



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (5)

VÄYLÄ/6793/Vv-00.00.05/2025

2.10.2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta, liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 19.9.2025

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä vuoden 2026 talousarvioksi. Lausunnossa keskitytään pyydetyn mukaisesti teemaan: "Perusväylänpidon 31.10.20 tilannekuva, myös alemman tieverkon osalta. Kokonaiskuva korjausvelan tilanteesta."

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Perusväyläpidon (mom. 31.10.20) tilannekuva

Yleistä

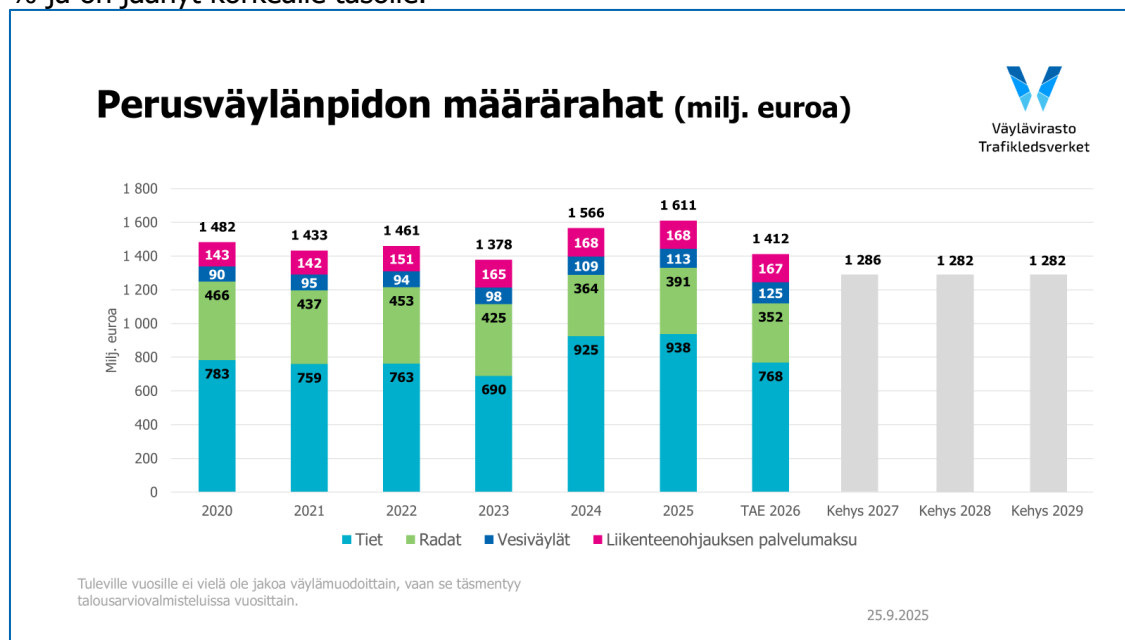
Valtion perusväyläpidon rahoitus (mom. 31.10.20) on esitetty kuvassa 1.

Perusväylänpitoon esitetään 1 412 382 000 euron nettomäärärahaa (mom. 31.10.20). Hallituksen esitys sisältää 118 milj. euron rahoituksen hallituksen määräämäläisistä 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

2.10.2025

kohdistetaan lisäksi ratamaksun tuotto, jonka suuruudeksi on vuoden 2026 talousarviossa arvioitu 62 milj. euroa.

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



Kuva 1. Perusväylänpidon (mom. 31.10.20) rahoituksen kehittyminen 2020–2029

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

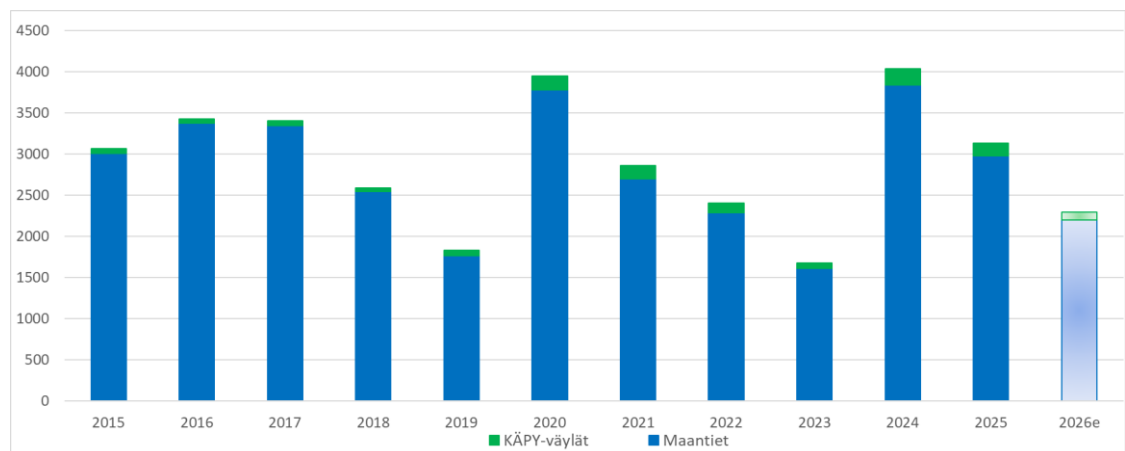
Talousarvion mukaisesti väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto ja korjausvelka sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan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

2.10.2025

Perusväylänpito, maantiet

Maanteiden perusväylänpitoon esitetään vuodelle 2026 770 milj. euroa, mistä hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta saadun lisärahoituksen osuus on 118 milj. euroa. 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 2 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.

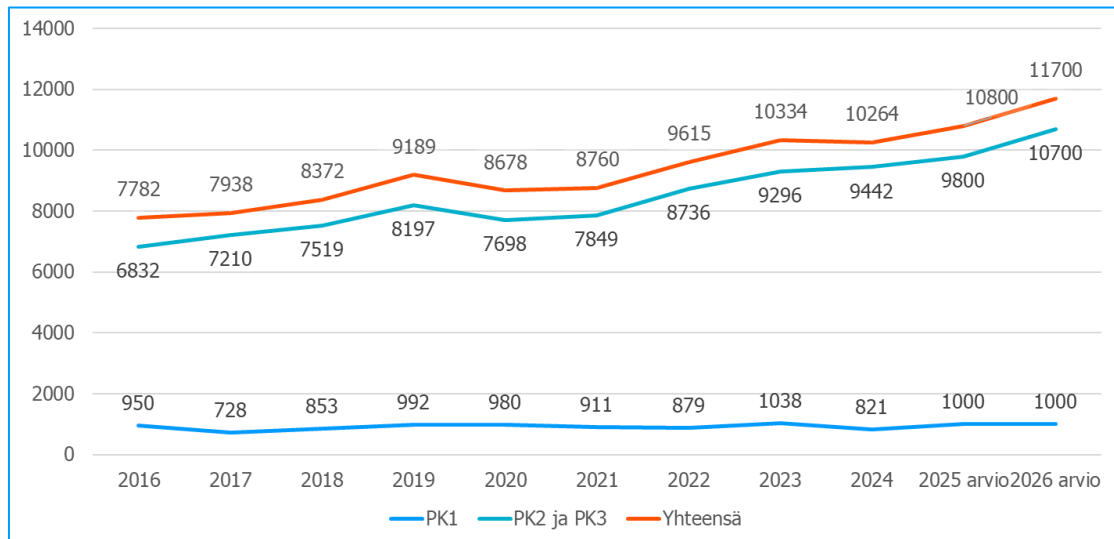


Kuva 2. Maanteiden, sisältäen kävelyn ja pyöräilyn väylät, päällystysmäärät 2015–2025 sekä arvio vuodelle 2026 (km)

Talousarvioesityksen mukaisella rahoituksella pystytään pitämään keskeisen tieverkon kunto suunnilleen nykyisellä tasolla, mutta muun tieverkon huonokuntoisten päällysteiden määrä kasvaa noin 900 kilometriä (kuva 3). Tiestön kunto huononee koko maassa.

2.10.2025

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



Kuva 3. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä vuosina 2016–2026 (km) (PK1 = keskeinen tieverkko, PK2-PK3 muut päällystetyt tiet)

Perusväylänpito, radat

Ratojen perusväylänpitoon esitetään 352 miljoonaa vuodelle 2026. Lisäksi toimenpiteiden budjetoinnissa otetaan huomioon tuloina arviolta 62 milj. euron ratamaksun perusmaksu.

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.

Perusväylänpito, vesiväylät

Vesiväylien perusväylänpitoon esitetään 125 miljoonaa vuodelle 2026. Valtaosa rahoituksesta, 88 milj. euroa, käytetään talvimerenkulun järjestämiseen.

2.10.2025

Rahoitus on riittävä vesiväylien omaisuuden hallintaan ja talvimerenkulkuun sääoloiltaan tavanomaisena talvena.

Liikenneväylien korjausvelka

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 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 maanteilla 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.

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	VaV- LiJ_2.10.2025_TAE2026_Väylävirasto_PVP_lausunto.pdf
-----------	---

