



Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Valiokuntakanslian sihteeri Kaisa Iso-Sipilä

HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026, eduskunnan liikennejaoston lausuntopyyntö 8.10.2025

Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen asiantuntijalausunto talousarvioesityksestä vuodelle 2026

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto pyytää kirjallista asiantuntijalausuntoa Lapin ELY-keskukselta hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2026. Lausuntopyynnön teema on talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet ml. perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva sekä julkisen henkilöliikenteen ja yhteysalusliikenteen palveluostot. Lapin ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva

Talousarvioesitykseen sisältyvä 118 milj. euron perusväylänpidon määrärahan lisäys väyläverkon korjausvelan purkamiseen on erittäin tarpeellinen, vaikkakin selvästi alhaisempi kuin tämän vuotinen 200 milj. euroa ja viimevuotinen 250 milj. euroa.

Lisämäärärahan myötä Lapissa kyetään päällystämään noin 150 km maanteitä ja 10 km kävely- ja pyöräteitä. Ilman lisärahoitusta päällystysmäärä olisi noin 80 km maanteitä ja 4 km kävely- ja pyöräilyteitä. Lapissa tulisi päällystää vuosittain noin 300 km, jotta päällysteiden kunto pysyisi nykyisellä tasolla eikä korjausvelka kasvaisi. Ensi vuonna korjausvelka kasvaa tätä vuotta enemmän. Perustienpitoon olisi saatava pysyvä tasokorotus, ettei päällystysmäärä olisi kiinni vuosittain päätettävistä lisämäärärahoista ja omaisuudenhallinta olisi ennakoitavampaa ja pitkäjänteisempää. Suuret vuosittaiset vaihtelut ovat hankalia myös urakoitsijoille mm. kalustoinvestointien ja työvoiman saatavuuden osalta.

Perusväylänpidon määräraha on ollut pitkään liian alhainen, minkä vuoksi päällysteiden ylläpidon pääpaino on ollut päätieverkolla ja alemman tieverkon kunto on huonontunut. Huonon kunnon vuoksi pelkkä päällystäminen ei usein riitä, mikä tarkoittaa korjausten kilometrihinnan nousua, minkä lisäksi viime vuosien voimakas kustannustason nousu on laskenut ostovoimaa. Lapin pitkien etäisyyksien ja harvan maantieverkon vuoksi vähäliikenteinenkin maantie on erittäin tärkeä, koska se on usein ainoa reitti kulkemiseen ja voi olla välttämätön mm. metsäsektorin ja matkailun kuljetuksille.

20.10.2025

Alemman tieverkon päällysteiden korjaukset ovat vähäisiä korjausvelkara-hasta huolimatta. Ensi vuonna kyettäneen kunnostamaan joitain seututeitä täsmäkorjauksina, mutta yhdysteiden toimenpiteitä on niukasti. Monia hy-vin vähäliikenteisiä ja huonokuntoisia päällystettyjä teitä ei ole mahdollista korjata lähitulevaisuudessa, minkä vuoksi niitä olisi järkevää muuttaa sora-teiksi, mutta perusväylänpidon rahoituksen määrä ei riitä toimenpiteisiin, joita soratieksi muuttaminen vaatii.

Huonokuntoisten siltojen määrä on kasvanut 2020-luvulla kiihtyvällä tah-dilla. Vuonna 2025 saadulla ja vuodelle 2026 esitetyllä korjausvelkarahalla huonokuntoisten siltojen määrän kasvu saadaan pysäytettyä, mutta kor-jausvelan vähentäminen vaatisi perustienpidon määrärahatason pysyvää nostoa. Huolestuttavinta on tyydyttäväkuntoisten siltojen suuri määrä, koska niitä siirtyy huonokuntoisiksi entistä enemmän ajan kuluessa. Lapissa on noin 1 400 maantiesiltaa, joista noin 30 % on tyydyttäväkuntoi-sia 40-60 vuotta vanhoja siltoja, jotka on korjattava lähitulevaisuudessa.

Sorateilla on runsaasti korjausvelkaa. Kelirikon korjauskohteet ovat olleet vain vähäisiä täsmäkorjauksia viimeisen 10 vuoden aikana ja sama jatkuu ensi vuonna. Kelirikko vaurioittaa heikkoon kuntoon mennyttä soratieverk-koa entistä enemmän. Tilanteen vakavuutta lisää ilmastonmuutos, jonka myötä syksylläkin on kelirikkoa aiempaa useammin, rankkasateet lisäänty-vät ja talvet ovat leudompia.

NATO-jäsenyyden myötä suuret kansainväliset harjoitukset ovat aiempaa yleisempiä, mikä rasittaa erityisesti Lapin alempaa tieverkkoa. Metsäteolli-suuden investoinnit Pohjois-Suomeen sekä Venäjän puuntuonnin loppumi-nen ovat lisänneet ja lisäävät myös tulevaisuudessa puutavaraliikennettä Lapin alempiasteisella tiestöllä. Viime aikoina myös matkailuyritykset ovat sijoittaneet toimintonsa enenevässä määrin alemman tieverkon varrelle. Liikenteen lisääntyminen vaatisi alemman tieverkon parantamista, mutta määrärahataso ei mahdollista sitä. Tämän vuoksi riskinä on, että alem-malle tieverkolle joudutaan asettamaan entistä enemmän painorajoituksia kelirikkoaikoina keväisin ja syksyisin, mikä vaikeuttaisi muun muassa teh-taiden tarvitsemia puukuljetuksia.

Liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavia pieniä perustienpi-don investointeja kuten kiertoliittymiä, alikulkuja, taajamien parantamisia, teiden leventämisiä, geometrian parantamisia sekä kävely- ja pyöräilyteitä olisi tarve rakentaa ympäri Lappia, mutta perustienpidon määrärahaa ei ole niihin. Ensi vuodenkin investoinnit ovat erillisrahoitusten kuten jakovarara-hoituksen varassa.

Elinkeinoelämällä on paljon tarpeita, joihin ei kyetä vastaamaan nykyisellä perustienpidon tasolla. Lapissa on vireillä mm. useita kaivoshankkeita, tuu-livoimapuistoja ja matkailu lisääntyy kovaa vauhtia.

20.10.2025

Väyläverkon kehittäminen

Hallituksen esitys ei sisällä uusia kehittämishankkeita Lappiin. Valtatien 21 parantaminen välillä Palojoensuu-Maunu on päätetty aiemmin. Väylävirasto on kilpailuttanut sen ensimmäisen rakennusurakan, ja kustannukset ovat osoittautuneet huomattavasti kustannusarviota suuremmiksi, joten kohteen 30 milj. euroa riittää korkeintaan puoleen välin pituudesta.

Yksityistieavustukset

Yksityistieavustusten valtakunnallinen määräraha laskee tämän vuotisesta 6,7 milj. eurosta ensi vuoden 5,5 milj. euroon. Laskua oli myös vuodesta 2024 vuoteen 2025 ja määrärahan taso on keho. Hankkeiden avustusprosentit ovat olleet määräraha-ajasta korkeampia vuosina 2023–2025 ja laskevat ensi vuodelle. Määrärahan väheneminen ja tukiprosenttien pieneneminen todennäköisesti vähentää avustusten kysyntää ja yksityistien kunto rapistuu.

Tällä hetkellä lähes kaikki Lapin määrärahoista on sidottu käynnissä oleviin hankkeisiin. Ensi vuoden määrärahalla kyettäneen avustamaan vain pieni osa haetuista hankkeista. Yksityistien valtionavustushakemukset priorisoidaan vuosittain hakemusten toteutuskelpoisuuden mukaan. Määrärahojen vähyyden vuoksi avustuksia kohdennetaan ensisijaisesti välttämättömiin siltojen ja suurten rumpujen korjaushankkeisiin. Joillekin yksityistiekunnille on ilmoitettu, ettei kalliita siltasuunnitelmia kannata viedä eteenpäin, koska rakentamisvaiheen avustusrahoitusta ei ole näköpiirissä. Tarpeellisia hankkeita siis jää toteuttamatta.

Julkisen henkilöliikenteen ja yhteysalusliikenteen palveluostot

Vuoden 2026 Lapin määräraha julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen on arvion mukaan vastaava kuin 2025 (3,4 milj. euroa). Tämä on lähes sama kuin vuonna 2019 ennen koronapandemiaa. Alan kustannustaso on kuitenkin tuona aikana kasvanut noin 20 % ja määrärahan vaikuttavuus siten merkittävästi heikentynyt. Vuoden 2026 alusta lähtien julkisen henkilöliikenteen asiat siirtyvät Traficomien vastuulle.

Markkinaehtoisien henkilöliikenteen tarjonta romahti pandemian vuoksi eikä ole elpynyt pandemiaa edeltävälle tasolle. Tarpeet liikenteen ostoille eivät ole vähentyneet rahoituksen suhteessa. Määrärahan vähentymisen vuoksi Lapissa on viime vuosina leikattu sekä liikenteen ostoja että kunnille maksettavan henkilöliikenteen valtionavustusten määrää merkittävästi. Käytännössä uusia ostoliikennesopimuksia ei juurikaan enää voida tehdä ja osaa päättyvistä sopimuksista ei voida enää uusita. Kunnille maksettavan valtionavustuksen määrä on vuonna 2025 enää vain noin 20 % nettokustannuksista, kun se asetuksen mukaan voisi olla jopa 50 %. Lisäksi arvioimme, että vuonna 2026 osa vielä nykyisin avustuksen piirissä olevista kuntien joukkoliikennepalveluista putoaa Lapissa avustuksen piiristä kokonaan pois. Kehitys on erittäin valitettavaa, koska talouden elpymässä ja ihmisten liikkumisen sekä kestävien valintojen lisääntyessä, myös tarve joukkoliikennedyhteyksille on kasvussa. Arvioimme mukaan leikkaukset kuntien valtionavustukseen näkyvät erityisesti heikoimmassa asemassa olevien

20.10.2025

autottomien ns. pakkomatkestajien, kuten 2. asteen opiskelijat ja iäkkäät, joukkoliikennepalvelujen heikentymisenä kunnissa entisestään.

Yhteysalusliikenteen palveluostot ovat Varsinais-Suomen ELY-keskuksen vastuulla, joten Lapin ELY-keskus ei lausu niiden osalta.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt yksikön päällikkö Olli Mourujärvi ja ratkaissut johtajan sijaisena yksikön päällikkö Juha Tapio.

Tiedoksi

Lapin ELY-keskuksen L-vastuualueen johtotiimi

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

Esittelijä Mourujärvi Olli 20.10.2025 09:39

Ratkaisija Tapio Juha 20.10.2025 09:42