ on poistanut vuoden 2025 alussa palveluvalikoimastaan osoitteettomat mainosjakelut ja muut massapostitukset, kuten ilmaislehtien jakelun. Lisäksi hallitus on leikkaamassa sanomalehtien jakelutuen rahoituksesta jopa puolet ensi vuodesta 2026 alkaen.

Viimeisimpänä riippumaton tiedonjakaja Suomen Tietotoimisto on vaikeuksissa omistajien hylätessä sen. Liikenne- ja viestintäministeriön vastaus on tehdä muistio, jossa keskitytään erityisesti kotimaisten mediayhtiöiden kilpailukykyyn.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallitus päätöksillään tai päättämättömyydellään murentaa ihmisten viestinnällistä tasa-arvoa. Mahdollisuuksia käyttää ja saada digitaalisia ja perinteisiä viestintäpalveluja ovat heikentymässä samanaikaisesti samoilla ihmisillä, vain heidän asuinpaikkansa perusteella. Tämä alleviivaa hallituspolitiikan keskittävää ja ihmisiä eriarvoistavan politiikan peruslinjaa.

Yksityisteiden ja pyöräteiden valtioavustuksia tulee korottaa

Yksityistiet. Suomessa on yksityisteitä noin 385 000 kilometriä. Suomen tieverkosta lähes 60 % (noin 385 000 km) on yksityisteitä, josta vajaa puolet on järjestäytynyt tiekunniksi. Siltoja yksityisteillä on noin 12 000 kpl sekä avustettavia erityiskohteita noin 20 kappaletta. Yksityisteiden varsilla on arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilayritystä, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä sekä suuri määrä metsätilojen palstoja.

Kuluvalla vaalikaudella yksityistieavustuksia on leikattu joka vuosi. Ensi vuonna määräraha olisi enää 5,5 miljoonaa euroa, josta noin puolet menee lossiliikenteen ylläpitoon. Vertailun vuoksi viime vaalikaudella yksityistieavustukset olivat pienimmilläänkin 23 miljoonaa euroa.

Korostamme, että tarve panostaa yksityisteihin ei ole hävinnyt mihinkään. Sen sijaan hallitus on määritelmällisesti heikentämässä huoltovarmuuden kannalta kriittistä infrastruktuuria ja maksattamassa tiekuntien osakkailla valtiovallan keskeistä velvollisuutta vahvistaa ja ylläpitää koko Suomen huolto- ja toimintavarmuudelle tärkeitä yksityisteitä.

Kevyen liikenteen väylät. Kunnille on myönnetty hakemuksesta valtionavustusta kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin, muihin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaviin hankkeisiin. Kunnat olleet aktiivisia käyttämään tukea, koska se parantaa liikenneturvallisuutta.

Liikenneturvallisuudelle tärkeiden pyöräteiden rakentamisen valtionosuutta on kuluvalla vaalikaudella lähes puolitettu. Toinen ongelma on ollut, että tukea on voitu myöntää vain kunnan omistamille liikenneväylille. Suomessa on kuitenkin paljon erityisesti maaseutumaisia kuntia, jotka sijaitsevat valtion omistaman tieverkon varrella. Tällaisille alueille ei ole voitu tukea myöntää.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä yksityisteiden sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen määrärahoitusta ensi vuodelle tulisi nostaa esimerkiksi perumalla tulossa oleva autojen romutuspalkio, johon hallitus on varannut rahoitusta yhteensä 20 miljoonaa euroa vuosille 2026—2027. Kat-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 1

somme, että eduskunnalle annettu autojen romutuspalkkioesitys on tehotonta valtionrahan käyttöä, koska siitä hyötyvät sellaiset, jotka muutoinkin olisivat vaihtamassa autonsa uuteen.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 9.10.2025

Jouni Ovaska kesk
Mauri Kontu kesk

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Hallitus jatkaa vuoden 2026 talousarvioesityksessään aiempaa liikennepolitiikan linjaansa, jossa se käytännössä sysää vaikeiden ratkaisujen tekemisen tulevalle hallitukselle. Kehotamme hallitusta palaamaan takaisin pitkäjänteiseen ja ennakoitavaan liikennepolitiikkaan, Liikenne 12 -prosessin henkeen ja ennen kaikkea kestäväan rahoitukseen.

Kehittämishankkeiden rahoitus ja rahoituspohjan kestävyys pitkällä aikavälillä

Hallitusohjelmansa sekä päättämiensä lisäleikkausten mukaisesti hallitus puolittaa kautensa aikana kehittämishankkeiden kehysrahoituksen pysyvästi. Näin pyritään osaltaan edistämään talouden alijäämän pienenemistä. Kehittämisinvestointien kehysvarauksen puolitus kuitenkin johtaa käytännössä siihen, ettei liikennehankkeita pystytä pidemmällä aikavälillä edistämään oikea-aikaisesti Liikenne 12 -suunnitelman kriteerien pohjalta arvioiden tehokkaimmilla hankkeilla. Samalla väyläverkon investointivelka kasvaa, kun monet kansalaisten ja elinkeinoelämän odottamat hankkeet lykkäytyvät yhä kauemmas tulevaisuuteen.

Erikoista on, ettei kehittämishankkeista säästäminen koske hallitusta itseään, vaikka se esitetään välttämättömänä säästötoimenpiteenä valtiontalouden tilanteen parantamiseksi. Samaan aikaan, kun kehysrahoitusta leikataan, hallitus laittaa oman investointiohjelmansa kautta kehittämishankkeita liikkeelle kertaluonteisella valtionyhtiöistä saatavalla rahoituksella. On selvää, että hallituksen toimintamalli on pitkällä aikavälillä kestävä. Kehotamme hallitusta viimein palaamaan takaisin kehysrahoitukseen. Tämä edistäisi myös liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta, joihin myös Liikenne 12 -suunnittelulla ja sen kriteereihin perustuvalla tietopohjaisella hankearvioinnilla pyritään. Positiivisena voidaan kuitenkin pitää sitä, että hallituksen talousarvioesityksessään esittämät hankkeet suurelta osin sisältyvät Väyläviraston väyläverkon investointiohjelmaan, joka on virkanäkemyksistä kiireellisimmistä ja vaikuttavimmista hankkeista.

Perusväylänpito ja korjausvelka

Hallitus on koko kautensa ajan pyrkinyt ohjaamaan rahoitusta korostetusti perusväylänpitoon ja ennen kaikkea teiden päällystämiseen. Käytännössä perusväylänpitoon panostaminen on tehty kehittämisinvestointien kustannuksella. Lisäksi ongelmana on, että esimerkiksi rataverkolla oleva korjausvelka on jäänyt pitkälti vaille huomiota, kun rahoitusta on ohjattu lähinnä asfaltointiin. Tieverkon korjausvelan osalta olisi päällysteiden lisäksi syytä myös laajemmin kiinnittää huomiota rakenteellisiin korjaustarpeisiin ja esimerkiksi siltojen kuntoon.

Hallituksen tarkoituksena on ollut kääntää korjausvelka laskuun. On kuitenkin selvää, että hallitus on epäonnistunut tavoitteessaan, sillä perusväylänpitoon ohjattu rahoitus eri riitä korjausvelan taittamiseksi. Väyläviraston alustavan arvion mukaan väyläverkon korjausvelka kasvaa kuluvan vuoden loppuun mennessä 4,3 mrd. euroon ja kehyskauden loppuun mennessä yli 5 miljardiin euroon.

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 2

Vaikka korjausvelan kasvua ei ole tähänastisilla panostuksillakaan saatu hallituskauden aikana taittumaan, huolestuttavaa on, että perusväylänpidon rahoitus putoaa ensi vuonna hallituksen talousarvioesityksessä lähes parilla sadalla miljoonalla eurolla verrattuna kuluvan vuoden varsinaiseen talousarvioon. Tämä on merkittävä ongelma korjausvelan näkökulmasta, ja näyttääkin siltä, että hallituksen keinot alkavat olla käytetty myös perusväylänpidon rahoituksen osalta.

Huomionarvoista on, että väylänpidon kustannustaso vaikuttaa jääneen Venäjän laajamittaisen hyökkäyssodan käynnistymisen jälkeen suhteellisen pysyvästi korkealle tasolle. Samaan aikaan Väylävirasto on tarkentanut korjausvelan laskentatapaa aiempaan verrattuna, minkä seurauksena arvio korjausvelan määrästä on tarkennut merkittävästi ylöspäin. Korostamme, että kohonneeseen kustannustasoon ja korjausvelkaan tulisi etsiä kestäviä ratkaisuja, sillä tämänhetkiselä kustannustasolla perusväylänpitoon tarvittaisiin tulevana vuosina miljardien lisärahoitus, jotta korjausvelan kasvu saataisiin laskuun.

Yksityistiet ja alempi tieverkko

Suomen tieverkosta valtaosa muodostuu yksityisteistä ja alemmasta tieverkosta. Niiden kunto on koko ajan rapistumassa, mistä kärsivät niin kansalaiset kuin myös elinkeinoelämän kuljetukset. Yksityistieavustukset ovat hallituksen talousarvioesityksessä jälleen pienenevässä yli miljoonalla eurolla kuluvana vuoteen verrattuna, ja samaan aikaan yksityisteiden valtionavustusten avustusprosentti on ensi vuoden alusta pienenevässä, kun viime vaalikaudella valtioneuvoston asetuksella säädetty väliaikainen korvausprosenttien korotus päättyy kuluvan vuoden loppuun. On ymmärrettävää, että rajallisia resursseja kohdennetaan ennen kaikkea pääväylille, mutta muistutamme hallitusta siitä, ettei alemmaa tieverkkoa ja yksityisteitä sovi unohtaa. Toimiva ja hyväkuntoinen yksityisteiden verkosto ja alempi tieverkko ovat olennaisessa roolissa myös huoltovarmuuden näkökulmasta.

Joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Liikenteen palveluiden osalta on syytä kiinnittää huomiota siihen, että julkisen henkilöliikenteen ostot ja momentin sisällä esimerkiksi alueellisen ja paikallisen liikenteen, suurten kaupunkien julkisen henkilöliikenteen sekä keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuet ovat pysyneet jo pitkään euromääräisesti samalla tasolla. Hallituksen joukkoliikennepanostuksen osalta voidaan puhua korkeintaan säilyttävästä tasosta. Tosiasiassa, kun tukimäärät ovat pysyneet samana ja huomioidaan inflaation vaikutus, rahoituspainetta kohdistuu yhä vahvemmin kuntien, kaupunkien ja ELY-keskusten suuntaan.

Hallitusohjelman joukkoliikenteeseen kohdistuvat leikkaukset haastavat joukkoliikenteen järjestämistä, vaikka vallitsevassa tilanteessa joukkoliikennettä pitäisi pystyä kehittämään. Joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää paitsi liikenteen päästöjen vähentämisen myös talouskasvun ja alueellisen kehityksen tukemiseksi. Samaan aikaan väestömme vanhenee, palvelut keskittyvät yhä enemmän, ja liikkuminen kaikissa muodoissa kallistuu. Näihin kaikkiin haasteisiin joukkoliikenne voi tarjota ihmisille saavutettavia ratkaisuja. Hallituksen leikkausten myötä olemassa olevalla rahoituksella ei kuitenkaan ole mahdollista toteuttaa tällaisten uudenlaisten ratkaisujen pilotointia.

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 2

Myös rahoitus kuntien kanssa yhteistyössä toteutettaviin kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin on ollut koko hallituskauden ajan käytännössä minimissä, vaikka hallitusohjelmassa on linjattu tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn edellytysten sekä toisaalta liikenneturvallisuuden parantaminen. On myös huomattava, että kävelyn ja pyöräilyn edistämällä on mittavat kansanterveydelliset vaikutukset, sillä jo pienikin arkiliikunnan lisäys ennaltaehkäisee riskiä sairastua suomalaisille tyyppillisiin kansantauteihin. Se, että näiden kävelyn ja pyöräilyn avustusten taso hieman nousee viime vuodesta takaisin edes kolmeen miljoonaan euroon, ei riitä paikkaamaan syntynyttä rahoitusvajetta suhteessa tavoitetilaan.

Luotettavan ja riippumattoman mediakentän turvaaminen

Haluamme myös kiinnittää huomiota viime aikoina heränneeseen huoleen Suomen tietotoimiston (STT) uutispalvelun tulevaisuudesta. Nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa luotettavan ja riippumattoman median rooli korostuu. Tuore tieto siitä, että STT:n suurin omistaja Sanoma on ilmoittanut suunnittelevansa STT:n käytöstä luopumista herättää tässä valossa suurta huolta, sillä mikäli näin tapahtuu, koko palvelun jatkuvuus on vaakalaudalla. STT:n uutispalvelulla on merkittävä rooli etenkin monien alueellisten ja paikallislehtien näkökulmasta, ja ennen kaikkea palvelun loppuminen olisi valtava isku koko riippumattomalle tiedonvälitykselle. Kannustammekin hallitusta etsimään kaikki mahdolliset keinot, joilla voidaan turvata tämän laadukkaan tiedonvälityksen tärkeän osatekijän jatkuvuus myös tulevaisuudessa.

Muita huomioita

Kiinnitämme huomiota myös huoleen kyberturvallisuuteen osoitetun rahoituksen riittämättömyydestä kyberturvallisuusstrategian tarkoituksenmukaiseksi toimeenpanemiseksi sekä kyberturvallisuuden laajemmaksi jatkokehittämiseksi. Lisäksi kannamme huolta hallinnonalan virastojen, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston toimintaedellytyksistä nykyisellä rahoituksella.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 9.10.2025

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Johan Kvarnström sd
Pinja Perholehto sd

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 3

Eriävä mielipide 3

Perustelut

Kestävä liikenne ja päästöjen vähentäminen

Kestävä liikenne ja liikenteen päästöjen vähentäminen ovat keskeinen osa Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista. Hallituksen talousarvioesitys vuodelle 2026 ei kuitenkaan huomioi riittävästi näitä tavoitteita eikä tue liikenteen kokonaisvaltaista vihreää siirtymää. Rahoitus kävelylle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle on jäänyt kauas tarvittavasta tasosta.

Kunnille osoitetun kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoitus pysyy hallituksen esityksessä vuonna 2026 vain kolmessa miljoonassa eurossa, mikä on ainoastaan kymmenesosa Liikenne 12 -ohjelmassa asetetusta 30 miljoonan euron vuosittaisesta tavoitteesta. Tämä taso ei riitä ylläpitämään eikä laajentamaan turvallisia ja houkuttelevia kävely- ja pyöräilyväyliä. Rahoituksen alhainen taso heikentää kuntien mahdollisuuksia toteuttaa jo suunniteltuja hankkeita ja samalla vähentää niiden kykyä vastata kasvaviin ilmasto- ja terveyshaasteisiin.

Hallitus on myös päättänyt luopua työsuhdepolkupyörien veroedusta vuonna 2026. Etu on ollut hyvin suosittu ja edesauttanut siirtymää autoilusta aktiivisten sekä kestävien kulkumuotojen pariin. Laskelmia edun lakkauttamisen taloudellisista perusteluista ei ole tehty.

Joukkoliikenteen osalta tilanne on yhtä huolestuttava. Valtion ja kuntien joukkoliikenteen rahoitus supistuu reaalisesti merkittävästi, koska inflaatio heikentää ostovoimaa ja ilmastoperusteinen määräraha on poistettu. Hallitus ei ole tunnistanut joukkoliikenteen kasvavaa tarvetta rahoitusta lisäämällä. Tämä uhkaa johtaa palveluiden supistumiseen ja heikentää liikkumisen mahdollisuuksia etenkin pienituloisten kohdalla ja alueilla, joissa joukkoliikenne on jo valmiiksi niukkaa. Huolestuttavaa on myös, että hallitus ei ole esittänyt toimia joukkoliikenteen hintatason hillitsemiseksi. Tehdyt arvonnäköveron muutokset ja nousevat kustannukset siirtyvät lippujen hintoihin ja lisäävät liikenneköyhyyttä.

Kotimaan lentoliikenteen julkinen tukeminen jatkuu, vaikka se on ilmastopoliittisesti kestävä tontti ja kustannustehotonta. Alueellisen saavutettavuuden tulisi perustua ensisijaisesti raideliikenteen kehittämiseen ja sen rahoituksen vahvistamiseen, ei ympäristölle haitallisiin lentotutkiin.

Hallitus myös osoittaa ensi vuodeksi noin 100 miljoonaa euroa ilmaston kannalta kestävämmään ja huonosti kohdistuvaan liikennepolttoaineiden veroalennukseen. Valittu toimi ei vähennä liikenteen osalta sosiaalista ja alueellista epätasa-arvoa, mutta kasvattaa kyllä liikennepäästöjä.

Liikennepolitiikan pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus

Liikennepolitiikan ennakoitavuus ja johdonmukaisuus on välttämätöntä niin henkilöliikenteen, elinkeinoelämän kuin ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Kertaluonteiset investointiohjelmat, joita rahoitetaan valtion tuottavaa omaisuutta myymällä, ovat lyhytjänteistä liikennepolitiikkaa ja siirtää lopulta liikennepoliittisia haasteita tuleville hallituskausille. Kun perusväylänpidon koko-

Valiokunnan lausunto LiVL 16/2025 vp
Eriävä mielipide 3

naisrahoitus jatkuvasti heittelee ja lopulta supistuu, kasvaa väylien korjausvelka ja liikenneverkon kunnossapito heikkenee.

VR-Yhtymän lausunnon mukaan raideverkon korjausvelka kasvaa vuonna 2026 jo 1,8 miljardiin euroon, mikä heikentää junaliikenteen toimintavarmuutta ja houkuttelevuutta. Perusväylänpidon määrärahojen 12 prosentin vähennys lisää tätä velkaa entisestään. Kun samalla tukea joukkoliikenteen kehittämiseen ei kasvateta, on vaarana, että matkustajat siirtyvät entistä enemmän raiteilta vähemmän kestävien liikennemuotojen pariin. Rapistuva raideverkko aiheuttaa myös haasteen elinkeinoelämän kilpailukyvyille.

Liikennepolitiikan epäjohtonmukaisuus näkyy painavasti myös kasvavien kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeiden ja niille suunnatun kävelyn ja pyöräilyn rahoituksen osalta. Hallitus ei tunnista kasvavien kaupunkiseutujen merkitystä päästövähennysten toteuttamisessa eikä tue niitä riittävästi. Pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus ovat yhtä välttämättömiä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämisessä kuin suurissa väyläinvestoinneissa.

Kyberturvallisuus

Pitkälle digitalisoituneessa yhteiskunnassa kyberturvallisuuteen panostaminen on välttämätöntä koko yhteiskunnan toimintakyvyn turvaamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto on todennut, että sen budjettirahoitteinen toimintamenokehys pienenee 15 prosenttia ja että säästöt kohdistuvat myös Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan, mikä väistämättä heikentää kansallista kyberturvallisuutta.

Vaikka hallitus esittää rajoitetusti lisärahoitusta NIS2-direktiivin toimeenpanoon ja muutamaankin yksittäiseen kyberhankkeeseen, kokonaisuus jää riittämättömäksi. Kyberturvallisuuden tehtävät ja uhkat kasvavat, mutta rahoitus vähenee. Tämä on vakava riski Suomen digitaalisen infrastruktuurin, liikenteen ohjausjärjestelmien ja yhteiskunnan toimintavarmuuden kannalta.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 9.10.2025

Timo Furuholm vas
Atte Harjanne vihr