palta

2.10.2026

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta torstai 8.10.2026 klo 12.00
HE 175/2026 vp / Lausuntopyyntö

Hallituksen esitys 175/2026 eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

Palvelualojen työnantajat PALTA ry (jäljempänä ”Palta”) kiittää mahdollisuudesta lausua valtion vuoden 2027 talousarvioesityksestä.

Tiivistelmä:

Paltan näkemyksen mukaan vuoden 2027 talousarvion keskeinen liikennepoliittinen ongelma on perusväylänpidon rahoitustason aleneminen tilanteessa, jossa tie-, rata- ja vesiväylien yhteenlaskettu korjausvelka on kasvanut jo noin 4,3 miljardiin euroon ja jatkaa edelleen kasvuaan. Samalla talousarvio sisältää myös perusteltuja ja yritysten kilpailukykyä tukevia kohdennettuja väyläinvestointeja sekä tarpeelliset valtuudet Digiradan toteutuksen jatkamiselle.

Palta esittää, että liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää erityistä huomiota seuraaviin kokonaisuuksiin:

- perusväylänpidon vuoden 2027 rahoitustasoa tulisi korottaa siten, että koko tie-, rata- ja vesiväyläverkon korjausvelan kasvu voidaan pysäyttää tai ainakin merkittävästi hidastaa.

- julkisesti tuetun henkilöliikenteen tulee täydentää markkinaehtoista liikennettä, perustua todelliseen palvelutarpeeseen ja olla kustannuksiltaan läpinäkyvää;

- valtion ostaman lentoliikenteen aiheuttamat lentoasemien palveluvelvoitteet ja kustannukset on rahoitettava valtion varoista eikä niitä tule jättää markkinaehtoisen lentoasemaverkoston kannettaviksi; sekä

- Digiradan infrastruktuurirahoituksen rinnalla on ratkaistava liikennöitsijöiden kaluston ETCS-varustelun kilpailuneutraali rahoitus.

Perusväylänpidon rahoitus ei riitä korjausvelan kasvun pysäyttämiseen

Vuoden 2027 talousarvioesityksessä perusväylänpitoon esitetään 1285,2 miljoonan euron nettomäärärahaa. Vuoden 2026 varsinaisessa talousarviossa vastaava määrä oli 1432,3 miljoonaa euroa. Vuoden 2027 rahoituksesta kohdistuisi tienpitoon 649 miljoonaa euroa, radanpitoon nettomääräisesti 337 miljoonaa euroa, vesiväylänpitoon 124 miljoonaa euroa sekä liikenteen ohjaukseen ja informaatioon 175 miljoonaa euroa. Tie-, rata- ja vesiväylien korjausvelka oli vuoden 2025 lopussa yhteensä noin 4,3

miljardia euroa. Vuonna 2026 käytössä ollut erillinen korjausvelan vähentämiseen osoitettu lisärahoitus päättyy, ja samalla perusväylänpidon kokonaisrahoitus alenee vuonna 2027. Tämä vaikeuttaa tie-, rata- ja vesiväylien jo mittavan korjausvelan kasvun pysäyttämistä.

Palta pitää perusväylänpidon rahoitustason alentamista ongelmallisena. Toimiva ja hyväkuntoinen väyläverkko on yritysten kilpailukyvyn, kuljetusten ennakoitavuuden, liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden perusta. Rahoituksen riittämättömyys näkyy yrityksille kasvavina kuljetuskustannuksina, toimitusketjujen häiriöherkkyytenä ja matka-aikojen ennakoitavuuden heikkenemisenä.

Rahoitusta tulee tarkastella liikennemuotoneutraalisti koko valtion väyläverkon kannalta. Tieverkon kunto vaikuttaa kaikkeen henkilö- ja tavaraliikenteeseen sekä kuljetusketjujen ensimmäiseen ja viimeiseen vaiheeseen. Rataverkon häiriöt heikentävät henkilö- ja tavarajunaliikenteen palvelutasoa ja tuottavuutta. Vesiväylien kunto ja ympärivuotinen liikennöitävyys ovat puolestaan välttämättömiä Suomen ulkomaankaupalle.

Palta esittää, että perusväylänpidon vuoden 2027 nettomäärärahaa korotetaan. Lisärahoitus tulee kohdentaa ensisijaisesti vilkkaasti liikennöityihin, elinkeinoelämän kannalta merkittäviin ja huoltovarmuuskriittisiin tie-, rata- ja vesiväyliin sekä siltoihin. Ennen hallituksen budjettiriihtä Palta on esittänyt perusväylänpidon rahoituksen nostamista 1800 miljoonan euron tasolle korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi.

Väyläverkon kehittämisinvestoinnit ja Digirata

Palta pitää tärkeänä, että valtion väyläverkon kehittämiseen osoitetaan riittävä ja pitkäjänteinen rahoitus. Uusien hankkeiden valinnan ja rahoituksen kohdentamisen tulisi Paltan näkemyksen mukaan perustua Liikenne 12 -suunnitelmaan, Väyläviraston tietopohjaiseen investointiohjelmaan, hankearviointeihin ja riittävään toteutusvalmiuteen. Vuoden 2027 talousarvioesitykseen sisältyvät uudet väylähankkeet eivät kaikilta osin näyttäisi perustuvan tähän valtakunnalliseen priorisointiin. Palta pitää tärkeänä, että yksittäisten hankkeiden sijaan investointipäätöksissä noudatettaisiin johdonmukaisesti Liikenne 12 -suunnitelmaan ja Väyläviraston asiantuntija-arvioon perustuvaa menettelyä.

Rahoitus tulee kohdentaa valtakunnallisesti vaikuttavimpiin sekä elinkeinoelämän kuljetusten, liikenneturvallisuuden, huoltovarmuuden ja väyläverkon toimintavarmuuden kannalta tärkeimpiin kohteisiin.

Palta pitää lisäksi perusteltuna Karjalan radan välityskykyä ja sähköistystä parantavien toimenpiteiden etenemistä. Toimenpiteet tukevat erityisesti teollisuuden ja rautatielogistiikan kuljetuksia sekä itäisen Suomen rataverkon toimintavarmuutta.

Uusien kehittämishankkeiden käynnistäminen ei saa johtaa olemassa olevan väyläverkon kunnossapidon tai perusväylänpidon rahoituksen heikkenemiseen.

Digiradan toteutusvaiheen jatkamiseen esitetään 655 miljoonan euron valtuutta ja kahdeksan miljoonan euron määrärahaa vuodelle 2027. Vuoden 2027 valtuus mahdollistaa koko rataverkkoa koskevien järjestelmä- ja laitehankintojen käynnistämisen. Kyse on nykyisen kulunvalvontajärjestelmän välttämättömästä korvausinvestoinnista.

Palta kannattaa Digiradan etenemistä ja pitää tärkeänä hankkeen rahoituksen ennakoitavuutta. Pelkkä ratainfrastruktuurin rahoittaminen ei kuitenkaan riitä, sillä Digiradan käyttöönotto edellyttää myös liikennöitsijöiltä ja kaluston omistajilta merkittäviä ETCS-kalustoinvestointeja. Paltan aikaisempi kanta on ollut, että Digiradan käyttöönottoa varten tarvitaan kilpailuneutraali kaluston varustelun tukijärjestelmä.

Palta esittää, että vuoden 2027 talousarvioon sisällytetään 20 miljoonan euron määräraha tai valtuus kilpailuneutraalin ETCS-kalustotuen käynnistämiseksi. Tukimallin tulee olla avoin kaikille vaatimukset täyttäville kaluston omistajille ja liikennöitsijöille.

Julkisesti tuetun henkilöliikenteen on täydennettävä markkinaehtoista liikennettä

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen esitetään yhteensä 129,68 miljoonaa euroa. Tästä junaliikenteen ostoihin arvioidaan käytettävän 52,97 miljoonaa euroa ja lentoliikenteen ostoihin 20,6 miljoonaa euroa. Junaliikenteen määrärahassa on huomioitu 2,5 miljoonaa euroa Tampere–Rauma-henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen.

Palta katsoo, että julkisen rahoituksen tulee täydentää markkinaehtoisesti toimivaa liikennettä. Tukea tulee käyttää yhteyksiin, joille on osoitettavissa aito palvelutarve, mutta joita ei ole mahdollista järjestää kestävällä tavalla pelkillä asiakastuloilla. Tukipäätösten tulee perustua läpinäkyviin kustannuksiin, palvelutasoon, käyttäjämääriin ja vaihtoehtoisten liikennepalvelujen arviointiin. Samoja periaatteita on sovellettava eri liikennemuotoihin mahdollisimman yhdenmukaisesti.

Ostojunaliikenteen määräraha turvaa markkinaehtoista junaliikennettä täydentäviä alueellisia ja valtakunnallisia yhteyksiä. Palta pitää perusteltuna, että vuoden 2027 määräraha mahdollistaa voimassa olevien ostoliikennevelvoitteiden hoitamisen. Samalla tulee varmistaa, että valtion rahoittamien uusien yhteyksien tarve ja kustannusvaikuttavuus arvioidaan ennen liikenteen käynnistämistä.

Lentoliikenteen ostot muodostavat vastaavan julkisen palveluvelvoitteen. Vuoden 2027 talousarvioesityksen mukaan lentoliikennettä ostetaan yhteyksille, joilla turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeitä yhteyksiä. Lentoliikenteen ostoihin esitetty määräraha kattaa lentopalvelun hankinnan, mutta ei ratkaise ostoliikenteen lentoasemille aiheuttamien palveluvelvoitteiden rahoitusta.

Paltan aiemman arvion mukaan ostoliikenteen lentoasemien ylläpidosta aiheutuu Finavialle noin 20 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset. Mikäli valtio jatkaa

lentoliikenteen ostoja, valtion tulee vastata myös niiden edellyttämän lentoasemapalvelun kustannuksista. Kustannuksia ei tule jättää Finavian markkinaehtoisten lentoasemien tai kansainvälisen lentoliikenteen katettaviksi.

Palta esittää, että vuoden 2027 talousarvioon lisätään erillinen 20 miljoonan euron määräraha ostoliikennettä palvelevien lentoasemien valtion määräämästä palveluvelvoitteesta aiheutuvien nettokustannusten korvaamiseen. Korvauksen tulee perustua avoimeen kustannuslaskentaan.

Digitaalinen turvallisuus

Vuoden 2027 talousarvioesityksessä esitetään lisäksi 1,5 miljoonan euron pysyvää määrärahasiirtoa kyberturvallisuusharjoitusten keskitettyyn rahoitukseen sekä 0,8 miljoonan euron siirtoa Traficomin kriittisimpiin kyberturvallisuustoimiin.

Palta pitää liikenteen ja viestinnän kyberturvallisuuden vahvistamista tarpeellisena. Kyberturvallisuustoimet ovat yritysten, digitaalisten palvelujen, liikenteenohjauksen ja huoltovarmuuden kannalta välttämättömiä. Niiden rahoitusta ei kuitenkaan tule toteuttaa vähentämällä jo ennestään riittämätöntä perusväylänpidon rahoitusta, vaan kyseisiin tehtäviin tulee osoittaa erillinen ja pysyvä rahoitus.

Kunnioittavasti,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Elinkeinopoliittinen yksikkö

Tatu Rauhamäki
Johtaja

Petri Laitinen
Liikenne- ja logistiikkajohtaja