



9.3.2026

Eduskunta, valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

Aika: 17.3.2026 klo 11

Teema: Liikenne 12 -selonteko ja sen julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvät näkökohdat. Erityisesti liikenteen rahoitustarpeisiin vastaaminen ja uudet rahoitusmahdollisuudet.

Asia: VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 <https://www.eduskunta.fi/pdf/VNS+10/2025>

Kirjallinen asiantuntijalausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Valtiovarainministeriön (VM) edustaja osallistui parlamentaarisen työryhmän kokouksiin pysyvänä asiantuntijana. Valtioneuvosto antoi suunnitelman selontekona eduskunnalle joulukuussa 2025.

VM antoi LVM:lle lausuntonsa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta maaliskuussa 2025. VM:n lausunto on edelleen keskeisiltä osin asianmukainen, mutta lausunnossa todettu Suomen julkisen talouden tila näyttäisi olevan heikentynyt entisestään.

VM piti lähtökohtaisesti kannatettavana Suomen liikennejärjestelmää koskevaa pitkäjänteistä suunnittelua. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen, suunnitelman toimeenpano ja sen seuranta.

Kuitenkin VM korosti lausunnossaan ja painottaa edelleen, että viime kädessä liikenteeseen liittyvistä määrärahoista päätetään tulevissa talousarvioissa ja julkisen talouden suunnitelmissa. Tuleva hallitusohjelma ja kehyspää tökset ovat keskeisessä asemassa liikenteen rahoituksen mitoituksessa. Lain mukaan kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa ja tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa. LVM:n on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

Lausunnossaan VM toi esille Suomen julkisen talouden ja erityisesti valtiontalouden haastavan tilanteen. Taloustilanne vaikuttaa tällä hetkellä jopa haastavamalta kuin lausuntoa kirjoitettaessa. Viimeisimmän VM:n talouskatsauksen (talvi 2025) mukaan koko julkisyhteisöjen alijäämä on jämähtänyt syväksi. Alijäämä heikenee ja pysyy yli kolmessa prosentissa suhteessa BKT:hen 2020-loppuun asti.

Velkasuhde jatkaa kasvuaan ja nousee yli 95 prosenttiin. Valtiontalouden alijäämä on vielä vuonna 2028 noin 4,4 prosenttia. Valtion menoja lisäävät mm. hävittäjä-hankinnat ja kasvavat menotarpeet ulkoiseen turvallisuuteen liittyen.

EU:n talous- ja rahoitusasioiden neuvosto päätti tammikuussa 2026 käynnistää Suomelle liiallisen alijäämän menettelyn komission ehdotuksen mukaisesti.

Neuvosto antoi Suomelle suosituksen liiallisen alijäämän korjaamiseksi. Suositus sisältää korjaavan nettomenopolun, jonka mukaisesti Suomen pitäisi sopeuttaa julkista talouttaan vuosina 2026–2028. Suomen pitää raportoida korjaavista toimitaan ensimmäisen kerran huhtikuun loppuun mennessä. Sen jälkeen raportointi jatkuu puolen vuoden välein. Suomen nettomenot saivat kasvaa enintään 1,3 prosenttia vuonna 2026, 1,5 prosenttia vuonna 2027 ja 1,8 prosenttia vuonna 2028.

Finanssipoliittinen parlamentaarinen työryhmä saavutti helmikuussa 2026 sovun paaluttaa seuraavan vaalikauden rahoitusasemataavoite julkisen talouden velka-kestävyyden vahvistamiseksi. Euroiksi käännettynä tämä tarkoittaa sitä, että VM:n viimeisimmän talousennusteen valossa kevään 2027 eduskuntavaalien jälkeen käytävissä hallitusneuvotteluissa tullaan päättämään merkittävästä, noin 8–11 miljardin euron suuruudesta sopeutuskokonaisuudesta. Sopeutuksen kokoluokkaan liittyy vielä epävarmuuksia, ja numerot tarkentuvat talousennusteiden päivittyessä. Lopullinen rahoitusasemataavoite naulataan parlamentaarisesti joulukuussa 2026.

Molemmat edellä mainitut prosessit kertovat Suomen julkisen talouden karusta tilanteesta. Haastava julkisen talouden ja erityisesti valtiontalouden tilanne edellyttää kireän finanssipolitiikan jatkamista myös tulevana vuosina talouden tasapainottamiseksi velkaantumisen taittamiseksi. Samaan aikaan menopainetta lisäävät tulevat investoinnit puolustukseen ja turvallisuuteen.

Tässä taloussympäristössä merkittäviin menolisäyksiin ei ole varaa myöskään liikenteen kohdalla. Julkisen talouden tilanne huomioiden liikennesuunnitelman tulisi olla koko suunnittelukaudella 2026–2037 perusviritykseltään säilyttävän sijaan jopa valikoiva. Niukat määrärahat tulisi kohdistaa enenevässä määrin perusväylänpitoon ja korjausvelan kasvun taltuttamiseen. Liikennehankkeet ml. väyläverkon kehittämishankkeet tulisi toteuttaa tarkasti priorisoiden keskittyen merkittäviin pääväyliin ja korostaen nykyisen maailmantilanteen takia turvallisuuteen, huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyviä näkökohtia. Väyläverkon kehittämis- ja perusväylänpidonhankkeiden valinnassa tulisi tukeutua Väyläviraston tarjoamaan tutkimustietoon (kuten hyötykustannuslaskelmiin). Myös liikenteen valtion avustuksia ja tukia sekä näiden tasoa tulisi tarkastella kriittisesti. Yleisesti liikennejärjestelmään liittyviin menoihin olisi mahdollista vaikuttaa esimerkiksi a. Arvioimalla tarvittavien infrastruktuurien laajuutta/palvelutasoa, b. Kehittämällä väylänpidon kustannustehokkuutta, sekä c. Toteuttamalla taloudellisesti kannattavimpia investointeja.

Lisäksi tulisi innovatiivisesti etsiä ja mahdollisesti ottaa käyttöön uusia tulolähteitä liikenteen menojen rahoittamiseksi. Liikenteen erillisverojen osuus bruttokansantuotteesta on laskenut vuoden 2016 2,2 prosentista 1,4 prosenttiin vuonna 2024, ja tulee ennusteiden mukaan edelleen laskemaan noin 1 prosenttiin vuonna 2030. Liikenteen verokertymä on laskenut reaalisesti noin 1,7 miljardilla eurolla vuodesta 2016. Laskun taustalla on mm. päästöohjauksen toimivuus ja liikenteen energiatehokkuuden kehittyminen, sähköistyminen ja liikenteeseen kohdistetut veronkevennykset. Liikennejärjestelmän rahoitus pohjaa on periaatteessa mahdol-

lista vahvistaa mm.: a. Lisäämällä kustannusten jakamista valtion ja muiden tahojen kesken, b. Löytämällä investoinneille kustannustehokkaimpia toteutustapoja ja vaihtoisia rahoitusmalleja, sekä c. Lisäämällä käyttäjämaksujen perimistä.

Suomen tulee hyödyntää laajasti EU:n tulevalla rahoituskehyskaudella liikenteen rahoitusohjelmasta saatavaa rahoitusta huomioiden edellä mainitut Suomen ja koko EU:n kokonaisturvallisuuteen liittyvät näkökohdat ml. jäänmurto ja liikenteeseen liittyvien digitaalisten palvelujen kehittäminen.

Budjettineuvos

Panu Kukkonen