Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

20.2.2026

Toimialajohtaja Jaakko Knuutila
Väylävirasto

20.2.2026



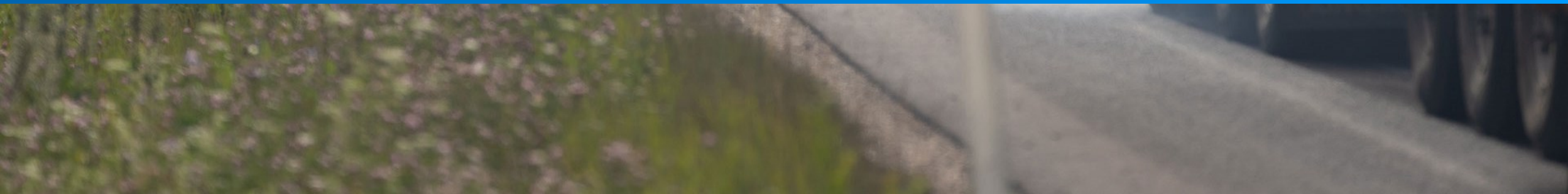


Väylävirasto
Trafikledsverket



Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta 20.2.2026



Liikenne 12 vuosille 2026 - 2037

- 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.

Väylävirasto
Trafikledsverket

Liikenne 12 – visio ja tavoitteet

Väylävirasto
Trafikledsverket

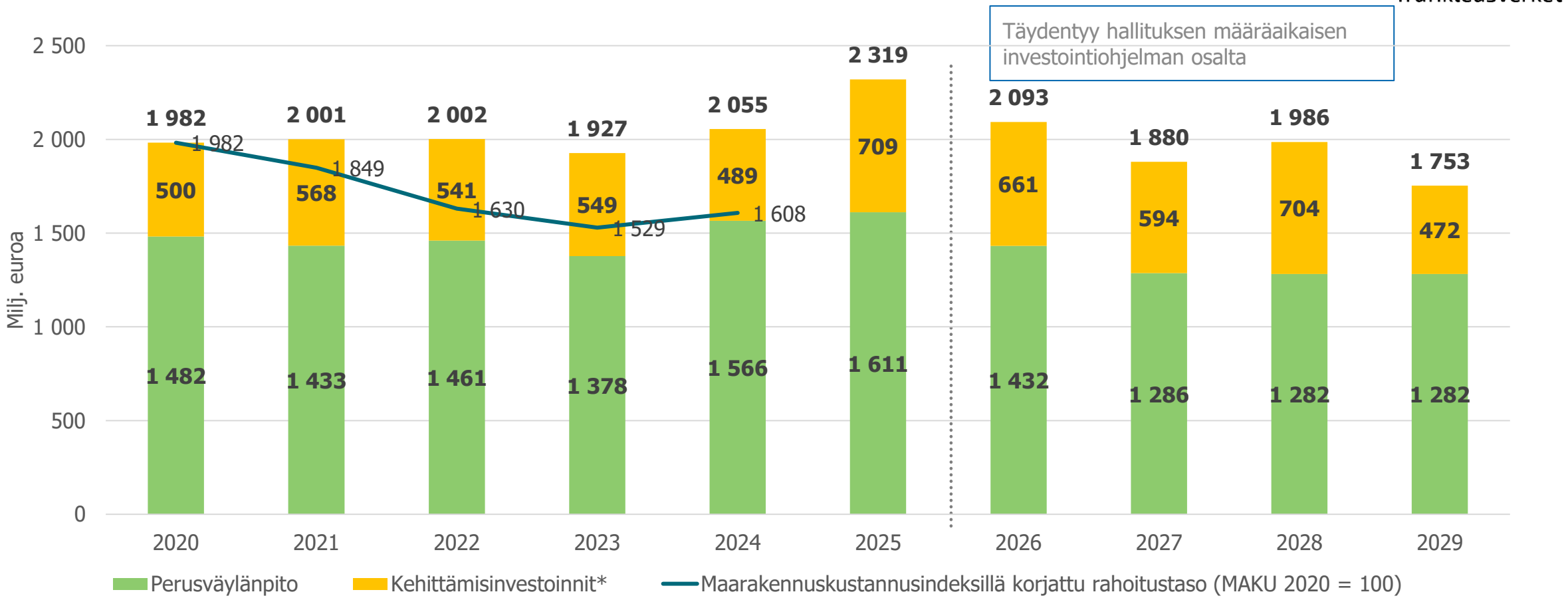
Kestävä ja saavutettava Suomi

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on **toimiva, turvallinen ja kestävä** sekä edullisesti kaikille väestöryhmille **saavutettava** ja Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva
- Suomen **kokonaisturvallisuutta vahvistava**, taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.
- Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen nopeasti ja helposti, myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman ja turvallisen liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.



Taustaksi: valtion väylärahoitus (tiet, radat ja vesiväylät)

Väylävirasto
Trafikledsverket



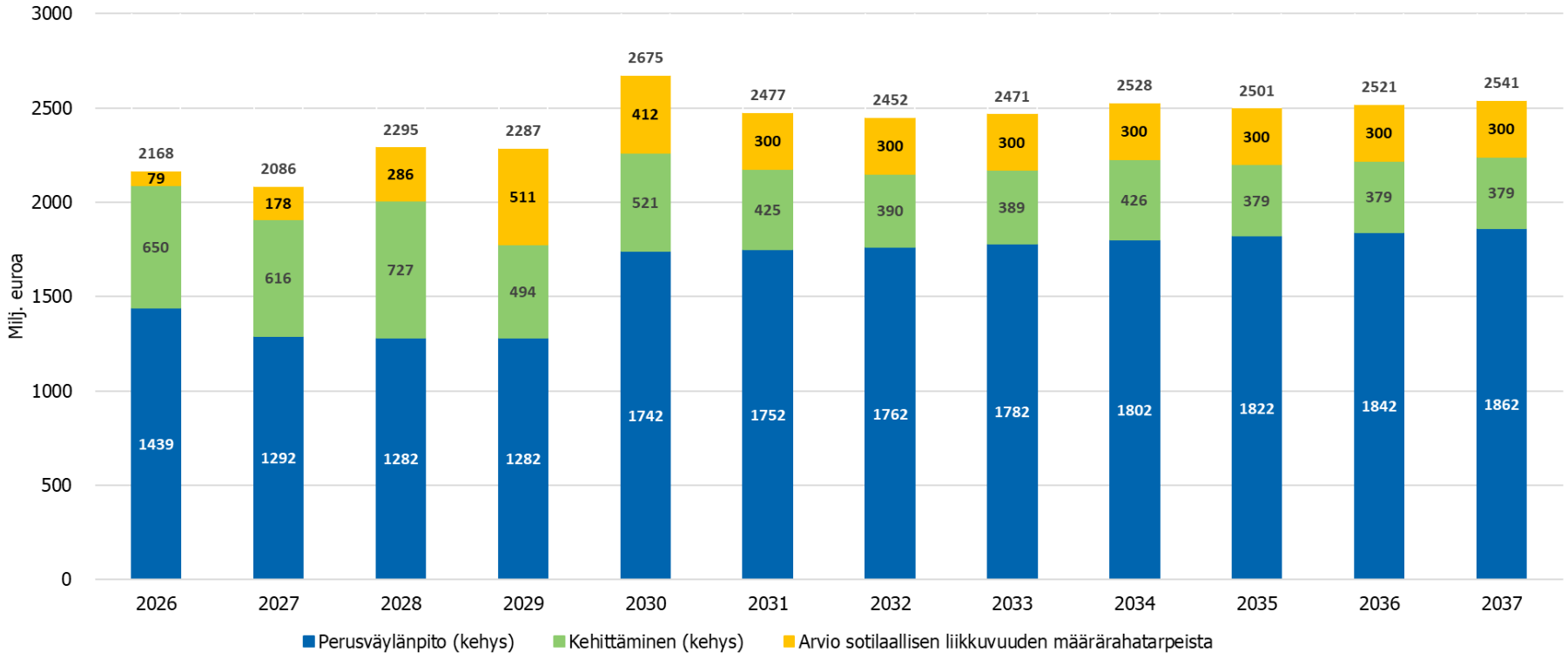
*kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77, 78 ja 79

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

Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelma Väylävirastoa koskevalta osalta

Väylävirasto
Trafikledsverket

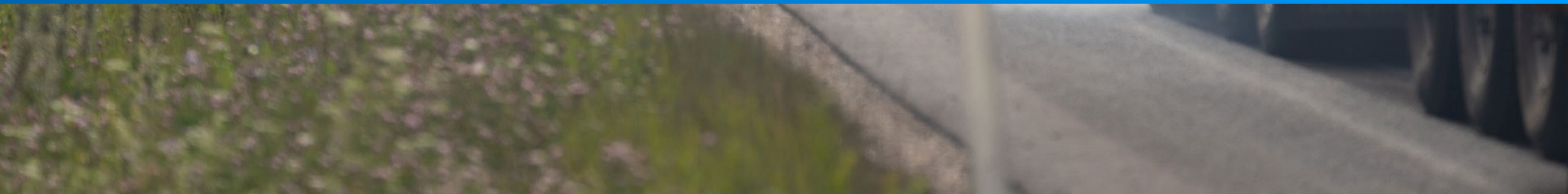
- Perusväylänpidon rahoituksen tason nosto 460–580 milj. eurolla vuosiksi 2030–2037
- Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita tunnistettu n. 3,5 mrd. euron edestä - erillisrahoituksesta ei vielä päätöstä.





Perusväylänpidon rahoitus ja korjausvelka

Liikenne- ja viestintävaliokunta 19.2.2026



Väyläverkkojen korjausvelan ennuste

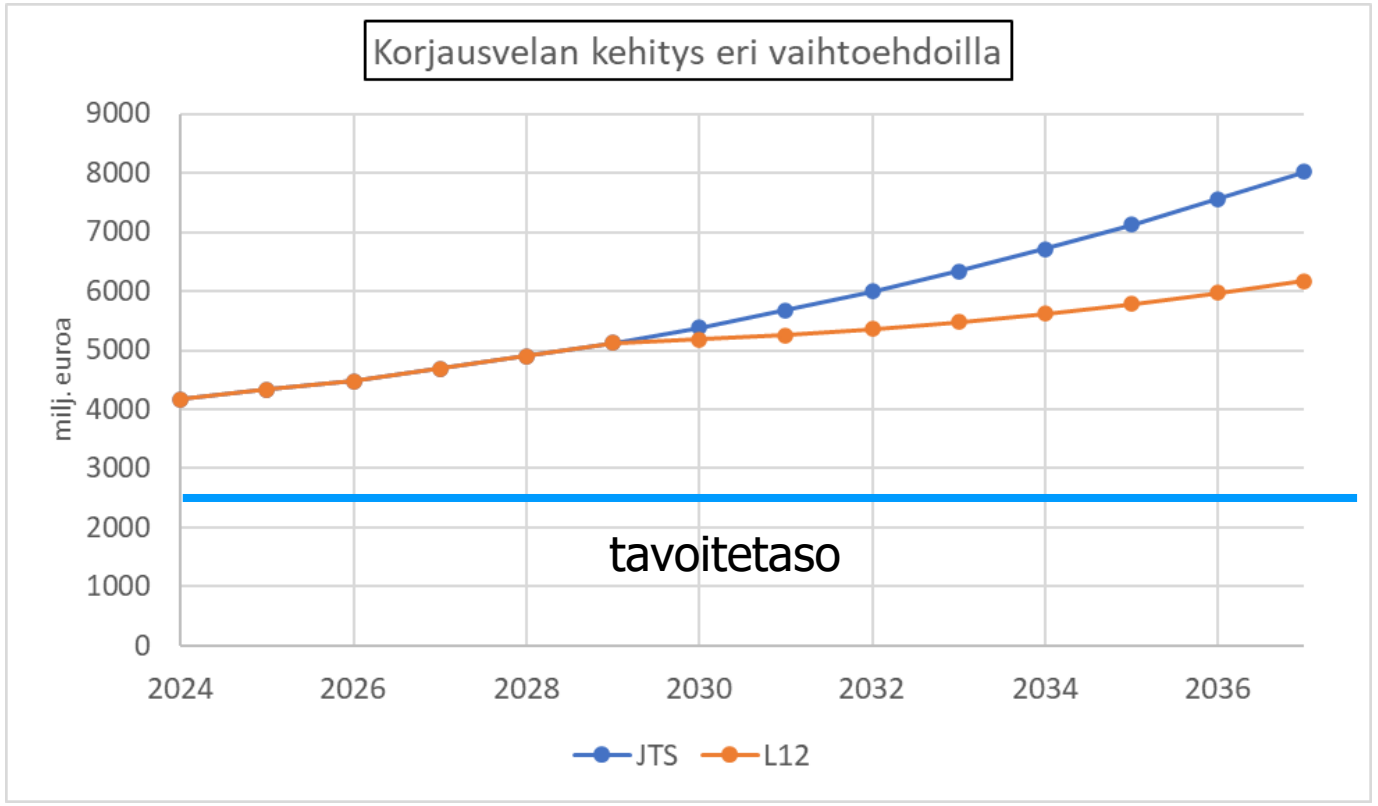
Väylävirasto
Trafikledsverket

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**

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.**

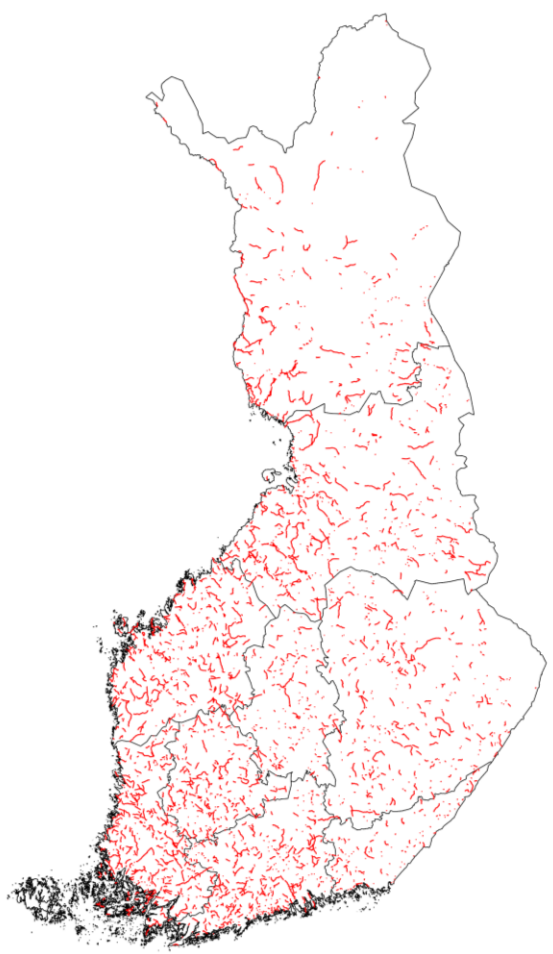
Väylävirasto
Trafikledsverket

Ilman L12-rahoitustason nostoa päällysteiden kunto heikkenee merkittävästi koko maassa

Väylävirasto
Trafikledsverket

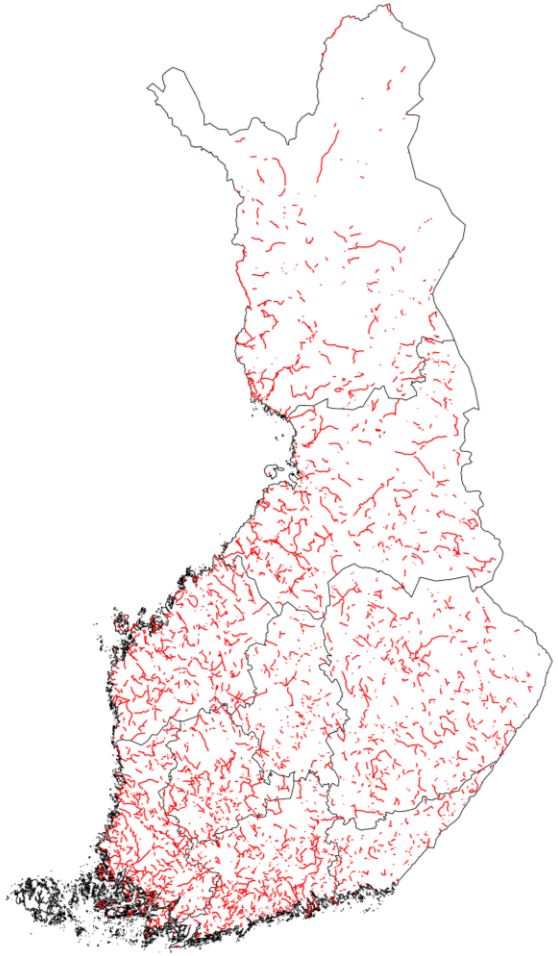
2025

Korjaustarpeessa olevien tieosien määrä
11 900 km



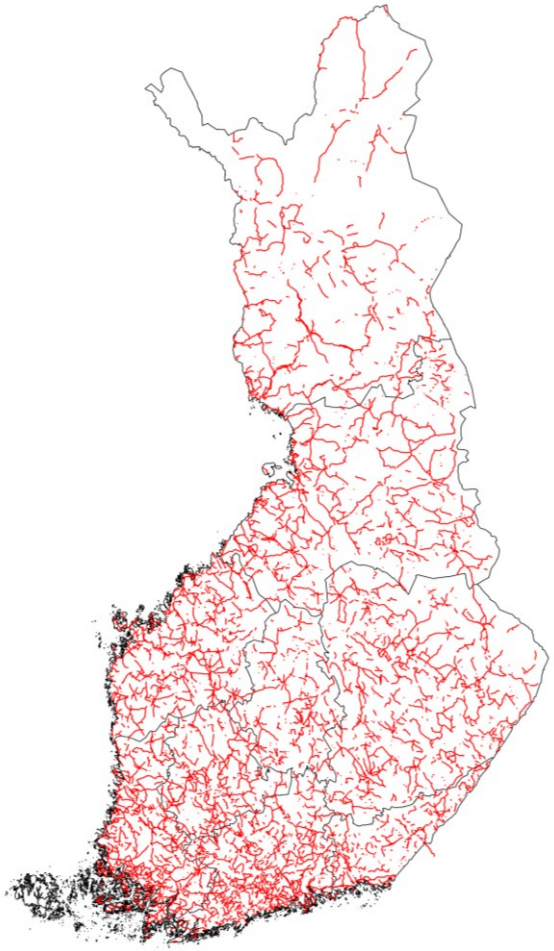
2030

Korjaustarpeessa olevien tieosien määrä
16 300 km



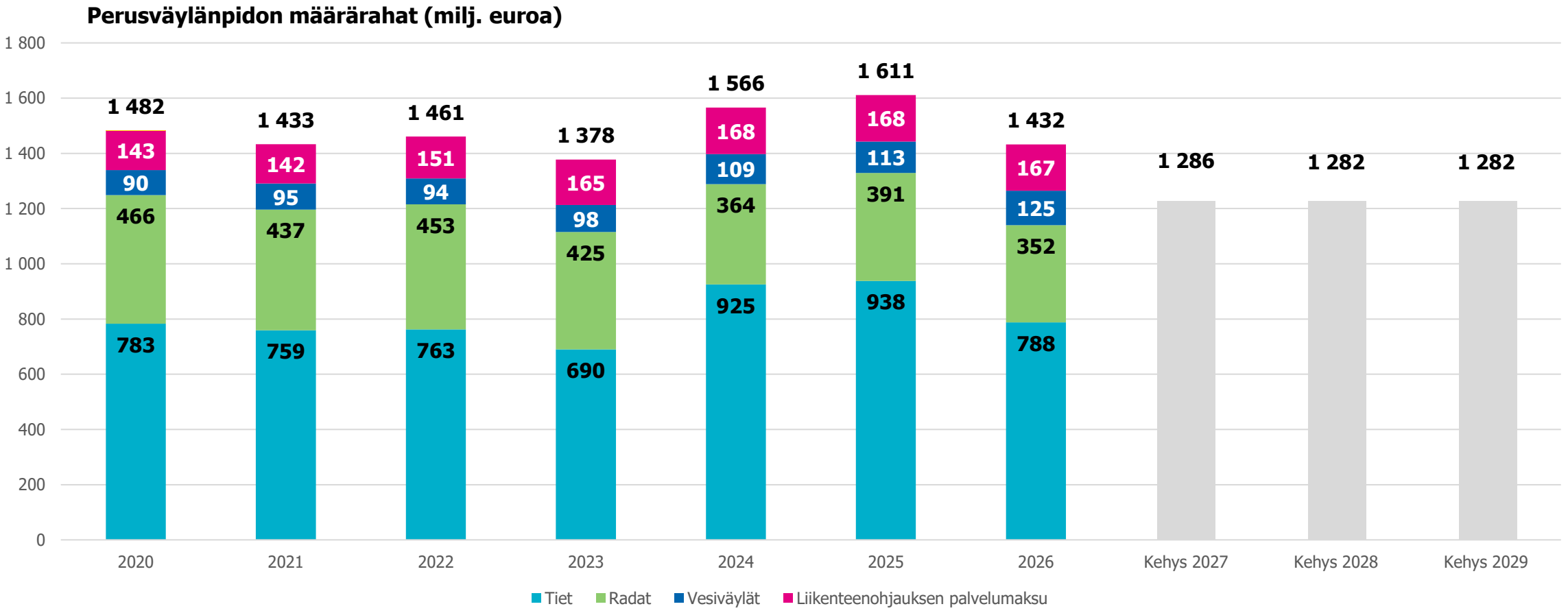
2037

Korjaustarpeessa olevien tieosien määrä
31 200 km



Perusväylänpidon niukkeneva rahoitus lisää painetta toteuttaa kiireellisiä isoja peruskorjauksia kehittämisrahalla

Väylävirasto
Trafikledsverket



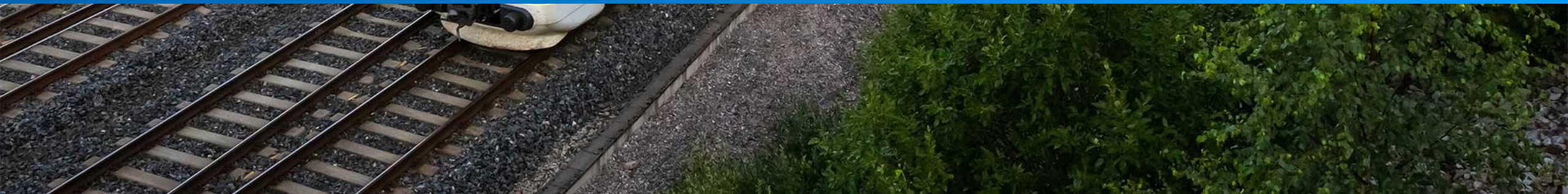
Tuleville vuosille ei vielä ole jakoa väylämuodoittain, vaan se täsmentyy talousarviovalmisteluissa vuosittain.

20.2.2026



Kehittämisen rahoitus

Liikenne- ja viestintävaliokunta 20.2.2026



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.

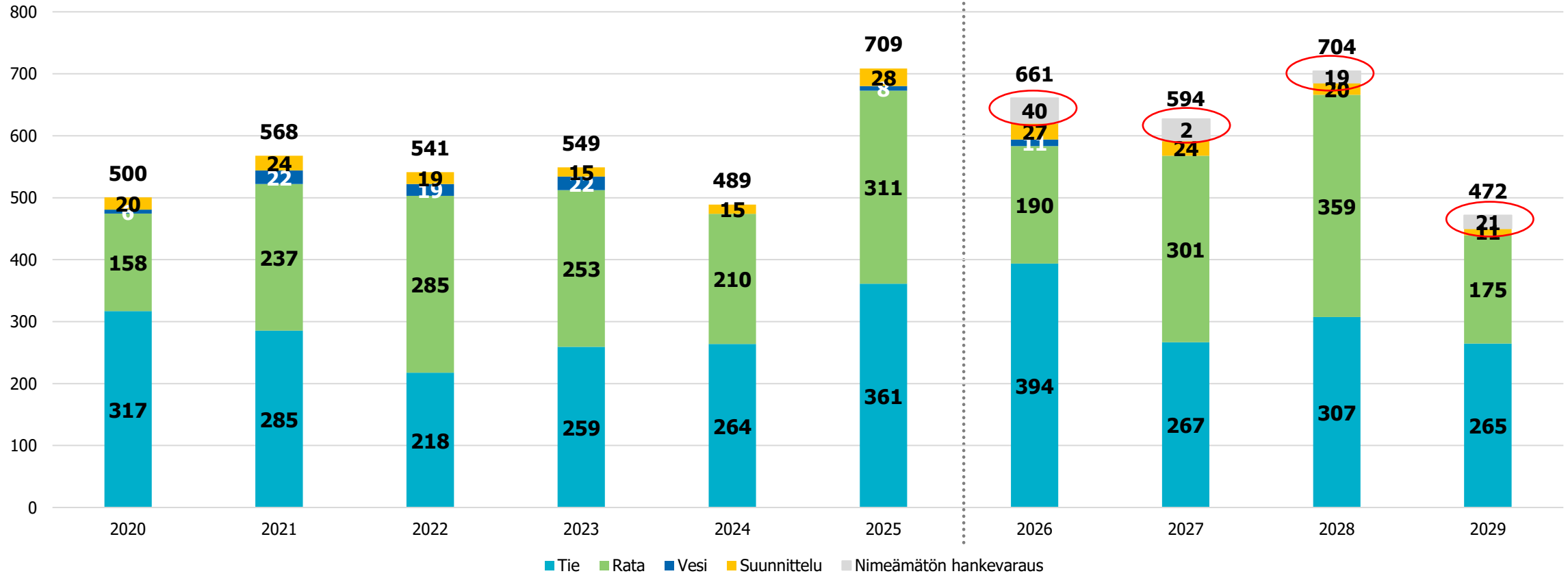
Väylävirasto
Trafikledsverket

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

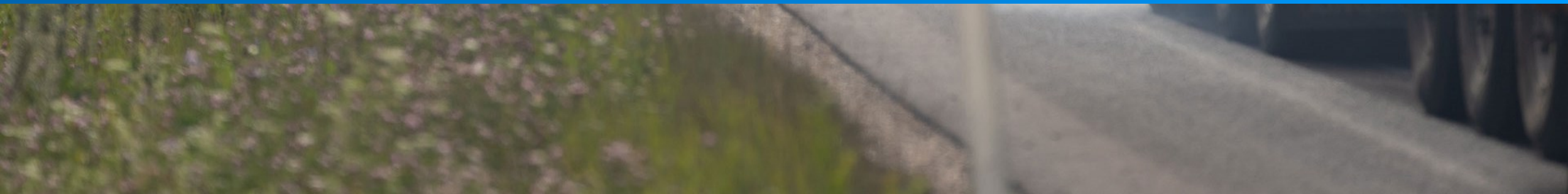
- Väylien kehittämisen osalta sidotun rahoituksen osuus on merkittävä
- Uusiin hankkeisiin tarkoitettu sitomaton rahoitus on selvästi niukempi kuin esimerkiksi edellisessä Liikenne 12 -suunnitelmassa
- **Rahoitus riittää kaikista tärkeimpiin kehittämishankkeisiin, kun ne priorisoidaan tietoon perustuen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

Väylävirasto
Trafikledsverket



Lopuksi

Liikennejaosto 19.2.2026



Liikenne 12 ja Väyläviraston ohjelmat

Väylävirasto
Trafikledsverket

Liikenne 12

- Asettaa kriteerit ja rahoitustasot, joilla väyläverkkoa kehitetään ja pidetään kunnossa
- Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin tarpeisiin vastaaminen
- Millaista liikennejärjestelmää tavoitellaan?

Investointiohjelma

- Väyläviraston esitys hankkeista
- Eduskunta päättää talousarviossa

Perusväylänpidon suunnitelma

- Ohjelmoinnin periaatteet
- Vaikutukset ja priorisointi

Suunnitteluohjelma

- Tavoitteita edistävien hankkeiden toteutusvalmiuden edistäminen

Suunnitelmallisuutta CEF-hakuihin

Hyödynnetään EU -rahoitus täysimääräisesti

Olemassa oleva suunnitelmavaranto

Tietopohjaisuus & vaikutusarviointi

Läpinäkyvä ja ymmärrettävä kuvaus rahoituksen käytöstä, vaikutuksista ja priorisoinnista

Yhteenveto

- Sekä perusväylänpidon toimilla että väyläverkon kehittämisessä on ensisijaisen tärkeää huolehtia väyläverkkojen kunnosta.
  - 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
- 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.

Väylävirasto
Trafikledsverket



Väylävirasto
Trafikledsverket