



06.05.2026

Kansallisen puolustuksen yksikkö / Mikko Kuokka

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

VNS 3 / 2026 vp

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027–2030

Johdanto

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt puolustusministeriöltä kirjallista asiantuntijalausuntoa Valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027–2030. Tässä asiantuntijalausunnossa keskitytään sotilaallisen liikkuvuuden osiin.

Taustaa

Suomen ulko- ja turvallisuuspolitiikan tärkeimpinä päämäärinä on turvata Suomen itsenäisyys ja alueellinen koskemattomuus, estää Suomen joutuminen sotilaalliseen konfliktiin ja taata suomalaisten turvallisuus ja hyvinvointi. Naton jäsenmaana Suomi ylläpitää uskottavaa puolustuskykyä kaikissa olosuhteissa sekä varautuu tukemaan muita Nato-jäsenmaita velvollisuuksiensa mukaisesti.

Suomen puolustus perustuu vahvaan kansalliseen puolustuskykyyn osana liittouman yhteistä puolustusta ja pelotetta.

Suomi on sitoutunut Naton yhteisesti määrittämään puolustusmenositoumukseen, joka on viisi prosenttia suhteessa bruttokansantuotteeseen (BKT) vuoteen 2035 mennessä. Sitoumus muodostuu 3,5 prosentin BKT-osuudesta puolustusmenoihin ja 1,5 prosentin osuudesta laajemmin puolustukseen ja turvallisuuteen liittyviin investointeihin. Kehyspäättökseen mukaisesti puolustusvoimien määrärahoja nostetaan asteittain siten, että v. 2030 Naton määritelmän mukaiset puolustusmenot ovat arviolta 3,2 % suhteessa BKT:hen.

Puolustusministeriölle ja Puolustusvoimille on nykytilanteessa ja erityisesti Nato-jäsenyyden sekä EU:n puolustuslottuvuuden kehittämisen myötä tullut huomattavasti lisätehtäviä, joiden toteuttaminen edellyttää lisäresursseja. Esimerkkejä tällaisista uusista kokonaisuuksista ovat Naton läsnäolo Suomessa, isäntämaatuen kehittäminen, sotilaallinen liikkuvuus, Naton yhteisrahoituksen ja EU-rahoitusinstrumenttien tehokas hyödyntäminen sekä tuki puolustusteollisuuden kapasiteetin vahvistamiselle.

Sotilaallisesta liikkuvuudesta

Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet pohjautuvat kansalliseen ja Naton operatiiviseen suunnitteluun. Puolustusvoimat antaa puolustusministeriölle sotilaallisia neuvoja sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseksi. Liikenne 12 -suunnittelukaudella 2026–37 sotilaallisen liikkuvuuden rahoitustarve on yhteensä noin 3,5 miljardia euroa. Kaksikäyttöiset



06.05.2026

Kansallisen puolustuksen yksikkö / Mikko Kuokka

liikenneinfrahankkeet voidaan sisällyttää Naton 1,5 %:n puolustukseen ja turvallisuuteen liittyviin investointeihin.

Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeissa pyritään aina kaksikäyttöisyyteen, jolloin muu yhteiskunta voi hyötyä samasta infrastruktuurista. Kaikissa tapauksissa kaksikäyttöisyyden suhde ei kuitenkaan ole jatkuvasti 50–50. Infrastruktuurin kaksikäyttöisyyden suhde voi muuttua merkittävästi myös turvallisuustilanteen vaihtuessa. Arvioitaessa kaksikäyttöisyyttä tulisi aina arvioida sekä normaali-, että poikkeusoloja ja huomioida myös siviiliyhteiskunnan huoltovarmuus poikkeusoloissa.

Kehysriihen tuloksista

Hallitus sopi kehysriihessä julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027–2030 ja sitoutui käynnistämään sotilaalliselle liikkuvuudelle välttämättömiä infrastruktuurihankkeita ensimmäisessä vaiheessa 112 miljoonalla eurolla.

Rahoitus saatiin kaikkiin riihessä esitettyihin vuonna 2026 alkaviin sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin. Niistä tärkeimmät liittyvät eurooppalaisen raidelevyden ratayhteyksien suunnitteluun. Myös Vt5:n ja Vt21:n saama rahoitus on erittäin tärkeää. Päätöksillä mahdollistetaan myös EAKR:n yhteisrahoituksen käyttö vuonna 2026 käynnistyy hankkeisiin sotilaallista liikkuvuutta edistävien kaksikäyttöisen liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi.

Hallituksen päätökset edistävät hankkeiden toteutumisen jälkeen merkittävästi sotilaalista liikkuvuutta Suomessa ja myös laajemmin pohjolassa.

Kehysriihen päätös rahoittaa hankkeet LVM:n kehysten sisältä, käytännössä muun muassa Digiradan suunniteltua toteutusaikataulua lykkäämällä, saattaa aiheuttaa haasteita myös sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta. Nykyinen junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmä on uusittava tultaessa 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).

Lisäpäätösten tarve

Hallitus kertoi valmistelevänsä toisen vaiheen hankkeiden rahoituksen syksyn budjettiriiheen mennessä. Vuonna 2027 alkavien infrastruktuurihankkeiden osalta avainasemassa ovat eurooppalaisen raidelevyden yleissuunnittelu Rovaniemelle ja Ouluun sekä siirtokuormauskyvyn kehittäminen Tornion alueella. Mikäli raidelevyden suunnittelua ei laajenneta, siirtokuormauskyvyn tarkeys Torniossa lisääntyy. Raidelevyden jatkaminen parantaa edellytyksiä raideyhteyksien kaksikäyttöisyyden toteutumiselle, sillä laajempi rataverkko on houkuttelevampi elinkeinoelämälle.

Yhteisrahoituksesta

Liikenneinfrastruktuurin rakentaminen on kallista ja siksi on Suomen etu pyrkiä hyödyntämään sekä EU:n että Naton yhteisrahoitusmekanismit täysimääräisesti.

Kehysriihen päätökset mahdollistavat 31,3 miljoonan euron kohdentamisen omarahoitusosuuksina Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) ReArm-Europan suunnitelman mukaiseen Turvallinen Suomi -hakuun vuodesta 2026 alkaen. Hankkeiden toteutuessa on



06.05.2026

Kansallisen puolustuksen yksikkö / Mikko Kuokka

yhteisrahoitusta käytettävissä noin 70 % kokonaiskustannuksesta, noin 73 miljoonaa euroa.

EAKR-yhteisrahoituksesta on sotilaalliseen liikkuvuuteen käytettävissä vuosina 2026–2027 yhteensä noin 203 miljoonaa euroa. Toisen vaiheen, vuonna 2027 alkavien hankkeiden, rahoitusta valmisteltaessa, on 30 % kansallisen omarahoitusosuuden varmistaminen on tärkeää, jotta loputkin käytettävissä olevasta yhteisrahoituksesta käytetään kohteisiin, jotka edistävät sotilaallista liikkuvuutta ja ovat kaksikäyttöisiä.

Tulevan MFF-kauden (2028–34) sotilaallisen liikkuvuuden rahoitus on merkittävästi suurempi kuin koskaan aiemmin EU:ssa. Raidelevyshankkeet pohjoisessa ovat sekä TEN-T:n mukaisella eurooppalaisella liikkuvuuskäytävällä, että sotilaallisen liikkuvuuden käytävällä ja ovat kaksikäyttöisyytensä vuoksi erittäin sopivia kohteita yhteisrahoitukseen. Jotta myös laajemmat eurooppalaisen raidelevyden hankkeet pohjoisessa olisivat maksimaalisesti hakukelpoisia seuraavalla MFF-kaudella, olisi tärkeää turvata niiden suunnitteluraha.

Naton yhteisrahoitusmekanismeja voidaan hyödyntää osassa hankkeista. Hankkeiden tulee perustua Naton operatiiviseen suunnitteluun. Kehysriihen päätös Vt5:n parantamiseen kohdennettavasta rahoituksesta mahdollistaa sen hakemisen takaisin Naton yhteisrahoituksesta. Mahdollinen takaisinmaksu tapahtuu ja maksettava määrä tarkentuu vasta hankkeen valmistuttua.

Lopuksi

Sotilaallisen liikkuvuuden kannalta kehysriihessä tehtiin tärkeitä päätöksiä mutta tosiasiainen tarve toisen vaiheen hankkeiden rahoitukselle on edelleen olemassa. Yhteisrahoituksen hyödyntäminen täysimääräisesti edellyttää kansallisen omarahoitusosuuden varmistamista.