



[LiV@eduskunta.fi](mailto:LiV@eduskunta.fi)

**Lausuntopyyntö 30.4.2026; VNS 3/2026 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027—2030**

## **Lausunto Valtioneuvoston selonteosta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027—2030**

Etelä-Savon maakuntaliitto kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto.

### **Perusväylänpidon rahoitus**

Etelä-Savon maakuntaliitto on erityisen huolissaan liikenneverkkojen ylläpitoon kohdistettavasta rahoituksesta.

Julkisen talouden suunnitelmassa perusväylänpitoon esitetty rahoitustaso ei mahdollista väyläverkkojen korjausvelan hallintaa ja liikenneverkkojen kunnon turvaamisesta pitkäjänteisesti. Julkisen talouden suunnitelmassa perusväylänpitoon kohdennetut lisäsäästöt vuosille 2027—2030 heikentävät edelleen liikenneverkkojen toimintavarmuutta ja nopeuttavat korjausvelan kasvua väyläverkolla.

Suunnitelmassa vuodelle 2030 esitetty 38,5 miljoonaan säästö on myös ristiriidassa parlamentaarisesti hyväksytyyn Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2026—2037 (Liikenne12-suunnitelma) rahoitusohjelman kanssa. Liikenne12-suunnitelmassa on esitetty perusväylänpidon rahoitusta nostettavaksi 460 miljoonalla vuonna 2030.

Perusväylänpidon rahoitustarvetta ja korjausvelan kehitystä kuvaa ikävällä tavalla se, että Liikenne 12 -suunnitelman mukainen rahoitustason nostokin vuosiksi 2030—2037 ainoastaan hidastaa korjausvelan kasvua. Arvion mukaan vuoden 2037 loppuun tultaessa väyläverkon korjausvelka kasvaa noin 6 miljardiin euroon, kun vuoden 2025 lopussa korjausvelka oli 4,2 miljardia euroa. Ilman perusväylänpidon rahoitustason merkittävää korotusta väyläverkon rapautuminen jatkuu, mikä heikentää Suomen kilpailukykyä sekä lisää kuljetusten ja liikkumisen kustannuksia.

### **Väyläverkon kehittäminen**

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisen investointiohjelman valtuudet ja määrärahat nousevat yhteensä vajaaseen 4,7 miljardiin euroon. Investointiohjelmaan on sisältynyt myös Etelä-Savon ja koko Itä-Suomen saavutettavuutta parantavia hankkeita pääväylille, kuten VT 5 Leppävirta-Kuopio, Karjalan ja Savon ratojen välityskyvyn ja nopeuden nostotoimenpiteet.

Suomen kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden ja turvallisuuden sekä liikennejärjestelmän toimintavarmuuden kannalta on välttämätöntä kehittää Itä-Suomen ja Etelä-Savon liikenneverkkoja myös jatkossa. Ne muodostavat kokonaisuuden, joka toimii valtaväylänä kaikelle elinkeinoelämälle ja alueiden elinvoimalle. Viime vuosien logistisen toimintaympäristön muutokset tulee tunnistaa entistä paremmin resurssien kohdentamisessa. Muutokset ovat esimerkiksi lisänneet tavaraliikennettä Savon ja Karjalan radoilla. Lisääntyneen liikenteen myötä ratojen välityskyky on nykytilanteessa kireä ja lisäliikenteelle on edelleen kysyntää.

Väylaverkon kehittämisessä tulee hyödyntää täysimääräisesti myös EU:n tarjoamat rahoitusmahdollisuudet, kuten CEF-rahoitus. Etelä-Savon maakuntaliiton näkemyksen mukaan Savon radan ja valtatie 5 (Viitoskäytävä) kehittämistä EU-rahoituksella tukee parhaiten näiden liikenneväylien saaminen osaksi TEN-T ydinverkkoa 2033 alkaen. Viitoskäytävä jatkaisi myös luontevasti eurooppalaista liikennekäytävää Itämeri–Mustameri–Egeanmeri kohti arktista aluetta.

### **Digitaalisuus ja digitaalinen saavutettavuus**

Kehyksenä jatketaan hallinnonalojen tuottavuusohjelmien toimeenpanoa, jossa yhtenä keskeisenä elementtinä on digitalisaation hyödyntäminen. Tavoitteena on siirtyä digitaaliseen asiointiin ja viranomaisviestintään. Viranomaispalveluiden ja -viestinnän digitalisoiminen on kannatettavaa ja toiminnan kehittämisellä voidaan saavuttaa säästöjä. On kuitenkin tärkeää muistaa, että digitaalisten palveluiden käytön edellytyksenä on toimintavarmat viestintä- ja tietoliikenneverkot. Etelä-Savossa ja laajemminkin Itä-Suomessa nykyiset viestintä- ja laajakaistaverkot eivät mahdollista kaikkien digitaalista saavutettavuutta ja nykyistenkään digitaalisten palveluiden sujuvaa käyttöä. Julkisen talouden suunnitelmassa täytyy varautua myös viestintä- ja laajakaistaverkkojen kehittämiseen.

### **Julkisen talouden suunnitelman ohjausvaikutus Liikenne12-suunnitelmaan**

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12-suunnitelma) on ensimmäisten vuosien osalta laadittava hyväksytyn julkisen talouden suunnitelman (JTS) mukaisesti. Tämä heijastuu näkemyksemme mukaan Liikenne 12-suunnitelman laadintaan ja pitkäjänteiseen liikennepolitiikkaan kahdella tapaa.

Ensinnäkin JTS:n mukainen rahoituskehitys ohjaa vääjäämättä Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden asentaa sekä toimenpidevalikoimaa. Toisekseen Liikenne 12-suunnitelma rahoitusohjelmassa esitettävät rahoitustasojen nostot ajoittuvat JTS:n suunnitelmavuosien jälkeisille vuosille, minkä vuoksi niiden toteutumisesta ei ole varmuutta. Määräraha- ja avustustasojen nostaminen vasta useamman vuoden päästä ei vastaa lähiaikojen tarpeisiin, ja mikä luo kaikilta osin epäuskottavuutta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pitkäjänteisyyteen ja suunnitelman merkitykseen.

### **Etelä-Savon maakuntaliitto**

Heini Utunen  
maakuntajohtaja

Marko Tanttu  
aluesuunnittelupäällikkö