Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

16.10.2025 KEHA/30805/2025

Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Eduskunta/liikennejaosto, lausuntopyyntönne 8.10.2025

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Kaakkois-Suomen ELY- keskukselta asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026. Lausunnossa keskitytään pyydetyn mukaisesti teemaan:

- Teema: TAE 2026 painotukset ja kipupisteet ml. perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva sekä julkisen henkilöliikenteen ja yhteysalusliikenteen palveluostot.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet ml. perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva

LVM:n kehyksessä (yhteensä 1,412 mrd. euroa) perusväylänpitoon (tie-, rata- ja vesiväylät), on vuodelle 2026 esitetty 193 milj. euroa vähemmän rahaa kuin tänä vuonna. Myönteistä on, että korjausvelan purkamiseen esitetään edelleen rahoitusta – ensi vuodelle vielä 118 milj. euroa (v. 2025 vastaava korjausvelkaan kohdistettu rahoitus oli 200 M€). Investointiohjelmaan ehdotetaan talousarvioesityksessä yhteensä 261,2 milj. euroa uusina valtuuksina ja määrärahoina. Kohteista on pitkälti linjattu kevään 2025 julkisen talouden suunnitelman yhteydessä. Tämä on erittäin myönteistä liikenneinfran kehittämisen kannalta. Kaakkois-Suomeen tällä on vaikutusta Savon radan kehittämisen myötä.

Tulevan Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen talousarviovalmistelun lähtökohtana olleen julkisen talouden toimintasuunnitelman mukaisen Väyläviraston peruskehyksen (tiet 652 milj. euroa) perusteella vuonna 2026 tienpitoon ja hoitoon kohdennetaan noin 18,0 milj. euroa vähemmän kuin tälle vuodelle oli vuosi sitten talousarviovalmistelun yhteydessä esitetty kohdennettavan. Korjauksen rahoitus on noin 22 milj. euroa vähemmän. Päällysteisiin ja siltoihin kohdentuvan korjausvelkarahoituksen myötä tienpidon perusväylänpidon talousarviovalmistelun rahoituskehys kuitenkin nousee 770

miljoonaan euroon (v. 2025 vastaava luku oli 850 miljoonaa euroa).

Koko väyläverkon kehittämiseen on vuodelle 2026 esitetty 101 milj. euroa (27 %) enemmän rahoitusta kuin tänä vuonna. Kehittämiseen varattu 475 milj. euron määräraha on kuitenkin edelleen noin 2,5 % pienempi kuin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) oli arvioitu käytettävän koko väyläverkon kehittämiseen vuonna 2026. Viime vuonna tilanne oli selvästi huonompi: Koko väyläverkon kehittämiseen oli vuonna 2025 käytettävissä 27 % vähemmän rahoitusta kuin Liikenne 12 -suunnitelmassa oli vuodelle 2025 esitetty.

Alueellisen ja paikallisen liikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen on budjetoitu vastaavan suuruinen rahoitus (32,3 milj. euroa) kuin kuluvana vuonna. Ensi vuonna Liikenne- ja viestintävirasto Traficom hankkii toimivalta-alueellaan kuntien välistä peruspalveluluontoista julkista henkilöliikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla, kun tähän asti tehtävä on kuulunut ELY-keskuksille.

Vaikutukset Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen tienpitoon

Kaikkien liikenneverkon (maantiet, radat ja vesiväylät) osien hoitoon osoitettu perusväylänpidon rahoitus pienenee vuoteen 2025 verrattuna. Kaakkois-Suomen elinvoimakeskukselle esitetty perusrahoituskehys vuodelle 2026 on noin 56,5 milj. euroa. Vertailu viime vuoteen ei kuitenkaan ole enää järkevää, sillä Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen aloittaessa ensi vuoden alussa, alue laajenee kattamaan myös Päijät-Hämeen maakunnan. Alueen laajenemisen myötä hoidon rahoitus tulee aiheuttamaan haasteita. Epävarmuutta aiheuttaa erityisesti maanteiden hoitourakoiden alimitoitetut tarjoukset ja niihin tarjoushintojen perusteella saatava rahoitus. Aika ajoin urakoitsijat polkevat tarjoushintoja lisätäkseen omaa markkinaosuuttaan. Tämä johtaa siihen, että tällaiset maanteiden hoitourakat ovat alihintaisia ja taloudellisissa vaikeuksissa jo heti urakan käynnistyttyä aina koko urakan sopimuskauden ajan. Todelliset hoitokustannukset ovat tarjoushintoja merkittävästi kalliimmat, minkä vuoksi näihin sekä muihin yllättäviin tilanteisiin on pakko varta rahoitusta korjauksen puolelta. Tulevan Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella tulee olemaan peräti neljä reilusti alihinnoiteltua hoitourakkaa. Tämä tarkoittaa, että neljä kuudesta Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen hoitourakoista vaativat väistämättä runsaasti lisärahoitusta, jotta hoitourakoissa tehtävät pakolliset työt saadaan tehtyä. Rahoituksen kehitys on niukkaa myös liikenteenhallinnassa ja -ohjauksessa, minkä vuoksi ELY-keskuksen esittämät hankkeet eivät edisty toivotusti, vaikka niille olisi tarvetta.

Vuodelle 2026 edelleen myönnettävä korjausvelkarahoitus on erittäin myönteistä, sillä viime vuosien alhainen rahoitustaso yhdistettynä kustannusten nousuun on kasvattanut korjausvelkaa. Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus tulee esitysten mukaan saamaan noin 8,2 M€ korjausvelkarahoitusta päällysteisiin. Lisäksi korjausvelkarahaa kohdistetaan siltoihin 2,0 M€:lla.

Ilman korjausvelkarahoitusta tienpidon peruskehyksessä korjaukseen käytettävän rahoituksen kehitys ei ole ollut toivotunlainen. Yleinen kustannustason nousu on vähentänyt korjaukseen käytettävissä olevan rahoituksen ostovoimaa useamman vuoden ajan. Korjausvelkarahoitus huomioiden vuonna 2026 arvioidaan päästävän päällystämään noin 180 km tieverkkoa, kun se ilman korjausvelkarahoitusta jäisi vain noin 120 km:iin. Hoitoon ja korjaukseen jatkossa osoitettavassa rahoituksessa tulee huomioida mahdollinen kustannustason nousu, kuten Liikenne 12 -suunnitelmaan oli kirjattu. Viime aikoina myönteistä on ollut, että kustannustason nousu on kääntynyt laskuun, ja esimerkiksi teiden ylläpidon kustannukset ovat laskeneet 0,3 % verrattaessa elokuun 2025 tilannetta edellisen vuoden elokuuhun (MAKU 2015=100). On kuitenkin varauduttava myös siihen, että kustannusten kehitys kääntyy jälleen päinvastaiseen suuntaan.

Huolestuttavinta vuoden 2026 talousarviossa on yhä se, ettei kehys mahdollista investointiohjelmaan kirjattuja perusväylänpidon parantamishankkeita Liikenne 12 -suunnitelman teemojen mukaisesti. Perusväylänpidon parantamishankkeisiin osoitettu rahoitus oli vielä vuonna 2022 Kaakkois-Suomessa noin 1,4 milj. euroa, mikä mahdollisti tärkeiden pienten ja keskisuurten investointien toteuttamisen. Tämäntyyppisten hankkeiden toteuttaminen on toistaiseksi mahdollista ainoastaan eduskunnan myöntämällä jakovarahankkeiden rahoituksella.

Myönteistä talousarviossa on se, että liikenneturvallisuuden parantamiseen osoitetaan jälleen rahoitusta, jolla voidaan toteuttaa hyvin pieniä, mutta paikallisesti tärkeitä liikenneturvallisuutta parantavia investointeja. Lisäksi pieniä parantamisinvestointeja voidaan toteuttaa Lahden kaupunkiseudun MAL-rahoituksen avulla.

Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella on huoli siltaverkon rapistumisesta ja tunneleiden lisääntyvästä korjaustarpeesta. Siltarahoitus olisi ensi vuonna hyvällä tasolla - kiitos korjausvelkarahoituksen - mutta koska osa perusrahoituksesta täytyy ohjata kattamaan hoitourakoiden rahavajetta, lisää se alueellisesti siltojen korjausvelkaa. Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella on edelleen kiireellisenä odottamassa noin 1,5 milj. euron edestä tunneleiden

korjaustarpeita, jotka pitkittyessään johtavat taitorakenteisiin liittyvän korjausvelan kasvuun.

Nykyisen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella on päällystettyjä teitä noin 2620 km, joista alempaa yhdystieverkkoa on noin 1390 km. Ensi vuonna päällystettyjä teitä tulee olemaan Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueella noin 4230 km, joista alempaa yhdystieverkkoa tulee olemaan noin 2230 km. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrää saadaan vähennettyä korjausvelkarahalla, mutta alempaan päällystettyyn tieverkkoon kohdistuu jatkossakin isoja haasteita, koska niiden pehmeät asfalttipäällysteet rapautuvat eivätkä ne nouse koko väyläverkon näkökulmasta ensisijaisiksi korjauskohteiksi. Alemman päällystetyn tieverkon kunto näkyy erityisesti paikallisten tienkäyttäjien ja vapaa-ajan asukkaiden palautteissa. Asiakaspalautteen ja liikenneturvallisuuden lisäksi teiden huono kunto aiheuttaa jo paikoitellen haasteita maanteiden hoitourakoille. Vasta viimeisenä keinona tulisi olla päällystetyn tien muuttaminen soratieksi. Jo nyt on tiedossa, että Päijät-Hämeessä on erittäin huonokuntoisia ja vähäliikenteisiä SOP-teitä (sorateiden pinnoitus), joita on jatkossa pakko muuttaa takaisin sorateiksi. Muutenkin Päijät-Hämeen alempi päällystetty tieverkko on huonommassa kunnossa kuin nykyisen Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella keskimäärin.

Hankitun sopimusliikenteen osalta valmistaudutaan aluehallintouudistuksen myötä tapahtuvaan toimivallan siirtymiseen ELY-keskuksesta Traficomiin siten, että tänä vuonna kilpailutetaan kesällä 2026 päättyvät sopimukset tai niistä sovitaan optiokaudet kesään 2027 asti.

Vaikutukset kehittämisinvestointeihin ja Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon

Odotukset valtakunnalliselle Liikenne 12 -suunnitelmalle ja sen pitkäjänteiselle investointiohjelmalle olivat alun perin suuret. Kaakkois-Suomen ELY-keskus on jo usean vuoden ajan ollut huolissaan pääväylien isojen kehittämishankkeiden tulevien vuosien rahoituksesta. Koko valtakunnan tasolla tilanne on hankala, kun alueet kilpailevat keskenään rahoituksesta ja jonossa on useita rahoitusta odottavia hankkeita.

Tällä hetkellä kehittämishankkeissa on kuitenkin ollut nähtävissä myönteistä kehitystä tulevan Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen kannalta: Investointiohjelmaan kirjatuista hankekorin 1A pääväylien kehittämishankkeista vt 15 Kotka-Kouvola on käynnistymässä. Myös vt 15 Kotkan sisääntulotielle (Hyväntuulentie) myönnettiin noin 8 milj. euron valtuus, ja hanke käynnistyy pian. Lisäksi edellä mainituista kehittämisinvestoinneista vt 12 Mankala–Tillola on lähdössä liikkeelle ensimmäisenä.

Liikenne 12 -suunnitelman toimenpanoa tukevaan Väyläverkon vuosien 2027–2034 investointiohjelmaan pyritään saamaan tulevan Kaakkois-Suomen elinvoimakeskuksen alueelta Lappeenrantaan ja Lemille sijoittuva perusväylänpidon kehittämishanke: mt 380 jkpp-tie välille Iitiä-Juuresaho. Pääteiden kehittämishankkeista vt 6 Keltti–Tanttari parantaminen on jäänyt toistaiseksi investointiohjelman ulkopuolelle, mutta hankealueelle sijoittuvan ja Kymijoen ylittävän Keltin kriittisen sillan käyttöikä päättyy viimeistään vuonna 2030. Näin ollen hanke on tarve käynnistää hyvin pian. Lisäksi vt 15 Rantahaka-Kouvolan 2. vaihe olisi erittäin tärkeä saada käynnistymään, jotta koko yhteysväli saadaan parannettua nykyistä korkeampaan laatutasoon. Päijät-Hämeessä valtatien 12 kehittämistä Kouvolan ja Lahden välillä tulisi jatkaa siten, että erityisesti pahin pullonkaula Uusikylä-Mankala saataisiin parannettua.

Tulevaisuuden merkittävimmät haasteet tienpidossa kohdistuvat tunneleiden ja isojen siltojen sekä vähäliikenteisten teiden kuntoon. Toivottavaa on, että korjausvelkarahoitusta kohdennettaisiin jatkossakin päällysteiden ohella myös näihin. Rahoituksen suuri vaihtelu heikentää tienpidon ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin suunnittelua. Lisäksi tämä vaikuttaa myös negatiivisesti tienpidon julkisuuskuvaan kansalaisten silmissä. Yksittäiset paremman rahoituksen vuodet eivät auta katkaisemaan korjausvelan lisääntymistä, mikäli rahoitukseen ei tule pysyvää lisäystä. Tämän vuoksi olisi toivottavaa, että ensisijaisesti sekä päällystämiseen että siltoihin tulisi vuositasolla pysyvä korotus, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on ratkaissut johtaja Kari Halmeen poissa ollessa yksikön päällikkö Jussi Kailasto.

Jakelu Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi Halme, J. Kailasto, Koikkalainen, Lehtonen, Talka, Vasama, Vilamaa

Tämä asiakirja KEHA/30805/2025 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/30805/2025 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Kailasto Jussi 16.10.2025 13:15