



Väylävirasto
Trafikledsverket

Lausunto

1 (7)

VÄYLÄ/1777/Vv-00.00.05/2026

6.3.2026

Eduskunnan valtionvarainvaliokunnan
liikennejaosto

Asiantuntijalausuntopyyntönne 4.3.2026

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

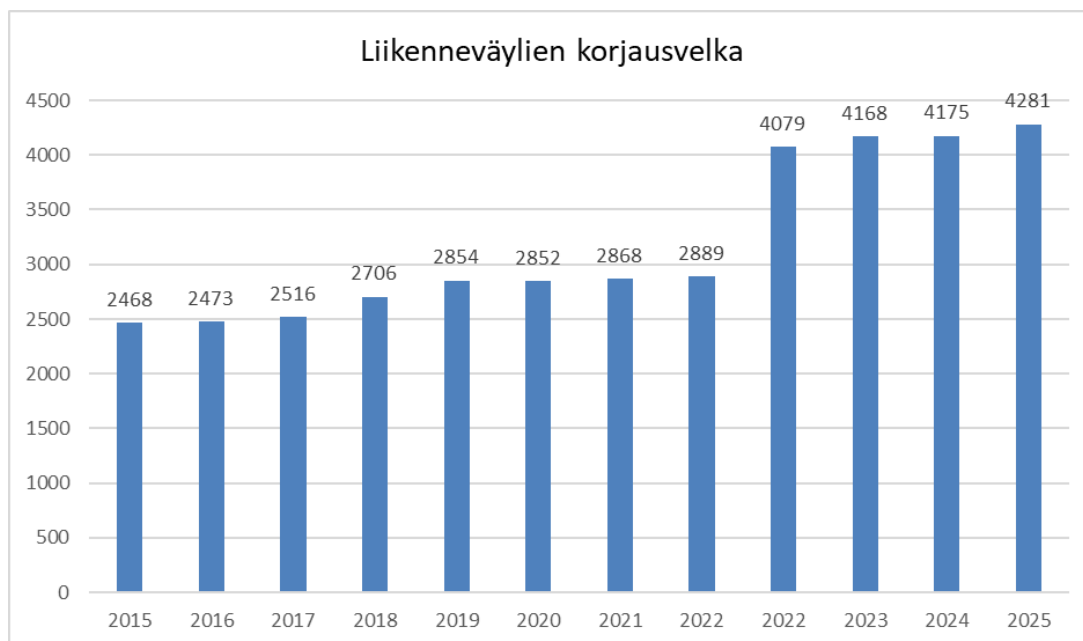
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto on pyytänyt Väylävirastolta asiantuntijalausuntoa koskien Valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037. Lausunnossa on pyydetty tarkastelemaan väyläverkon korjausvelkaa pidemmän aikavälin kehityksen näkökulmasta, maanteiden päällystemäärän vuosittaista vaihtelua sekä muun keskeisen väyläomaisuuden kunnon kehittymistä. Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa, painottuen pyydetyksi väyläverkon korjausvelkaan.

Väyläverkon korjausvelka ja sen kehittyminen

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Nykymuotoisia korjausvelkalaskelmia on tehty säännöllisesti vuodesta 2015 lähtien, aikasarja on kuvassa 1.

Vuonna 2023 laskelmiin tehtiin uudistuksia, kun laskelmassa käytetyt korjausten yksikköhinnat päivitettiin voimakkaasti kohonneeseen kustannustasoon. Korjausvelka vuoden 2022 lopussa on vertailun helpottamiseksi esitetty kuvassa vanhassa ja uudessa kustannustasossa.

6.3.2026



Kuva 1. Väyläverkon (maantiet, radat, vesiväylät) korjausvelan kehittyminen vuosina 2015–2025 huomioiden vuonna 2020–2022 tapahtunut, merkittävät kustannustason nousu.

Vuoden 2025 lopussa korjausvelka oli 4281 milj. euroa. Maanteiden korjausvelka oli 2639 milj. euroa, rautateiden 1631 milj. euroa ja vesiväylien 28 milj. euroa. Korjausvelka on kasvanut Vuoden 2025 lopussa korjausvelka oli 4281 milj. euroa. Maanteiden korjausvelka oli 2639 milj. euroa, rautateiden 1631 milj. euroa ja vesiväylien 28 milj. euroa. Korjausvelka on kasvanut hitaasti ja sen kasvua on hillinnyt viime vuosikymmenen lopussa ja vuosina 2024–2025 saatu korjausvelkarahoitus.

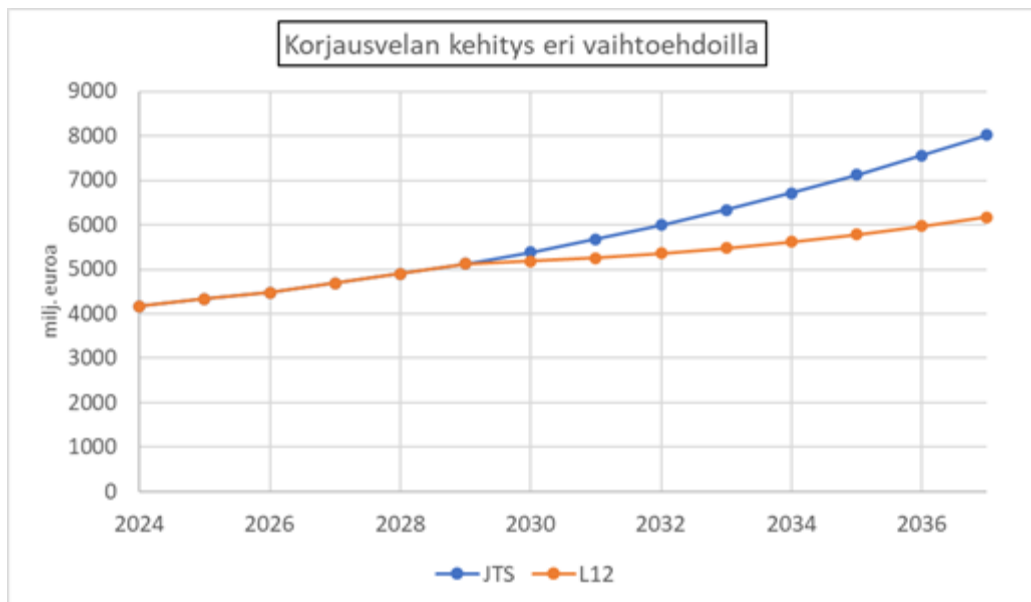
Tieverkolla korjausvelkaa on merkittävästi vähäliikenteisten maanteiden päällysteiden lisäksi maantiesilloissa. Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla, mikä aiheuttaa viivästyksiä liikenteeseen. Ratojen korjausvelan hallinnan merkittävin haaste on siltojen ja turvalaitteiden ohella pitkien, vilkkaasti liikennöityjen linjaosuuksien peruskorjaustarve. Korjausvelan jakautuminen väyläverkolle ja eri omaisuuslajeihin on esitetty taulukossa 1.

	Tiet	Radat	Vesiväylät	Yhteensä
Linjaosuudet	2105	1253	8	3366
Taitorakenteet	139	138	2	279
Laitteet	0	192	16	208
Varusteet	116	30	3	149
Yhteensä	2639	1613	29	4281

Taulukko 1. Väyläverkon korjausvelan 31.12.2025 jakautuminen väyläverkoille omaisuuslajeittain.

6.3.2026

Korjausvelan kasvuennusteita on esitetty kuvassa 2. Tämänhetkisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella perusväylänpidon rahoitustasolla rahoituksella (1,28 miljardia vuodessa) korjausvelan ennustetaan nousevan vuoteen 2037 noin kahdeksaan miljardiin euroon, parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisella rahoituksella (L12) kasvu jää noin kaksi miljardia euroa pienemmäksi. L12-suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitukseen tehdään vuodesta 2030 alkaen tasokorotus, joka olisi v. 2030 460 milj. euroa. Ennen tätä tasokorotusta korjausvelka kasvaa kuitenkin jo yli 5,0 miljardiin euroon vuoteen 2030 mennessä nykyisen JTS:n mukaisella rahoitustasolla. Tasokorotuksenkin jälkeen korjausvelka jatkaa kasvuaan 2030-luvulla, mikä kertoo väyläverkkojen merkittävästä lisärahoitustarpeesta.

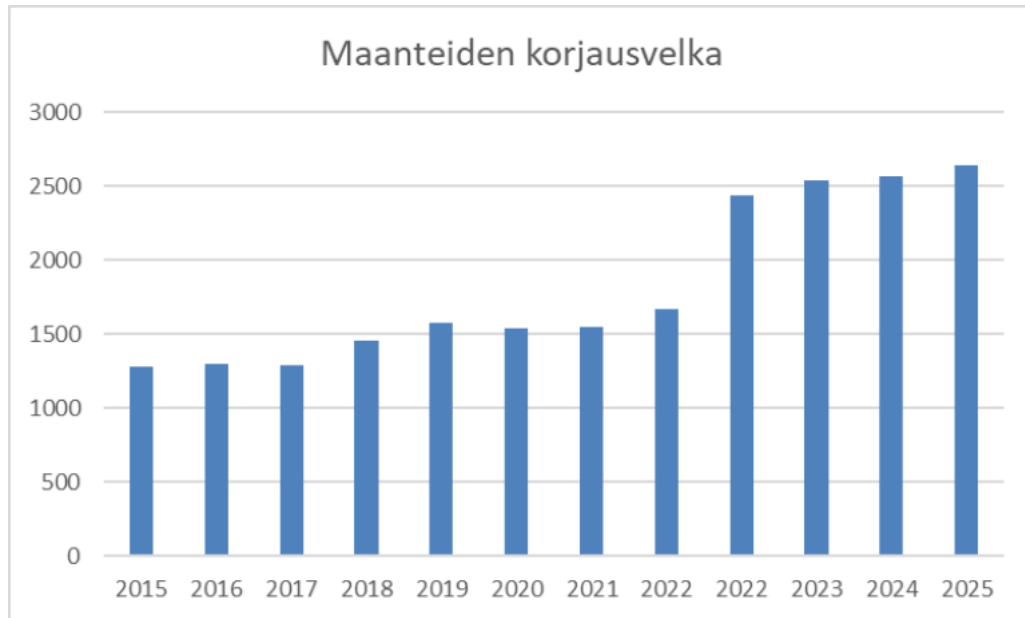


Kuva 2. Korjausvelan kehityksen ennusteet JTS:n ja L12-rahoitustasoilla

Maanteiden korjausvelka ja päällystysmäärät

Suomena maantieverkko on laaja: 78 000 km maantieverkosta on noin 51 000 km päällystettyjä teitä. Kuvassa 3 on maanteiden korjausvelan toteutunut kehitys vuoden 2025 loppuun saakka. Kustannustason muutoksen havainnollistamiseksi vuoden 2022 lopun tiedot on tässäkin esitetty vanhalla ja uudella kustannustasolla.

6.3.2026



Kuva 3. Maanteiden korjausvelan kehitys viimeisen kymmenen vuoden aikana (ostovoiman merkittävä heikentyminen v. 2020–2022 on otettu huomioon kertaluonteisena nousuna vuoden 2022 luvuissa).

Maanteiden korjausvelan kasvu on johtunut pääosin vähäliikenteisten päällystettyjen teiden ja siltojen kunnon huonontumisesta. Alla olevasta kuvasta 4 nähdään, että korjausvelan kasvun kannalta riittävä päällystysohjelma (noin 4 000 km/v) on viimeisen 20 vuoden aikana toteutunut vain muutaman kerran, mikä näkyy huonokuntoisten päällysteiden määrän voimakkaana kasvuna (kuva 5).

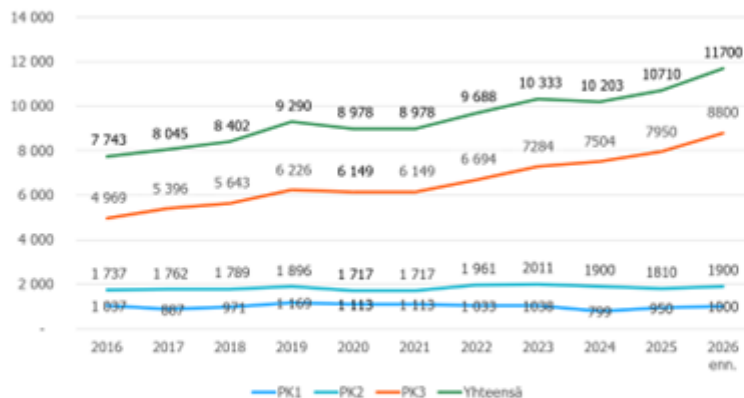
6.3.2026

Maanteiden sekä kävely- ja pyöräilyväylien päällystysmäärät 2005-2026



Kuva 4. Päällystysohjelmat vv. 2005–2026.

Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä



- PK1 = vilkasliikenteiset tiet
- PK2 = keskiviikkeitä
- PK3 = vähäliikenteiset tiet

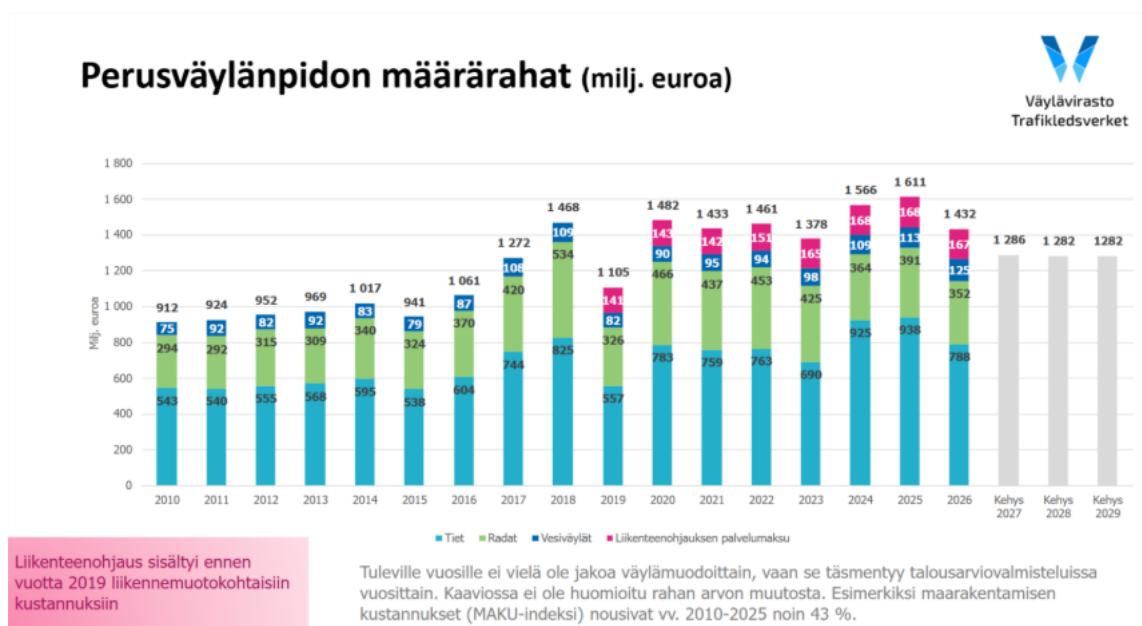
Kuva 5. Huonokuntoisten päällystettyjen maanteiden kehityshistoria

Maanteistä vähäliikenteisiä (alle 400 ajoneuvoa/vrk) on 46 000 km, joista erittäin vähäliikenteisiä (alle 100 ajoneuvoa/vrk) on 23 500 km. Tämän väyläverkon korjauksiin on ilman lisä/korjausvelkarahaa osoitettavissa nykyisessä rahoitustilanteessa vain 15–20 milj. euroa vuodessa.

6.3.2026

Perusväylänpidon rahoitus ja sen näkymät

Perusväylänpidon rahoituksen (mom. 31.10.20) vaihtelu näkyy kuvassa 6. Nykyisen hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta osoitetaan 568 milj. euroa korjausvelan purkamiseen vuosille 2024–2026. Lisärahoitus kohdistetaan tieverkolle päällysteisiin ja siltoihin.



Kuva 6. Talousarvioiden ja julkisen talouden suunnitelman mukainen valtion perusväylänpidon rahoitus.

Talousarvion sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään yhteiskunnallisen vaikuttavuuden kannalta keskeisimmällä verkon osalla ja väylien toimivuus turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän keskeiset tarpeet.

Tämänhetkisen julkisen talouden suunnitelman mukaisella rahoituksella pystytään pitämään vain vilkkaimman tieverkon kunto nykytasolla, muun tieverkon huonokuntoisten päällysteiden määrä jatkaa kasvua. Lähivuosien haasteena ovat lisäksi sillat, joiden korjaustarpeet lisääntyvät vuosi vuodelta kun 1970–1980-luvuilla rakennetut sillat tulevat peruskorjausikään. Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla. Ratojen korjausvelan hallinnan merkittävin haaste on pitkien vilkkaasti liikennöityjen linjaosuuksien peruskorjausten toteuttaminen oikea-aikaisesti.

6.3.2026

Liikenneverkon korjaamisen rahoitus on ennen L12-suunnitelman mukaista tasokorotusta niin niukka, että maanteillä vain vilkkaimman verkon kunto voidaan pitää nykyisellä tasolla ja rataverkon suunniteltuja peruskorjaushankkeita joudutaan siirtämään tulevaisuuteen. Mikäli L12:n perusväylänpidon rahoitustason nosto ei toteudu, väylien korjausvelka kasvaa nykytilanteeseen verrattuna lähes kaksinkertaiseksi, 8 mrd. euroon, vuoteen 2037 mennessä.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut pääjohtaja Kari Wihlman ja esitellyt toimialajohtaja Virpi Anttila.

Jakelu Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
Väyläviraston johtoryhmä
Vesa Männistö



LIV_17.03.2026_L12KORJAUSVELKA_VÄYLÄVIRASTO_LAUSUNTO

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa. Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Allekirjoitukset

Allekirjoittaja	Anttila Virpi
Allekirjoitusaika	06.03.2026 10:33
Allekirjoittaja	Wihlman Kari
Allekirjoitusaika	06.03.2026 11:14

Allekirjoitetut asiakirjat

Asiakirja	LiV_17.03.2026_L12korjausvelka_Väylävirasto_lausunto.pdf (ec281a4a087e72e6aefbf3a2813dd0f232de931e8c9928cd13ceb09ccc330095)
-----------	--