VÄYLÄ/1028/Vv-00.00.05/2026

18.2.2026

Väylävirasto
Trafikledsverket

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan
liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 6.2.2026 (VNS 10/2025)

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Väylävirastolta toimialansa osalta asiantuntijalausuntoa Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Näkemystä on pyydetty erityisesti väyläverkon kehittämisrahoituksen jakautumisesta suuriin väylähankkeisiin, MAL-hankkeisiin ja muihin väylähankkeisiin suunnittelukaudella, ml. sidotun vs. sitomattoman rahoituksen osuudet. Lisäksi näkemystä on pyydetty perusväyläpidon rahoituksen riittävyydestä eri tarpeisiin ottaen huomioon korjausvelan määrän sekä perusväylänpidon rahoituksen ja kehittämisrahoituksen tasapainoisuuden.

Väylävirasto on ollut jaoksen kuultavana 5.2.2026 (Valtioneuvosten selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037). Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa, viittaa edelliseen kuulemiseen antamaansa lausuntoon sekä toteaa lisäksi seuraavaa.

Perusväylänpidon rahoitus ja korjausvelka

Suunnitelman mukaan valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin julkisen talouden suunnitelman 1,28 mrd. euron tasosta noin 1,74–1,86 mrd. euroon. Vuodesta 2030 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa vuodessa pieniin parantamisiin, mikäli perusväylänpidon rahoitus on riittävä korjausvelan hallintaan. Tarvittaessa pienet parantamishankkeet jätetään toteuttamatta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hallintaan.

Väylävirasto pitää erittäin tärkeänä perusväylänpidon merkityksen huomioon ottamista sekä sen rahoitustason nostoa viimeistään vuosikymmenen vaihtuessa. Väylänpidon pitkäjänteisessä suunnittelussa on tärkeää voida luottaa siihen, että perusväylänpidon rahoitustason nosto tulee toteutumaan. Perusväylänpidon rahoitustaso laskee erittäin niukaksi vuosina 2027–2029, minkä taustalla on hallituksen erillisrahoituksen päättyminen

sekä julkisen talouden suunnitelma. Väylien hoidon taso pyritään säilyttämään nykyisenä, mutta väylien heikentyvä kunto laskee päivittäisen liikenteen palvelutasoa vilkasliikenteisen pääväyläverkon ulkopuolella. Heikentynyt kunto ja palvelutaso realisoituvat tieverkolla lisääntyneinä nopeus- ja painorajoituksina ja sitä kautta lisääntyneinä teiden käyttäjien kustannuksina. Rataverkolla palvelutason lasku merkitsee häiriöiden lisääntymistä, mikä näkyy liikenteen täsmällisyyden heikentymisenä ja pidentyneinä matka-aikoina. Vaikutukset kohdistuvat siten muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Liikenneverkon korjaamisen rahoitus on ennen L12-suunnitelman mukaista tasokorotusta niin niukka, että esimerkiksi rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan mahdollisesti keskeyttämään eikä vähäliikenteiselle tiestölle voida käytännössä tehdä mitään merkittäviä korjaustoimenpiteitä. Mikäli L12:n perusväylänpidon rahoitustason nosto ei toteudu, väylien korjausvelka kasvaa nykytilanteeseen verrattuna lähes kaksinkertaiseksi, 8 mrd. euroon, vuoteen 2037 mennessä.

Kehittämisen rahoitus

Väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen valtio suuntaa suunnitelman mukaan rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita on tunnistettu n. 3,5 mrd. euron edestä. Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin ei ole mahdollista vastata rahoituksen peruskehyksestä. Päätetyille hankkeille on varattu n. 3,5 mrd. (ml. Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi). Rahoitusohjelman mukaisesta kehittämismomentin rahoituksesta varataan kaupunkiseutujen (MAL-seudut) kehittämishankkeisiin keskimäärin 50–100 miljoonaa euroa vuosittain.

Väylien kehittämisen osalta sidotun rahoituksen osuus on merkittävä. Uusiin hankkeisiin tarkoitettu sitomaton rahoitus on selvästi niukempi kuin esimerkiksi edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa. Rahoitus riittää kaikista tärkeimpiin kehittämishankkeisiin, kun ne priorisoidaan tietoon perustuen väyläverkon investointiohjelman mukaisesti. Perusväylänpidon lähivuosien niukka rahoitus aiheuttaa kuitenkin sen haasteen, että kehittämisrahaa voidaan joutua kohdistamaan Väyläviraston investointiohjelmassa myös isoihin kiireellisiin peruskorjaushankkeisiin.

Väyläviraston laatima väyläverkon investointiohjelma 2027–2034 valmistellaan 1,6 Mrd. euron talouskehykseen, josta noin 300–400 milj. euroa kohdistuu tie- ja rataverkon isoihin peruskorjauksiin ja keskimäärin 50–100 milj. euroa vuodessa uusiin MAL-hankkeisiin seuraavasta sopimuskaudesta v. 2028 alkaen (350-700 milj. euroa v. 2028-2034). Näin ollen muihin investointiohjelmassa priorisoitaviin uusiin kehittämishankkeisiin jää noin 500-950 milj. euroa investointiohjelman 8 vuoden ajanjaksolla. Vuositasolla tämä tarkoittaa noin 65-120 milj. euron kehittämisinvestointirahoitusta.

Kehittämisrahoituksen riittävyyden kannalta on lisäksi olennaista, että sotilaallisen liikkuvuuden edistämiseen tarkoitettu erillisrahoitus toteutuu Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjaus (Digiradan toteutus) on välttämättömyysinvestointi

Tuleville vuosille esitetyt määrärahat Digiradan toteutusvaiheelle ovat noin 95 milj. euroa vuosittain. Määrärahatarve on laskettu sen mukaan, että toteutusaika pysyy tiiviinä (12 vuotta) eikä Väylävirastolle aiheudu enää tarvetta tehdä korvausinvestointeja rautateiden nykyisiin turvalaitejärjestelmiin ja vuosittaiset kunnossapidon kustannukset pystytään pitämään nykyisellä tasolla. Sama elinkaariongelma koskee myös rautateiden liikkuvaa kalustoa. Liikkuvan kaluston järjestelmien elinkaariuusimiset edellyttävät myös rautatieinfrastruktuurin laitteiden uusimisista, koska niiden on toimittava yhdessä.

Väylävirasto korostaa, että hankkeen määrärahojen leikkaaminen olisi erittäin haastavaa. Käytössä oleva junien kulunvalvontajärjestelmä (JKV) on saavuttaa elinkaarensa pään 2030-luvun puolenvälin tietämillä, ja sen korvaaminen on välttämätöntä. Vaihtoehtona järjestelmän korvaamiselle on ratakapasiteetin ja siten junaliikenteen määrän radikaali laskeminen. Mikäli rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän ja turvalaitteiden modernisointi ei toteudu, Väyläviraston on käytettävä nykyisen järjestelmän korvausinvestointeihin n. 1,7 mrd. euroa 2026–2044 pelkästään varmistaakseen nykyisen kaltainen junaliikenne. Lisäksi tässä tapauksessa järjestelmän ja digitalisaation muut hyödyt jäisivät saamatta. Investoinnilla tavoitellaan myös lisää liikennettä raiteille, parempia palveluita sekä vähemmän häiriöitä ja liikennepäästöjä.

Lopuksi

Sekä perusväylänpidon toimilla että väyläverkon kehittämisessä on ensisijaisen tärkeää huolehtia väyläverkkojen kunnosta. Se luo perustan kaikelle verkkojen käytölle, niin kansalaisille, elinkeinoelämälle kuin sotilaalliselle liikkuvuudelle ja huoltovarmuudelle. Koska väyläverkkoon kohdistuvat tarpeet ovat rahoitusta merkittäväksi suurempia, tulee sekä perusväylänpidon toimien että väyläverkon kehittämisen perustua jatkossakin vahvasti tietoperusteiseen ja vaikutusarviointeihin tukeutuvaan priorisointiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Väylävirastossa asian on ratkaissut Pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt Toimialajohtaja Jaakko Knuutila.

Liitteet Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Jakelu Väylävirasto, kirjaamo
Väylävirasto, johtoryhmä
Väylävirasto, Suunnittelutoimialan johtoryhmä

Väylävirasto
Trafikledsverket

LIIKENNEJAOSTO_LAUSUNTO_VNS_10_2025_VLJS

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

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja	**Jaakko Knuutila**
Allekirjoitusaika	18.02.2026 11:21
Allekirjoittaja	**Kari Wihlman**
Allekirjoitusaika	18.02.2026 11:52

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	Liikennejaosto_Lausunto_VNS_10_2025_VLJS.pdf (a5cf6a12b3b084dbc03f6b0cdd9fb921ff1fe4a93b7864071a46be78b1a216b7)

Liitteet

Liite	Liikenne 12 rahoitus ja väylänpito_liikennejaosto_19022026.pdf (21b083a4e2f2e88d09923b22a88bea25a5941508c5db516df8ddc09cf9e016ef)