



Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

HE 99/2025 Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026, Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 8.10.2025

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen lausunto hallituksen esitykseen valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta asiantuntijalausuntoa koskien hallituksen esitystä valtion talousarvioksi vuodelle 2026 (HE 99/2025). Lausuntopyynnön teemana on erityisesti talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet mukaan lukien perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva sekä julkisen henkilöliikenteen ja yhteysalusliikenteen palveluostot.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Teema- ja erillisrahoitukset paikkaavat perustienpidon rahoituksen niukkuutta

TAE 2026 -esityksen mukaisesti perusväylänpidon rahoitus on noin 12 % pienempi kuin vuoden 2025 varsinaisessa TA:ssa. Hallituksen esityksen mukainen maantieverkon korjausvelan purkamisen erillisrahoitus kuitenkin jatkuu vuonna 2026 kolmatta vuotta peräkkäin. Vaikka korjausvelkarahoituksen euromääräinen trendi on ollut koko ajan laskeva, ilman kyseistä lisärahoitusta perustienpidon TAE 2026 -kehysnäkyvä olisi tarpeisiin nähden pelottavan niukka. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan pitkäjänteinen tienpito ja systemaattinen korjausvelan vähentäminen edellyttävät pysyvää ja selvää rahoituksen tason nostoa esitettyyn perustasoon nähden. Vaikka vuonna 2021 alkanut voimakas kustannusten nousu on tasaantunut, on tienpidon kustannustaso jäänyt lähes 30 % aiempaa korkeammaksi. Kyseinen merkittävä ostovoiman heikentyminen on lisännyt entisestään rahoituksen niukkuutta.

Perusväylänpidossa painotus TAE:n mukaisesti liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimiin toimiin, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kuntoon, liikenneturvallisuuteen sekä digitalisaation tuomiin mahdollisuuksiin, kuten parlamentaarisen LJS:n asettamien tavoitealueiden huomiointi, ovat Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen mielestä edelleen perusteltuja. Linjausta tukee myös vielä vuonna 2026 jatkuvan korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja vähentämiseen osoitetun rahoituksen jatkuminen. Tulevilla elinvoimakkeuksilla pitäisi kuitenkin olla

17.10.2025

mahdollisuus toteuttaa myös pieniä perusväylänpidon investointeja, joilla paikallisesti edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, liikenneturvallisuu-
tta ja kestävää liikkumista. Nyt näitä investointeja pystytään tekemään vain erilaisten teema- ja erillisrahoitusten (MAL, Jakovara, EAKR) avulla. Oulun seudulla uuden MAL-ohjelmakauden sopimukseen sisältyviä pieniä, kustannustehokkaita hankkeita voitiin toteuttaa jo kuluvana vuonna ja toteutus jatkuu myös vuonna 2026.

Korjausvelkarahoitus auttaa vielä ensi vuonna päällystettyjen teiden kunnan hallinnassa

Vuosia jatkunut tienpidon rahoituksen niukkuus näkyy maantieverkolla korjausvelan kasvuna ja erityisesti alemman tieverkon päällysteiden heikentyneenä kuntona. Tämän ongelman taklaamiseksi hallitusohjelmaan kirjattiin 520 milj. euron maanteiden korjausvelkarahoitus, joka tullaan lopulta jopa ylittämään noin 50 milj. eurolla. Vuonna 2024 päällysteisiin suunnatun 250 milj. euron korjausvelkarahoituksen ansiosta päällystetyn tieverkon korjausvelan kasvu saatiin taitettua hienoiseen laskuun. Kuluvana vuonna korjausvelan poistoon kohdennettiin 200 milj. euroa, joka ei enää riittänyt alemmalla tieverkolla korjausvelan vähentämiseen. Vuonna 2026 korjausvelkarahoitusta on luvassa vielä 118 milj. euroa, josta 15 % kohdennetaan siltoihin ja loput päällysteisiin. Panostus on edelleen merkittävä ja sillä pystytään hillitsemään korjausvelan kasvua, mutta ei sitä pysäyttämään.

Vuonna 2026 Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa tavoitellaan päällystysohjelmassa noin 230 km kokonaispituutta, josta korjausvelkarahoituksen osuus on puolet. Korjausvelkarahoituksen ansiosta huonokuntoisten päällysteiden määrä vilkkaimmalla tieverkolla jälleen hieman vähenee, mutta keskivilkkaalla ja vähäliikenteisellä verkolla kasvua voidaan vain koittaa hillitä. Tämäkin tosin edellyttää, että kilpailutilanne päällystystöissä säilyy vähintään nykyisenä ja bitumin hinta kohtuullisena. Alemmalla ja keskivilkkaalla verkolla päällystämisen lisäksi tarvitaan myös järeämpää tierakenteen parantamista, mikä nostaa kilometrikustannusta merkittävästi.

Investointiohjelman hankkeiden toteutus alueella takkuaa

Liikenne12 -suunnitelman investointiohjelman niin maantieverkon kehittämis- kuin parantamishankkeidenkaan toteuttamiseen ei ole Pohjois-Pohjanmaalle ja Kainuuseen osoitettu vuodelle 2026 juurikaan rahoitusta. Hallituksen puoliväliriihessään tekemän päätöksen mukaisesti niin maantie- kuin rautatieliikenteenkin kannalta kriittinen Ylivieskan ratasilta on kuitenkin saanut myönteisen rahoituspäätöksen ja hanke on lähdössä toteutukseen. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella on useita vaikutuksiltaan tehokkaita ja myös tieverkon kaksoiskäyttöä tukevia investointikohteita, joiden suunnitelmavalmius on lisäksi hyvä. Tällä hetkellä näitä pystytään edistämään vain pienessä määrin MAL-, Jakovara- ja EAKR-rahoituksilla. Lisäksi ReArm -kohdennuksesta johtuen EAKR-rahoitusta siirretään jatkossa merkittävästi uusiin puolustusaiheisiin erityistavoitteisiin. Toivottavaa olisi, että ReArm-kohdennettu infrarahoitus palvelisi aidosti kaksoiskäyttötarpeita - ja

17.10.2025

siis myös elinkeinoelämän kuljetustarpeita Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella. Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksella on hyvät valmiudet tehdä tienpitäjän näkökulmasta tarpeellisia hanke-ehdotuksia ja olla myös hankevalmistelussa mukana. Hankkeiden valinnassa on syytä huomioida niiden toteutusvalmius, sillä EU-ohjelmakautta on jäljellä hankkeiden toteutukseen vain vuodet 2026 – 2028.

Oulun seudun MAL-sopimukseen sisältyvällä kahdella kehittämismomentin tiesuunnitteluhankkeella, joista Valtatie 4 lin ohikulkutie on myös TEN-T -ydinverkolla, saadaan suunnitelmavalmiutta alueella entisestäänkin parannettua. Toiveissa on, että investointiohjelman toteuttamiseen olisi jatkossa käytössä rahoitusta vuosittain. Vallitsevassa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa kansallinen huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus ja pohjoiseen suuntautuvien liikenneyhteyksien, erityisesti TEN-T -ydinverkkokäytävän, parantaminen tulisi olla nykyistä voimakkaammin esillä Liikenne12 -suunnitelmassa.

Alempiasteisen tieverkon tilannekuva

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen toimialueella Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa on maanteitä 12 800 kilometriä, mikä on 16,5 % Suomen maanteiden kokonaispituudesta. Kestopäällystettyjä teitä on 8 200 kilometriä ja sorateitä 4 600 kilometriä. Päällystetyistä teistä 1 700 kilometriä luokitellaan vilkkaasti liikennöidyiksi ja 1 800 km keskivilkkaiksi. Vähäliikenteiseksi eli ns. alempiasteiseksi tiestöksi luetaan edellä mainittujen 4 600 km sorateiden lisäksi loput 4 700 km päällystetyistä teistä. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella alempiasteisen tieverkon merkitys on elinkeinoelämän kannalta suuri, koska päätieverkon silmäkoko on harva.

Alempiasteisella tieverkolla huonokuntoisten päällysteiden määrä on kasvanut nopeasti viime vuosina, kunnes vuonna 2024 kasvu taittui korjausvelkaohjelman erillisrahoituksen ansiosta. Tänä vuonna korjausvelkarahoituksesta huolimatta korjausvelan kasvu näyttäisi jälleen jatkuvan. Vuosien 2021 – 2023 aikana huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella kasvoi 1 300 kilometristä 1 600 kilometriin. Koska päällysteiden keski-ikä kasvaa koko ajan, myös huonokuntoisten teiden määrän kasvu nopeutuu. Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun ja Lapin alueella päällysteet ovat myös tutkitusti keskimäärin muuta maata ohuemat, mistä syystä niiden urautuminen on nopeampaa. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueen jälkeen jäämän suuruus suhteessa valtakunnan keskiarvoon on tutkimuksen mukaan erittäin merkittävä, lähes 400 milj. euroa. Vähäliikenteisiä huonokuntoisia sirotepintaisia ja myös päällystettyjä teitä parannetaan vuosittain sorateiksi rahoituksen vähyyden vuoksi.

Ilmastonmuutoksen seurauksena lämpimämmät ja pidempään kestävät sateiset syksyt heikentävät alemman tieverkon kantavuutta, minkä vuoksi välttämättömän liikenteen turvaamiseksi maanteille joudutaan toisinaan asettamaan painorajoituksia. Lisäksi talvisin yleistyvät ns. vesikelit jääty-mis-sulamisilmiöineen nopeuttavat erityisesti huonokuntoisten päällysteiden rapautumista.

17.10.2025

Sorateiden parantamiseen käytetty rahoitus ei ole ollut riittävä vaikeiden kelirikkokohteiden parantamiseen, minkä vuoksi Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella painorajoituksia on jouduttu asettamaan tyypillisesti vuositain 50 - 300 kilometrin matkalle kevään ja syksyn sääolosuhteista riippuen. Ilmastonmuutoksen myötä kelirikkokausi myös pidentyy aiemmasta.

Raakapuuhuoltoon ja vihreään siirtymään liittyvät kuljetukset ovat lisääntyneet Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella, mikä lisää tiestön korjaustarpeita. Lisäksi voimat ja muuntamot ovat aiempaa massiivisempia. Lisääntynyt alueellinen korjaustarve olisi tarpeen huomioida tienpidon määrärahoissa. Laaditun selvityksen mukaisesti arvioitu lisärahoitustarve Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella seuraavan 10 vuoden aikana on reilu 2 milj. euroa vuodessa. Alueella on suunnitteilla myös mittakaavaltaan suuria Data Center -hankkeita, jotka toteutuessaan vaikuttavat maantieverkon parantamis- ja korjaustarpeisiin.

Yksityistierahoituksen alasajo on jo aiheuttanut ongelmia tiekunnille

Tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä pysyvän asutuksen ja elinkeinoelämän tarvitsemien teiden ja siltojen avustamiseen käytettävät yksityisteiden avustismäärärahat vähenivät merkittävästi jo vuonna 2024 ja myös TAE2026 mukaisesti määrärahat ovat erittäin niukat. Määrärahan vähyyden vuoksi Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellakin on jouduttu tekemään yksityistiekuntien avustushakemuksiin suuri määrä kielteisiä avustuspäätöksiä, mutta siitäkin huolimatta myöntövaltuus tulee riittämään vain hyvin pieneen osaan käsittelyä odottavista tai käsittelyyn tulevista avustushakemuksista. Huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseen tarkoitetun avustusrahan käyttöaika päättyy vuoden 2025 lopussa ja myöskään väliaikaisesti nostetut valtionavustusten korkeammat tukiprosentit eivät ole enää käytössä vuonna 2026 tehtävissä avustuspäätöksissä, mitkä osaltaan vaikeuttavat yksityistiekuntien toimintaa. Ennakotietojen perusteella Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueelle olisi vuodelle 2026 tulossa avustismäärärahaa noin 0,5 milj. euroa, kun kestävä taso olisi ELY-keskuksen käsityksen mukaan noin 3,0 milj. euroa.

Julkisen henkilöliikenteen rahoitus mahdollistaa peruspalvelutasoisen liikenteen

Vuonna 2025 Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus hankkii julkista henkilöliikennettä Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun maakuntien alueilla. Hankittavan liikenteen volyymi on noin 4 milj. linjakilometriä vuodessa. Markkinaehtoista joukkoliikennettä toimialueella on pääasiassa vain kaukoliikenteen reiteillä. Käytettävissä olevat määrärahat sekä yleinen kustannustason nousu huomioiden julkisen henkilöliikenteen menojen merkittävä karsiminen on Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueella aloitettu jo vuonna 2025. Esitetyllä rahoituksella voidaan turvata vain peruspalvelutasoinen liikenne, eikä palvelutason säilyttäminen entisellään ole mahdollista. Vuoden 2026 alusta lähtien joukkoliikenneasiat siirtyvät Traficomien vastuulle.

17.10.2025

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt toiminnanohjauspäällikkö Jani Huttula ja ratkaissut liikennejohtaja Risto Leppänen.

Liitteet

Kirjoita tähän

Jakelu

Kaisa Iso-Sipilä / Eduskunta

Tiedoksi

Jonas Liimatta, Risto Leppänen, Heino Heikkinen, Ari Kuotesaho, Päivi Hautaniemi, Jani Huttula

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

Hyväksyjä Leppänen Risto 17.10.2025 14:27

Esittelijä Huttula Jani 17.10.2025 14:17