Liikenne 12 rahoitus ja väylänpito

Valtiovarainvaliokunnan
liikennejaosto 19.2.2026

Jaakko Knuutila

19.2.2026

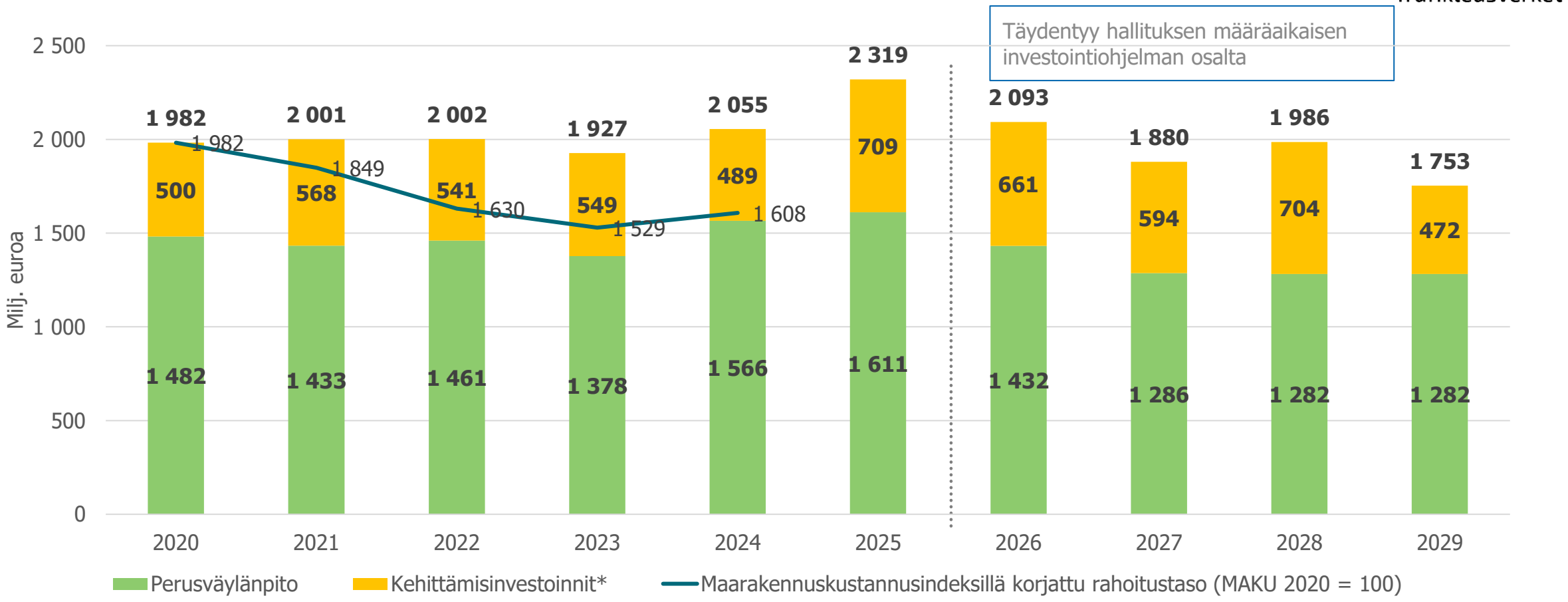




Väylävirasto
Trafikledsverket

Valtion väylärahoitus (tiet, radat ja vesiväylät)

Väylävirasto
Trafikledsverket



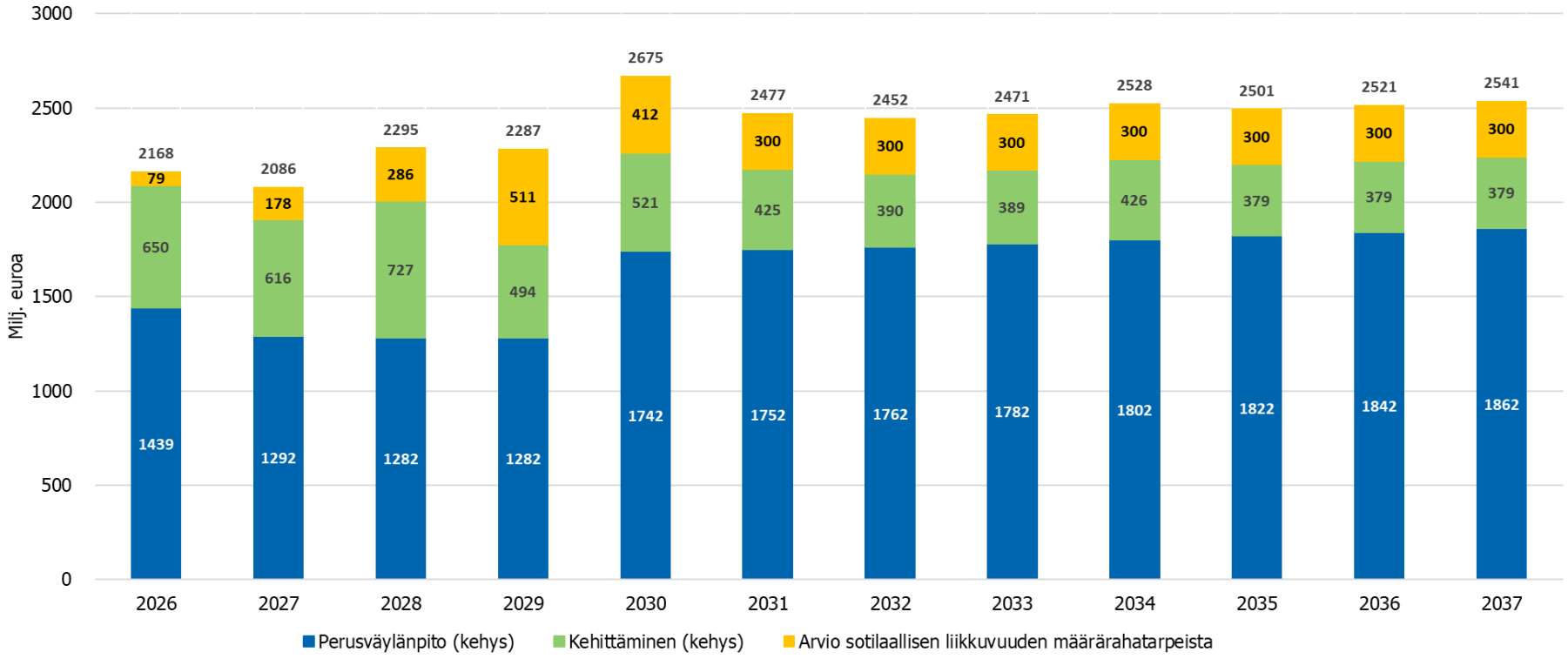
*kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77, 78 ja 79

Huom. Maarakentamisen kustannustaso on noussut vv. 2020–2024 lähes 30 % (Tilastokeskus, maarakennuskustannusindeksi).

Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelma Väylävirastoa koskevalta osalta

Väylävirasto
Trafikledsverket

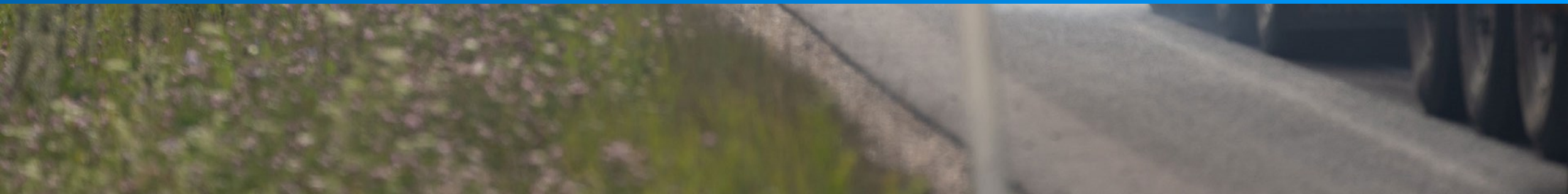
- Perusväylänpidon rahoituksen tason nosto 460–580 milj. eurolla vuosiksi 2030–2037
- Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita tunnistettu n. 3,5 mrd. euron edestä - erillisrahoituksesta ei vielä päätöstä.





Perusväylänpidon rahoitus ja korjausvelka

Liikennejaosto 19.2.2026



Väyläverkkojen korjausvelan ennuste

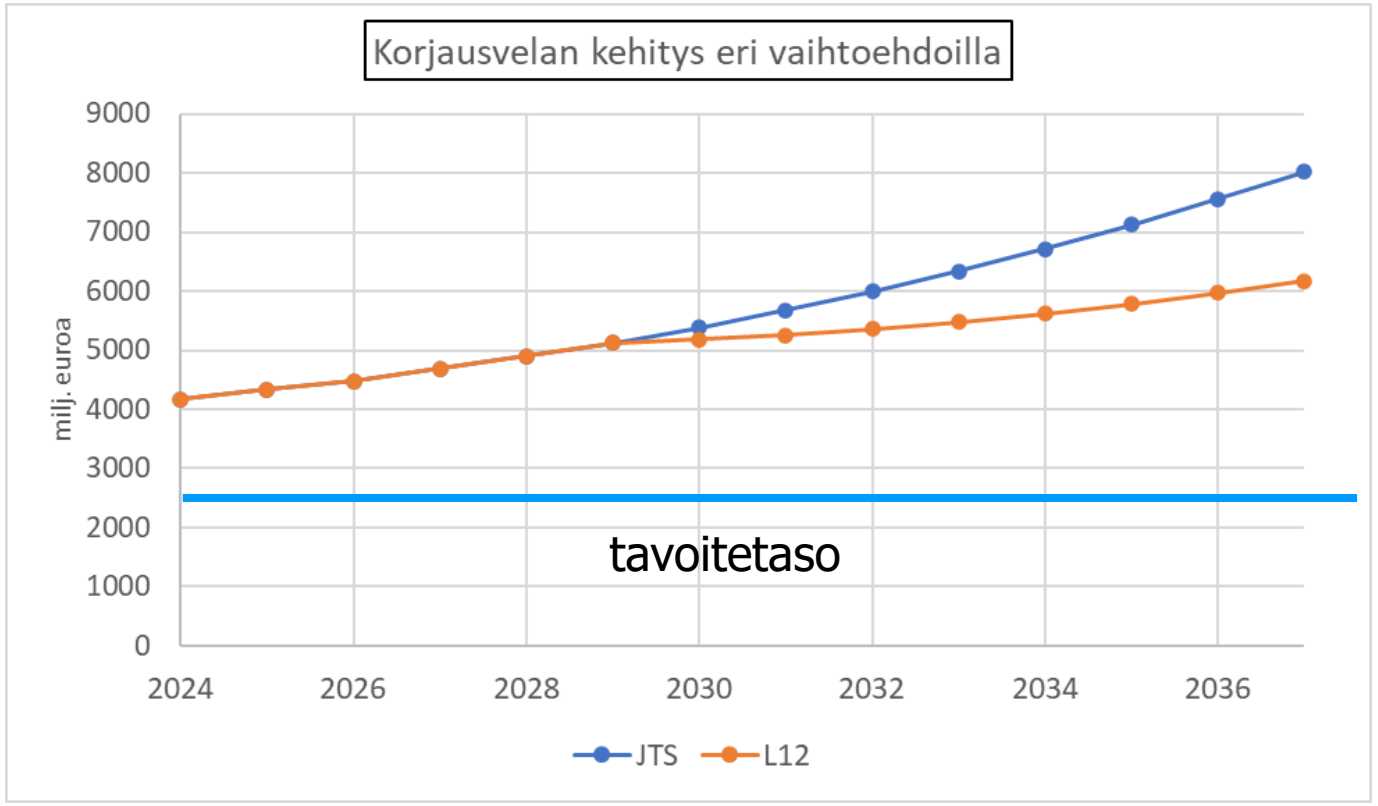
Väylävirasto
Trafikledsverket

Syyskuussa 2025 tehty ennuste korjausvelan kehityksestä kahdella rahoitustasolla:

JTS = JTS 2026-2029, jota jatkettu vv. 2030-2037

L12 = parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnosversion ennuste

Tavoitetaso = pitkällä tähtäimellä tavoiteltava korjausvelan taso



Perusväylänpidon rahoitus 1/2

- **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 hillintään
- **Väylävirasto pitää erittäin tärkeänä perusväylänpidon merkityksen huomioon ottamista sekä sen rahoitustason nostoa vuosikymmenen vaihtuessa**
- Väylänpidon pitkäjänteisessä suunnittelussa on tärkeä voida luottaa siihen, että perusväylänpidon rahoitustason nosto tulee toteutumaan

Väylävirasto
Trafikledsverket

Perusväylänpidon rahoitus 2/2

- **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 kilpailukyyn (mm. logistiikkakustannukset)
  - Liikenneverkon korjaamisen rahoitus on ennen L12-suunnitelman mukaista tasokorotusta niin niukka, että esimerkiksi rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan mahdollisesti keskeyttämään.
- **Mikäli L12:n perusväylänpidon rahoitustason nosto ei toteudu, väylien korjausvelka kasvaa nykytilanteeseen verrattuna lähes kaksinkertaiseksi, 8 mrd. euroon, vuoteen 2037 mennessä.**

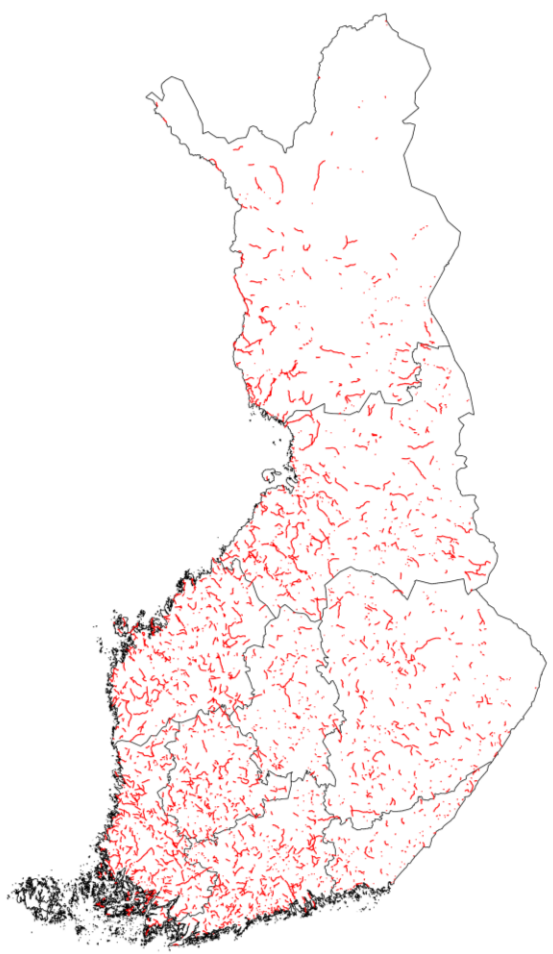
Väylävirasto
Trafikledsverket

Ilman L12-rahoitustason nostoa päällysteiden kunto heikkenee merkittävästi koko maassa

Väylävirasto
Trafikledsverket

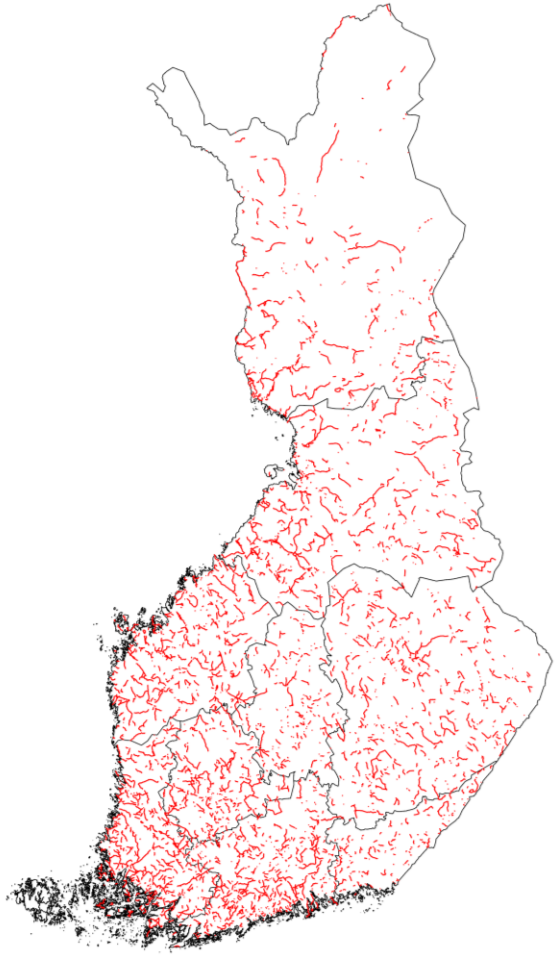
2025

Korjaustarpeessa olevien tieosien määrä
11 900 km



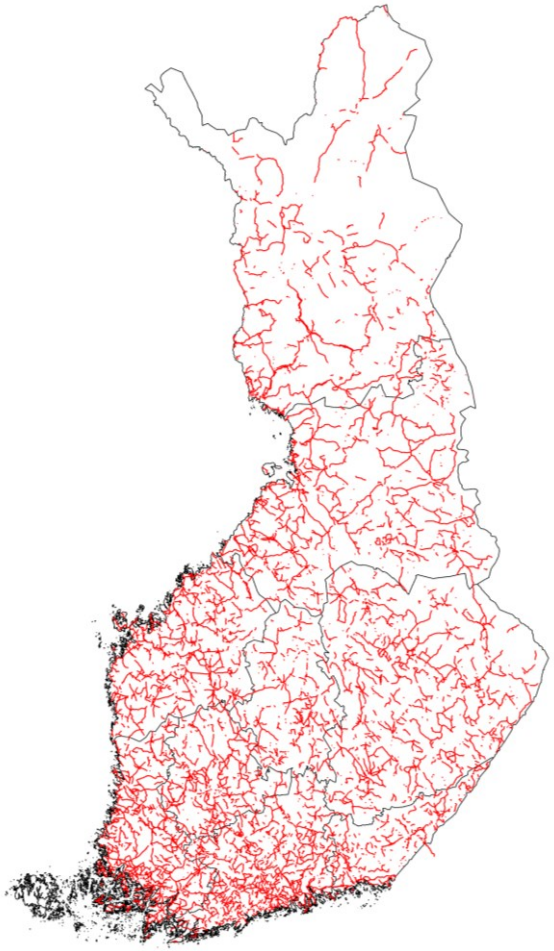
2030

Korjaustarpeessa olevien tieosien määrä
16 300 km



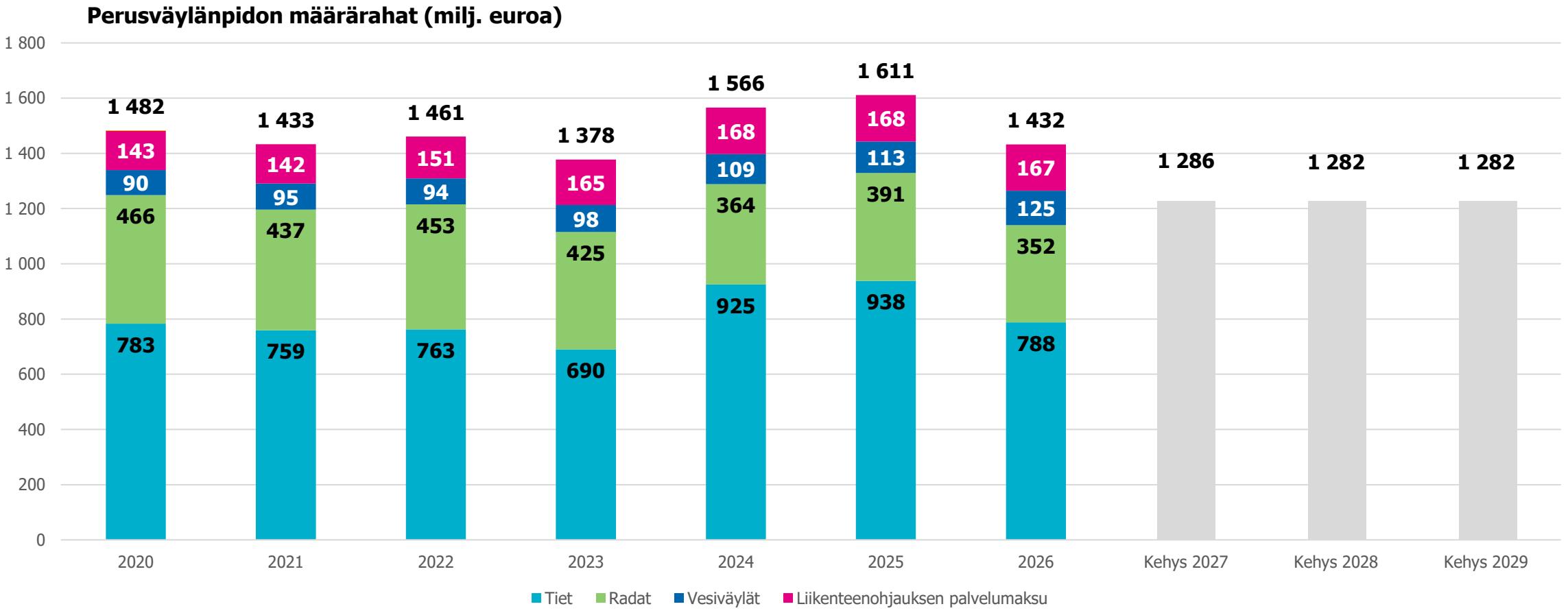
2037

Korjaustarpeessa olevien tieosien määrä
31 200 km



Perusväylänpidon niukkeneva rahoitus lisää painetta toteuttaa kiireellisiä isoja peruskorjauksia kehittämisrahalla

Väylävirasto
Trafikledsverket

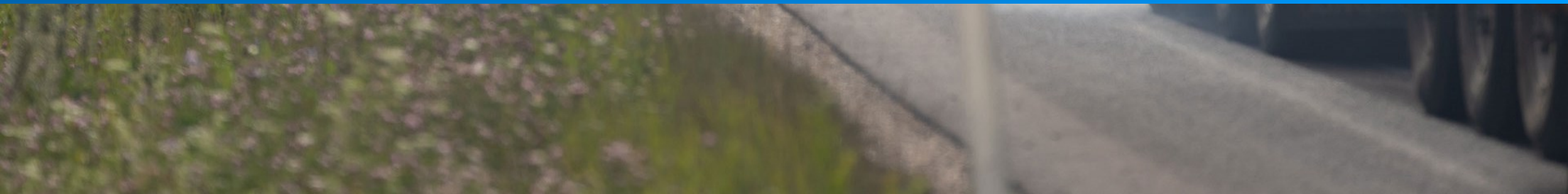


Tuleville vuosille ei vielä ole jakoa väylämuodoittain, vaan se täsmentyy talousarviovalmisteluissa vuosittain.



Kehittämisen rahoitus

Liikennejaosto 19.2.2026



L12 kehittämisen rahoitus, yleistä

- **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.

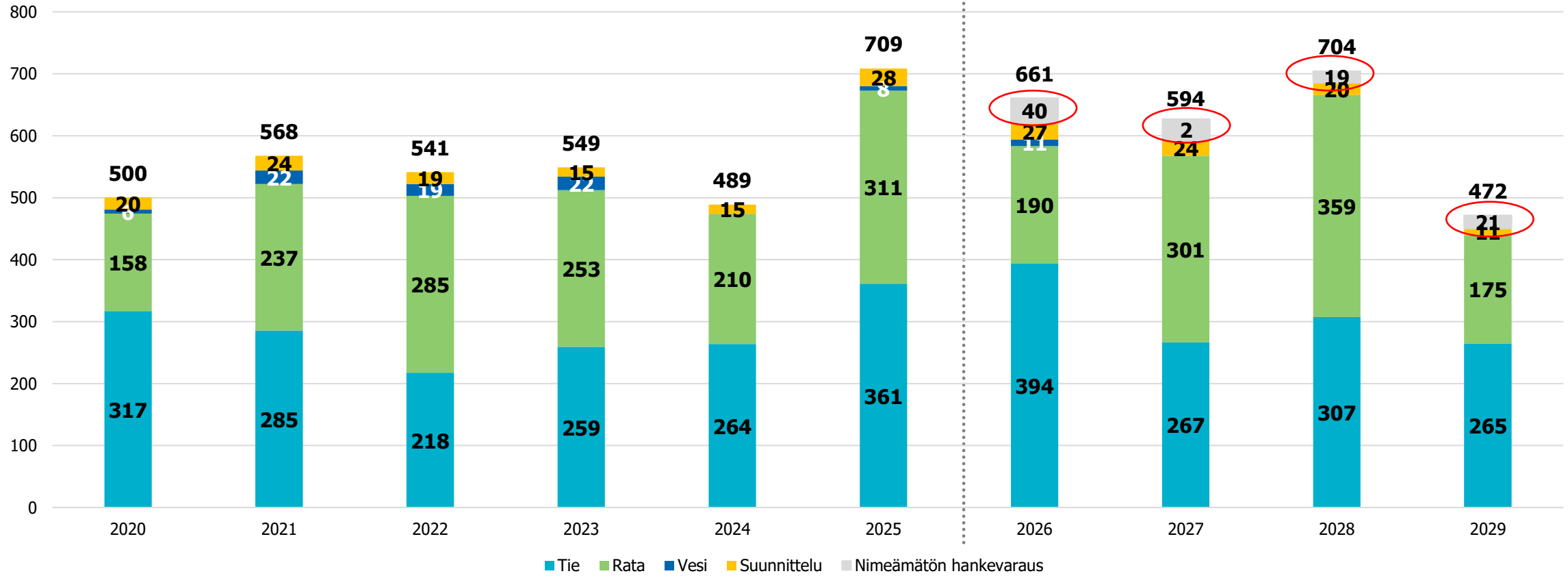
Väylävirasto
Trafikledsverket

Nimeämätöntä hankevarausta uusiin kehittämishankkeisiin ei juuri ole lähivuosille

Väylävirasto
Trafikledsverket

Kehittämisinvestointien* rahoitus väylämuodoittain (milj. euroa)

Täydentyy hallituksen määräaikaisen investointiohjelman osalta



*Sisältää momentit 77, 78 ja 79

L12 kehittämisen rahoitus

- 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

Väylävirasto
Trafikledsverket

Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjaus (Digiradan toteutus) on välttämättömyysinvestointi

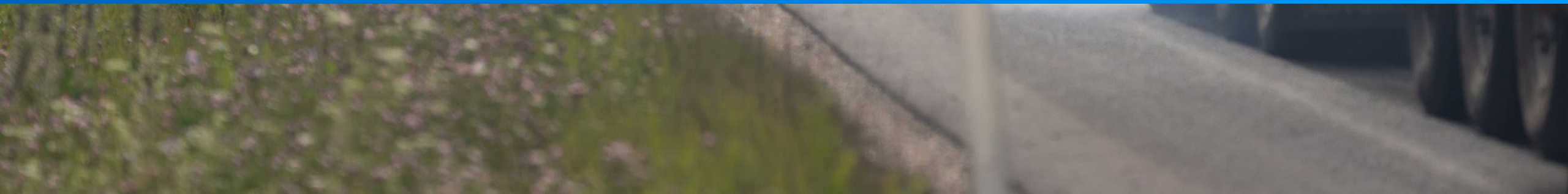
- Tuleville vuosille esitetyt määrärahat Digiradan toteutusvaiheelle ovat noin 95 milj. euroa vuosittain.
  - Määrärahatarve on laskettu sen mukaan, että toteutusaika pysyy tiiviinä (12 vuotta), eikä Väylävirastolle aiheudu tarvetta tehdä korvausinvestointeja rautateiden nykyisiin turvalaitejärjestelmiin ja että vuosittaiset kunnossapidon kustannukset pystytään pitämään nykyisellä tasolla
- 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 toimintavarmuutta (vähemmän häiriöitä)

Väylävirasto
Trafikledsverket



Väyläviraston ohjelmista

Liikennejaosto 19.2.2026



Väyläviraston ohjelmat

- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, eli Liikenne 12 -suunnitelman, tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle, ml. Väyläviraston ohjelmien valmistelulle
- Liikenne 12 -suunnitelmaa toteutetaan Väylävirastossa useasta ohjelmasta muodostuvan ohjelmakokonaisuuden kautta
- **Perusväylänpidon suunnitelma**, **suunnitteluohjelma ja valtion väyläverkon investointiohjelma** muodostavat toisiaan tukevan ohjelmakokonaisuuden
- Väylävirasto julkaisee investointiohjelman (2027 – 2034) luonnoksen sekä käynnistää ohjelmakokonaisuutta koskevan vuorovaikutusmenettelyn L12:n eduskuntakäsittelyn jälkeen

Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläverkon investointiohjelma 2027-2034 valmistellaan 1,6 Mrd. euron talouskehykseen

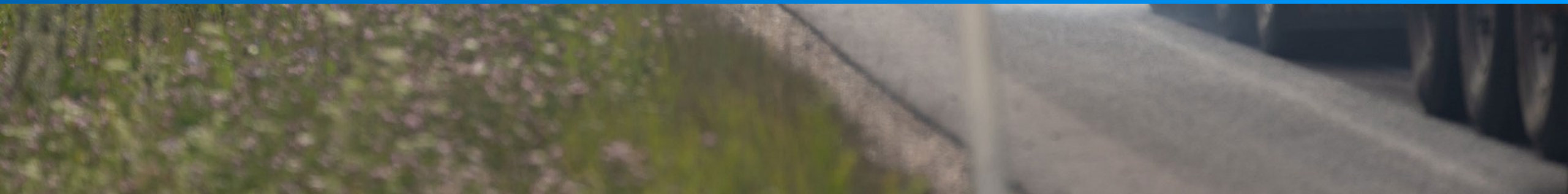
Väylävirasto
Trafikledsverket

- Väyläverkon investointiohjelman talouskehys noin 1 600 milj. euroa, josta
  - 300- 400 milj. euroa tie- ja rataverkon isoihin peruskorjauksiin
  - keskimäärin 50- 100 milj. euroa/v uusiin MAL-hankkeisiin seuraavasta sopimuskaudesta v. 2028 alkaen (350-700 milj. euroa v. 2028-2034)
- Jolloin muihin investointiohjelmassa priorisoitaviin uusiin kehittämishankkeisiin jää n. 500-950 milj. euroa (n. 65-120 milj. euroa/v) investointiohjelman 8 v. ajanjaksolla
- Edellyttäen, että sotilaallisen liikkuvuuden erillisrahoitus toteutuu, eikä näitä hankkeita sisällytetä investointiohjelmaan



Lopuksi

Liikennejaosto 19.2.2026



Yhteenveto

Väylävirasto
Trafikledsverket

- 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



Väylävirasto
Trafikledsverket