

Liikennehallinnon ajankohtaiset kuulumiset

Maarakennuspäivä 1.10.2026

Kari Wihlman
pääjohtaja



Väylävirasto
Trafikledsverket



Väyläviraston tunnuslukuja



Väyläomaisuus

21 mrd €



Vuosibudjetti **2026** noin

2,2 mrd €



Henkilöstö, vakinaisia noin

494 asiantuntijaa



Työllistämme välillisesti

18 000 ihmistä



Väyläverkon korjausvelka

4,3 mrd €



Väylähankkeita käynnissä

3,1 mrd € arvosta

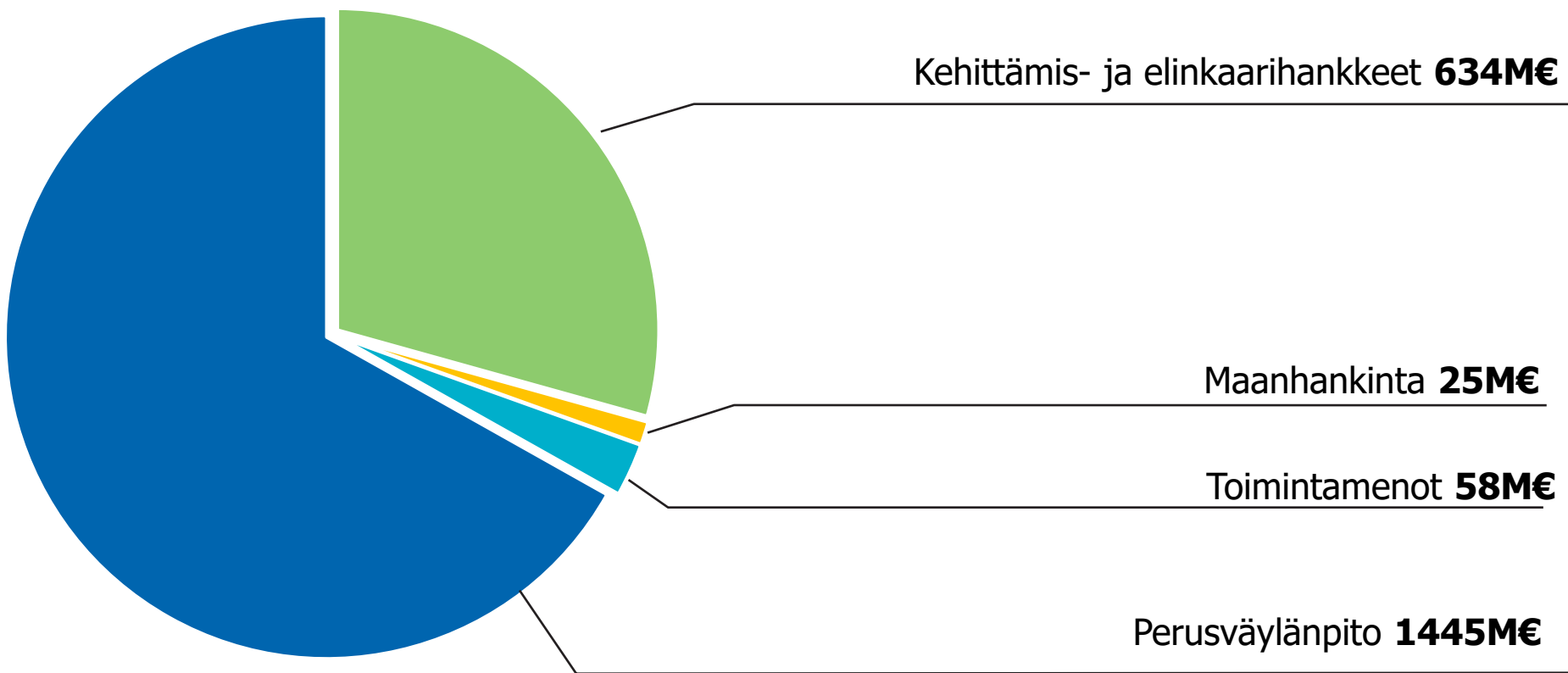


Voimassa olevien sopimusten kokonaisarvo

6,7 mrd €

Talousarviomäärärahat 2026

2,2 mrd. euroa



Hankkeet 2026

- Kehittämismomentin hankkeet (tie)**
1.

Vt 3 Moreenin eritasoliittymä, Hämeenlinna, Janakkala
2.

Vt 3 ja Vt 19 liittymäjärjestelyt, Jalasjärvi, Kurikka
3.

Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I—Kehä III ja Ilmasillan esitasoliittymä, Helsinki (MAL)
4.

Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa
5.

Vt 4 Vestonmäen kohta, Joutsa, Toivakka
6.

Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä
7.

Vt 4 Palokan kohta, Jyväskylä (MAL)
8.

Vt 4 Äänekoski-Viitasaari -tieosuuden kehittäminen
9.

Vt 5 Leppävirta-Kuopio
10.

Vt 6 Keltin silta Kouvola
11.

Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdistysten 1. vaihe
12.

Vt 8 parantaminen välillä Edsevö-Lepplax, Pedersöre
13.

Vt 8 parantaminen Kokkolan kohdalla, Kokkolan keskusta 1. vaihe
14.

Vt 9 Tampere-Orivesi 1. vaihe
15.

Vt 9 Lievestuoreen kohta
16.

Vt 9 Vartiala - Riistavesi, Kivisillansalmen silta, Kuopio
17.

Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori, Ulvila
18.

Vt 12 Mankala-Tillola-hanke, Iitti (MAL)
19.

Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie)
20.

Vt 15 Rantahaka (Kotka)—Kouvola -hanke
21.

Vt 21 parantaminen välillä Palojoensuu – Maunu, Enontekiö
22.

Vt 23 Karvion kohta, Heinävesi
23.

Vt 25 osuus Meltola – Mustio, Raasepori, Inkoo
24.

Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta
25.

kt 40 (E18) Turun kehätie Raision keskusta (MAL)
26.

Kt 67 ja Vt 19 Kivisaari-Atria, Seinäjoki
27.

Kt 68 Välillä Edsevö-Pietarsaari
28.

Kt 73 Lieksanjoen sillan uusiminen

- Kehittämismomentin hankkeet (vesiväylät)**
29.

Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä, Espoo (MAL)
30.

Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie, Loviisa
31.

Mt 180 Kurkela—Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie (MAL)
32.

Mt 642 Äänekosken silta
33.

Hailuodon kiinteä yhteys
34.

Mt 8155 Poikkimaantie, Oulu
- Kehittämismomentin hankkeet (rata)**
35.

Koverharin meriväylän syventäminen
36.

Inkoon meriväylän geometrian parantaminen
37.

Vaasan meriväylän syventäminen
38.

Tornion meriväylän geometrian parantaminen ja Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen (Vaasa valmis)
39.

Rantaradan kehittäminen Karjaa—Kauklahti
40.

Espoon kaupunkirata
41.

Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe
42.

Turun satamaradan siirto (MAL)
43.

Digirata-pilottihanke (ETCS-testirata ja laboratorio)
44.

Helsinki-Tampere –rataosan peruskorjauksen aloittaminen
45.

Karjalanradan kehittäminen
46.

Pääradan kehittäminen, Riihimäki-Tampere kohtauspaikat ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen
47.

Digiradan kehitys ja verifiointihanke (Lielähti-Rauma/Pori -hanke)
48.

Tampereen henkilöratapiha
49.

Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus
50.

Suupohjan radan suunnittelu ja korjaus

- Perusväylänpidon hankkeet**
51.

Vaasan satamaradan sähköistys
52.

Liminka—Oulu kaksoisraide
53.

Oulun henkilöratapiha (MAL)
- Raakapuunkuormauspaikat (perusväylänpito)**
54.

Helsingin seudun juna-asemat (MAL)
55.

Kupittaa kansi (MAL)
56.

Imatra-Parikkala turvalaiteusinnat
57.

Tampere-Pori, tasoristeysten poisto
58.

Karjalan rata peruskorjaus
59.

Syrjäsalmen silta, Kitee
60.

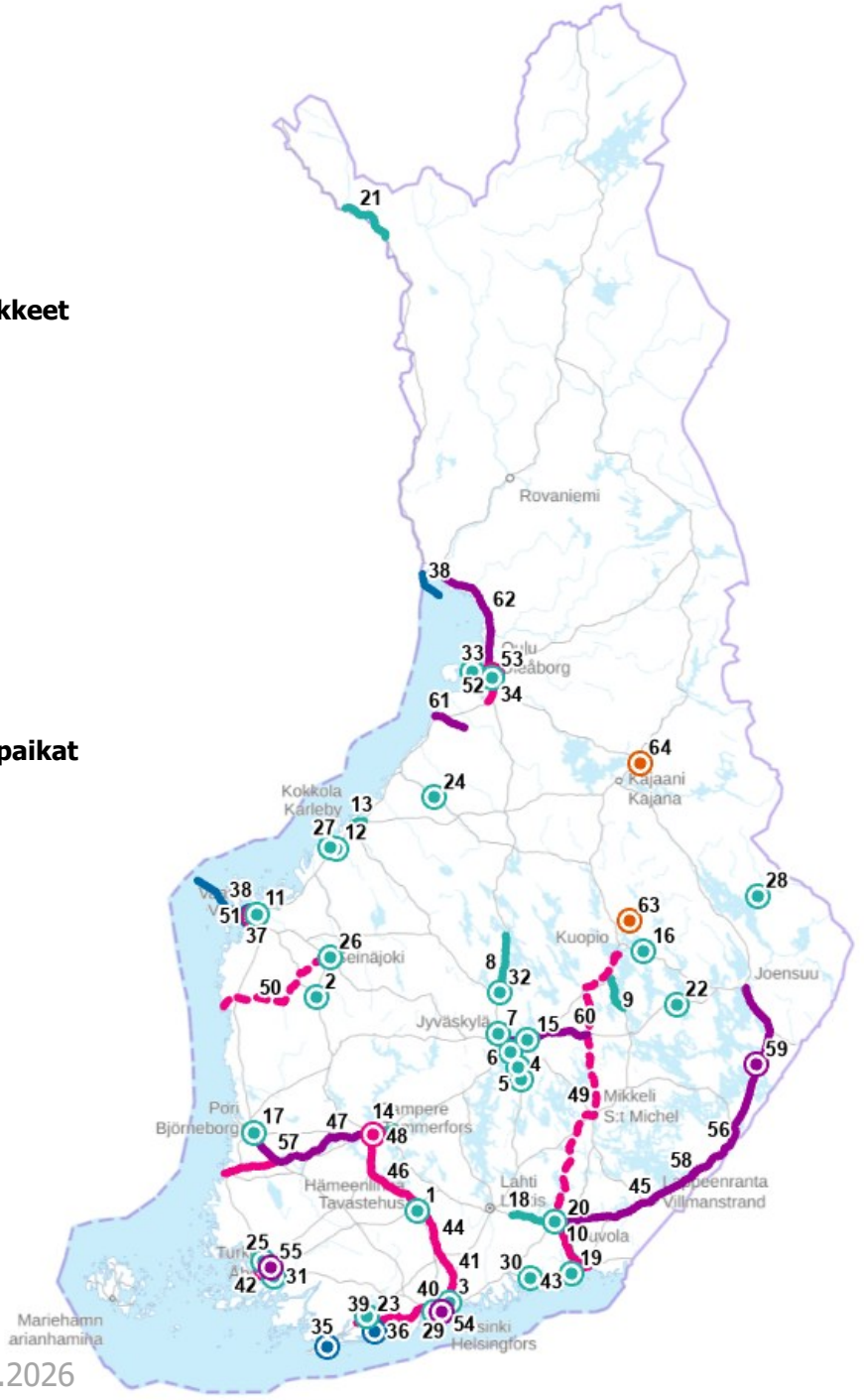
Jyväskylä - Pieksämäki perusparannus
61.

Tuomioja-Raahe peruskorjaus
62.

Oulu-Laurila peruskorjaus
63.

Sänkimäki, Kuopio
64.

Kontiomäki, Palsuunntamo



Hallituksen esitys vuoden 2027 talousarvioksi (21.9.)

Ehdotetut ratainvestoinnit

1. Karjalan radan kehittäminen, valtuus 149 M€
2. Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnitteluhankkeen laajentaminen, valtuus 107 M€
3. Digiradan toteutusvaiheen jatko 2027, valtuus 655 M€

Ehdotetut tieinvestoinnit

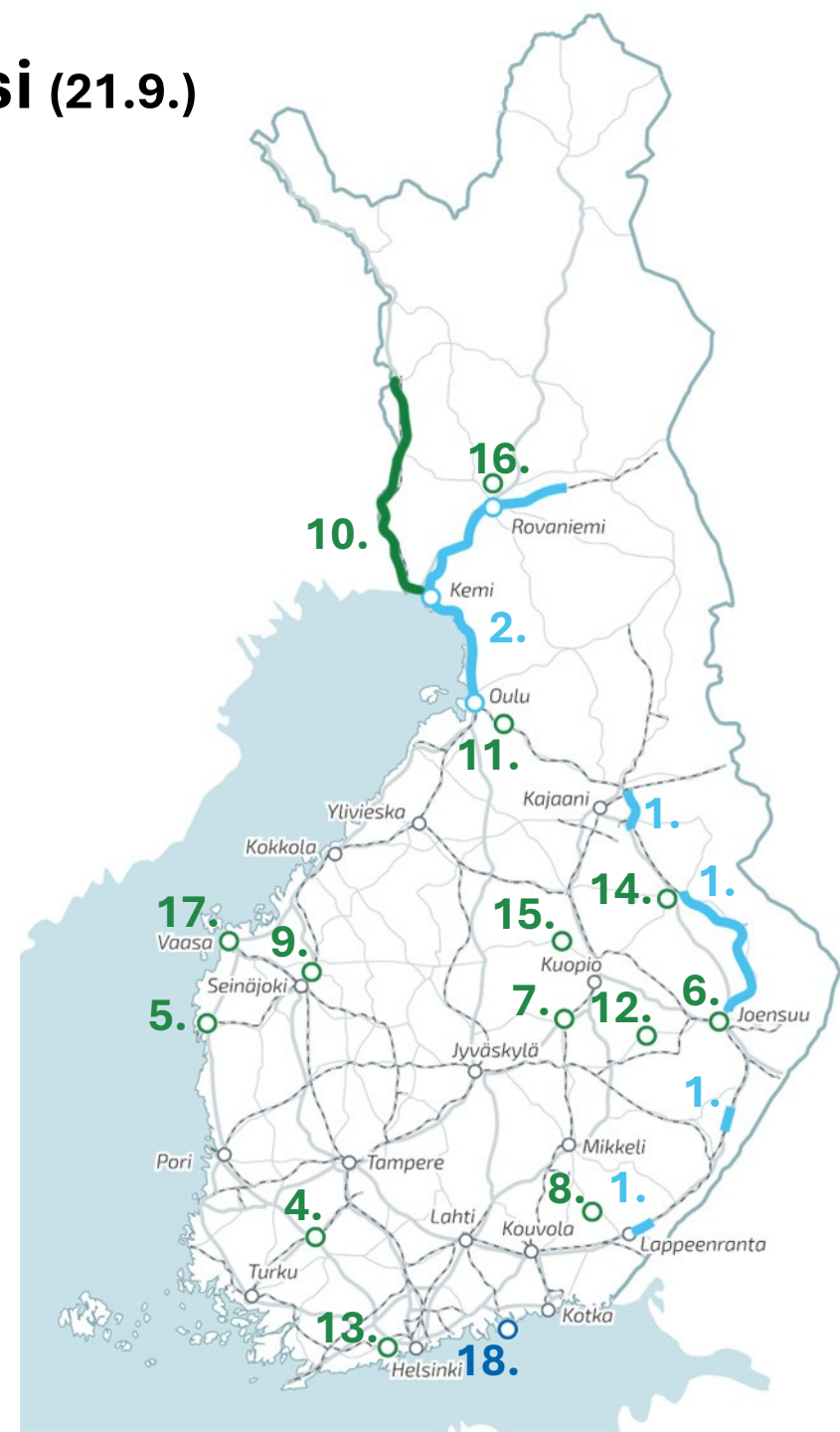
4. Vt 2 parantaminen Humppilan kohdalla, valtuus 8 M€
5. Vt 8 leventäminen välillä Bäckliden–Brännbacken, valtuus 19 M€
6. Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, valtuus 49 M€
7. Vt 9 liittymäjärjestelyt Suonenjoen keskustan kohdalla, valtuus 7,3 M€
8. Vt 13 parantaminen välillä Savitaipale–Lemi, valtuus 14,5 M€
9. Vt 19 Tepon risteys ja Penttilän sillan parannus (Kivisaari–Atria), valtuus 17 M€
10. Vt 21 parantamisen suunnittelu Tornio–Kolari-välillä, valtuus 3 M€
11. Vt 22 liittymäratkaisut ja junaradan alitus Muhoksen kohdalla, 4 M€ määräraha
12. Vt 23 Rantala–Lajunlahti, Heinävesi, 4,8 M€ määräraha
13. Kt 51 Kelan risteys, 6 M€ määräraha
14. Mtn 506 parantaminen Karjalankadun liittymässä Juuassa, 1 M€ määräraha
15. Mt 5640 välillä Niskakylä–Kattalankylä peruskorjaus, 1,5 M€ määräraha
16. Mt 9523 Norvajärven varalaskupaikan kiertotie, 3,6 M€ määräraha
17. Vaasa, Sundomin sillan suunnittelu (Vaasan seudun hankkeet), 1,0 M€ määräraha

Ehdotetut vesiväyläinvestoinnit

18. Loviisan meriväylän syventäminen, valtuus 18 M€

Muut ehdotetut väyläinvestoinnit

19. Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden suunnittelu, 7,04 M€ määräraha

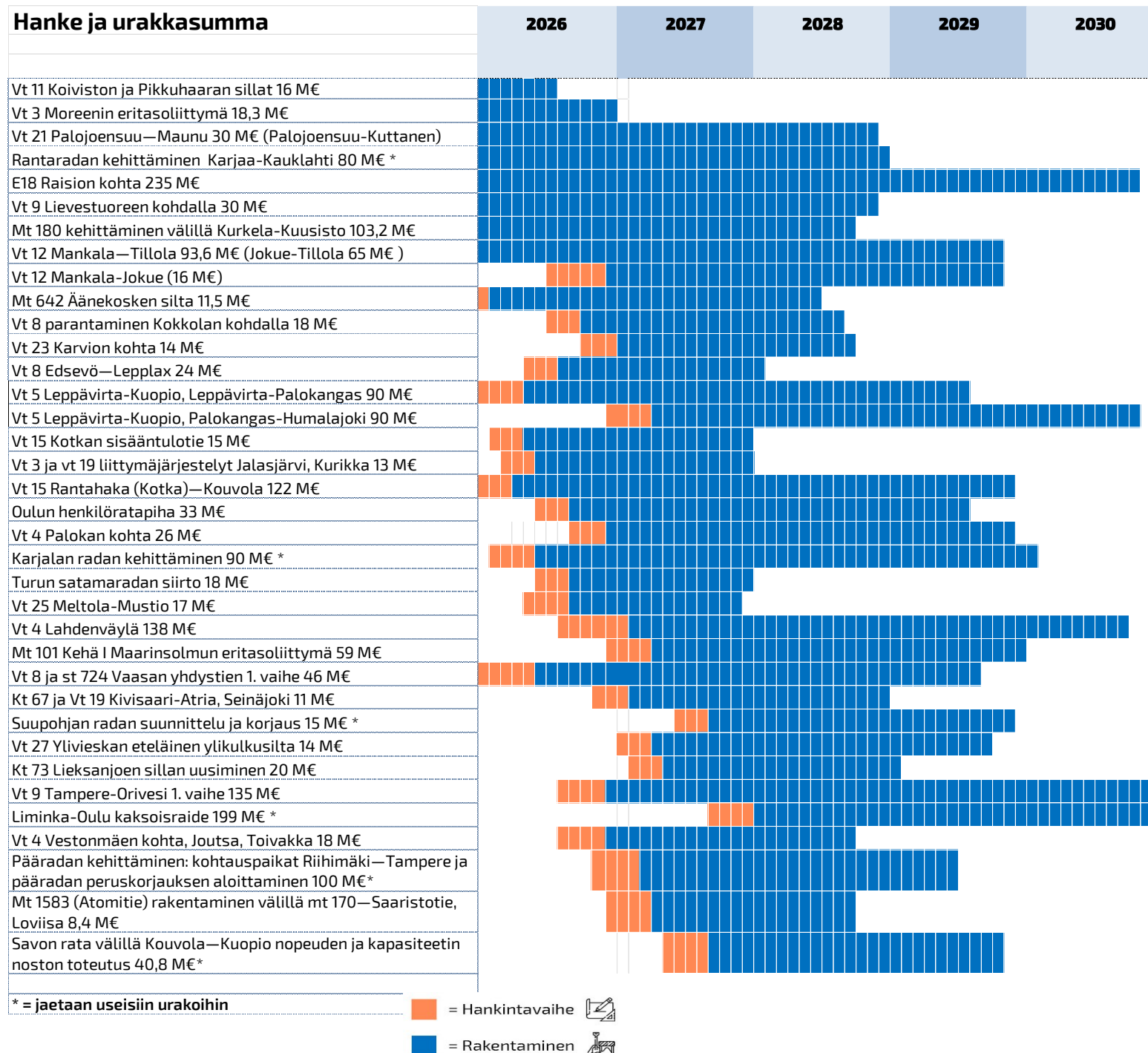


Hankkeiden toteutusaikataulut

Ajantasainen tieto ylläpidetään hankintaohjelmissa:

<https://vayla.fi/palveluntuottajat/hankinnat/>

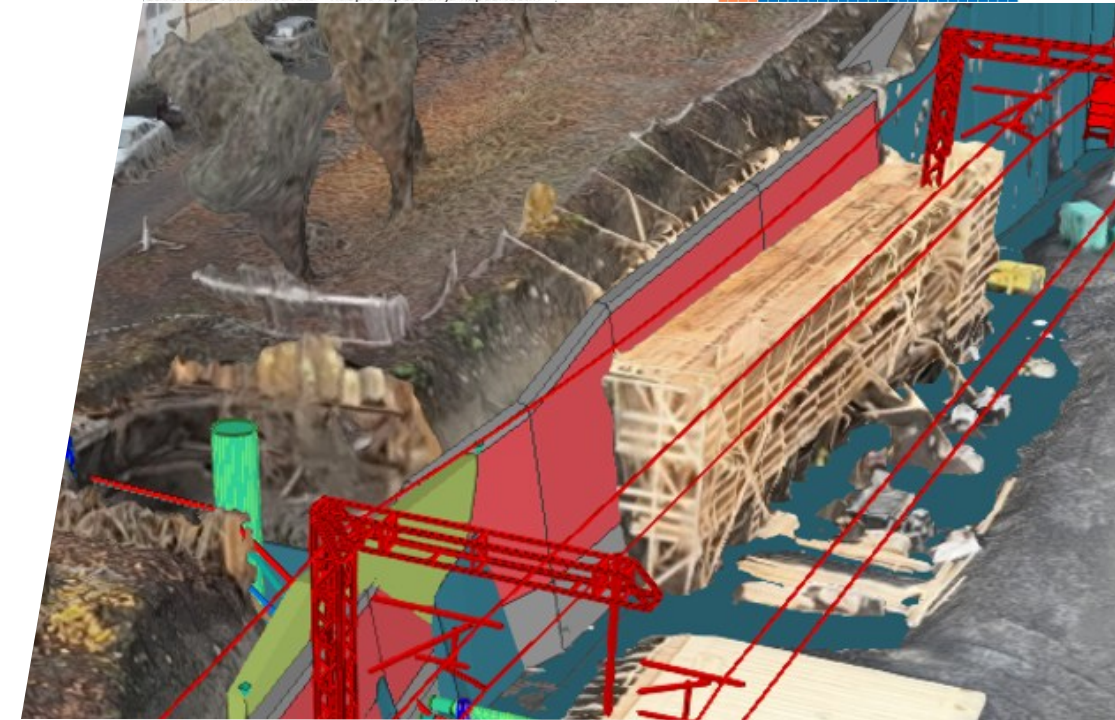
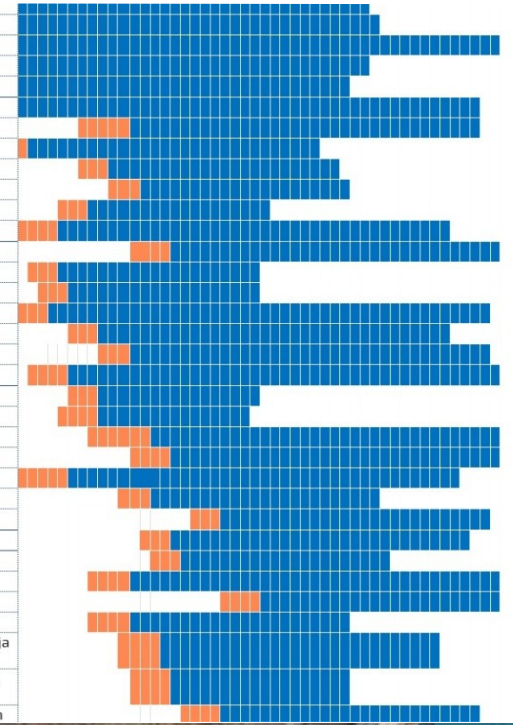
- Hankeohjelma tuo näkyvyyttä väylärakentamiseen, päävolyymit tiedossa kolmen vuoden ajaksi – pisin näkymä tällä vuosituhannella.
- Toteutusaikataulut suunnitellaan alan kapasiteetti huomioiden, vuoropuhelussa toimijoiden kanssa.
- Volyymi n. 2 mrd.€ (valtuus 1,7 mrd.€)
 - Urakoita sopimusvaiheessa n. 800 milj.€
 - v. 2026 käynnistetään vielä: 600 milj.€
 - v. 2027 käynnistetään: 600 milj.€



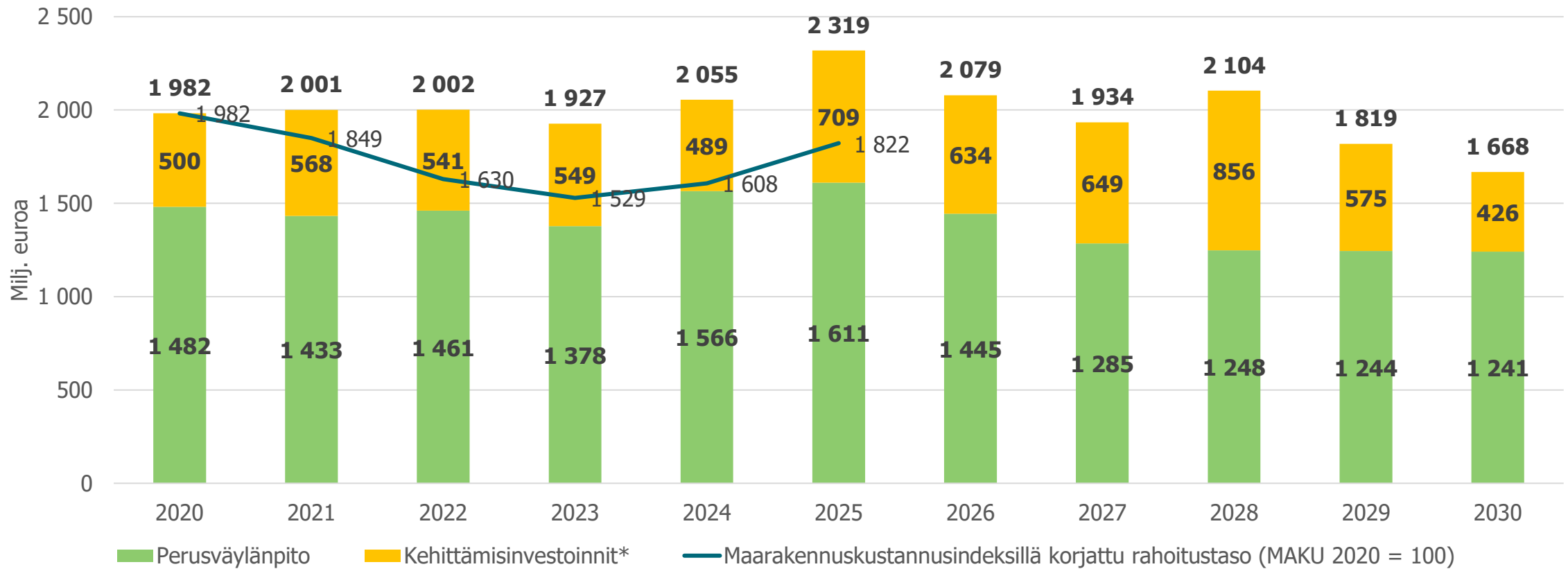
Tuottavuuden kehittäminen

- Kilpailun toimivuus – markkinoille sopivat hankintojen urakkakoot, toteutusmuodot ja suunnitelmallinen toiminta. Yhteistyö alan kanssa
- Tietomallit ja tehokkaan tiedon hyödyntäminen tarvitsevat yhtenäiset toimintamallit (vakiointi)
- Tekoälyn hyödyntäminen esim.
 - Hankinta-asiakirjojen laadinnassa ja laadunvarmistuksessa
 - Suunnitelmien ja rakentamisen laadunhallinnassa
- Uudet teknologiat: esim. reaaliaikainen tiedontuottaminen droneilla.

-Mauu 30 M€ (Patjoensuu-Kuttanen)
-taminen Karjaa-Kauklahti 80 M€ *
1 235 M€
2n kohdalla 30 M€
inen välillä Kurkela-Kuusisto 103,2 M€
-Tillola 93,6 M€ (Jokue-Tillola 65 M€)
Jokue (16 M€)
jsken silta 11,5 M€
inen Kokkolan kohdalla 18 M€
kohta 14 M€
-Lepplax 24 M€
rta-Kuopio, Leppävirta-Palokangas 122 M€
irta-Kuopio, Palokangas-Humalajoki 90 M€
n sisään tulot 15 M€
3 liittymäjärjestelyt Jalasjärvi, Kurikka 13 M€
ahaka (Kotka)—Kouvola 122 M€
kilöratapiha 33 M€
kan kohta 26 M€
radan kehittäminen 90 M€ *
atamaradan siirto 31 M€
eltola-Mustio 17 M€
hdenväylä 138 M€
Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä 59 M€
1 st 724 Vaasan yhdyntien 1. vaihe 46 M€
ja Vt 19 Kivisaari-Atria, Seinäjoki 11 M€
ohjan radan suunnittelu ja korjaus 15 M€ *
7 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta 14 M€
3 Lieksanjoen sillan uusiminen 20 M€
3 Tampere-Orivesi 1. vaihe 135 M€
ninka-Oulu kaksoisraide 199 M€ *
4 Vestonmäen kohta, Joutsa, Toivakka 18 M€
äärädan kehittäminen: kohtauspaikat Riihimäki—Tampere ja
äärädan peruskorjauksen aloittaminen 100 M€ *
4 t 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170—Saaristotie,
Loviisa 8,4 M€
Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin



Valtion väylärahoitus (tiet, radat ja vesiväylät)



*kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77, 78 ja 79.

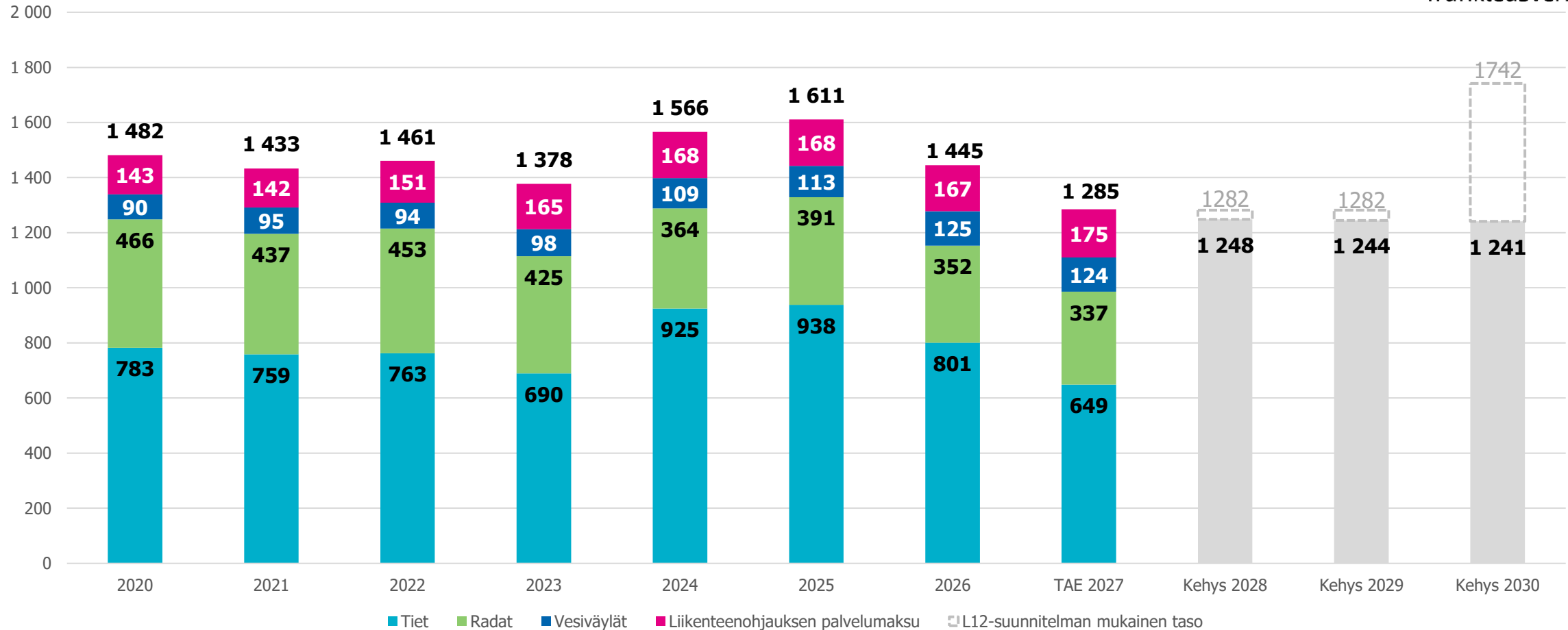
Huom. Maarakentamisen kustannustaso on noussut vv. 2020–2023 lähes 30 % ja on jäänyt korkealle tasolle (Tilastokeskus, maarakennuskustannusindeksi).

Perusväylänpidon määrärahat 2020-2030 (milj. euroa)

Verrattuna L12-suunnitelman tasoon kehyskaudella



Väylävirasto
Trafikledsverket

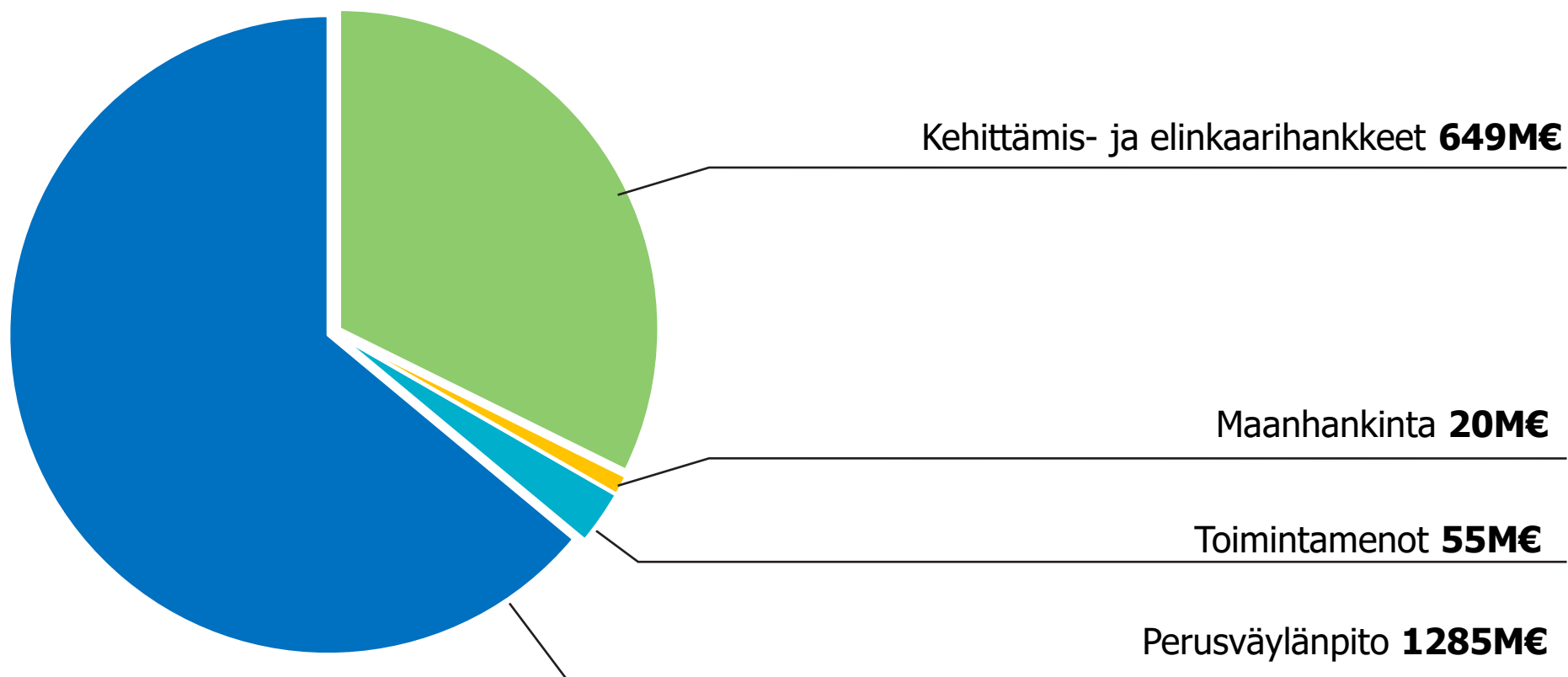


Tuleville vuosille ei vielä ole jakoa väylämuodoittain, vaan se täsmentyy talousarviovalmisteluissa vuosittain.

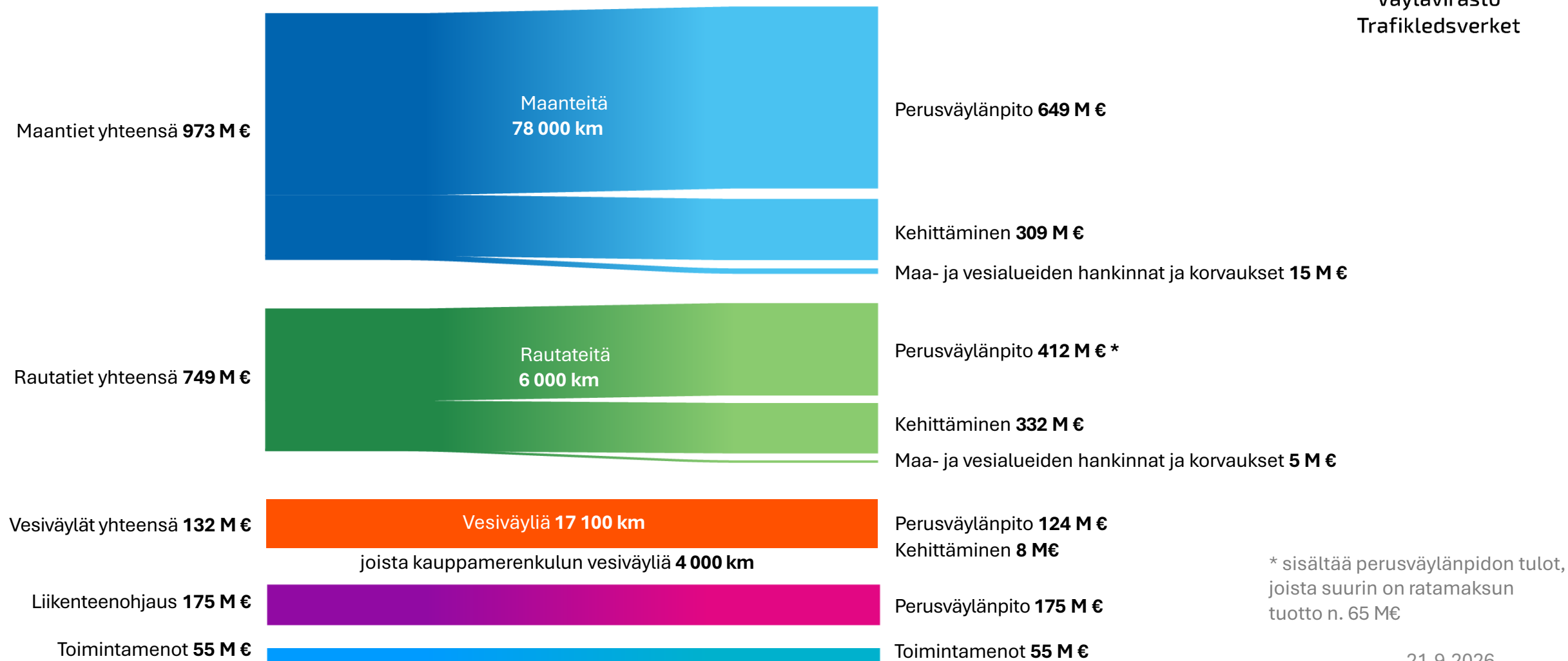
21.9.2026

Talousarviomäärärahat 2027

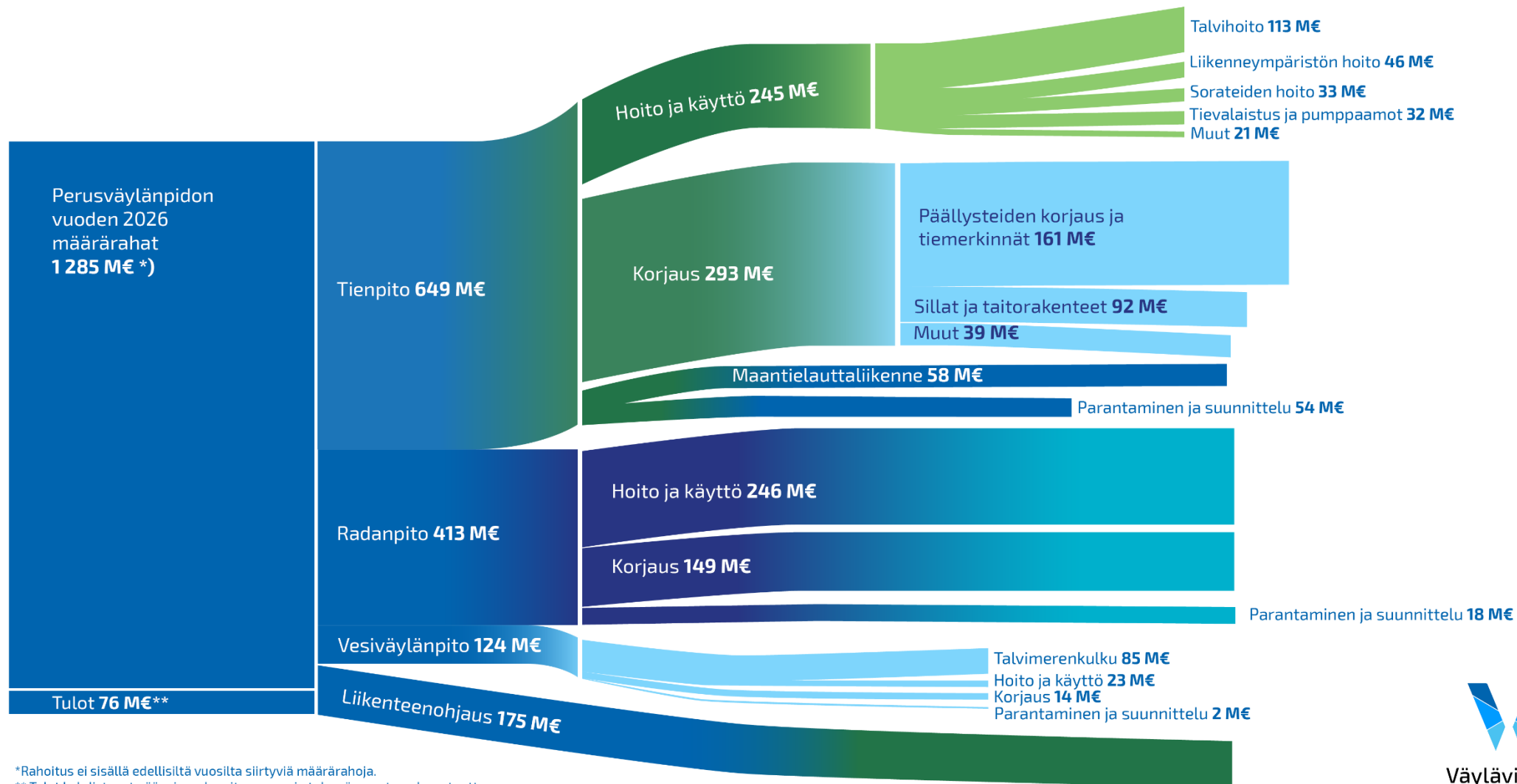
2,0 mrd. euroa



Väylänpidon rahoitus 2027



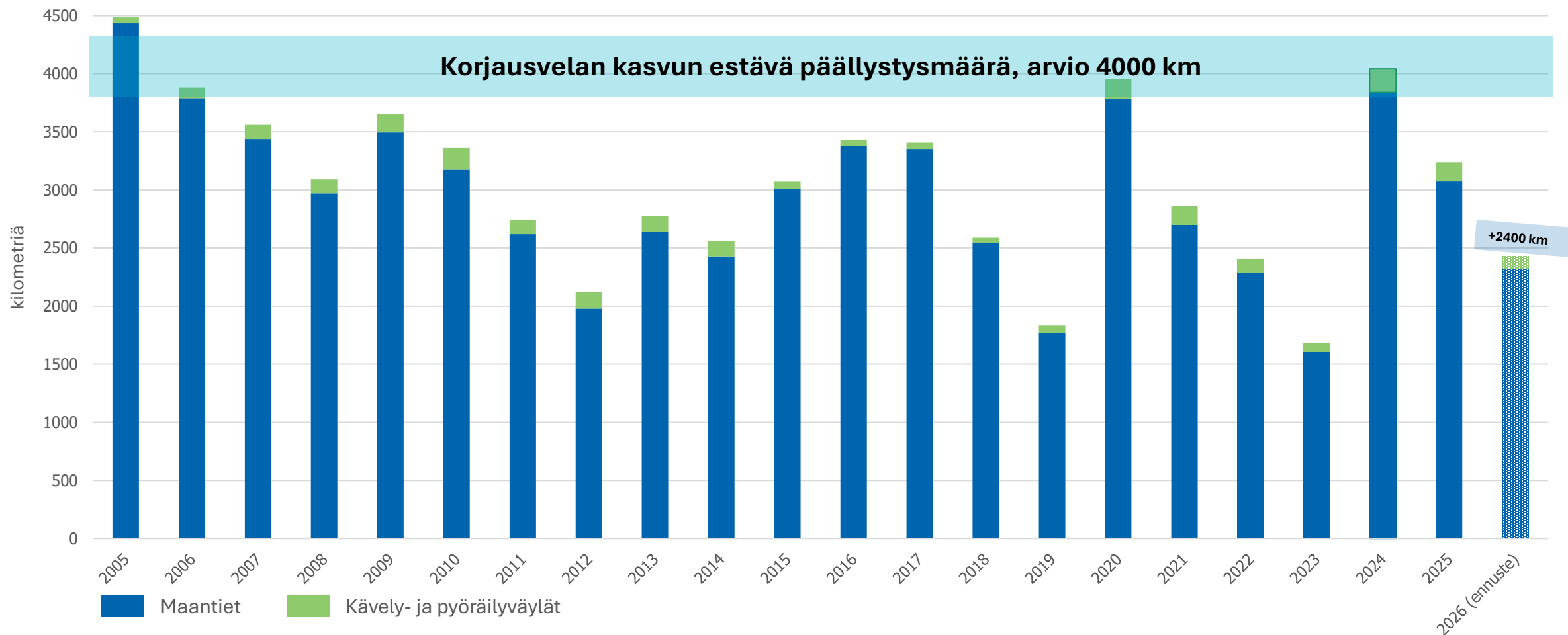
Perusväylänpidon vuoden 2027 rahoituksen jakautuminen



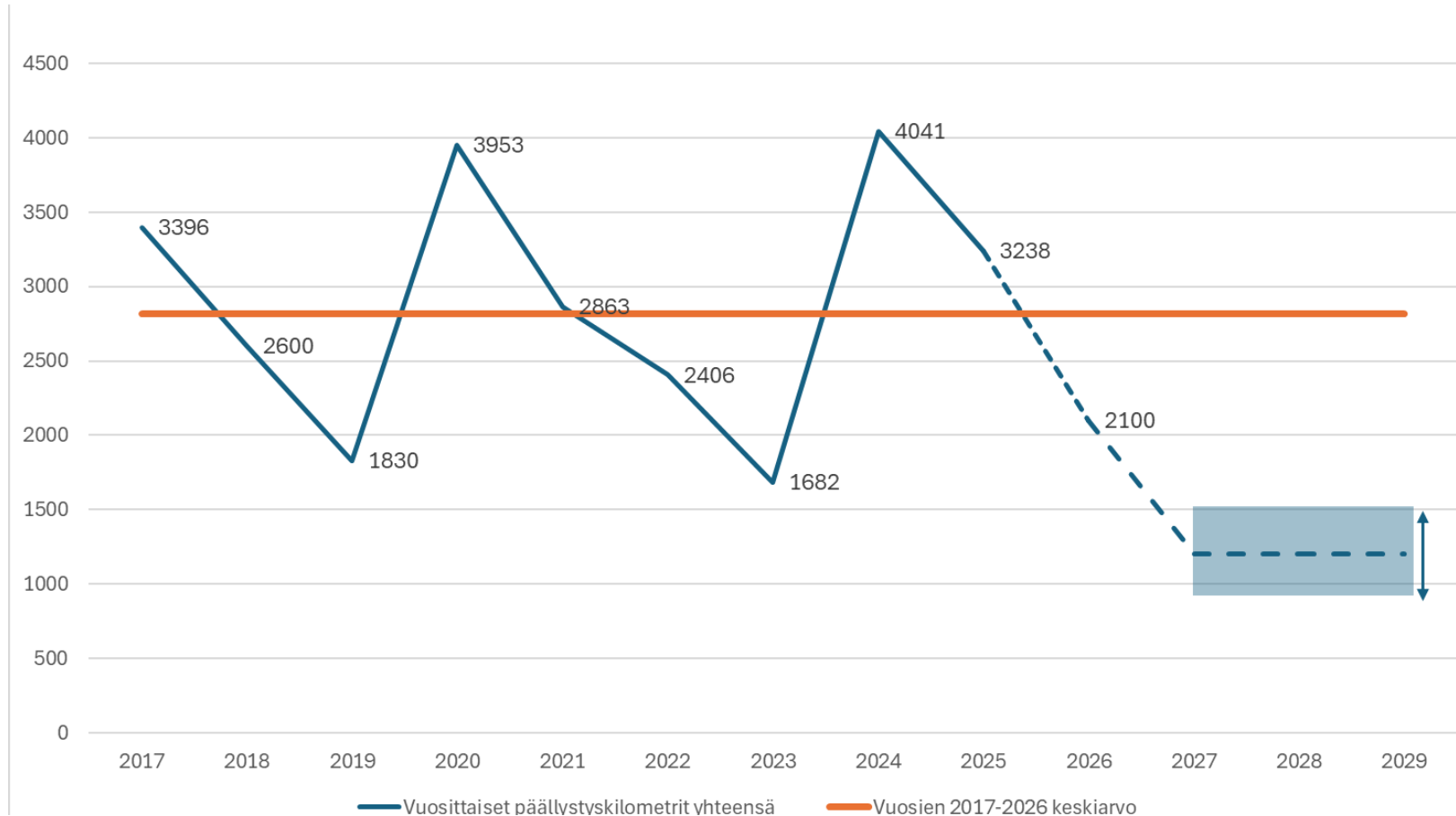
*Rahoitus ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja.

** Tulot kohdistuvat pääosin radanpitoon, suurin tuloerä on ratamaksun tuotto.

Maanteiden sekä kävely- ja pyöräilyväylien päällystysmäärät 2005-2026

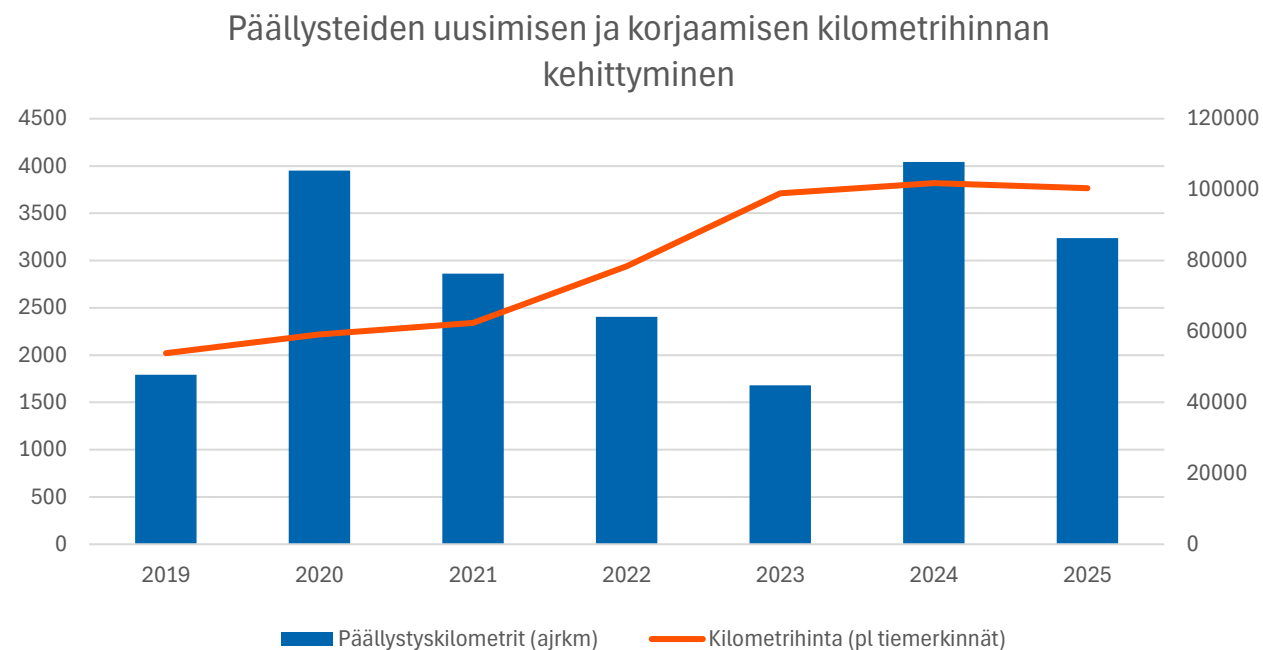


Päällystysmäärät 2017-2026 ja ennuste niiden kehittämisestä vuosina 2027-2029



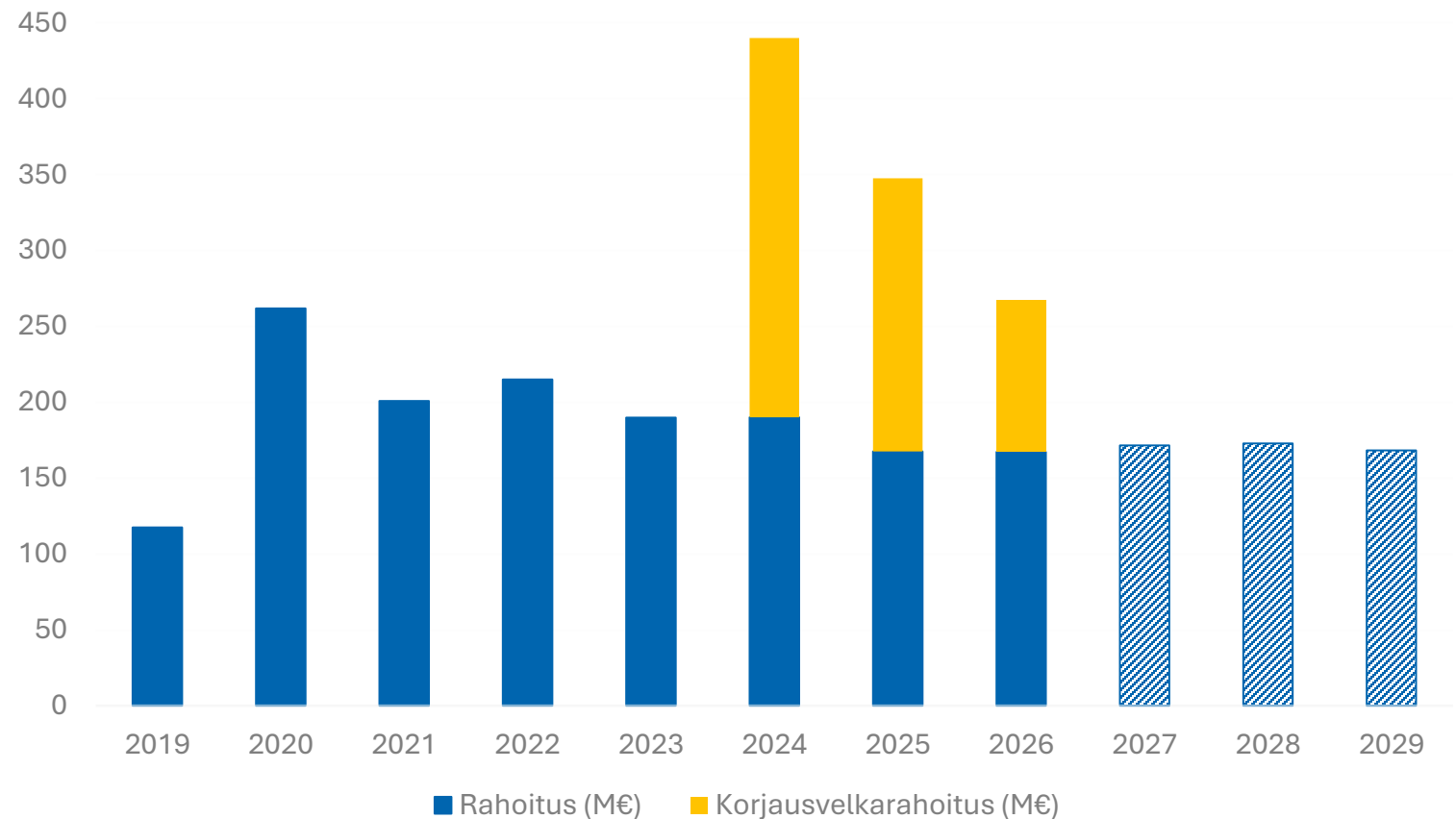
Kustannustaso kohonnut 2020-luvulla

- Venäjän helmikuussa 2022 aloittaman hyökkäyssodan jälkeen päällystämisen hinta on noussut ainakin 60 %.
 - Hankaloittanut myös tärkeimmän raaka-aineen eli bitumin sekä tarvittavien polttoaineiden hankintaa ja saatavuutta.
- Nyt Lähi-idän kriisi aiheuttaa epävarmuutta ja voi vaikuttaa jo kesän 2026 päällystystöihin.
- Epävakaa maailmantilanne uhkaa nostaa kustannustasoa entisestään.
- Kriisien heijastusvaikutukset ovat suuria ja monivuotisia, ja ne voivat jäädä jopa pysyviksi.

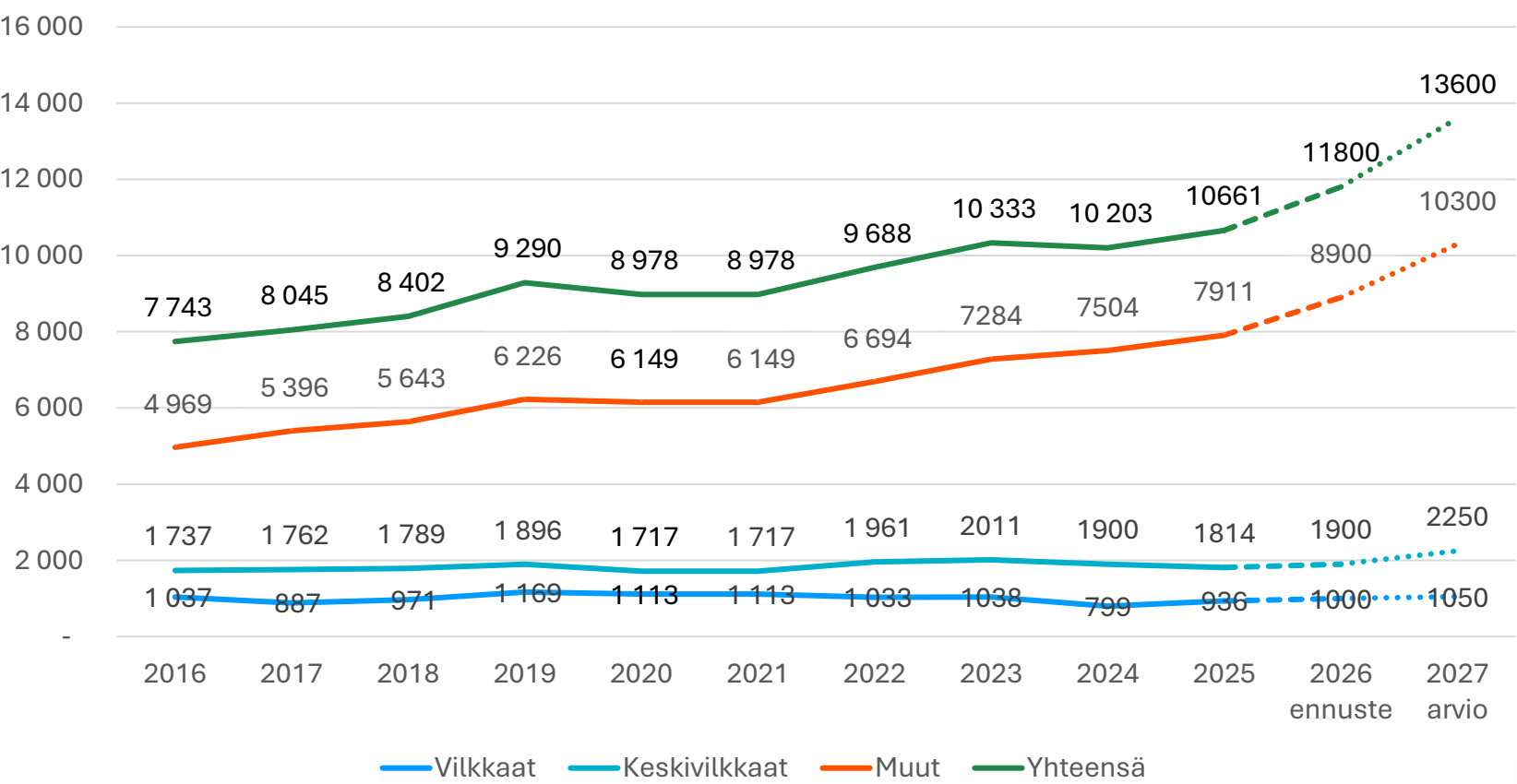


Päällystettyjen teiden korjauksen rahoitus 2019-2029

- Korjausvelkarahoituksen loputtua näköpiirissä on erittäin niukan rahoituksen vuosia.
- Alustavan arvion mukaan rahoitus laskee vuosina 2027-2029 noin 170 miljoonan euron tasoon vuosittain.
 - Rahaa päällysteiden uusimiseen olisi käytettävissä vain noin puolet tavoitetasosta.
- Vuoden 2027 eduskuntavaalit voivat vielä vaikuttaa tulevien vuosien rahoitukseen.



Huonokuntoiset päällystetyt maantiet 2016-2027



Talousarvioesityksen (2027) mukaisella rahoitustasolla jopa keskeisen tieverkon kunnon säilyttäminen nykytasolla voi olla haastavaa ja muun tieverkon huonokuntoisten päällysteiden määrä ennustetaan kasvavan entistä voimakkaammin.

Tievetoomukseen mukanaan kaikki suomen pidetään Suomen tärkeitä kunnossa

15.9.2026

Tievetoimuksen taustalla on huoli tieverkon kunnosta sekä k... Huonokuntoiset tiet eivät ainoastaan hidasta liikkumista, vaan liikenneturvallisuuteen, logistiikkakustannuksiin ja alueiden elintärkeitä jokaisen suomalaisen arjen sujuvuudelle.

TIEVETOOMUS
Tärkein alusta kuntoon

Olemme mukana!

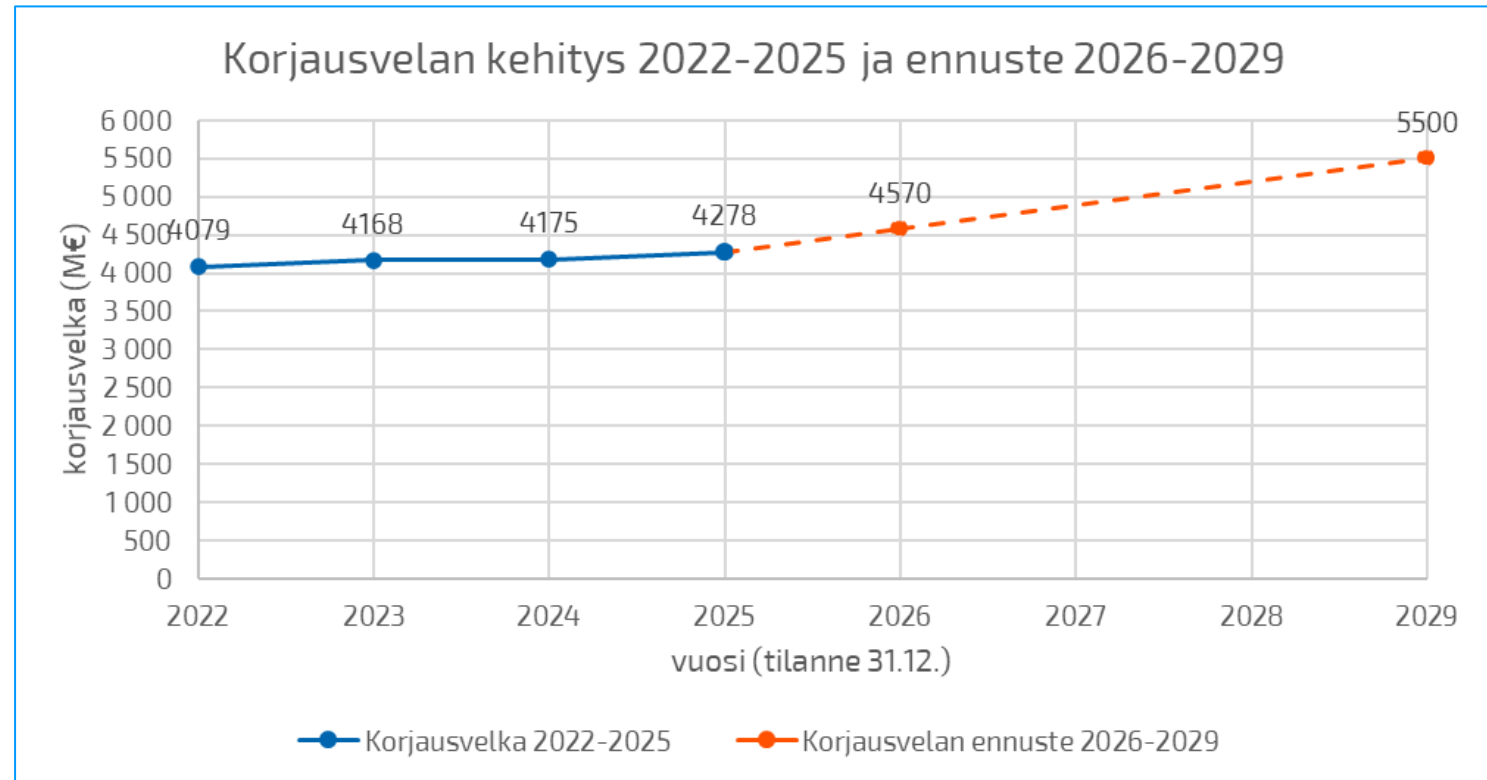
 SKAL | Suomen Kuljetus ja Logistiikka

 SUOMEN TIEYHDISTYS

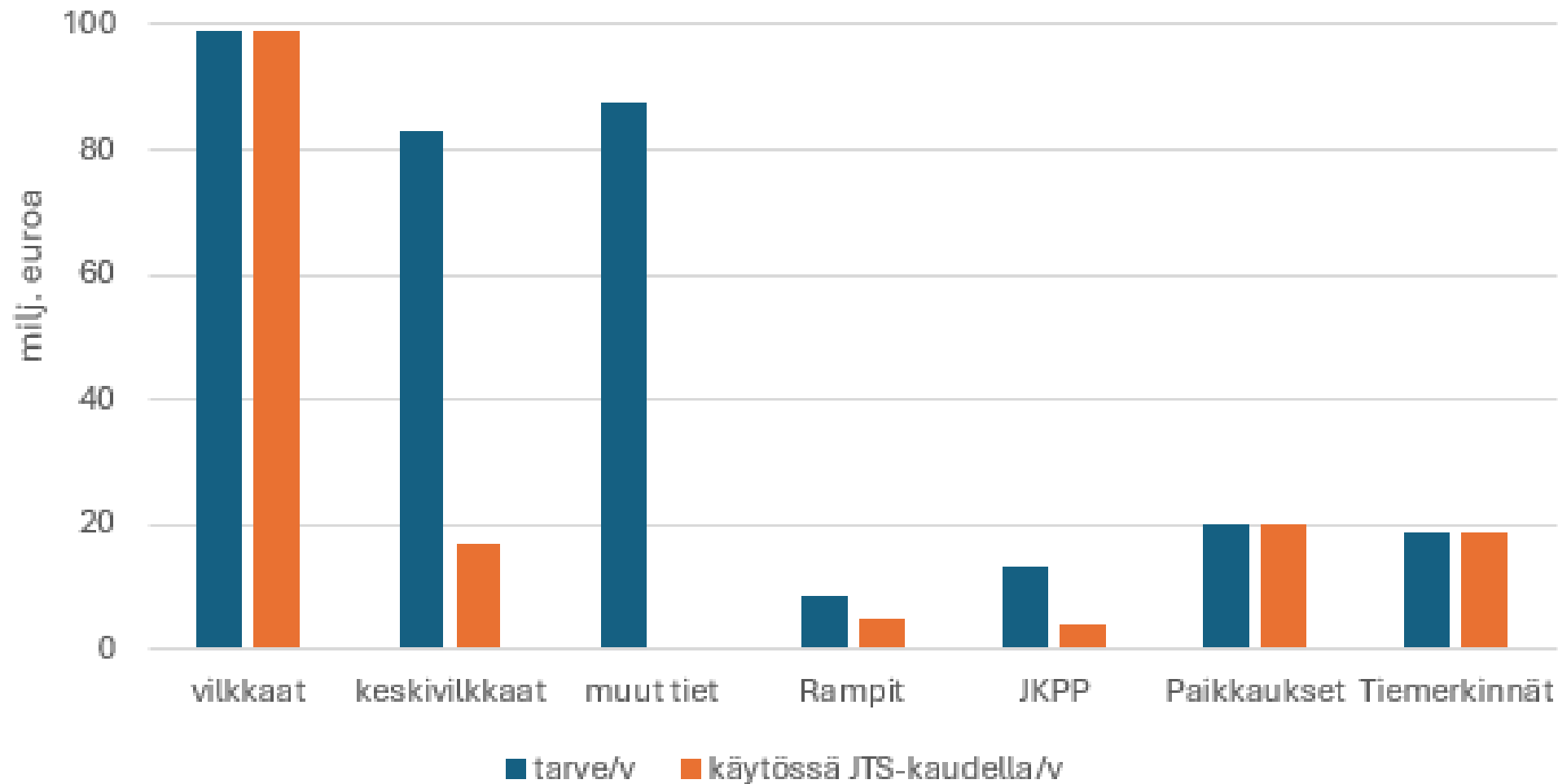
Jaa vetoomusta eteenpäin, jotta tieto leviää mahdollisimman laajalle. Suomen Tieyhdistys ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toteuttivat yhdessä kumppaniverkoston kanssa viime eduskuntavaalien alla Tievetoomuksen Suomea puolesta. Nykyinen hallitus osoittikin perusväylänpitoon mm. koronajärjestöt käynnistävät Tievetoomuksen n... toimimaan tieverkon rapautumisen... arkeen.

Korjausvelan kasvu on nopeaa JTS-kauden aikajänteellä

- Ennuste perustuu JTS 2026-2029 mukaiseen rahoitustasoon
- Kasvu on erityisen merkittävää:
 - maanteiden päällysteillä (150 M€/v) ja
 - ratojen päällysrakenteilla (100 M€/v)

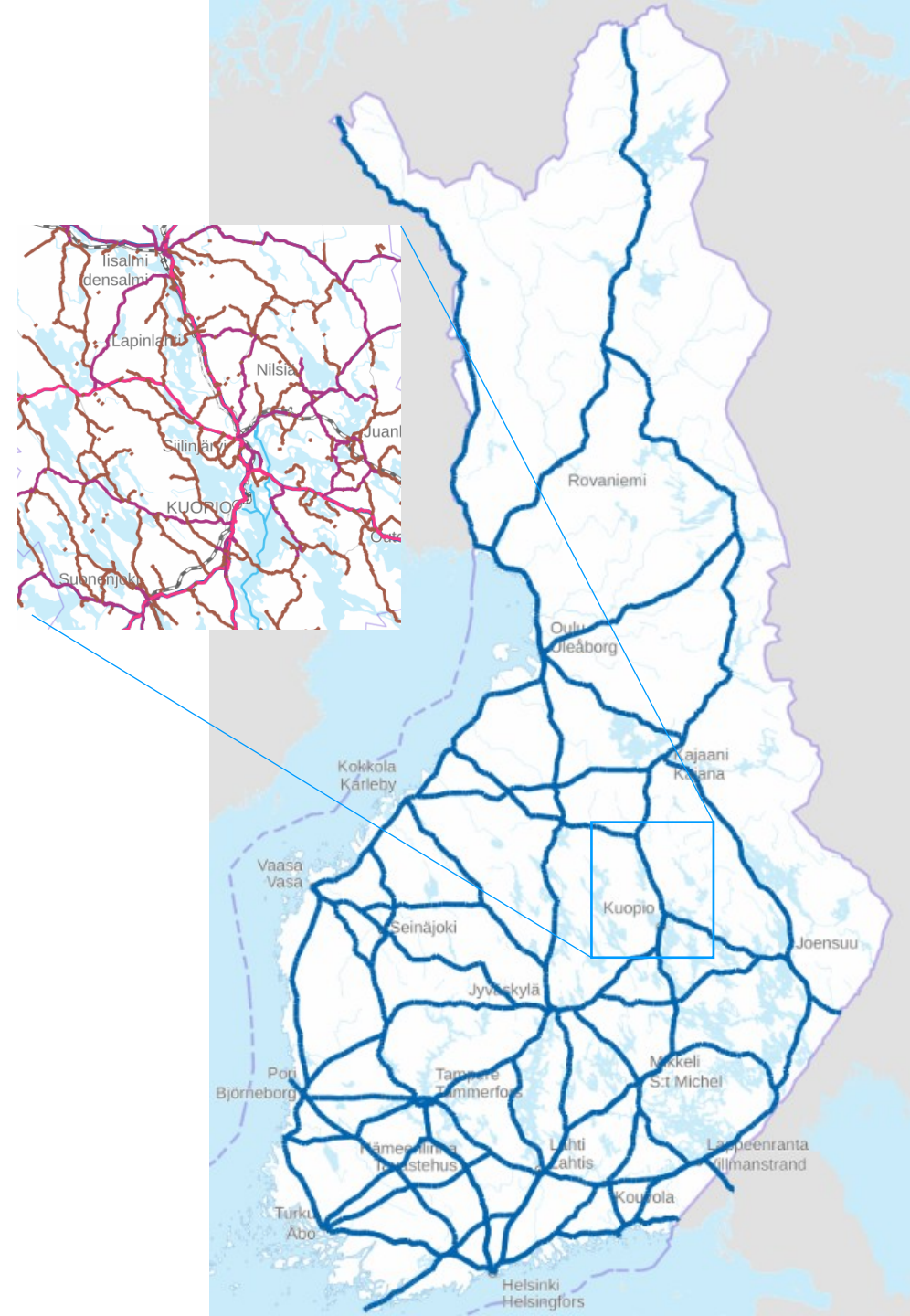


Päällystettyjen teiden rahoitustilanne JTS-kaudella



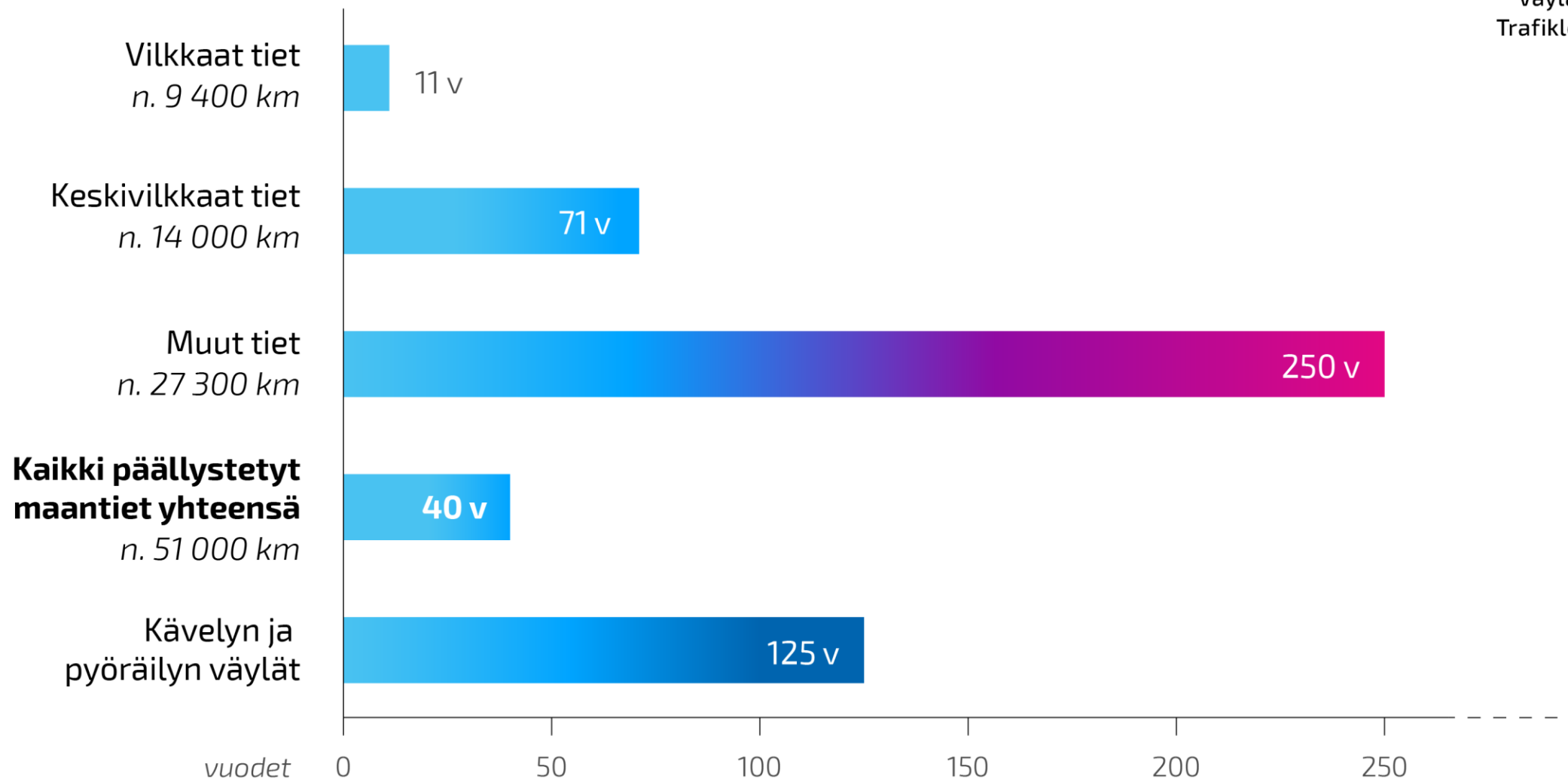
Rahoitus joudutaan priorisoimaan lähes kokonaan vilkkaalle tieverkolle

- Päälystettyjen teiden korjausten rahoitus on puolittumassa vuosille 2027-2029 vuosiin 2024-2026 verrattuna.
 - Päälysteiden korjaukset keskittyvät jatkossa entistä enemmän vilkkaimmalle tieverkolle (n. 9 400 km) →
 - Mikäli rahoitustaso jäisi pysyvästi vuosien 2027-2029 tasolle, vilkkaimmallakin verkolla päälyste uusittaisiin keskimäärin vain noin 11 vuoden välein.
 - Arviolta noin 85 prosenttia vuosittaisesta rahoituksesta (135 M€ v. 2027)
 - Muilla päälystetyillä maanteilla (yli 40 000 km) korjaukset keskittyisivät lähinnä liikenneturvallisuutta vaarantavien reikien paikkauksiin.
 - Arviolta noin 15 prosenttia vuosittaisesta rahoituksesta (24 M€ v. 2027)



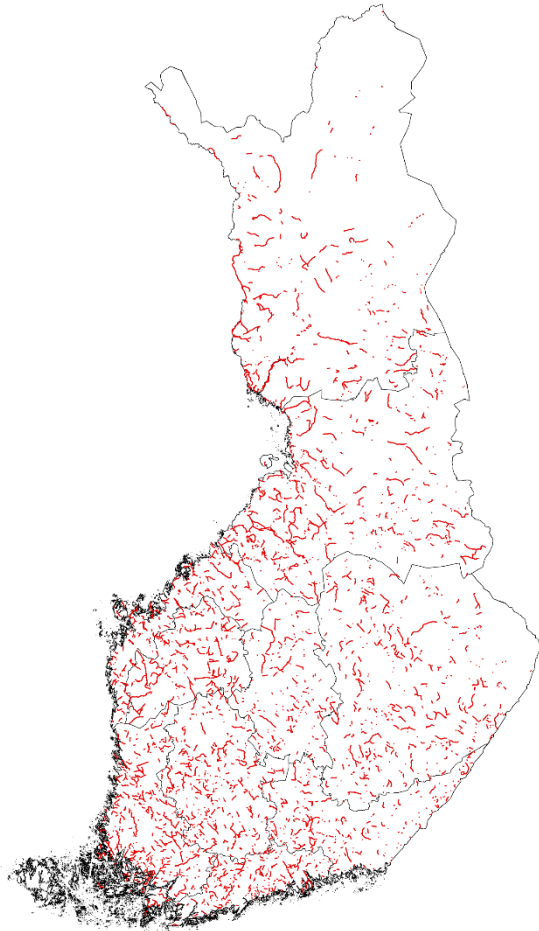
Montako vuotta päällystyskertojen välissä?

Vuosien 2027-2029 rahoitustasolla



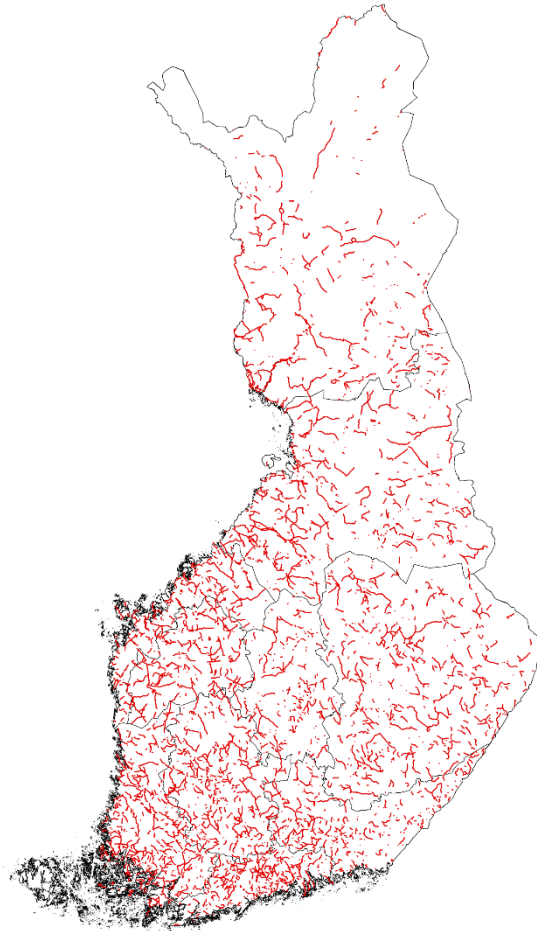
2025

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
12 500 km



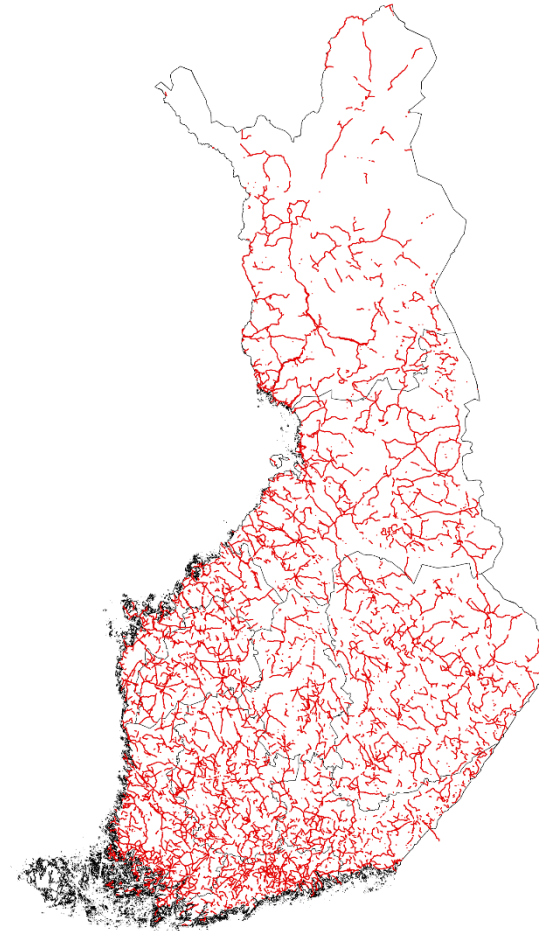
2031

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
20 200 km



2037

Korjaustarpeessa olevien
tieosien määrä
31 400 km



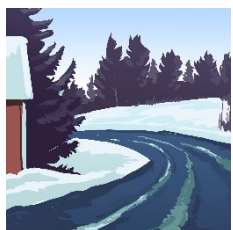
Päällysteiden korjauksen rahoitustaso: vuonna 2026 267 M€, vuosina 2027-2028 164 M€/v ja vuosina 2029-2037 155 M€/v. Päällystyspituus on jaettu siten, että päällysteiden korjausluokan 1 huonokuntoisten määrä pyritään pitämään vakiona. Jäljelle jäävä päällystysmäärä on osoitettu korjausluokkien 2 ja 3 teille siten, että korjausluokan 2 huonokuntoisten määrän kasvu pyritään pitämään mahdollisimman vähäisenä. Kartoissa on esitettyä ko. vuoden lopun tilanne.

Tieverkon talvihoito v. 2026

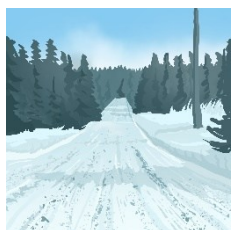
Tietyyppi ja talvihoitoluokka



Vilkas tieverkko
Talvihoitoluokat Ise ja Is
9 600 km



Keskivilkas tieverkko
Talvihoitoluokat Ib ja Ic
15 800 km

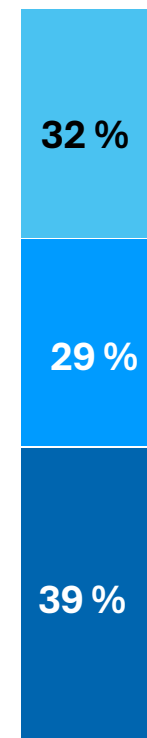


Vähäliikenteinen tieverkko
Talvihoitoluokat II ja III
52 500 km

Liikenne-
määrä



Rahoitus



Osuus
tieverkosta



Mistä ei pidä tinkiä niukankaan päälysterahoituksen aikana?

- Vilkkaimpien teiden kunto ja liikenneturvallisuus
- Teiden kuivatuksen kunnossapito
- Liikenneturvallisuutta vaarantavien reikien paikkaaminen koko päällystetyllä tieverkolla



Liikenne 12 -suunnitelma

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) on näkemys siitä, miten Suomen liikennejärjestelmää kehitetään seuraavien 12 vuoden aikana.

- Valtioneuvosto päättää ja antaa sen selontekona eduskunnalle.
- Perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.
- Tuo liikennejärjestelmän kehittämiseen pitkäjänteisyyttä.

Väylävirasto laatii Liikenne 12-suunnitelmaan kuuluvan investointiohjelman.

- Ohjelma sisältää valtion ja kuntien liikenneinfrahankkeet, joissa valtio on mukana.



Valtakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat

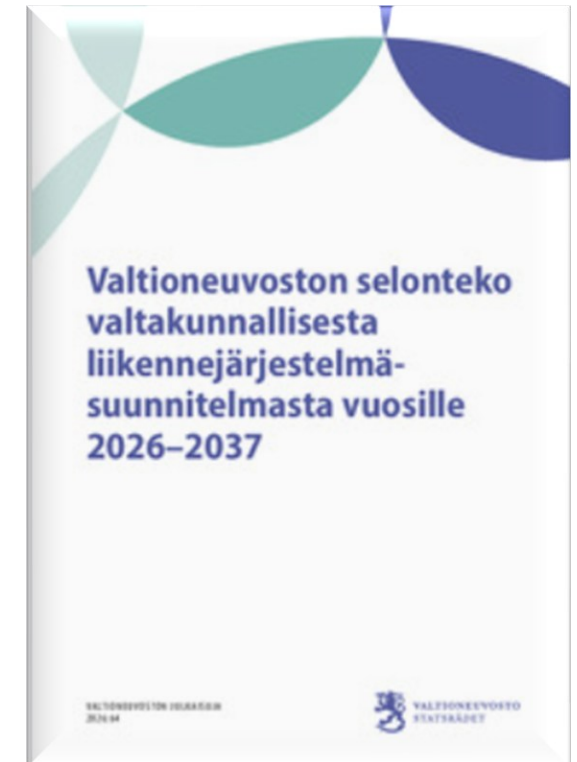
L12-suunnitelma 2021-2032

- Saavutettavuus
- Kestävyys
- Tehokkuus
- Toimenpideohjelma
- Rahoitusohjelma



L12-suunnitelma 2026 - 2037

- Toimivuus
- Turvallisuus
- Kestävyys
- Toimenpideohjelma
- Rahoitusohjelma

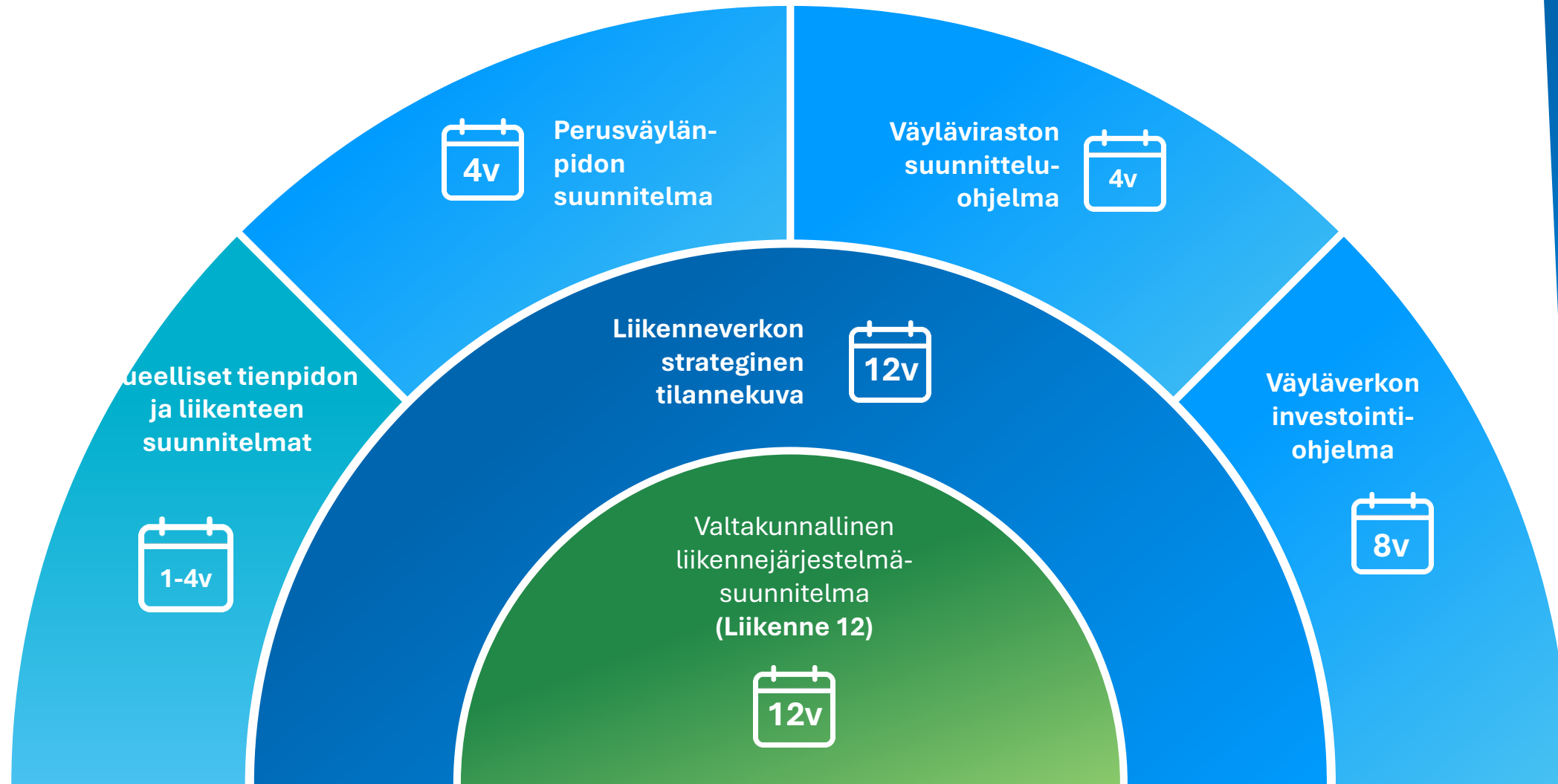


Väylävirasto
Trafikledsverket

Eduskunta on hyväksynyt L12-selonteon johdosta seuraavan Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön mukaisen kannanoton

- 1. Eduskunta korostaa **perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa** ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii liikenneverkon kunnon turvaamisesta pitkäjänteisesti.
- 2. Eduskunta korostaa **merenkulun elintärkeää merkitystä Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle** ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii merenkulun kilpailukyvystä sekä merikuljetusten jatkuvuudesta kaikissa olosuhteissa.
- 3. Eduskunta edellyttää, että liikennejärjestelmän kehittämisessä **huomioidaan entistä painokkaammin Suomen muuttunut turvallisuusympäristö sekä kaksikäyttöisyyden ja huoltovarmuuden tarpeet.**
- 4. Eduskunta korostaa **alueellisen saavutettavuuden merkitystä** ja edellyttää, että liikennejärjestelmän sekä puhelin- ja laajakaistayhteyksien kehittämisessä huomioidaan tasapainoisesti koko maan tarpeet.

Väyläverkon suunnitelmat ja ohjelmat



Yhteistä kaikissa suunnitelmissa



Vaikutusten arviointi ytimessä



Päivitetään vuosittain (pois lukien Liikenne 12)



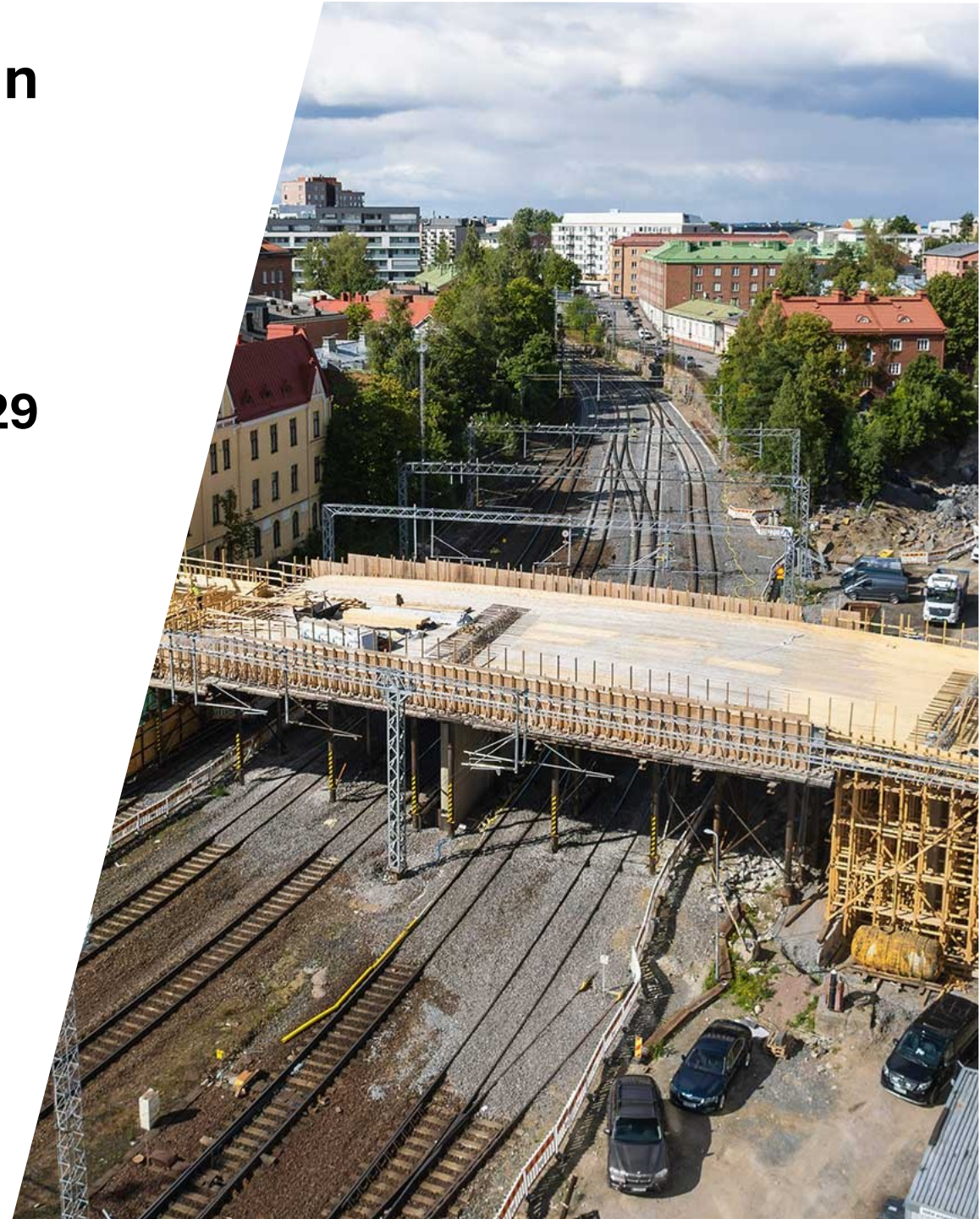
Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa



Väyliä koskeva lainsäädäntö

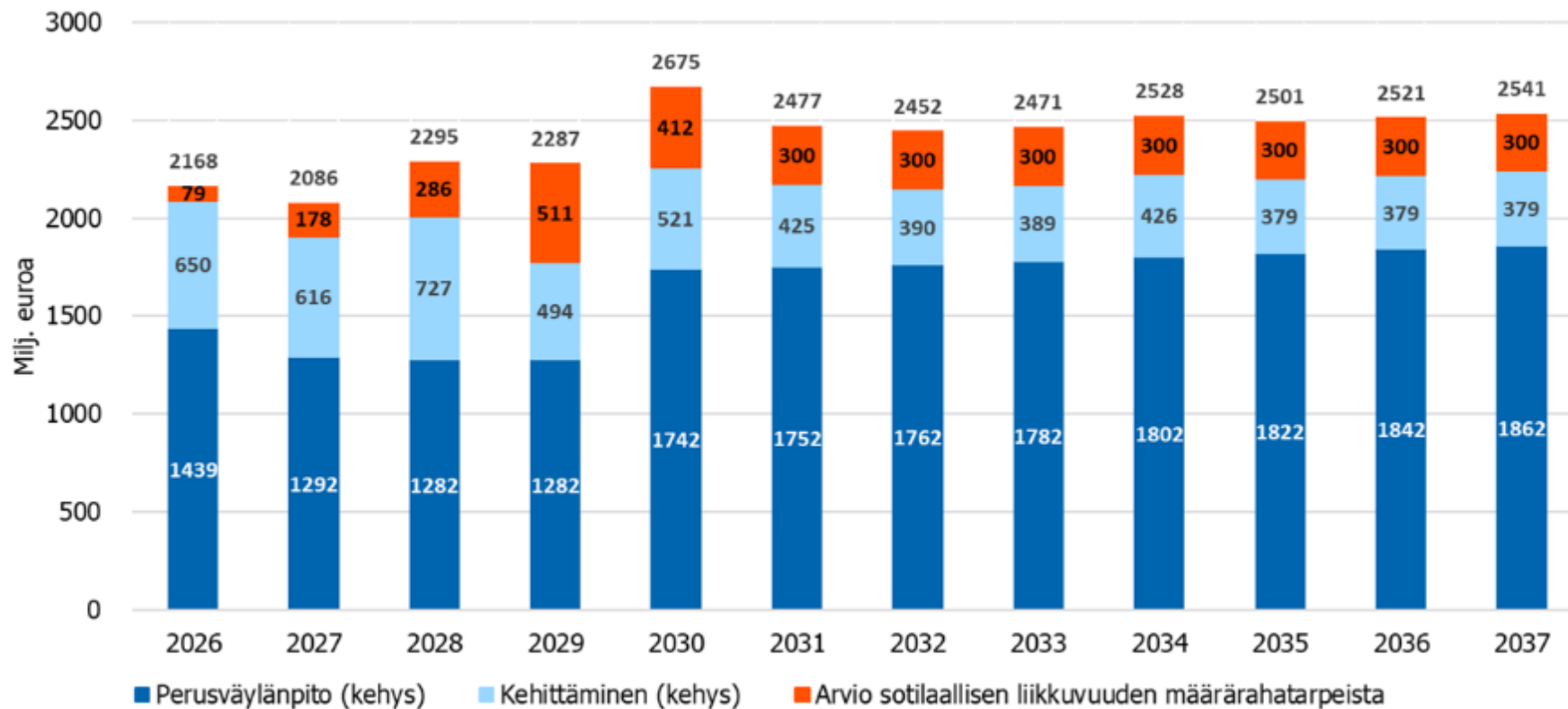
Ohjelmien talouskehykset perustuen Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmaan

- **Perusväylänpidon suunnitelma 2026-2029**
 - 1,3 – 1,4 mrd. euroa vuodessa
- **Suunnitteluohjelma 2026-2029**
 - 15 – 17 milj. euroa vuodessa
- **Investointiohjelma 2027-2034**
 - 1,6 mrd. euroa
 - keskimäärin n. 180 miljoonaa euroa vuodessa



Liikenne 12 -suunnitelman valtion rahoitusohjelma

- Perusväylänpidon rahoituksen tason nosto 460–580 milj. eurolla vuosiksi 2030–2037
- Väyläverkon kehittämiseen rahoitusta suunnittelukaudella yli 6 mrd. euroa, josta päätetyille hankkeille on varattu n. 3,5 mrd. euroa.
- Lisäksi sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita tunnistettu n. 3,5 mrd. eurolla - erillisrahoituksesta ei vielä päätöstä.



Väyläverkon ohjelmiin ei sisälly

- Jo päätetyt hankkeet ml. rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän peruskorjaus ja modernisointi
- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus
- Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet
- Rail Nordica
- Hankeyhtiöiden hankkeet

Ohjelmiin valittujen hankkeiden tulee

- edistää kaikkien liikenne- ja kuljetusmuotojen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä
- täyttää TEN-T-verkon vaatimukset, joista ei voida poiketa
- turvata kriittisen väyläverkon toimivuus ja huoltovarmuus
- parantaa merkittävimpiä toimivuus- ja turvallisuuspuutteita
- olla yhteiskuntataloudellisesti tehokas
- edistää kaupunkiseutujen osalta kestävästä liikkumisesta ja yhdyskuntarakenteen tavoitteita

Lisäksi huomioidaan

- suunnitteluohjelman valinnoissa olemassa oleva suunnitelmavaroitus ja hankkeiden toteutusnäkökulmat
- investointiohjelman valinnoissa hankkeiden suunnitelmavalmius.

Keskeisiä viestejä lausunnoista

- **Erityisesti perusväylänpidon riittävä rahoitus** ja korjausvelan hallinta nähdään edellytyksinä sille, että tavoitellut hyödyt saavutetaan ja verkon palvelutaso voidaan turvata
- **Investointitoiveissa korostuvat** elinkeinoelämän kuljetusten, alueellisen saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja turvallisuuden tarpeet
 - Pohjoisen ja itäisen Suomen näkemyksissä korostuvat lisäksi geopoliittinen toimintaympäristö, sotilaallinen liikkuvuus, kansainväliset yhteydet ja TEN-T-verkon kehittäminen

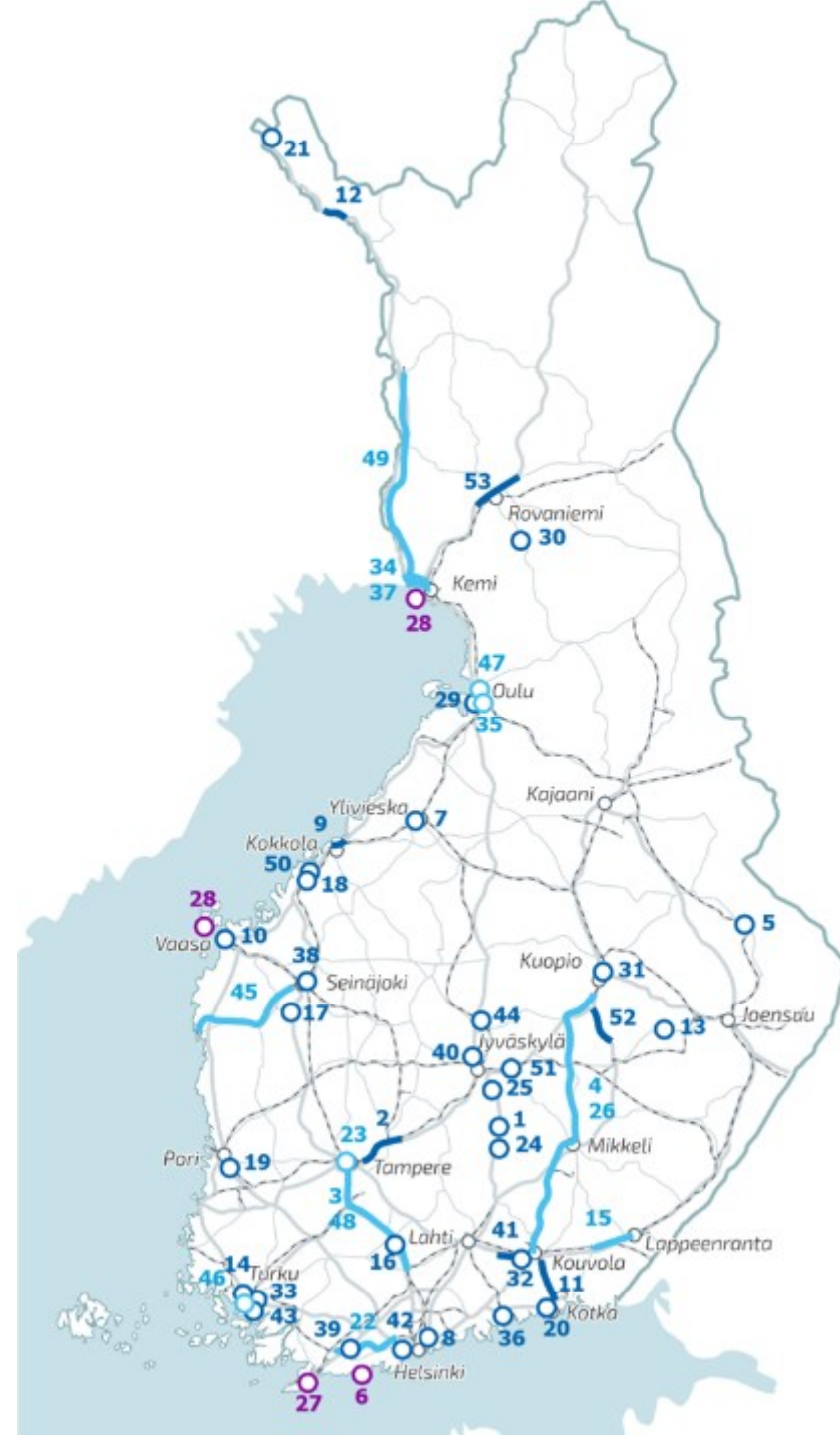
Ensimmäisen Liikenne 12 - selonteon jälkeen päätettyt uudet kehittämishankkeet *

Uusia kehittämishankkeita on
päätetty 53 kpl, yhteensä n. 2,2
miljardin euron verran.

Näistä Väyläviraston
investointiohjelmaan on sisältynyt n.
65 %.

* vuoden 2021 kolmannesta lisätalousarviosta alkaen

- Tieverkko
- Rataverkko
- Vesiväylät



Väylävirasto varmistaa sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden tarpeet väylänpidossa

Väyläverkko, rata- tie ja vesiväylät, on osa Suomen huoltovarmuuskriittistä infrastruktuuria.

Väyläviraston tehtävänä on turvata Milmob toimintakykyä, kuten myös huoltovarmuuden kuljetuksia sekä normaali- ja poikkeusoloissa.

Väylävirasto tuo tietoa MilMob- ja huoltovarmuustarpeista väyläinfran kannalta päätöksentekijöille.

Petteri Orpon hallitusohjelmasta:

- Suomi edistää sotilaallista liikkuvuutta Euroopassa ja tukee EU:n sotilaallisen liikkuvuuden hankkeita.
- Hyödynnetään kaikki mahdolliset EU:n ja NATOn yhteishankinta- ja rahoitusjärjestelmät.



Logistiset tarpeet valtion väyläverkolla

Keskeistä yhteyksien turvaaminen ja varautuminen yhteyden toimivuuteen:

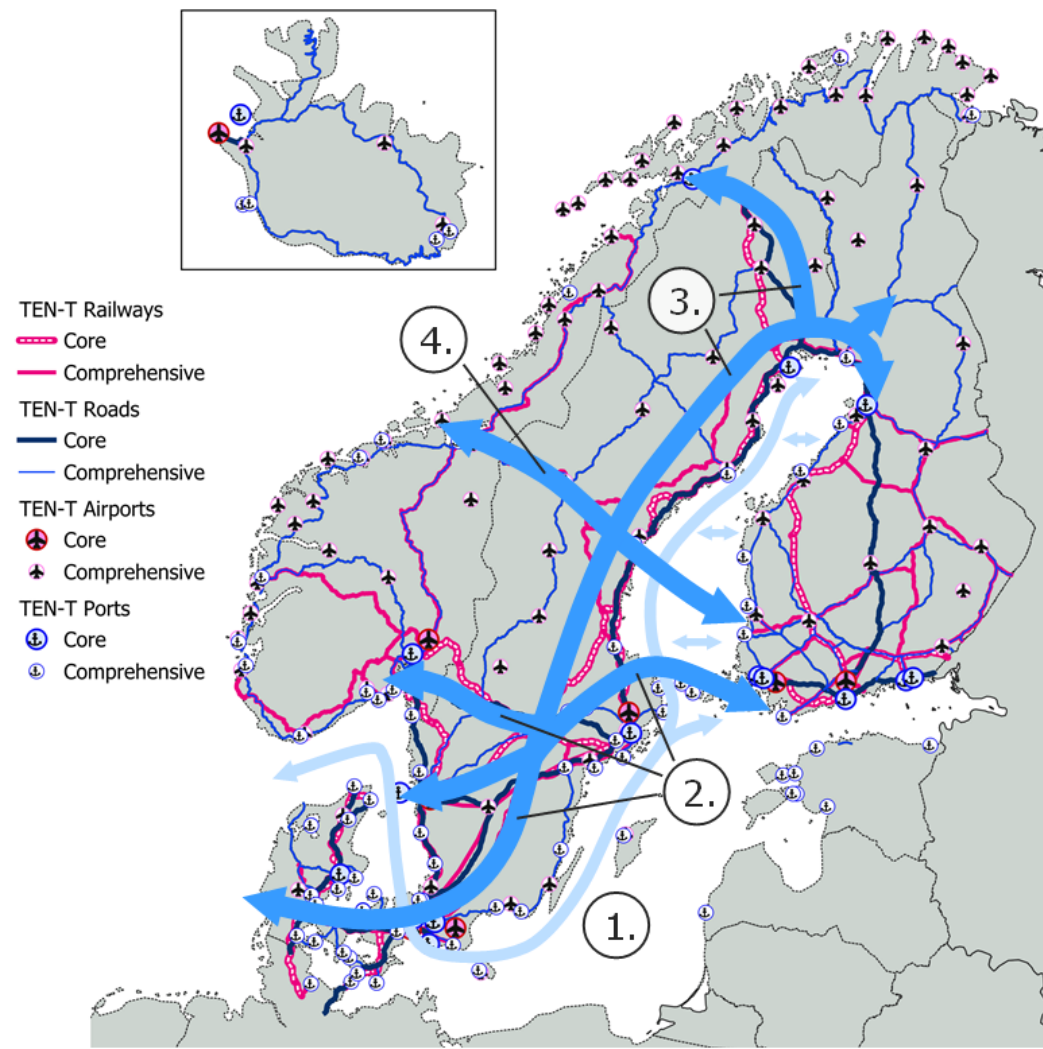
- **Rataverkon** varareittien vähäisyyden ja harvan rataverkon vuoksi ratasillat ja -tunnelit ovat verkon käytettävyyden kannalta merkittävässä asemassa.
- **Tieverkolla** erikoiskuljetusten reitit tulee varmistaa myös entistä raskaammille kuljetustarpeille. Keskeistä turvata siltojen kantavuus.
- **Vesiväylät** johtavat satamiin, joiden palvelut ja takamaayhteydet ovat yksilölliset. Liikenteen solmukohtina tärkeitä.
- **Talvimerenkulun** toimivuus varmistetaan alusten jääluokkavaatimuksilla ja -kapasiteetilla, avustusrajoituksilla sekä riittävällä jäänmurtokapasiteetilla.



Pohjoismainen varautumisen liikennejärjestelmästrategia

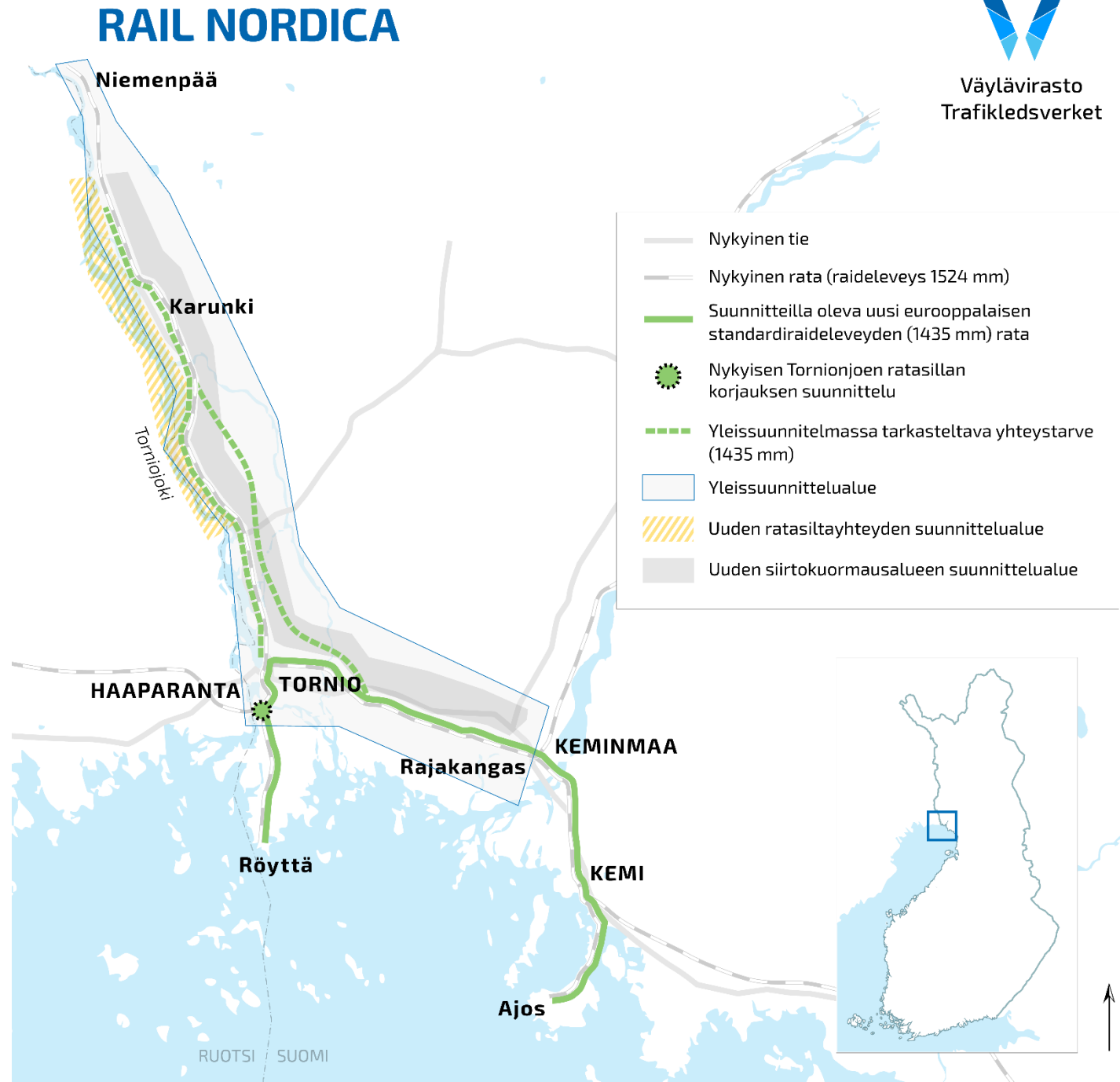
Strategiassa tarkastellaan rajat ylittäviä yhteyksiä neljästä näkökulmasta: infrastruktuuri, liikennepalvelut, kalusto sekä sääntely.

- Integroitu sekä siviiliyhteiskunnan että sotilaallisen liikkuvuuden (Nordefco) tarpeet
- Strategian visiona on vahva, yhteentoimiva ja resilientti liikennejärjestelmä, joka tukee siviililiikennettä ja sotilaallista liikkuvuutta, ja joka säilyy toimintakykyisenä kaikissa olosuhteissa, myös sota-aikana.
- Strategian keskeisenä tavoitteena on vahvistaa pohjoismaista liikennejärjestelmävalmiutta parantamalla rajat ylittäviä yhteyksiä, parantamalla sotilaallista liikkuvuutta ja tukemalla turvallisia ja häiriöttömiä toimitusketjuja. Tavoitteen saavuttamiseksi strategiassa keskitytään:
 - tiedon jakamiseen yhteisen pohjoismaisen tilannekuvan luomiseksi
 - rajat ylittävien yhteyksien ja liikennejärjestelmän resilienssin vahvistamiseen sekä liikenteen esteiden minimointiin
 - yhteistyön ja koordinaation edistämiseen toimijoiden kesken



Rail Nordica -hanke

- Tavoitteena tuoda raideyhteys eurooppalaisella standardiraideleveydellä Ruotsista Pohjois-Suomeen ja edistää sotilaallista liikkuvuutta, huoltovarmuutta sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Rail Nordica -kokonaisuudessa suunnitellaan
 - yhteyksiä eurooppalaisella standardiraideleveydellä Haaparannasta Suomen puolelle Tornion ja Kemin alueille.
 - Suomen ja Ruotsin välisen Tornionjoen ylittäviä ratasiltoja
 - Tornion ja Haaparannan ratapihojen kuormauspaikkoja korvaava uusi siirtokuormauspaikka
- Ensimmäinen suunnitelma ”Rajakangas – Ruotsin raja – Niemenpää -rautatien kehittäminen, yleissuunnitelma; Keminmaa, Tornio” aloituskuulutettu



Rail Nordica - rahoitus

- Eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnittelu Tornio—Haaparanta—Kemi saanut vuoden 2025 toisessa lisätalousarviossa 20 milj. € suunnitteluvaltuuden.
- Vuoden 2026 toisessa lisätalousarviossa valtuutta korotettiin 61 milj. euroon
- Suunnittelun aikataulu 2025-2030
- Lisäksi syksyn budjettiriihessä päätös yleissuunnittelun laajentamisesta Ouluun ja Rovaniemen Misiin (46 meur, ei vielä talousarviopäätöstä)



Merenkurkun kiinteän yhteyden esiselvitys

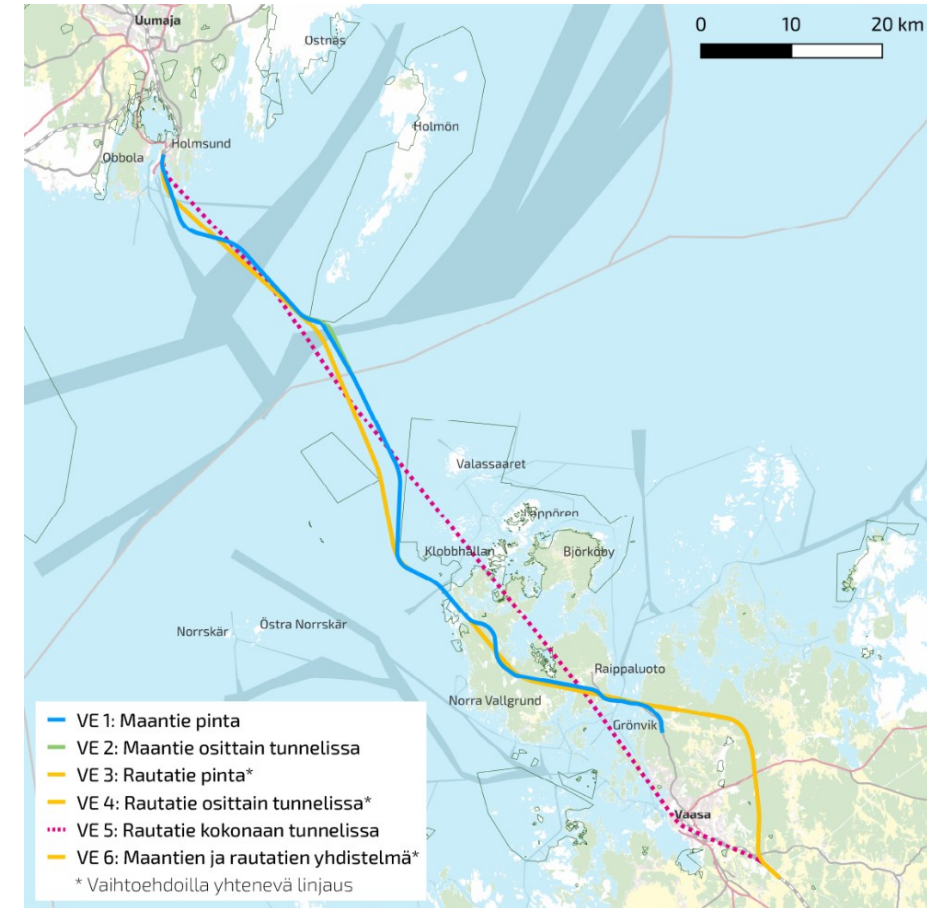
Selvitettiin yhteyden tarvetta ja toteutettavuutta.

Liikenteen kysyntää arvoitiin eri tulevaisuuden skenaarioissa Ruotsin Trafikverketin liikennemallilla, liikenteen kysyntä jäi selvityksen perusteella melko maltilliseksi:

- Tieliikennettä 3 200-3 600 ajoneuvoa/vrk, rataverkolla 1 300-1 400 matkaa/vrk ja 200 000 tonnia tavaraa/vuosi.
- Matka-aika Vaasan ja Uumajan välillä lyhenisi merkittävästi, hyötyjä erityisesti Pohjanmaan ja Västerbottenin alueille.

Tie tai ratayhteys on teknisesti toteutettavissa.

- Penger +matalat sillat + korkeat sillat tai tunnelit (meriväylien kohdat)
- Kustannukset 5-29 mrd. euroa, edullisin tieyhteys silloilla.
- Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus jäisi hyvin matalaksi, mutta yhteys muodostaisi varareitin kansainvälisille kuljetuksille ja antaisi mahdollisuuksia myös energiansiirtoyhteyksille.



Helsinki-Turku-Tukholma -esiselvitys

- **Tavoite:** Arvioida, millainen olisi Helsinki-Turku-Tukholma –yhteyden liikenteellinen kysyntä, millaisia strategisia perusteluja yhteydelle löytyy ja millaiset ovat tekniset toteuttamisvaihtoehdot.
- **Liikenteellinen potentiaali:** henkilöliikenne, tavaraliikenne ja logistiikka, kansainvälinen saavutettavuus, huoltovarmuus ja resilienssi
- **Tekninen toteutettavuus:** mahdolliset toteuttamistavat saariston ja Ahvenanmaan kautta, toteuttamisen tekniset reunaehdot ja mahdolliset toteutuksen esteet
- **Kustannusluokka:** investoinnin suuruusluokka eri toteuttamisvaihtoehdoissa ja keskeiset kustannuksiin vaikuttavat tekijät
- **Jatkotoimet:** Jos suunnittelua jatketaan, mitä kysymyksiä tulisi selvittää seuraavaksi
- **Työn luonne:** Strateginen, ei yksityiskohtaista suunnittelua
- **Työn aikataulu:** kilpailutus syksy 2026, suunnittelutyö 12/2026-6/2027
- **Rahoitus:** Valtiovarainvaliokunnan jakovararahoitus, esiselvityksen kustannusarvio n. 100 teur.



Digirata – rautatieliikenteen kulunvalvonnan ja turvalaitteiden modernisointi

- Välttämätön korvausinvestointi – korjausvelka hallintaan
- Yhteiseurooppalainen moderni radiopohjainen kulunvalvonta (ERTMS/ETCS) koko Suomen rataverkolla.
- Tehokkaampi, sujuvampi, täsmällisempi, turvallisempi – toimintavarmempi rautatieliikenne
- Suomi teknologiakärkenä: modulaarinen järjestelmärakenne, kaupalliset radioverkot ensimmäisenä Euroopassa; houkutteleva kumppani markkinassa
- Koko suomalaisen rautatiesektorin syvää yhdessä tekemistä
- Yhteensä 1,5 Mrd € vuoteen 2040 asti (infra ja kaluston varustelu)
- Vuoteen 2027 käynnissä digiradan kehitys- ja verifiointivaihe (130 M€), johon saadaan tukea EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF, 85 M€) sekä Verkkojen Eurooppa-välineestä (CEF) 12,8 M€.
- Toteutusvaihe alkanut vuonna 2025



Euroopan unionin
osarahoittama



Euroopan unionin
rahoittama
NextGenerationEU



CEF2-ohjelmakausi 2021-2027

- **CEF 2026 reflow -haku 6.10.2026 asti** – ohjelmakauden viimeinen haku
- **Sotilaallinen liikkuvuus: 130 M€** – etusijalla useamman jäsenvaltion yhteishakemukset
 - Väylävirastolla kaksi yhteishakemusta Trafikverketin kanssa
- **TEN-T-ydinverkon radat: 720 M€** – painopisteinä suurnopeusjunaliikenne, rajat ylittävät yhteydet ja liikennemuotojen yhteensovittaminen
 - Väylävirasto hakee tukea Liminka–Oulu-kaksoisraiteen, Limingan aseman, Lappeenranta–Lauritsala-kaksoisraiteen ja Lappeenrannan liikennepaikan suunnitteluun
- **Tuloksia odotetaan keväällä 2027**, minkä jälkeen mahdollinen odotuslista vapautuvalle rahoitukselle



Suomen ja Ruotsin hakemukset 2026 haussa

- Suomi hakee tukea 11 hankkeelle 80 M€ ja Ruotsi 14 hankkeelle 43 M€
- Väylävirasto koordinoi kahta yhteishakemusta Trafikverketin kanssa:

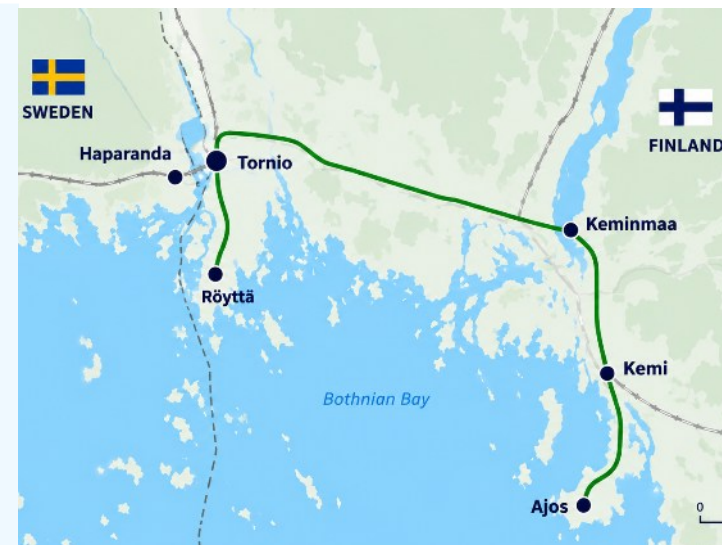


Väylävirasto
Trafikledsverket



Rail Nordica: eurooppalainen raideleveys Pohjois-Suomeen

- Tornio–Kemi–Ajos: yleis- ja ratasuunnitelmat sekä Tornion ratasillan ratasuunnitelma yhdessä Ruotsin kanssa
- Laurila–Rovaniemi ja Kemi–Oulu: ratatekniset selvitykset, joilla parannetaan valmiutta vuoden 2028 CEF-hakuun
- Ruotsi: kahden Malmbananin liikennepaikan parantamisen suunnittelu rajat ylittävän liikenteen tarpeisiin
- Haettava CEF-tuki 25 M€, josta Suomen osuus 22 M€



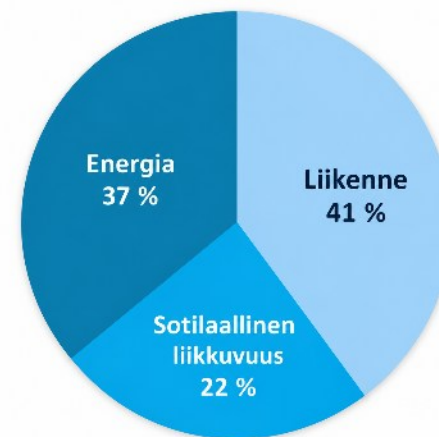
Valtatien 21 (E8) rajasiltojen suunnittelu

- Pello ja Aavasaksa: tie- ja rakentamissuunnittelu
- Haettava CEF-tuki 3,3 M€, josta Suomen osuus 1,5 M€
- Rakentamiselle voidaan hakea CEF-tukea CEF3-kaudella



CEF3-ohjelmakausi 2028-2034 osana monivuotista rahoituskehystä

- **Liikenteen EU-rahoitus jakautuu kolmeen pääinstrumenttiin**
 - **CEF3:** rajat ylittävät ja yhteiset TEN-T-hankkeet sekä sotilaallinen liikkuvuus
 - **Kansalliset ja alueelliset kumppanuussuunnitelmat (NRP):** täydentävät CEF-rahoitusta kansallisten hankkeiden osalta
 - **Euroopan kilpailukykyrahasto:** liikenteeseen liittyviä toimia mm. digitalisaatiossa, vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurissa
 - **CEF3**
 - **Esitetty budjetti 81,43 mrd €** (v. 2025 tasossa 72,25 mrd €),
 - **Liikenteeseen 41 % eli 33,87 mrd €** (30 mrd €)
 - **Sotilaalliseen liikkuvuuteen 22 % eli 17,65 mrd €** (15,75 mrd €)
 - **Energiakohteisiin 37 % eli 29,91 mrd €** (26,5 mrd €)
- ⇒ Sotilaalliseen liikkuvuuteen on varattu rahoitusta nykyiseen verrattuna kymmenkertainen määrä



Väyläviraston on valinnut Suomen uuden B+-luokan jäänmurtajan rakentajaksi DNY Finland OY:n, jolla on telakat Helsingissä ja Porissa.

Rakentaminen alkaa vuonna 2027.

Tavoitteena on, että alus valmistuu syyskuussa 2029.



Uudelle B+-luokan jäänmurtajalle on myönnetty 42 miljoonaa euroa Euroopan unionin Verkkojen Eurooppa -liikenneohjelman (CEF) tukea.



Väylävirasto
Trafikledsverket