LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Muistio

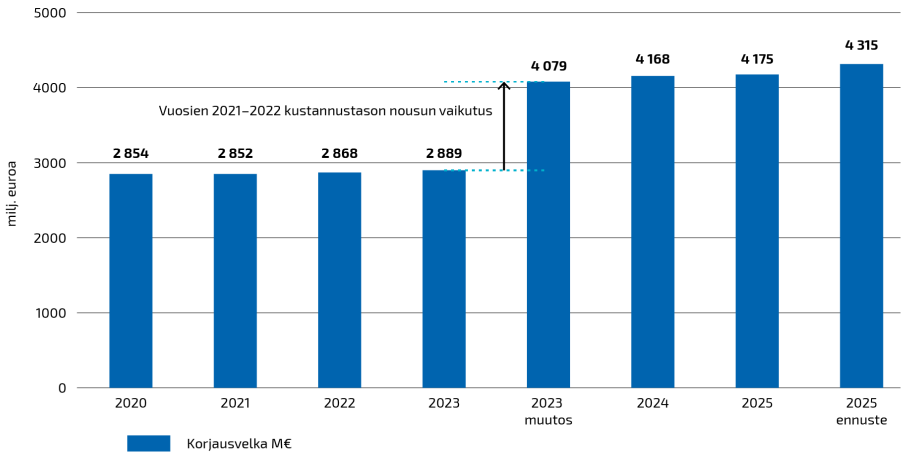
7.11.2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Liikenneväylien korjausvelan tavoitetila ja kehitysennusteita

Väyläverkon korjausvelalla tarkoitetaan huonokuntoisten eli korjaustarpeessa olevien valtion teiden, ratojen ja vesiväylien yhteenlaskettuja korjauskustannuksia. Korjausvelkalaskelmaa on päivitetty vuodesta 2016 alkaen vuosittain, ja korjausvelan trendi on ollut nouseva siitä lähtien.

Valtion väyläverkon (maantiet, radat, vesiväylät) korjausvelka oli vuoden 2025 alussa 4175 miljoonaa euroa. Tästä noin 60 % (2 560 milj. euroa) oli maantieverkolla ja noin 40 % rataverkolla. Korjausvelka on syntynyt pidemmän ajan kuluessa ja velan kasvu on kiihtynyt 2010-luvulta lähtien. Korjausvelan kasvuun on myös vaikuttanut merkittävästi noussut kustannustaso - maarakentamisen kustannustaso nousi vuodesta 2020 vuoteen 2023 yhteensä lähes 30 % ja kustannustaso on jäänyt tälle korkealle tasolle.



Kuva 1. Kuvaajassa korjausvelan vuoden alun tilanne ja ennuste vuoden 2025 lopussa. Vuonna 2023 korjausvelan määrä korjattiin vastaamaan ajankohtaista kustannustasoa.

Väyläomaisuuden määrä ja kuntotila perustuvat Väyläviraston keräämään tietoon. Korjaustarve määräytyy pääosin kuntotilasta ja kuntokriteereistä. Toimenpidevalinnat ja kustannukset puolestaan perustuvat Väyläviraston nykyiseen kunnossapitokäytäntöön.

Laskelmassa käytetyt korjausten yksikköhinnat vastaavat vuoden 2023 tasoa. Korjausvelan laskentamallia kehitetään sitä mukaa, kun eri omaisuuslajien tietopohja parantuu.

Korjausvelkaluvun etuna on, että eri omaisuuslajien korjaustarpeet yhteismitallistetaan euroiksi, jolloin niitä voidaan vertailla ja laskea yhteen. Tällöin korjausvelan muutoksella voidaan kuvata liikenneväylien kunnon kehittymistä yhtenäisellä tavalla. Toisaalta korjausvelan laskentaan vaikuttaa kuntokehityksen lisäksi muita tekijöitä, kuten kustannustasomuutokset, uudet omaisuuslajit sekä muutokset kuntoluokituksissa.

Korjausvelkalaskelmat on alun perin kehitetty tuottamaan kokoluokkatietoa väylien korjaustarpeesta. Kaikkien omaisuuserien korjausvelan laskenta ei vielä perustu mitattuun kuntotietoon, minkä takia merkittävä määrä korjausvelkaa perustuu edelleen erilaisiin arviointimenettelyihin. Näin ollen korjausvelkaa tulisi edelleen tulkita kokoluokkatietona eikä tarkkana lähtötietona väylänpidon suunnittelussa

<u>Väyläverkon korjausvelka ja Liikenne 12-suunnitelmaluonnos</u>

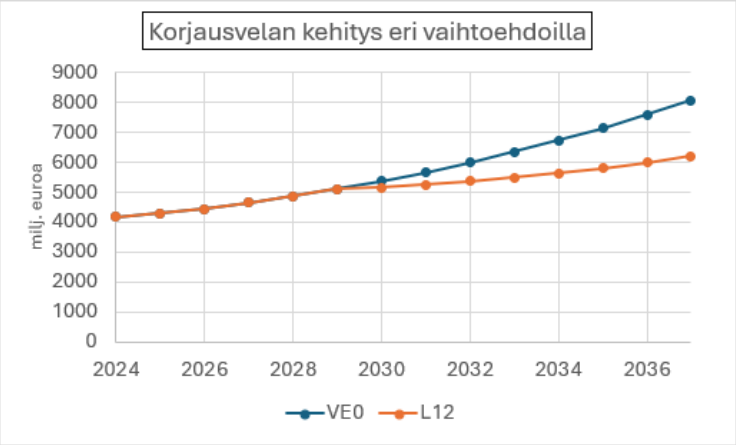
Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksessa vuosille 2026-2037 kuvataan korjausvelan nykytilaa ja sen kehittymistä. Varsinaista euromääräistä tavoitetasoa ei suunnitelmassa ole määritelty. Korjausvelan laskentaa ja vaikuttavuutta kehitetään jatkuvasti Väylävirastossa. Liikenne 12-suunnitelman päivityksen aikana on käyty keskustelua, että myös korjausvelan vähentämistä ja vaikuttavuuden kuvaamista kehitetään konkreettisempaan ja vertailukelpoisempaan muotoon.

Toimenpiteillä sekä rahoitusohjelmalla pyritään kuitenkin varmistamaan, että korjausvelan kasvua saadaan taitettua merkittävästi.

- *Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla, tehokkaalla rahoituksen käytöllä ja väylätutkimusta ja uusia teknologioita hyödyntämällä väyläverkon korjausvelan nousu taitetaan vuodesta 2030 alkaen, päätyen n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.*

- *Väylänpidon rahoituksella varmistetaan ensi sijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto. Vuodesta 2030 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, myös alemmalla tieverkolla, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Siltojen korjauksiin Väylävirasto varautuu omalla ohjelmalla (mm. erikoiskuljetukset huomioiden). Talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet.*

- *Valtio arvioi tapoja vakioida korjausvelan laskentatapa ja vähentämistarve konkreettisempaan ja vertailukelpoisempaan muotoon.*



Kuva 2. Liikenne 12-suunnitelman lisärahoituksen (alk. 2030) vaikutus korjausvelan määrään

Hahmotelmaa Väyläverkon korjausvelan tavoitetilaksi (Väylävirasto)

Korjausvelan kokonaan poistaminen ei ole taloudellisesti perusteltua, sillä periaatteena on korjata oikea-aikaisesti ja kustannustehokkaasti vain huonokuntoinen omaisuus huolehtimalla samalla siitä, että toteutettavat kohteet hankitaan ja toteutetaan tehokkaasti. Esimerkiksi päällystämiskohteiden tulee olla riittävän pitkiä ja sisältää mahdollisimman paljon huonokuntoista tietä. Korjausvelan määrän kasvuun voidaan myös vaikuttaa toteuttamalla ennakoivaa kunnossapitoa silloin, kun se on mahdollista ja taloudellisesti järkevää.

Valtaosa, yli 90 % maanteiden korjausvelasta koostuu päällystettyjen teiden ja siltojen korjausvelasta. Päällysteiden ja siltojen kunnossapidon toimintalinjoissa on määritelty tavoitteellinen tila päällysteiden ja siltojen kunnolle ja korjausvelalle, joka on määritelty huonokuntoisen tieomaisuuden korjaamisen kustannuksena. Toimintalinjoissa on päädytty siihen, että vilkkaalla tieverkolla huonokuntoisia päällysteitä sallitaan tavoitetilassa kuusi prosenttia tieverkosta ja muulla tieverkolla kahdeksan prosenttia. Maantiesiltojen osalta tavoitteena on pitää huonokuntoisten määrä korkeintaan viidessä prosentissa. Näiden tavoitteiden perusteella maanteiden korjausvelan tavoitetaso olisi n. 1,3 miljardia euroa, mikä on noin puolet nykytasosta.

Rataverkolla liikennöinti ja toimintavarmuus edellyttävät kriittiseltä rataomaisuudelta täysin häiriötöntä toimivuutta (esim. sähkörata, vaihteet, sillat). Korjausvelan hallinnan päätavoitteena on, että pääratojen ja ratasiltojen korjausvelka vähennettäisiin mahdollisimman pieneksi. Tähän tavoitteeseen perustuen rataverkon korjausvelan tavoitetaso olisi noin miljardi euroa, mikä on noin 65 prosenttia nykytasosta. Vähentämistarve on pienempi kuin tieverkolla, sillä rataverkon kunto on kokonaisuutena parempi kuin tieverkon.

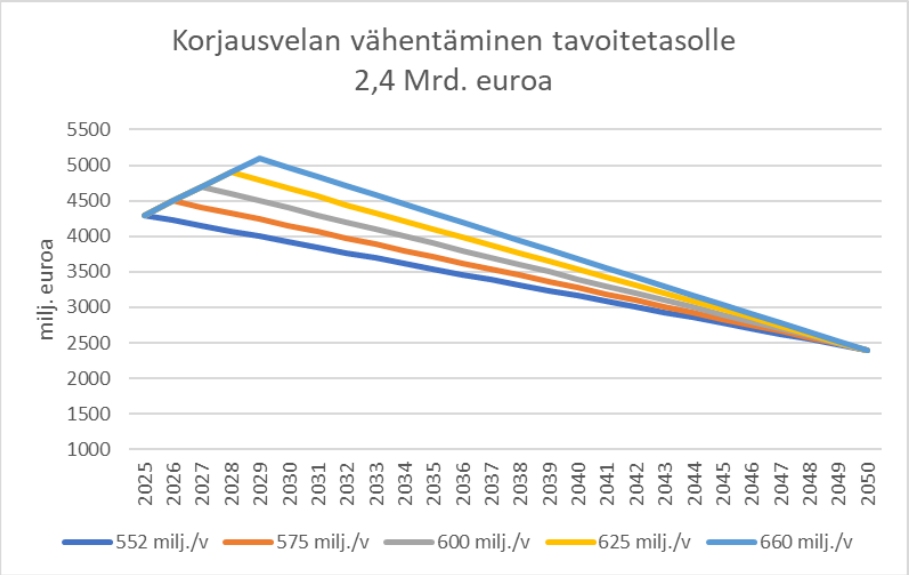
Vesiväylien tavoite korjausvelalle on 30 milj. euroa, eli nykyinen korjausvelan taso.

Skenaarioita tavoitetilan saavuttamiseksi

Alla olevassa kaaviossa (kuva 3.) on esitetty vaihtoehtoja korjausvelan saattamiseksi ym. tavoitetasolle vuoteen 2050 mennessä. Korjausvelan kehitys lähtee kaaviossa nykytilanteesta ja vaihtoehdot on määritelty sen mukaan, minä vuonna (2026–2030) lisärahoitus aloitetaan. Jos lisärahoitus aloitetaan vuonna 2026, vuosittain tarvitaan noin 550 milj. euron lisäys nykyiseen

perusväylänpidon JTS-tasoon (1,3 miljardia euroa). Vastaavasti, jos lisärahoitus aloitetaan vasta vuonna 2030, tarvitaan sitä 660 milj. euroa vuodessa.

Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen rahoitustasoilla ei vielä päästä tavoitetason suuntaan, vaan korjausvelka kasvaa.



Kuva 3. Vuosittaisen lisämäärärahan tarve vuoden 2050 tavoitteen saavutamiselle riippuen aloitusvuodesta.