



Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Liikennejaoston kirjallinen asiantuntijalausuntopyyntö

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen lausunto eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026, Teema: talousarvioesityksen painotukset ja kipupisteet ml. perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva sekä julkisen henkilöliikenteen ja yhteysalusliikenteen palveluostot

Asia: HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toiminta-alue kattaa Satakunnan ja Varsinais-Suomen. Vuoden 2026 talousarvioesityksen mukaan alueen perusväylänpitoon osoitetaan lähes 140 milj. euron rahoitus. Tällä rahoituksilla pystytään riittävästi turvaamaan päivittäinen liikennöitävyys alueen tieverkolla ja maantielauttaliikennöinti koko maan osalta, mutta korjausvelka kasvaa hallituksen korjausvelkarahoituksesta huolimatta.

Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella suurimmat huolenaiheet liittyvät vähäliikenteisten teiden huonoon kuntoon, siltojen kasvavaan korjausvelkaan sekä maantieverkon varusteiden ja laitteiden riittämättömyyden uusimiseen. Liikenneturvallisuustoimien ja kestävä liikemisen kehittämisessä on tunnistettu selkeitä mahdollisuuksia, joihin panostaminen vahvistaisi koko alueen turvallisuutta ja näitä toimia haluttaisiin toteuttaa enemmän kuin nykyinen rahoitustaso mahdollistaa.

Yhteysalusliikennöinnin vuoden 2026 rahoitus 19,886 milj. euroa on riittävällä tasolla.

Joukkoliikenteen vuoden 2026 alueellisesta määrärahakiintiöstä ei ole vielä tietoa. Jatkossa kiintiöinti tapahtuu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa joukkoliikennetehtävien siirtyessä ko. organisaatioon. Taloustilanne on tiukka.

Korjausvelkarahoitus mahdollistaa myös vähäliikenteisten teiden päällystyskiä, ei kuitenkaan riittävästi

Korjausvelan vähentäminen on keskeistä erityisesti elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistamiseksi, mutta myös liikenneturvallisuuden ja ihmisten toimivan arjen kannalta. Päällystetyn tiestön korjausvelan kasvua on pystytty vuosien 2024–2025 aikana taittamaan. Vuoden 2026 osalta päällystysmäärät jäävät kuitenkin pienemmän rahoituksen takia vähäisemmäksi. Hallituksen lisärahoitus hidastaa korjausvelan kasvua mahdollistaen myös vähäliikenteisten teiden päällystyskiä ja on siten erinomainen lisäys tieverkon kunnon ylläpitämiseen.

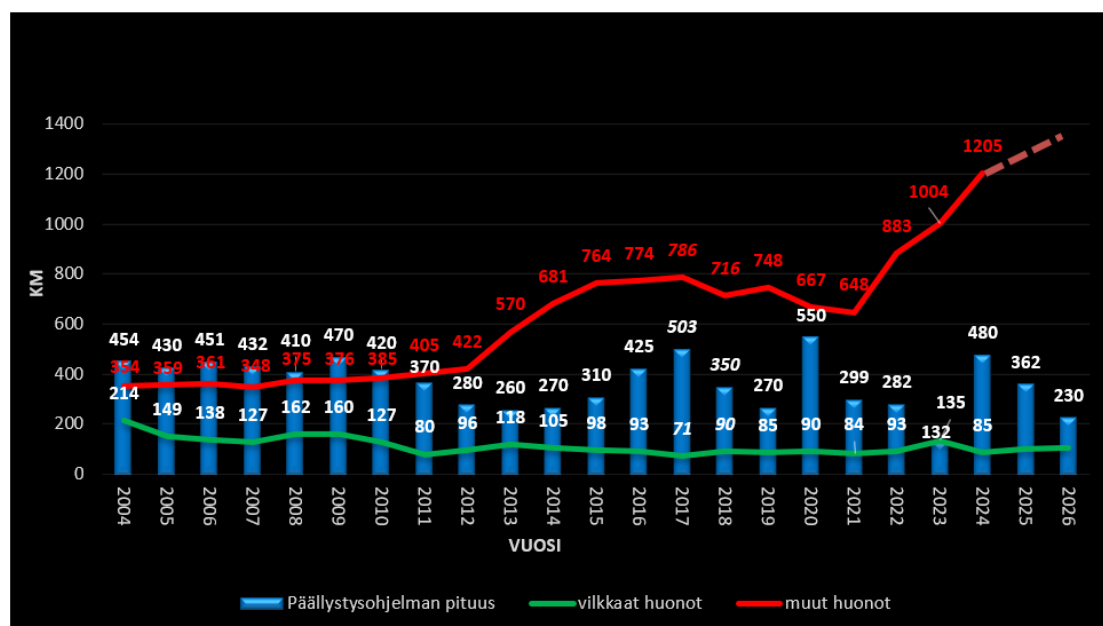
17.10.2025

Vuoden 2026 päällystysmäärät ovat jäämässä noin puoleen tavoitteena olevasta päällystysmäärästä. Tilannetta pyritään jonkin verran parantamaan kehittämällä laadultaan parempia ja kestävämpiä paikkauksia, jotka osaltaan hidastavat korjausvelan kasvua. Myös kuivatusta parantavilla toimenpiteillä edesautetaan tilannetta.

Alueen vuoden 2026 päällystysohjelma sisältää tasaisesti kohteita viikkaalla, keskiviikkaalla ja vähäliikenteisellä tiestöllä, määrät vain ovat liian pieniä. Vuoden 2026 päällystysohjelman pituus arvioidaan kuluvan vuoden hintatasolla olevan noin 230 kilometriä, kun vuosittain tulisi pyrkiä tasaiseen korjausvelan kasvun estävään noin 500 kilometrin pituiseen päällystysohjelmaan.

Vuoden 2026 päällystysohjelma riittää vilkasliikenteisen tieverkon kunnossapitoon. Keskiviikkaalla tieverkolla on saavutettu parannuksia viime vuosina, mutta sen kunto heikkenee hieman tulevana vuonna. Suurimmat ongelmat ovat vähäliikenteisellä tieverkolla, jossa laatutason alittavien osuus on lähes kolmannes ko. verkon pituudesta. Alueen vähäliikenteisiä laatutason alittavia teitä on hieman alle 1000 km. Tämän verkon korjaaminen vaatii myös rakenteellisia toimenpiteitä ja korjaaminen on kustannuksiltaan kalliimpaa. Vuonna 2026 päällystysmäärät vähentyvät ja huonokuntoisia osuuksia tulee ikääntyneelle vähäliikenteiselle teille lisää. Näiden osalta korjausvelka on viime vuosina kasvanut nopeasti ja tilanteen korjaaminen vaatisi pitkäaikaista panostusta ko. tieverkon kuntoa parantaviin toimenpiteisiin.

Jalankulku- ja pyöräilyväylien päällystystä saadaan ensi vuonna toteutettua noin 10 kilometriä. Vuosittainen riittävä päällystysmäärä jalankulku- ja pyöräilyväylille olisi 25–30 kilometriä.



Kuva 1. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueen päällystysohjelman pituudet sekä vilkaan ja muun tieverkon huonokuntoisten pituudet 2003–2026 (v. 2026 arvio). Päällystysohjelman pituus esitetään sinisellä pylväällä, huonokuntoiset tieosuudet vilkaalla tieverkolla vihreällä viivalla ja muulla tieverkolla punaisella viivalla.

17.10.2025

Siltojen korjaustahtia tulisi kiihdyttää

Alueen siltojen kunto heikkenee edelleen korjausikään tulevien siltojen määrän koko ajan kasvaessa. Siltojen peruskorjauksia olisi tärkeä voida toteuttaa riittävästi ja korjaukset tulisi tehdä optimiaikataululla eli nykyistä aikaisemmin. Siltojen korjausten viivästyminen lisää pidemmällä tähtäimellä perusväylänpidon kustannuksia. Lisäksi siltojen huonon kunnon vuoksi joudutaan asettamaan rajoituksia liikenteelle aiheuttaen tienkäyttäjille haittaa ja lisäten kuljetuskustannuksia.

Alueella tehtiin loppuun käytettävien siltojen tarveselvitys, jossa todettiin uusittavia siltoja seuraavan 15 vuoden aikana olevan yli 100 kpl. Näihin kohdistuu korjausvelkaa noin 115 milj. euroa. Näissä luvuissa ei ole mukana suurten hankkeiden yhteydessä poistettavia siltoja, joiden lisäksi myös peruskorjauksia tulisi tehdä vuosittain lähes 20 sillalle. Siltojen kunnon heikkeneminen on muodostunut merkittäväksi haasteeksi, ja siltojen turvallinen käyttö edellyttäne jatkossa lisää painorajoituksia.

Ensi vuoden talousarvioesitys mahdollistaa sillankorjauksia, mutta siltojen ikääntyessä ja korjaustarpeiden jatkuvasti lisääntyessä pitäisi vuosittaista siltojen korjausrahoitusta selkeästi lisätä.

Tiestön varusteet ja laitteet muodostavat tärkeän osan tieverkon turvallisuutta ja käytettävyyttä. Varusteiden ja laitteiden uusimiskierto on liian pitkä ja niihin liittyvä korjausvelka kasvaa jatkuvasti. Vuoden 2026 rahoituksella saadaan uusittua tievalaistuksia ja liikennemerkkejä, mutta mm. turvallisuuden kannalta tärkeille kaiteiden uusimisille rahoitusta ei riitä.

Sorateitä hoidetaan, rakenteellisia korjauksia ja palvelutason parantamisia ei pystytä toteuttamaan

Sorateitä hoidetaan viime vuosien tapaan, mutta rakenteellisia korjaustoimia ei juuri pystytä sorateille tekemään. Sään ääri-ilmiöt ovat viime vuosina tehneet sorateiden päivittäisen liikennöinnin turvaamisesta aika ajoin haasteellista. Tienkäyttäjien tyytymättömyys soratieverkon palvelutasoon on kasvanut, erityisesti sääolosuhteiden aiheuttamien haasteiden vuoksi.

Alueellisia pieniä investointeja ei ilman teemarahoituksia ole mahdollista toteuttaa

Alueellisia investointeja, jotka parantaisivat erityisesti liikenneturvallisuutta, ei juurikaan ole mahdollista toteuttaa. Investointirahoituksen vähäisyys heikentää myös reagointia alueen kehittämiseen ja kestävä liikenteen edistämisen liittyvien tienpitotoimien tekemiseen. ELY-keskuksen vastuulla olevien pienten tieinvestointien etenemisenäkymät ovat lähes olemattomat ja oikeastaan ainoa toteutukseen johtava rahoitus on eduskunnan jakovararahoitus.

17.10.2025

Suurten tiehankkeiden toteutusten aloituksia odotetaan

Elinkeinoelämän odotukset myös kehittämishankkeiden toteuttamiselle ovat korkeat. Näihin odotuksiin osittain vastataan satamaliikenteen ja laivateollisuuden kannalta keskeisen hankkeen E18 Kt 40 Turun kehätien Raisen keskustan kohdan ja Paraisten teollisuuden kannalta merkittävän Mt 180 Kurkela-Kuusisto-yhteyden käynnissä olevilla hankkeilla.

Alueella on myös muita suunnitelmavalmiuden puolesta lähellä toteutusta olevia merkittäviä ja tärkeitä kohteita. Näistä kiireellisimpiä olisivat näkemyksemme mukaan työmatka- ja satamaliikennettä välittävän E18 (Kt 40) Naantali-Raisio osuuden saattaminen TEN-T ydinverkkovaatimusten edellyttämään kuntoon vuoteen 2030 mennessä sekä Vt 2 Porin kohdan 4-kaistaistuksen sisältäen Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymän hankkeiden toteutukset. Myös useita muita tärkeitä tiehankkeita odottaa rahoitustaan.

Saaristoliikennettä (maantielautta- ja yhteysalusliikenne) uudistetaan

Hallituksen kauaskantoiset päätökset mahdollistavat pitkäkestoisten sopimusten solmimisen sekä maantielautta- että yhteysalusliikenteessä, mikä puolestaan edistää uudenaikaisen ja vähäpäästöisen kaluston käyttöönottoa.

Maantielauttaliikenne (valtakunnallinen toiminto)

Maantielauttaliikennöintiin on vuodelle 2026 varattu riittävä 62 milj. euron rahoitus, jossa nykyhinnoilla on riittävä polttoaineen hinnanvaraus.

Vuoden 2024 2. lisätalousarviossa mahdollistettiin 20-vuoden kestoiset maantielauttaliikenteen palvelusopimukset. ELY-keskus on solminut ensimmäisen pitkäkestoisen sopimuksen Suomen Lauttaliikenne Oy:n kanssa Järvi-Suomen 12 lauttapaikan maantielauttaliikennepalveluiden tuottamisesta vuosille 2026–2047. Järvi-Suomen hankinta on ensimmäinen neljästä 20 vuoden maantielauttaliikenteen palvelukokonaisuudesta ja vuosien 2026–2030 aikana hankintoja tullaan jatkamaan muiden kolmen hankintakokonaisuuden osalta. Liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät Järvi-Suomen lauttapaikoilla 98 % vuosien 2010–2015 keskiarvotasosta, eli yli 2000 tonnia vuodessa. Uusi palvelusopimus tuo vuosien 2026–2028 aikana liikenteeseen 10 uudistettua lossia ja kaksi täysin uutta lossia.

Maantielauttaliikenteen pitkäkestoisiin sopimuksiin on sisällytetty kaloustouudistuksia, joiden käyttöönotto vaatii maantielauttaliikenteen ranta- ja väyläinfraan merkittäviä korjauksia, näihin on vuodelle 2026 osoitettu 5 milj. euroa ja se on riittävä.

Yhteysalusliikenne (valtakunnallinen toiminto)

Yhteysalusliikenteen ostoihin ja kehittämisen on ensi vuodelle osoitettu 19,886 milj. euron määräraha ja se mahdollistaa liikennöinnin järjestämisen ja muutaman laiturin korjauksen. Erinomaista, että aiempaa pidemmillä 15-vuotisilla sopimuskausilla mahdollistetaan yhteysalusliikenteen kehittäminen ja liikennettä sekä aluskannan uudistamista vähäpäästöisemmäksi pystytään nyt toteuttamaan. Ensimmäinen 15-vuotinen sopimus Porvoon ja Sipoon

17.10.2025

yhteysalusliikenteelle on kilpailutettu. Neljä muuta yhteysalusreittiosuutta (Utö, Nauvon eteläinen, Parainen, Houtskari-Iniö) kilpailutetaan vuosien 2025–2027 aikana.

Julkisen henkilöliikenteen ostot

Varsinais-Suomen ELY-keskukselle osoitettiin julkisen henkilöliikenteen määrärahaa 4,0 miljoonaa euroa vuodelle 2025. Vuoden 2026 alueellisesta määrärahakiintiöstä ei ole vielä tietoa. Jatkossa kiintiöinti tapahtuu sisäisesti Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa. Vuoden 2025 kiintiön takia liikennettä on jouduttu supistamaan. Joukkoliikenteen järjestämisen noussut kustannustaso on kasvattanut tilaajan kustannuksia sekä käynnissä olevien hankintojen indeksinousun että uusien kilpailutusten myötä. Vuoden 2025 liikennöinnin kilpailutuksissa on myös huomioitu tulevien vuosien riskiä rahoitustasossa ja kustannustason nousussa.

Hankittavana olevaa liikennettä on supistettu jo hankintavaiheessa saamatta sillä vielä merkittävää kustannussäästöä. Vuonna 2024 myös voimassa olevia sopimuksia on jouduttu sopeuttamaan määrärahatilanteen takia, mutta tähän ei jouduttu turvautumaan enää vuonna 2025. Taloustilanne on tiukka, mutta tällä hetkellä stabiili. Valtionavustuksia kunnille vuonna 2025 myönnettiin ainoastaan kaupunkimaisen joukkoliikenteen hankintaan ja rahoitustasoa jouduttiin näidenkin osalta laskemaan. Kuntien kehittämishankkeisiin ei myönnetty valtionavustusta vuonna 2025 määrärahatilanteen takia. Tulevina vuosina peruspalvelutasoon syntyneiden aukkojen korjaaminen edellyttäisi rahoitustason nostoa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt toiminnanohjauspäällikkö Pekka Puurunen ja ratkaissut johtaja Tuovi Päiviö.

Jakelu

Kaisa Iso-Sipilä / Eduskunta

Tiedoksi

VARELY: Olli Madekivi, Hanna Lindholm, Timo Bäcklund, Markus Kivelä

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

Esittelijä Puurunen Pekka 17.10.2025 15:24

Hyväksyjä Päiviö Tuovi 17.10.2025 15:26