



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Uudenmaan  
ELY-keskuksen  
tienpidon ja  
liikenteen  
suunnitelma  
2023–2026

*[Etusivu](#) » [Talous ja toimintaympäristö](#)*

## Talous ja toimintaympäristö

- [Esipuhe](#)
- [Tienpidon näkymiä](#)
- [Tienpidon toimintaympäristö](#)
- [Tienpidon rahoitus](#)

## Esipuhe



### Tienpitoa väylien palvelukyky varmistuen

Mennyt talvi ja kevät ovat olleet tienpidon näkökulmasta eteläisessä Suomessa poikkeavia. Talvi tullessaan oli runsasluminen. Kevään tullen pakkasen ja plussan puolella sahaava lämpötila rikkoi päällysteitä ennennäkemättömällä tavalla. Kesäkaudelle suunniteltujen toimenpiteiden hankinnat käynnistyivät materiaalien ja polttoaineiden hintapiikissä, jonka etenemistä on edelleen vaikea ennustaa. Hankintojen markkinatilannetta tasoittaa urakoiden sitominen harkitusti kustannusindekseihin, mutta tienpitäjä laskee eurojen riittävyttä töiden valmistumiseen asti. Toimintaympäristössä tapahtuvat jatkuvat muutokset hallitsemme asiantuntijuudella, joka koskee niin alueen tieverkon kuin koko liikennejärjestelmän toiminnan tuntemusta.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella toimintaa suunnataan erityisesti kolmen strategisen kärjen toimenpiteissä tavoitteena kestävä liikkuminen, elinvoimaa alueelle ja turvallinen liikenne. Taustalla ovat valtakunnalliset tavoitteet kestävästä, saavutettavasta ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä (Liikenne 12). Jatkamme jalankulun ja pyöräilyn väylien toteuttamista kuntien kanssa ja osana MAL-sopimuksia. Tavoittelemme erityisesti tavaraliikenteen reiteillä tasaista nopeustasoa eri toimenpitein ja suunnittelemme myös rakentamisen tavat kiertotaloutta ja vähäpäästöisyyttä suosiviksi. Joukkoliikenteessä turvaamme palvelut erityisesti tärkeimmillä opiskelu- ja työmatkayhteyksillä tavoitteena kasvattaa kulkutavan suosiota. Kaupunkiseutujen saavutettavuuden varmistamme erityisesti keskeisiin solmuihin – satamiin ja terminaaleihin, vähäliikenteisemmällä teillä turvaamalla tien käytön ja merkittävyyden mukainen tien kunto. Yksityisteiden avustuksilla mahdollistamme osaltamme tiekuntia ylläpitämään hallinnoimansa tiestö käyttöä vastaavassa kunnossa. Jatkamme myös aktiivista ja vaikuttavaa turvallisuusyhteistyötä keskeisten toimijoiden kanssa tunnistaen ja toteuttaen kustannustehokkaita liikenneturvallisuustoimenpiteitä.

Tämä tienpidon ja liikenteen suunnitelma nivoutuu parantamishakkeiden osalta kiinteästi Väyläviraston laatimaan investointiohjelmaan, esittäen Uudenmaan ELY-keskuksen parantamishankekohteita seuraavalle nelivuotiskaudelle. Toisaalta esillä ovat myös merkittävimmät käynnissä olevat suunnittelukohteet, jotka kytkeytyvät investointiohjelmassa ehdolla oleviin kehittämishankkeisiin. Tieverkon parantamis- ja kehittämistarpeet syntyvät mm. elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden, pyöräilyn olosuhteiden parantamisen, maankäytön kehittämisen sekä tien kunnon ja liikennöitävyyden ylläpidon tarpeista. Alueen tienpidon ja liikenteen keskeiset pullonkaulat on tunnistettu myös Traficomien ylläpitämässä liikennejärjestelmän strategisessa tilannekuvassa.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman toteutumiseen vuoden 2022 jälkeen sisältyy epävarmuutta liittyen käytössä olevaan väylärahoitukseen. Toteutamme suunnitelman mukaisia toimenpiteitä tulevien vuosien rahoituksen puitteissa toimenpiteiden vaikuttavuus ja toteutusvalmius huomioiden sekä väylien päivittäinen hoito ja ylläpito varmistaen.

Tieverkko on kansallisomaisuus, jonka palvelukyky säilyy vain pitkäjänteisellä ja suunnitelmallisella tienpidolla.

Kesäkuussa 2022

**Päivi Nuutinen**  
**Liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen johtaja**



kuva: Sirpa Pöllänen

## Katso myös

[Aluehallintovirastojen ja ELY-keskusten strategia vuosille 2020–2023](#)

[Uudenmaan ELY-keskuksen strategia 2020–2023](#)

## Tienpidon näkymiä



### Korjausvelan hallinta vaikeutuu

Valtion julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2023–2026 säästöpainotukset kohdistuvat erityisesti LVM:n hallinnonalalle. Väyläverkon kehittämiseen tulee pysyvä 110 M€:n leikkaus kolme vuotta kestäneen korotetun tason jälkeen. Perusväylänpidon osaltakin uhkana on 15 M€:n vähennys, joka kuitenkin vielä arvioidaan syksyn budjettiriiheen mennessä. Päivittäisen liikennöitävyyden varmistamisen ja korjausvelan hallinnan tärkeydestä vallitsee onneksi laaja yhteisymmärrys. Vaikka leikkauksia ei perusväylänpitöön tulisikaan, korjausvelan hallinnasta on tulossa vaikeaa.

Viimeisen vuoden aikana maarakennusalan kustannustaso on noussut noin 16 %. Energian ja keskeisten raaka-aineiden kustannusten nousu tuntuu infratoimialalla. Öljyn ja kaasun hinta näkyy hyvin suoraan päällystystoiminnassa, teräksen hinta rakentamisessa ja polttonesteiden hinta erityisesti tiestön hoidossa. Samalla rahalla saadaan vähemmän kuin ennen. Esimerkiksi tänä vuonna Uudenmaan ELYn toimialueella päällystysohjelman pituus on enää noin 500 km, joten korjausvelka kasvaa. Lisäksi talvi 2022 oli vaikea päällysteiden kunnan kannalta.

Vuonna 2021 rahoitus riitti vielä noin 700 km:n päällystysmäärään, jolla korjausvelka ei lisääntynyt. Valitettavasti vuosi 2023 näyttää vieläkin huonommalta. Korjausvelkaa on paitsi teiden päällysteissä niin myös mm. silloissa ja muissa taitorakenteissa, pistemäisissä tievauriokohteissa, kuivatusrakenteissa sekä varusteissa ja laitteissa. Tarpeellisista korjauskohteista ei ole pulaa.

### Vieraslajit tieympäristössä

Kesäkuussa 2019 annettiin uusi kansallinen asetus haitallisista vieraslajeista ja lajilistalle lisättiin mm. kurturuusu ja komealupiini. Molemmat ovat tuttuja näkyjä tieympäristössä. Kurturuusuja on myös istutettu aiempina vuosikymmeninä runsaasti lajin hyvän kestävyuden vuoksi. Kesäkuusta 2022 lähtien kurturuusuja ei saisi esiintyä tiealueilla, koska esiintyminen tällaisilla jatkuvasti käytössä ja hoidossa olevilla alueilla katsotaan kansallisen asetuksen kieltämäksi kasvatukseksi. Toisaalta EU:n vieraslajiasetus lähtee siitä, että "hinnalla millä hyvänsä" torjunta ei ole perusteltua eli hallintatoimenpiteiden on oltava suhteessa ympäristöön kohdistuvaan

vaikutukseen. Valtakunnallisesti haitallisten vieraslajien poiston korjausvelka on jopa 56 M€. Alustavan arvion mukaan huomattava osuus kustannuksista muodostuu vieraslajijätteen vastaanotosta ja käsittelystä, joten jätteenkäsittelyyn tarvittaisiin kustannustehokkaita ratkaisuja. Näihin toimiin ei ole erillistä rahoitusta, mikä vaikeuttaa vieraslajien hallintaa. Merkittävä osa Suomen tieympäristön kurturuusuesiintymistä sijaitsee Uudenmaan ELYn alueella. Kesällä 2022 on tarkoitus käynnistää ainakin yksi isompi hanke kurturuusujen hävittämiseksi sekä tehdä priorisoitua toimenpideohjelmaa saatujen kustannustietojen pohjalta ympäristöltään herkimpiä alueita painottaen.

### **Huoltovarmuuden varmistaminen**

Kansallisen huoltovarmuuden peruspilareita mm. energian saannin ohella on toimiva liikennejärjestelmä poikkeusoloissakin. ELY-keskusten liikennevastualueet varautuvat alueellaan normaaliolojen tehtäviensä varmistamiseen ja lainsäädännön mukaisesti tiettyihin poikkeusolojen erityistehtäviin. Hoitourakoiden toiminnan varmistaminen mukaan lukien kalusto ja materiaali liittyy suoraan tienpidon perustehtävään. ELYjen joukkoliikenteen järjestämistoiminto puolestaan tukee poikkeusoloissa vastaavasti tilanteen mukaan tarvittavien henkilökuljetusten järjestämistä. Näiden lisäksi ELY-keskusten liikennevastualueet varautuvat tiettyihin vain poikkeusoloissa tarvittaviin erityistehtäviin, joita on mm. kuljetusten ohjaus. Tienpidon toimien suuntaamisessa huoltovarmuusnäkökulma on ollut aiempaa näkyvämmiin esillä. ELY-keskuksessa pyrimme tunnistamaan keskeisimmät hankkeet yhdessä muiden viranomaisten kanssa myös tästä ajankohtaisesta näkökulmasta ja osaltamme edistämään niitä aktiivisesti.

## Tiesitkö?

**Korjausvelalla** tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien parantamiseen nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon.

## Katso myös

[Valtioneuvosto – Selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023–2026](#)

[Valtioneuvosto – Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma \(Liikenne 12\)](#)

[Väylävirasto – Haitalliset vieraslajit](#)

## Tienpidon toimintaympäristö



Uudenmaan ELY-keskus vastaa tienpidosta Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnissa. Näiden kolmen maakunnan alueella asuu kaksi miljoonaa ihmistä. Alueen tieverkon pituus on noin 12 % koko maan tiestöstä, mutta siellä syntyy kolmannes koko maan liikennesuoritteesta. Myös raskaan liikenteen osuus on alueella poikkeuksellisen suuri, noin neljäsosa koko maan kuljetussuoritteesta.

Toimialueella sijaitsevat Suomen vilkasliikenteisimmät tiet. Alueella on valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa. Helsinki–Vantaa on maan tärkein kansainvälinen lentoasema. Samalla se on tärkeä logistinen solmukohta myös rahtiliikenteelle. Porvoossa sijaitsee Suomen suurin satama sekä merkittävä öljynjalostamo, jonka kautta hoidetaan polttoainejakelu suureen osaan Suomea. Helsingin satama on yksi Suomen suurimmista, ja sen kautta kuljetettu tavara vastaa arvoltaan kolmannesta Suomen ulkomaankaupasta. Helsingin sataman suunnitelmissa on keskittää jatkossa kaikki Viron liikenne Länsisatamaan, joka muokkaa merkittävästi liikennejärjestelyjä Länsiväylän päässä mm. uuden satamatunnelin myötä. Helsingin, Hämeenlinnan ja Tampereen yhdistää ainutlaatuinen kasvuyöhyke, Suomen kasvukäytävä, jonka rungon muodostavat päärata ja valtatie 3.

**Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja**

		Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2022 (31.12.2021)	henkilöä	2 090 846	38 %
Väestönkasvu 2000-2021	henkilöä	326 428	89 %
Työpaikat (2020)	kpl	933 281	41 %
BKT (2019)	M€	108 401	45 %
Maapinta-ala (1.1.2022)	km <sup>2</sup>	20 012	7 %
Maantiet (1.1.2022)	km	9 275	12 %
Liikennesuorite (1.1.2022)	mili. autokm	10 846	20 %

Liikennesuorite (1.1.2022)	milj. autokm.	10 040	50 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2017)	milj.tkm.	6 545	25 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15000 ajon./vrk, 2022)	km	516	56 %
Kävelyn ja pyöräilyn väylät maanteillä (1.1.2022)	km	1 158	19 %
Henkilövahinko-onnettomuudet (2017-2021)	kpl	3 031	29 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2022)	M€	135	18 %
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2022)	M€	7	18 %

Tilastokeskuksen uusimmassa väestöennusteessa on arvioitu, että tulevien kahden vuosikymmenen aikana Suomen väestö kasvaa vain hieman, kun väestön kehitystä tarkastellaan koko maan tasolla. Kasvu jakautuu maakuntien välillä epätasaisesti. Valtaosassa maakunnista väestö vähenee, kun taas väestön kasvu keskittyy Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle ja Uudenmaan maakuntaan. Ennusteen mukaan väestö kasvaa Uudenmaan maakunnan lisäksi vain Pirkanmaan, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa sekä Ahvenanmaalla.

Tällä hetkellä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sijaitsee lähes puolet koko maan työpaikoista, minkä myötä työmatkaliikenne on vilkasta. Uudenmaan alueella, erityisesti pääkaupunkiseudulla, on Suomen suurimmat joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja kestävä liikunnan kulkumuoto-osuudet.

Koronapandemian myötä liikennesuorite oli vuonna 2021 edelleen noin 8 % vähemmän Uudellamaalla ja Kanta-Hämeessä ja noin 3 % vähemmän Päijät-Hämeessä verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen. Valtakunnallisesti liikennesuorite oli edelleen vuonna 2021 noin 5 % vähemmän verrattuna vuoteen 2019, mutta muutoksen pysyvyyttä on vaikea arvioida. Etätöiden pysyvämpi lisääntyminen voi työmatkaliikenteen osalta hidastaa paluuta entiselle tasolle.

Vaikka kokonaisuutena katsoen toimialueettamme kuvaakin kasvu ja kehitys, ovat alueiden väliset erot suuria. Saavutettavuuden varmistaminen koko verkolla on tärkeää ja niukkojen resurssien kohdistaminen tehokkaasti ja vaikuttavimpien keinojen valinta kulloisessakin tilanteessa on aivan oleellista.

## Tiesitkö?

ELY-keskukset hoitavat maanteiden ja niihin liittyvien laitteiden ja varusteiden kunnossapidon sekä edistävät tieliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parantamalla maanteitä ja rakentamalla kevyen liikenteen väyliä.

Kunnat hoitavat katuverkkonsa itsenäisesti.

ELY-keskukset voivat lisäksi myöntää parantamisavustuksia yksityisille.

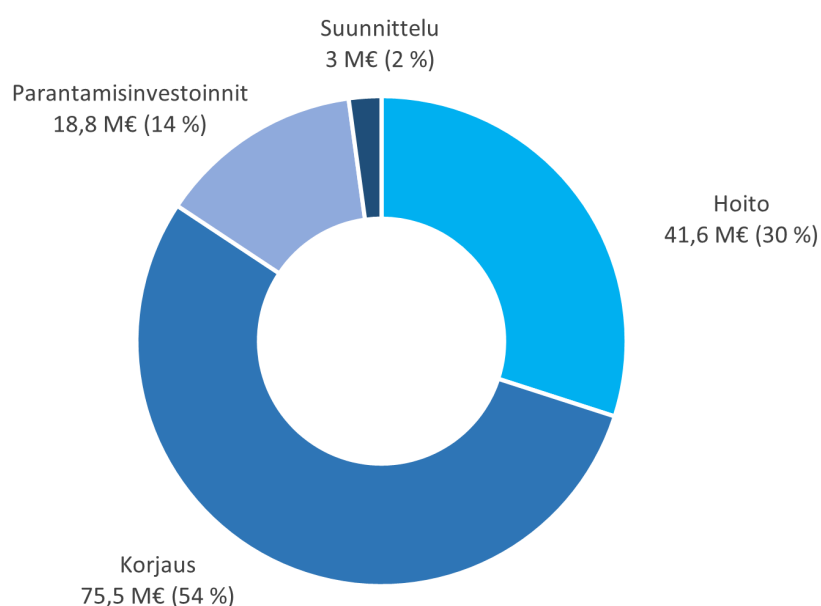
## Katso myös

[Väylävirasto – Tietilastot](#)

[ELY-keskus – Yksityistieapuri](#)



## Tienpidon rahoitus



Kuva: Tienpidon rahoitus tuotteittain 2022 (yhteensä 138,9 M€).

### Tienpidon rahoitus 2022

Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2022 kesäkuun tilanteessa on noin 138,9 miljoonaa euroa. Perustienpidon rahoituksella hoidetaan valtion omistaman maantieverkon tienpito lukuun ottamatta isoja kehittämisinvestointeja, joista vastaa Väylävirasto. Päätöksentekoa rahoituksen kohdistamisesta ja toteutettavista hankkeista ohjaavat Uudenmaan ELYn strategia ja Uudenmaan ELYn strategiset liikenteen linjaukset, joiden keskeisenä tavoitteena on tarjota toimiva liikennejärjestelmä ja turvallinen tieverkko elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Valtaosa perusväylänpidon rahoituksesta kuluu tiestön kunnossapitoon eli hoitoon ja korjauksiin. Hoidolla varmistetaan tieverkon päivittäinen liikennöitävyys keliolosuhteista riippumatta ja korjauksilla puolestaan poistetaan tiestön kulumisesta ja ikääntymisestä johtuvia vaurioita.

### Suunnittelu

Suunnittelun rahoituksella pystytään tekemään ELY-keskuksen perustehtäviin kuuluvaa liikennejärjestelmätyötä ja siihen liittyviä suunnitelmia. Väyläviraston keskitetyn suunnitteluohjelman kautta voidaan käynnistää isompia väylien aluevaraus-, yleis- ja tiesuunnitelmia.

### Parantaminen

ELYn perusväylänpidon rahoituksen heilahtelut näkyvät erityisesti tieverkon parantamisessa ja vuosi 2022 on vielä poikkeuksellisen hyvä rahoituksen kannalta. Väyläviraston investointiohjelman pienten parantamishankkeiden toteuttaminen pystytään käynnistämään mm. seuraavilla toteutushankkeilla:

- E18 Vt 7 tievaurion korjaus Vanhakylän kohdalla, Loviisa
- Vt 7 riista-aita välille Smedsbacka –Treksilä, Porvoo
- Mt 140 liikenneturvallisuuskohteet välillä Kyytitie – Kuusijärvi

- Mt 186 Salon kuntaraja – Joddböle, kaiteiden kunnostus
- Mt 115 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyörätie välille
- Mt 115 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyörätie välille Degerbyntie – Sudenkaari, Siuntio
- Vt 3 Parolan liityntäpysäköinti, Hattula

Joulukuussa 2021 valtiovarainvaliokunta lisäsi vuoden 2022 budjettiin rahoituksen seuraavien parantamishankkeiden toteutuksen käynnistämiseksi:

- Kt 51 valaistus välille Karjaa – Inkoo ja vt 25 Mustio – Karjaa
- Mt 167 valaistus välille Pennala – Renkomäki

Muilta osin jakovarakohteet kuluvalle vuodelle sisälsivät suunnittelukohteita ja päällysteiden korjauksia.

Helsingin ja Lahden seuduilla on käynnissä MAL-sopimuksien (maankäyttö, asuminen ja liikenne) toteuttaminen sovitusti vuoden 2023 loppuun mennessä. Lahden seudun toteutukseen tähtäävästä hankejoukosta sovittiin helmikuussa ja parantamishankkeisiin kuuluvat:

- Mt 14086 Sipurantie, jalankulku- ja pyörätie välille Suuntapolku – Hakaportintie, Lahti
- Mt 313 Vääkky-Vierumäki, 1. vaihe Vehkoo – Vesivehmaa (Lentotie) jalankulku- ja pyörätie
- Vt 24, Holman liittymän parantaminen ja Lahden keskustaan johtavat katujärjestelyt

Lisäksi MAL-sopimusten kautta toteutetaan korjauskohteita ja tehdään suunnittelua.

### **Hoito**

Maanteiden päivittäinen hoito on merkittävin kunnossapidon erä vuositasolla. Maanteiden hoidon uusi urakkamalli tarkoittaa siirtymistä allianssityyppiseen toimintatapaan, joka kannustaa tiiviiseen yhteistyöhön tilaajan ja palveluntuottajan kesken. Kustannustason arvioidaan pysyvän viime vuosien tasolla, mutta vuosivaihtelu voi olla suurta eri toimenpiteiden välillä, koska sää vaihtelee vuosittain.

### **Korjaus**

Päällystäminen on korjaamisessa suurin kuluerä. Vuodelle 2022 päällystämiseen saatujen määrärahojen ostovoima on heikentynyt merkittävästi edelliseen vuoteen verrattuna mm. öljyn kallistumisen vuoksi. Korjausvelka kääntyy jälleen tänä vuonna kasvuun erityisesti alemmalla tieverkolla. Pääväylien kunto pyritään kuitenkin varmistamaan. Eduskunnan nimeäminä jakovarakohteina toteutetaan lisäksi:

- Mt 11933, Heikinkyläntie päällysteen korjaus, Lapinjärvi
- Mt 2951, Mommilantien päällysteen korjaus, Hämeenlinna ja Hollola

Siltojen korjausten määrärahat ovat kuluvana vuonna vuoden 2021 tasolla. Siltojen ja putkisiltojen materiaaleista erityisesti teräksen hintakehitys vaikuttaa korjattavien kohteiden määrään. Tänä vuonna siltakohteissa on urakoitsijoiden riskien helpottamiseksi otettu käyttöön teräksen hintaa huomioiva indeksi. Se kuitenkin lisää epävarmuutta lopullisista kustannuksista.

Pienempiä vaurioita, rumpuja ja kuivatuspuutteita pystytään perusrahoituksella korjaamaan noin 2,5 M€:n edestä vuosittain.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2022 tienpidon perusrahoitus on noin 138 miljoonaa euroa.

Lisääntyvä liikenne lisää tiestön kulumista ja siten myös tienpidon perusrahoituksen tarvetta.

## Katso myös

[Väylävirasto – Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023–2030](#)

[Valtiovarainvaliokunta – Eduskunnan jakovarakohteet 2022](#)



*[Etusivu](#) » [Toiminta ja tavoitteet](#)*

## Toiminta ja tavoitteet

- [Liikenteen linjaukset](#)
- [Liikennejärjestelmätyö](#)
- [Turvallinen liikkuminen](#)
- [Hankesuunnittelu](#)
- [Tieverkon kunnossapito](#)
  - [Päällysteet](#)
  - [Sillat ja muut taitorakenteet](#)
  - [Tievauriokohteet](#)
- [Joukkoliikenne](#)
  - [Joukkoliikenteen järjestäminen ja rahoitus](#)

## Liikenteen linjaukset

### LIIKENTEEN STRATEGISET PAINOTUKSET

## Kestävää tulevaisuutta tekemässä – ihmisten ja alueiden parhaaksi

#### Kestävä liikenne

Kestävällä liikenteellä hillitsemme ilmastonmuutosta ja turvaamme terveellisen elinympäristön

#### Elinvoimaa alueelle

Saavutettavuudella mahdollistamme alueen elinvoimaisuuden

#### Turvallinen liikenne

Turvallinen liikenne syntyy yhteistyöllä ja tienpidon toimin

#### Aktiivinen yhteistyö ja ennakoiva vuorovaikutus

Olemme luotettava kumppani sidosryhmillemme ja toimimme avoimessa vuorovaikutuksessa tienkäyttäjien kanssa



#### Tienpidon ja liikenteen kehittämisen keskiössä ovat turvallisuus, kestävyys ja elinvoima

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen toiminnan uudet linjaukset ovat valmistuneet. Näillä tienpidon ja liikenteen kehittämisen linjauksilla vastataan vallitseviin megatrendeihin sekä koko yhteiskuntaa ohjaaviin tavoitteisiin ja muutoksiin. Linjaukset luovat suuntaviivat tulevien vuosien tienpidolle, joukkoliikenteen järjestämiselle sekä liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

#### Elinvoimaa pitkäjänteisyydellä

Elinvoimaan vaikuttavat monet asiat, mutta saavutettavuus on yksi tärkeimmistä alueen elinvoimaisuuden tekijöistä niin asukkaille kuin yrityksillekin. Saavutettavuus syntyy sujuvista ja toimivista rautateiden, tieliikenteen, vesiliikenteen sekä ilmaliiikenteen yhteyksistä ja hyvin usein näiden eri kulkumuotojen saumattomasta yhdistelystä eri vaiheissa matka- ja kuljetusketjuja. Tänä päivänä tietoliikenne ja tietoliikenneyhteydet viidentenä liikennemuotona ovat yhä tärkeämmässä roolissa myös saavutettavuuden osalta.

Keväällä 2021 valtioneuvoston hyväksymä Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) antaa tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset koko maan liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Se luo pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen, sillä suunnitelma on laadittu 12 vuodeksi. Suunnitelmaa päivitetään matkan varrella, lähtökohtaisesti hallituskausittain ja samalla lähivuosien tarkennusten yhteydessä suunnitellaan seuraavat neljä vuotta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnasta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Suunnitelmalla tavoitellaan saavutettavaa, kestävää ja tehokasta liikennejärjestelmää. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja ne kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.

Liikenne 12 -suunnitelma on ollut tärkeä lähtökohta myös Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen linjausten päivittämisessä. Liikennettä kehitetään yhteisesti sovittujen valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti alueelliset erityispiirteet huomioiden.

Etelä-Suomen erityispiirteenä on suunnitelmassa tunnistettu kestävä liikunnan suuri päästövähennyspotentiaali, mikä edellyttää pyöräilyn, kävelyn sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin ja palvelujen kehittämistä. Lisäksi kansainvälisen liikenteen määrä on suuri. Tämä vaatii tavaraliikenteen solmukohtien, kuten logistiikkakeskittymien ja satamien saavutettavuuden turvaamista. Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueelle ovat lisäksi ominaista liikenteen hallinnan ja raskaan liikenteen taukopaikkojen tarpeet.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sitä konkretisoiva kahdeksanvuotinen investointiohjelma linjaavat mille infratoimenpiteille kohdennetaan valtion rahoitusta. Väyläverkon kehittämisessä painotetaan voimakkaasti pääväyliä. Kestävä liikunnan edistämiseen panostetaan nykyistä enemmän etenkin kaupunkiseuduilla.

ELY-keskus on mukana kehittämässä alueen liikennejärjestelmää tukemaan alueen elinvoimaisuutta. Tienpidossa priorisoidaan elinkeinoelämälle keskeisiä reittejä ja turvataan työssäkäynnin tarpeet. Joukkoliikenteen järjestämisessä keskeistä on kestävien työmatkojen mahdollistamisen rinnalla sujuvat koulu- ja opiskelumatkat.

### **Kestävyys on koko yhteiskuntaa läpileikkaava teema**

Ilmastonmuutoksen hillintä on yhteiskunnallinen tavoite, joka vaikuttaa yhä enemmän myös liikennejärjestelmän kehittämiseen. Liikenteessä kestävyys tarkoittaa jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisen sekä henkilöautoliikenteen vähentämisen lisäksi myös meluhaittojen vähentämistä, pohjavesien suojaamista sekä ilmanlaadun parantamista. Kestävien kulkumuotojen käytön edistäminen parantaa usein myös liikenneturvallisuutta.

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta ja Suomen liikennejärjestelmän tulee olla kokonaan päästötön vuonna 2045. Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta lähtien teemme järjestelmällistä työtä päästäksemme kohti hiilineutraalia liikennejärjestelmää.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu suunnitelma kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Tiekartasta on tehty valtioneuvoston periaatepäätös keväällä 2021. Siinä on määritelty toimenpiteitä, joilla liikenteen päästövähennystavoitteisiin voidaan päästä ja niistä suurin osa kohdistuu tieliikenteeseen. Liikenteen päästöistä merkittävin osa aiheutuu tieliikenteestä. Päästövähennykset edellyttävät fossiilisten polttoaineiden korvaamista päästöttömillä vaihtoehdoilla, ajoneuvokannan kehittämistä sekä monipuolisia toimenpiteitä liikennejärjestelmään. Tavoitteena on, että henkilöautoliikenteen suorite ei enää kasvaisi.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä painotetaan valtakunnallisesti entistä enemmän raideliikennettä. ELY-keskuksen toimin päästövähennyksiä voidaan saavuttaa kohdentamalla rahoitusta entistä enemmän kestäväan liikkumiseen: kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseen, joukkoliikenteen infraan ja joukkoliikennepalveluihin. Tavaraliikenne ja joukkoliikenne asetetaan etusijalle kaupunkiseutujen maantieverkon kehittämisessä ja kestävä henkilöliikennettä edistetäänkin voimakkaasti etenkin kaupunkiseuduilla, joissa on vaihtoehtoja henkilöautoliikenteelle.

Kasvavien kaupunkiseutujen ja harvemmin asuttujen alueiden mahdollisuudet tukeutua kestäväan liikkumiseen ovat olennaisesti erilaiset. Päästötavoitteisiin pääseminen edellyttääkin monipuolisia toimenpiteitä, joita painotetaan eri alueilla eri tavoilla. Tieliikenteellä on joka tapauksessa merkittävä rooli liikennejärjestelmässä myös tulevaisuudessa.

Tavaraliikenteessä kestävyyttä edistetään sujuvilla liikenneyhteyksillä keskeisiin terminaaleihin ja logistiikkakeskittymiin. Kuljetusten päästöt voidaan vähentää myös muun muassa huolehtimalla siltojen ja tiestön kunnosta, HCT-kuljetusten reiteistä ja raskaan liikenteen taukopaikoista. Näillä toimenpiteillä vähennetään turhaa ajoa ja kiertoreittejä ja sitä kautta polttoaineen kulutusta. Liikenteen hallinnan toimenpiteillä ja digitalisaation edistämällä voidaan myös vähentää liikkumista ja siitä aiheutuvia päästöjä.

Ilmastonmuutoksella on merkittäviä pitkän aikavälin vaikutuksia, mutta näiden lisäksi joudumme jo tällä hetkellä varautumaan hyvin konkreettisiin toimin muun muassa sateiden ja sään ääri-ilmiöiden lisääntymiseen. Tämä näkyy esimerkiksi tiestön kunnossapidossa.

### **Turvallisuus kuuluu kaikille**

Tienpidon toimilla ja liikennejärjestelmän kehittämisellä tähdätään yhä turvallisempaan liikenteeseen. Monipuolinen yhteistyö eri toimijoiden kanssa on keskeisessä roolissa tukemassa valtakunnallisia liikenneturvallisuustavoitteita.

Vuosille 2022–2026 on laadittu valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, jonka taustalla ovat EU:n tavoitteet liikenteessä tapahtuvien kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämisestä ja nollavisiosta. Liikenneturvallisuusstrategia kattaa tie- ja rautatieliikenteen, ei-kaupallisen vesiliikenteen sekä harrasteilmailun. Strategia sekä sen perusteella laadittu valtioneuvoston periaatepäätös valmistuivat alkuvuodesta 2022. Periaatepäätös korostaa nollavision merkitystä; kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Suurimmat haasteet tämän tavoitteen saavuttamiseksi ovat periaatepäätöksen mukaan tieliikenteessä.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa on seitsemän strategista linjausta ja tavoitetta sekä kattava toimenpideohjelma näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. ELY-keskus vastaa osaltaan strategian mukaisten toimenpiteiden edistamisestä ja toteutuksesta. ELY-keskuksella on perinteisesti vahva rooli liikenneturvallisuusyhteistyössä kuntien kanssa, jota toimenpideohjelma konkreettisine painoituksineen esim. asenteisiin vaikuttamisesta tukee erinomaisesti. Myös ajonopeuksien rauhoittamisen osalta ELY-keskus tulee jatkamaan strategian linjausten mukaisesti tärkeää työtä turvallisen liikkumisen edistämiseksi.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti parannetaan tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Investointiohjelmissa korostuu tieliikenteen pääväylien osalta pitkämatkaisen ajoneuvoliikenteen turvallisuus, mutta vastavuoroisesti perusväylänpidon kohdennetun rahoituksen kautta myöskin pieniin jalankulun ja kävelyn kohteisiin kohdistetaan rahoitusta.

Turvallinen ja helposti kuljettava tie- ja liikenneympäristö kuuluu kaikille tienkäyttäjille kulkutapaan katsomatta.

## Katso myös

[Valtioneuvosto – Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma \(Liikenne 12\)](#)

[Valtioneuvosto – Fossiilittoman liikenteen tiekartta](#)

[Valtioneuvosto – Liikenneturvallisuusstrategia](#)

[Traficom – Liikennejärjestelmäanalyysi](#)

[Traficom – Liikenneverkon strateginen tilannekuva](#)

## Liikennejärjestelmätyö



### Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seuranta

Monenlaisten liikenteen tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittaminen on olennainen osa Uudenmaan ELY-keskuksen toimintaa. Konkreettisimmin yhteistyötarve toteutuu liikennejärjestelmätyössä. Liikennejärjestelmätyö edellyttää hallintorajat ylittävää yhteistä suunnittelua, osallistumista ja neuvotteluja. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu maankäytön ja alueiden kehittämisen suunnitteluun, liikenneturvallisuustyöhön, ympäristöyhteistyöhön ja monenlaisten maantieverkkoon vaikuttavien toimenpiteiden suunnitteluun.

Alueellisessa liikennejärjestelmätyössä ELY-keskuksen tehtävänä on varmistaa valtakunnallisten tavoitteiden toteutuminen, tieverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä liikenteen turvallisuus-, sujuvuus- ja ympäristöhaittojen minimointi. ELY-keskus tekee liikennejärjestelmäyhteistyötä kaikilla suunnittelun tasoilla erityisesti valtion tieverkon näkökulmasta, mutta kaikki väylämuodot ja kulkutavat huomioiden. ELY-keskus toimii liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttajana maantieverkon osalta toimien yhteistyössä Väyläviraston ja kuntien kanssa. ELY-keskus toimii myös joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena osalla alueista.

Suomen ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin valtioneuvostossa keväällä 2021. Suunnitelma ohjaa jatkossa liikennejärjestelmän kehittämistä myös alueellisella tasolla. Suunnitelman tavoitteet korostavat kestävästä liikkumisesta etenkin kaupunkiseuduilla, koko Suomen saavutettavuutta sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta. Kaikessa toiminnassa tulee ottaa huomioon tavoite ilmastomuutoksen hillintään. Suunnitelman tavoitteita toteuttavassa investointiohjelmassa määritellään tarkemmin, minkälaisiin hankkeisiin tai toimenpiteisiin osoitetaan rahoitusta. Monet hankkeet toteutetaan yhdessä valtion ja kuntien kesken. Investointiohjelma päivitetään vuosittain ja päivittämisestä vastaa Väylävirasto.

### Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kootaan kuntien, valtion ja muiden alueen toimijoiden yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä, ottaen huomioon eri maankäyttömuotojen, kuten asuntotuotannon ja elinkeinon tarpeet. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella liikennejärjestelmäsuunnitelmia laativat maakuntien liitot sekä Helsingin seudun liikenne (HSL). ELY-keskus osallistuu

suunnitelmien laatimiseen sekä niiden edistämiseen ja seurantaan. Suunnitelmissa osoitetaan alueen liikennejärjestelmän tavoitteet ja niitä toteuttavat toimenpiteet.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja maakuntakaavoja tehdään Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella kolmen maakunnan alueella. Uudenmaan liitossa laaditaan maakuntakaavan lisäksi Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka on päivitetty vuonna 2021. Uudenmaan maakunnassa Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä MAL-suunnitelmaa. MAL-sopimuksessa Helsingin seudun kunnat ja valtio ovat sopineet toimenpiteistä vuosille 2020–2031.

Kanta- ja Päijät-Hämeessä maakunnan liitot laativat maakuntakaavat ja vastaavat alueidensa liikennejärjestelmäsuunnitelmista. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on päivitetty vuonna 2020 ja Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuonna 2019. Alueen ensimmäinen MAL-sopimus on vuoden 2021 aikana neuvoteltu Lahden kaupunkiseudulle ja se kattaa vuodet 2021–2031. Päijät-Hämeen liitto vastaa seuraavaan MAL-sopimukseen tähtäävän Lahden seudun kaupunkiseutusunnitelman laadinnasta.

Kunnat vastaavat yleis- ja asemakaavoituksesta sekä katuverkosta. ELY-keskukset tekevät kuntien kanssa yhteisiä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja maankäyttöön liittyviä suunnitelmia ja selvityksiä ja antavat myös lausuntoja kaavoista.

### **Kestävää liikkumista ja kuljetuksia**

ELY-keskuksessa edistämme kestävästä liikkumisesta matkaketjuja ja liikenneturvallisuutta koskevilla suunnitelmissa, joita teemme yhdessä kuntien kanssa. Kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran kehittämisen merkitys tulee kasvamaan siirryttäessä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Esimerkiksi alikulut, liityntäpysäköinti ja pysäkkiympäristöt vaativat huomiota. ELY-keskus osallistuu myös ratojen ja raitioteiden suunnitteluun, sillä niillä on vaikutusta muuhun joukkoliikennejärjestelmään ja maantieverkkoon.

Painotamme toiminnassamme matkaketjujen ja kuljetusketjujen kehittämistä. Joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteyksien sujuvuus ja helppous ovat tärkeä osa matkaketjujen toimivuutta. Kohdistamme ELY-keskuksessa liikennejärjestelmää kehittäviä toimenpiteitä näihin solmupisteisiin. Yksi osa kestäviä kuljetusketjuja on tasaisen matkanopeuden (80 km/h) varmistaminen keskeisillä tavaraliikenteen reiteillä.

Liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat, kuten melu, sekä vaikutukset pohjavesiin, ilmanlaatuun ja kasvihuonekaasupäästöihin otetaan huomioon kaikessa toiminnassa. Tieliikennemelulle altistuvien ihmisten määrä ei saisi nousta, vaan sen pitäisi laskea.

### **Elinvoimaisia alueita**

Elinkeinoelämän ja logistiikan tarpeet ovat yksi keskeisistä teemoista liikennejärjestelmätyössä. Teemme yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden määrittelyssä ja suunnitelmavalmiuden parantamisessa. Myös raskaan liikenteen taukopaikkoja kehitetään ja otetaan huomioon pituudeltaan tai painoltaan aiempaa suurempien rekkojen eli HCT-kuljetusten tarpeet tieverkolla. Kuntien kanssa tehtävässä yhteistyössä huolehdimme, että kuljetukset satamiin ja terminaaleihin ovat sujuvia sekä tie- että katuverkolla.

Huolehdimme ELY-keskuksessa alueiden ja erityisesti kasvavien kaupunkiseutujen saavutettavuudesta. Saavutettavuus on elinkeinoelämän lisäksi tärkeää myös työ- ja opiskelumatkoilla. Turvaamme joukkoliikenteen palvelut erityisesti tärkeimmillä opiskelu- ja työmatkayhteyksillä.

### **Turvallista liikennettä**

Turvallisen ja terveellisen ympäristön saavuttaminen on tärkeää liikennejärjestelmätyössä. Suunnittelemme ELY-keskuksessa kuntien kanssa yhteistyössä turvallista ja kestävästä liikennettä tukevia toimenpiteitä. Liikennejärjestelmän turvallisuutta ja kestävyttä lisätään usein samoin keinoin.

Toteutamme kustannustehokkaita kävelyn ja pyöräilyn ratkaisuja. Parannamme myös tienylitysratkaisuja nykyistä turvallisemmiksi. Turvallisuuden lisäksi tavoite terveyden edistämisestä arkkiliikuntaa lisäämällä korostaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarvetta.

## Katso myös

[ELY-keskus – Liikennejärjestelmätyö \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

[HSL – Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne, MAL 2019](#)

[Uudenmaan liitto – Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)

[Uudenmaan liitto – Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)

[Hämeen liitto – Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)



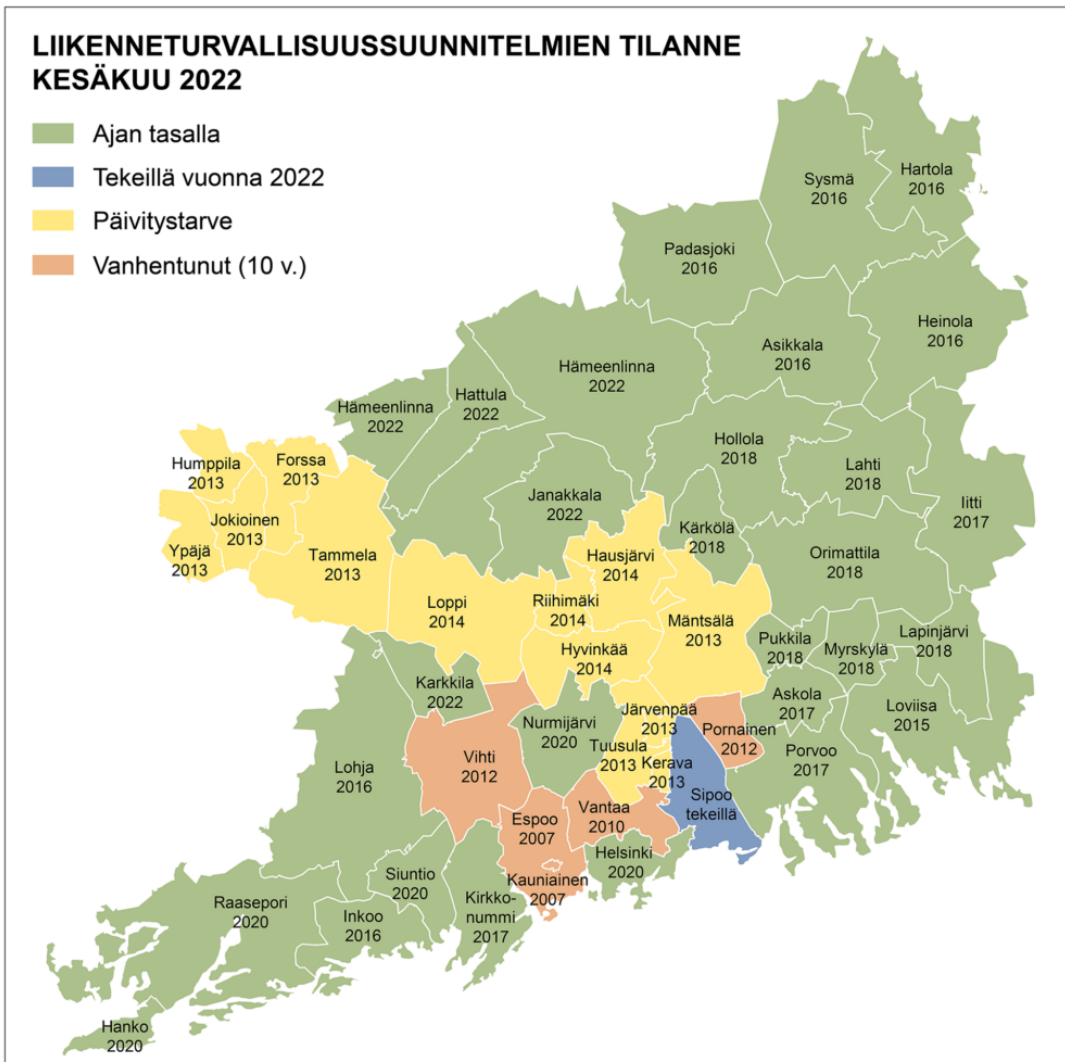
Päijät-Hämeen liitto – Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Päijät-Hämeen liitto – Lahden seudun kaupunkisuunnitelma

Ympäristöministeriö – Helsingin seudun MAL 2020–2031 -sopimus

Ympäristöministeriö – Neuvottelutulos Lahden seudun MAL-sopimukseksi 2021–2031

## Turvallinen liikkuminen



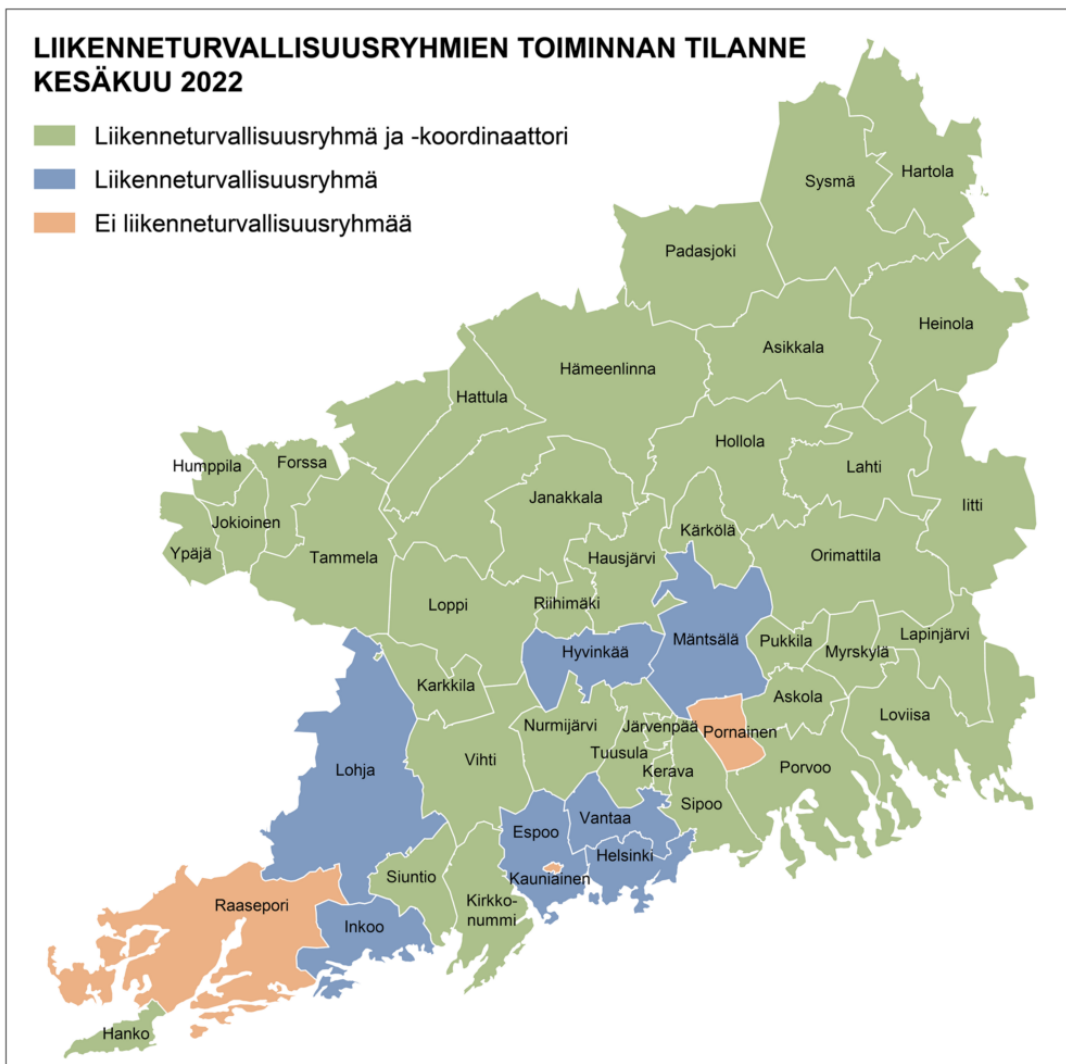
### Turvallinen tieympäristö koostuu monesta osatekijästä

Liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä läpileikkaava tavoite kaikessa tienpidossa. Tämä koskee kaikkea toimintaa alkaen liikennejärjestelmäsuunnittelusta edeten aina maanteiden ja tieympäristön parantamiseen sekä ylläpitoon ja hoitoon asti. Erillisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä tehdään tietoon ja riskianalyysiin perustuen huomioiden niiden vaikuttavuus ja kustannustehokkuus. Nämä toimenpiteiden priorisoinnit perustuvat mm. toimenpidekohtaisiin selvityksiin ja laadittuihin tarvekoreihin. Lisäksi ELY-keskus saa arvokasta paikallistietoa kuntien tärkeimmistä kehittämiskohteista esimerkiksi kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa sekä muun tiiviin yhteydenpidon kautta. Tyypillisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä ovat maantieliittymien parantamiset, tieympäristön varusteiden kunnostamiset tai uusimiset (esim. kaiteet), liikenteenohjauksen toimenpiteet (esim. nopeusrajoitukset ja opasteet), jalankulku- ja pyöräteiden sekä alikulkujen rakentamiset, tievalaistuksen rakentaminen, uudet riista-aidat, automaattisen liikennevalvonnan suunnittelu ja toteutuksen edistäminen, suojateiden parantamiset ja rakentamiset sekä turvallisten pysäkkijärjestelyjen rakentamiset. Näitä hyvin erilaisia toimenpiteitä joudutaan niiden toimenpidekohtaisen tärkeysjärjestykseen asettamisen lisäksi yleensä vertailemaan keskenään – kaikkiin on olemassa hyviä kohteita, mutta vain pieni osa näistä voidaan vuosittain toteuttaa.

### Painopisteinä suojattomat tienkäyttäjät ja kestävä liikkuminen

Vuosittain ELY-keskus toteuttaa ensisijaisesti sellaisia kustannustehokkaita toimenpiteitä, jotka parantavat jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja helppoutta sekä edistävät joukkoliikenteen käyttöä. Näiden yleensä pienten, mutta paikallisella tasolla erittäin merkittävien liikenneturvallisuustoimenpiteiden lähtötietoina ovat mm. kansalaisilta, kouluilta, yhdistyksiltä tai kunnista saadut toimenpide-ehdotukset sekä ELY-keskuksen omat selvitykset. Erittäin tärkeään rooliin nousevat myös kuntien kanssa yhdessä tehtävät kestävän liikkumisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen suunnitelmat. Kestävän ja turvallisen liikennekulttuurin parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden lisäksi suunnitelmissa määritetään yhdessä tärkeimmät pienet toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien, joukkoliikennepysäkkien sekä kestävän liikkumisen matkaketjujen parantamiseksi. Samalla huomioidaan tärkeät kohderyhmät, kuten esim. lapset ja iäkkäät, arvioimalla päiväkotien, koulujen sekä palvelutalojen ja hoitokotien ympäristöjen parantamistarpeita.

Uusien jalankulku- ja pyöräteiden toteutusten osalta tärkeimpänä lähtökohtana on joka kolmas vuosi päivitettävä tarvekori, jossa otetaan huomioon kuntien näkemykset uusien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien tärkeydestä. Näistä kiireellisimpiä pyritään viemään tiesuunnitteluun ja kohti toteutusta – tämän osalta ratkaisevassa roolissa on myös yhteisrahoituksesta sopiminen kunnan kanssa.



## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteillä

- tapahtuu eniten henkilövahinkoja tieltä suistumisen tai peräänajon seurauksena
- tapahtuu määrällisesti eniten kauriskolareita, jotka onneksi johtavat useimmiten vain omaisuusvahinkoihin

## Katso myös

[ELY-keskus – Liikenneturvallisuus \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

[Väylävirasto – Turvallisuus tieliikenteessä](#)

[Poliisin kirjaamat tieliikenneonnettomuudet kartalla](#)

Suurriistavirka-avun kirjaamat hirvieläinonnettomuudet kartalla

Traficom – Liikennefakta, ajantasaista tietoa liikennejärjestelmästä

Liikenneturva

Onnettomuustietoinstituutti

## Hankesuunnittelu



### Suunnittelulla varaudutaan tulevaisuuteen

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on hyvin paljon tarpeita tieverkon kehittämiseen ja parantamiseen. Tarpeet ovat erilaisia ja erikokoisia. Merkittävä osa näistä toimenpidetarpeista esitetään priorisoituina alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tai kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa. Rahoitus ratkaisee, mitä lopulta voidaan toteuttaa. Suunnitelmia teettämällä varaudutaan siihen, että valmius toteuttamiseen on mahdollisimman hyvä toteutusrahoituksen varmistuessa. Erityisesti pääväylien osalta on varauduttava suunnitelmin tuleviin kehittämistarpeisiin pitkällä aikavälillä.

Suunnittelun rahoituksella tehdään ELY-keskuksen perustehtäviin kuuluvaa liikennejärjestelmätyötä ja siihen liittyviä suunnitelmia, mutta myös suurten väylähankkeiden suunnitelmia. Väylävirasto ohjaa isoimpien suunnittelukohteiden suunnittelua valtakunnallisen keskitetyn suunnitteluohjelman kautta. Suunnitteluohjelmaan valittujen esiselvitysten avulla kartoitetaan laajasti tulevia suunnittelu- ja investointitarpeita. Väylähankkeiden arviointiin käytetään hyöty-kustannusanalyysejä ja vaikuttavuuden arviointia. Hankearvioinnilla varmistetaan parhaan hankevaihtoehdon eteneminen suunnittelussa. Suunnitteluohjelman hankesuunnittelukohteiden avulla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman investointikohteiden suunnittelutarpeita. Valintakriteerit perustuvat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin: saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys, sekä siihen, onko tarve tunnistettu strategisessa tilannekuvassa tai onko kohde erityisen akuutti tai muutoin kriittinen.

Merkittävimpiä käynnissä olevia tai alkavia hankesuunnittelukohteita ovat:

- Vt 12 välillä Uusikylä – Tillola, tiesuunnitelma
- Kehä III, useamman suunnittelukohteen kokonaisuus TEN-T -osuudella, kehittämisselvitys ja aluevaraussuunnitelma
- Kehä III välillä Ala-Tikkurila – Kalkkikallio (Puistolän sillat), tiesuunnitelma
- Kt 51 / mt 115 Sunnanvikin eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Vt 3 parantaminen välillä Kannelmäki – Kaivoksela ja Kuninkaantammen eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Vt 4 parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, tiesuunnitelma

- Vt 25 Asematien eritasoliittymä Vihdissä sekä Vesitornin eritasoliittymä Lohjalla, tiesuunnitelma
- Vt 7 Länsimäen vaihtopysäkit ja Kehä III eritasoliittymä Vantaalla, tiesuunnitelma
- Mt 1002 Skåldön sillan tiesuunnitelma Raaseporissa
- Kt 55 kehittämisselvitys Porvoo – Mäntsälä ja Monninkylän eritasoliittymä, aluevaraussuunnitelma
- Päijät-Hämeen kestävän liikkumisen laatukäytäväselvitys

Uusia suunnittelutarpeita ovat mm:

- Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, tiesuunnitelma
- Vt 10 ja mt 284 Vieremän pohjavesisuojaus ja tiejärjestelyt
- Vt 25 kehittämisselvityksen jatkosuunnittelukohteet
- Vt 4 välillä Kehä III – Kulomäentie, tiesuunnitelma
- Vt 12 välillä Joutjärvi – Uusikylä, tiesuunnitelma
- Vt 2 Nummela – Karkkila välin tiesuunnitelma
- Mt 11466 Tuusulan Itäväylän aluevaraussuunnitelma
- Mt 152 (kehä IV) tiesuunnitelma
- Vt 1 / Kehä II (liikenneturvallisuus), tiesuunnitelma

Pienempiä suunnittelukohteita ovat esimerkiksi vuosittaisessa tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa esitettävät tärkeimmät hanketarpeet, MAL-sopimuksissa sovitut hankkeet sekä muuta erillisrahaa budjetista saaneet pienet kohteet.

Tekeillä ovat mm. seuraavat suunnitelmat:

- Mt 1070 välille Sammatti – Myllykylä jalankulku- ja pyörätie, rakentamissuunnitelma
- Vt 6 Pukaron liittymän parantamisen tiesuunnitelma

Suunnittelusopimuksin tuemme kuntia ja kaupunkeja edistämään sellaisten kunnille välttämättömien maanteille sijoittuvien hankkeiden etenemistä, joihin valtion rahoitusta ei ole saatavilla. Suunnittelusopimuskohteita on meneillään lukuisia.

Suunnittelutarpeita aiheuttavat myös muiden toimijoiden suunnitteluhankkeet, jotka tavalla tai toisella liittyvät maantieverkkoon. Tällaisia käynnissä olevia ovat esimerkiksi raitiotiehankkeiden suunnittelut Helsingissä ja Vantaalla, tunnelihankkeet Helsingissä sekä Espoo – Salo -oikoradan suunnittelu.

## Tiesitkö?

Tiesuunnitelman laadintaan on syytä varata vähintään kaksi vuotta aikaa.

## Katso myös

[Uudenmaan ELY-keskus – Teiden suunnittelu ja rakentaminen \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

[Väylävirasto – Suunnitteluohjelma](#)

[Väylävirasto – Väyläverkon investointiohjelma](#)

## Tieverkon kunnossapito



Maanteiden kunnossapitoon kuuluvat päällystettyjen teiden, sorateiden, siltojen, tieympäristön sekä maanteiden varsilla olevien laitteiden ja rakenteiden hoito ja ylläpito. Kunnossapidon tarkoituksena on kesä- ja talvihoidolla taata tieverkon turvallisuus ja päivittäinen liikennöinti.

### Ajankohtaista tieverkon kunnossapidossa

Talvi 2021–2022 haastoi tienpitoa suurilla lumimäärillä ja vaihtelevilla lämpötiloilla. ELY-keskuksen ja hoitourakoiden käytössä olevat keinot olivat ääriarjoilla. Talven aikana syntyi tulvia, jotka jäättyivät hetkessä laajoiksi jääkentiksi ja jopa estivät väylien käyttöä. Ilmastonmuutokseen liittyvät poikkeavat ilmiöt edellyttävät erityisesti teiden kuivatusjärjestelmien toimivan hyvin ja poikkeaviin tilanteisiin varautumista on parannettava jatkuvasti. Myös ikääntyneet asfalttipäällysteet vaurioituvat herkästi vaihtelevien talvisäiden ja vilkkaan liikenteen vaikutuksesta.

Teiden kuivatusjärjestelmien toimivuus on tärkeää liikenneturvallisuuden ja tierakenteiden kestävyys takia. Kuivatusten kunnossapitoon tartutaan aiempaa tehokkaammin. Kuivatusten parantaminen kytketään toimintamalleja kehittämällä enemmän päällysteiden uusimissuunnitelmiin ja näin omaisuudenhallinnan näkökulma huomioidaan paremmin. Pidemmällä aikavälillä näin saavutetaan parempi kestävyys myös säiden ääri-ilmiöitä vastaan.

Päijät-Hämeessä Lahden ja Heinolan alueiden teidenhoitourakat on talven aikana kilpailutettu. Uudet viisivuotiset urakat alkavat lokakuussa 2022. Urakointimallissa on siirrytty kiinteästä kokonaishinnasta tavoitehintaan, jolloin töistä maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaan. Mallissa korostuvat tilaajan ja urakoitsijan yhteistyö sekä nopeampi reagointi muutoksiin.

### Kesä- ja talvihoito

Maanteiden talvi- ja kesähoidon osalta tiestö on jaettu kymmeneen hoitourakka-alueeseen. Alueurakoitsijat vastaavat maanteiden hoidosta Väyläviraston ja ELYn määrittelemän palvelutason mukaan. Hoitourakoihin sisältyy päätehtävinä talvihoito, liikenneympäristön hoito, sorateiden hoito ja äkilliset tehtävät esimerkiksi liikenneonnettomuuksiin tai luonnonilmiöihin liittyen.

Talvihoito keskittyy lumenpoistoon ja liukkauden torjuntaan. Tiet on jaettu liikennemäärien mukaan talvihoitoluokkiin, joilla toimenpiteajat esimerkiksi lumen auraamisen tai liukkauden torjunnan suhteen vaihtelevat. Maanteiden talvihoitoluokitus on nähtävissä Väyläviraston karttapalvelussa ([Maanteiden hoitoluokat](#)). Tienkäyttäjät voivat seurata maanteiden talvihoidon toimenpiteitä Fintrafficin Liikennetilanne-verkkopalvelussa ([Liikennetilanne-palvelu](#)).

Liikenneympäristön hoitoon kuuluu monia ympärivuotisia tehtäviä, kuten siisteydestä huolehtiminen ja asfalttipäällysteiden paikkaus. Suurin tehtäväkokonaisuus on kuitenkin viherhoito, joka käsittää muun muassa tienvarsien niitto- ja raivaustöitä liikenteen riittävän näkyvyyden takaamiseksi.

Sorateiden hoidossa perinteiseen rytmiin kuuluvat kevät- ja syysmuokkaukset. Kevätmuokkaus ajoittuu kelirikkokauden jälkeiseen aikaan, jolloin mahdollisten kelirikkokorjausten jälkeen tie tasataan ja pölynsidonnalla pyritään helppohoitoiseen tiehen myös kesäaikana. Mursketta sorateille lisätään yleensä syksyisin, millä pyritään luomaan hyvät edellytykset talvihoitoon. Vaihtelevat sääolot, kuten lauhat ja märät talvet tai pitkät kuivat jaksot ovat kuitenkin sekoittaneet talvihoidon perinteistä aikataulua. Joskus joudutaan odottamaan sopivaa säää tietyn työn tekemiseksi ja tänä aikana liikennöinti soratiellä kärsii.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on:

- maantieverkkoa n. 9 260 km
- rampeja n. 530 km
- päällystettyjä teitä n. 7 250 km
- sorateita n. 2 030 km
- jalankulku- ja pyöräteitä n. 1 160 km
- siltoja n. 3010 kpl
- tievalaistusta n. 2 430 km
- liikennemerkkejä n. 62 000 kpl
- linja-autopysäkkejä n. 11 640 kpl ja pysäkkikatoksia 1870 kpl
- levähdys- ja pysäköintialueita n. 145 kpl

## Katso myös

[Fintraffic – Liikennetilanne-palvelu](#)

[Väylävirasto – Maanteiden hoitoluokitus](#)

[Väylävirasto – Teiden kunnossapito](#)

[Väylävirasto – Teiden talvihoito](#)

[Väylävirasto – Päällysteiden kunto ja vauriot](#)



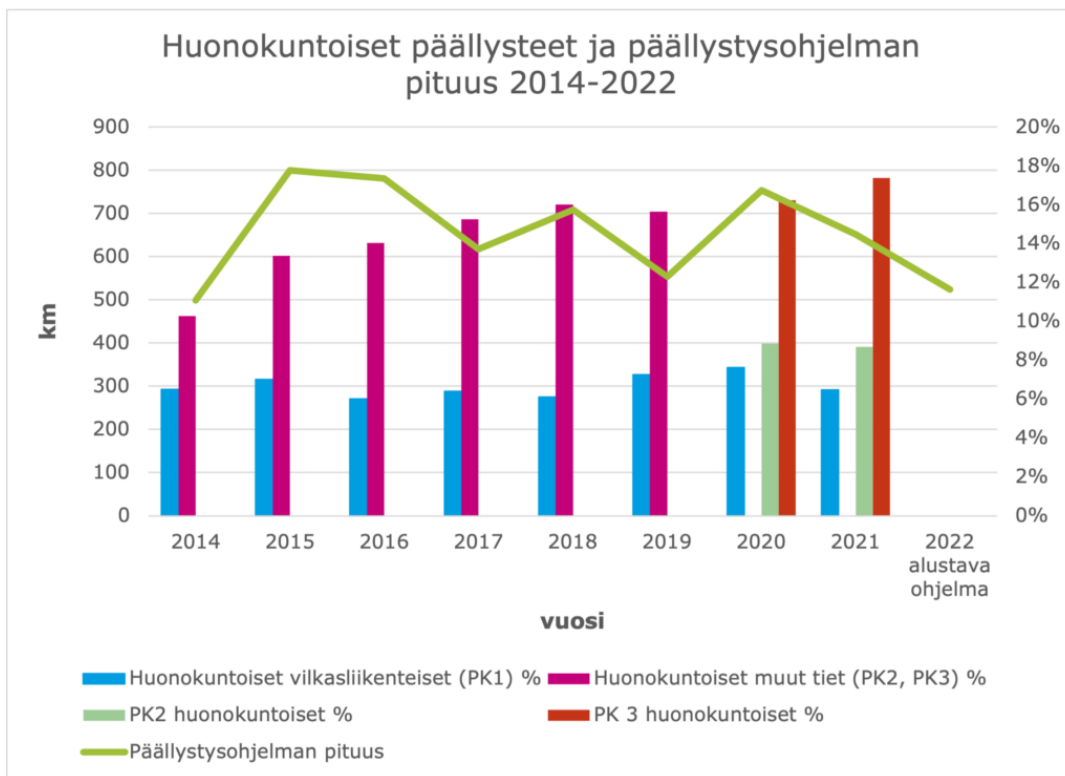
## Päällysteet



### Päällystetty tieverkko jaetaan korjausluokkiin

Päällystetty tieverkko on jaettu yhteysväleittäin korjausluokkiin liikennemäärän, tien aseman tieverkolla sekä paikallisia liikenteen tarpeita kuvaavan muun tiedon perusteella. Kuuluakseen korkeimpaan korjausluokkaan tien tulee yhdistää tärkeitä maakunta- tai aluekeskukset, olla osana merkittävää elinkeinoelämän kuljetusreittiä, olla osa merkittävää matkaketjua tai johtaa merkittäviin satamiin tai rajanylityspaikkoihin. Rahoitus ohjaa voimakkaasti eri luokassa olevien teiden päällystystoimia. Toimintalinjojen mukaisesti vilkasliikenteisten maanteiden, eli käytännössä pääteiden, pintakunto turvataan, muualla tehdään mikä rahoituksen puitteissa on mahdollista. Joka vuosi pyritään toteuttamaan vähintään yksi tärkeä jalankulku- ja pyöräily-yhteyden parantamishanke. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on keskeinen osa ELY-keskuksen kestävästä liikenteen strategiasta.

Vuodelle 2022 päällysteisiin osoitettu rahoitus on viime vuosien keskimääräisellä tasolla. Lähivuosina rahoituksen arvioidaan laskevan selvästi paria viime vuotta alemmalle tasolle. Vuonna 2020 merkittävä päällystämiseen kohdennettu lisärahoitus kasvatti päällystysmääriä reilusti ja päällysteiden kunto parani Uudenmaan ELYn vastuulla olevilla teillä. Matala raakaöljyn ja bitumin hinta vielä paransi osaltaan rahoituksen vaikuttavuutta. Nyt tilanne on päinvastainen. Tämän vuoden päällystysmäärillä päällystettyjen teiden kunnan ennustetaan karkeasti säilyvän samana tai hieman heikentyvän.



Kuva: Huonokuntoisten päällysteiden osuus ja päällystysohjelman pituus Uudenmaan ELYn maanteillä.

Päällysteiden ikä on alueella keskimäärin kuusi vuotta vilkkailla teillä ja 14 vuotta muilla teillä. Tämän vuoden päällystysohjelmalla keski-ikä nousee edelleen muilla teillä ja tällä uudelleenpäällystämistahdilla vähemmän vilkkaan tien päällysteen tulisi kestää keskimäärin 23 vuotta.

#### Päällystysohjelmointi

ELY-keskus suunnittelee kesän päällystystyöt talvella. Mittaus- ja muiden lähtötietojen, palautteiden, sekä ennusteiden avulla asiantuntijat määrittelevät päällystyskohteet mahdollisimman tehokkaasti toteutettaviksi. Suurin osa vilkkaan tieverkon päällystyskohteista varmistuu keväällä touko–kesäkuun vaihteessa, kun keväällä toteutettavat teiden kuntomittaukset ovat valmistuneet. Kevään aikana paljastuneet vauriot voidaan vielä lisätä saman kesän ohjelmaan. Päällystystyöt toteutetaan kesäaikaan, touko–lokakuussa. Myös tiemerkinnot uusitaan kesäkaudella. Päällysteiden vaurioita korjataan myös paikkauksilla ja paikkausta hieman suurempina täsmäkorjauksina, koska päällysteen uusiminen kokonaan ei kustannussyistä ole mahdollista läheskään aina tarvittaessa.

Suurin osa päällystyskohteista on vilkkailla pääteillä, joiden kuluminen on talviaikaan nopeaa johtuen nastarenkaiden aiheuttamasta kulutuksesta ja suurista liikennemääristä. Vähäliikenteisemmän tien päällystevaurioiden syy on usein tien rakenteessa, jolloin pelkkä päällysteen uusiminen ei riitä. Tällöin kohteen kustannukset ovat pahimmillaan moninkertaiset pelkkään päällystämiseen verrattuna.

Vähäliikenteisten teiden päällysteiden ohjelmoinnissa pyritään pidempään aikajänteeseen. Viime vuosina on jouduttu keskittymään akuutteihin kohteisiin, mikä on heikentänyt työn tehokkuutta. Korjattavat kohteet ovat olleet hajallaan ja kohteiden heikon kunnan vuoksi korjaukset ovat olleet kalliita. Kaikkein heikkokuntoisimpia bitumipinnoitettuja sorateitä muutetaan tarpeen mukaan sorateiksi, jolloin tien kunnossapitäminen liikennettä tyydyttävässä kunnossa on kustannustehokkaampaa.

#### Kohti päällysteiden ennakoivaa kunnossapitoa

Viime vuosina on entistä enemmän pyritty resurssien puitteissa panostamaan päällysteiden ennakoivan kunnossapidon toimiin. Tästä esimerkkinä on vuonna 2020 käynnistetty päällystettyjen teiden kuivatuksen kunnossapidon parantamisurakka, jossa tarkistetaan kuivatuksen toimintaa ja pyritään varmistamaan kuivatus ensisijaisesti viime vuosina päällystetyillä teillä tai lähivuosina päällystettävien teiden osalta. Tien pinnalta veden valumisen estävät reunapalteet, umpeen kasvaneet tien sivuojat ja tukkeutuneet rummut sekä näistä johtuva tien rakenteiden jatkuva märkyys johtavat päällysteen ennenaikaiseen vaurioitumiseen sekä tierakenteen kantavuusongelmiin.

Vuonna 2018 Uudenmaan ELY-keskus, Väylävirasto sekä Roadscanners Oy käynnistivät yhteistyössä kymmenvuotisen tutkimus- ja kehitysprojektin ”Päällysteiden ennakoivan hoidon ja kunnostuksen ohjelmointi” (PEHKO). Sen tavoitteena on katkaista huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän kasvu uusinta mittaustekniikkaa hyödyntäen ja kasvattaa päällysteiden käyttöikää. PEHKO-projekti keskittyy pääasiassa Hyvinkään kunnossapitourakan alueelle ja sen piiriin kuuluu yhteensä 860 kilometriä päällystettyjä teitä. Alueella tehdään vuosittain mm. laserkeilausmittauksia ja mittausten perusteella pyritään tunnistamaan nopeasti vaurioituvat kohdat ja korjaamaan ne mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jolloin kustannukset ovat alhaisia. Keinoja käyttöään kasvattamiseen ovat mm. päällystepaksuuden lisääminen sekä tien kuivatuksen kunnostus.

Päällystettyjen teiden ylläpidon yhtenä merkittävänä osana ovat myös tiemerkinnot, joiden ylläpito ja uusiminen liittyvät vahvasti päällysteiden uusimiseen. Koska tiemerkinnot lisäävät turvallisuutta, niiden rahoituksesta ei tingitä, vaikka tien kunto muuten olisi huono. Uudenmaan ELY-keskuksen alue on jaettu kahteen monivuotiseen tiemerkinnotien palvelusopimukseen, joiden puitteissa tiemerkinnot ylläpidetään ja uusitaan.

## Tiesitkö?

Vuonna 2022 kävely- ja pyöräilyväyliä päällystetään Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta yhteensä lähes 40 kilometriä.

Ajoratojen päällysteitä uusitaan yhteensä noin 520 kilometrin matkalla.

## Katso myös

[Väylävirasto – Päällysteiden kuntokartta](#)

[Uudenmaan ELY-keskuksen päällystystyöt 2022](#)

## Sillat ja muut taitorakenteet



Uudenmaan ELY-keskus vastaa valtion tiesilloista Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä. Alueen maantieverkolla on 3047 siltaa, mikä vastaa noin 30 prosenttia koko maan varsinaisista silloista (pinta-aloista laskettuna) ja noin 20 prosenttia koko maan putkisilloista (kappalemääristä laskettuna).

Maantieverkon siltojen kunnossapidosta kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle 3007 siltaa. Muiden valtateillä 1 ja 7 sijaitsevien 40 sillan kunnossapito kuuluu elinkaarihankkeiden palveluntuottajille.

Siltojen turvallisuus ja pitkäikäisyys varmistetaan siltojen ylläpidolla, jonka merkitys kasvaa siltojen ikääntyessä. Tienkäyttäjille sillan huono kunto näyttäytyy useimmiten vasta silloin, kun sillan liikennettä joudutaan rajoittamaan tai kunnostus aloitetaan.

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrästä riippuen noin 25–35 kappaletta. Rahoituksen määrä vaihtelee ja on viime vuosina ollut 15–20 miljoonaa euroa. Suurimpana haasteena siltojen osalta on niiden ikäjakauma. Silloista suurin osa on rakennettu 1960–1990-luvuilla, ja ne ovat tulossa peruskorjausikänsä. Nyt peruskorjattavina ovat 1960–1970-lukujen sillat, joiden suunniteltu kantavuus on nykyvaatimuksia pienempi. Siksi useat korjattavat sillat täytyy uusida tai vahventaa, jotta ne kestäisivät nykyisen ajoneuvoasetuksen sallimat suuremmat akseli- ja kokonaiskuormat.

Siltojen kunnan perusteella Uudenmaan ELY-keskuksen kaikista silloista 10 kappaletta on uusittava (kuntoluokka 1) ja noin 1362 (kuntoluokka 2 ja 3) korjattava lähiaikoina. Kun lisäksi huomioidaan siltojen kantavuuspuutteet, joudutaan siltoja uusimaan noin 44 kpl ja korjaamaan noin 1318 kpl.

Nykyinen rahoitustaso ei riitä tarvittaviin siltojen uusimisiin ja peruskorjauksiin. Eri kuntoluokkiin sijoittuvien siltojen kappalemäärät ja painorajoitettut määrät on esitetty seuraavassa taulukossa.

## Siltojen kunto ja painorajoitettujen siltojen lukumäärä.

Kuntoluokka	Kuvaus	kpl	%-osuus	Painorajoitettuja, kpl
1	Erittäin huono – peruskorjaus myöhässä	10	0,3	
2	Huono – peruskorjaustarve nyt	100	3,3	12
3	Tyydyttävä – peruskorjaustarve tulossa	1262	42	17
4	Hyvä – vähäisiä kunnossapitotarpeita	1475	49,1	5
5	Erittäin hyvä – ei ylläpitotarpeita	145	4,8	
Ei arvoa		15	4,8	
Yhteensä		3007	100,0	34

Siltojen kunnan heikkenemisestä johtuvaa korjausvelan kasvua on mahdollista hidastaa oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä. Peruskorjausikäen tulevien siltojen suuri määrä ja korjauskustannusten kasvu rahoituksen pysyessä samana tai vähentyessä kasvattavat korjausvelkaa. Siltojen ikärakenne tulisi ottaa huomioon määrärahoja myönnettäessä.

Tienkäyttäjän näkökulmasta sillan sijainnilla on merkitystä. Huonokuntoinen painorajoitettu silta saattaa aiheuttaa maa- ja metsätalouselinkeinon harjoittajille jopa 30 km:n kiertotien. Kaupungeissa ja niiden lähistöllä tieverkko on tiheämpi ja kiertotiet lyhyempiä. Maaseudun sillat ovat kapeita, kun taas kaupungeissa ja niiden lähistöllä olevat sillat ovat leveämpiä, jolloin ne on mahdollista korjata useammassa vaiheessa ilman kiertotietä.

Kaupungeissa on usein tarve leventää siltaa sen korjauksen yhteydessä tai parantaa kyseistä tienkohtaa pidemmältä alueelta. Tämä saattaa vaatia tiesuunnitelman, jonka laatimiseen ja hyväksymiseen saattaa kuluu 1–2 vuotta. Vesistösiltojen uusimiseen pitää varata ainakin vuosi vesilain mukaisen vesiluvan saamiseksi. Tällaisia vuosien valmistelua vaativia kaupunkiseutujen sillankorjaushankkeita ovat esimerkiksi Vanajan silta Hämeenlinnassa ja Puistolantien sillat Kehä III:lla Vantaalla.

### Tietunneita ylläpidetään yhteistyössä Fintrafficin kanssa

Uudenmaan Elyn alueella on 15 maantietunnelia, joista elinkaarihankkeiden palveluntuottajien vastuulla on 6 tunnelia ja Elyn vastuulla 9 tunnelia. Muutama näistä on kiinteästi kaupunkirakenteessa olevia maankäytön kehittämistä tukevia tunneleita. Kahden tällaisen kaupunkitunnelin eli Keilaniemen ja Hämeenlinnan tunnelien osalta tunnelien kustannusvastuut ovat kaupungeilla.

Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnointivastuulle kuuluu koko tunnelikokonaisuuden toiminta myös Fintraffic Tie Oy:n omistaman tekniikan osalta. Fintraffic toimii tunneleiden liikenteenohjaus- ja turvallisuusjärjestelmien operoijana. Tunneleiden rakenteet, laitteet ja järjestelmät vaativat vuosittain suorita hoito- ja ylläpitotoimia. Myös niiden elinkaaret ovat eripituisia ja osa on piakkoin tulossa korjaus- ja korvausinvestointi-ikäen. Ensimmäisinä suurina korjaus- ja korvausinvestointeja tulevat tarvitsemaan Vuosaaren tunneli Helsingissä (mt 103) ja Hämeenlinnan tunneli vt 3:lla.

### Meluusteiden uusiminen

1980- ja 1990-luvuilla toteutetut meluseinät alkavat olla elinkaarensa loppupäässä ja niiden kuntoa on tarve inventoida ja aloittaa kiireellisimpien kohteiden korjaus- tai uusimissuunnittelu. Näitä uusimistarpeessa olevia meluseiniä on erityisesti Helsingin seudun vilkkaiden pääväylien varrella.

Meluusteiden uusiminen on kalliimpaa kuin uusien rakentaminen; liikennejärjestelyt, purkutytöt ja jätteiden käsittely aiheuttavat lisäkustannuksia. Vuosien myötä myös väylien liikennemäärät sekä meluntorjunnan vaatimukset ovat kasvaneet. Tällä hetkellä pystytään tekemään vain välttämättömät, kiireelliset korjaustoimet melusteiden osalta.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maantieverkolla on noin 3000 siltaa, joiden jälleenhankintahinta on noin 3,0 miljardia euroa.

Silloista noin 44 kappaletta on uusimistarpeessa ja noin 1318 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrästä riippuen noin 25–35 kappaletta.

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on 9 maantietunnelia, joista vanhin on vuodelta 1993, uusimmat vuodelta 2020.

Tunneleiden yhteispituus on 5080 m ja niiden kautta kulkee yhteensä keskimäärin noin 240000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Tunneleiden hallinnointi käsittää kolme asiakokonaisuutta:

- Tunneleiden turvallisuus ja siihen varautuminen
- Tunneleiden ylläpito ja korjaaminen
- Erilaisten ohjeiden ja määräysten kehittäminen ja ajantasaisuuden varmistaminen.

## Katso myös

[Uudenmaan ELY-keskus – Sillat \(valitse alueeksi Uusimaa\)](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Uusimaa](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Kanta-Häme](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Päijät-Häme](#)

## Tieauriokohteet



Uudenmaan ELY-keskuksen kriittisimmät painumavauriokohteet ovat Kehä III:lla ja kantatiellä 51. Kehä III:lla Espoossa Espoonkartanon kohdalla ja Vantaalla Askiston kohdalla sekä kantatiellä 51 Siuntiossa Hamossenin kohdalla tie on vaarassa vaurioitua äkillisesti ajokelvottomaksi, jolloin vilkasliikenteinen tie joudutaan sulkemaan. Kehä III:lla Askiston kohdalla tien pohjarakenne korjataan osana Väyläviraston Kehä III parantamishanketta vuosina 2021–2023.

Pienempiä hankkeita voidaan toteuttaa ELY-keskuksen rahoituksen riittäessä. Vuonna 2022–2023 toteutetaan valtatie 7 painuman korjaus Vanhakylän kohdalla Loviisassa ja jatketaan Söderkullantien painuman korjausta Sipoossa. Pienempien teiden sortumia korjataan vuosittain.

Tien vauriot eivät usein näy tavalliselle tienkäyttäjälle. Myös asiantuntijoiden on hankala ennustaa maanalaisten rakenteiden vaurioitumisnopeutta tai mahdollisen sortuman ajankohtaa. Kuntoa ei voi useinkaan tutkia purkamatta ensin tietä. Kiireellisyysjärjestys perustuu pitkälti asiantuntija-arvioon. Alueurakoitsijat havainnoivat tien painumia säännöllisesti. Jos painuma löytyy, arvioi geotekniikan asiantuntija, vaatiiko tie välitöntä korjaamista vai vain seurantaa. Kiireellisyysjärjestys voi muuttua ja uusia kohteita nousta kärkeen.

Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkolla on seurannassa yli 200 painumakohdetta eri puolilla aluetta, mutta pahin tilanne on merenrannikon pehmeille pohjamailla perustetuilla, vilkkaasti liikennöidyillä valta- ja kantateillä. Terävä, epätasainen painuma voi haitata tienkäyttäjää ja tien kunnossapitoa. Se voi olla myös liikenneturvallisuusriski erityisesti suurilla nopeuksilla ajettaessa. Esimerkiksi valtatiellä 7 Loviisan Vanhakylässä on alennettu nopeusrajoitus terävän painuman takia.

Tavallisin ja edullisin korjaustoimenpide painumille on päällysteellä oikaisu. Pehmeällä pohjamaalla oikaisulla saavutettu hyöty voi olla lyhytikäinen, sillä saven painuminen jatkuu. Pohjanvahvistus ratkaisee ongelman pidemmäksi aikaa.

Painuminen voi pahimmassa tapauksessa olla merkki alkavasta sortumasta. Paalutetun penkereen painuminen on vakava merkki korjaustoimenpiteiden tarpeesta. Kriittisimmissä kohteissa on tälläkin hetkellä vaurioituneita puupaaluja, jotka voivat pettää äkillisesti. Paalujen pettäessä vauriot voivat olla niin pahoja, että tie on katkaistava ja korjaus aloitettava välittömästi. Puupaalutus korvataan teräsbetonipaaluilla ja paalulaatalla. Paalutuksen uusiminen on yleensä kallista, etenkin jos työn aikana joudutaan turvautumaan hintaviin kiertotieratkaisuihin.

Alemmalla tieverkolla tievaurioita syntyy tien kantavuuden heikkenemisen ja liikenteen rasituksen yhteisvaikutuksena. Tien kantavuuden petettyä pelkkä tienpinnan tai päällysteen korjaaminen ei riitä tievaurion korjaamiseen, vaan myös tien rakennetta joudutaan vahvistamaan. Alemmalla tieverkolla rakenteenparantaminen tehdään päällystysurakoiden yhteydessä. Merkittävä teiden kantavuutta heikentävä tekijä on tierakenteiden märkyys, siksi niin tien kunnossapidon toimin kuin tien kunnostuksen yhteydessä tavoitteena on tienpinnan ja tien rakenteiden nopeampi kuivuminen sekä parempi kuivana pysyminen.

## Tiesitkö?

Tien rakentaminen pehmeälle maaperälle, kuten savelle tai suolle, on haastavaa. Tien epätasaisen painumisen ehkäisemiseksi tarvitaan pohjanvahvistusta esimerkiksi stabiloimalla pohjamaata sekoittamalla siihen kalkkia ja sementtiä. Joskus riittää, että osa tien rakenteista korvataan kevyemmällä materiaaleilla, kuten kevytsoralla tai vaahtolasilla. Heikkolaatuiseen pohjamaahan voidaan joutua lyömään paaluja ja tie rakennetaan paalujen kannattelemalle laatalle, jotta tiepenkereen paino ei aiheuta sortumaa.

Aikaisemmin teitä on perustettu pehmeiköillekin maanvaraisesti. Ilman pohjanvahvistusta tällaiset tiet painuvat yleensä epätasaisesti. Korkeampia penkereitä on perustettu puupaalujen varaan. Puupaalut saattavat vaurioitua lahoamalla, kun pohjaveden pinta laskee.



## Joukkoliikenne



### Houkutteleva joukkoliikenne syntyy viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyönä

Uudenmaan ELY-keskus vastaa joukkoliikenteen viranomaistehtävistä Uudellamaalla sekä Kanta- ja Päijät-Hämeessä, pois lukien Helsingin seudun liikenteen (HSL), Hämeenlinnan ja Lahden seutujen, Raaseporin, Hyvinkään ja Riihimäen kaupunkien toimivalta-alueet.

ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät koostuvat infrastruktuurin ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä liikennepalveluiden suunnittelusta, ohjauksesta ja kehittämisestä. Joukkoliikenteeseen liittyvää infrastruktuuria ovat pysäkit, pysäkkimerkit ja katokset, polkupyöräpysäköintipaikat sekä niihin liittyvät kulkuyhteydet. Näistä suurinta osaa ylläpidetään alueurakoiden toimesta, mutta uusiakin investointeja pyritään tekemään vuosittain. Pienet infrainvestoinnit toteutetaan perustuen joukkoliikenteen infran tarvekoriin, joka on koonti suunnitelmien, selvitysten ja toimenpide-ehtotusten esille nostamista tarpeista. Pienempiä joukkoliikenneinfran parantamishankkeita toteutetaan esimerkiksi MAL-sopimuksien puitteissa. Suuremmat investoinnit, kuten esimerkiksi eritasoliittymien pysäkit tai vaihtopaikat toteutetaan isojen tiehankkeiden yhteydessä tai omia hankkeinaan.

ELY-keskus ostaa alueelleen markkinaehtoista liikennettä täydentäviä joukkoliikennepalveluita sekä rahoittaa joukkoliikenteen kehittämistoimia. Viranomaisen tehtävänä on huolehtia, että palvelut suunnitellaan ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja toiminnassa tavoitellaan kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. ELY-keskus koordinoi ja edistää alueellista yhteistyötä eri toimijoiden kesken esimerkiksi alueellisten henkilöliikennetyöryhmien kautta.

ELY-keskus seuraa joukkoliikenteen palvelutasoa alueellaan ja asettaa sille tavoitteet. Palvelutasotavoitteet kuvaavat, millaista joukkoliikenteen palvelutason tulisi olla Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen määrärahakehysten. Palvelutasomääritys koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomääritys voidaan tulkita tavoitteelliseksi vuorotarjonnan minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Yhteysväleille voi syntyä perustellusti myös esitettyä parempaa palvelutasoa kuntien aktiivisuuden ja tavoitteiden mukaan tai markkinaehtoisesti. Palvelutasomääritys sisältää myös laadullisia tavoitteita. Viimeisin palvelutasomääritys on tehty vuosille 2021–2024.

## Poikkeusolojen vaikutukset joukkoliikenteeseen

Alkuvuodesta 2020 Suomeen levinnyt Covid19–pandemia on vaikuttanut merkittävästi joukkoliikenteen palveluihin ja heikentänyt alan tulevaisuuden näkymiä. Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät romahtivat ja markkinaehtoisesti toimineita joukkoliikennepalveluita on karsiutunut. Yritysten taloudellinen tilanne on monin paikoin heikentynyt ja julkisen sektorin kustannukset ovat kasvaneet korvaavien palveluhankintojen ja alan tulevaisuutta turvaavien hankkeiden myötä. Pitkään jatkuneen pandemian aikana matkustajamäärissä on aika ajoin nähty kasvua, mutta alan tulevaisuus on edelleen epävarma. Vuoden 2022 alkuneljänneksellä matkustuksen määrä oli noin 70 % koronapandemiaa edeltäneestä ajasta. Lisäksi on ollut havaittavissa, että matkustuksen arkipäivien ruuhkahuiput ovat tasoittuneet ja vapaa-ajan matkustus on kasvanut suhteellisesti työmatkaliikkumista enemmän.

Vuoden 2022 alussa Venäjälle asetetut pakotteet nostivat polttoaineiden hintoja merkittävästi, mikä myös on heikentänyt joukkoliikenteen kannattavuutta. Tämä on ollut paha takaisku koronan vaikutuksista kärsineelle joukkoliikennealalle. Toisaalta polttoaineen hinnan nousu voi lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta yksityisautoiluun verrattuna.

## Tiesitkö?

**Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen** on palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella.

**Suomen toimivaltaiset viranomaiset** on määritelty laissa liikenteen palveluista (ns. liikennepalvelulaki).

**Palvelutaso** kuvaa yleisesti matkustuksen laatua. Joukkoliikenteen palvelutason keskeisiä osatekijöitä ovat muun muassa vuorotiheys, matka-aika, lippu- ja maksujärjestelmien toimivuus sekä informaation saatavuus.

## Katso myös

[ELY-keskus – Joukkoliikenne \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

[Joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen alueella 2021–2024](#)

[Liikennepalvelulaki \(Finlex.fi\)](#)

## Joukkoliikenteen järjestäminen ja rahoitus

### Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kesäkuu 2022

- Helsingin seudun liikenne (HSL)
- Hyvinkää
- Hämeenlinna
- Lahti
- Raasepori
- Riihimäki
- Uudenmaan ELY-keskus



### Joukkoliikenteen järjestämistavat vaihtelevat ELY-keskuksen toimivalta-alueella

Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella joukkoliikenteen järjestämisen edellytykset vaihtelevat suuresti. Joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali, tarpeet ja palveluiden järjestämisen olosuhteet ovat erilaiset alueen eri osissa. Muun muassa yhdyskuntarakenne, asukastiheys sekä liikennevirtojen keskittyminen määrittelevät paljolti mahdollisuuksia joukkoliikennepalveluiden tarjoamiseen. Myös kuntien tahtotila panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen vaihtelee suuresti. Joukkoliikenteen järjestäminen vaatii erittäin tiivistä yhteistyötä, jotta joukkoliikenteen palvelukokonaisuus on tehokas ja toimiva.

Joukkoliikenteen suosion kasvattamiselle on hyvät edellytykset erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Pendelöinti painottuu Keski- ja Länsi-Uudellemaalle, missä on myös suurin joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella pyritään varmistamaan julkisen liikenteen peruspalvelut.

Joukkoliikennepalveluita syntyy markkinaehtoisesti siellä, missä sille on riittävä kysyntä. ELY-keskus tukee markkinaehtoisen liikenteen syntymistä esimerkiksi järjestämällä yhdessä kuntien kanssa koululaiskuljetuksiin perustuvaa avointa joukkoliikennettä sekä ostamalla runkolinjoja syöttävää liityntäliikennettä. Markkinaehtoinen liikenne on keskeisessä asemassa Itä-Uudellamaalla Porvoon paikallisliikenteessä, Porvoon ja Helsingin välillä, sekä osittain Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä.

Tarvittaessa toimivaltainen viranomais voi tehdä päätöksen siitä, että se järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut ostoliikenteenä varmistaakseen palvelun, joka on muun muassa monilukuisempaa, luotettavampaa, korkealaatuisempaa tai edullisempaa kuin palvelu, jota voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla. Esimerkiksi Kanta-Hämeessä ja Länsi-Uudellamaalla on yhteysvälejä, joissa liikennöinti on kokonaisuudessaan hoidettu ostoliikenteenä.

Julkisen liikenteen palvelujen säilyttäminen on erityisen haastavaa harvaan asutuilla seuduilla ja muilla hiljaisemman kysynnän alueilla. Peruspalveluja turvataan esimerkiksi kutsupohjaisilla liikkumispalveluilla tai palveluliikenteellä. ELY-keskus tukee uudenlaisten liikkumispalvelujen kokeiluja kunnille myönnettävällä valtionavustuksella.

### **Rahoituksesta suurin osa käytetään ostoliikenteeseen**

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha on ollut viime vuosina 5–6 miljoonaa euroa. Määrärahaa käytetään liikenteen hankintoihin, suunnittelu- ja kehittämishankkeisiin sekä kunnille myönnettäviin valtionavustuksiin. Rahoituksessaan ELY-keskus keskittyy vaikuttavaan ja tasapuoliseen joukkoliikenteeseen, johon myös kunnat haluavat panostaa.

Määrärahasta suuri osa kohdistetaan palvelutasomäärittelyn mukaisen liikenteen ostoihin. Hankinnat toteutetaan pääsääntöisesti yhteisrahoituksella kuntien kanssa. Yhteistyö liikenteen hankinnoissa on ensisijaisen tärkeää. Kuntien panostuksen ansiosta joukkoliikennepalveluja on kyetty yhteistyössä ylläpitämään ja kehittämään, ja joukkoliikenteen palvelutaso on saatu säilymään kohtuullisella tasolla.

ELY-keskus myöntää kunnille valtionavustuksia kuntien sisäisen liikenteen hankintoihin, lipunhintojen alennuksiin sekä joukkoliikenteen suunnittelu- ja kehittämishankkeisiin. ELY-keskus pyrkii toiminnallaan kannustamaan alueensa kuntia uudenlaisten liikkumisen palveluiden kehittämiseen ja muihin joukkoliikenteen kehittämistä tukeviin kokeiluihin.

### **Lisärahoitusta poikkeusolojen aiheuttamiin kustannuksiin**

Koronapandemian vuoksi joukkoliikenteelle on osoitettu vuosina 2020–2021 merkittävä määrä lisärahoitusta. Uudenmaan ELY-keskukselle myönnettiin vuodelle 2021 määrärahaa yhteensä 9,1 miljoonaa euroa eli yli 3 miljoonaa euroa tavallista enemmän. Lisärahoitusta käytetään koronasta aiheutuneiden kustannusten kattamiseen. Osa lisämäärärahoista on vielä kohdentamatta toimivaltaisille viranomaisille ja lisärahoituksen lopullinen määrä tarkentuu vuoden 2022 aikana rahoitusneuvottelujen myötä.

Uudenmaan ELY-keskus on korvannut koronapandemian aiheuttamia liikenteen supistuksia hankkimalla liikennettä tarpeelliseksi katsotuille yhteysväleille. Ensisijaisesti turvataan koululais-, opiskelu- ja työmatkoihin tarvittavia yhteyksiä. Lisäksi ELY-keskus myöntää kunnille ja sopimusliikenteenharjoittajille tukia koronasta aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi. Kunnat voivat hakea valtionavustusta koronasta aiheutuneisiin joukkoliikenteen kustannuksiin sekä alaa elvyttäviin hankkeisiin. Sopimusliikenteenharjoittajat ovat voineet hakea enintään kahden vuoden ajalle kompensatiota koronan aiheuttamiin lipputulomenetyksiin sopimuksissa, joissa lipputuloriski on normaalisti yksinomaan liikenteenharjoittajalla.

Vuoden 2022 alussa tapahtuneen polttoaineen äkillisen hinnannousun johdosta ELY-keskus muutti vuosittaisen indeksitarkistuksen piirissä olevien liikennöintisopimustensa indeksitarkistukset tapahtuvaksi kvartaaleittain. Muutos on määräaikainen vuoden 2022 ajan. Indeksitarkistusten muutoksella pyritään tukemaan koronan vuoksi jo valmiiksi ahdingossa ollutta linja-autoalaa.

## Tiesitkö?

**Markkinaehtoinen liikenne** perustuu vapaaseen kilpailuun, jossa liikenne toimii kunkin liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista tukea.

**Ostoliikenne** on viranomaisten ostamaa joukkoliikennettä, jolla pyritään vastaamaan määrällisiin tai laadullisiin palvelutarpeisiin. Ostoliikenteestä käytetään myös termiä sopimusliikenne.

## Katso myös

[Joukkoliikenteen tilastoja ja raportteja \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)