

7.10.2026

**INFRA ry:n lausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle  
Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2027, pääluokka 31 Liikenne- ja  
viestintäministeriön hallinnonala**

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta lausua vuoden 2027 talousarvioesityksestä.

INFRA ry pitää myönteisenä, että hallitus panostaa väyläverkon kehittämiseen ja käynnistää sekä edistää useita investointihankkeita. Toimivat liikenneyhteydet ovat Suomen kilpailukyvyyn, elinkeinoelämän investointien, huoltovarmuuden ja alueellisen elinvoiman perusta. Samalla INFRA ry on kuitenkin erittäin huolissaan perusväylänpidon rahoituksen riittävydestä. Liikenneverkon kunto muodostaa koko liikennejärjestelmän perustan, eikä uusien investointien hyötyjä saavuteta täysimääräisesti, mikäli olemassa olevan verkon kunto heikkenee.

Talousarvioesityksessä todetaan, että *"korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään verkon vilkkaimmalla osalla"*. INFRA ry pitää kirjausta huolestuttavana. Tavoitteeksi asetetaan käytännössä korjausvelan kasvun hidastaminen, ei pysäyttäminen ja tämäkin vain osalla verkkoa sen sijaan, että nykyinen väyläomaisuus saatettaisiin kokonaisuudessaan kuntoon. Suomen liikenneverkko on yksi valtion merkittävimmistä omaisuus-eristä, ja sen kunnossapidon tulee perustua pitkäjänteiseen omaisuudenhallintaan.

**Alueellisen tieverkon liikennöitävyys ja kuljetusketjujen toimivuus edellyttävät perusväylänpidon rahoituksen nostamista kestäväälle tasolle**

Suomen tie-, rata- ja vesiväyläverkko ei ole itseisarvo vaan se on välttämätön edellytys talouskasvulle ja yhteiskunnan toiminnalle. Erityisesti muuttuneessa turvallisuuspäristössä kunnossa olevan, raskaita kuormia välittävän ja kasvavia sateita kestävä väyläverkon merkitys huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta on entisestään korostunut.

Nyt ehdotettu 1,285 miljardin euron taso ei riitä säilyttämään edes väyläverkon nykyistä huonoa kuntoa eikä vastaamaan kasvaneisiin liikenteellisiin ja turvallisuuspoliittisiin tarpeisiin. Vuoteen 2026 verrattuna käytettävissä oleva rahoitus putoaa huimat 10 % korjausvelkarahoituksen loppuessa.

INFRA ry:n näkemyksen mukaan perusväylänpidon kestävä rahoitustaso olisi noin 1,8 miljardia euroa vuodessa.

Alueellinen tieverkko (seutu-, yhdys- ja yksityistiet) muodostaa 96 % Suomen tieverkosta. Korjausvelkaa alueelliselle tieverkolle on kertynyt jo 3,7 miljardia euroa.

Yli miljoonan ihmisen arjen sujuvuus on riippuvainen alueellisesta tieverkosta ja lisäksi sitä käyttää kolme miljoonaa vapaa-ajan asukasta. Alueellisen tieverkon vaikutuspiirissä tuotetaan raaka-aineet kymmenien miljardien eurojen liiketoimintaan ja alueellinen verkko on elinehto matkailuelinkeinolle.

Suunniteltu rahoitus jättää alueellisen tieverkon käytännössä kokonaan ilman rahoitusta ja pääteidenkin kunnosta joudutaan tinkimään. Tämän ja aikaisempien hallitusten saavutukset korjausvelan hillinnässä menetetään, kun rahoitus ja työ ei ole suunnitelmallista ja jatkuvaa.

Päällystystoimintaan keskittyville yrityksille tilanne on erityisen haastava. Kun vielä vuonna 2024 päällystettiin noin 4 000 kilometriä, päästään ensi vuodeksi esitetyillä määrärahoilla ainoastaan hiukan yli tuhannen kilometrin päällystysmäärään. Käytännössä nyt esitetty rahoitustaso pitkään jatkuessaan tarkoittaa sitä, että vilkkaat tiet päällystetään keskimäärin kerran 11,5 vuodessa, keskivilkkaat tiet päällystetään keskimäärin kerran 70 vuodessa ja muut tiet päällystetään keskimäärin kerran 250 vuodessa.

Toiminnan volyymin vaihdellessa vuosittain kymmeniä prosenteja on resurssien (esim. työvoima, koneet, TKI-panostukset) hallinta erittäin haasteellista. Esimerkiksi osaavan henkilöstön pitäminen alalla ja uusien saaminen alalle on vaikeaa. Myös TKI-investoinnit sekä investoinnit koneisiin ja laitteisiin sisältävät huomattavia riskejä, kun tulevaisuuden näkymät ovat epävarmoja. Tällä on väistämättä negatiivinen vaikutus alan tuottavuuteen.

Perusväylänpidon ensisijainen tehtävä on saattaa olemassa oleva verkko kuntoon tai pitää se vähintäänkin nykyisessä kunnossa. Väyläomaisuuden järjestelmällinen rapautuminen johtaa väistämättä kasvaviin korjauskustannuksiin, heikentyvään palvelutasoon ja koko yhteiskunnan sekä kansalaisten kannalta suurempiin menoihin tulevaisuudessa. Kun väylien kunto heikkenee, on niiden korjaamisen hinta tulevaisuudessa suurempi kuin olisi hinta ennakoivalle kunnossapidolle. Kustannustehokkainta liikennepoliittikaa on huolehtia väyläinfrastruktuurin kunnosta ajoissa.

Kun teitä ei voida määrärahapuutteen vuoksi pitää kunnossa, päällysteet urautuvat, halkeilevat ja ennen pitkää hajoavat kokonaan. Kuopat suurenevät, routavauriot lisääntyvät ja kelirikot pahenevat. Väyliä hoidosta vastaaville viranomaisille ja yrityksille ei jää käytännössä muuta keinoa kuin lisätä liikennemerkkejä - nopeusrajoituksia, painorajoituksia ja kiertoteitä.

Teiden huonosta kunnosta aiheutuu teiden käyttäjille useiden miljoonien eurojen kustannukset vuosittain (polttoaine-, huolto-, korjaus- ja rengaskulut). Kansainvälisessä, vertaisarvioidussa tutkimuksessa<sup>1</sup> on todettu, että esimerkiksi tasainen tienpinta voi tuoda jopa 10 % säästön polttoaineen kulutuksessa. Kulutuksen pienentyessä myös CO<sub>2</sub> -päästöt alenevat.

<sup>1</sup>Llopis-Castelló, D., Arce-Blanco, C. and Valdecantos-Álvarez, J.C., 2026. Before–after study of pavement roughness impact on vehicle fuel consumption and emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. [Before–after study of pavement roughness impact on vehicle fuel consumption and emissions - ScienceDirect](#)

Soratiet ovat monilla alueilla elinkeinoelämän, maa- ja metsätalouden sekä paikallisen liikkumisen kannalta välttämättömiä. Mikäli perusväylänpidon rahoitustaso ei ole riittävä, jäävät myös sorateiden korjaukset yhä useammin tekemättä, mikä heikentää alueiden saavutettavuutta ja yritysten toimintaedellytyksiä.

Elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta kysymys on ennen kaikkea toimitusvarmuudesta. Tavallisille kansalaisille kysymys on arjen sujuvuudesta ja liikenneturvallisuudesta.

### **Saavutettavuus luo kasvua**

Päätie- ja päärataverkon tulee muodostaa toimintavarma verkosto. Se edellyttää investointeja kapasiteettiin (teiden leventäminen, ohituskaistat, 2-rataiset ja 4-kaistaiset osuudet, liittymäjärjestelyt), tehokkuuteen (logistiikkayhteydet, kuljetusketjut) sekä digitalisaatioon, automaatioon ja uusien käyttövoimien jakeluinfraan. Riittävä vuosittainen kehittämisrahoitus varmistaa verkon asteittaisen modernisoinnin.

INFRA ry:n mukaan kestävä rahoitustaso olisi vähintään 0,7 miljardia euroa vuodessa.

Liikenneinfrastruktuuri ei ole pelkästään kustannus, vaan investointi Suomen kasvuun. Yritykset sijoittavat tuotantoon ja uusia hankkeitaan alueille, joilla kuljetukset toimivat, työvoima pääsee liikkumaan ja yhteydet markkinoille ovat kunnossa.

Suomen kilpailukyky perustuu koko maan saavutettavuuteen. Siksi liikennepolitiikan tavoitteena tulee olla toimiva liikenneverkko koko maassa, ei ainoastaan kaikkein vilkkaimmilla väyläosuuksilla. INFRA ry pitääkin hyvänä, että investointihankkeita on katavasti käynnissä eri puolilla Suomea

INFRA ry:n mielestä on hyvä, että hallitus jatkaa myös Digirata-hanketta, joka parantaa rataverkon kapasiteettia, turvallisuutta, täsmällisyyttä ja tehokkuutta. Hanke on tärkeä esimerkki liikenneverkon määrätietoisesta modernisoinnista.

### **Yksityistiet tarvitsevat vahvempaa rahoitusta**

INFRA ry kantaa huolta myös yksityistieverkon kunnosta. Yksityistiet palvelevat merkittävää osaa Suomen elinkeinoelämän kuljetuksista, metsätaloudesta, vakituisesta asumisesta sekä huoltovarmuuden tarpeista.

Valtion yksityistierahoitus on jäänyt liian alhaiselle tasolle suhteessa 1,3 miljardin euron korjausvelkaan. INFRA ry pitää perusteltuna, että yksityisteiden valtionavustusten taso nostetaan 30 miljoonaan euroon vuodessa.

### **Kohti liikennepolitiikan järjestelmätason muutosta**

Lopuksi INFRA ry esittää, että hallituksen käynnistämän liikenteen vero- ja maksu-uudistuksen jatkovalmistelun yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota liikenteeltä

kerättävien verojen kestäväään tasoon sekä verotuottojen ja väyläverkon kunnossa pitämisen kustannusten väliseen korrelaatioon.

Lisäksi INFRA osana elinkeinoelämän järjestöjä vetoaa, että tulevaan hallitusohjelmaan nostetaan pääministeritasoiseksi kärkihankkeeksi Suomen kansainvälinen säävutettavuus - meriliikenteen, lentoyhteyksien sekä tie- ja ratayhteyksien kehittäminen vaiheittain kohti vuotta 2060. Samassa yhteydessä on luotava budjettirahoitukselle vaihtoehtoisia malleja kiinteiden yhteyksien rahoittamiseksi.

INFRA ry

Paavo Syrjö, toimitusjohtaja