VÄYLÄ/1165/Vv-00.00.05/2026

19.2.2026

Väylävirasto
Trafikledsverket

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijalausuntopyyntönne 11.2.2026 (VNS 10/2025)

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Väylävirastolta toimialansa osalta asiantuntijalausuntoa liittyen Valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

Väylävirasto pitää tärkeänä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne12-suunnitelman, laatimista sekä sitä, että suunnitelman päivitys on edennyt selonteon antamiseen. Suunnitelmalla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Väylävirasto on osallistunut suunnitelman valmisteluun ja on ollut mukana erityisesti suunnitelman toimenpiteiden valmistelussa.

Liikenne12 -suunnitelma on hyvin laadittu, selkeä ja aiempaa strategisempi kokonaisuus. Suunnitelman toimenpiteet koskevat laajasti Väyläviraston toimintaa. Sen lisäksi, että suunnitelma antaa taloudelliset kehykset ja linjaukset valtion väylänpidolle, se sisältää laajasti erilaisia Väyläviraston tehtäväkenttään kuuluvia toimenpiteitä. Suunnitelma konkretisoituu erityisesti Väylävirastossa tehtävissä perusväylänpidon suunnitelmassa, suunnitteluohjelmassa ja väyläverkon investointiohjelmassa.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita (toimivuus, turvallisuus, kestävyys) ja näitä yhdistäviä näkökulmia (tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi) voidaan pitää kannatettavina ja tarkoituksenmukaisina. Suunnitelma sisältää näiden koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueellisia erityispiirteitä. Nämä kaikki auttavat priorisoimaan suunnitelman toimeenpanoa tarkoituksenmukaisella tarkkuustasolla.

Suunnitelman vaikutusten arviointi on tehty suunnitelman luonne ja tarkkuustaso huomioiden hyvin.

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.

Väylävirasto tuo esiin, että esimerkiksi rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjaus (Digiradan toteutus) on välttämättömyysinvestointi. Käytössä oleva junien kulunvalvontajärjestelmä (JKV) saavuttaa elinkaarensa pään 2030-luvun puolenvälin tietämillä, ja sen korvaaminen on välttämätöntä. 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. Hankkeen määrärahojen leikkaaminen olisi erittäin haastavaa.

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

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

Jakelu Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
Väylävirasto, kirjaamo
Väylävirasto, johtoryhmä
Väylävirasto, Suunnittelutoimialan johtoryhmä

Väylävirasto
Trafikledsverket

LIIKENNE_JA_VIESTINTÄVALIOKUNTA_LAUSUNTO_VLJS_19022026

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

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja	**Kari Wihlman**
Allekirjoitusaika	19.02.2026 08:57
Allekirjoittaja	**Jaakko Knuutila**
Allekirjoitusaika	19.02.2026 08:58

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	Liikenne_ja_viestintävaliokunta_Lausunto_VLJS_19022026.pdf (8935db2a3689627289f54338a9c3458bc393c00c2adabf5dc3780864880246a2)

Liitteet

Liite	Liikenne_ja_viestintävaliokunta_20022026.pdf (1e072a0d52c428304802f1f05e8759a9d32f2054c23834e25eb57fae43fd24d4)