Lausunto

Päivämäärä: 7.5.2026

Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

Viite: JTS 2027–2030 (VNS 3/2026 vp)

LVM:n lausunto: Julkisen talouden suunnitelma 2027–2030

Kehyskaudella 2027–2030 liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat keskimäärin 3,55 miljardia euroa vuodessa. Määrärahataso on keskimäärin noin 97 milj. euroa edellistä vuosien 2026–2029 kehyspäätöstä korkeampi. Suurimmat lisäykset kohdentuvat väylähankkeiden kehittämiseen (momentti 31.10.77).

Perusväylänpidon (momentti 31.10.20) määrärahataso on kehyskaudella laskeva valtiontalouden sopeutustoimista aiheutuvien säästöjen vuoksi. Säästöistä aiheutuva vähennys on 30 milj. euroa vuonna 2027, 31,3 milj. euroa vuonna 2028, 35,3 milj. euroa vuonna 2029 ja 38,5 milj. euroa vuonna 2030. Lisäksi vuonna 2027 momentin määrärahasta poistuu 118 milj. euroa hallituksen investointiohjelman määräaikaista rahoitusta korjausvelan vähentämiseen. Vuoden 2027 vähennyksiä kompensoi hieman hallituksen investointiohjelman korotuksesta seuraava 13,1 milj. euron lisäys, josta tullaan osoittamaan 7,3 milj. euroa Vt. 9 liittymäjärjestelyyn Suonenjoen keskustan kohdalla, 4,8 milj. euroa kohteelle Vt. 23 Rantala–Lajunlahti Heinävesi ja 1 milj. euroa Mt. 506:n parantamiseen Karjalantien liittymässä Juuassa. Perusväylänpidon määrärahataso on kehyskaudella 2027–2030 keskimäärin 1,25 miljardia euroa/vuosi, joka on noin 33 milj. euroa vähemmän kuin edellisellä kehyskaudella ja alittaa selvästi Liikenne 12 -ohjelman vuoden 2030 tavoitetason 1,742 miljardin euroa.

Väyläverkon kehittämismomentin (31.10.77) määrärahataso on kehyskaudella 2027–2030 edelliseen kehyskauteen verrattuna nouseva, keskimäärin 520,6 milj. euroa/vuosi (edellisellä kehyskaudella keskimäärin 407,2 milj. euroa), painottuen kuitenkin vuosiin 2027 ja 2028, jonka jälkeen määrärahataso laskee vuosina 2029 ja 2030. Vuosikohtaiset melko suuret määrärahatason muutokset aiheutuvat käynnissä olevien väylähankkeiden vuosittain muuttuvista määrärahatarpeista. Kehysriihen päätöksillä hallituksen investointiohjelman rahoitusta nostetaan siten, että lisäys on 39,9 milj. euroa vuonna 2027, 124,7 milj. euroa vuonna 2028, 39,2 milj. euroa vuonna 2029 ja 29 milj. euroa vuonna 2030. Edellä mainituilla määrärahoilla tullaan korottamaan Karjalan radan valtuutta 59 miljoonalla ja osoittamaan tulevissa talousarvioissa ja lisätalousarvioissa valtuudet mm. seuraavien uusien väylähankkeiden aloittamiseen: 49 milj. euroa Vt. 9:n parantamiseen Ylämyllyn kohdalla Pohjois-Karjalassa, 60 milj. euroa Vt 2:n parantamiseen Porin kohdalla, 20 milj. euroa Vuohimäen eritasoliittymän rakentamiselle Kirkkonummella, 19 milj. euroa Vt. 8:n leventämiseen välillä Bäckliden–Brännbacken, 18 milj. euroa Loviisan syväväylän rakentamiseen ja 15 milj. euroa Vaasan satamaväylän syventämiseen. Kaikkiaan hallituksen investointiohjelman korotuksesta tullaan osoittamaan määrärahaa 12 uudelle väylähankkeelle. Kehyspäätöksen sisältämillä määrärahoilla tullaan myös käynnistämään sotilaallisen liikkuvuuden kannalta välttämättömiä infrastruktuurihankkeita kahdessa vaiheessa.

Ensimmäisen vaiheen hankkeiden kehysvaikutus vuosille 2027–2030 on 112 miljoonaa euroa. Hankkeiden rahoittaminen kehyksen sisältä vaikuttaa merkittävästi muuhun väyläverkon kehittämiseen. Uusia hankkeita ei voida käynnistää ja Digiradan suunniteltua toteutusaikataulua joudutaan lykkäämään. Lisää rahoitusta sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille kohdennetaan syksyn 2026 budjettiriiheen mennessä.

Liikenneverkkojen avustusmomentille (31.10.30) lisätään hallituksen investointiohjelman korotuksena 8,075 milj. euroa vuodelle 2027, 11,875 milj. euroa vuodelle 2028, 5,6 milj. euroa vuodelle 2029 ja 2,5 milj. euroa vuodelle 2030. Määrärahoilla on tarkoitus myöntää MAL-sopimusten mukaisia valtionavustuksia Turun Kupittaan kansi -hankkeelle ja Turun joukkoliikennekäytävä -hankkeelle sekä Helsingin juna- ja metroasemien peruskorjaamiseen.

Väylähankkeisiin liittyvälle maa- ja vesialueiden hankintamomentille (31.10.76) tehdään päivitettyyn tarvearvioon perustuva 5 milj. euron vähennys kaikille kehysvuosille, joka huomioiden määräraha on noin 20 milj. euroa vuonna 2027 ja noin 25 milj. euroa vuosina 2028–2030.

Elinkaarihankkeiden momentille (31.10.79) tehdään noin 44 milj. euron vähennys vuodelle 2030 vastaten hankkeiden määrärahatarpeissa tapahtuvaa muutosta.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) mukaisen miehistötuen maksamiseen tarkoitetun määrärahan (momentti 31.20.43) kehystasoon tehdään 9 milj. euron tasokorotus, jolloin momentin määräraha on kehyskaudella 98 milj. euroa. Määrärahatarpeen odotetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä 107 milj. euroon aluskannan muutoksista ja lisäyksistä johtuen.

Hallinnonalan virastojen toimintamenomomenttien määrärahataso on kehyskaudella laskeva valtionhallinnon toimintamenosäästöjen takia. Vuoden 2025 budjettiriihessä virastoselvitykselle asetettu 25 milj. euron säästötavoite kohdennetaan hallinnonaloille ja lisäksi hallitus kasvattaa vuodesta 2027 alkaen valtionhallinnon toimintamenosäästöä yhteensä 60 milj. eurolla. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osuus lisäsäästöistä on kehyskaudella 5,3–9,5 milj. euroa vuodessa. Aiemmin päätetyt säästöt mukaan lukien hallinnonalalle kohdistuvat toimintamenosäästöt kasvavat vuonna 2030 42,1 milj. euroon. Samanaikaisesti tuottavuusohjelman toimien kanssa hallinnonalan virastojen budjettirahoitteiset tehtävät ovat lisääntyneet eikä esimerkiksi EU-sääntelyyn perustuviin uusiin tehtäviin ole osoitettu lisärahoitusta. Mahdollisuudet virastojen toiminnan lisätehostamiseen ovat koko ajan vähäisemmät ja riskinä on, etteivät virastot kykene tarvittavaan tehostamiseen ilman, että se vaikuttaisi virastojen tuottamien palveluiden laatuun ja laajuuteen.

Ympäristönäkökohdat

Julkisen talouden suunnitelmaan sisältyvillä raideliikennehankkeilla (kuten Karjalan rata ja määrärahojen osoittaminen MAL-sopimuksiin) voidaan odottaa olevan myönteisiä ilmastovaikutuksia siltä osin, kun ne edistävät kulkutapasiirtymää. Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin määrärahat ovat aiempien vuosien tasolla, eivätkä sisällä Liikenne12-suunnitelmassa suunniteltuja korotuksia.

Kehykseen ei sisälly tieliikenteen käyttövoimasiirtymää edistävää uutta rahoitusta. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (Kaisu) suunniteltujen liikenteen päästöjä vähentävien toimien toimeenpano LVM:n, TEM:n ja YM:n hallinnonaloilla olisi välttämätöntä, jotta pysytään EU:n taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden täyttämisen edellyttämässä tahdissa. Noin kolmasosa taakanjakosektorin päästöistä tulee liikenteestä. Kaisuun sisältyy myös EU:n sosiaalisella ilmastorahastolla toteutettavia toimia. Rahaston käytön valmistelu on Suomessa vielä kesken.

Liikenteen päästökehitykseen vaikuttavat useiden eri hallinnonalojen määrärahapäätökset. Kehyksessä on osoitettu rahoitusta VM:n hallinnonalalla toteutettavaan ammattidieseliin. Tällä veronpalautuksella lievennettäisiin niitä hintapaineita, joita tieliikenteen kuljetusten sektorille aiheutuu EU:n uudesta päästökaupasta (ETS2). Haasteena tällaisissa kompensoivissa toimissa päästövähennysten kannalta on, että ne heikentävät kannusteita vaihtaa uusiin käyttövoimiin ja siten päästökaupan vaikutusta. ETS2:n päästöoikeuksien palautuksen alkamista on lisäksi aiemmin EU:n laajuisesti päätetty lykätä vuoteen 2028, mikä osaltaan heikentää ETS2:n vaikuttavuutta taakanjakosektorin vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Lopuksi liikenne- ja viestintäministeriö tuo esiin, että ylempänä esiin tuodut perusväylänpidon rahoitukselliset haasteet heikentävät myös mahdollisuuksia tehdä ympäristömyötäisiä ratkaisuja, esimerkiksi erilaisia elinympäristöjä huomioivia hoitotoimenpiteitä väylien varsilla.

Jyrki Tanskanen, budjettineuvos, henkilöstö- ja talousyksikkö

Tuuli Ojala, liikenneneuvos, tietopohja- ja kehittämisyksikkö