

Yhteiskuntapolitiikka/Knuutila

23.2.2026

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Kuulemistilaisuutenne 25.2.2026

VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

SAK kiittää lausunto- ja kuulemispyynnöstä ja toteaa selonteosta seuraavaa.

Suunnitelman prioriteetit ovat osuvat, mutta kestävyyttä on laiminlyöty

Selonteko on arviomme mukaan pääosin huolellisesti valmisteltu. Esimerkiksi valitut liikennejärjestelmän kehittämisen prioriteetit (toimivuus, turvallisuus ja kestävyys) ja yhdistävät näkökulmat (tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi) ovat mielestämme osuvat.

Kaikilla prioriteeteista on myös kansantaloudellinen ulottuvuus. Liikennejärjestelmän toimivuus mahdollistaa taloudellista toimeliaisuutta, esimerkiksi kauppaa ja liikkuvuutta. Turvallisuutta koskevat näkökulmat voi hahmottaa vakuutukseksi, koska liikennejärjestelmien tulee toimia myös kriisitilanteissa. Kestävyydellä taas on päästövähennysten kautta suora yhteys myös julkistalouteen: esimerkiksi valtiovarainministeriö ja tutkimusyhteisön edustajat ovat esittäneet arvioita siitä, että päästövähennystavoitteiden sivuuttaminen voi johtaa jopa miljardiluokan kustannuksiin julkiselle sektorille, esimerkiksi sanktioiden ja kompensoivien päästövähennysoikeuksien ostamisen kautta.

Valitettavasti nykyisen hallituksen kaudella mainituista prioriteeteistä kestävyys ei kuitenkaan ole näyttäytynyt liikennepolitiikan prioriteettina. Kuten selonteolla todetaan, monet liikennepolitiikan päätökset ovat olleet päästöjä lisääviä eli tavoitteen vastaisia (mm. polttoaineverotuksen ja jakeluvuoroituksen keventäminen, päästöttömän liikenteen ohjelmien karsiminen). Myöskään hallituksen investointiohjelma ei tuota päästövähennyksiä liikennesektorilla. SAK pitää tervetulleena sitä, että selonteon mukaisesti päästövähennystavoitteille annettaisi tulevana vuosina suurempi rooli liikennepolitiikan hankkeissa.

Rahoitusta on järkevä kohdentaa olemassa olevan infrastruktuurin kehittämiseen ja korjaamiseen

SAK pitää perusteltuna liikenteen rahoituksen allokoinnissa periaatetta, että varoja kohdennetaan olemassa olevan infrastruktuurin korjauksiin ja perusparannuksiin. Julkistalouden ahtaissa raameissa on tärkeää, että liikenneinfrastruktuuriin sijoitetuille euroille saadaan korkea tuotto. Näin ollen liikenneinvestointien tulisi perustua kustannus-hyöty -arvioon ja laadukkaaseen viranomaisvalmisteluun mahdollisimman usein. SAK pitää

myös perusteltuna selonteossa mainittuja digitaalisen viestintäverkkojen huomioimista joukkoliikenteessä. Esimerkiksi junien verkkoyhteyksien parantaminen mahdollistaisi työskentelyä liikkumisen aikana. Arviomme mukaan tällaiset toimet ovat verrattain kustannustehokkaita, mikä myös vähentää painetta tehdä kalliita investointeja raideyhteyksien nopeuttamiseksi.

Kannattavuuteen perustuvat investoinnit toteutuvat usein juuri korjausten ja perusparannusten kautta. Tämä on myös keskeinen syy sille, miksi SAK on suhtautunut kriittisesti hallituksen investointiohjelmaan, jossa suuria menokohteita ei ole valittu mainittujen prioriteettien tai investoinnin kannattavuuden perusteella. Viimeisen kahden vuoden aikana tilanne on näyttänyt valtion talousarvioiden perusteella pikemminkin siltä, että hallituksen investointiohjelma toteutuisi perusväylänpidon kustannuksella, koska tämän momentin rahoitustaso on laskenut. SAK pitää perusteltuna, että selonteon mukaisesti perusväylänpidon rahoitustasoa nostetaan ja tämä muodostaa valtaosan liikenteen rahoituksesta.

Yleisesti ottaen SAK pitää perusteltuna selonteon mukaista esitystä, jossa liikenteeseen kohdistuvat määrärahat hieman nousevat. Kuten selonteossa todetaan, liikennejärjestelmän korjausvelka on ollut kasvavalla uralla, minkä pysäyttäminen on mielestämme tärkeää. Liikenneinvestoinneista syntyvät kustannukset ja tuotot ovat ajallisesti poikkeuksellisen kaukana toisistaan, mikä herkästi ohjaa liikennemenojen vähentämiseen pitkän aikavälin hyötyjen kustannuksella. Selonteon mukainen rahoitustaso pysäyttäisi korjausvelan kasvun, jota SAK pitää julkistalouden tilanne huomioiden sopivana tavoitteena.

Toisekseen SAK näkee liikenneinvestointien kasvattamisen perusteltuna turvallisuuspoliittisesta näkökulmasta. Kaksikäyttöisyyden huomioiminen on jo itsessään tärkeää, mutta juuri kaksikäyttöisyyden johdosta puolustusperusteisen liikenneinvestoinnit voivat tarjota myös muita puolustusmenoja korkeampaa kansantaloudellista tuottoa. Vaikka puolustusmenoja on syytä arvioida juuri puolustuksen näkökulmasta, liikenteeseen kohdistuvat puolustusmenot lienevät kansantaloudellisesti tehokas ja verrattain kivuton tapa kasvattaa puolustusmenojen osuutta tulevina vuosina. Tämänkaltaisissa puolustusmenoissa arvonnaisia ja verotuotot syntyvät myös pääosin kotimaassa.

Liikenteen verojärjestelmä on pakko uudistaa

SAK korostaa myös liikenteen verotusta koskevan uudistuksen tärkeyttä ja välttämättömyyttä. Henkilöliikenteen sähköistyminen on johtamassa tulevina vuosina verotuottojen supistumiseen, jonka vuotuinen mittaluokka useampi miljardia euroa. Tällainen verotuottojen supistuminen olisi kestäväntöntä sekä liikennejärjestelmän menopaineiden kattamisen että valtiontalouden näkökulmasta. Liikenteen verojärjestelmän uudistamisen

reunaehdoksi on välttämätöntä asettaa verotuottojen kasvattaminen tai vähintäänkin verotuottojen supistumisen pysäyttäminen.

Liikenteen verotukselle voi nähdä osin fiskaalisia perusteita, mutta kyse on osin myös haittaverosta. Fiskaalisten verojen tarkoitus on kerätä valtiolle verotuottoja, mikä tapahtuisi ideaalilanteessa siten, että vaikutukset markkinoiden toimintaan olisivat mahdollisimman pieniä. Puolestaan haittaverojen ensisijainen tarkoitus on ohjata käyttäytymistä yhteiskunnan kannalta kestävämpään ratkaisuun, kun taas verokertymä on nähtävissä myönteisenä sivutekijänä. Liikenteen verotuksessa on SAK:n mielestä tärkeä säilyttää haittaverotuksen kaltaista ohjaavaa funktiota. Mikäli haittaverotus tekee tehtävänsä, eli vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen, tällä on myös liikennejärjestelmän kehittämiseen vaikutuksia. Samalla esimerkiksi joukkoliikenteen kohtuuhintaisuuden ja riittävän kattavuuden varmistaminen ovat keinoja tukea sitä, että yksilöt todella voivat tehdä ympäristön kannalta kestävimpiä valintoja.

SAK:lla ei ole yksityiskohtaista esitystä liikenteen veromalliksi, mutta näkemyksemme mukaan veromallin tulisi olla ”hybridimuotoinen” siten, että veron määrä riippuisi osittain ajokilometreistä. Muita osia voisi olla esimerkiksi vuotuinen könttäsommavero, kuten nykyinen ajoneuvovero. Kuten todettu, SAK pitää perusteltuna sitä, että verojärjestelmän parametrit kannustavat kestäviin valintoihin, jolloin vähäpäästöisten liikennevälineiden verotuksen tason tulisi olla korkeapäästöisiä vaihtoehtoja matalampaa. Lisäksi SAK katsoo, että verouudistuksen tulonjakovaikutuksia ja välttämättömiä liikennematkoja on syytä kompensoida esimerkiksi työmatkavähennyksen kautta. Oikeudenmukaisuuden näkökulman tarvetta korostaa myös se, että jo entuudestaan suurituloisimpien kotitalouksien liikennepäästöt ovat henkilöliikenteessä korkeimpia.

EU-rahoituksen kotiuttaminen on elinehto suurille uusille hankkeille

Liikennejärjestelmän kansainvälisen ulottuvuuden huomioiminen on selvityksellä ansiokasta. SAK suhtautuu sinänsä myönteisesti rajat ylittäviin liikennehankkeisiin, mutta tällaisten hankkeiden hintataso on tavallisesti niin korkea, ettei niiden toteuttaminen näytä lähivuosina realistiselta. Vastaavasti SAK suhtautuu myönteisesti raideleveyden eurooppalaistamiseen, mutta myös tähän hankkeeseen liittyy erittäin suuria kustannuksia. Koko Suomen raideliikenteen leveyden muuttaminen maksaisi kymmeniä miljardeja euroja. Vaikka raideleveyden muuttaminen parantaisi huoltovarmuutta ja tuottaisi todennäköisesti tulevaisuuden kalustohankinnoissa säästöjä, kustannus on silti valtava.

Selvityksellä huomioidaan myös EU-rahoituksen mahdollisuuksia. SAK pitää tätä erittäin tärkeänä, koska se tuottaa liikkumatilaa julkistalouteen. Esimerkiksi EU:n finanssipoliittisissa säännöissä EU-rahoitus vähennetään

Yhteiskuntapolitiikka/Knuutila

23.2.2026

julkisen sektorin nettomenojen laskennasta, jolloin EU-rahoituksen tulouttaminen lisäisi julkistalouden menovaraa. On tosin syytä huomauttaa, että kansallisessa velkajarrulainsäädännön muotoilussa EU-rahoitusta ei ole nimenomaisesti huomioitu, mistä voi syntyä itseaiheutettu riski myös EU-rahoituksen tulouttamiselle. Joka tapauksessa katsomme, että edellä mainittuja suuria kansainvälisiä liikennehankkeita ei ole realistista toteuttaa ilman merkittävää EU-rahoituksen osuutta.

Muut pohjoismaat ovat onnistuneet tulouttamaan Suomea enemmän EU-rahoitusta liikenteen saralla. Käsityksemme mukaan muissa pohjoismaissa on saatu rohkaisevia tuloksia ohjaamalla viranomaisresursseja EU-rahoituksen parissa työskentelemiseen ja rahoitusprosesseihin liittyvään neuvontaan. Suomella voi olla opittavaa vertailijamaidemme parhaista käytännöistä.

Liikenteen hankintojen kestävyyttä pitää parantaa

Kuten selonteolla tuodaan useasti ilmi, myös liikennesektorilla valtio, virastot ja kunnat tekevät huomattavasti kilpailutuksia ja julkisia hankintoja. Esimerkiksi paikallinen joukkoliikenne, valtakunnalliset liikenneyhteydet sekä liikenneinfrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon hankkeet toteutetaan yleensä kilpailutuksien avulla.

SAK ei sinänsä ole hankintoja ja kilpailutuksia vastaan, mutta peräänkuulutamme sitä, että palveluntarjoajien tulee sitoutua kestäväan toimintaan. Hankinnoissa laatutekijöille, innovatiivisuudelle sekä ilmasto- ja ympäristönäkökulmille tulisi asettaa nykyistä selvästi painavampi ja sitovampi rooli. Hankinnoille tulisi asettaa valvontaa myös näiden laadullisten näkökulmien osalta. Lisäksi työntekijöiden asema tulisi huomioida hankinnoissa nykyistä paremmin. Esimerkiksi työehtosopimuksien noudattamiseen sitoutuminen sekä alihankintaketjujen rajaaminen olisivat keinoja turvata työntekijöiden asemaa hankinnoissa.

Edellä mainitut esitykset eivät sinänsä rajaa hankintoja ja kilpailutuksia, vaan asettaisivat rajoja sille, että markkinakilpailu tapahtuisi kestäväällä tavalla ja samalta lähtöviivalta. Tämä on yksi julkisen sektorin luonteva tehtävä, jonka toteutumisessa on nykyisin puutteita. Ottaen huomioon julkisten hankintojen suuren volyymin, julkisella sektorilla olisi tätä kautta mahdollisuus ohjata myös liikennejärjestelmän kehitystä selvityksellä tunnistettujen prioriteettien mukaiseen suuntaan.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Lisätiedot

ekonomisti Tatu Knuutila
tatu.knuutila@sak.fi ja puh. 050 075 3999