Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

5.5.2025

VÄYLÄ/3487/Vv-00.00.05/2026
Julkinen

Asiantuntijalausuntopyyntö 30.4.2026 / Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2027—2030

Teema: Julkisen talouden suunnitelma 2027–2030, näkemykset erityisesti väylänpidon, korjausvelan kehityksen sekä uusien liikennehankkeiden osalta.

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

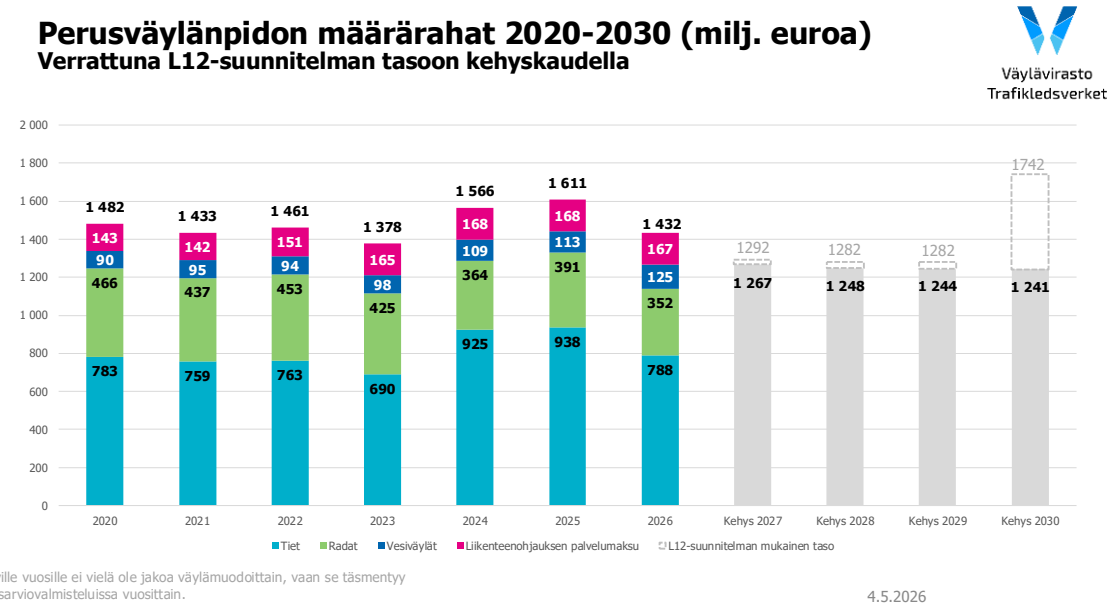
Selonteon kokonaisuus kuvaa hyvin **julkisen talouden haastavan tilanteen**. Julkisen talouden tilanne heikkenee kehyskaudella, ja budjettitalouden alijäämä syvenee. Talouden kasvun ennakoidaan pysyvän vaimeana myös tulevina vuosikymmeninä. Selonteon mukaan julkisen talouden tulojen ja menojen välinen pysyvä epätasapaino uhkaa kasvattaa velkaantumisen hallitsemattomaksi, ja tämän välttämiseksi julkista taloutta tulisi vahvistaa esimerkiksi rakenteellisin uudistuksin, jotka kohentavat työllisyyttä ja talouskasvua lisäämättä julkisen talouden menoja. Tulevina vuosikymmeninä julkiseen talouteen kohdistuu lisäpaineita, jotka johtuvat paitsi väestön ikääntymisestä, myös varautumisesta uuteen heikentyneeseen turvallisuusympäristöön, ilmastonmuutoksesta ja julkisen infrastruktuurin uusimis- ja korjaustarpeista. Monet näistä koskevat keskeisesti myös Väyläviraston toimintaa.

Hallitus on hallituskauden aikana päättänyt julkisen talouden sopeutuskokonaisuuksista velkaantumiskehityksen taittamiseksi sekä työllisyys- ja kasvutoimista talouskasvun edellytysten parantamiseksi. Selonteon mukaan hallitus tukee kestävää talouskasvua myös **hallitusohjelman mukaisella määräaikaisella investointiohjelmalla**. Hallitus on päättänyt laajentaa ohjelmaa n. 0,2 mrd. eurolla yhteensä 4,7 mrd. euroon. Osa toimenpiteistä on tarkoitus sisällyttää vuoden 2026 lisätalousarvioesityksiin. Koko investointiohjelman määrärahoista kehyskaudelle 2027–2030 ajoittuva osuus on n. 2,2 mrd. euroa. Investointiohjelmasta 0,3 mrd. euroa rahoitetaan kehyksen puitteissa ja loput pääosin omaisuustuloin. Selonteossa todetaan, että investointiohjelma koostuu merkittävistä panostuksista työvoiman liikkuvuuden, vientivetoisen teollisuuden ja elinkeinoelämän kannalta tärkeisiin väylähankkeisiin, korjausvelan purkuun ja raidehankkeiden edistämiseen kaikkialla Suomessa.

Väyläviraston toiminnan kannalta keskeisimmät linjaukset liittyvät perusväylänpidon (mom. 31.10.20) ja väyläverkon kehittämisen (mom. 31.10.77) rahoitustasoon sekä Väyläviraston toimintamenoihin (mom. 31.01.03).

Perusväylänpito (31.10.20)

Julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpitoon kohdennetaan lisäsäästö, joka on 30 milj. euroa v. 2027 nousten asteittain 38,5 milj. 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 yht. 568 milj. euroa.



Kuva 1. *Perusväylänpidon rahoitus 2020–2030 vuosia 2027–2030 koskevan kehyspäätöksen jälkeen sekä vertailu L12-suunnitelman tasoon kehyskaudella.*

Olemassa olevan infran kunnosta huolehtiminen on keskeistä Suomen elinvoiman ja kilpailukyvyn ylläpitämiselle ja kehittämiselle. Kustannustason nousu, väylien ikääntyminen, kasvaneet raskaan liikenteen mitat ja massat, ilmaston muutoksen vaikutus sääoloihin sekä elinkeinoelämän ja kansalaisten odotukset ja tarpeet väylien palvelutasosta ovat lisänneet väyläverkon kunnossapitokustannuksia.

Valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on päivitetty vuosille 2026–2037. Sen mukaan perusväylänpidon rahoitustasoon tavoitellaan asteittain nousevaa tasokorotusta, joka olisi 460 milj. euroa vuonna 2030. Tällä vastattaisiin nousseisiin hoidon, jäänmurron ja liikenteenohjauksen kustannuksiin, purettaisiin korjausvelkaa ja tehtäisiin pieniä alueellisia väylien parantamisinvestointeja. Vuoden 2030 osalta L12-suunnitelman (+460 milj. eur) ja vuosia 2027–2030 koskevan kehyspäätöksen (-38,5 milj. eur)

ero on perusväylänpidossa noin 500 miljoonaa euroa. Väylien liikennöitävyys ja kunto heikkenevät merkittävästi verrattuna nykytilaan ja erityisesti verrattuna L12-suunnitelmaan. Alhainen rahoitustaso ja epävarmuus rahoitustasosta ovat erittäin haastavia myös väylänpidon toimenpiteiden pitkäjänteisen valmistelun ja toiminnan tehokkuuden näkökulmasta. Eduskunta on korostanut kannanotossaan koskien valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa.

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 priorisoitava ne 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 kilpailukyvyn ja väyläverkkojen tehokkaan kunnonhallinnan kannalta olisi ensiarvoisen tärkeää, että perusväylänpitoon osoitettaisiin riittävä rahoitus.

Vertailuissa 2020-luvun alkuun on huomioitava kustannustason noususta johtuva merkittävä ostovoiman heikkeneminen. Maarakennuskustannusindeksi eli MAKU-indeksi nousi noin 28 % vuodesta 2020 vuoteen 2024 ja kustannustaso on jäänyt korkeaksi. Kustannustason nousulla on ollut väylänpidossa satojen miljoonien eurojen ostovoimaa leikkaava vaikutus vuositasolla. Tällä hetkellä Lähi-idän kriisistä johtuva öljyn ja bitumin hintakehitys luovat epävarmuutta ja vaikuttavat erityisesti maanteiden päällystyskustannuksiin.

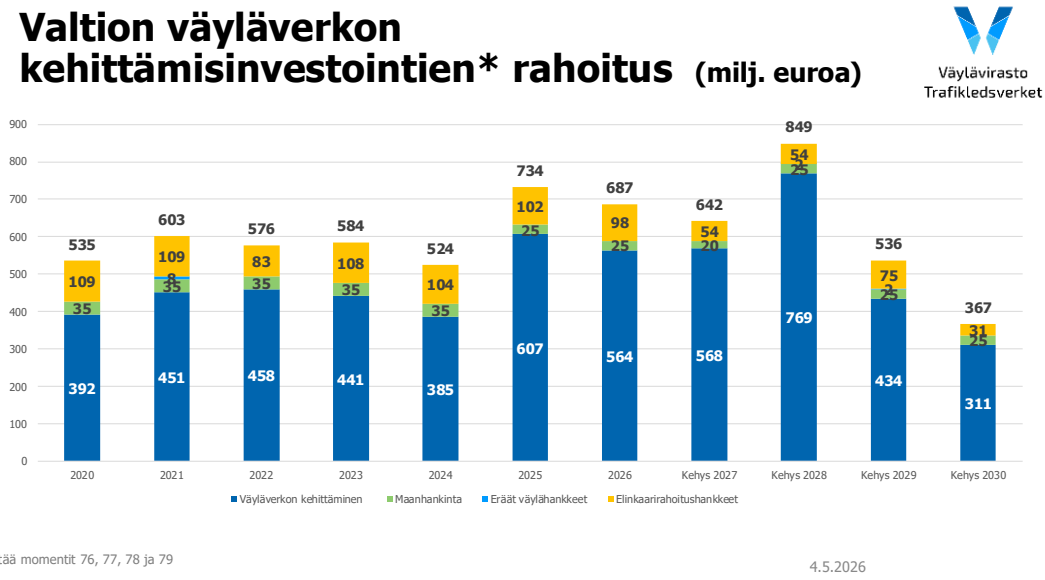
Hallituksen määräaikaisen investointiohjelman kevään 2026 kehysriihessä nimetyistä väylähankkeista osa budjetoidaan perusväylänpitoon, ja ne parantavat liikkumisolosuhteita ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä paikallisesti ja alueellisesti:

- Kantatie 51 Kelan risteys (Siuntio)
- Valtatie 9 liittymäjärjestely Suonenjoen keskustan kohdalla
- Satamatien liittymä ja Tähtelän liittymän lisärahoitus, Inkoo
- Tolosenmäen risteys (valtatie 6, Kitee)
- Valtatie 23 parantaminen välillä Rantala–Lajunlahti, Heinävesi
- Maantie 506 parantaminen Karjalantien liittymässä, Juuka

Väyläverkon kehittämisinvestoinnit (mom. 31.10.76-79)

Liikenneverkon kehittämishankkeet tukevat sekä kansalaisten arkea että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja kasvua, ja ovat usein yksi suurten elinkeinoelämän investointihankkeiden toteutuksen perusedellytyksistä.

Väyläverkon kehittämisinvestointien (mom .76-.79) määrärahataso on kehyskaudella vuosittain yhteensä 367–849 milj. euroa, mistä väyläverkon kehittämismomentin (.77) osuus on 311–769 milj. euroa (kuva 2). Kehyslukuihin sisältyy n. 35 milj. euroa CEF-tukia komission jo tekemien tukipäätösten mukaisesti. Hallituksen määräaikaisen investointiohjelman hankkeiden rahoitus on viety kehykseen alkuperäisen kehyksen määrärahatason ylittävänä.



Kuva 2. Valtion väyläverkon kehittämisinvestointien rahoitus 2020–2030 vuosia 2027–2030 koskevan kehyspäätöksen jälkeen.

Hallitus on sopinut kevään 2026 kehysriihessä osana investointiohjelmaansa hankkeiden lisärahoituksesta tai uudesta rahoituksesta. Väyläverkon kehittämismomentille budjetoidaan:

- Loviisan meriväylän syventäminen
- Vaasan satamaväylän syventäminen
- Vaasan satamaradan sähköistys (suunnittelu)
- Valtatie 8 Ytterjeppon eritasoristeys (Uusikaarlepyy)
- Valtatie 8 leventäminen välillä Bäckliden–Brännbacken (Närpiö)
- Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi
- Karjalan rata

    - Lappeenranta-Lauritsala -kaksoisraide
    - Imatra-Joensuu kohtausraide
    - Joensuu-Nurmes, toimivuuden ja välityskyvyn parantaminen
    - Joensuu-Uimaharju, sähköistyksen suunnittelu
    - Vuokatti-Kontiomäki -sähköistys
- Valtatie 2 Porin kohta
- Lepplax eritasoliittymä (valtatie 8, Pedersöre)
- Valtatie 9 Ylämylly (valtuus) (Liperi)
- Valtatie 13 Savitaipale-Lemi

Väylävirasto on laatinut väyläverkon investointiohjelman vuosille 2027–2034, mutta ohjelmaa ei ole vielä julkaistu. Investointiohjelma valmistellaan valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymässä Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyyn kehittämismomentin talouskehykseen ja suunnitelman tavoitteisiin ja linjauksiin perustuen huomioiden väyläverkon tarpeet ja vaikutusarvioinnit. Investointiohjelman valmisteluun peilaten kehysriihessä päätetyistä uusista kehittämishankkeista Karjalan rata -kokonaisuudesta osa sisältyy Väyläviraston asiantuntijanäkemykseen lähivuosien tärkeimmistä kehittämishankkeista:

- Karjalan rata
    - Lappeenranta-Lauritsala -kaksoisraide sisältyy investointiohjelmassa olevaan laajempaan Luumäki-Joutseno välityskyvyn parantaminen, väli Lappeenranta-Joutseno (141 M€) hankkeeseen.
    - Imatra-Joensuu kohtausraide sisältyy investointiohjelmassa olevaan laajempaan Imatra-Joensuu välityskyvyn parantaminen (64 M€) hankkeeseen.
    - Joensuu-Nurmes, toimivuuden ja välityskyvyn parantaminen
    - Vuokatti-Kontiomäki -sähköistys

Valtatie 2 Porin kohta on mainittu investointiohjelman ulkopuolelle jääneissä tärkeimmissä hankkeissa.

Kehysriihessä tehtiin lisäksi linjauksia **sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden** ensimmäisen vaiheen, vuonna 2026 käynnistyvien hankkeiden, rahoituksesta. Hankkeille varattiin kehysriihessä 112 milj. euroa, josta pääosa toteutuu kehyskaudella 2027–2030. Tässä vaiheessa päätettiin varata rahoitusta seuraaville hankkeille:

- "Rail Nordica" eli eurooppalaisen raideleveyden suunnittelun laajentaminen Torniosta Kemiin saakka
- valtatie 5 Leppävirta-Kuopio-välin lisärahoitus (varalaskupaikka)
- valtatie 21 Palojoensuu-Jatuni -lisärahoitus
- Keltin silta, Kouvola
- Kivisillansalmen silta, Kuopio
- valtatie 21 Tengeliönjoen sillat
- kantatie 92 Karigasniemen silta

Lisäksi kokonaisuuteen kuuluu eräitä muita hankkeita, jotka eivät ole julkisia.

Väylävirasto on osallistunut hankekokonaisuuden valmisteluun yhdessä puolustushallinnon kanssa. Merkittävä osa hankkeista on kaksikäyttöisiä eli tärkeitä myös elinkeinoelämän kuljetusten ja siviililiikkumisen kannalta. Osa (esim. varalaskupaikat) palvelee ensisijaisesti sotilaallista liikkuvuutta.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti Väyläviraston investointiohjelma ei lähtökohtaisesti sisällä ensisijaisesti sotilaallista liikkuvuutta palvelevia hankkeita, mutta se voi sisältää esimerkiksi kriittisiä siltakohteita, jotka ovat tärkeitä sekä siviili- että sotilaalliselle liikenteelle. Investointiohjelman valmisteluun peilaten ja sen rajaus huomioiden kehysriihessä päätetyistä uusista sotilaallisen liikkuvuuden hankkeista seuraavat sisältyvät Väyläviraston asiantuntijanäkemykseen lähivuosien tärkeimmistä kehittämishankkeista:

- Keltin silta, Kouvola sisältyy investointiohjelmassa olevaan laajempaan Vt 6 Kouvolan kohta väli Keltti-Puhjo (sis. Keltin silta), Kouvola hankkeeseen.
- Kivisillansalmen silta, Kuopio, investointiohjelmassa nimellä Vt 9 Vartiala-Riistavesi (Kivisillansalmen silta), Kuopio.

Vt 21 Tengeliönjoen ja kt 92 Karigasniemen siltojen uusimistarve on tunnistettu Väylävirastossa ja elinvoimakeskuksessa osana perusväylänpidon suunnittelua.

Kehysriihessä on linjattu, että vuonna 2026 käynnistyvät hankkeet rahoitetaan liikennehallinnon 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. Liikenne12-rahoitusohjelma).

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on esitetty vuotuinen rahoitusvaraus Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (digiradan toteutusvaihe) -hankkeen toteutusvaiheen jatkolle. L12-suunnitelman mukainen varaus on kehyskaudella 28–91 milj. 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 junakulunvalvonta 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 talousarvioiden yht. 105 milj. euron valtuuksilla, ja sen toteuttamiseksi tarpeelliset valtuudet ja määrärahat huomioidaan vuosittain talousarvioissa hankkeen etenemisen mukaisesti.

Väyläviraston toimintamenot (mom. 31.01.03)

Valtionhallinnon mittava tuottavuusohjelma jatkuu. Selonteon mukaan kehyskaudella jatketaan hallitusohjelman mukaisesti valmisteltujen hallinnonalojen tuottavuusohjel-

mien toimeenpanoa. Niiden keskeisiä elementtejä ovat rakenteelliset toimet, tulojen lisääminen, digitalisaation hyödyntäminen, toimitilojen käytön tehostaminen sekä tehtävien uudelleenjärjestelyt.

Julkisen talouden suunnitelmassa on esitetty tehtyjen säästöpäätösten jyvitys hallinnonaloittain ja virastoittain. Vuoteen 2030 mennessä Väyläviraston toimintamenoihin kohdennetaan 10,6 milj. euron vuotuinen leikkaus, mikä on noin 17 % vuoden 2024 lähtötasosta. Lisäksi hallinnonaloittain on kohdistettu, mutta vielä virastoille jyvittämättä, syksyllä 2025 ja kevään 2026 kehysriihessä tehtyjä leikkauksia (LVM:n hallinnonalalla yhteensä 4,9 milj. euroa vuodessa). Säästöt kohdennetaan momenteille vuoden 2027 talousarvioesityksen valmistelun yhteydessä ministeriöiden ehdotusten perusteella.

Väylävirasto on tilaajaorganisaatio, joka hankkii väylänpidon palveluja yhdessä elinvoimakeskusten kanssa vuosittain yli 2 miljardilla eurolla ja työllistää välillisesti noin 18.000 henkilötyövuotta. Viraston toimintamenot koostuvat pääsääntöisesti henkilöstökuluista (lähes 75 % prosenttia toimintamenoista). Väylävirasto sai maaliskuussa 2026 päätökseen YT-neuvottelut, joiden seurauksena 36:n henkilön palvelussuhde päättyy (n. 8 % 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.

Väylävirastolle ja elinvoimakeskuksille osoitetun väylänpidon rahoituksen tehokas ja tuottava käyttö sekä yhteiskunnan toimintaa tukevien toimintojen varmistaminen (ml. mukaan lukien entisestään tiivistynyt kansainvälinen yhteistyö) edellyttävät riittäviä henkilöstöresursseja ja osaamista. Väyläviraston ja väylänpidon tuottavuuden kannalta ratkaisevinta on, miten infra-alan tuottavuutta voidaan parantaa.

Julkisten hankintojen kehittäminen

Julkisen talouden suunnitelman mukaan julkisten hankintojen tuottavuutta ja vaikuttavuutta parannetaan.

Väylävirasto parantaa alan tuottavuutta tilaajan toimin ja vahvassa sidosryhmäyhteistyössä markkinoiden toimivuuden varmistamiseksi. Tämä tarkoittaa kuhunkin hankintaan soveltuvan hankintamallin huolellista analysointia, hankintatoimen systemaattisuuden ja hankintaosaamisen edelleen kehittämistä, yhteistyön lisäämistä, tarkoituksenmukaista tilaajan ja palveluntuottajan välistä vastuiden ja riskien jakoa, innovaatioiden mahdollistamista, tietopohjan jatkuvaa parantamista ja digitalisaation hyödyntämistä sekä Lean -toimintatapojen soveltamista.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu. Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt toimialajohtaja Mirja Noukka

Jakelu kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä

Väylävirasto
Trafikledsverket

VAV_LIIKENNEJAOSTO_JTS_2027_2030_VÄYLÄVIRASTO_LAUSU

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja	**Wihlman Kari**
Allekirjoitusaika	06.05.2026 11:14
Allekirjoittaja	**Noukka Mirja**
Allekirjoitusaika	06.05.2026 11:16

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	VaV_liikennejaosto_JTS_2027_2030_Väylävirasto_lausunto_5.5.2026.pdf (2f25640f924330037138d3a6cc52ccf12baefe333ee8b5872881456e11621c86)