Asiantuntijalausuntopyyntönne 22.9.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

HE 175/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

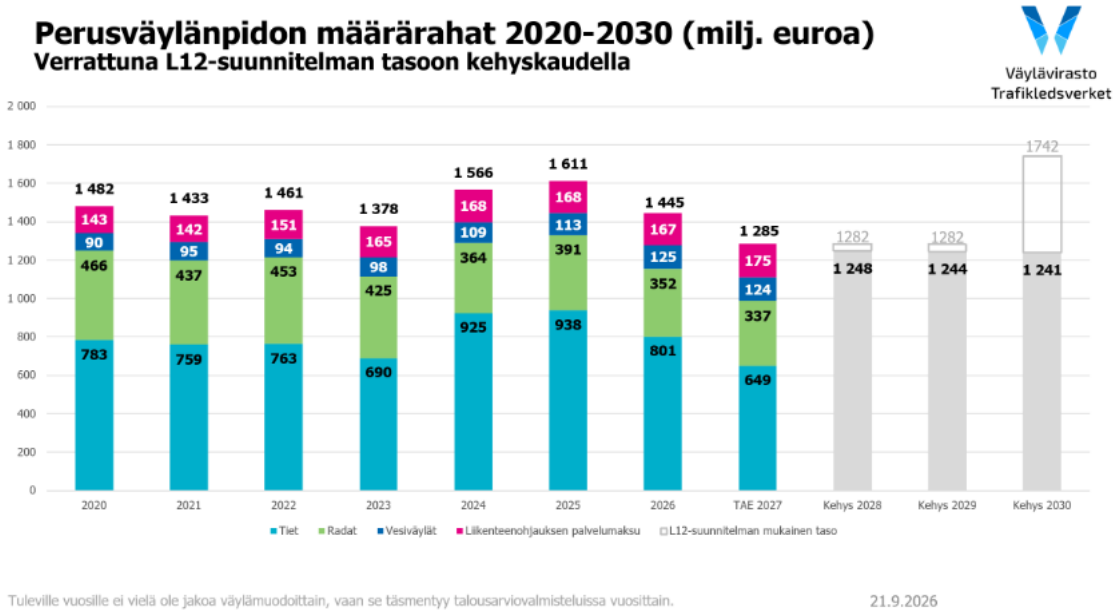
Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä vuoden 2027 talousarvioksi. Väylävirasto kiitää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa, painottuen perusväylänpitoon (31.20.10) ja väyläverkon kehittämiseen (31.10.77).

Perusväylänpito (mom. 31.10.20)

Perusväylänpitoon ehdotetaan kohdennettavaksi 1 285 207 000 euroa. Ehdotus sisältää julkisen talouden suunnitelman mukaisen lisäsäästön 30 milj. euroa vuodelle 2027, yht. yht. 2,3 milj. euron siirrot hallinnonalan muille momenteille kyberturvallisuusharjoituksiin ja kriittisimpiin kyberturvallisuustoimiin sekä kehys- ja budjettiriihen mukaisia lisäyksiä pieniin liikennehankkeisiin.

Määrärahan taso laskee voimakkaasti vuosista 2024–2026, jolloin rahoitusta on ollut käytettävissä vuosittain 1,45–1,61 mrd. euroa hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta johtuen, suurimpana lisäeränä korjausvelkarahoitus (kuva 1).

Talousarvioesityksen mukaisesti perusväylänpidon rahoituksella varmistetaan ensi sijassa koko väyläverkon liikennöitävyys (hoito ja liikenteen palvelut) sekä elinkeinoelämälle ja kansalaisille keskeisimmän verkon kunto. Toimenpiteissä huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitteet, joita ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, ja näitä yhdistävinä näkökulmina saavutettavuus, tehokkuus ja resilienssi. Korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään verkon vilkkaimmalla osalla.



Kuva 1. *Perusväylänpidon määrärahat vv. 2020–2030 hallituksen TAE2027-esityksen jälkeen sekä vertailu L12-suunnitelman tasoon kehyskaudella.*

Hallitus esittää seuraavien pienien, alueellisesti liikkumisolosuhteita ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantavien liikennehankkeiden käynnistämistä pääosin määräaikaisen investointiohjelmansa lisärahoituksella:

- Vt 2 parantaminen Humppilan kohdalla, 8 M€
- Valtatie 9 liittymäjärjestely Suonenjoen keskustan kohdalla, 7,3 M€
- Kantatie 51 Kelan risteys (Siuntio), 6 M€
- Valtatie 23 parantaminen välillä Rantala–Lajunlahti, Heinävesi, 4,8 M€
- Liittymäratkaisut ja junaradan alitus Vt 22 Muhoksen kohdalla, 4 M€
- Mt 9523 Norvatien varalaskupaikan kiertotie 3,6 miljoonan euroa
- Mt 749 parantaminen välillä mt 7494 (Furuholmsvägen)-Risöhällvägen, Luoto, vuoden 2027 rahoitus 2,5 M€
- Mt 5640, välillä Niskakylä-Kattalankylä, 1,5 M€
- Maantien 506 parantaminen Karjalantien liittymässä, Juuka, 1 M€

Hallituksen esityksessä vuoden 2027 talousarvioksi perusväylänpidon rahoituksen sisältä on kohdennettu 20,55 milj. euroa sotilaallisen liikkuvuuden v. 2027 käynnistyviksi suunniteltujen hankkeiden omarahoitusosuuksiin. Kyse on eri puolilla Suomea sijaitsevista siltojen korjaus- ja uusimiskohteista, joiden toteuttamiseen on tarkoitus hakea EAKR-tukea. On toivottavaa, että sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden rahoitus tulisi kehysylityksenä L12-suunnitelmassa todetusti. Muussa tapauksessa rahoitusta joudutaan siirtämään muista väyläverkon kunnostustöistä.

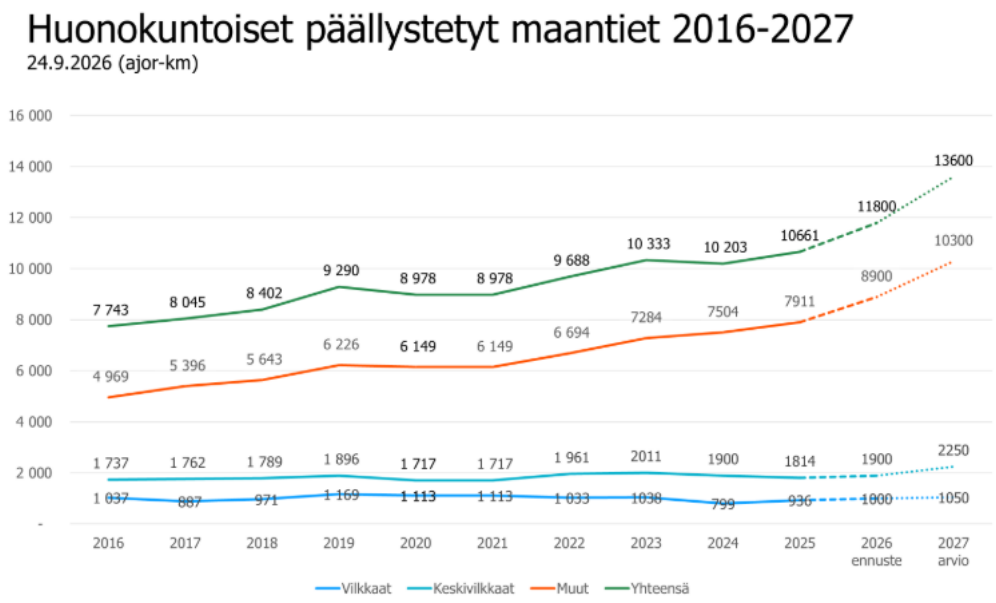
Vertailuissa 2020-luvun alkuun on huomioitava kustannustason noususta johtuva merkittävä ostovoiman heikkeneminen. Maarakennuskustannusindeksin (MAKU-indeksi) pisteluku elokuussa 2026 oli 133,6 (perusvuosi 2020=100), eli maarakentamisen keskimääräinen kustannustaso oli noin kolmanneksen vuotta 2020 korkeampi. Indeksin taustalla ovat maarakentamisen kustannustekijät, esim. työvoima, kalusto, kuljetuspalvelut ja materiaalit. Kustannustason nousulla on ollut väylänpidossa satojen miljoonien eurojen ostovoimaa leikkaava vaikutus vuositasolla. Tällä hetkellä etenkin öljyn ja bitumin hintakehitys luovat epävarmuutta ja vaikuttavat erityisesti maanteiden päällystyskustannuksiin.

Väyläverkon kunto ja korjausvelka

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.

Väylien liikennöitävyys ja kunto heikkenevät ensi vuonna merkittävästi. Alhainen rahoitustaso ja epävarmuus rahoitustasosta ovat erittäin haastavia myös väylänpidon toimenpiteiden pitkäjänteisen valmistelun, toiminnan tehokkuuden ja markkinoiden toimivuuden näkökulmasta.

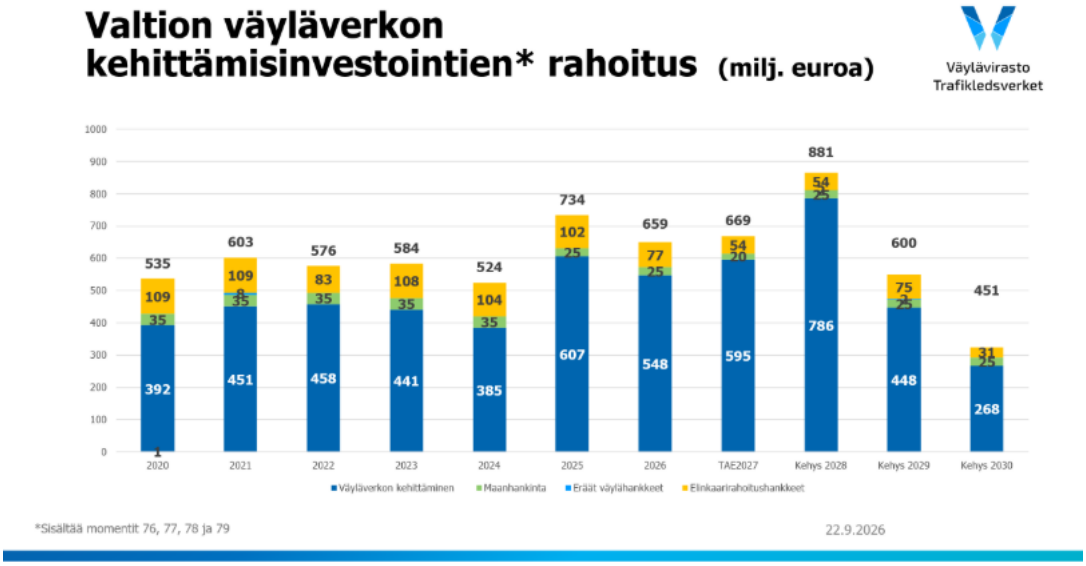
Valtion väyläverkon korjausvelka on tällä hetkellä yhteensä 4,3 miljardia euroa, josta tieverkolla noin 2,7 miljardia ja rataverkolla noin 1,6 miljardia. Väyläviraston arvio on, että kehyskaudella tiedossa olevalla rahoitustasolla tie- ja rataverkon korjausvelka kasvaa vuonna 2027 yhteensä useita satoja miljoonia euroja, ja kehyskauden loppuun mennessä 5,5 miljardiin euroon. Perusväylänpidon rahoitustason merkittävä lasku vuodesta 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, mikä näkyy vähäliikenteisten ja myös keskivilkkaiden teiden kunnon merkittävänä huonontumisena (kuva 2). Pieniäkään tiestön parantamishankkeita ei pystytä tekemään. Rataverkolla joudutaan keskittymään pistemäisiin, usein rikkoutumisen jälkeen tapahtuviin täsmäkorjauksiin, eikä korjausvelan hallinnan kannalta tarpeellisia ratojen peruskorjaushankkeita voida toteuttaa. Väylien päivittäisen liikennöitävyyden, elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja väyläverkkojen tehokkaan kunnonhallinnan kannalta olisi siis ensiarvoisen tärkeää, että perusväylänpitoon osoitettaisiin riittävä rahoitus.



Kuva 2. *Huonokuntoisten päällystettyjen maanteiden määrän kehittyminen.*

Väyläverkon kehittäminen (mom. 31.10.76-79)

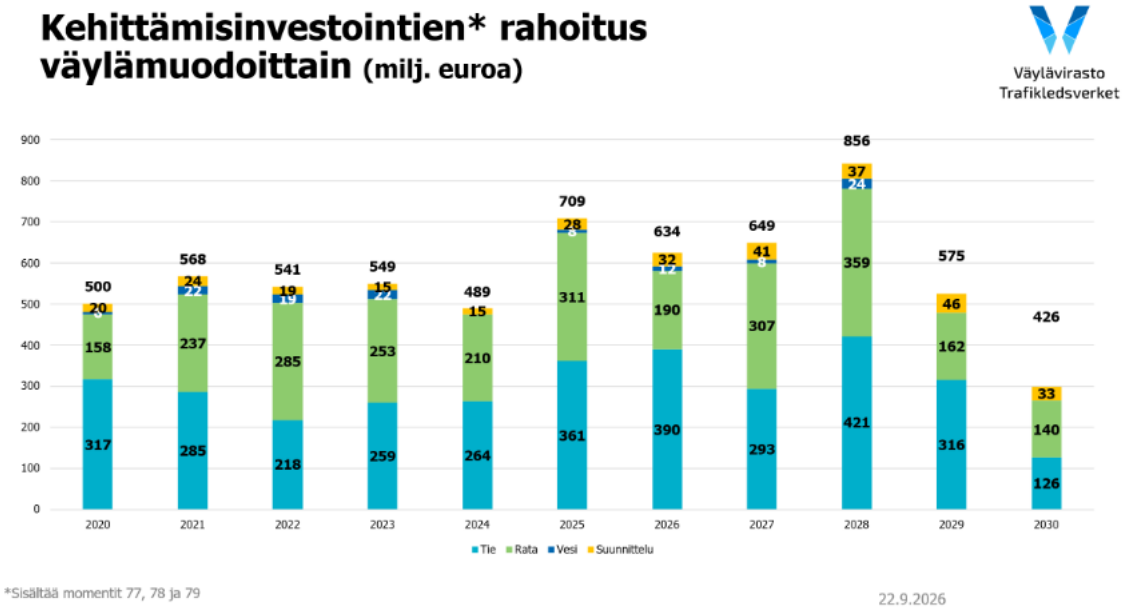
Väyläverkon kehittämisrahoitus vuosina 2020–2030 on esitetty kuvissa 3 ja 4 momenteittain ja liikennemuodoittain.



Kuva 3. *Valtion väyläverkon kehittämishankkeiden rahoitus momenteittain.*

Maa- ja vesialueiden hankintoihin ja korvauksiin (31.10.76) esitetään 19,997 milj. euron määrärahaa. Määrärahatasoa on laskettu 5 milj. eurolla vuodesta 2026. Kyseessä on arviomääräraha, jonka käyttö riippuu erityisesti väyläverkon kehittämishankkeiden etenemisestä. Tarvittaessa Väylävirasto varautuu esittämään lisämäärärahaa syksyn 2027 lisätalousarviossa tai arviomäärärahan ylityslupaa loppuvuodesta 2027.

Elinkaarirahoitushankkeiden momentin (.79) jo ylläpitovaiheessa oleville hankkeille esitetään 53,8 milj. euroa. Momentin määrärahatarve laskee aiemmasta, sillä E18 Koskenkylä-Kotka -hankkeen 15-vuotinen sopimus on päättynyt syyskuussa 2026, eikä sillä ole enää uusia määrärahatarpeita elinkaarihankkeiden momentilla. Tiejakso on siirtynyt tieyhtiöltä Väyläviraston, elinvoimakeskusten ja Fintrafficin kunnossapitoon, jonka kustannukset katetaan perusväylänpidosta.



Kuva 4. *Valtion väyläverkon kehittämishankkeiden rahoitus liikennemuodoittain.*

Sitomaton hankevaraus on niukka kehyskaudella. Tämän hetken laskelman mukaan vuoden 2027 osalta olisi käytettävissä noin 9 milj. euroa vuodelta 2026 siirtyvää kehittämismomentin (.77) sitomatonta hankevarausta. Kaudella 2027–2030 nimeämätöntä hankevaraus on yhteensä noin 220 milj. euroa. Väyläviraston investointiohjelmassa vuosille 2027–2034 on esitetty Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti hankkeita n. 1,6 mrd. euron edestä.

Hallitus esittää väyläverkon kehittämiseen (.77) 595,188 milj. euron rahoitusta vuodelle 2027. Aiemmin päätettyjen väylähankkeiden toteutus jatkuu suunnitellusti. Lisäksi hallitus esittää käynnistettäväksi vuonna 2027 seuraavat uudet hankkeet. Esityksen mukaan Väylävirasto oikeutetaan tekemään sopimuksia seuraaviin hankkeisiin:

1) Vt 8 leventäminen välillä Bäckliden—Brännbacken liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 19 milj. euroa, vuoden 2027 määräraha 1,0 milj. euroa (hallituksen investointiohjelma). Väylävirasto tuo esille tämän hankkeen osalta, että hankkeen kustannusarvio on noussut tiesuunnittelun edettyä, ja valtion rahoitusosuuden määrärahatarve on 23 milj. euroa. Väylävirasto on ehdottanut asiaa TAE-täydennykseen.
2) Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 49 milj. euroa, ei määrärahaa vuodelle 2027 (hallituksen investointiohjelma)
3) Vt 13 parantaminen välillä Savitaipale—Lemi liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 14,5 milj. euroa, vuoden 2027 määräraha 1,0 milj. euroa (hallituksen investointiohjelma)
4) Loviisan meriväylän syventäminen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 18 milj. euroa, vuoden 2027 määräraha 6,0 milj. euroa (hallituksen investointiohjelma)
5) Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (Digiradan toteutusvaiheen jatko, 2027) liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 655 000 000 euroa, vuoden 2027 määräraha 8 milj. euroa.

Lapin elinvoimakeskus oikeutetaan tekemään sopimuksia hankkeeseen

6) Vt 21 suunnittelu välillä Tornio—Kolari siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 3 milj. euroa, vuoden 2027 määräraha 500.000 euroa.

Lisäksi hallituksen esityksen mukaan Väylävirasto oikeutetaan tekemään sopimuksia aiemmin päätettyihin hankkeisiin:

- Karjalan radan kehittäminen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 149 milj. euroa (hallituksen investointiohjelma). Hankkeen sisältöä esitetään laajennettavaksi ja valtuutta korotettavaksi laajentamista vastaavasti 59 milj. eurolla. Laajentaminen sisältää: 1. Kaksoisraiteen rakentamisen Lappeenranta—Lauritsala -välille, 2. Kohtausraiteen Poiksillan liikennepaikalle, 3. Radan sähköistyksen Vuokatti—Kontiomäki, 4. Uimaharju—Nurmes -välillä toimivuuden ja välityskyvyn parantamistoimia sekä 5. Sähköistyksen suunnittelun aloittamisen Joensuu—Uimaharju -välille.
- Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnittelu siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 107 milj. euroa (hallituksen investointiohjelma). Hankkeen sisältöä esitetään laajennettavaksi ja valtuutta korotettavaksi laajentamista vastaavasti 46 milj. eurolla. Laajennus sisältää tarkentavat esisuunnitelmat, yleissuunnitelmat ja ympäristövaikutusten arvioinnit väleille Kemi—Oulu sekä Laurila—Rovaniemi—Misi.

- Kt 67 ja Vt 19 Kivisaari—Atria siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 17 milj. euroa (hallituksen investointiohjelma). Hankkeen valtuutta esitetään korotettavaksi 6 milj. eurolla. Valtuuden korotusesityksen syynä on rakentamissuunnitelmaratkaisun myötä tarkentunut kustannusarvio johtuen ennakoitua haastavammista pohjavesi- ja pohjaolosuhteista.

Vuoden 2027 talousarvioon esitetyistä hankkeista Digiradan toteutusvaiheen jatko on sisältynyt Liikenne12-suunnitelmaan, jossa sille on rahoitusvaraus, ja Karjalan radan kehittämisen laajentaminen sekä Kt 67/ vt 19 Kivisaari-Atria lisärahoitus Väyläviraston laatimaan valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2027–2034.

Momentin .77 määrärahaesitys sisältää myös sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden, kuten siltojen uusimisen, suunnitteluun hallituksen esittämän 7,04 milj. euron rahoituksen.

Lisäksi esitetään Vaasan seudun hankkeisiin 1,0 milj. euron rahoitusta, joka on tarkoitus käyttää erityisesti Vaasan satamaan johtavan mt 6741 Sundomin sillan uusimisen suunnitteluun, osaltaan turvaamaan elinkeinoelämän raskaita kuljetuksia.

Digiradan toteutusvaiheen jatkon rahoitus on äärimmäisen tärkeää hankkeen suunnitelmallisen etenemisen varmistamiseksi. Hankkeella mahdollistetaan tulevaisuuden turvallinen rautatieliikenne Suomen rautateillä toteuttamalla välttämätön korvausinvestointi, jossa modernisoidaan Suomen rautatieturvalaitejärjestelmät sekä uudistetaan rautateiden kulunvalvonta eurooppalaisen järjestelmän mukaiseksi. Toteutusvaiheessa rakennetaan ERTMS-järjestelmä sekä uusitaan ja nykyaikaistetaan koko turvalaitekanta ja liikenteenhallintajärjestelmät erillisen toteutussuunnitelman mukaisesti koko Suomen rataverkolle 2040-luvun alkuun mennessä. Digirata-hankkeen toteutusmallilla poistetaan myös suunnitelmallisesti asetinlaitteiden korjausvelka ja mahdollistetaan junaliikenteen kasvattamista kapasiteetin kasvun myötä. Vuoden 2027 valtuudella hankitaan pääasiassa koko rataverkon kattavat järjestelmät; keskitetyt turvalaitteet ja valtaosa tarvittavista ulkolaiteohjaimista. Lisäksi hankitaan seuraavana toteutusvuorossa olevien rataosa-alueiden valmistelevia rakennusurakoita, kuten laitetiloja ja kaapelireittejä. Digirata-hankkeen toteutusvaiheen ensimmäiset valtuudet on myönnetty vuosien 2025 (10 milj. eur) ja 2026 talousarvioissa (95 milj. eur). Hankkeen toteuttamiseksi tarpeelliset valtuudet ja määrärahat huomioidaan talousarvioissa vuosittain hankkeen etenemisen mukaisesti.

Väylävirasto julkaisi syyskuussa 2025 kattavan selvityskokonaisuuden **eurooppalaisen raideleveyden** laajentamisesta Pohjois-Suomeen. **Rail Nordica** -hankkeen tavoitteena on kytkeä Suomen rataverkko tiiviimmin länteen Ruotsin ja Norjan ratainfraan ja varmistaa tehokkaat, rajanylittävät kuljetusketjut. Hanke kehittää sotilaallista liikkuvuutta, vastaa NATO:n tarpeisiin sekä vahvistaa Suomen huoltovarmuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Tavoitteena suunnitteluhankkeella on saada toteutuspäätösvalmiutta osittain jo vuonna 2029. Rail Nordica -hankkeen sisältöä esitetään laajennettavaksi ja valtuutta korotettavaksi laajentamista vastaavasti 46 milj. eurolla. Laajennus sisältää

tarkentavat esisuunnitelmat, yleissuunnitelmat ja ympäristövaikutusten arvioinnit väleille Kemi—Oulu sekä Laurila—Rovaniemi—Misi. Aiemmin, vuoden 2025 toisessa lisätalousarviossa Väylävirastolle myönnettiin 20 miljoonan euron valtuus ns. Rail Nordica –hankkeen ensimmäisen vaiheen suunnitteluun. Käynnistyneessä suunnitteluhankkeessa suunnitellaan yhteys eurooppalaisella raideleveydellä Haaparannasta Kemin satamaan, Tornio—Röyttä -yhteysväli sekä yksi kuormauspaikka ja Tornionjoen ratasilta. Vuoden 2026 toisessa lisätalousarviossa valtuutta korotettiin 61 milj. euroon, mikä mahdollistaa tarkempaa suunnittelua ja siten laajempaa toteutusvalmiutta sekä uuden ratasiltayhteyden suunnittelun Suomen ja Ruotsin välille.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt toimialajohtaja Mirja Noukka.

Jakelu Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä
Ari-Pekka Manninen

Väylävirasto
Trafikledsverket

LIV_TAE2027_VÄYLÄVIRASTO_LAUSUNTO_8.10.2026

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

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter. Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency´s service for electronic signatures. You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

Allekirjoitukset / Underskrifter / Signatures

Allekirjoittaja	**Noukka Mirja**
Allekirjoitusaika	07.10.2026 08:11
Allekirjoittaja	**Wihlman Kari**
Allekirjoitusaika	07.10.2026 08:12

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	LiV_TAE2027_Väylävirasto_lausunto_8.10.2026.pdf (e9b95d9f648fffa59e7559d927fb89f5a8347af3353c65382941e654681ea1ec)