



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1.10.2025

1 (7)

VÄYLÄ/6932/Vv-00.00.05/2025
HE 99/2025
Julkinen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijalausuntopyyntö 25.9.2025

HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä vuoden 2026 talousarvioksi. Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa, painottuen Väyläviraston toimintamenoihin (31.01.03), perusväylänpitoon (31.20.10) ja väyläverkon kehittämiseen (31.10.77).

Väyläviraston toimintamenot (31.01.03)

Hallitus esittää Väyläviraston toimintamenoihin 57 534 000 euron nettomäärärahaa. Esitys sisältää hallitusohjelmassa ja kehyspäättöksissä linjatut säästöt. Leikkaukset ovat vuoden 2026 osalta yhteensä 6,58 milj. euroa, mihin sisältyy puoliväliriihessä linjattu lisäsäästö 1,4 milj. euroa. Viraston toimintamenojen taso on noin 10 % vuotta 2024 alempi. Hallituksen esityksessä on kompensoitu kevään 2025 virkaehtosopimuksen mukaista palkkaratkaisua. Vuodesta 2027 alkaen leikkaus nousee 8,99 milj. euroon vuodessa, mikä on yli 14 % vuoden 2024 tasosta.

Väyläviraston toimintamenoista noin 73 % on henkilöstömenoja. Tähän mennessä Väylävirastossa on luovuttu henkilöstön tulospalkkiosta ja leikattu mm. matkustus- ja koulutusmenoja. Myös toimitilojen vuokrista saadaan säästöjä. Viraston henkilöstön määrä on kääntynyt laskuun.

Väylävirasto vastaa väylänpitäjänä tie-, rata- ja vesiväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Tienpidon osalta Väylävirasto vastaa myös ELY-keskusten (1.1.2026 alkaen elinvoimakeskusten) toiminnallisesta ohjauksesta. Väylävirasto on tilaajavirasto, jonka oma henkilömäärä on noin 480 ja tulevien elinvoimakeskusten liikennevastuualueiden noin 400. Ruotsissa vastavan tie- ja rataverkosta vastaavan Trafikverketin oman henkilöstön määrä on yli 11 000.

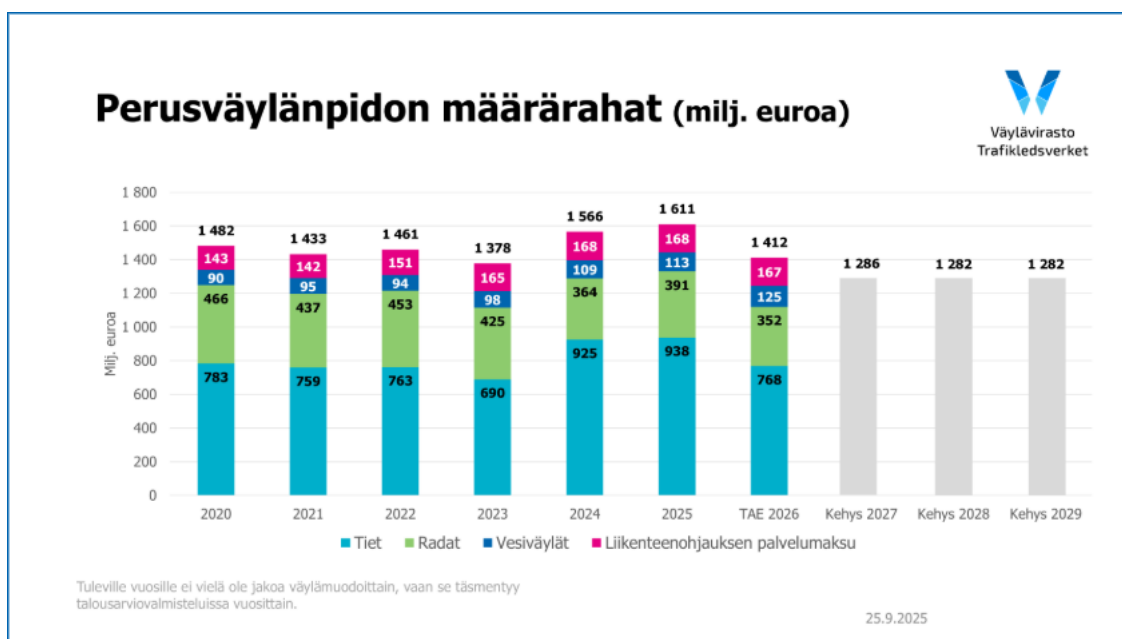
1.10.2025

Tilaajavirastoina Väylävirasto ja elinvoimakeskukset työllistävät väylänpidon tehtävissä välillisesti noin 18.000 henkilöä yli 2 miljardin euron vuosibudjetilla. Tilaajatehtävissä keskeistä on pystyä määrittelemään, hankkimaan ja valvomaan ostettavat palvelut, mihin tarvitaan kyvykäs ja määrältään riittävä oma henkilöstö. Väyläviraston ja väylänpidon kokonaistuottavuuden kannalta ratkaisevinta on, miten infra-alan tuottavuutta voidaan parantaa.

Väylänpidon rahoituksen kokonaiskuva

Valtion väylärahoitus (perusväylänpito ja väyläverkon kehittäminen) on esitetty kuvissa 1 ja 2. Hallituksen määräaikainen investointiohjelma sisältyy kuvaajien rahoitukseen siltä osin, kun siitä on tehty päätöksiä tai annettu hallituksen esitys talousarvioksi.

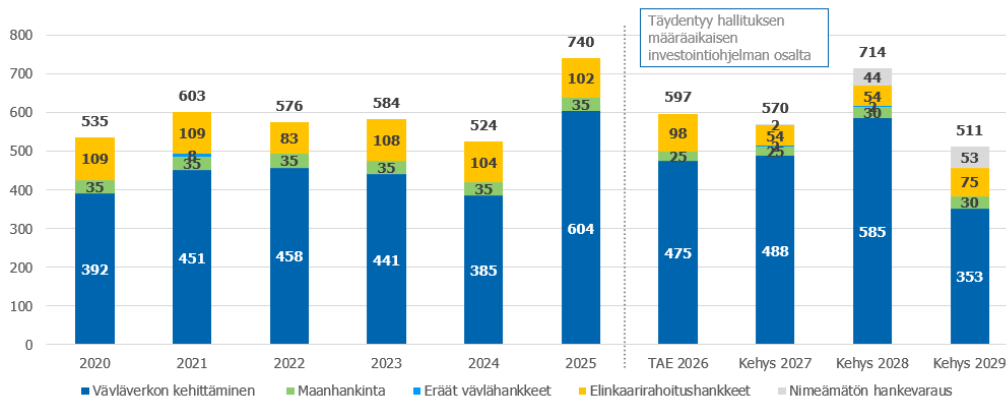
Maarakentamisen kustannustaso nousi vuodesta 2020 vuoteen 2023 yhteensä lähes 30 % ja on jäänyt korkealle tasolle.



VÄYLÄ/6932/Vv-00.00.05/2025
HE 99/2025
Julkinen

1.10.2025

Valtion väyläverkon kehittämisinvestointien rahoitus (milj. euroa)



25.9.2025

Kuvat 1 ja 2. Talousarvioiden ja julkisen talouden suunnitelman mukainen valtion väylärahoitus (sisältäen HE TAE2026 Vaikutukset). Kuvassa ei ole esitetty sellaisia vuosille 2025–2026 kohdistuvia CEF-tuloja, joita ei ole toistaiseksi budjetoitu.

Perusväylänpito (mom. 31.10.20)

Perusväylänpitoon esitetään 1 412 382 000 euron nettomäärärahaa (mom. 31.10.20). Hallituksen esitys sisältää 118 milj. euron rahoituksen hallituksen määräaikaista investointiohjelmasta korjausvelan purkamiseen. Lisärahoitus kohdistetaan tieverkolle. Perusväylänpidon määrärahoista on budjetoitu käytettäväksi tienpitoon n. 770 milj. euroa, radanpitoon 352 milj. euroa, vesiväylänpitoon 125 milj. euroa sekä liikenteenohjaus- ja informaatiopalvelun ostoon 167 milj. euroa. Radanpitoon kohdistetaan lisäksi ratamaksun tuotto, jonka suuruudeksi on vuoden 2026 talousarviossa arvioitu 62 milj. euroa.

Perusväylänpidon rahoituksesta runsaat puolet kohdistetaan verkon päivittäisen liikenteen turvaamiseen (kulutusmenoihin) seuraavasti: verkon hoito (477 milj. eur), liikenteen ohjaus ja informaatio (167 milj. eur), jäänmurto (88 milj. eur) ja maantielauttaliikenne (62 milj. eur). Loput kohdistetaan verkkojen korjaamiseen (633 milj. eur) sekä parantamiseen ja suunnitteluun (38 milj. eur).

Väylänpidon rahoituksen osalta on tärkeää, että perusväylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä tavoitellaan riittävää, ennakoitavaa ja tasaista rahoitustasoa. Ennakoitava ja tasainen rahoitustaso edesauttaa väylänpidon pitkäjänteistä suunnittelua, kilpailuttamisen ja urakoiden toteutumista sekä inframarkkinoiden

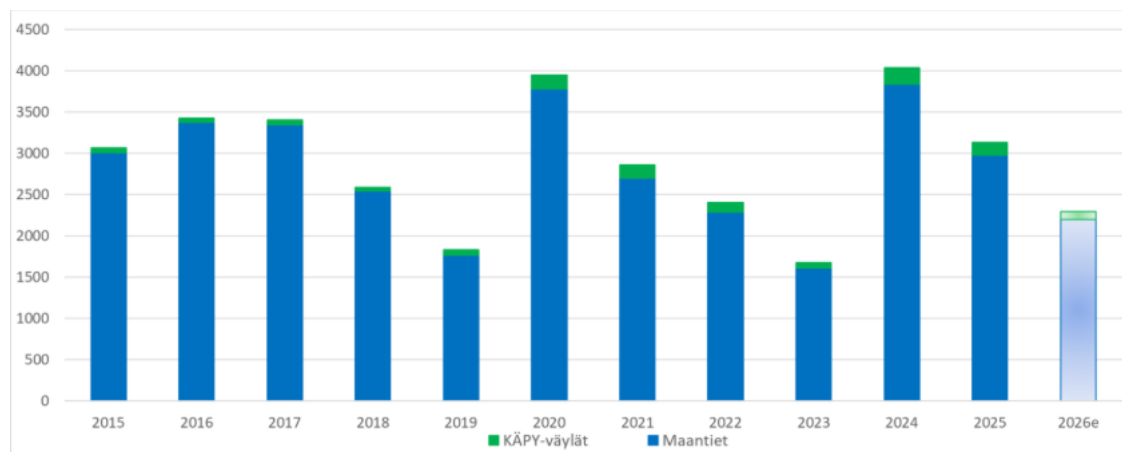
1.10.2025

toimivuutta (kustannustaso ja saatavuus, työllistäminen ja osaamisen varmistaminen sekä yritysten investoinnit).

Talousarvion mukaisesti väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto ja korjausvelka sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus ja ilmastonmuutoksen hillintä.

Maanteiden osalta rahoituksella pystytään huolehtimaan maanteiden päivittäisestä kunnossapidosta ja turvallisuudesta sekä vilkkaan ja keskivilkkaan verkon päällysteiden kunnosta, mutta kaikkia tarvittavia korjauksia tai parantamishankkeita ei pystytä toteuttamaan.

Kuvassa 3 on esitetty maanteiden päällystysohjelman pituus vuosina 2015–2025 sekä arvio vuodelle 2026. Vuoden 2026 talousarviorahoitus riittää noin 2300 kilometrin päällystysohjelmaan, mikä on merkittävästi vähemmän kuin päällystetyn tieverkon kunnan heikkenemisen (korjausvelan kasvun) estävä vuosittainen päällystysmäärä, noin 4000 km.

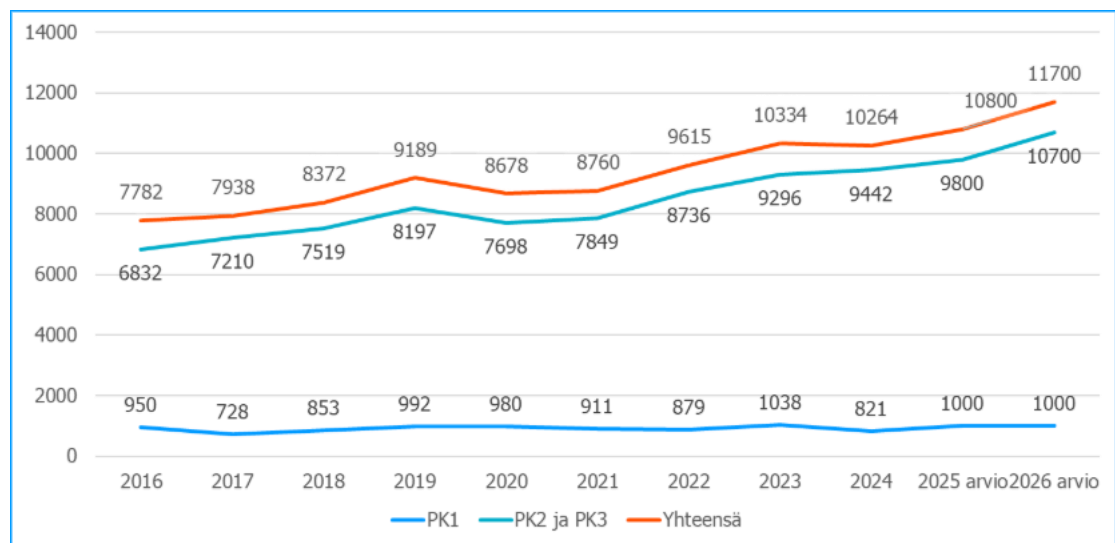


Kuva 3. Maanteiden, sisältäen kävelyn ja pyöräilyn väylät, päällystysmäärät 2015–2025 sekä arvio vuodelle 2026 (km)

Talousarvioesityksen mukaisella rahoituksella pystytään pitämään keskeisen tieverkon kunto suunnilleen nykyisellä tasolla, mutta muun tieverkon huonokuntoisten päällysteiden määrä kasvaa noin 900 kilometriä (kuva 4). Tiestön kunto huononee koko maassa.

1.10.2025

Lisärahoituksen myötä voidaan laajentaa siltojen korjausohjelmaa, millä vastataan ikääntyvien siltojen nopeutuvaan rappeutumiseen ja korjaustarpeiden lisääntymiseen. Näillä toimilla huonokuntoisten siltojen määrän kasvua saadaan taitettua.



Kuva 4. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä vuosina 2016–2026 (km) (PK1 = keskeinen tieverkko, PK2-PK3 muut päällystetyt tiet)

Radanpidon rahoitus ei riitä kaikkien välttämättömien korjaus- ja parantamiskohteiden toteuttamiseen. Niukkuuden johdosta myös tiettyjen rataosuuksien (Jyväskylä-Pieksämäki ja Oulu-Laurila) käynnissä olevien perusparannushankkeiden toteutusta joudutaan hidastamaan ja niiden valmistuminen siirtyy tuleville vuosille. Uusia peruskorjaushankkeita ei voida aloittaa.

Niukka rahoitus aiheuttaa haittaa liikenteelle. Rataverkon korjausvelka vaikuttaa esimerkiksi liikenteen täsmällisyyteen, kun verkolle asetetaan nopeusrajoituksia kuntopuutteiden vuoksi tai äkilliset vauriot lisääntyvät.

Vesiväylänpidon osalta rahoitus on riittävä vesiväylien omaisuuden hallintaan ja talvimerenkulkuun sääoloiltaan tavanomaisena talvena.

Liikenneväylien korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Ilman riittävää rahoitusta korjausvelka kasvaa erityisesti vähäliikenteisillä väylillä, sillä rahoitusta tarvitaan välttämättä esimerkiksi vilkasliikenteisillä maanteilla. Vilkasliikenteisten väylien yhteiskunnallinen vaikuttavuus on suurin, ja ne rappeutuvat nopeasti liikenteen vaikutuksesta. Korjausvelan määrään vaikuttaa väylien rappeutumisen lisäksi myös

VÄYLÄ/6932/Vv-00.00.05/2025
HE 99/2025
Julkinen

1.10.2025

kustannustason nousu. Pelkästään vuosien 2021–2023 aikana tapahtunut kustannusten nousu on kasvattanut korjausvelkaa laskennallisesti lähes miljardilla eurolla.

Vuoden 2025 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli noin 4,2 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistui yli 2,5 mrd. euroa ja rautateille noin 1,6 mrd. euroa, ja vesiväyliin 30 milj. euroa. Sekä maanteillä että radoilla korjausvelka koostuu pääosin linjaosuuksien kuntopuutteiden korjaustarpeesta. Korjausvelan ennustetaan kasvavan vuoden loppuun mennessä 4,3 miljardiin euroon, ja vuoden 2026 loppuun mennessä n. 4,5 miljardiin euroon. Kasvu näkyy erityisesti vähäliikenteisillä väylillä.

Väyläverkon kehittäminen (mom. 31.10.76-79)

Hallitus esittää väyläverkon kehittämiseen 474 676 000 euron rahoitusta momentille 31.10.77. Lisäksi momentin 31.10.79 jo ylläpitovaiheessa oleville elinkaarihankkeille esitetään 97 700 000 euroa.

Aiemmin päätettyjen väylähankkeiden toteutus jatkuu suunnitellusti. Lisäksi hallitus esittää käynnistettäväksi vuonna 2026 seuraavat uudet hankkeet. Esityksen mukaan Väylävirasto oikeutetaan tekemään sopimuksia seuraaviin hankkeisiin:

- 1) Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (Digiradan toteutusvaihe) liittyen siten, siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 95 000 000 euroa
- 2) Pääradan kehittäminen: kohtaustaikat Riihimäki—Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 100 000 000 euroa
- 3) Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 40 800 000 euroa
- 4) Lieksanjoen sillan uusiminen liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 20 000 000 euroa
- 5) Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa liittyen siten, että siitä saa aiheutua valtiolle menoja enintään 8 400 000 euroa.

Hankkeet 2–5 ovat osa hallituksen määräaikaista investointiohjelmää.

Talousarvioesityksessä ei ole huomioitu valmistelussa olevaa vuoden 2025 kolmatta lisätalousarviota.

Maa- ja vesialueiden hankintoihin ja korvauksiin (31.10.76) esitetään 24 997 000 euron määrärahaa. Määrärahatasoa on laskettu aiemmasta 10 milj. eurolla. Kyseessä on arviomääräraha, jonka käyttö riippuu erityisesti väyläverkon kehittämishankkeiden etenemisestä. Aiempiä vuosina määrärahaa on jäänyt käyttämättä. Vuonna 2026 väyläverkon kehittämishankkeita on käynnissä runsaasti, ja

VÄYLÄ/6932/Vv-00.00.05/2025
HE 99/2025
Julkinen

1.10.2025

1.8.2025 voimaan tulleessa lunastuslain muutoksessa kohteenkorvaukselle ja haitankorvaukselle on säädetty kategorinen 25 %:n korotus. Tarvittaessa Väylävirasto varautuu esittämään arviomäärärahan ylityslupaa loppuvuodesta 2026.

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



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

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	Mirja Noukka
Allekirjoitusaika	01.10.2025 09:02

Allekirjoittaja	Kari Wihlman
Allekirjoitusaika	01.10.2025 09:19

ASIAKIRJAT

Asiakirja

LiV_2.10.2025_TAE2026_Väylävirasto_lausunto.pdf

