

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027—2030

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027—2030 (VNS 3/2026 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 22.5.2026.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- budjettineuvos Panu Kukkonen, valtiovarainministeriö
- yksikön johtaja Sanna Ruuskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Jyrki Tanskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- liikenneneuvos Maria Torttila, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Jaakko Knuutila, Väylävirasto
- toimialajohtaja Mirja Noukka, Väylävirasto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- puolustusministeriö
- Puolustusvoimat
- Etelä-Savon maakuntaliitto
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- FiCom ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää julkisen talouden suunnitelmaa erittäin haastavassa taloudellisessa ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa valmisteltuna kokonaisuutena. Valiokunta toteaa selonteon mukaisesti, että julkisen talouden menojen ja tulojen välinen huomattava

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp

epätasapaino lisää julkisen talouden velkaantumista ja että julkisyhteisöjen velan suhteessa bruttokansantuotteeseen arvioidaan nousevan yli 99 prosenttiin vuoden 2030 loppuun mennessä.

(2) Valiokunta pitää välttämättömänä julkisen talouden vakauttamista ja velkaantumisen hillitsemistä sekä toteaa, että hallitus on jo tehnyt merkittäviä päätöksiä valtiontalouden rahoitusaseman vahvistamiseksi ja lisävelkaantumisen hidastamiseksi. Samalla valiokunta korostaa, että julkisen talouden tasapainottamistoimien yhteydessä on huolehdittava Suomen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden kannalta välttämättömistä liikenne- ja viestintäverkoista.

(3) Valiokunta viittaa aiempiin lausuntoihinsa LiVL 6/2025 vp ja LiVL 16/2025 vp ja korostaa edelleen pitkäjänteisen liikenne- ja viestintäpolitiikan merkitystä talouskasvun, saavutettavuuden, turvallisuuden ja alueellisen elinvoiman näkökulmasta.

(4) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että turvallisuusympäristön muutokset, geopoliittinen epävarmuus sekä kasvavat huoltovarmuus- ja turvallisuusvaatimukset lisäävät liikennejärjestelmän sekä viestintäverkkojen ja digitaalisen infrastruktuurin strategista merkitystä. Liikenne- ja viestintäjärjestelmät muodostavat keskeisen osan yhteiskunnan kriittistä infrastruktuuria, jonka toimintakyky on turvattava kaikissa olosuhteissa.

Liikennejärjestelmä, kilpailukyky ja perusväylänpito

(5) Valiokunta korostaa toimivan liikennejärjestelmän merkitystä Suomen kilpailukyvyllä, vientiteollisuudella ja koko kansantaloudella. Kuljetusten toimivuus ja kuljetuskustannukset vaikuttavat keskeisesti elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, investointeihin ja Suomen saavutettavuuteen.

(6) Valiokunta pitää tärkeänä, että perusväylänpidon rahoituksesta huolehditaan pitkäjänteisesti myös julkisen talouden vaikeassa tilanteessa. Väyläverkon kuntoon ja korjausvelan kehitykseen liittyy valiokunnan näkemyksen mukaan edelleen merkittävää huolta. Väyläverkon heikkenevä kunto voi lisätä kuljetuskustannuksia, heikentää liikenneturvallisuutta sekä vaikeuttaa elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta keskeisten kuljetusten toimintaa.

(7) Valiokunta korostaa, että käytettävissä olevien määrärahojen niukkuus edellyttää erityistä kustannustehokkuutta sekä investointien huolellista priorisointia. Hankkeiden tulee edistää liikenteen sujuvuutta, liikenneturvallisuutta, elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten arkielämän toimivuutta sekä liikenteen teknologista murrosta. Valiokunta peräänkuuluttaa tarvetta hyödyntää täysimääräisesti Euroopan unionin rahoitusmahdollisuuksia ja mahdollisesti Natosta saatavissa olevaa rahoitusta sekä tarvetta etsiä vaihtoehtoisia rahoitusmalleja ja keinoja sijoituspääoman saamiseksi myös liikennesektorin hankkeisiin ja kehittämiseen.

(8) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026—2037 (VNS 10/2025 vp) on muodostanut liikennejärjestelmän kehittämisen strategisen perustan tuleville vuosille. Julkisen talouden suunnitelman rahoitusratkaisuilla on kuitenkin merkittävä vaikutus liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamismahdollisuuksiin ja investointien etenemiseen.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp

(9) Valiokunta pitää valitettavana, että Digirata-hankkeen eteneminen siirtyy. Valiokunnan näkemyksen mukaan Digirata on raideliikenteen kehittämisen keskeisin strateginen investointi, jolla on merkittävä vaikutus rataverkon kapasiteettiin, liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen ja koko raideliikennejärjestelmän kilpailukykyyn pitkällä aikavälillä.

Huoltovarmuus, kokonaisturvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus

(10) Valiokunta korostaa, että muuttunut turvallisuusympäristö lisää liikennejärjestelmän merkitystä osana kansallista huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta. Toimivat tie-, rata-, meri- ja tietoliikenneyhteydet ovat välttämättömiä yhteiskunnan toimintakyvyn, elinkeinoelämän ja turvallisuusviranomaisten toiminnan kannalta normaalioloissa sekä häiriö- ja poikkeusoloissa.

(11) Valiokunta pitää tärkeänä, että liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä huomioidaan nykyistä vahvemmin sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet sekä liikenneverkon kaksikäyttöisyys. Erityistä merkitystä on satamien, pääratojen, päätieverkoston ja logististen solmukohtien toimintakyvyllä.

(12) Valiokunnan näkemyksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön sekä puolustusministeriön yhteistyötä tulee edelleen tiivistää kokonaisturvallisuuden, huoltovarmuuden ja kaksikäyttöisen infrastruktuurin kehittämisen näkökulmasta. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon myös Euroopan unionin sotilaallista liikkuvuutta koskevat tavoitteet sekä TEN-T-verkon kehittäminen.

(13) Saadun selvityksen mukaan Euroopan liikenneinfrastruktuurin olisi jatkossa edistettävä entistä tehokkaammin liikenneverkon kaksikäyttöisyyttä huomioiden unionin kokonaisturvallisuus. Valiokunta korostaa, että rahoituksessa tulee huomioida Suomen saavutettavuuteen ja asemaan EU:n ulkorajavaltiona liittyvät erityishaasteet.

(14) Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että Suomen logistinen asema, pitkät etäisyydet ja riippuvuus merikuljetuksista korostavat liikennejärjestelmän toimintavarmuuden merkitystä kaikissa turvallisuustilanteissa.

Liikenne- ja viestintäviraston resurssit ja kyberturvallisuus

(15) Valiokunta pitää tärkeänä, että Liikenne- ja viestintävirasto kykenee hoitamaan lakisääteiset tehtävänsä myös kiristyvässä taloudellisessa tilanteessa. Valiokunta toteaa, että viraston tulee priorisoida tehtäviään siten, että yhteiskunnan kannalta kriittiset tehtävät voidaan turvata mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevilla resursseilla.

(16) Valiokunta kantaa erityistä huolta Kyberturvallisuuskeskuksen määrärahojen ja resurssien riittävydestä. Kyberturvallisuuden merkitys on viime vuosina korostunut olennaisella tavalla osana yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta ja kriittisen infrastruktuurin suojaamista. Kyberuhkien määrän ja vakavuuden kasvu lisää tarvetta viranomaisten tilannekuvalle, häiriöiden havainnointikyvyille ja nopealle reagointikyvyille.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp

(17) Valiokunta korostaa, että kyberturvallisuus muodostaa keskeisen osan laajempaa turvallisuutta sekä viestintäverkkojen, liikennejärjestelmien ja muiden yhteiskunnan kriittisten toimintojen toimintavarmuutta. Viranomaisten, yritysten ja muiden huoltovarmuuskriittisten toimijoiden yhteistyön merkitys korostuu edelleen muuttuneessa turvallisuusympäristössä.

Viestintäverkot ja digitaalinen infrastruktuuri

(18) Valiokunta korostaa viestintäverkkojen ja digitaalisen infrastruktuurin merkitystä yhteiskunnan toimivuudelle, turvallisuudelle ja talouskasvulle. Digitaalisten palveluiden, tietoliikenneyhteyksien ja viestintäverkkojen toimintavarmuus on keskeinen osa huoltovarmuutta ja kriittisen infrastruktuurin toimintakykyä.

(19) Valiokunta pitää tärkeänä, että viestintäverkkojen turvallisuudesta, toimintavarmuudesta ja häiriönsietokyvystä huolehditaan pitkäjänteisesti myös tilanteessa, jossa julkiseen talouteen kohdistuu merkittäviä sopeutustarpeita.

(20) Valiokunta toteaa lisäksi, että digitaalinen infrastruktuuri ja kyberturvallisuus liittyvät yhä tiiviimmin myös liikennejärjestelmän toimintaan, automaatioon, logistiikkaan ja viranomaisviestintään. Tämä korostaa liikenne- ja viestintäpolitiikan sekä turvallisuuspolitiikan välistä yhteyttä.

Lopuksi

(21) Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo, että julkisen talouden suunnitelman toimeenpanossa on turvattava liikenne- ja viestintäsektorin yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömät tehtävät. Valiokunta painottaa erityisesti perusväylänpidon riittävyyttä, kuljetusten kilpailukykyä, kustannustehokasta priorisointia, sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden huomioon ottamista, viestintäverkkojen toimintavarmuutta sekä toimialan virastojen ja erityisesti Kyberturvallisuuskeskuksen riittäviä toimintaedellytyksiä. Valiokunta pitää tärkeänä, että julkisen talouden suunnitelman ratkaisuja arvioidaan johdonmukaisesti suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin ja että liikenne- ja viestintäministeriön sekä puolustusministeriön yhteistyötä tiivistetään kokonaisturvallisuuden vahvistamiseksi.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp

Helsingissä 12.5.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleks Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mauri Kontu kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Eriävässä mielipiteessämme keskitymme asiantuntijakuulemisiin tukeutuen analysoimaan puheena olevaa vaalikauden viimeistä JTS-selontekoa, josta valiokunnan hallituspuolueista koostuva enemmistö antaa liian myönteisen mielikuvan.

Liikenne 12-ohjelmalta putosi rahoituspohja

Puheena olevan julkisen talouden suunnitelman 2027—2030 perusteella hallituksen väyläpolitiikan perintö seuraavalle hallitukselle on murheellinen vakaan, ennakoitavan ja pitkäjänteisen väyläpolitiikan harjoittamisen kannalta.

Valiokunnan käymien asiantuntijakuulemisten perusteella hallitus sivuutti vuosille 2026—2037 ulottuvan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) rahoitustarpeet, jonka eduskunta hyväksyi hiljattain yksimielisesti hallituksen esityksen mukaisena. Asiantuntijakuulemisten mukaan sen toteuttaminen julkisen talouden suunnitelmassa esitetyillä resursseilla ei ole mahdollista.

Ongelmien juurisyöt liittyvät hallituksen lyhytnäköiseen tapaan tehdä väyläpolitiikkaa. Se on ohjelmassaan perustanut väyläpolitiikkansa investointiohjelmaan, joka rahoitetaan valtion omaisuuden myyntituloilla. Alunperinkin poikkeuksellisen suuri 4 miljardin euron ohjelma on kasvanut jo 4,7 miljardiin. Samaan aikaan hallitus on leikannut pitkäjänteistä väylien kehysrahoitusta.

Kielteinen kehitys on käymässä toteen tulevalla kehyskaudella 2027—2030. Perusväylänpidon rahoitustaso on laskemassa kuin iskusta ja jyrkästi. Kehyspäätöksen mukaan perusväylänpidon vuosittainen määräraha olisi jäämässä kehyskaudella noin 1,27—1,24 miljardin euron tasolle, kun vuosina 2024—2026 rahoitus on ollut hallituksen määräaikaisen investointiohjelman lisäyksillä 1,43—1,61 miljardia euroa vuodessa. Rahoituksesta olisi poistumassa kehyskauden alkaessa merkittävä investointiohjelmaan perustunut lisäpanostus mukaan lukien yhteensä jopa 568 miljoonan euron korjausvelkarahoitus.

Tulossa oleva perusväylänpidon rahoituksen selvä lasku olisi räikeässä ristiriidassa väyläverkon todellisen kunnossapitotarpeen, liikennemäärien kehityksen sekä turvallisuus- ja huoltovarmuusvaatimusten kanssa. Valtakunnallisen Liikenne 12-suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitustasoon pitäisi asteittain tehdä noin 460 miljoonan euron tasokorotus vuoteen 2030 mennessä. Kehyspäätöksen ja Liikenne 12-suunnitelman välinen kuilu olisi vuoden 2030 tasolla noin 500 miljoonaa euroa, mikä merkitsee olennaista poikkeamaa parlamentaarisesti juuri hyväksytyistä tavoitteista. Hallitus tuli kävelleeksi oman esityksensä ja eduskunnan hyväksymän rahoitussuunnitelman yli.

Liikennejärjestelmän näkökulmasta rahoituksen poukkoilevuus tulee näkymään suunnitelmallisen kunnossapidon mahdottomuutena. Kun kunnossapitoa ja pieniä

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 1

kustannustehokkaita parantamistoimia joudutaan lykkäämään, teiden, ratojen ja vesiväylien kunto heikkenee ja häiriöherkkyys kasvaa. Väyläverkon korjausvelka on jo nykyisin noin 4,3 miljardia euroa. Tieverkolla sitä on noin 2,7 miljardia euroa ja rataverkolla noin 1,6 miljardia euroa. Väyläviraston arvion mukaan noin 1,26 miljardin euron vuotuisella rahoitustasolla korjausvelka tulee kasvamaan kehyskauden loppuun mennessä yli 5 miljardiin euroon, mikä siirtää kustannuksia tulevaisuuteen ja tekee välttämättömistä korjauksista entistä kalliimpia.

Rahoituksen poukkoilevuus on heikentämässä rajusti myös liikennejärjestelmän kehittämisen suunnitelmallisuutta. Määräaikaiset lisäpanostukset ovat painottuneet hallituksen investointiohjelmaan, jonka suuruus on hallituksen päätösten jälkeen noin 4,7 miljardia euroa. Siitä on kohdistumassa kehyskaudelle 2027—2030 arviolta peräti 2,2 miljardia euroa. Tästä vain noin 0,3 miljardia euroa rahoitetaan varsinaisen kehyksen puitteissa ja loput pääosin kehyksen ulkopuolisin rahoitusjärjestelyin. Käytännössä hallitus on tullut syöneeksi väylärahoituksen seuraavaltakin hallitukselta.

Hallituksen kikkailu lyhytaikaisen ja poikkeuksellisen suuren investointiohjelman kanssa yhdistettynä leikattuun pitkäjänteiseen kehysrahoitukseen on johtamassa siihen, että väylärahoitus on putoamassa vaalikauden alkua alemmalle tasolle ilman, että väyläverkon kunto ongelmat tai kustannustason nousu olisivat helpottuneet. Tämä tulee vaikeuttamaan hankkeiden vaiheistusta, suunnittelua ja tehokasta toteutusta sekä rapauttamaan Liikenne 12-suunnitelman uskottavuutta.

Asiantuntijakuulemisten perusteella myös huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden kannalta kehitys on huolestuttava. Perusväylänpidon kehyksen sisälle on kohdistumassa alkavalla kehyskaudella myös sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet. Niiden ensimmäisen vaiheen rahoitukseen on varattu vain 112 miljoonaa euroa, josta pääosa ajoittuu vuosille 2027—2030. Kun nämä hankkeet rahoitetaan pääosin kehyksen sisältä, ne kaventavat entisestään mahdollisuuksia vastata siviililiikenteen ja elinkeinoelämän kuljetustarpeisiin sekä Digirata-hankkeen kaltaisiin välttämättömiin korvausinvestointeihin.

Kilpailukyvyn näkökulmasta väyläverkon heikkenevä kunto on lisäämässä kuljetuskustannuksia, heikentämässä toimitusvarmuutta ja kasvattamassa yritysten varautumis- ja varastointitarpeita. Ennakoitavuuden puute on erityisen haitallista myös investointisuunnitelmille. Pääomavaltaiset teolliset investoinnit edellyttävät varmuutta siitä, että kuljetusyhteydet ja logistiikka toimivat koko investoinnin elinkaaren ajan. Kehyskauden rahoituslinja ei tue edellä mainittuja Suomelle välttämättömiä tavoitteita.

Kokonaisuutena väyläpolitiikan poukkoileva rahoitustaso, investointiohjelmaan nojaava tilapäinen väylärahoituksen vahvistaminen ja kehyskaudelle ajoittuva rahoitustason pudotus muodostavat vakavan ongelman. Huolestuttavia ovat myös hallituksen leikkaukset yksityisteiden rahoitukseen, jotka osaltaan estävät sujuvien kuljetusketjujen muodostamista raaka-aineiden alkulähteiltä tehtaiden kautta satamiin. Nämä kaikki heikentävät suomalaisen liikennejärjestelmän arjen toimivuutta, rapauttavat huoltovarmuutta ja heikentävät Suomen kilpailukykyä.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp Eriävä mielipide 1

Tilanteen korjaaminen edellyttää kokonaisvaltaista pitkän aikavälin visiota, perusväylänpidon rahoituksen pitkäjänteistä vakauttamista osaksi kehyksiä, investointiohjelmien ja kehysrahoituksen parempaa yhteensovittamista sekä Liikenne 12-suunnitelman ottamista aidosti ohjaavaksi välineeksi tulevilla kehyskausilla. Nyt on käymässä niin, että hallitus kehysriihessään leikkasi alun perin esittämänsä ja eduskunnan juuri hyväksymää Liikenne 12-suunnitelmaan sisällytettyä rahoitussuunnitelmaa, jolloin sen toteuttamiselta putosi jo pohja pois.

Tiestön kunnossapitomallia on uudistettava

Tiestön kunnossapidon taso on viime vuosina heikentynyt huolestuttavasti. Se alkaa olla jo vakava liikenneturvallisuusriski. Erityisesti talvikunnossapidon ongelmat näkyneet tieltä suistumisina, onnettomuuksina ja jatkuvina vaaratilanteina eri puolilla maata.

Kuljetusalan järjestö SKAL:n vuoden 2026 alussa julkistaman kuljetusbarometrin tulosten mukaan yli puolet vastaajista pitää pääteiden ja jopa kolme neljäsosaa muiden teiden talvihoitoa riittämättömänä. Erityisiksi ongelmiksi nousevat liukkaudentorjunta yöaikaan, lumen ja jääpolanteen epätasaisuus sekä puutteet myös päiväsaikaisessa liukkaudentorjunnassa. Lisäksi talvikunnossapidon taso vaihtelee merkittävästi urakka-alueittain, vaikka sääolosuhteet ovat samankaltaiset.

Tiestön kunnossapitoon liittyvät ongelmat eivät ole sattumanvaraisia, vaan ne liittyvät laajemmin nykyiseen tiestön kunnossapidon toimintamalliin. Urakointialueet ovat kasvaneet liian suuriksi heikentäen aurausten, liukkaudentorjunnan ja muiden hoitotoimien laatua. Samalla paikallisten aliurakoitsijoiden määrää on vähennetty, mikä on heikentänyt sekä työn laatua että paikallisten yrittäjien toimintaedellytyksiä. Useat aliurakoitsijat ovat joutuneet lopettamaan toimintansa kannattavuusongelmien vuoksi, vaikka juuri heillä olisi paras paikallistuntemus ja valmius nopeaan reagointiin.

Nykyisessä kunnossapitomallissa rajalliset kunnossapitoresurssit eivät näy tienkäyttäjille asti. Osa rahoituksesta haihtuu hallintoon ja välikäsiin sen sijaan, että se kohdistuisi suoraan tienhoidon laatuun ja turvallisuuteen. Myös kunnossapidon laadun valvonta on osoittautunut tehottomaksi. Rahaa käytetään, mutta tiet ovat silti huonossa kunnossa ja liikenneturvallisuus heikkenee.

Ilman suunnanmuutosta tiestön kunnossapito on ajautumassa yhä syvemmälle umpikujaan, jossa liikenneturvallisuus heikkenee ja luottamus järjestelmään rapautuu entisestään. Muutos on välttämätön, jotta tieverkko voidaan pitää turvallisena, toimivana ja kaikkia tienkäyttäjiä palvelevana.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä tilanteen korjaaminen edellyttää tiestön kunnossapidon urakkamallin uudistamista. Kunnossapidon toimintatapoja on uskallettava uudistaa ja kokeilla vaihtoehtoisia malleja. Yhtenä ratkaisuna on rahoituksen ohjaaminen suoremmin aliurakoitsijoille ja heidän työnsä parempi tukeminen. Samalla kunnossapidon valvontaa on arvioitava kriittisesti. Koska nykyinen konsulttipohjainen malli ei tuota toivottua lopputulosta, se on syytä korvata tehokkaammilla ja käytännönläheisemmillä ratkaisuilla.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 1

Suomi tarvitsee kotimaista polttoainepolitiikkaa

Huoltovarmuuden kannalta vakava puute liittyy meri- ja lentoliikenteen polttoaineisiin. Hallitus ei linjannut kehysriihessään toimia polttoaineiden kotimaisen tuotannon ja omavaraisuuden vahvistamiseksi. Polttoaineet ovat kriittinen tuotantontekijä huoltovarmuudelle ja niiden saatavuus ja hinta ovat herkkiä geopoliittisille kriiseille, sodille ja häiriöille globaaleissa toimitusketjuissa. Kun kotimaisen tuotannon kehittämistä ei edistetä, Suomi säilyy riippuvaisena tuonnista myös poikkeusoloissa.

Keskustan valiokuntaryhmä korostaa, että kotimainen päämäärätietoinen uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden kotimainen tuotanto parantaisi huoltovarmuutta merkittävästi. Hajautetut tuotantoratkaisut, vaihtoehtoiset raaka-aineet ja kotimaiset toimitusketjut lisäisivät energijärjestelmän kriisinsietokykyä elinkeinoelämän ja yhteiskunnan kannalta. Ilman selkeitä valtion tukimekanismeja ja pitkäjänteisiä linjauksia investoinnit kuitenkin viivästyvät, mikä heikentää huoltovarmuuden kehittymistä tulevina vuosina.

Laajakaistayhteydet kuuluu kaikille

Palvelujen digitalisoituminen etenee nopeasti kaikilla yhteiskunnan osa-alueilla. Julkiset palvelut, sosiaali- ja terveydenhuolto, koulutus, turvallisuus sekä elinkeinoelämä nojaavat yhä vahvemmin toimiviin sähköisiin järjestelmiin. Digitalisaatio ei kuitenkaan voi kuulua vain osalle kansalaisista, vaan sen on oltava aidosti kaikkien saavutettavissa asuinpaikasta riippumatta. Tämä edellyttää koko Suomeen ulottuvia toimintavarmoja ja nopeita laajakaistayhteyksiä.

Tässä hallituksen politiikka on ollut saamatonta ja välinpitämätöntä. Vaikka hallitusohjelmassa tavoitteeksi on asetettu digitaalisten palvelujen laajentaminen ja koko maan kattavat tietoliikenneyhteydet, käytännön toimia ei ole juurikaan ollut. Puheena olevassa selonteossa ei asiasta ole edes mainintaa.

Erityisen ongelmallista on ollut Laajakaista kaikille -ohjelman lakkauttaminen vaalikauden alussa, vaikka riippumattoman asiantuntijaselvityksen mukaan ohjelma oli onnistunut yli odotusten ja osoitti selvästi, ettei koko maan kattavaa laajakaistaverkkoa synny markkinaehtoisesti ilman julkista tukea. Erityisesti harvaan asutuilla alueilla ja itäisessä Suomessa viestintäyhteydet ovat monin paikoin riittämättömät jo nykyisten digitaalisten palvelujen käyttöön. Tilanne on pahentunut entisestään 3G-verkkojen alasajon myötä vuosina 2023—2024, mikä on synnyttänyt laajoja katvealueita. Tämä ei ole ainoastaan arjen sujuvuuden tai taloudellisen toimeliaisuuden ongelma, vaan myös vakava turvallisuuskysymys. Joillakin alueilla on ollut vaikeuksia jopa hätäpuhelujen soittamisessa, mihin myös pelastusviranomaiset ovat kiinnittäneet huomiota.

Suomen kilpailukyvyn kannalta keskeinen kysymys on myös taajuuspolitiikka. Mobiiliverkkoihin tehdyt investoinnit ovat pitkäjänteisiä ja pääomavaltaisia. Ne edellyttävät ennakoitavaa, vakaata ja teknologianeutraalia sääntely-ympäristöä. Vuonna 2033 päättyvien toimitusketjujen jatkoa koskevat linjaukset on tehtävä hyvissä ajoin. Toimitusketjujen keston tulee olla riittävän pitkä, jotta verkkojen kehittäminen on taloudellisesti järkevää. Taajuuspolitiikka ei ole

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 1

vain viestintäsektorin sisäinen kysymys, vaan olennainen osa Suomen investointi- ja talouspolitiikkaa sekä tulevaisuuden kilpailukykyä.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä palvelujen digitalisoituminen vaatii määrätietoisia päätöksiä koko Suomen kattavien laajakaistayhteyksien varmistamiseksi, kilpailukykyistä ja pitkäjänteistä taajuuspolitiikkaa sekä viranomaisille riittäviä resursseja. Valtakunnallinen laajakaistaohjelma on palautettava. Ilman konkreettisia toimenpiteitä digitalisaatio kasvattaisi alueellista ja sosiaalista eriarvoisuutta sen sijaan, että se vahvistaisi kasvua, turvallisuutta ja yhdenvertaisuutta koko maassa.

Juustohöylämäiset leikkaukset hallinnosta vaarantavat kyberturvallisuuden

Keskustan valiokuntaryhmä kantaa vakavaa huolta Suomen kyberturvallisuuden tilasta. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom sekä sen yhteydessä toimiva Kyberturvallisuuskeskus ovat joutuneet leikkausten seurauksena laskemaan palvelutasoa ja supistamaan tarjoamiaan palveluja. Tämä kehitys on huolestuttavaa, sillä viranomaistoiminnan heikentyminen kohdistuu suoraan yhteiskunnan toimintakykyyn, taloudellisiin aktiviteetteihin ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

Asiantuntijakuulemisissa on käynyt ilmi, että Traficom ja Kyberturvallisuuskeskuksen palvelutasoa on jouduttu heikentämään hallintoon kohdistuneiden säästötoimien sekä uusien vaativien tehtävien lisääntymisen seurauksena. Säästötoimien seurauksena kyberturvallisuuteen liittyvät riskit ovat kasvussa, mikä lisää yhteiskunnan haavoittuvuutta erilaisille kyberuhille.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tarvitsee riittävät resurssit. Virastolle on viime vuosina annettu huomattava määrä uusia lakisääteisiä tehtäviä muun muassa kyberturvallisuuden, datasääntelyn ja tekoälyn alueilla, mutta samanaikaisesti sen toimintamenoihin on kohdistettu merkittäviä leikkauksia. Tehtävien ja resurssien välinen epätasapaino heikentää viraston kykyä hoitaa perustehtävänsä, lisää epävarmuutta sääntely-ympäristössä ja vaarantaa liikenne- ja viestintäjärjestelmän toimivuutta sekä kansallista kyberturvallisuutta.

Keskustan valiokuntaryhmä katsoo, että Suomen kyberturvallisuudesta vastaavien viranomaisten resurssit on turvattava. Se vaatii poliittista johtajuutta säästöjen kohdentamisessa. Kyberturvallisuuden vahvistaminen ei ole vain turvallisuuskysymys, vaan myös keskeinen osa talouskasvua, kilpailukykyä ja yhteiskunnan luottamuksen turvaamista.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

**Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 1**

Helsingissä 12.5.2026

Jouni Ovaska kesk
Mauri Kontu kesk

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027—2030 ei riittävästi edistä liikenteen välttämätöntä siirtymää pois fossiilienergiasta, ohjaa kestävään liikkumiseen tai turvaa yhteiskunnan resilienssiä ja huoltovarmuutta. Siinä kuvattu julkisten varojen käyttö ei myöskään ole siinä määrin kustannustehokasta, kuin julkisen talouden tilanne edellyttäisi.

Julkisen talouden suunnitelma on myös ristiriidassa tuoreeltaan päivitetyn Liikenne 12 -rahoitusohjelman sekä ilmastaselontekojen tavoitteiden kanssa.

Liikenteen siirtymä pois fossiilienergiasta on välttämätöntä sekä ilmastopäästöjen hillitsemiseksi että huoltovarmuuden turvaamiseksi. Sillä on myös merkittäviä kansanterveydellisiä ja -taloudellisia hyötyjä. Sekä julkisten panostusten että vero-ohjauksen tulisikin olla selvästi vaikuttavampia. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen panostetaan suunnitelmassa liian vähän. Samalla suunnitelmaan sisältyy selkeitä taka-askelia, kuten polttoaineverotuksen CO₂-komponentin keventäminen, joka lisää päästöjä ja heikentää valtion taloutta.

Laajat säästöt hallintoon ovat lyhytnäköisiä sektorilla, jossa teknologian kehitys, turvallisuushaasteet ja ilmastomuutoksen hillintä vaativat uusia investointeja ja toimintatapojen uudistamista. Lyhyen aikavälin säästöt voivat lisätä pitkän aikavälin riskejä ja kustannuksia sekä heikentää kykyä hyödyntää uutta teknologiaa, edistää kestävää kasvua ja kilpailukykyä sekä turvata Suomen turvallisuutta. Esimerkiksi Kyberturvallisuuskeskuksen riittämätön rahoitus heikentää Suomen valmiutta varautua ja torjua yhteiskuntaa vaarantaviin uhkiin.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 12.5.2006

Atte Harjanne vihr
Timo Furuholm vas

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 3

Eriävä mielipide 3

Perustelut

Yleistä

Orpo—Purran hallituskauden viimeinen Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2027—2030 on murheellista luettavaa liikenteen osalta. Pitkäjänteisen ja tarkasti kohdennetun sekä tärkeimpien hankkeiden sijaan nähdään vain leikkauslistojen jatkumo — mikä tunnetusti paranna liikenneinfran kehittämistä ja siitä vastuullista huolenpitoa. Hallitus on viime metreillään alustanut klassisen vaalibudjetin, jossa kohteet on valittu vaalitaktisesti ja virkavalmistellut kiireellisiksi luokitellun kohteet ovat pudonneet pois hankkeista.

Ja hallitus jatkaa edelleen siis hallitusohjelman mukaisen määräaikaisen investointiohjelman toimeenpanoa eli rahaa riittää edelleen "omien kohteiden" rahoitukseen, vaikka osan suunnitteluaste toimeenpantavaksi on kyseenlainen. Hallitus laajentaa ohjelmansa 4,7 mrd. euroon (+ 0,2 mrd. euroa). Ohjelmasta 0,3 mrd. euroa rahoitetaan kehyksen puitteissa ja loput pääosin omaisuustuloin. Tämä vaikuttaa valtion talouden kokonaistilanne huomioonotettuna hölmöläisten hommalta. Etenkin kun samaan aikaan hallitus on antanut liikenteen tulopohjan rapautua jopa miljardilla eurolla.

Liikenteen hankkeiden rahoittamisessa tulisi hyödyntää mahdollisimman laajaa rahoituspohjaa, etenkin enemmän esimerkiksi EU- ja NATO-rahoitusta sekä hyötyjä maksaa ja aiheuttaja maksaa -periaatteen mukaiset rahoitusmallit hyödyntäen. Etenkin itäisen Suomen saanto on olennainen asia pitää mukana koko kehyskaudella. Siinä nyt hallitus tekee politiikkaa, mikä ei ottane sieltä irti kaikkea hyötyä, mitä voitaisiin saada ja jota kipeästi myös tarvitaan.

Lisäksi päästökaupan huutokauppataloja pitäisi myös kohdentaa konkreettisesti käyttövoimamurroksen ja kestävä liikunnan edistämiseen koko maassa. Se on suunnitelmassa laiminlyöty.

Tilannekuva

Asiantuntijakuulemisissa on käynyt ilmi, että kehyspäättös Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) hallinnonalan kannalta kaksijakoinen: toisaalta säästöjä ja toisaalta lisäyksiä liikennehankkeiden osalta.

Hallitusohjelmassa päätetyllä tuottavuusohjelmalla tavoitellaan noin 240 miljoonan euron toimintameno säästöä vuoden 2027 tasolla.

Lisäksi hallitus päätti kevään 2024 kehysriihen yhteydessä vähentää toimintamenoja vuosittain noin 150 miljoonalla eurolla pysyvästi vuodesta 2025 alkaen.

Hallitus päätti kevään 2025 kehysriihen yhteydessä osana kasvutoimien rahoitusta kohdistaa valtionhallinnon toimintamenoihin 130 miljoonan euron vuosittaisen lisäsäästön edellä kuvatun

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp Eriävä mielipide 3

lisäksi vuodesta 2026 alkaen. Säästöt on kohdennettu pääosin virastojen toimintamomenteille.

Syksyn 2025 budjetti riihen yhteydessä hallitus päätti lisäsopeutusten kokonaisuudesta, joka sisälsi 25 miljoonan euron suuruisen lisäsäästön toimintamenoihin vuodesta 2027 alkaen.

Kevään 2026 kehysriihessä hallitus päätti edelleen 48 miljoonan euron vuosittaisesta lisäsäästöstä. Molemmat lisäsäästöt on jaettu hallinnonaloille niiden toimintamenojen suhteessa ja huomioiden eri säästötavoitteet. Säästöt kohdennetaan momenteille vuoden 2027 talousarvioesityksen valmistelun yhteydessä ministeriöiden ehdotusten perusteella.

Kevään 2026 kehysriihessä hallitus päätti myös asteittain kasvavan (0,25 / 0,5 / 0,75 / 1 %) tuottavuuteen perustuvan vähennyksen käyttöönotosta eli uudenlaisen juustohöylämallin. Vähennys alentaa budjettitalouden määrärahoja yhteensä vajaalla 12 miljoonalla eurolla v. 2027 ja vaikutus nousee 118 miljoonaan euroon vuoden 2030 tasolla. Tuottavuuteen perustuva vähennys on jo jaettu momenteille.

Eli kaikkiaan Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan on kohdennettu 3,8 miljoonan euron suuruinen toimintamenojen lisäsäästö. Lisäksi pääluokkaan on kohdennettu asteittain kasvava tuottavuuteen perustuva vähennys, joka on jo jaettu ministeriön ja virastojen momenteille. Vähennys on 0,5 miljoonaa euroa vuoden 2027 tasolla ja se nousee 4,6 miljoonaan euroon kehyskauden lopussa.

Yhteensä LVM:n toimintamenoihin on vuodelle 2027 kohdistettu 33,1 miljoonan euron toimintamenoisäästöt ministeriön ja virastojen momenteille, jonka lisäksi on vielä kohdentamatta 4,9 miljoonan euron lisäsäästöt, jotka kohdennetaan vuoden 2027 talousarvion yhteydessä ministeriön ehdotuksen mukaisesti. Yhteensä päätetyt säästöt ovat 37,9 miljoonaa euroa vuonna 2027. Säästöt ovat noin 18 prosenttia suhteutettuna vuoden 2026 talousarvion LVM:n hallinnonalan toimintamenoihin. Vuodelle 2030 kohdistetaan LVM:n toimintamenoihin yhteensä 42,1 miljoonan euron toimintamenoisäästöt kehyspäätöksen mukaisesti.

Lisäksi hallitus toteuttaa kehysriihessä sovitun mukaisesti muita säästötoimia, joista LVM:n hallinnonala koskettaa perusväylänpidon alentaminen asteittain siten, että säästö on vuoden 2027 tasolla 30 miljoonaa euroa ja 38,5 miljoonaa euroa vuonna 2028. Hallitus päätti siis kehysriihessä noin 540 miljoonaan euroon vuoden 2030 tasolla kasvavista säästötoimista.

Uudet säästöt korvaavat yksittäisiä aiemmin linjattuja sosiaali- ja terveydenhuoltoon kohdistuneita säästöjä sekä tuloihin vaikuttaneita toimia. Hallitus laajensi pääosin omaisuustuloilla rahoitettavaa investointiohjelmaa noin 4,7 mrd. euroon. Investointiohjelman määrärahoista kehyskaudelle 2027—2030 ajoittuva osuus on noin 2,2 mrd. euroa. Liikennehankkeiden osuus investointiohjelmasta on noin 3,6 mrd. euroa. Näitä määrärahoja nostetaan kehyskaudella yhteensä 274 miljoonalla eurolla.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 3

Perusväylänpito ja korjausvelka

Julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpitoon kohdennetaan lisäsäästö, joka on 30 miljoonaa euroa vuonna 2027 nosten asteittain 38,5 miljoonaan euroon vuonna 2030. Perusväylänpidon vuosittainen määräraha kehyskaudella 2027—2030 on 1,27—1,24 mrd. euroa. Määrärahan taso laskee voimakkaasti vuosista 2024—2026, jolloin rahoitusta on ollut käytettävissä vuosittain 1,43—1,61 mrd. euroa hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta johtuen, suurimpana lisäeränä korjausvelkarahoitus yhteensä. 568 miljoonaa euroa.

Valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on päivitetty vuosille 2026—2037. Sen mukaan perusväylänpidon rahoitustasoon tavoitellaan asteittain nousevaa tasokorotusta, joka olisi 460 miljoonaa euroa vuonna 2030. Tällä vastattaisiin nousseisiin hoidon, jäänmurron ja liikenteenohjauksen kustannuksiin, purettaisiin korjausvelkaa ja tehtäisiin pieniä alueellisia väylien parantamisinvestointeja. Vuoden 2030 osalta Liikenne 12 -suunnitelman (+460 miljoonaa euroa) ja vuosia 2027—2030 koskevan kehyspäätöksen (-38,5 miljoonaa euroa) ero on perusväylänpidossa noin 500 miljoonaa euroa.

On siis selvää, että väylien liikennöitävyys ja kunto heikkenevät merkittävästi verrattuna nykytilaan ja erityisesti verrattuna Liikenne 12 -suunnitelmaan. Alhainen rahoitustaso ja epävarmuus rahoitustasosta ovat erittäin haastavia myös väylänpidon toimenpiteiden pitkäjänteisen valmistelun ja toiminnan tehokkuuden näkö kulmasta. On selvää, että edessä on kansalaisille vain yhä huonompia teitä ja väyliä, joissa todella huonokuntoisetkin osuuden jäävät oman onnensa nojaan. On myös epäilty, että investointiohjelmasta joudutaan tinkimään pakon edessä, jotta rahoitus perusväylänpidossa saadaan edes kohtuulliseksi. Tämä on todella hölmöläisten hommaa.

Eduskunta on korostanut kannanotossaan koskien valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa. Tuskin ehti muste kuivua, kun hallitus kuitenkin lähti päinvastaiseen suuntaan.

Asiantuntijakuulemisissa on käynyt selväksi, että vastuuton liikenteestä säästäminen on erittäin lyhytnäköistä ja jopa syö talouskasvun eväitä ja näin heikentää sekä hidastaa talouden toipumisen edellytyksiä.

Valtion väyläverkon korjausvelka on tällä hetkellä jo yhteensä 4,3 miljardia euroa, josta tieverkolla noin 2,7 miljardia ja rataverkolla noin 1,6 miljardia. Väyläviraston arvio on, että 1,26 miljardin euron vuotuisella rahoitustasolla korjausvelka kasvaa kehyskauden loppuun mennessä yli 5 miljardiin euroon. Perusväylänpidon rahoitustason merkittävä lasku 2027 alkaen tarkoittaa, että korjausvelan kiihtyvän kasvun myötä huonokuntoinen väyläverkko näkyy yhä useammin väylien käyttäjille viivästyneinä matkoina ja kuljetuksina. Riittämättömän rahoitustason myötä verkon päivittäisessä liikennöitävyydessä on entistä tiukemmin priorisoitavana väylät, jotka pystytään pitämään edes riittävässä kunnossa. Tiestön osalta korjaukset keskittyvät vain vilkasliikenteisille väylille eikä pieniäkään parantamishankkeita pystytä tekemään. Rataverkolla joudutaan keskittymään pistemäisiin, usein rikkoutumisen jälkeen tapahtuviin täsmäkorjauksiin. Väylien päivittäisen liikennöitävyyden, elinkeinoelämän

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 3

kilpailukyvyyn ja väyläverkkojen tehokkaan kunnan hallinnan kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää, että perusväylänpitoon osoitettaisiin riittävä rahoitus.

Sotilaallinen liikkuvuus

Kehysriihessä tehtiin lisäksi luonnollisesti ja aivan oikein linjauksia sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden ensimmäisen vaiheen, vuonna 2026 käynnistyvien hankkeiden, rahoituksesta. Hankkeille varattiin kehysriihessä 112 miljoonaa euroa, josta pääosa toteutuu kehyskaudella 2027—2030.

Kehysriihessä on linjattu, että vuonna 2026 käynnistyvät hankkeet rahoitetaan liikenne hallinnon kehyksen sisältä. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden päätöstarpeet kehyskaudella ovat merkittävät. Huomioiden väyläverkon muut korjaus- ja kehittämistarpeet olisi tärkeää, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden rahoituksesta voitaisiin jatkossa päättää kehyksen ylittävänä (vrt. Liikenne 12 -rahoitusohjelma). Tätä voidaan pitää kannatettavana esityksenä ja linjauksena jatkoa ajatellen myös tilannekuvan muuttumisen näkökulmasta.

Digirata

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty vuotuinen rahoitusvaraus Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (digiradan toteutusvaihe) -hankkeen toteutusvaiheen jatkolle. Liikenne 12 -suunnitelman mukainen varaus on kehyskaudella 28—91 miljoonaa euroa/vuosi. Vuonna 2026 käynnistyvien sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden rahoittaminen kehyksen sisältä vaikuttaa Digiradan toteutusvaiheeseen käytettävissä olevaan rahoitukseen kehyskaudella. Digirata on välttämätön korvausinvestointi, jolla modernisoidaan elinkaarensa päähän tuleva junakulun valvonta ja rataverkon turvalaitteet. Hankkeen yhteensä 1,2 mrd. euron investointikustannukset ajoittuvat vuosille 2025—2040 sisältäen Väyläviraston osuuden ja Fintraffic Raide Oy:n liikenteenhallintajärjestelmien päivittämiseen liittyvät investoinnit ilman rahoituskustannuksia. Hankkeen toteutusvaihe on käynnistetty vuosien 2025—2026 talous arvioiden yhteensä 105 miljoonan euron valtuuksilla, ja sen toteuttamiseksi tarpeelliset valtuudet ja määrärahat huomioidaan vuosittain talousarvioissa hankkeen etenemisen mukaisesti.

Kehysriihen päätös rahoittaa sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet LVM:n kehyksen sisältä, käytännössä muun muassa Digiradan suunniteltua toteutusaikataulua lykkäämällä, saattaa aiheuttaa haasteita myös sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Nykyinen junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmä on uusittava tullessa 2030-luvulle. Toimiva raideliikenne rajojen yli edellyttää samaa raidelevyettä sekä yhteensopivaa turvajärjestelmää. Digiradan järjestelmä on TEN-T:n vaatiman ERMTS-standardin mukainen (European Rail Traffic Management System).

Tätäkin "pakotettua" päätöstä ja linjausta voi pitää riskialttiina ja pitkäjänteisyyttä uhkaavana tekijänä ja nimenomaan raideliikenteen kehityksen kannalta hyvin ongelmallisena, kuten esimerkiksi puolustusministeriön asiantuntijalausunnosta kävi ilmi.

**Valiokunnan lausunto LiVL 12/2026 vp
Eriävä mielipide 3**

Henkilöstö

Valtionhallinnon mittava tuottavuusohjelma jatkuu. Selonteon mukaan kehyskaudella jatketaan hallitusohjelman mukaisesti valmisteltujen hallinnonalojen tuottavuusohjelmien toimeenpanoa. Niiden keskeisiä elementtejä ovat rakenteelliset toimet, tulojen lisääminen, digitalisaation hyödyntäminen, toimitilojen käytön tehostaminen sekä tehtävien uudelleenjärjestelyt. On todella harkittava tässä tilanteessa, onko aiheellista vähentää henkilöstöä, jotka ovat liikenneinframme ja tietoliikenteemme ammattilaisia.

Esimerkiksi väylävirasto sai maaliskuussa 2026 päätökseen YT-neuvottelut, joiden seurauksena 36 henkilön palvelussuhde päättyy (noin 8 prosenttia henkilöstöstä)! Päätösten taustalla on tarve varmistaa viraston ydintehtävien hoitaminen ja varmistaa, että Suomen kilpailukyvyn kannalta välttämättömät väylien suunnittelu- ja kehittämishankkeet sekä kunnossapitotoimet voidaan jatkossakin toteuttaa.

Lisäksi hallinnonaloittain on kohdistettu, mutta vielä virastoille jyvittämättä, syksyllä 2025 ja kevään 2026 kehysriihessä tehtyjä leikkauksia (LVM:n hallinnonalalla yhteensä 4,9 miljoonaa euroa vuodessa). Tätä voinee kutsua jo hallitsemattomaksi johtamiseksi hallitukselta ja on kohtuutonta suhteessa geopoliittiseen tilannekuvaan. Todellisuudessa nämä päätökset heikentävät Suomen sotilaallista kokonaisturvallisuutta ja ovat siksi vahingollisia.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 12.5.2026

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Anna-Kristiina Mikkonen sd
Pinja Perholehto sd