



Väylävirasto  
Trafikledsverket

# Väylien korjausvelka

Tammikuu 2023





# Liikenneväylien korjausvelka 1.1.2022

Väyläomaisuustyyppi	Tieverkko	Rataverkko	Vesiväylät	Yhteensä
linjaosuudet	1252	880	8	2140
taitorakenteet	257	109	10	377
laitteet	0	264	14	278
varusteet	41	30	3	74
<b>Yhteensä</b>	<b>1550</b>	<b>1282</b>	<b>35</b>	<b>2868</b>

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2022 alussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä oli lähes 2,9 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistui yli 1,5 mrd. euroa ja rautateille lähes 1,3 mrd. euroa, ja vesiväyliin 35 milj. euroa.

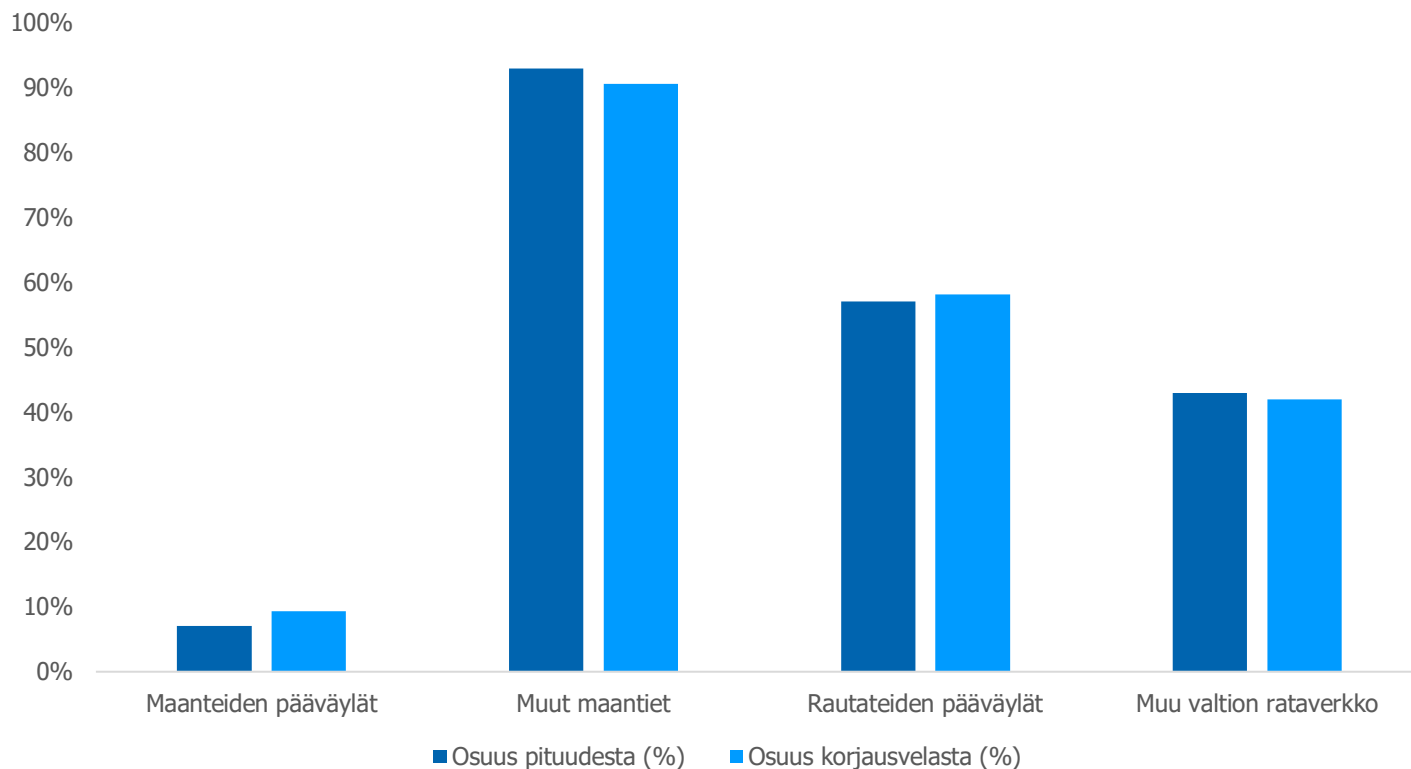
Sekä maanteillä että radoilla korjausvelka koostuu pääosin linjaosuuksien kuntopuutteiden korjaustarpeesta. Muita suurimpia eriä ovat maantiesillat ja ratojen asetinlaitteet.

Vuoden 2022 lopussa maanteiden korjausvelka oli 1 664 milj. euroa ja ratojen korjausvelka 1 226 milj. euroa (ennakkotieto).

Laskelmat ovat vuoden 2015 kustannustasossa.



# Korjausvelan jakautuminen pääväylille\*) ja muille valtion väylille (1.1.2022)



- Maanteiden korjausvelasta 9 % (145 M€) on pääväyläverkolla (pääväyliä 5 500 km, 7 % maantieverkon pituudesta).
- Rataverkolla pääväyliä osuus korjausvelasta on 58 % (745 M€), mikä johtuu suurelta osin pääväyläverkon suuresta suhteellisesta osuudesta (3 400 km, 57 % rataverkon pituudesta).

\*) Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018)

# Väylien korjausvelan kehitys ja ennuste

- Korjausvelan kehittymisestä on tehty ennuste perustuen vuoden 2023 talousarvion rahoitukseen (1,315 mrd. eur) sekä julkisen talouden suunnitelmakauden (JTS) 2024–2026 perusväylänpidon rahoitustasoon (1,285 mrd. eur/vuosi).
- Keskeinen haaste on vuosina 2021–2022 toteutunut merkittävä kustannustason nousu, joka on heikentänyt ostovoimaa ja nostanut väylien korjauskustannuksia.
- Rahoitustason lisäksi korjausvelan kehitys riippuu rahoituksen käytön suuntaamisesta (so. missä määrin rahoitusta käytetään väylien korjaamiseen; vrt. kasvavat hoito- ja käyttömenot ja toisaalta muita, esim. saavutettavuus- ja liikenneturvallisuuшыötyjä, tuovat parantamishankkeet).
- Rahoitus vaikuttaa myös urakoitsijoiden saatavuuteen. Ohuet markkinat ja isot vuosittaiset vaihtelut eivät houkuttele investoimaan henkilöstöön ja kalustoon.

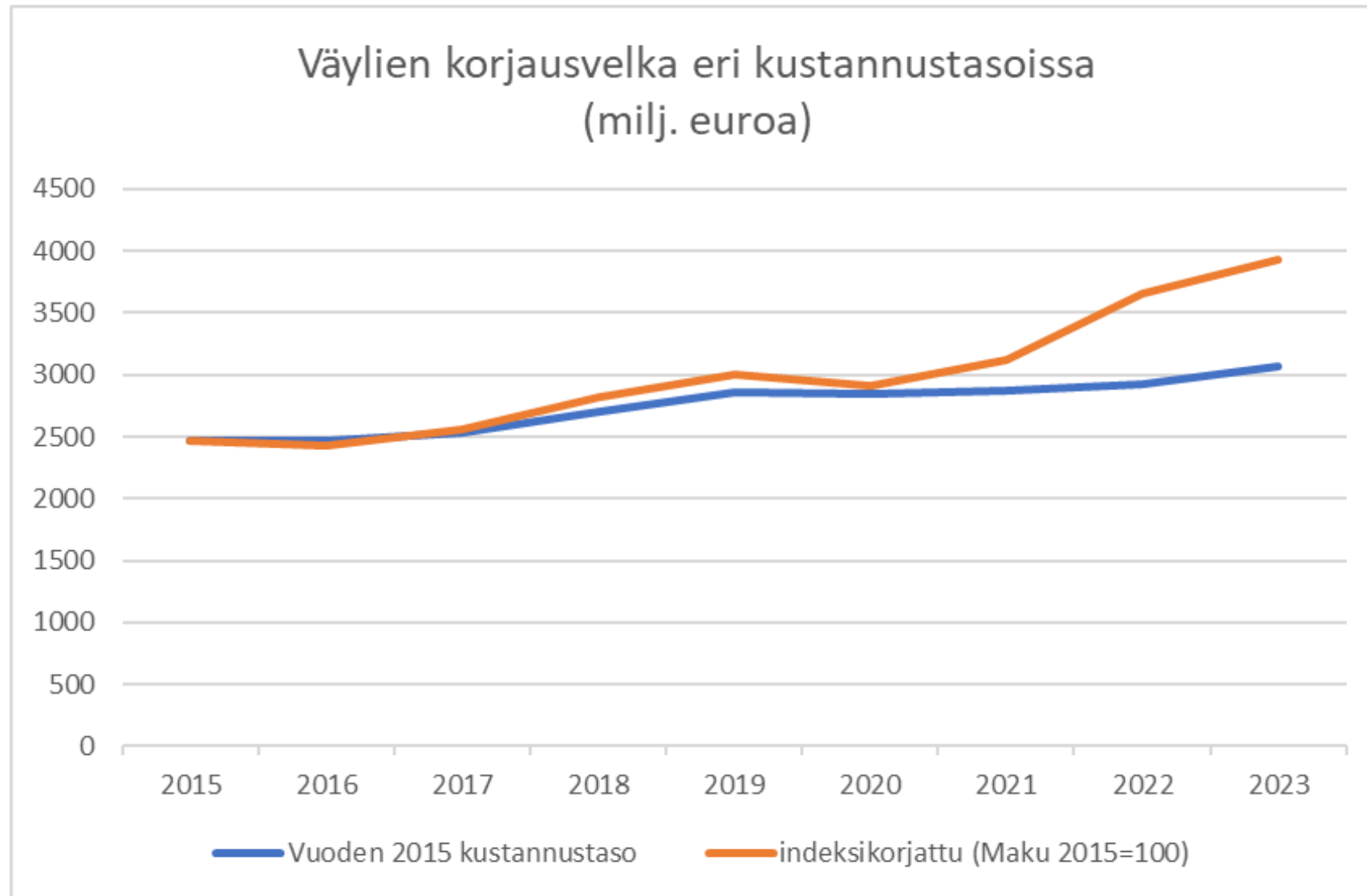
# Liikenneväylien korjausvelka (1)

- Korjausvelan taso ja kasvu ovat tähän mennessä raportoitua korkeampia, jos huomioidaan toteutunut kustannustason nousu ja ennustetaan kustannusten pysyvän jatkossakin korkealla (arvio 2,5 % vuotuinen kustannustason nousu vuodesta 2023 eteenpäin).
- Korjausvelka jatkaa tasaista noin 100–120 miljoonan vuotuista kasvua JTS-kauden 2023–2026 ajan, myös vuonna 2027, jos rahoitus pysyy samalla tasolla.
- Vilkasliikenteisen **tieverkon** kunto hallitaan. Korjausvelan vaikutukset näkyvät keskivilkkaalla ja vähäliikenteisellä tieverkolla, jonka kunto heikkenee kiihtyvästi. Nopeus- ja painorajoitukset lisääntyvät, ja vähäliikenteisimpiä päällystettyjä teitä muutetaan sorateiksi. Ajo- ja ajoneuvokustannukset lisääntyvät. Niukan rahoituksen tilanteessa päällystetyllä tieverkolla joudutaan tekemään päivittäisen liikennöitävyyden varmistamiseksi elinkaaritehottomia toimenpiteitä (esim. osa päällysteiden paikkauksista), mikä heikentää väylänpidon tehokkuutta. Lisäksi siltojen korjaustarpeet lisääntyvät sillaston ikä- ja kuntojakaumasta johtuen.

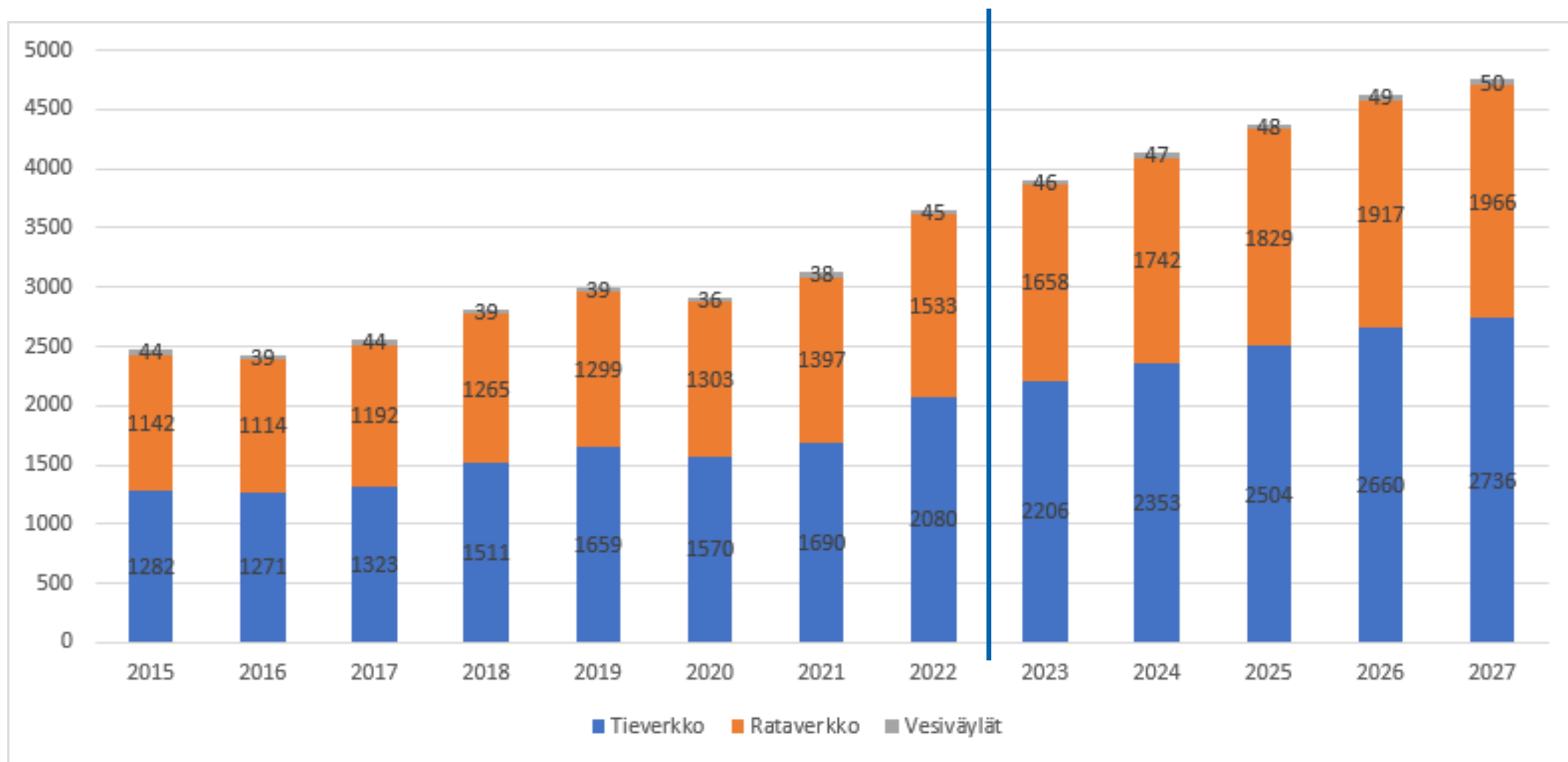
# Liikenneväylien korjausvelka (2)

- **Rataverkolla** korjausvelka ilmenee mm. lisääntyneinä nopeusrajoituksina sekä liikenteen täsmällisyyttä heikentävinä vikoina. Rataverkolla lähivuodet (JTS-kausi) sujunevat tieverkkoa paremmin, sillä kaksi tärkeää pääratojen päällysrakenteiden korjauskohdetta on ohjelmoitu toteutettaviksi. JTS-kauden jälkeen tilanne on haastavampi. Muutamilla vähäliikenteisillä rataosilla on merkittävä korjausvelka, ja ratkaistavaksi tulee ao. rataosien käytön jatkaminen. Pidemmällä aikavälillä Digirata-hankkeen toteuttaminen on keskeistä myös ratojen turvalaitteiden/asetinlaitteiden kunnon näkökulmasta.
- **Vesiväyläverkon** korjausvelka on marginaalinen verrattuna muihin väylämuotoihin, eikä velan hallinnassa ole ollut ongelmia.

# Kustannustason vaikutus korjausvelkaan



# Korjausvelan historia ja ennuste 2023–2027, huomioitu kustannustason muutos (milj. euroa)







Väylävirasto  
Trafikledsverket