



Luomme kasvua: Investoinnit väyläverkkoon

Valtion liikenneverkkoon osoitetun rahoituksen kohdentamisessa on paljon tehostamisen varaa: ensisijaisesti tulisi varmistaa perusväylänpidon rahoituksen riittävä taso priorisoimalla nykyisen liikenneverkon kunnossapito ja sen tehokas hyödyntäminen esimerkiksi liikenteenohjauksen avulla.

Nykyisessä taloustilanteessa väyläverkon investoinnit on kohdennettava vaikuttaviin ja kustannustehokkaisiin hankkeisiin, jotka sisältyvät Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti laadittuun Väyläviraston investointiohjelmaan. Hyötyjäperustaiset maksut ja investointikustannusten jakaminen vahvistaisivat uusien infrahankkeiden rahoitusta ja ohjaisivat taloudellisesti tehokasta hankkeiden valintaa.

Sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistarpeita ei voida jatkossa toteuttaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoilla. Puolustuksen tarpeisiin tehtäviin suuriin investointeihin tarvitaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista erillinen rahoitusratkaisu.

Rahoituksen tehokkaaseen ja vaikuttavaan kohdentamiseen on tietopohja olemassa

Parlamentaarisesti valmisteltu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) asettaa tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiselle ja ohjaa myös väyläinvestointeja. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12 -suunnitelman mukainen liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusraami vuosille 2026–2037 on hyvin niukka.

Väyläviraston toukokuussa 2026 laatimaan väyläverkon investointiohjelmaan on valittu vaikuttavimmat ja tärkeimmät valtion väyläverkon kehittämishankkeet, jotka parhaiten vastaavat valtakunnallisen liikennejärjestelmän haasteisiin ja toteuttavat Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja linjauksia. Väyläverkolla olevat kehittämistarpeet on tunnistettu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien ylläpitämässä tilannekuvassa. Investointiohjelman rahoituskehys on Liikenne 12 -suunnitelman mukainen, ja sen toteuttaminen edellyttää korotuksia nykyiseen kehystasoon viimeistään vuodesta 2030 alkaen.

Väyläviraston investointiohjelmassa mukana olevat hankkeet ovat suunnitteluvaiheeltaan päätöksentekokypsiä, mikä varmistaa sen, että hankkeiden kustannusarviot pitävät toteutusvaiheessa paremmin. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet eivät sisälly Väyläviraston investointiohjelmaan, koska ne tarvitsevat erillisen rahoitusratkaisun.

Mikäli liikennejärjestelmän kehittämiseen ei osoiteta Liikenne 12 -suunnitelman mukaista lisärahoitusta, väyläverkon kehittäminen keskittyy jo päätettyjen hankkeiden valmiiksi saattamiseen ja uusia hankkeita pystytään käynnistämään vain rajallisesti. Tämä heikentää Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden toteutumista sekä vaikuttaa laajemmin mm. saavutettavuuteen, työllisyyteen (rakentamisen volyymi), yritysten investointihalukkuuteen ja kuljetuskustannuksiin sekä kaupunkien kasvun edellyttämiin kestävästä liikennettä edistäviin toimiin. Myöskään EU:ssa asetettuihin TEN-T-verkon vaatimuksiin ei pystytä vastaamaan määrääjässä.



Väylähankkeista ei ole ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman valmistumisen (huhtikuu 2021) jälkeen käytännössä päätetty kaikilta osin Väyläviraston investointiohjelman mukaisesti. Huhtikuun 2021 jälkeen päätetyissä hankkeissa Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolisten hankkeiden ja investointiohjelmaan sisältyvien hankkeiden välinen tehokkuustappio on ollut 183–195 miljoonaa euroa. Hallituspohjasta riippumatta kehittämishankkeista on päätetty usein tietopohjaisuuden sijasta poliittisin perustein. Esimerkiksi nykyisen hallituksen hallitusohjelmaan sisältyvistä hankkeista (hallitusohjelman liite E) vain osa on tietoon perustuvan ja parlamentaarisesti laaditun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin perustuvan Väyläviraston investointiohjelman mukaisia.

EU:n yhteiset finanssipoliittiset säännöt tukevat jäsenmaiden julkisen talouden kestävyyttä. Suomessa näiden sääntöjen noudattaminen rajoittaa suoraan kansallista finanssipolitiikkaa. Mahdollinen valtion omaisuuden myyminen ei anna investoinneille tilaa, kun julkisen talouden hoitoa rajoittaa tarve pysyä nettomenopolulla.

Liikenne 12 -suunnitelman valmistelun kehittäminen

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma eli Liikenne 12 -suunnitelma on lakisääteinen suunnitelma, ja sen valmistelua kehitetään jatkuvasti. Suunnitelma on laadittu vasta kaksi kertaa. Suunnitelmalla pyritään pitkäjänteiseen koko liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikenne 12 -suunnitelman roolia Suomen saavutettavuusstrategiana on vahvistettava.

Liikenne 12 -suunnitelman vaikuttavuutta yksittäisiin kehys- ja talousarviopäätöksiin tulisi parantaa. Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluprosessia on tästä syystä kehitettävä siten, että suunnitelman valmistelun painopistettä siirretään hallituskauden loppupuolelle. Suunnitelma viimeisteltäisiin aina uuden hallituksen aloitettua. Näin ollen tulevilla hallituskaudella luotaisiin pohjaa vasta seuraavalla hallituskaudella päätettävälle suunnitelmalle. Nykyistä Liikenne 12 -suunnitelmaa on mahdollista toimeenpanna joustavasti toimintaympäristön muutokset huomioiden, koska toimeenpano perustuu ajantasaiseen tilannekuvaan liikennejärjestelmästä.

Tarvittavat toimenpiteet:

- 1) Väyläinvestointirahoituksen kohdentaminen on vaikuttavampaa, jos läpinäkyvästi ja hankkeiden arvioituihin vaikutuksiin perustuen valmisteltu Väyläviraston investointiohjelma toimii talousarviovalmistelujen pohjana. Väyläviraston investointiohjelman toimiminen päätöksenteon pohjana voidaan varmistaa lainsäädäntömuutoksien.

Väyläviraston investointiohjelma laaditaan Liikenne 12 -suunnitelman perusteella. Liikenne 12 -suunnitelma on paikka, jossa tehdään väyläverkon kehittämistä koskevat linjaukset osana koko liikennejärjestelmän strategista suunnittelua. Seuraavan Väyläviraston investointiohjelman on tarkoitus valmistua helmikuussa 2027. Väyläinvestointien vaikuttavammalla kohdentamisella saataisiin aikaan enemmän hyötyjä ja säästöjä. Toisin sanoen, ilman investointien huolellista kohdentamista aiheutetaan laskennallisesti satojen miljoonien eurojen tehokkuustappioita. Jos investointiohjelman ulkopuolisista hankkeista päätetään ilman hankkeiden riittävää suunnittelukypsyysyhtä, on huomattava riski, että hankkeen kustannukset ovat lopulta suuremmat kuin päätöksentekovaiheessa on tunnistettu.



- 2) Uusissa infrahankkeissa hyötyjäperustaiset maksut ja investointikustannusten jakaminen vahvistaisivat rahoitusta ja ohjaisivat taloudellisesti tehokasta hankkeiden valintaa.
- 3) Hankkeiden suunnittelun rahoitus tulisi kohdistaa Väyläviraston suunnitteluohjelman mukaisiin hankkeisiin. Tämä edistäisi myös EU-rahoituksen saantoa, kun hankkeita pystyttäisiin edistämään suunnittelusta toteutukseen EU-rahoituksen aikataulujen mukaisesti.
- 4) Liikenne 12 -suunnitelman roolia Suomen saavutettavuusstrategiana on vahvistettava. Liikenne 12 -suunnitteluprosessia tulisi kehittää tulevilla hallituskaudella Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti siten, että suunnitelman valmistelu kytkeytyisi nykyistä paremmin julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden valmisteluun. Lisäksi suunnitelman valmistelu tulisi kytkeä tiiviisti liikenteen verotuksen ja hinnoittelun vaiheittaiseen uudistukseen.

Kansainvälinen saavutettavuus nojaa jatkossakin lento- ja meriliikenteeseen

Lentoliikenne ja merikuljetukset ovat edelleen ensisijaiset liikennemuodot Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta. Jos ne olisivat toimimattomia mahdollisen kansainvälisen turvallisuuspoliittisen kriisin tai Itämeren turvallisuustilanteen heikentymisen vuoksi, tulisi vaihtoehtoisten kuljetusreittien edelleen olla mahdollisia Pohjois-Suomen maayhteyksien tai Pohjanlahden ylittävien merikuljetusten avulla.

Suomi on pinta-alaltaan iso maa, jossa etäisyydet ovat pitkiä, joten maan sisäisen saavutettavuuden parantaminen edistää samalla myös kansainvälistä saavutettavuutta. Siksi on kiinnitettävä huomiota myös maan sisäisiin liikenneverkon kehittämistarpeisiin ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen, eikä ainoastaan rajat ylittäviin yhteyksiin. Esimerkiksi junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmän uudistava Digirata-hanke, riittävä perusväylänpidon taso sekä erityisesti Väyläviraston investointiohjelmassa tunnistetut kehittämishankkeet parantavat liikennejärjestelmän toimivuutta ja samalla myös Suomen saavutettavuutta.

Miljardiluokan visioitunut infrastruktuurihankkeet, kuten Helsinki–Turku–Tukholma–Kööpenhamina -yhteys, Helsinki–Tallinna-yhteys tai Merenkurkun kiinteä yhteys, edellyttäisivät vahvaa valtion budjettitalouden ulkopuolista rahoitusta ja sitä, että hanke olisi yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Edellä mainittuihin hankkeisiin liittyisi erittäin suuria kustannuksia, merkittäviä riskejä ja niiden yhteiskuntataloudellinen kannattavuus olisi heikko. Suomen sijainti EU:n itä laidalla ja alhainen väestöpohja asettavat rajoituksia yhteiskuntataloudelliselle kannattavuudelle.

Miljardiluokan suunnitteilla olevia infrastruktuurihankkeita ovat hankeyhtiömallilla valtion ja kuntien yhteisomistuksessa edistettävät ratayhteydet. Niiden jatkosta on tehtävä päätöksiä tulevilla hallituskaudella. Hankeyhtiöitä käsitellään erillisessä taustamuistiossa.

Sotilaalliseen liikkuvuuteen on löydyttävä rahoitus liikennehallinnon ulkopuolelta

Turvallisuusympäristön muutos heijastuu liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteisiin, joissa korostuvat tällä hetkellä huoltovarmuus, varautuminen ja sotilaallinen liikkuvuus. Sotilaallisen liikkuvuuden parantaminen on Suomen maanpuolustuksen lisäksi keskeinen edellytys Naton



yhteisen pelotteen ja puolustuksen toimeenpanolle ja liittolaisten suorituskykyjen ja joukkojen käytölle Suomessa.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on kooltaan merkittävä sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden kokonaisuus (3,5 miljardia euroa). Sotilaallisen liikkuvuuden kiireellisimmät tarpeet on tunnistettu yhteistyössä puolustushallinnon ja liikennehallinnon välillä ja koostettu vuosille 2026–2037 (Käyttö rajoitettu TL IV). Tarpeet perustuvat kansallisiin, pohjoismaisiin ja Naton puolustussuunnitelmiin ja niiden pohjalta määriteltyihin määräaikoihin. Kiireelliset kehittämistarpeet ovat pohjoisen Suomen maaliikenneyhteyksissä sekä siirtymisessä eurooppalaiseen raideleveyteen Haaparanta–Tornio–Kemi–Oulu–Rovaniemi–Masi (Rovaniemi) -välisellä osuudella. Siviililiikenteen ja sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistarpeet sijaitsevat maantieteellisesti eri paikoissa. Sotilaallisen liikkuvuuden kehittämistarpeet ovat myös niin suuria, että niitä ei voida toteuttaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoilla. Puolustuksen tarpeisiin tehtäviin investointeihin tarvitaan LVM:n määrärahoista erillinen rahoitusratkaisu. Lisäksi tulisi selvittää sotilaallisen liikkuvuuden rahoituksen siirtämistä talousarviossa omalle momentilleen. Sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin vastaaminen ei saa estää siviililiikenteen näkökulmasta tarpeellista liikennejärjestelmän kehittämistä.

Keväällä 2026 julkaistussa pohjoismaisessa varautumista koskevassa liikennejärjestelmästrategiassa on määritelty sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden kannalta tärkeimmät liikennekäytävät. Pohjoismaista yhteistyötä jatketaan rajat ylittävien yhteyksien kehittämiseksi.

EU-rahoitusmahdollisuudet hyödynnetään suunnitelmallisesti

EU-rahoitus infrahankkeisiin painottuu seuraavalla rahoituskaudella turvallisuustilanteesta johtuen sotilaalliseen liikkuvuuteen. EU-rahoitus edellyttää aina kansallista rahoitusosuutta. Neuvottelut uudesta EU:n rahoituskehiksestä ja esimerkiksi Verkkojen Eurooppa (CEF) -rahoitusvälineestä ovat kesken.

EU-rahoitus hyödynnetään täysimääräisesti kansallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta vaikuttaviin hankkeisiin. Lisäksi hyödynnetään mahdollisuudet sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden EU-rahoitukseen. Ilman hankkeiden kansallista rahoitusta Suomi ei kuitenkaan pysty hyödyntämään EU-tukia. EU:n rahoituskauden 2028–2034 saantopotentiaaliksi arvioitu noin 800–1 500 miljoonaa euroa).

Lisätietoa:

- [Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037](#)
- [Valtion väyläverkon investointiohjelma: 2027–2034](#)
- [Joint Nordic Strategy for Transport System Preparedness](#)
- [Miksi lähivuosina tarvitaan suoria sopeutustoimia? - Valtiovarainministeriö](#)