

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

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto ja tulla kuulluksi hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026.

INFRA ry haluaa kiittää hallitusta sen tähän mennessä tekemistä panostuksista väyläverkkoon haastavassa taloustilanteessa. Samalla INFRA ry muistuttaa hallituksen ohella kaikkia eduskuntapuolueita tarpeesta väylämäärärahojen tasonnostolle ja inflaation taklaavalle pitkäjänteiselle rahoitukselle sekä elintärkeät tulevaisuusinvestoinnit mahdollistavalle erillisrahoitukselle.

LVM:n hallinnonalan rahoitus

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla määrärahat liikenne- ja viestintäverkkoihin laskevat 86 miljoonalla eurolla, mikä merkitsee 4 prosentin laskua vuoden 2025 varsinaiseen talousarvioon.

Perusväylänpito

Vaikka hallituksen investointiohjelman (hallitusohjelman liite E) korjausvelkarahoitusta suunnataan perusväylänpitoon vielä 118 miljoonaa euroa vuonna 2026 (200 miljoonaa euroa vuonna 2025), tippuu perusväylänpidon rahoitus 193 miljoonalla eurolla, mikä merkitsee 12 prosentin laskua vuoden 2025 varsinaiseen talousarvioon.

Perusväylänpidon määrärahan lasku näkyy erityisesti liikenneväylien parantamisinvestointien rahoituksessa, mikä romahtaa vuoden 2025 varsinaisen talousarvion 121,7 miljoonasta eurosta 19,1 miljoonaan euroon vuonna 2026.

INFRA ry on akuutisti huolissaan perusväylänpitoon kohdistettavan määrärahan laskusta vuodelle 2026 sekä keskipitkällä aikavälillä käynnissä olevan Liikenne 12 -ohjelman rahoitussuunnitelmaan sisältyvästä perusväylänpidon vakavasta määrärahapuutteesta vuosille 2027–2029.

Perusväylänpidon määrarahalla on suora yhteys väylien kuntoon ja elinkeinoelämän kuljetusketjujen toimivuuteen.

Lähes kaikki elinkeinoelämän kuljetusketjut sisältävät kumipyöräkuljetuksia maantieverkolla. Maantieverkolle kohdistettavalla perusväylänpidon määrärahalla ja maanteiden päällystyspituudella on suora korrelaatio. Kun vuonna 2024 hallitusohjelman liitteen E korjausvelkapaketista kohdistettiin 250 miljoonaa euroa korjausvelan vähentämiseen, päällystettiin maanteitä yli 4 000 kilometriä. Tänä vuonna korjausvelan vähentämisen (HO:n liitteen E korjausvelkapaketti) rahoituksen ollessa 200 miljoonaa euroa, päästään päällystyspituudessa 3 100 kilometriin. Korjausvelkarahoituksen (HO:n liitteen E korjausvelkapaketti) tippuessa 118 miljoonaan euroon, jää päällystysmäärä ensi vuonna selvästi alle kolmeen tuhanteen kilometriin.

Teiden päällysteiden uusiminen parantaa elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta, kun huonon pintakunnon vuoksi asetettuja alempia nopeusrajoituksia voidaan poistaa, eikä teiden vauriot aiheuta yllättäviä tilanteita.

Väyläviraston asiantuntija-arvion mukaan maanteiden korjausvelan kasvun pysäyttävä päällystysmäärä on 4 000 kilometriä vuodessa. Maanteiden korjausvelka on tällä hetkellä yli 2,5 mrd. euroa jatkaen kasvuaan.

INFRA ry muistuttaa, että vaikka maanteiden korjausvelan kasvu on saatu tämän hallituskauden alussa paremmin hallintaan, ei korjausvelkamäärärahoja ole riittänyt esimerkiksi rataverkon eikä siltojen korjausvelan kasvun taittamiseen. Osittain tähän on vaikuttanut myös kustannustason nousu, mikä on syönyt perusväylänpidon ja kehittämishankkeiden rahoituksen ostovoimaa.

Koko väyläverkon yhteenlaskettu korjausvelka on 4,2 mrd. euroa ja se kasvaa kiihtyen, mikäli akuuttia rahoitusongelmaa ei saada ratkaistua.

Liian pieneksi jäävällä korjausvelkamäärärahalla on myös suora vaikutus tulevien vuosien määrärahatarpeeseen. Kun nyt säästetään korjausvelkarahoituksessa eikä kyetä tekemään parantamisinvestointeja oikea-aikaisesti, joudutaan muutaman vuoden kuluttua tekemään entistä suurempia ja kalliimpia korjausvelkatoimenpiteitä väyläverkon kunnossapidämiseksi.

Korjausvelkamäärärahan epätasaisuudella ja pitkäjänteisyyden puutteella on myös erittäin suuri merkitys väyläverkosta huolehtivien yritysten toimintaan. Toiminnan volyymin vaihdellessa vuosittain kymmeniä prosentteja on resurssien (esim. työvoima, koneet, TKI-panostukset) hallinta erittäin haasteellista ja johtaa esimerkiksi tilanteisiin, jossa yhtenä vuotena henkilöstöä joudutaan irtisanomaan ja seuraavana vuotena rekrytoimaan huomattavat määrät lisää.

Osaavan henkilöstön saaminen ja kouluttaminen alalle, jossa on näin suuret vuosittaiset vaihtelut, on huomattavan hankalaa. Myös TKI-investoinnit sekä investoinnit koneisiin ja laitteisiin sisältävät huomattavia riskejä, kun varmuutta investointien takaisinmaksuaikataulusta ei pitkäjänteisyyden puutteen vuoksi ole. Matalakatteisella infra-alalla tällaisiin riskeihin ei ole varaa, joten TKI-investoinnit sekä investoinnit koneisiin ja laitteisiin jäävät tekemättä, millä on väistämättä negatiivinen vaikutus alan tuottavuuteen.

Väyläverkon kunto vaikuttaa suoraan myös yksityisiin investointeihin. Mitä huonommassa kunnossa väyläverkko on, sitä heikompi on sen palvelutaso ja sitä todennäköisemmin myös väyläverkkoa tarvitsevat yksityiset investoinnit jäävät toteutumatta. Tällä puolestaan on negatiivisia vaikutuksia kansantalouteen.

Kehittämisinvestoinnit

Kehittämisinvestointeihin kohdistettava määräraha nousee selvästi vuoden 2026 varsinaisessa talousarviossa vuoden 2025 varsinaiseen talousarvioon verrattuna. Väyläverkon kehittämiseen panostetaan 70 miljoonaa euroa (+17 %) enemmän kuin vuonna 2025 ja avustuksiin liikenne- ja viestintäverkkoihin panostetaan 52 miljoonaa euroa (+120 %) enemmän kuin vuonna 2025.

Momentilta 30. *Avustukset liikenne- ja viestintäverkkoihin*, minkä rahoitus nousee 52 milj. euroa edelliseen vuoteen verrattuna, rahoitetaan mm. Helsingin, Vantaan ja Tampereen raitioteiden rakentamisen valtionosuutta.

Panostukset ovat seurausta mm. hallitusohjelman määräaikaiseen investointiohjelmaan (liite E) sisältyvistä kehittämisinvestoinneista ja kevään 2025 kehysriihessä tehdyistä lisäpanostuksista.

INFRA ry pitää tärkeänä, että väyläverkkoa kehitetään suunnitelmallisesti ja että siihen on myös mahdollista satsata rahoitusta.

Pitkäjänteinen näkymä antaa investointeja suunnitteleville yrityksille luotettavan kuvan liikenteellisen toimintaympäristön kehittymisestä. Vakaan investointiohjelman avulla yritykset voisivat arvioida kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun liiketoimintaa, sijoittamista ja tulevia investointejaan.

Jatkuva parantaminen ja tulevaisuusinvestoinnit

INFRA ry myös muistuttaa Suomen tarpeista jatkuvasti edistää kokonaisturvallisuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä parantamalla logistisia yhteyksiämme länteen ja sotilaalliseen liikkuvuuteen.

INFRA ry esittää, että nykyisen kehysmenettelyn rinnalle luodaan jatkossa malli, jonka avulla mm. kokonaisturvallisuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä edistävät elintärkeät tulevaisuusinvestoinnit voidaan toteuttaa ja samalla nykyisellä kehysmenettelyllä pitää huolta olemassa olevan väyläverkon kunnosta ja sen kehittämisestä pitkäjänteisesti.



INFRA ry
Paavo Syrjö, toimitusjohtaja

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

INFRA ry:n asiantuntijalausunto

Paavo Syrjö 9.10.2025
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

” INFRA ry kiittää hallitusta sen tekemistä panostuksista väyläverkkoon haastavassa taloustilanteessa.

Samalla muistutamme kaikkia eduskuntapuolueita tarpeesta väylämäärärahojen tasonnostolle ja inflaation taklaavalle pitkäjänteiselle rahoitukselle.”

Perusväylänpito

- Hallitusohjelman korjausvelk-rahoituksesta "all in" eli 118 milj. €.
 - Tämä oli päällystysalan toive → haluttiin edes kolmen vuoden tasaisempi tuotantomäärä → kaikki näkevät, mitä saadaan aikaan
- Korjausvelkapotista huolimatta perusväylänpidon kokonaisrahoitus tippuu 193 milj. €:lla.
- Tämä näkyy erityisesti liikenneväylien parantamisinvestointien rahoituksessa, mikä romahtaa vuoden 2025 varsinaisen talousarvion 121,7 miljoonasta eurosta 19,1 miljoonaan euroon vuonna 2026.



Seuraukset

- Korjausvelka kasvaa kiihtyen → väylien kuntoon laitto maksaa tulevaisuudessa moninkertaisesti
- Maanteiden päällystyspituus jatkaa laskuaan
 - 2024 yli 4 000 kilometriä
 - 2025 yli 3 100 kilometriä
 - 2026 reilusti alle 3 000 kilometriä
 - 2027-2029 1 000 – 2 000 kilometriä?
- Nopeus- ja painorajoituksia, puutteita pintakunnossa → kuljetusketjut sakkaavat → kuljetusyritysten kustannukset kasvavat
- Väylien kunnosta johtuvat liikenneonnettomuudet lisääntyvät
- Kunnossapitourakoitsijoiden henkilöstö → lomautuksia ja irtisanomisia → työvoiman veto- ja pitovoima heikkenee
- Kunnossapitourakoitsijoiden resurssien käyttö → tki- ja kone- sekä laiteinvestointien lykkäyksiä ja perumisia
- Menetetyt mahdollisuudet → kuinka moni investointi jää toteutumatta?



"INFRA ry on akuutisti huolissaan perusväylänpitoon kohdistettavan määrärahan laskusta vuodelle 2026 sekä keskipitkällä aikavälillä käynnissä olevan Liikenne 12 -ohjelman rahoitussuunnitelmaan sisältyvästä perusväylänpidon vakavasta määrärahapuutteesta vuosille 2027-2029."

Kehittämisinvestoinnit

- Kehittämisinvestointeihin kohdistettava määräraha nousee selvästi.
 - Väyläverkon kehittämiseen 70 miljoonaa euroa (+17 %) enemmän.
 - Avustuksiin liikenne- ja viestintäverkkoihin 52 miljoonaa euroa (+120 %) enemmän.
 - Mm. Helsingin, Vantaan ja Tampereen ratikat
 - Helsingin juna- ja metroasemien peruskorjaus
 - Määrärahatarve on seurausta mm. hallitusohjelman investointiohjelmaan sisältyvistä kehittämisinvestoinneista ja kevään 2025 kehysriihessä tehdyistä lisäpanostuksista.
 - Infran rakentamisen ja kunnossapidon kustannukset nousivat rajusti kuluneiden pariin...kolmen vuoden aikana. Kustannusnousu on katkennut, mutta kustannukset ovat jääneet korkealle tasolle.
- Pitkäjänteinen näkymä antaisi investointeja suunnitteleville yrityksille luotettavan kuvan liikenteellisen toimintaympäristön kehittämisestä, mikä auttaa niitä arvioimaan kuljetusten ja liikenteen edellytyksiä osana teollisuuden, kaupan, palvelujen ja matkailun liiketoimintaa, sijoittamista ja tulevia investointeja.



" INFRA ry esittää, että nykyisen kehysmenettelyn rinnalle luodaan jatkossa malli, jonka avulla mm. kokonaisturvallisuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä edistävät elintärkeät tulevaisuusinvestoinnit voidaan toteuttaa ja samalla nykyisellä kehysmenettelyllä pitää huolta olemassa olevan väyläverkon kunnosta ja sen kehittämisestä pitkäjänteisesti."

Liikennepolitiikkaan tarvitaan järjestelmätason muutos!

