



Elinvoimakeskus

LÄNTISEN HANKINTA-ALUEEN
URAKOITSIJAILTAPÄIVÄ 14.1.2026

Elinvoimakeskusten
liikenneosastot ja niiden
hankinta-alueet

Liikenne 12 ja tienpidon
näkymät

9.1.2026



elinvoimakeskus.fi

Elinvoimakeskusten liikenneosastojen tienpidon toteutuksen hankinta-alueet

Eteläinen hankinta-alue

- KAS Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus
- UUD Uudenmaan elinvoimakeskus

Läntinen hankinta-alue

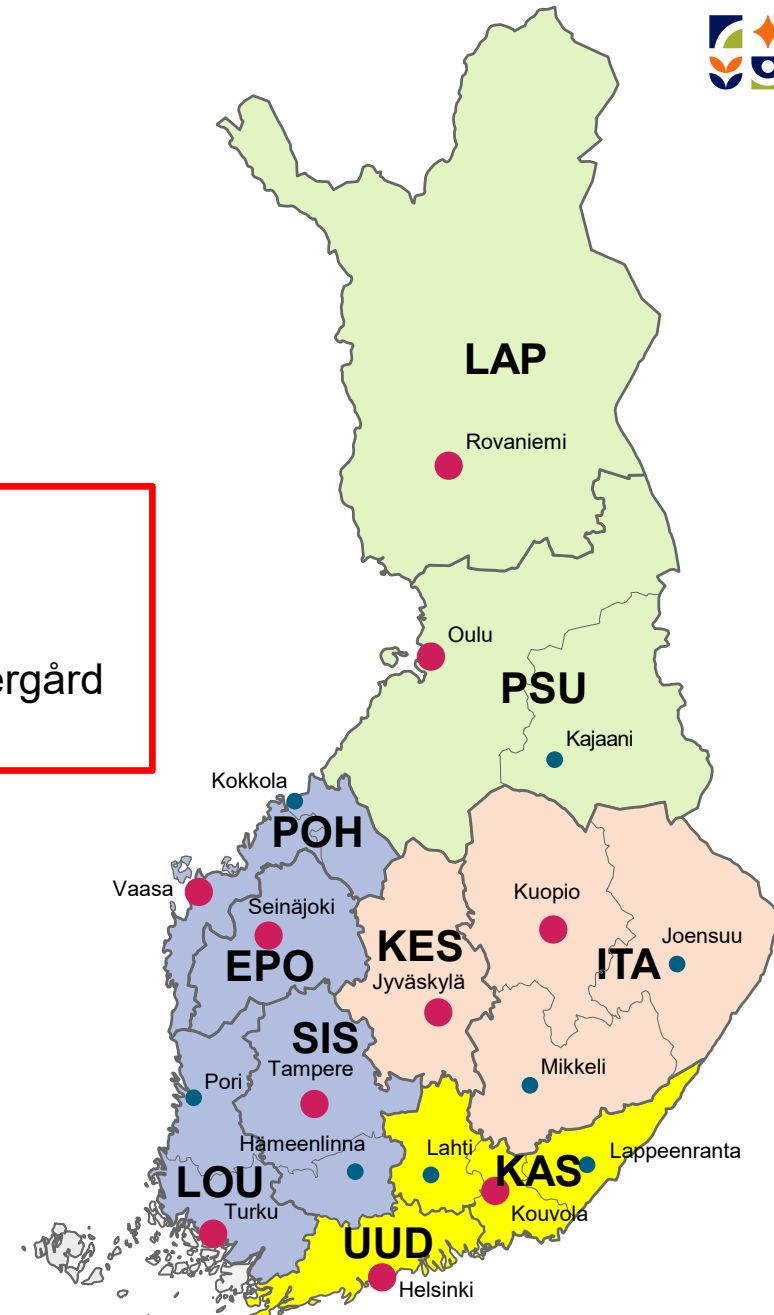
- LOU Lounais-Suomen elinvoimakeskus, Tuovi Päiviö
- SIS Sisä-Suomen elinvoimakeskus, Harri Vitikka
- EPO Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskus, Anders Östergård
- POH Pohjanmaan elinvoimakeskus, Timo Liljamo

Itäinen hankinta-alue

- KES Keski-Suomen elinvoimakeskus
- ITA Itä-Suomen elinvoimakeskus

Pohjoinen hankinta-alue

- LAP Lapin elinvoimakeskus
- PSU Pohjois-Suomen elinvoimakeskus



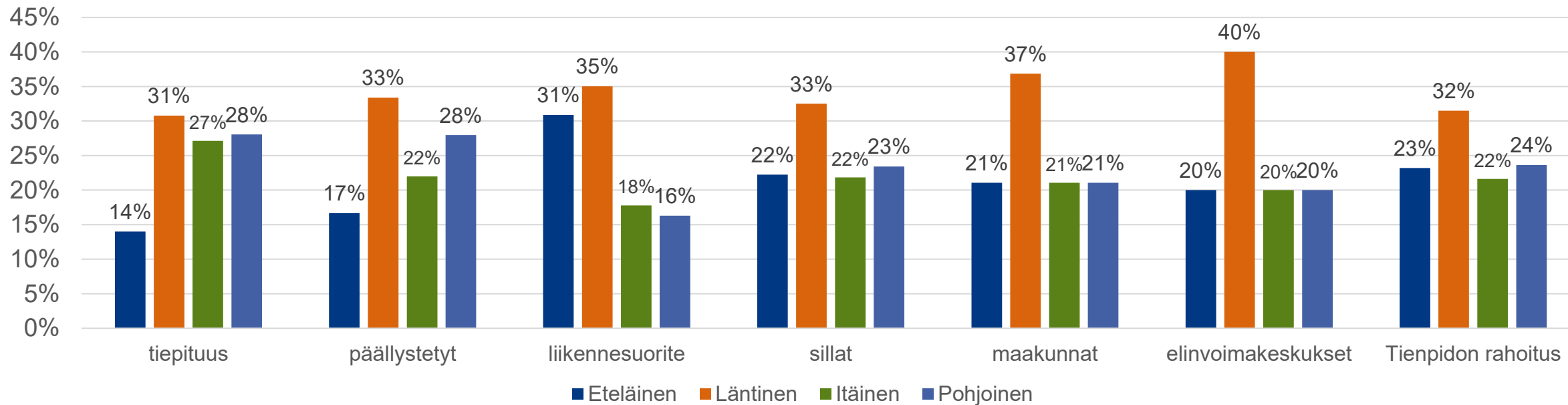
Läntinen
hankinta-alue

Investointi-
päällikkö:
Ari Perttu

Kunnossapito-
päällikkö:
Katja Levola

Hankinta-alueet

Hankinta-alueiden osuuksia



tiepituus
23 935 km

päällystetyt tiet
16 965 km

liikennesuorite
12 688
milj. ajon.km/v

sillat
4 860 kpl

maakunnat
7 kpl

elinvoima-
keskukset
4 kpl

tienpidon
rahoitus
207,3milj. €

Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen hankintatehtäviä

Valtakunnalliset hankintatehtävät

- maanteiden hoitourakoiden kilpailuttamistehtävät ja hankintapäätökset
- maantielauttaliikenteen ja saariston yhteysalusliikenteen hankinta, rantainfran rakentaminen ja ylläpito sekä väylien kunnossapito

Läntisen hankinta-alueen tehtävät

- maanteiden hoidon urakan aikaiset tehtävät
- ylläpito-, korjaus- ja rakentamistehtävät

Liikenne 12 -suunnitelma on päivitetty.

Suunnitelman tavoitteena on turvallinen, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Kiitämme kaikkia suunnitelman päivittämiseen osallistuneita.



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET



LIIKENNE 12

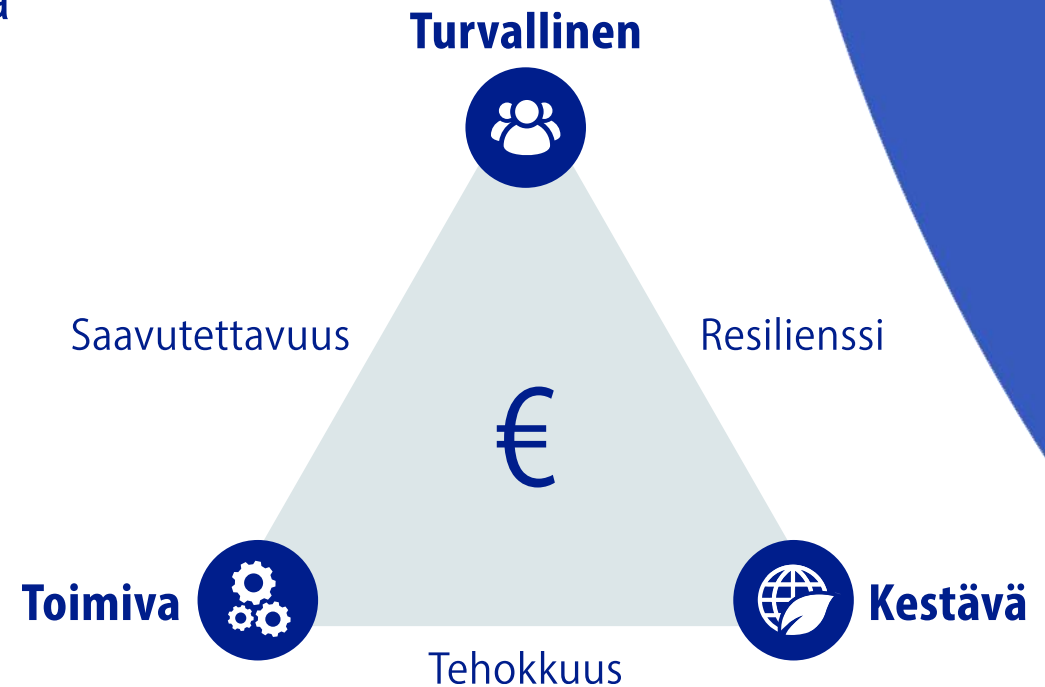
Valtakunnallinen
liikennejärjestelmä-
suunnitelma

Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2026–2037 ja antanut sen selontekona eduskunnalle 18.12.2025.

Visio ja tavoitteet

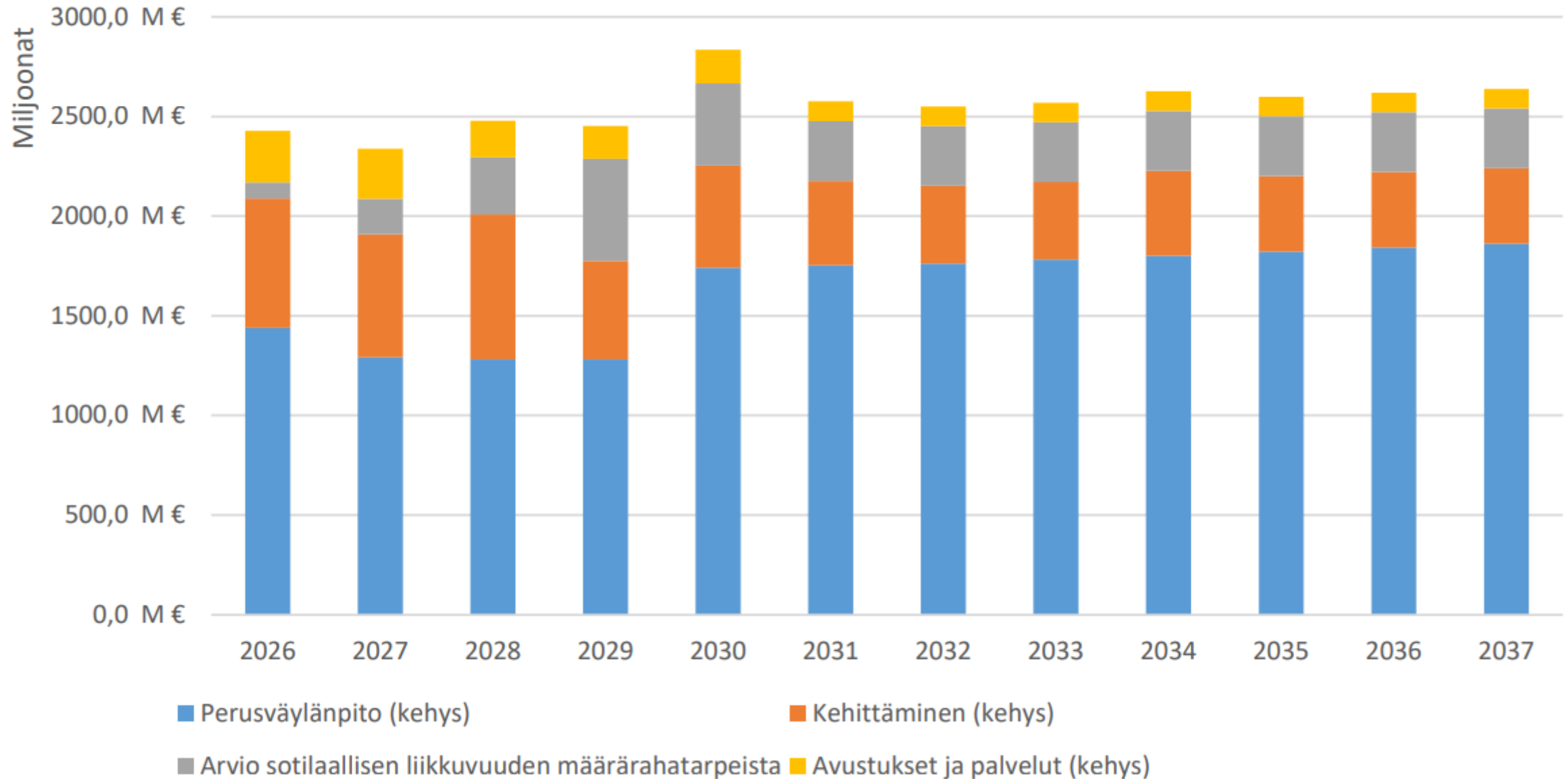
Kestävä ja saavutettava Suomi

- Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.
- Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.
- Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen - nopeasti ja helposti - myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.



Kuvio 5. Rahoitusohjelma vuosille 2026-2037

Rahoitusohjelma



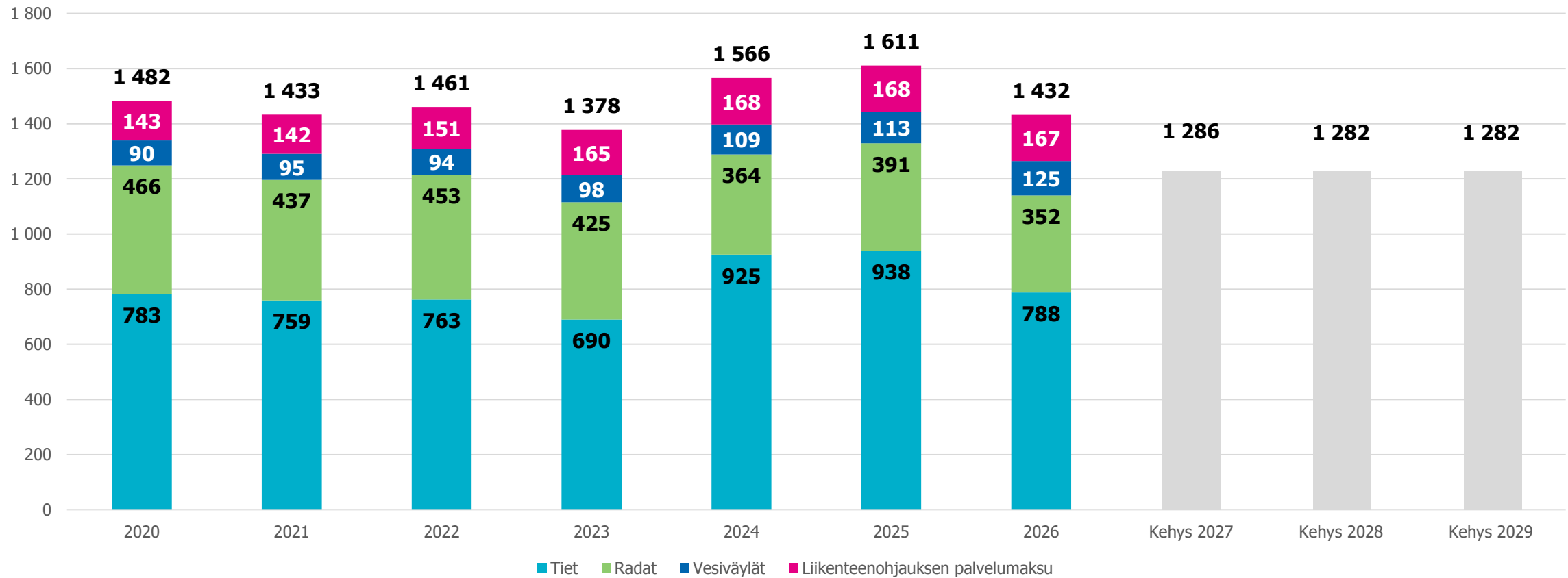
Valtion väyläverkko/ Perusväylänpito

- Nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tason nostaminen 460–580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2030–2037
- Vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 M€:n varaaminen pieniin parantamisiin vuodesta 2030 alkaen, (varaus kuitenkin riippuvainen korjausvelan hillintätarpeista)
- Korjausvelan nousun taittaminen vuodesta 2030 alkaen, päätyen n. 6 mrd. €:n vuoteen 2037 mennessä
- Ensi sijassa koko väyläverkon hoidon ja liikenteen palvelujen sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunnon varmistaminen
- Siltojen korjauksiin varautuminen Väyläviraston omalla ohjelmalla
- Ilmastonmuutoksesta aiheutuvien sopeutumistarpeiden huomioiminen talvihoidossa
- Liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta huolehtiminen (osana perusväylänpidon kokonaisrahoitusta)
- Tieliikenteen hallinnan keinojen kehittäminen siten, että ne toimisivat kustannustehokkaasti ja olisivat käyttökelpoinen toimenpide myös muilla kuin kaikkein vilkkaimmilla väylillä
- Aktiivisen kehitystyön jatkaminen väylänpitoa koskevien hankintojen tehostamisessa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa
- Vaikutusarvioiden pohjalta erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutason mahdollinen laskeminen tai väylistä luopuminen, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä sekä periaatteiden laatiminen menettelylle hallinnolliset luokat huomioiden vuoteen 2027 mennessä
- Arvioiminen tavoista vakioida korjausvelan laskentatapa ja vähentämistarve konkreettisempaan ja vertailukelpoisempaan muotoon

Valtion väyläverkko/ Sotilaallinen liikkuvuus

- Kuvattu rahoituskokonaisuus on arvio määrärahatarpeesta
- Rahoituksesta päättäminen mahdollisesti erikseen vuoden 2026 aikana
- Rahoituksen kohdentaminen:
 - Eurooppalaiseen raideleveyteen sekä kuormauspaikkojen kehittämiseen liittyviin lisäsuunnitelmiin ja kiireellisimpiin toteutuksiin
 - Siltojen kantavuuteen liittyviin parantamisiin
 - Sotilaallisen liikkuvuuden kannalta merkittävien maantieyhteyksien, ratayhteyksien ja vesiväylien kehittämiseen ja parantamiseen koko maassa, huomioiden myös satamat, satamien takamaayhteydet, erikoiskuljetusreitit ja Pohjois-Suomen rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet
 - Varalaskupaikkojen ja varasilta- ja kaluston käytettävyyden varmistamiseen
 - Liikenteen solmupisteiden (satamat, lentopaikat, terminaalit) kehittämiseen vastaamaan sotilaallista tarvetta erikseen sovitulla rahoitusmallilla.
- Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoitujen tarpeiden huomioiminen valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa (ml. kaksikäyttöisyys, kaikki väylämuodot, TEN-T-verkko, muut verkon osat)
- Kiireellisimpien väyläverkon parantamis- ja kehittämishankkeiden toteuttaminen sotilaallisen liikkuvuuden varmistamiseksi, saatavan EU-tuen maksimoiminen
- Keskustelujen käynnistäminen yksityisten toimijoiden kanssa ja kustannustehokkaiden ratkaisujen selvittäminen liikenteen solmukohtien kehittämiseksi
- Kokonaistaloudellisimman tavan selvittäminen raideliikennekaluston kehittämiseksi vastaamaan sotilaallisia vaatimuksia

Perusväylänpidon määrärahat (milj. euroa)



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

Liikenne 12:n toimeenpano



Väylävirasto
Trafikledsverket

Liikenne 12

- Asettaa kriteerit ja rahoitustasot, joilla väyläverkkoa kehitetään ja pidetään kunnossa
- Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin tarpeisiin vastaaminen
- Millaista liikennejärjestelmää tavoitellaan?

Investointiohjelma

- Väyläviraston esitys hankkeista
- Eduskunta päättää talousarviossa

Perusväylänpidon suunnitelma

- Ohjelmoinnin periaatteet
- Vaikutukset ja priorisointi

Suunnitteluohjelma

- Tavoitteita edistävien hankkeiden toteutusvalmiuden edistäminen

Suunnitelmallisuutta CEF-hakuihin

Hyödynnetään EU-rahoitus täysimääräisesti!

Olemassa oleva suunnitelmavaranto

Tietopohjaisuus & vaikutusarviointi

Läpinäkyvä ja ymmärrettävä kuvaus rahoituksen käytöstä, vaikutuksista ja priorisoinnista

Perusväylänpidon suunnitelma 26-29

- **Olemassa oleva liikenneverkko pidetään kunnossa perusväylänpidon toimin**
 - Priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden tarpeet ja Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys
- **Perusväylänpidon rahoitustaso laskee 2027-2029**
 - Vuosina 2024-2026 rahoitus on ollut suhteellisen hyvällä tasolla hallituksen korjausvelkaranan ansiosta. Rahoitus on laskemassa erittäin niukalle tasolle vuosille 2027-2029.
 - Ohjelman ulkopuolelle tulee jäämään paljon tarpeita
 - Esimerkkinä maanteiden päällysteiden uusiminen ja rakenteiden korjaaminen keskivilkkaalla tieverkolla, siltojen korjausten lisääminen, rataverkon isojen peruskorjausten jatkaminen, ennakoivan kunnossapidon lisääminen sekä tehokkaimmat ja vaikuttavimmat pienet parantamishankkeet (volyyymi).
- **Perusväylänpidon tulevaisuudennäkymiin** vaikuttaa erityisesti
 - Toteutuuko Liikenne 12 -suunnitelman mukainen perusväylänpidon rahoitustason nousu vuodesta 2030 eteenpäin
 - Monet välttämättömät perusväylänpidon kustannukset kasvavat tulevina vuosina

Tavoitteena avoin tiedonkulku ja vuoropuhelu

Onnistuminen on yhteispeliä, tarvitsemme toisiamme

Teemme yhdessä töitä asiakkaita varten

Tuovi Päiviö



Elinvoimakeskus