



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väylänpidon perussuunnitelma 2025-2028

Johdanto

Tammikuu 2025

Väyläverkon suunnitelmat ja ohjelmat



Yhteistä kaikissa suunnitelmissa



Vaikutusten arviointi ytimessä



Päivitetään vuosittain (pois lukien Liikenne 12)



Vuorovaikutus sidosryhmien kanssa



Väyliä koskeva lainsäädäntö

Mikä on väylänpidon perussuunnitelma?

- Väylänpidon perussuunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdennetaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelma päivitetään vuosittain.
- Suunnittelu tehdään pääasiassa yhdelle vuodelle ja alustavana nelivuotiskaudelle. Vuoden 2025 rahoitus on päätetty valtion talousarviossa. Vuosien 2026–2028 rahoitus on julkisen talouden suunnitelman mukainen.
- Perussuunnitelmassa kuvataan valtion väyläverkon hoito, korjaus, liikenteen palvelut ja perusväylänpidosta rahoitettava parantaminen.
- Väylänpidon perussuunnitelma toimeenpanee osaltaan valtakunnallista 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Perussuunnitelma toimii myös Väyläviraston väyläomaisuuden hallinnan tukena.
- Eduskunta päättää vuosittain perusväylänpidon määrärahoista ja asettaa tavoitteet rahoituksen käytölle. Rahoitus ohjataan tavoitteiden ja tarpeen mukaan.
- Väylävirasto ohjaa ELY-keskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa.



Perusväylänpidon näkymät



Väylävirasto
Trafikledsverket

- Perusväylänpidon rahoitus on ollut pitkään tarpeisiin nähden niukka, mikä on johtanut väylien kunnossapidon jälkeenjäämään eli korjausvelan kasvuun sekä parantamishankkeiden toteuttamisen jonoutumiseen. Edellinen hallitus teki perusväylänpitoon 300 miljoonan euron vuotuisen tasokorotuksen vuodesta 2020 lähtien, jolloin perusväylänpidon rahoitustaso nousi noin 1,3 miljardiin euroon vuodessa. Väylien kunnossapidon ja rakentamisen kustannustason nousu kuitenkin heikensi rahoituksen ostovoimaa merkittävästi erityisesti vuosina 2021-2022. Kustannustason nousu on tasaantunut, mutta kustannukset eivät ole kääntyneet laskuun.
- Viime vuosien ostovoiman lasku näkyy niin väylien hoidossa, käytössä, korjauksessa, parantamisessa kuin liikenteenpalveluissakin. Päivittäisen liikennöinnin turvaamiseksi väylien hoitoon ja käyttöön on lisätty rahoitusta niiden tason ennallaan pitämiseksi, ja tämä on vähennetty väylien parantamisen ja korjausten rahoituksesta. Lisäksi korjauskustannusten nousu on vähentänyt kehyksen mukaisella rahoituksella tehtyjen toimenpiteiden määrää. Kriittisten kohteiden korjaukset priorisoidaan. Väylien parantamishankkeet on karsittu minimiin ja niille esimerkiksi vuoden 2021 valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa arvioitua rahoitusta on siirretty väylien korjauksiin. Saadut erillisrahoitukset (MAL, eduskunnan jakovarakohteet) ovat paikallisesti merkittäviä.
- Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa linjattiin hallituskaudelle yhteensä 520 milj. euron lisärahoitus väylien korjausvelan purkuun. Vuonna 2024 lisärahoitusta saatiin käyttöön 250 milj. euroa ja vuonna 2025 200 milj. euroa. Lisärahoitus kohdistetaan maanteille ja sillä hillitään korjausvelan kasvua.
- Perusväylänpidon rahoitustaso on kaudella 2025–2028 on keskimäärin n. 1,4 mrd. euroa vuodessa (vuoden 2025 talousarvio sekä julkisen talouden suunnitelman mukainen kehys 2026-2028). Valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivityksen yhteydessä on tunnistettu tarve perusväylänpidon rahoitustason merkittävään nostamiseen. Lisärahoituksella turvattaisiin hoidon ja liikenteenpalveluiden tasoa, hallittaisiin väylien korjausvelkaa sekä mahdollistettaisiin pienehköjen liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä edistävien parantamishankkeiden toteuttamista.
- Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat väylänpidon suunnitteluun, ja muutokset otetaan huomioon suunnitelman tarkistusten ja päivittämisen yhteydessä.

Perusväylänpidon vuoden 2025 rahoituksen jakautuminen



Väylävirasto
Trafikledsverket

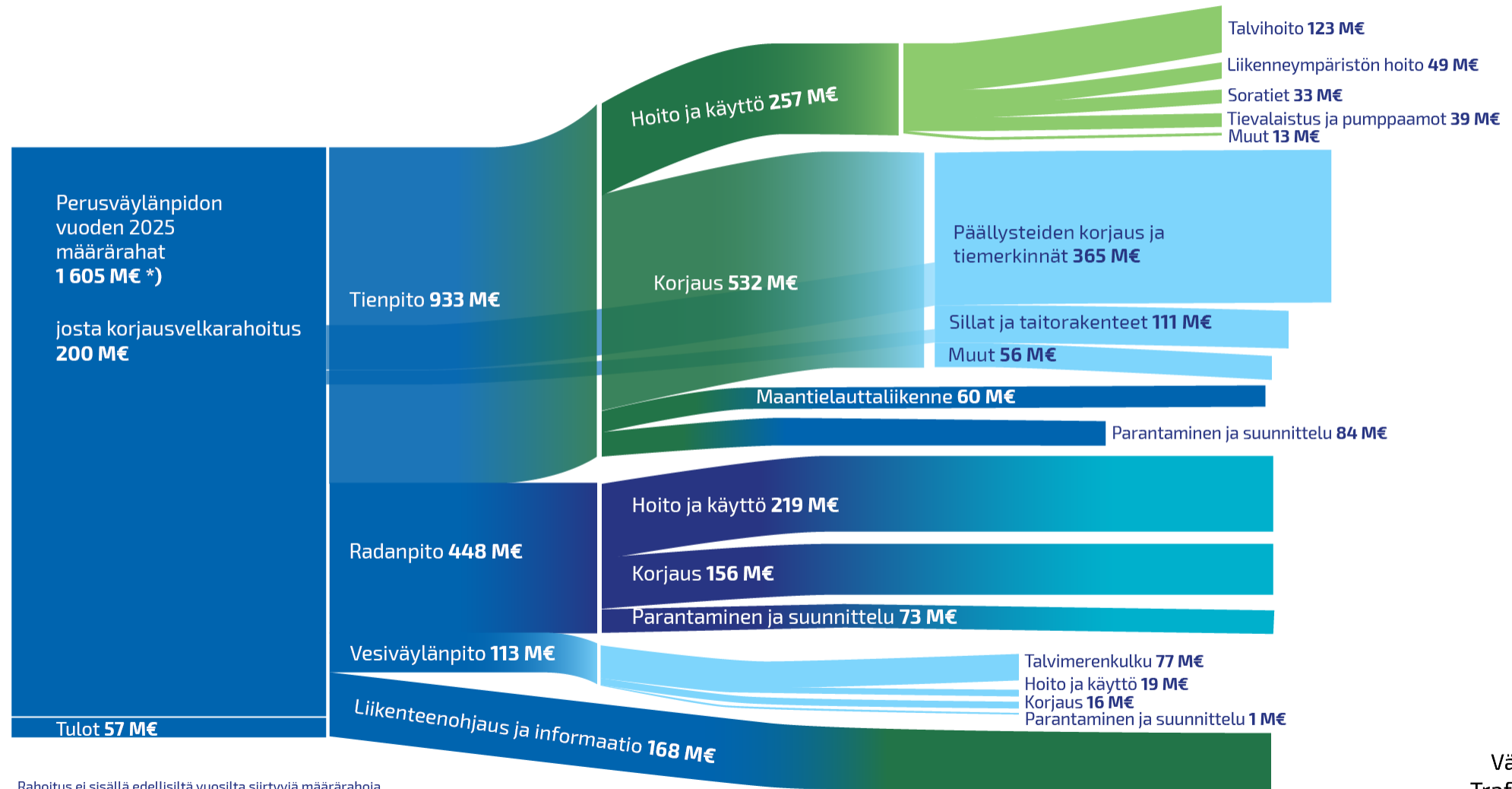
Vuoden 2025 perusväylänpidon määrärahat 1 605 M€	Tienpito 933 M€	Hoito ja käyttö 257 M€	Talvihoito 123 M€	
			Liikenneympäristön hoito 49 M€	
			Sorateiden hoito 33 M€	
			Tievalaistus, pumppaamot, avatt. sillat 39 M€	
			Muut 13 M€	
	Korjaus 532 M€		Päällystettyjen teiden korjaus ja tiemerkinnot 365 M€*)	
			Sillat, tunnelit ja muut taitorakenteet 111 M€**	
			Muut 56 M€	
			Parantaminen ja suunnittelu 84 M€***)	
			Maantielauttaliikenne 60 M€	
Radanpito 448 M€	Hoito ja käyttö 219 M€			
	Korjaus 156 M€			
	Parantaminen ja suunnittelu 73 M€***)			
Vesiväylänpito 113 M€	Talvimerenkulku 77 M€			
	Hoito ja käyttö 19 M€			
	Korjaus 16 M€			
	Parantaminen ja suunnittelu 1 M€			
Tulot 57 M€	Liikenteenohjaus ja informaatio 168 M€			

Rahoitus ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja

*) sisältää 180 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta, **) sisältää 20 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta,

***) sisältää yht. 79 M€ MAL-rahoitusta hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta nelivuotiskaudelle v. 2025 alkaen

Perusväylänpidon vuoden 2025 rahoituksen jakautuminen



Rahoitus ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja.

*) Sisältää n. 280 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta korjausvelan purkamiseen ja MAL-kohteisiin

Perusväylänpidon vuoden 2025 rahoituksen jakautuminen tuotteittain (1 663 M€*)

Suunnittelutilanne joulukuu 2024



Väylävirasto
Trafikledsverket

Korjaus [A,B] Korjataan liikenneverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita sekä uusitaan vanhoja väylärakenteita nykyvaatimusten tasolle 704	Hoito [K] Varmistetaan liikenneverkkojen päivittäinen liikennöitävyys, ml. talvimerenkulku 573	Liikenteen palvelut [K] Tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta, tietoa ja tiedotusta sekä maantie-lauttapalveluja. 228
		Parantaminen ja suunnittelu [C] Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla. 158

*) määräraha 1605 M€ sisältäen hallituksen määräaikaisen investointiohjelman 200 M€ korjausvelkaan ja 79 M€ MAL-kohteisiin vuosille 2025-2028. Arvio perusväylänpidon tuloista 58M€ (suurin erä ratamaksun tuotto)

18.12.2024

Perusväylänpito



Perusväylänpidon tehtävä ja tuotteet

- Väyläviraston hallinnoima liikenneverkko muodostuu maantieverkosta, rataverkosta ja vesiväylistä. Maantieverkon pituus on noin 78 000 km, rataverkon hieman alle 6 000 km ja vesiväylien 16 300 km. Pääväyläasetuksen mukaisten maanteiden pääväylien pituus on 5 515 km (7 % maantieverkosta) ja rautateiden pääväylien pituus 3 401 km (57 % rataverkosta).
- Perusväylänpidolla pidetään olemassa oleva Väyläviraston hallinnoima valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa sekä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys ja käyttö.
- Perusväylänpidon rahoituksen käyttö suunnitellaan tuotteittain. Väylänpidon tuoteryhmiä ovat:
 - Hoito, ml. talvimerenkulun palvelut (jäänmurto). Varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys.
 - Korjaus. Korjataan liikenneverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita ja uusitaan toimivuudeltaan heikkeneviä rakenteita.
 - Parantaminen. Parannetaan liikenneverkon palvelutasoa pienillä investoinneilla mm. lisääntyneen liikenteen ja maankäytön muutosten sekä kestävä liikenteen edistämisen ja liikenneturvallisuuden tavoitteisiin vastaamiseksi.
 - Liikennepalvelut. Tarjotaan ajantasaista liikenteen ohjausta ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja.
- Suurin osa perusväylänpidon rahoituksesta on sidottu monivuotisin kunnossapidon ja palveluiden sopimuksiin.

Perusväylänpito säilyttää, palauttaa ja osin parantaa palvelutasoa

Kat. A - Palvelutason säilyttäminen



Tase, käyttöomaisuus

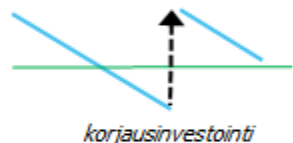
Omaisuuuden suorituskyvyn säilyttäminen korjaustoimenpiteillä (tasetta aktivoiva toimenpiteet)

Toiminnan kulut (K)

Hoitotoimenpiteet:

- (a) välittömän suorituskyvyn säilyttämiseksi ja
- (b) korjaustoimenpiteiden ajoittamiseen

Kat. B - Palvelutason palauttaminen



Tase, käyttöomaisuus

Palautetaan omaisuuden suorituskyky vastaamaan asetettua palvelutasoa.

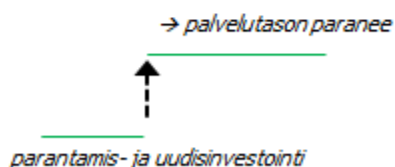
Toimenpiteet samat kuin palvelutason säilyttämisessä (tasetta aktivoiva toimenpide), mutta rahoitus pohja voi olla eri.

Erityisesti tilanteessa, jossa rahoitus ei ole ollut riittävä omaisuuden suorituskyvyn säilyttämiseen korjauksilla ennen palvelutason laskua.

Toiminnan kulut (K)

Kunnossapitokustannusten muutoksen huomioon ottaminen korjaamista perustelevana tekijänä (säästö tai kululisäys).

Kat. C - Palvelutason parantaminen



Tase, käyttöomaisuus

Palvelutason nostaminen omaisuuden suorituskykyä kasvattamalla (investointi).

Rahoitus lisämäärärahalla/ kehittämisrahoituksella

Toiminnan kulut (K)

Kunnossapitokustannusten huomioonottaminen investointipäätöksissä (säästö tai kululisäys).

Selitteet:

Asetettu palvelutaso



Suorituskyvyn kehittyminen



Toimenpide ----->

Perusväylänpidon ohjauksen kehikko



Väylävirasto
Trafikledsverket



Perusväylänpidon suunnittelun lähtökohdat

- Perusväylänpidon suunnittelun perustana ovat
 - säädökset (lait, asetukset ja viranomaismääräykset)
 - valtion talousarvioissa tehdyt päätökset sekä valtioneuvoston päätös julkisen talouden suunnitelmasta
 - valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12)
 - Väylävirastolle ja ELY-keskuksille asetetut tavoitteet.
- Edellisiä toimeenpanevat Väyläviraston laatimat väylänpidon linjaukset (toimintalinjat ja ohjeet).
- Suunnittelussa keskeisiä lähtökohtia ovat elinkeinoelämän kuljetusten ja kansalaisten liikkumiseen tarpeet sekä väyläomaisuuden kunto ja sen kehittyminen. Valtakunnallisella tasolla tarpeiden kokonaiskuva on koostettu liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ylläpitämään [liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan](#).

Liikenne 12 -suunnitelma

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12) sisältää mm. tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, toimenpiteitä sisältävän ohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi sekä valtion rahoitusohjelman.
- Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta (saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus), jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.
- Perusväylänpidon osalta Liikenne 12 -suunnitelma ohjaa rahoituksen kohdistamista väylämuodoittain ja tuotteittain (perusväylänpidon tehtäväalueittain) ja täsmentää väylälaeissa esitettyjä yleisiä vaatimuksia.
- Suunnitelmassa esitetyt valtion kustannukset ovat arvioita, ja niiden toteuttaminen riippuu talousarviopäätöksistä.
- Vuoden 2021 jälkeen toimintaympäristö on muuttunut, ja esimerkiksi rahoituslinjaukset ovat osin vanhentuneet.
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään hallituskausittain. Vuosia 2025–2036 koskevaa suunnitelmaa valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla, ja valtioneuvosto tekee päätöksen suunnitelmasta vuonna 2025.

Lisätietoja: [Valtioneuvoston hankeikkuna, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)

Julkaisu [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032](#)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

Perusväylänpitoa ohjaavia linjauksia 1/2

- Rahoitusta kohdennetaan kysynnän mukaan, priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet koko verkolla. Koko väyläverkolla tavoitellaan sujuvaa ja turvallista liikennettä. Asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastataan vähentämällä korjausvelkaa ja huolehtimalla riittävästä hoidon tasosta koko väyläverkolla, myös alemmalla tieverkolla. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa.
- Väylien kunnossa priorisoidaan pääväyläverkko. Osalla vähäliikenteisiä verkkoja korjausvelka voi kasvaa, mikäli elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet täyttyvät muuten.
- Olemassa olevan valtion väyläverkon hoito ja korjaukset rahoitetaan valtion talousarviorahoituksella.
- Sopimuksellista yhteisrahoitusmallia hyödynnetään, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille (parantamishankkeet).

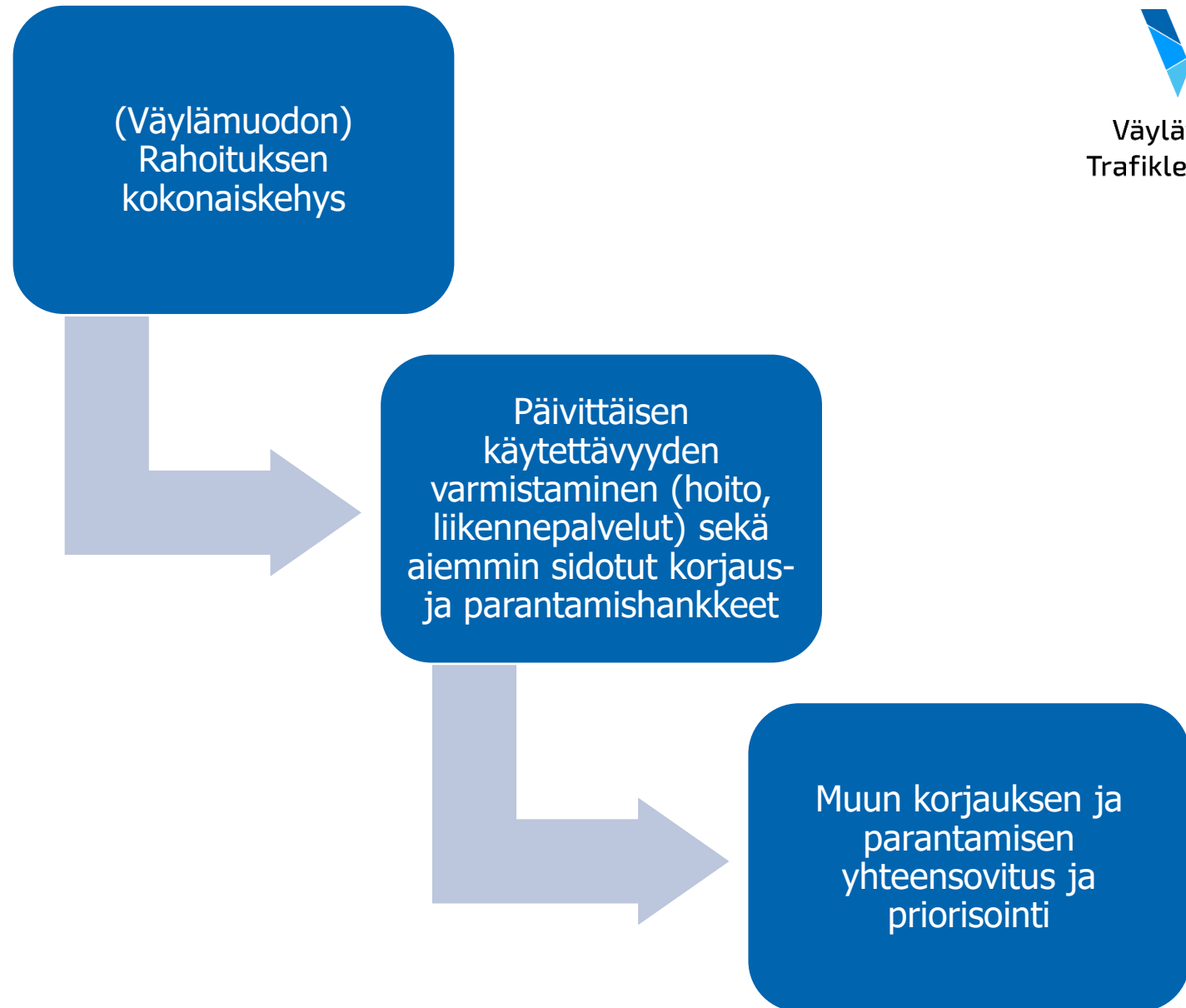
Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

Perusväylänpitoa ohjaavia linjauksia 2/2

- Väylänpitoa kehitetään rahoituksen tehokkaan käytön varmistamiseksi ja perusväylänpidon tuottavuuden kohottamiseksi (väylänpidon ja omaisuudenhallinnan toimintatavat, digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen).
- Liikenteen ohjauksen ja hallinnan osalta valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia ennalta sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, parantamaan liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin.
- Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen aikana.

Lisätietoja: [Valtioneuvoston hankeikkuna, Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)
Julkaisu [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032](#)

Perusväylänpidon toimenpiteiden priorisoinnin periaate



Hoidon ja korjauksen priorisointikriteerit



Väylävirasto
Trafikledsverket

- Koko verkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan. Tämä tarkoittaa koko väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Näihin kuuluvat myös talvimerenkulun palvelut (jäänmurto) sekä tienpidon osalta maantielauttaliikenne.
- Rahoituksen puitteissa priorisoidaan elinkeinoelämälle tärkeiden ja liikenteellisesti merkittävien väylien korjaukset.
- Vilkkaiden väylien kunnon säilyttämiseksi ja kriittisten kohteiden korjaamiseksi rahoitus tälle verkon osalle priorisoidaan. Muun verkon palvelutasosta tingitään tarvittaessa.
- Väyläverkon hoidon kustannukset ja osa ylläpitourakoiden kustannuksista on sidottu indeksiin, tämä rahoitus on myös priorisoitava.
- Kriittiset korvausinvestoinnit toteutetaan koko verkolla turvallisuuden ja liikennöitävyyden varmistamiseksi.
- Asiakasvaikutukset priorisoidaan lyhyellä tähtäimellä korkeammalle kuin väyläomaisuuden säilyminen. Myös tämä tarkoittaa rahoituksen priorisointia liikennemäärien mukaisesti vilkkaille verkon osille.
- Varmistetaan varautumisen tarpeet.
- Digitalisaation tuomat mahdollisuudet väylänpidon ja liikenteen tehostamisessa hyödynnetään ja niitä kehitetään.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.

Parantamishankkeiden priorisointikriteerit



Väylävirasto
Trafikledsverket

- Perusväylänpidon parantamishankkeiden ohjelmoinnissa tukeudutaan Liikenne 12 –suunnitelman (v. 2021) mukaisiin painopisteisiin
 - tieverkolla välttämättömät alueelliset elinkeinoelämän kohteet, liikenneturvallisuuskohteet, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä liityntäpysäköinti
 - rataverkolla tasoristeysturvallisuuden parantaminen sekä asemanseutujen ja ratapihojen parantaminen ml. raakapuunkuormauspaikat
- Vesiväylillä priorisoidaan elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta sekä väylien liikennöitävyyttä parantavia hankkeita
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.
- Erillisrahoitetut kohteet toteutetaan eduskunnan päätösten tai muiden erillisten päätösten, esim. MAL-sopimusten, mukaisesti.

Perusväylänpidon rahoitus



Perusväylänpidon rahoitus 2025–2028

- Taulukossa on esitetty vuoden 2025 rahoitus talousarviossa myönnetyn mukaisesti, sis. hallitusohjelman mukaisen määräaikaisen rahoituksen korjausvelan purkamiseen (200 milj. eur), uusien MAL-sopimusten mukaisen rahoituksen (79,4 milj. eur, hallituksen määräaikainen investointiohjelma) sekä eduskunnan talousarvion käsittelyn yhteydessä lisäämät jakovarahankkeet. Vuonna 2025 käyttöön myönnetty MAL-sopimusten rahoitus kattaa koko nelivuotiskauden toimenpiteet.
- Talousarviossa myönnettyjen määrärahojen lisäksi perusväylänpidossa on käytössä tuloja, joista suurin on ratamaksun tuotto (v. 2025 arvio 57 milj. euroa)
- Vuodet 2026-2028 on esitetty valtioneuvoston huhtikuussa 2024 päättämien kehysten mukaisina. Luvut eivät sisällä hallitusohjelman mukaista lisärahoitusta korjausvelan purkamiseen. Arvio mahdollisesta korjausvelan purkamiseen kohdistettavasta lisärahoituksesta vuodelle 2026 on 120 milj. euroa.

	2025	2026	2027	2028
Tiet	933	641	641	641
Radat	391	351	351	351
Vesiväylät	113	125	125	125
Liikenteen ohjaus	168	168	168	168
Yhteensä	1 605	1 285	1 285	1 285

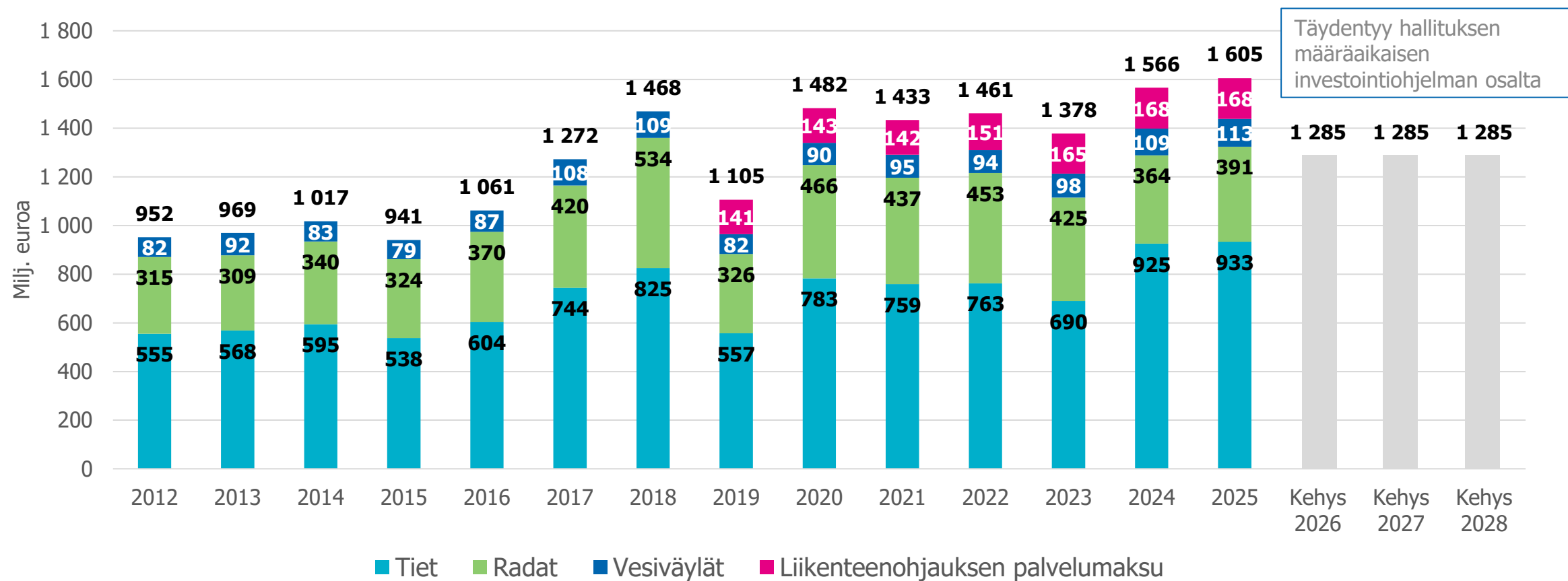
Valtion talousarvio 2025

- Eduskunta päättää perusväylänpidon (mom. 31.10.20) rahoituksesta kokonaisuutena. Liikenteen ohjaus- ja informaatiopalvelun palvelusopimukseen käytettävän rahoituksen enimmäismäärä on kuitenkin asetettu valtion talousarviossa. Rahoituksen kohdentuminen esitetään perusväylänpidon momentin selvitysosassa liikennemuodoittain, ja rahoituksen siirtäminen liikennemuotojen välillä vaatii liikenne- ja viestintäministeriön hyväksymän tilijaottelumuutoksen.
- Talousarvioesityksen osana eduskunnalle annetaan tieto keskeisten väylänpidon mittareiden kehityksestä.
- **Valtion vuoden 2025 talousarviossa** perusväylänpidon momentille myönnettiin nettomäärärahaa noin 1,605 mrd. euroa. Lisäksi käytössä on perusväylänpidon tuloina noin 57 milj. euron ratamaksun perusmaksu ja noin 1,0 milj. euroa muita väylänpidon tuloja (mm. kiinteistötulot).
- Vuoden 2025 talousarvion selvitysosan mukaan väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus ja ilmastomuutoksen hillintä. Korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään ja väylien kuntoa turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tarpeet.

Perusväylänpidon määrärahat (milj. euroa)



Väylävirasto
Trafikledsverket



Liikenteenohjaus sisältyi ennen vuotta 2019 liikennemuotokohtaisiin kustannuksiin

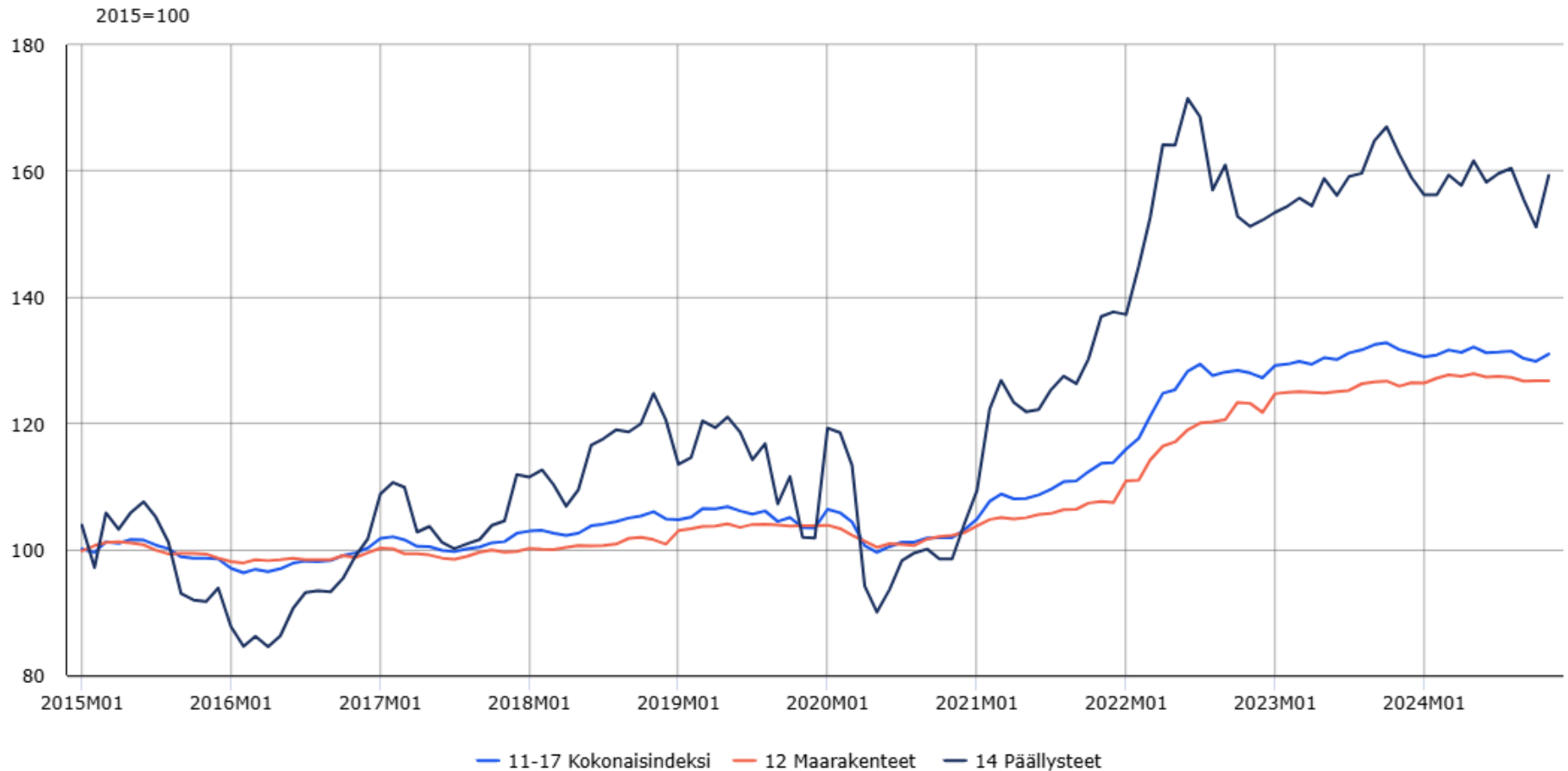
Tuleville vuosille ei vielä ole jakoa väylämuodoittain, vaan se täsmentyy talousarviovalmisteluissa vuosittain.

20.12.2024

Maarakennuskustannusindeksin kehitys 2015–2024

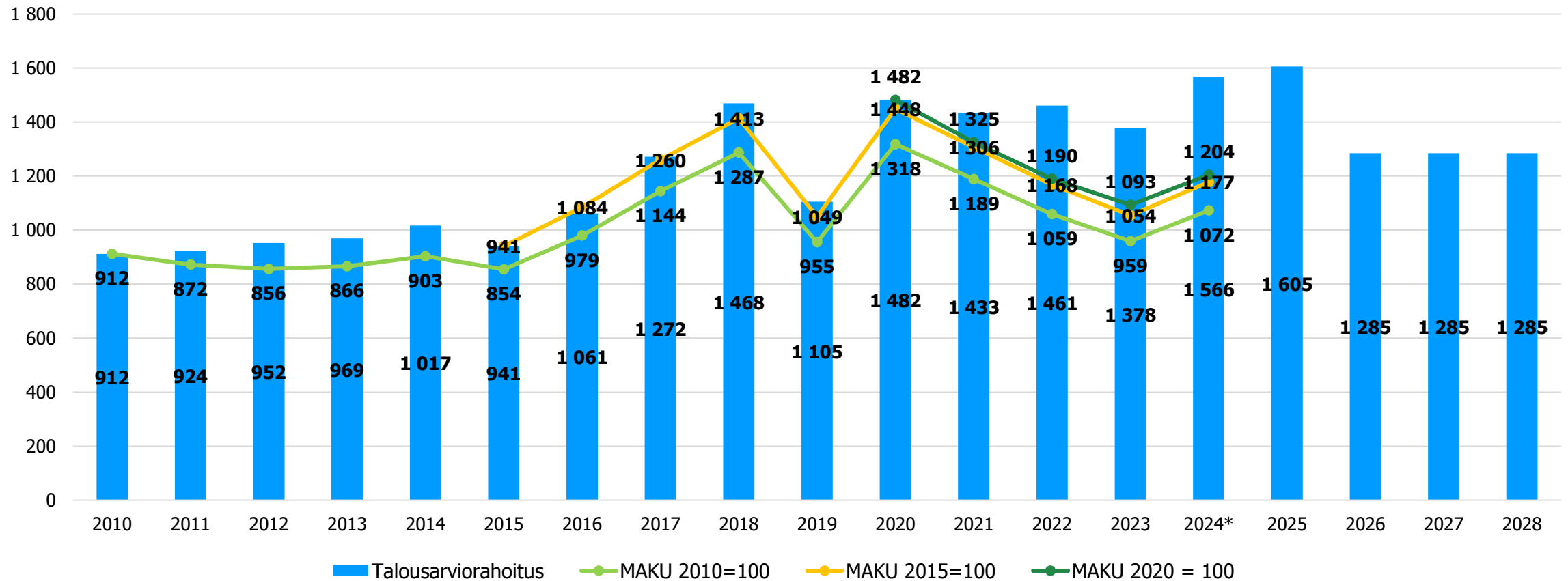
Maarakentamisen kustannustaso nousi ja ostovoima heikkeni voimakkaasti vuosina 2021–2022. Kustannustason nousu tasaantui v. 2023–2024, mutta kustannukset eivät ole kääntyneet laskuun.

Maarakennuskustannusindeksi (2015=100), 2015M01-2024M11



Lähde: Tilastokeskus, maarakennuskustannusindeksi

Perusväylänpidon rahoitustason ja ostovoiman kehittyminen huomioiden kustannustason nousu



Yhteisrahoitus kuntien ja yritysten kanssa

- Olemassa olevan valtion väyläverkon hoito ja korjaukset rahoitetaan valtion talousarviorahoituksella.
- Perusväylänpidon parantamishankkeisiin liittyy usein valtion ulkopuolinen rahoitusosuus. Useimmiten ulkopuolinen rahoittaja on kunta. Rahoitusperusteet liittyvät esimerkiksi maankäytön muutoksiin.
- Kuntien ja valtion kustannusvastuun periaatteita maantien pidossa ja radanpidossa on kuvattu Kuntaliiton ja Väyläviraston yhdessä laatimissa suosituksissa. Rahoitusosuuksista sovitaan tapauskohtaisesti.
 - [Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa \(Kuntaliitto 2010\)](#)
 - [Kunnan ja valtion yhteistyön ja kustannusvastuun periaatteet radanpidossa \(Kuntaliitto 2020\)](#)
- Yritykset voivat osallistua tapauskohtaisesti maantiehen tai rataan kohdistuvaan investointiin, jos yrityksen katsotaan saavan investoinnista erityistä hyötyä (Liikenne 12 -suunnitelman mukainen sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli).

Perusväylänpitoon kohdistuva EU-rahoitus

Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR): Ohjelmakaudella 2021–2027 rahoitusta on edelleen saatavissa pienille infrahankkeille Itä- ja Pohjois-Suomessa. Rahoitus mahdollistaa sellaisten pienien investointien toteuttamisen, joita ei yksin perusväylänpidon rahoituksella pystytä toteuttamaan. Tukea ovat saaneet esimerkiksi liittymäjärjestelyt. Hankekohtaisten kustannusarvioiden suuruusluokka on 1–2 milj. eur, ja EAKR-rahoituksen tukiosuus on ollut tyypillisesti noin 50 % kustannuksista.

<https://www.rakennerahastot.fi/>

CEF: Euromääräisesti suurin liikenneverkkojen rahoituskanava on CEF (Connecting Europe Facility). Tukea saavat hankkeet budjetoidaan tyypillisesti väyläverkon kehittämisen momentille, mutta perusväylänpitoon on budjetoitu esim. älyliikenteen ja sotilaallisen liikkuvuuden hankkeita.



Väylävirasto
Trafikledsverket