Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Viite: Asiantuntijapyyntönne 9.2.2026

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 (VNS 10/2025 vp)

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta asiantuntijan kuulemista ja kirjallista asiantuntijalausuntoa teemasta: *Liikenne 12 -selonteko viraston toimialan osalta. Erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvät näkökohdat, mukaan lukien tilannekuva rahoituksen riittävyydestä muun muassa henkilöliikenteen palveluostoissa (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne), yksityistieavustuksissa sekä kävelyn ja pyöräilyn avustuksissa.* Liikenne- ja viestintävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa seuraavaa:

Talouteen ja valtion talousarvioon liittyvät näkökohdat valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuosille 2026–2037

Suunnitelmassa on esitetty valtion rahoitusohjelma, johon on koottu liikennejärjestelmän kehittämisen määrärahatarpeet vuosille 2026–2037. Päätöksiä rahoituksesta tehdään budjetti- ja kehysprosesseissa, joten rahoitusohjelmassa esitetty rahoitus ei ole sitova.

Alla esitettyjen kokonaisuuksien lisäksi suunnitelmassa on esitetty Liikenne- ja viestintäviraston osalta määrärahatarpeita yhteysalusliikenteen ostoihin sekä Finavia Oyj:n ylläpitämän valtion lentoasemaverkon ulkopuolisille lentopaikoille.

Yhteysalusliikenteelle on suunnitelmassa esitetty 216,8 miljoonaa euroa (M€) vuosille 2026–2037 sekä vuodesta 2030 alkaen 2 M€ lisäys vuosittain. Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentopaikoille on esitetty 1,4 M€ vuodelle 2026, jonka jälkeen määrärahatarpeena on esitetty 0,9 M€ vuosittain vuoteen 2037 saakka.

Henkilöliikenteen palveluostot (juna-, linja-auto ja lentoliikenne)

Vuoden 2026 alusta alkaen Liikenne- ja viestintävirastolle siirtyi toimivalta valtion hankkimaan linja-auto- ja junaliikenteeseen, mikä teki virastosta vuosittaisella määrärahalla mitattuna Suomen toiseksi suurimman toimivaltaisen viranomaisen.

Junaliikenteen palveluiden ostot on esitetty suunnitelmassa vuosille 2026–2030, ja ne kasvavat vuositasolla reilusta 50 M€ reiluun 66 M€. Kuluissa on mukana myös kalustosta maksettavat kulut, jotka Traficom korvaa kalustoyhtiölle. Operaattori saa junan käyttöönsä korvauksetta. Suunnitelman summat on esitetty parhaan tietämyksen mukaan, mutta tällä hetkellä näyttää siltä, että 20-luvun loppupuolella esitetyt summat eivät todennäköisesti riitä, jos suunnitellut ja tarpeelliset kalustojen elinkaarijatkot ja kalustoinvestoinnit päästään käynnistämään. Tarvittava lisärahoitus tarkentuu, kun kalustoyhtiö pääsee pidemmälle kaluston elinkaarijatko- ja investointisuunnitelmissaan. Vuodelle 2031 kuluja ei ole esitetty ja nämä kulut selviävät 20-luvulla tehtävän kilpailutuksen seurauksena, mutta jo nyt on nähtävissä, että kustannukset tulevat nousemaan merkittävästi 30-luvulla muun muassa kalustoinvestointien, inflaation ja tehtävien rakenteellisten muutosten seurauksena. Tämän hetken arvio on, että vuosittainen kustannus valtion hankkimasta henkilöjunaliikenteestä olisi vähintään 225 M€ palvelutason pysyessä käytännössä samana. Lipputuloja oletetaan kertyvän noin 100 M€ vuosittain.

Suunnitelmassa on esitetty linja-autoliikenteen tukitasoksi 51,6 M€ vuosittain vuoteen 2030 asti, minkä jälkeen on esitetty 10 M€ pysyvää lisärahoitusta. Määräraha kattaisi suurien ja keskisuurien kaupunkiseutujen sekä pienempien kuntien joukkoliikenteen valtionavustukset sekä Liikenne- ja viestintäviraston hankkiman alueellisen joukkoliikenteen. Virasto hankkii kuntien välistä linja-autoliikennettä turvaamaan päivittäisiä asiointi-, työ- ja koulumatkoja. Hankinnat ovat pääsääntöisesti yhteisrahoitteisia kuntien kanssa.

Linja-autoliikenteessä valtion määrärahat ovat pysyneet pitkään vakiona, jos koronavuosien määräaikaisia korotuksia ei huomioida. Vuoteen 2019 verrattuna sopimusten hinnoittelussa käytetty linja-autoliikenteen kustannusindeksi on noussut noin 20 % valtion määrärahojen pysyessä ennallaan. Valtion hankkimassa linja-autoliikenteessä palvelutasoa on jouduttu laskelmaan ja yhteishankinnoissa kuntien rahoitusosuutta nostamaan valtion rahoituksen ostovoiman heikennyttyä. Vuodesta 2030 eteenpäin on ohjelmassa esitetty 10 M€ vuotuista lisärahoitusta, joka kohdentuisi alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen eli Liikenne- ja viestintäviraston hankkimaan linja-autoliikenteeseen. Korotuksella olisi merkittävä vaikutus liikenteen hankintojen palvelutason säilyttämisessä: ilman sitä joukkoliikenteen palvelutaso laskisi huomattavasti 30-luvulla. Vuosien 2026–2029 aikana viraston hankkimaan linja-autoliikenteeseen on todennäköisesti tulossa palvelutasoleikkauksia niillä alueilla, joissa ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) mukaista rahoitusta ei voida hyödyntää, mikäli valtion rahoitus säilyy suunnitelman mukaisena ja kuntien rahoitusosuutta yhteishankinnoissa ei saada kasvatettua.

Alueellisen ja paikalliseen liikenteeseen on kaavailtu yhteensä 93 M€ lisäystä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta (SCP). Rahoitus kohdennettaisiin kuntien välisen linja-autoliikenteen lisäostoihin erityisesti joukkoliikennepuutosalueilla sekä kuntien sisäisen kutsuliikenteen valtionavustuksiin. Tavoitteena on, että vähäpäästöisen liikenteen siirtymä on oikeudenmukainen ja taloudellisesti kohtuullinen kaikille väestöryhmille sekä parantaa vähäpäästöisen liikkumisen ja liikenteen saatavuutta. Rahoitus on suuruudeltaan merkittävä ja se tulee yhteensovittaa hyvin jo nykyisiin liikenteen hankintakokonaisuuteen. Riskinä ovat tiukat EU-rahoitusehdot, jotka voivat johtaa osaoptimointiin.

Lentoliikenteen osalta suunnitelmassa on huomioitu Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin, Kokkola-Pietarsaaren ja Porin lentoyhteydet Helsinkiin. Nykyisen sopimuskauden rahoitus päättyy 02/2028. Tämän jälkeen suunnitelmassa on huomioitu vain ns. kehyksissä oleva Savonlinnan lentoyhteyttä varten varattu miljoona euroa. Valtion rahoituksen ollessa miljoona euroa Savonlinna maksaa itse viimeaikaisen hintatason mukaisesti hieman yli puolet lentoyhteytensä kustannuksista. Mikäli myös muiden lentoasemien lentoyhteyksiä haluttaisiin tukea, se vaatisi merkittävää lisärahoitusta.

Yksityistieavustukset sekä kävelyn ja pyöräilyn avustukset

Yksityisteiden valtionavustusten taso on vaihdellut huomattavasti viime vuosina, mikä on vaikeuttanut sekä tiekuntien että viranomaisen pitkäjänteistä suunnittelua. Rahoitus nousi vuoteen 2022 asti, mutta on sittemmin laskenut jyrkästi ja on vuonna 2026 enää 5,5 M€. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan vuosien 2027–2029 avustuksen keskimääräinen taso on noin 7 M€ (vuorovuosin 8,5 ja 4,2 M€). Vuodesta 2030 alkaen avustukseen on osoitettu 4 M€ vuotuinen lisäraha, jolloin keskimääräinen avustus vuosina 2030–2037 on 10,35 M€.

Rahoituksen niukkuus näkyy suoraan myönteisten avustuspäätösten vähenemisenä. Nykyisellä tasolla voidaan tukea yksityistielossien lisäksi lähinnä kiireellisimpiä siltakohteita, vaikka yksityistieverkolla on muitakin laajoja ja osin kiireellisiä korjaustarpeita. Liikenne- ja viestintävirastolle vuoden 2026 avustusmäärärahan alueellista kohdentamista varten toimitettujen tietojen mukaan pelkästään kiireellisesti korjausta ja avustuspäätöstä odottavien siltakohteiden yhteenlaskettu kustannusarvio on 10,6 M€. Tarpeita olisi enemmänkin, mutta osin hakemusten määrää on jo rajoittanut tieto rahoituksen niukkuudesta. Korjausvelkaa on kertynyt pitkällä aikavälillä, ja sen kasvu lisää sekä toimintavarmuus- että turvallisuusriskejä. Yksityistierahoitus tulee 20-luvun ajan olemaan nykyrahoitustasolla käytännössä yksityistielossi- ja siltarahoitusta, teiden kunnostukseen rahoitusta ei käytännössä riitä.

Vuodesta 2030 alkaen osoitetun 4 M€ lisärahan voidaan arvioida parantavan mahdollisuuksia tukea yksityisteiden perusparannuksia ja hillitä korjausvelan kasvua, mutta siihen asti rahoitus pysyy hyvin niukkana suhteessa tarpeisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen valtionavustuksiin on esitetty keskimäärin 1,8 M€ vuodessa vuosina 2026–2029. Edistämisavustusten määrärahataso on vuosina 2018–2025 vaihdellut 1,8 M€:sta 32,9 M€:oon. Tästä huolimatta yksin kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa kuntien hakemat valtionavustukset ovat jokaisella hakukierroksella olleet 2–5-kertaiset myönnettyyn euromäärään verrattuna. Valtionavustuksiin tehtyjen leikkausten myötä on päädytty malliin, jossa infrastruktuuriavustuksia myönnetään jatkossa vain joka toinen vuosi, mikä on hallinnollisesti kevyempi tapa niin hakijoille kuin myöntäjälle.

Liikenne 12-suunnitelmassa on lisäksi esitetty 2 M€ vuosittainen määrärahalisäys vuodesta 2030 alkaen. Lisäys on tarpeellinen ja oikeansuuntainen. Lisäys varmistaa sen, että valtionavustusta voidaan myöntää vuosittain paikallisten kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmien laatimiseen. Olosuhteiden osalta Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty määrärahataso tarkoittaa edelleen 2030- luvulla kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin pistemäistä ja hidasta kehittämistä, eikä se mahdollista suurempien ja

vaikutuksiltaan merkittävämpien hankkeiden avustamista. Aidosti vaikuttavien verkollisten kokonaisuuksien kehittäminen kunnissa tulee etenemään hitaasti.

Pienemmille kunnille mahdollisuuksia edistää kävelyä ja pyöräliikennettä tarjoutuu kuitenkin Liikenne 12-suunnitelmassa esitetyn Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman (SCP) kautta. Kohdennettua kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointiavustusta myönnettäisiin arviolta yhteensä 52,5 M€ vuosina 2026–2030. Toimenpide on tärkeä ja vastaa Suomessa ilmenevään liikenneköyhyyteen. Esitetty valtionavustus ja rahoitustaso yhdessä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen tähtäävien toimenpiteiden/rahoituksen kanssa katsotaan vastaavan hyvin EU:n sosiaalisen ilmastorahaston tavoitteisiin.

Jarkko Saarimäki
Pääjohtaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 17.2.2026. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Liite

PPT-esitys