Valiokunnan lausunto VaVL 1/2026 vp– VNS 10/2025 vp

Valtiovarainvaliokunta

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

Asiantuntijat

Liikennejaosto on kuullut:
- liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- sektorijohtaja, everstiluutnantti Tamio Salminen, Puolustusvoimat
- kehitysjohtaja Pipsa Eklund, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Jaakko Knuutila, Väylävirasto
- johtava varautumisasiantuntija Katriina Viljanen, Huoltovarmuuskeskus
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Timo Anttila, VR-Yhtymä Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Ville Virtanen, Finavia Oyj
- toimitusjohtaja, kapteeni Juhani Pakari, Scanwings Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, INFRA ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Piia Karjalainen, Suomen Satamat ry
- toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot ry

Liikennejaosto on saanut kirjallisen lausunnon:
- valtiovarainministeriö
- Itä-Suomen elinvoimakeskus
- Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus
- Keski-Suomen elinvoimakeskus

- Lapin elinvoimakeskus
- Lounais-Suomen elinvoimakeskus
- Uudenmaan elinvoimakeskus
- Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
- Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan elinvoimakeskukset
- Pohjois-Suomen elinvoimakeskus
- Sisä-Suomen elinvoimakeskus
- Etelä-Karjalan liitto
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- Kainuun liitto
- Lapin liitto
- Pohjanmaan liitto
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Pohjois-Pohjanmaan liitto
- Pohjois-Savon liitto
- Satakuntaliitto
- Suomen Kuntaliitto
- Uudenmaan liitto
- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Metsäteollisuus ry
- Pyöräliitto ry
- Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- Suomen Tieyhdistys ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Ensimmäinen Liikenne 12 -suunnitelma vuodelta 2021 on toiminut pohjana päivitykselle. Tämän jälkeen toimintaympäristö on kuitenkin muuttunut merkittävästi. Venäjän Ukrainassa aloittaman hyökkäyssodan aiheuttama turvallisuustilanteen muutos ja Suomen geopoliittinen sijainti edellyttävät aiempaa vahvempaa kykyä turvata huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus sekä liikenneyhteydet Eurooppaan ja maailmalle. Valtiovarainvaliokunta toteaa, että myös julkisen talouden näkymät ovat heikentyneet merkittävästi ja julkisen talouden kestävyyden turvaaminen on muodostunut keskeiseksi haasteeksi. Finanssipoliittinen parlamentaarinen työryhmä saavutti helmikuussa 2026 sovun seuraavan vaalikauden rahoitusasematavoitteesta, mikä tulee tarkoittamaan merkittävää sopeutusta.

Liikenne 12 -suunnitelma sisältää liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtion rahoitusohjelmaan on koottu

liikennejärjestelmän kehittämisen arvioidut määrärahatarpeet vuosina 2026—2037. Rahoitusohjelman vuodet 2026—2029 pohjautuvat julkisen talouden suunnitelmaan pois lukien sotilaallisen liikkuvuuden kokonaisuus, jonka osalta on kuvattu rahoitustarve, mutta määrärahoista on tarkoitus päättää erikseen. Rahoitusohjelma huomioi myös hallituksen määräaikaisen investointikokonaisuuden. Vuodesta 2030 lukien kokonaisrahoitustasoa kasvatetaan maltillisesti, kohdistuen pääosin perusväylänpitoon.

Suunnitelmassa korostetaan Suomen vaikuttamista siihen, että seuraava EU-rahoituskehyskausi palvelisi kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita mahdollisimman hyvin (mm. sotilaallinen liikkuvuus, ERTMS-kehittäminen, jakeluinfran kehittäminen ja talvimerenkulun huomiointi). Valtio pyrkii hyödyntämään laajasti myös muut EU:n rahoitusinstrumentit sekä Natosta mahdollisesti saatavilla olevan rahoituksen.

Valtiovarainvaliokunta pitää tärkeänä sitä, että pitkäjänteistä liikennejärjestelmäsuunnittelua jatketaan ottaen huomioon toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset. Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) sekä näitä yhdistävät näkökulmat (tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi) ovat kannatettavia ja tarkoituksenmukaisia. Valiokunta käsittelee selontekoa oman toimialansa näkökulmasta ja keskittyy erityisesti selonteon budjettitaloudellisiin vaikutuksiin.

Valiokunta pitää keskeisenä sitä, että Liikenne 12 -suunnitelma pyrkii ottamaan huomioon julkisen talouden kantokyvyn. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu esille, että suunnitelman tavoitteet ja resurssit ovat osin ristiriidassa keskenään. Rahoitusohjelma on tavoitteisiin ja tarpeisiin nähden riittämätön erityisesti suunnittelukauden alkuvuosina. Valiokunta toteaa, että vaikka rahoitusohjelma on alkuvuosina niukka eikä se tule riittämään kaikkiin perusteltuihin tarpeisiin, niin kriittisten kehittämis- ja parantamiskohteiden toteuttamisesta on huolehdittava. Liikenteen rahoituksen tulee myös olla mahdollisimman tasaista ja ennakoitavaa. Kun rahoituksesta linjataan pitkäjänteisesti, pystyvät alan toimijat varautumaan ja suunnittelemaan omaa toimintaansa. Eduskunnan budjettivallan näkökulmasta on hyvä, että suunnitelmassa on linjattu, että päätökset rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa.

Rahoituslisäyksissä painottuu väyläverkon korjausvelan hallinta, huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus. Valiokunta pitää näiden korostamista perusteltuna. Perusväylänpidon riittävä rahoitus on turvattava ja näin ollen on hyvä, että rahoitusohjelman tason nosto vuodesta 2030 lukien kohdentuu erityisesti olemassa olevan infrastruktuurin korjauksiin ja perusparannuksiin.

Heikko valtiontalouden tilanne huomioon ottaen valiokunta pitää tärkeänä EU-rahoituksen ja Naton rahoituslähteiden täysimääräistä hyödyntämistä, mikä tarkoittaa myös riittävien hankesuunnitteluvalmiuksien ja tarvittavan kansallisen rahoituksen turvaamista.

Perusväylänpidon rahoitus

Liikenne 12 -suunnitelmassa perusväylänpidon rahoitusta nostetaan 460—580 milj. eurolla vuosiksi 2030—2037, jolloin rahoituksen vuosittainen taso nousee noin 1,74 mrd. eurosta noin 1,86 mrd. euroon. Vuodesta 2030 alkaen pieniin parantamistoimenpiteisiin varataan väylänpidon

vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 milj. euroa. Ennen edellä todettua määrärahatason nostoa väylänpidon rahoitustaso laskee erittäin niukaksi vuosina 2027—2029. Taustalla on hallituksen investointiohjelman rahoituksen päättyminen ja julkisen talouden suunnitelman 2026—2029 matala määrärahataso.

Väyläverkon korjausvelka oli vuoden 2025 lopussa noin 4,3 mrd. euroa[1]. Tieverkolla korjausvelkaa on erityisesti vähäliikenteisten maanteiden päällysteissä sekä maantiesilloissa. Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla. Liikenne 12 -suunnitelman alkuvuosien niukalla rahoitustasolla korjausvelan arvioidaan kasvavan yli 5,0 mrd. euroon vuoteen 2030 mennessä. Korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään yhteiskunnallisen vaikuttavuuden kannalta keskeisimmällä verkon osalla ja väylien toimivuus turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän keskeiset tarpeet.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan väylien heikentyvä kunto tulee laskemaan päivittäisen liikenteen palvelutasoa vilkasliikenteisen pääväyläverkon ulkopuolella. Rahoitus on vuoteen 2030 asti niin niukka, että rataverkon peruskorjaushankkeita joudutaan mahdollisesti keskeyttämään ja vähäliikenteiselle tiestölle ei ole mahdollista kohdentaa merkittäviä korjaustoimenpiteitä. Tasokorotuksen jälkeenkin korjausvelka jatkaa kasvua ja sen arvioidaan olevan noin 6 mrd. euroa vuonna 2037.

Valiokunta toteaa, että perusväylänpito muodostaa liikennejärjestelmän toimivuuden ja saavutettavuuden perustan. Näin ollen on olennaista varmistaa sen riittävä, ennakoitava ja pitkäjänteinen rahoitustaso. Valiokunta pitää perusväylänpidon rahoituslisäystä erittäin tärkeänä. Ongelmana on kuitenkin se, että korotus tehdään tehokkaan omaisuudenhallinnan kannalta liian myöhään. Jos korjausten tekeminen viivästyy, ovat rakenteet yhä huonommassa kunnossa ja korjaustyön kustannukset suuremmat kuin, jos korjaustoimet toteutettaisiin optimiaikataulussa.

Valiokunta korostaa, että väyläverkon korjausvelan kasvu on usean vaalikauden ajan jatkunut krooninen haaste, jonka tasoon vaikuttaa myös kustannuskehitys. Korjausvelan kasvua on hillinnyt lähinnä viime vuosikymmenen lopussa ja vuosina 2024—2025 saatu erillinen lisärahoitus. Esimerkiksi korjausvelan kasvun hillitsemisen kannalta riittävä maanteiden päällystäminen (noin 4 000 km per vuosi) on viimeisen 20 vuoden aikana toteutunut vain muutamana vuotena.

Perusväylänpidon rahoitus on syytä mitoittaa pitkäjänteisesti ja siten, että myös keskivilkkaita ja vähäliikenteisiä teitä pystytään riittävässä määrin korjaamaan. Tiestön heikon kunnon vaikutukset korostuvat alueilla, joilla vähäliikenteistä verkkoa on paljon, kuten itäisessä ja pohjoisessa Suomessa. Valiokunta muistuttaa, että vähäliikenteisellä tieverkolla, mukaan lukien yksityistieverkko, on keskeinen merkitys muun muassa elinkeinoelämälle, huoltovarmuudelle, maaseudun asukkaille ja matkailulle.

Valiokunta painottaa, että keskeisen rataverkon peruskorjauksista tulee huolehtia osana perusväylänpidon rahoituskokonaisuutta. Toimintavarma ja kapasiteetiltaan riittävä raideinfra on

1 4 281 milj. euron korjausvelasta maanteiden osuus oli 2 639 milj. euroa, rautateiden 1 631 milj. euroa ja vesiväylien 28 milj. euroa.

olennainen liikenteen sujuvuudelle, elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle. Huomiota tulee kiinnittää myös liikenteellisiin pullonkauloihin ja välityskyvyn ongelmiin. Päärata Helsingistä Ouluun on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosuus ja sen kehittäminen on välttämätöntä, mukaan lukien Lentorata. Lisäksi tarvitaan välityskykyä parantavia toimia muun muassa Savonradalla ja Karjalanradalla, jotka ovat tärkeitä elinkeinoelämän kuljetuksille.

Valiokunta pitää hyvänä sitä, että pieniin parannusinvestointeihin on tarkoitus varata rahoitusta. Pienillä täsmällisesti kohdentuvilla hankkeilla pystytään parantamaan liikenneturvallisuutta sekä tukemaan kestävää liikennettä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös tienpidon laatuun. Esimerkiksi alemman tieverkon hoitoon tulisi saada laadukkaat työtavat, mukaan lukien tiehöylät. Valiokunta pyytää liikenne- ja viestintäministeriöltä vuoden 2026 loppuun mennessä selvitystä siitä, miten historiassa tehdyt kilpailutusten, alihankintojen ja työtapojen ratkaisut ovat vaikuttaneet tieverkon tason heikkenemiseen ja mitä tästä olisi mahdollista oppia.

Väyläverkon kehittämisrahoitus

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen on suunnittelukaudella rahoitusta yhteensä noin 6,3 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet sekä perusväylänpidon parantamisen vuosittainen 50 milj. euroa). Tähän mennessä jo päätetyille hankkeille on varattu kokonaisuudesta noin 3,5 mrd. euroa, eli yli puolet.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuosina 2026—2029 sitomatonta määrärahaa liikenneverkon kehittämiseen oli rahoitusohjelmaa laadittaessa vain 82,3 milj. euroa. Vuosina 2030—2037 sitomaton määräraha on noin 2,1 mrd. euroa, eli vuosittain 222—284 milj. euroa. Suunnitelman mukaan tästä rahoituksesta varataan vuonna 2028 alkavan kauden MAL-kaupunkiseutujen kehittämishankkeisiin keskimäärin 50—100 milj. euroa vuosittain. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittäminen ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Näiden rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöihin liittyvissä päätöksentekoprosesseissa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että jo aloitettuihin hankkeisiin sidotun rahoituksen osuus on merkittävä ja uusiin hankkeisiin tarkoitettu sitomaton rahoitus on selvästi niukempi kuin edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa. Kehittämisrahoitus riittää siis vain kaikista tärkeimpiin uusiin kohteisiin. Lisäksi valiokunnan saaman selvityksen mukaan perusväylänpidon niukka rahoitus voi aiheuttaa sen, että kehittämisrahaa voidaan joutua kohdistamaan myös isoihin kiireellisiin peruskorjaushankkeisiin. Valiokunta toteaa, että vaikka väyläverkon kehittämisrahoituksen merkittävä lisääminen on haasteellista nykyisessä julkisen talouden tilanteessa, on toisaalta huomioitava, että usein infrastruktuurihankkeet tukevat Suomen kasvua, kilpailukykyä ja työllisyyttä. Hankkeiden priorisointiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Yksi keskeinen prioriteetti on rautatieliikenteen kulunvalvonnan modernisointi- ja peruskorjausinvestointi (ns. Digirata-hanke), jonka rahoitus huomioitu edellä todetussa noin 3,5 mrd. euron jo päätettyjen hankkeiden kokonaisuudessa. Kulunvalvontajärjestelmän

uudistamiseen on varattu kaikkiaan noin miljardi euroa vuosina 2026—2037, mutta toteutus jatkuu tämän jälkeenkin ja hankkeen kokonaiskustannusarvio on noin 1,2 mrd. euroa. Valiokunta toteaa, että investointi on välttämätön, sillä nykyinen kulunvalvontajärjestelmä on tulossa teknisen käyttöikänsä päähän, mikä väistämättä aiheuttaa merkittävät kustannukset. Hanke on olennainen liikenneturvallisuudelle sekä rautatieliikenteen sujuvuudelle ja täsmällisyydelle, minkä lisäksi se voi joillakin rataosilla mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen osana muita välityskykyä parantavia toimenpiteitä.

Sotilaallinen liikkuvuus ja kaksikäyttöisyys

Suomen jäsenyys Natossa, asema EU:n ulkorajavaltiona ja muuttunut geopoliittinen tilanne edellyttävät, että liikennejärjestelmä palvelee myös laajamittaista joukkojen ja kaluston liikkumista. Tarpeet liittyvät muun muassa siltojen kantavuuden parantamiseen, raideleveyden ratkaisuihin, kuormauspaikkojen kehittämiseen, sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantie-, rata- ja vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen, varalaskupaikkojen käytettävyyden turvaamiseen ja logististen solmukohtien kaksikäyttöisyyteen.

Liikenne 12 -suunnitelmassa sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu noin 3,5 mrd. eurolla, mutta tämä rahoitustarve ei sisälly vuosien 2026—2029 julkisen talouden suunnitelmaan eikä edellä todettuun noin 6,3 mrd. euron kokonaisuuteen. Sotilaallisen liikkuvuuden kokonaisuuteen sisältyy myös valtion väyläverkon ulkopuolella olevia kohteita (esim. satamat). Hankkeita on tarkoitus toteuttaa vaiheittain eri talousarviomomentteja ja rahoituslähteitä, kuten EU- ja Nato-rahoitusta, hyödyntäen. Ensimmäisiä päätöksiä on tarkoitus tehdä vuoden 2026 aikana.

Valiokunta toteaa, että sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin liittyvä liikennejärjestelmän kehittäminen on nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa perusteltua. Erityistä huomiota tulee kuitenkin kiinnittää kaksikäyttöisyyteen, eli siihen, että toteutettavat hankkeet tukevat myös liikenneverkon siviilikäyttöä, huoltovarmuutta sekä elinkeinoelämän tarpeita. Esimerkiksi siltakohteiden parannukset palvelevat myös erikoiskuljetuksia, ja erikoiskuljetusreittien toimivuus on yleisesti ottaen syytä huomioida. Valiokunta kiinnittää lisäksi huomiota maan sisäisten itä- ja länsisuuntaisten yhteyksien kehittämiseen niin tie- kuin raideyhteyksissä. Oleellista on myös varmistaa raideliikenteen toiminta häiriötilanteissa esimerkiksi dieselveturein.

Sotilaallisen liikkuvuuden kokonaisuuden rahoitustarve on mittava ja Suomen tulee aktiivisesti vaikuttaa EU:n sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusmahdollisuuksiin kiinnittäen huomiota Suomen erikoisolosuhteisiin ja -asemaan. Hankkeiden valmistelussa ja riittävän omarahoitusosuuden varmistamisessa tulee edetä sellaisella aikataululla, joka mahdollistaa mahdollisimman laajan ulkopuolisen rahoituksen saatavuuden. Valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä sitä, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden toteutusta ei edistetä muista rahoitusohjelmassa todetuista liikenteen määrärahoista tinkien.

Vesiväylät, merenkulku ja satamat

Liikenne 12 -suunnitelma tunnistaa merenkulun keskeisen roolin ja Suomen riippuvuuden merikuljetuksista. Tällä hetkellä ulkomaankaupassa kuljetetuista tonneista 96 prosenttia kulkee meriteitse. Saavutettavuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten ympärivuotinen toimintavarmuus ja jatkuvuus on avainasia. Suunnitelma tunnistaa haasteita, jotka liittyvät muun muassa uusien kestävämpien polttoaineiden rajalliseen saatavuuteen ja korkeaan hintaan sekä talvimerenkulkuun. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden edetessä huomioiden kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat arviolta noin 30 milj. euroa vuodessa ja ne sisältyvät perusväylänpidon rahoitukseen.

Valiokunta pitää hyvänä sitä, että merikuljetusten (ml. talvimerenkulun) keskeinen rooli tunnistetaan. Talvimerenkulun rahoituksesta on tärkeää huolehtia ja valiokunta toteaa, että tähänkin osa-alueeseen liittyvät tarpeet korostavat jälleen sitä, että perusväylänpidon riittävään kokonaistasoon tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Satamat toimivat solmupisteinä merenkulun ja sisämaan logistiikan välillä ja valiokunnan asiantuntijakuulemisessa tuotiin esille niiden keskeinen merkitys myös kokonaisturvallisuudelle ja huoltovarmuudelle. Sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisen EU-rahoituksen saatavuuden turvaamisessa on tärkeää pyrkiä vaikuttamaan siihen, että satamat, joilla on sotilaallisen liikkuvuuden roolia, tunnustetaan EU-rahoituskelpoisiksi. Osa näistä satamista ei sisälly nykyiseen TEN-T -verkkoon, joka edellytys Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitukselle. Tämä EU:n rahoitusväline on ollut keskeisin julkisen sektorin rahoitusinstrumentti satamien infrastruktuuri- ja puhtaan siirtymän investoinneissa.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös sisävesien kuljetuksiin, jotka tulee jatkossakin huomioida liikenneverkon strategisessa kokonaisuudessa. Toimiva sisävesiliikenne turvaa metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksia vähäpäästöisesti ja on tärkeä itäisen Suomen elinvoimatekijä. Sisävesikuljetusten tulevaisuuden vaihtoehtoja tulee selvittää.

Liikenteen avustukset

Yksityistiet. Yksityisteiden valtionavustukset ovat vuosina 2026—2029 keskimäärin 6,7 milj. euroa vuodessa, mutta taso vaihtelee (kävelyn ja pyöräilyn edistämisen avustusvuosina taso on alempi). Vuodesta 2030 määrärahatasoa on tarkoitus korottaa 4 milj. eurolla. Suunnitelmassa tuodaan esille, että yksityistielain muutostarpeita (ml. mahdollisuudet luoda valtiontakausmalli tiekuntien lainoille) arvioidaan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä. Samalla tarkastellaan yksityislossien avustamisen erottamista yksityistieavustuskokonaisuudesta.

Valiokunta pitää tärkeänä sitä, että valtion avustustasoa korotetaan vuodesta 2030 lukien, mutta toteaa tämänhetkisen tilanteen olevan todella haastava. Valiokunnan kuulemisessa on tuotu esille, että yksityistieavustusten taso riittää vuosina 2026—2029 vain siltakohteisiin ja yksityistielosseihin. Tiekohteiden avustaminen on siis vuoteen 2030 saakka kunnallisten avustusten varassa. Näissä haasteena on se, että vaihtelu on suurta eri kuntien välillä. Valiokunta pitää hyvänä sitä, että valtiontakausmallia tiekuntien lainoille selvitetään, sillä nykyisellään pankkilainoituksen saaminen on ollut vaikeaa.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Turvallisen kävely- ja pyöräliikenteen kehittäminen on keskeistä aktiivisen liikkumisen edistämisessä ja se tukee myös päästötavoitteiden saavuttamista. Kuntien ja kaupunkien hallinnoimalla katuverkolla on tässä merkittävä rooli. Valtionavustuksen taso on keskimäärin 1,8 milj. euroa vuodessa vuosina 2026—2029 ja avustuksia myönnetään vain joka toinen vuosi. Vuodesta 2030 alkaen vuosittaista tasoa korotetaan 2 milj. eurolla. Lisäksi pienempien kuntien on mahdollista edistää kävelyä ja pyöräilyä Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) kautta vuosina 2026—2030 (arviona yhteensä 52,5 milj. euroa).

Valiokunta toteaa, että kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitus on merkittävästi edellistä suunnitelmaa alemmalla tasolla, mikä tarkoittaa kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin pistemäistä ja hidasta kehittämistä.

Joukkoliikenne

Liikennejärjestelmän kokonaistoimivuuden kannalta on olennaista huolehtia joukkoliikenneyhteyksistä maanteillä, raiteilla sekä ilmassa. Valiokunta korostaa aiemmassakin Liikenne 12 -suunnitelmassa ollutta kolmen tunnin saavutettavuustavoitetta. Toimivat yhteydet ovat tärkeitä muun muassa työvoiman liikkuvuudelle ja matkailulle ja tukevat siten myös elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia. Suunnitelmassa on tunnistettu, että ihmisten liikkumistarpeita muokkaavat esimerkiksi väestön ikääntyminen, kaupungistuminen sekä teknologinen kehitys, joka on mahdollistanut työnteon tapojen muutokset. Suunnitelma tunnistaa myös sen, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä tulisi pystyä edelleen vähentämään, jotta kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä saavutetaan. Kestävällä joukkoliikenteellä on tässä olennainen rooli.

Linja-autoliikenne. Suunnitelmassa esitetään linja-autoliikenteen tukitasoksi 51,6 milj. euroa vuosittain vuoteen 2030 asti. Rahoitus kattaa suurien ja keskisuurien kaupunkiseutujen sekä pienempien kuntien joukkoliikenteen valtionavustukset sekä Liikenne- ja viestintäviraston hankkiman alueellisen joukkoliikenteen, joka on pääsääntöisesti yhteisrahoitteista kuntien kanssa. Lisäksi alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen on tulossa vuosille 2026—2032 yhteensä 93 milj. euron lisäys ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta (SCP).

Valiokunta toteaa, että valtion rahoitus on ollut pitkään melko samantasoinen, vaikka alan kustannukset ovat kasvaneet merkittävästi. Valtion hankkimassa linja-autoliikenteessä palvelutasoa on siten jouduttu laskemaan ja yhteishankinnoissa kuntien rahoitusosuutta nostamaan. Vuosien 2026—2029 aikana Liikenne- ja viestintäviraston hankkimassa linja-autoliikenteessä on edelleen odotettavissa palvelutasoleikkauksia niillä alueilla, joilla SCP-rahoitusta ei voida hyödyntää. Tilanne on haastava myös kasvavilla kaupunkiseuduilla, joissa toimiva joukkoliikenne on olennainen päivittäisen liikenteen sujuvuudelle ja päästöjen hallinnalle. Vuodesta 2030 eteenpäin suunnitelma sisältää 10 milj. euron vuotuisen lisärahoituksen, joka on tarkoitus kohdentaa alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen.

Henkilöjunaliikenne. Junaliikenteen palveluiden ostot on esitetty rahoitusohjelmassa vain vuosille 2026—2030, minkä aikana ne kasvavat reilun 50 milj. euron vuositasolta yli 66 milj. euroon (ml. korvaukset kalustoyhtiölle). Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa tuotiin esille, että

2020-luvun lopulla tämä rahoitus ei tule olemaan riittävä ottaen huomioon kalustojen elinkaarijatkot ja tarpeelliset kalustoinvestoinnit. Rahoitustarve vuodesta 2031 eteenpäin selviää vasta kilpailutuksen myötä ja tätä kokonaisuutta ei ole huomioitu rahoitusohjelmassa. Nähtävissä on, että kustannukset tulevat edelleen nousemaan merkittävästi 2030-luvulla.

Valiokunta toteaa, että rautatieliikenne on yksi vähäpäästöisimmistä liikennemuodoista ja on tärkeää jatkaa raideliikenteen sähköistämistä. Junamatkustamisessa on ollut vahvaa kasvua Suomen kaukoliikenteessä. Esimerkiksi kasvava trendi Pohjois-Suomen yö- ja autojunamatkailussa tulee ottaa huomioon kalustohankinnoissa. Ostojunaliikenteessä on kasvupotentiaalia, sillä useilla alueilla on halua käynnistää alueellista henkilöjunaliikennettä. Tämä edellyttää kuitenkin kaupunkien ja kuntien rahoitusta, sillä valtio on sitoutunut rahoittamaan vain nykyistä ostojunaliikennettä, johon siihenkin liittyy merkittävät valtiolle kohdentuvat lisärahoitustarpeet 2030-luvulla. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että vuoden 2030 jälkeisen kauden kilpailutus tulee olemaan merkittävä rakenteellinen muutos, joka vaatii huolellista valmistelua siten, että myös alueilla on aito mahdollisuus osallistua.

Lentoliikenteen palveluiden ostot ja lentoasemaverkosto

Liikenne 12 -suunnitelmassa lentoliikenteen lähtökohtana on markkinalähtöisyys. Markkinaehtoista liikennettä on kuitenkin nykyisellään rajallisesti kotimaan lentoliikenteessä. Suunnitelman mukaan useiden Suomen lentoasemien matkustajamäärät ovat olleet laskevalla trendillä jo vuosikymmeniä ennen koronaa, eikä muutosta ole näkyvissä muun muassa väestön keskittymisen, alueiden ikärakenteen ja liikelentämisen vähentymisen vuoksi. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tilanne on kuitenkin muuttunut ja koronan jälkeen matkustajamäärät ovat olleet kasvussa. Suomen lentoliikenteessä, toisin kuin muualla Euroopassa, ollaan kuitenkin matkustajamäärissä sekä ulko- että kotimaanlennoilla pääosin vielä jäljessä koronaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta. Kasvun ajurina on matkailu ja tällä hetkellä kotimaan lentomatkustaminen kasvaa erityisesti Pohjois-Suomessa.

Suunnitelman mukaan maakuntalennot Kokkola—Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän, Kemi—Tornion ja Porin lentoasemille turvataan alkuvuoteen 2028 asti. Lisäksi julkisin varoin tuetaan lentoja Savonlinnaan sekä Maarianhamina—Tukholma välillä. Lentoliikenteen ostoihin on varattu vuosille 2026—2029 yhteensä 45,4 milj. euroa. Lisäksi yhteydet tuovat tappiota Finavialle lentoasemien ylläpidossa. Jatkon osalta on tarkoitus hakea kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Myös toimintaedellytyksiä uusille markkinaehtoisille lentoliikenteen toimintamalleille selvitetään.

Valiokunta on suunnitelman kanssa yksimielinen siitä, että lentoliikenteellä on tärkeä merkitys maan sisäisessä liikkumisessa sekä yritysten työntekijöiden ja osaajien liikuttamisessa maailmalle ja takaisin. Talouskasvua syntyy aktiivisesta vientityöstä, joka vaatii usein myös kansainvälistä lentoliikennettä. Valiokunta korostaa, että lentoliikenteen tärkeimpänä yhteiskunnallisena merkityksenä voidaan pitää sen laajempia taloudellisia vaikutuksia eri toimialojen suorituskykyyn ja kasvuun. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan 71 prosenttia Suomen vientitulosta syntyy maakunnista, joten maakuntalentojen ja -lentoasemien kehittämisellä on keskeinen merkitys Suomen kansantaloudelle.

Valiokunta toteaa, että sen saaman selvityksen mukaan markkinaehtoisen kotimaanlentoliikenteen laajeneminen on mahdollista, jos kehittämistä tehdään järkevästi ja markkinatalouden esteitä purkaen. Maakuntalentojen tukemista tulisi tehdä suunnitelmallisella ja tarkoituksenmukaisella tavalla niin, että liikenne saataisiin palautettua markkinaehtoiseksi siirtymäajan jälkeen. Valiokunta nostaa esiin, että vuosina 1998—2011 Suomessa oli kattavaa ja kannattavaa kotimaanlentoliikennettä siten, että jokaiselle asemalle lennettiin 4—6 vuoroa päivässä. Tämä oli mahdollista tarkoituksenmukaisella kalustolla, jolloin myös lentoliikenteen päästöt matkustajaa kohden olivat kohtuulliset.

Suomen nykyinen maakuntalentämisen kehityksen pysähtyneisyys on ainutlaatuista maailmassa. Esimerkiksi Ruotsissa ja Norjassa alueellisten lentoasemien liikenne on kasvanut pääkaupunkikenttien tahdissa toisin kuin Suomessa. Kotimaan lennoissa tarjonta luo myös kysyntää. Suomessa on moninkertainen matkustajapotentiaali verrattuna nykytilanteeseen, kunhan maan sisäisten lentovuorojen määrä ja aikataulutus rakentuu sellaiseksi, että se palvelee liike-elämää ja muita matkustajia.

Valiokunta pitää riittävän kattavaa lentoasemaverkostoa tärkeänä saavutettavuudelle, elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle. On myös syytä kiinnittää huomiota siihen, että erityisesti matkailulle keskeisillä lentokentillä on tarvittava kapasiteetti ottaa lentoja ja matkustajia vastaan, myös Schengen-alueen ulkopuolelta.

Digitalisaatio ja tutkimustoiminta

Suunnitelman mukaan liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa. Valiokunta korostaa tämän merkitystä tilanteessa, jossa julkisen talouden kestävyys asettaa liikennejärjestelmän kehittämiselle tiukat reunaehdot. Digitalisaation ja automatisaation lisäämisellä sekä kattavalla tiedon hyödyntämisellä on mahdollista edistää liikennejärjestelmän toimivuutta, turvallisuutta sekä kestävyyttä kustannustehokkaasti. Huomiota on syytä kiinnittää myös kyberturvallisuuteen.

Myös tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminta (TKI) tulisi nostaa hallinnonalan keskeisten toimenpidekokonaisuuksien joukkoon. Euromääräisesti kyse ei olisi suurista määrärahatarpeista, mutta pitkäjänteisellä ja määrätietoisella TKI-toiminnalla on mahdollista saada aikaan tuottavuushyötyjä, jotka tulevaisuudessa vähentävät paineita muun muassa perusväylänpidon rahoitustarpeissa.

Lopuksi

Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointi tapahtuu SOVA-lain mukaisesti. Tässä on piirteitä, jotka eivät sovi Liikenne 12-suunnitelman kaltaisen strategisen suunnitelman vaikutusten arviointiin, kuten hankelähtöinen vaikutusten arviointi. Arvioinnin tulisi kohdentua liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen kannalta strategisesti olennaisiin ja merkittäviin vaikutuksiin. Tällä hetkellä muun muassa aluekehitys-, aluetalous- ja saavutettavuusvaikutukset jäävät liian vähäiselle huomiolle.

Lopuksi valiokunta nostaa esille liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamisen tarpeet. Saadun selvityksen mukaan liikenteen erillisverot suhteessa BKT:hen ovat laskeneet vuosien 2016—2024 aikana 2,2 prosentista 1,4 prosenttiin ja ne tulevat ennusteiden mukaan edelleen laskemaan noin 1 prosenttiin vuonna 2030. Liikenteen verokertymä on laskenut reaalisesti noin 1,7 mrd. eurolla vuodesta 2016. Muutos johtuu muun muassa päästöohjauksen toimivuudesta, liikenteen energiatehokkuuden kehittymisestä, sähköistymisestä ja liikenteeseen kohdistuneista veronkevennyksistä. Valiokunta korostaa, että liikenteen verokertymän muutos on ollut nähtävissä jo pitkään. Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistuksiin ei kuitenkaan ole löydetty vielä uusia malleja ja keinoja.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Valtiovarainvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 24.3.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Markus Lohi kesk
jäsen Otto Andersson r
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Timo Heinonen kok
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Joona Räsänen sd
jäsen Hanna Sarkkinen vas
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Ville Valkonen kok
jäsen Pia Viitanen sd
varajäsen Sanna Antikainen ps
varajäsen Janne Jukkola kok
varajäsen Riitta Kaarisalo sd
varajäsen Eeva Kalli kesk
varajäsen Mikko Lundén ps
varajäsen Lauri Lyly sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Jonna Berghäll