Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Vuoden 2027 TAE (HE 175/2026 vp)

Talousarvioesitys vuodelle 2027

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan (pääluokka 31) määrärahat vuoden 2027 talousarvioesityksessä ovat 3,726 miljardia euroa, mikä on 210,3 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2026 varsinaisessa talousarviossa.

Vuoden 2027 talousarvioesitys noudattaa hallitusohjelman linjauksia. Merkittävä osa hallinnonalan määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan väylähankkeisiin, joilla hallitus pyrkii vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista. Väylänpidossa huolehditaan ensisijaisesti verkosta, jonka liikennöitävyys on tärkeää elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle laajemmin. Samoin korostuvat liikenneturvallisuus ja digitalisaation mahdollisuudet.

Liikenne- ja viestintäverkoille (31.10) ehdotetaan 2,07 miljardin euron määrärahaa, joka on 115,9 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2026 varsinaisessa talousarviossa.

Perusväylänpidon momentin 31.10.20 määräraha 1,285 miljardia euroa on lähes linjassa vastapäivitettyyn valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12 -suunnitelma) nähden, joskin siitä on osoitettu merkittävästi määrärahaa erikseen nimetyille hankkeille. Perusväylänpidon määräraha laskee 147 miljoonaa euroa vuodesta 2026. Määrärahan supistuminen johtuu suurimmalta osaltaan siitä, että hallituksen investointiohjelman korjausvelkaraha pienenee 118 miljoonaa euroa vuodesta 2026. Kevään 2026 kehysriihen säästöpäätösten mukaisesti perusväylänpidon määrärahataso vähenee 30 miljoonaa euroa. Lisäksi vuoden 2026 määrärahaan sisältyi 19,4 miljoonaa euroa valtiovarainvaliokunnan kertaluonteisia lisäyksiä. Edellä todettuja suurimpia vähennyksiä kompensoivat kuitenkin mm. seuraavat lisäykset hallituksen investointiohjelmasta: 13,1 miljoonaa euroa Itä-Suomen pieniin kohteisiin (Suonenjoki, Heinävesi, Juuka), 8 miljoonaa euroa Valtatien 2 parantamiseen Humppilan kohdalla, 6 miljoonaa euroa Kantatien 51 Kelan risteykseen ja 4 miljoonaa euroa Valtatien 22 liittymäjärjestelyihin ja junaradan alitukseen Pyhänselän suurteollisuusalueen kohdalla Muhoksella.

Väyläverkon kehittämismomentin 31.10.77 määräraha on 595,2 miljoonaa euroa, mikä on 72,4 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2026 varsinaisessa talousarviossa. Vuonna 2027 ehdotetaan aloitettavaksi neljä uutta tiehanketta hallituksen investointiohjelmasta, joiden valtuudet ovat yhteensä 85,5 miljoonaa euroa:

- Vt 8 leventäminen välillä Bäckliden—Brännbacken, valtuus 19 miljoonaa euroa
- Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, valtuus 49 miljoonaa euroa
- Vt 13 parantaminen välillä Savitaipale—Lemi, valtuus 14,5 miljoonaa euroa
- Vt 21 suunnittelu välillä Tornio—Kolari, valtuus 3 milj. euroa.

Uutena hallituksen investointiohjelmasta rahoitettavana vesiväylähankkeena ehdotetaan 18 miljoonan euron valtuutta Loviisan meriväylän syventämiseen. Digiradan toteutusvaiheen jatkamiseen ehdotetaan 655 milj. euron valtuutta ns. normaalista kehysrahoituksesta. Seuraaville

jo käynnissä oleville hankkeille ehdotetaan valtuuksien korotuksia hallituksen investointiohjelman rahoituksella:

- Karjalan radan kehittäminen -hankkeen laajentaminen, 59 miljoonan euron valtuuden korotus 149 miljoonaan euroon
- Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnitteluhankkeen laajentaminen, 46 miljoonan euron valtuuden korotus 107 miljoonaan euroon.
- Kantatie 67 ja Valtatie 19 Kivisaari—Atria, 6 miljoonan euron valtuuden korotus 17 miljoonaan euroon vastaamaan kustannusarvion nousua.

Edellä mainitut uudet väyläverkon kehittämishankkeet mukaan lukien vuonna 2027 on käynnissä 25 tiehanketta, 13 ratahanketta, 3 vesiväylähanketta (sisältäen uuden jäänmurtajan rakentamisen) ja 6 suunnitteluhanketta. Hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta on tämän jälkeen tehty talousarviopäätöksiä n. 3,2 miljardin euron edestä sekä 385 milj. euron ehdollinen päätös Länsiradasta. Kokonaisuudessaan ohjelma kehysriihen laajennuksen jälkeen on n. 3,6 miljardia euroa liikenneinfrastruktuurihankkeiden osalta.

Kaupunkien joukkoliikennehankkeiden valtionavustuksiin momentille 31.10.30 esitetään 104,075 miljoonan euron määrärahaa vuodelle 2027. Turun Kupittaan joukkoliikennekannen avustamiseen ehdotetaan MAL-sopimuksen mukaisesti enintään 6,75 miljoonan euron valtuutta. Lisäksi MAL-sopimuksen mukaiseen Helsingin juna- ja metroasemien peruskorjaukseen ehdotetaan 14,3 miljoonan euron valtuuden korotusta enintään 29,3 miljoonaan euroon. Edellä todettujen hankkeiden lisäksi vuonna 2027 avustettavina kaupunkien joukkoliikennehankkeina jatkuvat aiemmin myönnettyjen valtuuksien mukaisesti Länsi-Helsingin pikaraitioteiden suunnittelu ja rakentaminen, Tampereen seudun raitioteiden suunnittelu ja rakentaminen, Vantaan ratikan rakentaminen ja Viikki—Malmi pikaraitiotien suunnittelu. MAL-sopimusten mukaiset hankkeet rahoitetaan hallituksen investointiohjelmasta.

Maa- ja vesialueiden hankinnat ja korvaukset momentin 31.10.76 määrärahaksi esitetään kevään 2026 kehyspäätöksen mukaista 19,997 miljoonan euron määrärahaa, mikä on 5 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2026 talousarviossa. Elinkaarirahoitushankkeiden momentin 31.10.79 määrärahaksi esitetään kevään 2026 kehyspäätöksen mukaista 53,8 miljoonan euron määrärahaa, mikä on 43,9 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2026 talousarviossa. Määrärahan väheneminen aiheutuu käynnissä olevien hankkeiden määrärahatarpeiden muutoksista.

Liikenteen ja viestinnän palveluilla turvataan liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta sekä luodaan edellytyksiä liikennejärjestelmän ja siihen liittyvien palvelujen kehittämiselle. Viestintäpalveluja ja viestintäverkkoja hyödynnetään merkittävässä osassa yhteiskunnan palveluiden tuottamisessa ja kulutuksessa. Liikenteen ja viestinnän palveluiden määrärahataso on vuonna 2027 noin 865 miljoonaa euroa, mikä on noin 81 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2026. Muutos vuoteen 2026 verrattuna aiheutuu pääosin Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin -momentille 31.20.51 vuodelle 2026 myönnettyjen kertaluonteisten lisäyksien poistumisesta talousarviosta. Avustuksiin liikenteen ja viestinnän palveluihin ehdotetaan 25,4 miljoonaa euroa, joka on 94,3 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2026. Vähennys aiheutuu romutuspalkkioihin ja kertaluonteiseen varustamoiden valtiontukiohjelmaan varattujen määrärahojen poistumisesta talousarviosta.

Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen momentille 31.20.21 ehdotetaan 129,7 miljoonaa euroa, joka sisältää 2,6 miljoonan euron lisäyksen junaliikenteen palvelujen ostoihin ja 2,5 miljoonan euron lisäyksen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseen Tampereen ja Rauman välille. Saaristo- ja yhteysalusliikenteen ostoihin ja kehittämiseen momentille 31.20.20 ehdotetaan 17,9 miljoonaa euroa, mikä on 2 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2026. Vähennys aiheutuu yhteysalusliikenteen laiturien korjauksiin määräaikaisesti osoitetun määrärahan poistumisesta talousarviosta. Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) mukaisen miehistötuen maksamiseen momentille 31.20.43 ehdotetaan 98 miljoonaa euroa, joka on 9 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2026 varsinaisessa talousarviossa. Lisäys aiheutuu aluskokojen kasvusta ja sen myötä lisääntyneestä tarvittavan miehistön määrästä. Ehdotusta Ruotsin mallin mukaiseen nettopalkkajärjestelmään siirtymiseksi jatkokehitetään.

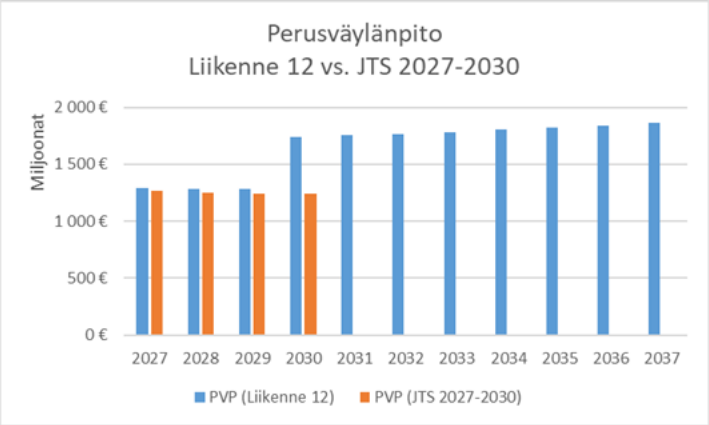
Hallinnonalan virastojen toimintamenoihin ehdotetaan yhteensä 204,9 miljoonaa euroa. Hallitusohjelman mukaisia tuottavuusohjelman toimenpiteitä sekä muita vaalikauden aikana päätettyjä toimintamenosäästöjä on kohdistettu hallinnonalalle vuoteen 2027 mennessä yhteensä 37,9 miljoonaa euroa. Vuoden 2026 varsinaiseen talousarvioon verrattuna toimintamenosäästöt kasvavat 12,2 miljoonaa euroa. Kriittisimpien kyberturvallisuustoimien rahoitukseen ehdotetaan pysyvää 2,3 miljoonan euron määrärahasiirtoa perusväylänpidon momentilta ministeriön ja Traficomin toimintamenomomenteille. Tämä sisältää 1,5 miljoonan euron rahoituksen kansallisten kyberturvallisuusharjoitusten jatkamiselle sekä 0,8 miljoonan euron rahoituksen Traficomille salaustuotteiden arviointeihin. Toimenpiteet toteuttavat kansallista kyberturvallisuusstrategiaa.

Perusväylänpidon (31.10.20) tilannekuva, myös alemman tieverkon osalta

Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2026–2037 julkaistiin alkuvuodesta. Suunnitelma linjaa perusväylänpidon, liikenneverkon kehittämisen ja eri liikennemuotojen investointien suuntaa sekä määrittelee valtion rahoituksen pitkän aikavälin kehyksen.

Suunnitelmassa korostetaan olemassa olevan tie-, rata- ja vesiväyläverkon systemaattista kunnossapitoa ja peruskorjausta, sillä pitkään kasvanut korjausvelka heikentää liikkumisen sujuvuutta, turvallisuutta ja ennakoitavuutta. Tavoitteena on pysäyttää infrastruktuurin kunnon heikkeneminen ja kohdentaa rahoitusta ensisijaisesti perusväylänpitoon. Hyvässä kunnossa oleva infrastruktuuri tukee kansalaisten arjen liikkumista, elinkeinoelämän kuljetuksia ja huoltovarmuutta sekä vähentää liikenteen häiriöitä ja onnettomuusriskejä. Suunnitelmassa painotetaan myös liikenneverkon toimintavarmuutta ja kykyä selviytyä poikkeus- ja häiriötilanteista. Uusien laajojen investointien sijaan pääpaino on nykyisen verkon kustannustehokkaassa ylläpidossa ja kohdennetuissa parannuksissa.

Suunnitelman rahoitusohjelmassa tavoitellaan vuodesta 2030 merkittävää tasokorotusta perusväylänpitoon. Hallituksen määräaikaisen investointiohjelman korjausvelkaohjelma (yht. 568 miljoonaa euroa) päättyy vuonna 2026. Kehysriihessä 2026 vuosien 2027–2030 perusväylänpidon rahoitusta leikattiin noin 30 miljoonaa euroa vuosittain.

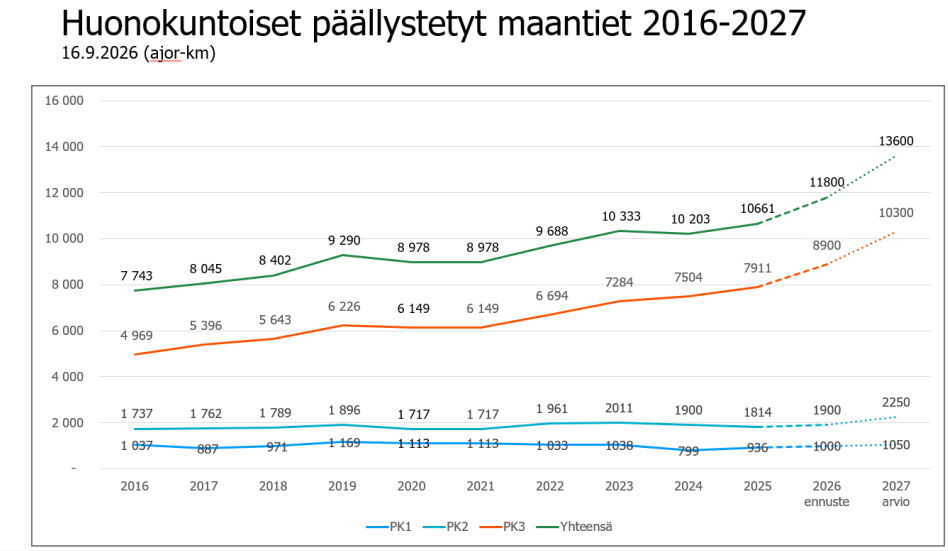


Kuva 1. Liikenne 12 -suunnitelman ja julkisen talouden suunnitelman mukaiset perusväylänpidon määrärahat.

Väylien liikennöitävyys ja kunto heikkenevät merkittävästi verrattuna Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisiin. Alhainen rahoitustaso sekä rahoituksen ennakoimattomuus vaikeuttavat väylänpidon toimenpiteiden pitkäjänteistä suunnittelua ja heikentävät toiminnan tehokkuutta.

Valtion väyläverkon yhteenlaskettu korjausvelka on noin 4,3 miljardia euroa. Tästä tieverkon osuus on noin 2,7 miljardia euroa ja rataverkon osuus noin 1,6 miljardia euroa. Perusväylänpidon rahoitustason laskun seurauksena tie- ja rataverkon korjausvelka kasvaa edelleen, huonokuntoisten vähäliikenteisten teiden määrä lisääntyy ja tasoristeysturvallisuuden parantaminen hidastuu. Tulevaisuudessa joudutaan entistä tiukemmin priorisoimaan ne väylät, jotka kyetään pitämään hyvässä tai edes riittävässä kunnossa. Lähtökohtana on vilkasliikenteisimmän verkon kunnon turvaaminen, minkä jälkeen voidaan pyrkiä hillitsemään vähäliikenteisten, huonokuntoisten teiden ja ratojen määrän kasvua.

Rahoituksen niukkuuden ja kohonneiden kustannusten huonokuntoisten teiden määrä on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuonna 2016 huonokuntoisia päällystettyjä teitä oli noin 7 700 kilometriä, kun vuonna 2027 määrän arvioidaan nousevan noin 13 600 kilometriin. Tämä tarkoittaa lähes 80 prosentin kasvua runsaan kymmenen vuoden aikana. Huonokuntoisten teiden määrän lisääntyminen näkyy selvästi vähäliikenteisemmillä maanteillä, kun taas vilkkaimmin liikennöityjen teiden kunto on säilynyt suhteellisen vakaana. Kehitys kertoo siitä, että käytettävissä olevat resurssit ovat kohdistuneet ensisijaisesti liikenteellisesti tärkeimmille yhteyksille, samalla kun korjaustarve on kasautunut muulle tieverkolle.



Kuva 2. Päällystettyjen huonokuntoisten teiden määrän kehitys. (Lähde: Väylävirasto)

Kehityksessä näkyy hetkellinen tasaantuminen vuosina 2023–2025 hallituksen määräaikaisen investointiohjelman korjausvelkapaketin lisärahoituksen ansiosta. Tällöin huonokuntoisten päällystettyjen teiden kokonaismäärä pysyi lähes ennallaan. Tämän jälkeen kasvu on jälleen kiihtynyt, ja kasvu kohdistuu erityisesti alemman palvelutason tieverkkoon.

Valtiovarainvaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriötä laatimaan vuoden 2026 loppuun mennessä selvityksen tienpidon kilpailutus-, alihankinta- ja toimintamallien vaikutuksista tieverkon kuntoon sekä niistä saatavista kehittämisopeista. Liikenne- ja viestintäministeriö laatii selvityksen Väyläviraston tuella. Työssä tarkastellaan erityisesti perusväylänpidon rahoituksen tasoa ja ennakoitavuutta, tienpidon organisointia, hankintamalleja sekä tilaajaresurssien merkitystä.