



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Uudenmaan  
ELY-keskuksen  
tienpidon ja  
liikenteen  
suunnitelma  
2024–2027

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

## Talous ja toimintaympäristö

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

## Esipuhe



### **Tietopohjaa viisaille päätöksille**

Uudenmaan ELYn liikennevastuualueelle, joka kattaa Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen maakunnat, sijoittuu noin 12 % koko maan maantieverkosta, mutta maantieverkon liikennesuoritteesta ja tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta liki 30 % ajetaan tällä verkolla. Koko maan vilkasliikenteisimmistä maanteistakin reilu puolet sijoittuu tälle alueelle. Ei siis ole yhdentekevää millaisena maanteiden toimivuus ja turvallisuus ylläpidetään nyt ja tulevaisuudessa.

Julkisen talouden näkymät ovat vaalikevään aikana olleet keskeinen keskustelun aihe. Juuri valmistunut hallitusohjelma suuntaa väylänpidon rahoituskäytöksi. Tienpitoa on kurittanut nopea kustannusten nousu ja ostokyvyn heikkeneminen. Tänä keväänä tämä on näyttäytynyt erityisesti maanteiden päällystysten hinnoissa. Olemme laskeneet, että Uudenmaan ELYn alueella tarvitaan vuosittain noin 700 km uutta päällystettä, jotta maanteiden korjausvelka ei päällysteiden kunnan vuoksi kasvaisi. Lähelle tätä pääsimme kertaluontoisesti vuonna 2020 – tänä vuonna jäämme näistä kilometreistä liki puoleen, noin 360 km:iin. Päällystyskilometrit kohdistuvat vaikuttavuuden mukaan vilkasliikenteiselle tieverkolle. Altavastaajaksi jää vähäliikenteinen tiestö, jolle parantamistoimenpiteitä saadaan

kohdistettua aiempaakin vähemmän. On selvää, että tämä tulee näkymään tienkäyttäjien arjessa ja tyytymättömyytenä tienpitoon, mutta myös lisääntyvänä korjaustarpeena tulevina vuosina. Näemme perustienpidon rahoituksen turvaamisen nimensä mukaisesti toimintamme perustan turvaamisena. Lisärahoitus tienpitoon tulee näin ollen enemmän kuin tarpeeseen.

ELY-keskuksen maantieverkon pienet parantamisinvestoinnit kohdistuvat tänä vuonna MAL-sopimuksin sovituille jalankulun ja pyöräväylien kohteille niin Helsingin kuin Lahden seuduilla, erillisrahoituksen saaneille liittymän ja teiden kunnostuskohteille sekä akuuttiin tien painumakorjaukseen ja siltojen korjauksiin. Lisäksi toteutetaan pieniä liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen käyttöä edistäviä hankkeita.

Isoja kehittämisinvestointeja toimialueellamme on käynnissä kaksi: Kehä III:lla Askiston kohdalla ja valtatiellä 4 välillä Hartola–Oravakivensalmi. Hankkeiden vetovastuu on Väylävirastolla ja molemmat ovat valmistumassa kuluvan vuoden lopulla. Väyläviraston huhtikuussa julkaisema Väyläverkon investointiohjelma nostaa esille alueen keskeisimmät hankkeet, jotka odottavat uuden eduskunnan päätöksiä. Tällaisia tiehankkeita sijoittuu mm. keskeisille elinkeinoelämän pääväylille valtateille 2, 4 ja 25 sekä Kehä III:lle. ELY-keskus laatii näiden hankkeiden suunnitelmia ja tuottaa tietopohjaa päätöksenteolle. Erityisesti haluan nostaa esille valtatie 25 Hanko–Mäntsälä kasvaneen roolin elinkeinoelämän kuljetuksille niin satamayhteytenä kuin sen kylkeen sijoittuneille logistiikkakeskuksille. Kaksikaistaisena valtakunnallisena pääväylänä se ei enää vastaa liikenteen tarpeita ja liikenneturvallisuudenkin osalta se on alueemme synkimpä.

Isojen kehittämishankkeiden rinnalla ei voi unohtaa jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittämistä osana seudullisia pyörätieverkkoja tai pyöräilymatkailun reittejä. Nämäkin on tunnistettu investointiohjelmassa ja niiden suunnittelua viedään ELY-keskuksessa eteenpäin toteutus päätöksiä varten. Kestävän liikkumisen edistäminen on tärkeä osa myös MAL-alueiden liikennejärjestelmäsuunnittelua ja tulevia MAL-sopimuksia. Länsi-Uudellamaalla Uudenmaan ELY-keskus joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena kehittää joukkoliikenteen järjestämistä yhteistyössä alueen kuntien kanssa.

Kasvavilla kaupunkiseuduilla ei saa unohtaa maanteiden pääväylien ja keskeisten valtakunnallisten maanteyhteyksien toimivuuden merkitystä elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden turvaaville kuljetuksille. Toimiva liikennejärjestelmä huolehtii niin alueellisista kuin valtakunnallisista ja kansainvälisistä liikkumisen ja kuljettamisen tarpeista.

Kesäkuussa 2023

**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



### Toimivatko markkinat?

Uudenmaan ELYn alueella kevään 2023 päällystyskilpailutuksissa hintataso on ollut selittämättömän korkea. Vaikka raaka-aine- ja työvoimakustannukset on huomioitu kustannusarvioissa, ovat ylitykset kustannusarvioihin nähden olleet toimialueellamme silti noin 50 %:n luokkaa. Tämä on selvästi myös valtakunnallista tasoa enemmän, jossa nousua on noin 30 %. Kutakin kilpailutusta kohden tarjouksia on saatu kaksi tai kolme ja tarjoushinnat ovat olleet melko lähellä toisiaan. Onko alalla tälle liikenneympäristönäkin paikoin vaativalle toimialueelle tarjolla jo liian vähän potentiaalisia toimijoita vai mistä on kyse? Kustannustason nousun takia Uudenmaan ELYn päällystysohjelma jää kuluvana vuonna ennätysellisen lyhyeksi noin 360 ajoratakilometriin eli alle puoleen sellaisesta tasosta, jolla korjausvelan taso pystyttäisiin pitämään edes ennallaan. Tämä tarkoittaa sitä, että vain korkeimman korjausluokan verkolle voidaan kohdistaa uudelleenpäällystystoimenpiteitä ja sielläkin joudutaan tarpeellisia kohteita siirtämään seuraavaan vuoteen vastoin elinkaaren kannalta tehokkainta päällystysrytmiä. Muilta osin päällystetyn tiestön välitön turvallisuustaso ja liikennöitävyys pyritään hoitamaan korjaamalla vain vaurioituneet ja pahoin uratuneet kohdat. Myös nopeusrajoitusten laskuun päällysteiden huonon kunnan vuoksi pitää varautua nykyisellä rahoitustasolla viimeistään 2024 ellei kustannustaso putoa merkittävästi.

### Tietopohjaista priorisointia

Niukassa rahoitustilanteessa on tärkeää pystyä kohdistamaan vähät resurssit tärkeimpiin kohteisiin. Uudenmaan ELYssä on kehitetty viime vuosina tieverkon merkittävyysluokittelua työkaluksi tärkeimpien tiejaksojen tunnistamiseen huomioimalla entistä monipuolisemmin ja ajantasaisemmin oleellisia toimintaympäristöä ja verkon käyttöä kuvaavia tekijöitä. Merkittävyystekijöihin perustuva priorisointi on koskenut aiemmin erityisesti alinta verkkoa, mutta tienpidon rahoituksen ostovoiman vähentyessä tarkastelua joudutaan tekemään entistä enemmän myös vilkasliikenteisemmällä verkon osilla. Uudenmaan ELYn tieverkon merkittävyysluokitus kattaa koko Uudenmaan ELYn tienpitovastuulla olevan verkon moottoriteitä ja Kehä III:n sisäpuolista aluetta lukuun ottamatta noin pariin tuhanteen jaksoon jaettuna ja sitä käytetään apuna erityisesti korjaustoimien kohdistamisessa. Säännöllinen henkilöliikenne ja säännöllisen tavaraliikenteen potentiaali pyritään arvioimaan useiden eri tunnuslukujen avulla. Lisäksi arvioinnissa käytetään apuna lukuisia muitakin eri lähteistä kerättäviä tunnuslukuja. Kuluvana vuonna uutta on puutavaran virtausanalyysi, jossa metsävaratietoihin pohjautuen arvioidaan tulevaa hakkuupotentiaalia seuraavan kymmenvuotiskauden aikana ja siitä johtuvia tulevia puutavaran kuljetustarpeita alemmalla tieverkolla.

### **Yksityisteitä avustetaan**

Uudenmaan ELYn alueella on noin 36 000 kilometriä yksityistieverkkoa, joka syöttää raaka-aineita ja elintarvikkeita elinkeinoelämälle ja tukee ihmisten liikkumista ja työntekoa erityisesti maaseudulla ja haja-asutusalueilla. Toimivalla yksityistieverkolla on myös tärkeä rooli Suomen huoltovarmuuden kannalta. ELY-keskukset avustavat järjestäytyneitä tiekuntia parantamishankkeiden kustannuksiin osallistumalla. Vuonna 2023 avustusten hakeminen on aiempaa kannattavampaa avustusprosentin noston myötä. Siltakorjaukseen avustuksen suuruus on 85 % ja muissakin parantamishankkeissa 70 %. Lisäksi avustukseen käytössä olevia määrärahoja on lisätty erityisesti metsätiekohteita painottaen.

## Tiesitkö?

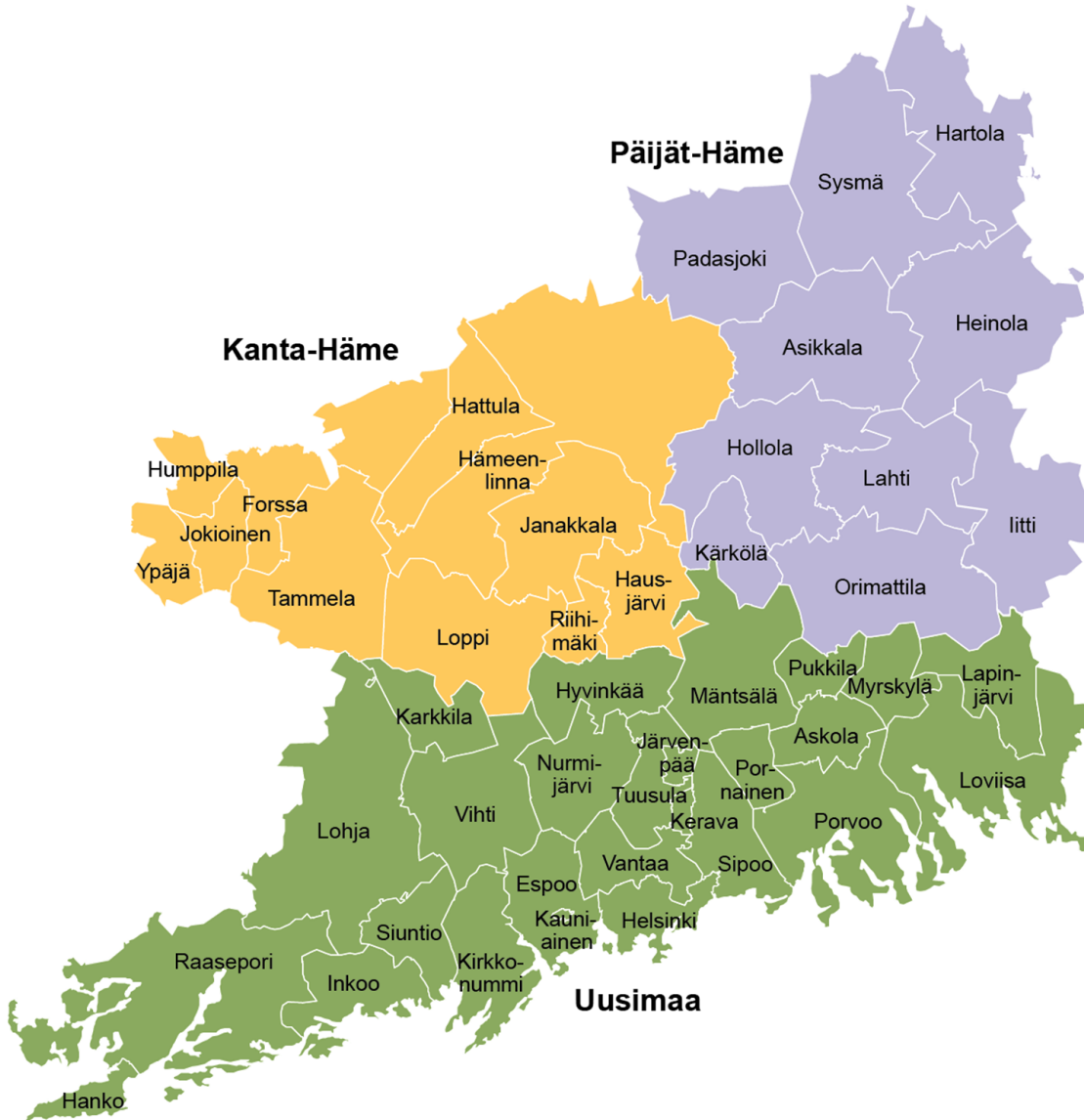
**Korjausvelalla** tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien parantamiseen nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon.

## Katso myös

[Tilastokeskus – Maarakennuskustannusindeksi](#)

[ELY-keskus – Yksityistieapuri](#)

## 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. Valtatien 4 voidaan luonnehtia olevan Suomen maantiekuljetusten selkäranka, jonka eteläisimmän osan liikenteellinen toimivuus heijastuu kauas maan muihin osiin. Helsinki, Hämeenlinna ja Tampere yhdistyvät Suomen kasvukäytävällä, jonka rungon muodostavat päärata ja valtatie 3.

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. Inkoon satamassa valmistui LNG-terminaalilaivan käyttöönotto joulukuussa 2022. 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. Alueella vähennetään kivihiilen käyttöä energiantuotannossa ja korvaavaa tuotantoa on toteutettu mm. biomassaa käyttävillä voimalaitoksilla, kuten Helsingin Vuosaassa vuoden 2022 lopulla aloittaneella uudella biolämpölaitoksella.

#### Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja

		Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2023 (31.12.2022)	henkilöä	2 107 098	38 %
Väestönkasvu 2000–2022	henkilöä	342 680	90 %
Työpaikat (2021)	kpl	975 820	41 %
BKT (2020)	milj. euroa	107 145	45 %
Maapinta-ala (1.1.2023)	km <sup>2</sup>	20 017	7 %
Maantiet (1.1.2023)	km	9 258	12 %
Liikennesuorite (1.1.2022)	milj. autokm.	10 846	30 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2021)	milj. tkm.	6 703	24 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2022)	km	516	56 %
Kävelyn ja pyöräilyn väylät maanteilla (1.1.2023)	km	1161	19 %
Henkilövahinko-onnettomuudet (2018–2022)	kpl	2 860	29 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2023)	milj. euroa	107	16 %
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2023)	milj. euroa	8	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 kestävän liikkumisen 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. Polttonesteiden kuluttajahintojen nopea kallistuminen vuonna 2022 vaikutti osaltaan liikennesuoritteen kehittymiseen. Valtakunnallisesti liikennesuorite oli edelleen vuonna 2021 noin 5 % vähemmän ja vuonna 2022 noin 6 % vähemmän verrattuna vuoteen 2019, mutta muutoksen pysyvyyttä on vaikea arvioida. Etätöiden pysyvämpi lisääntyminen voi työmatkaliikenteen osalta hidastaa paluuta entiselle tasolle.

Vaikka kokonaisuutena katsoen toimialuettamme 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 oleellista.

## Tiesitkö?

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

Kunnat hoitavat katuverkkonsa itsenäisesti.

ELY-keskukset voivat lisäksi myöntää parantamisavustuksia yksityisille.

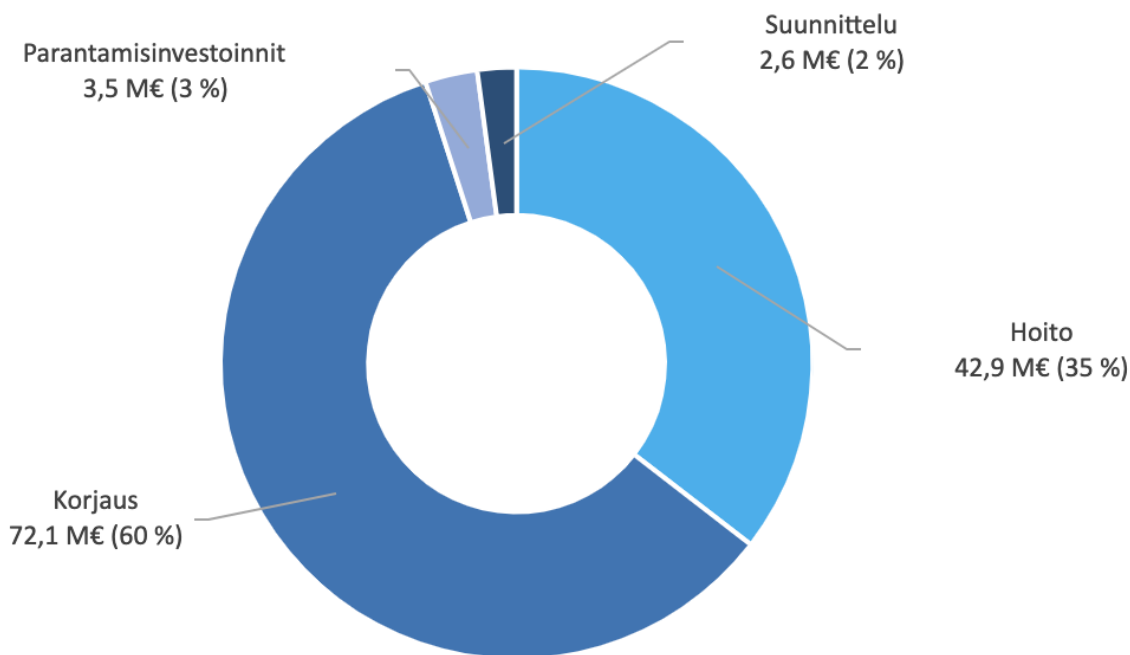
## Katso myös

Väylävirasto – Tietilastot





## Tienpidon rahoitus



Kuva: Tienpidon rahoitus tuotteittain 2023 (yhteensä 121 M€).

Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2023 kesäkuun tilanteessa on noin 121 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 2023 on tarpeisiin nähden hyvin niukka. Väyläviraston investointiohjelman perusväylänpidon parantamishankkeiden toteuttamiseen ei tälle vuodelle kohdennettu lainkaan uutta rahoitusta.

Viime vuoden rahoituksen turvin käynnistetään yksi uusi kohde:

- Mt 170 tievaurion korjaus Ilolanjoen kohdalla, Porvoo

Joulukuussa 2022 valtiovarainvaliokunta lisäsi vuoden 2023 budjettiin rahoituksen seuraavien parantamishankkeiden toteutuksen käynnistämiseksi:

- Vt 25 ja mt 1102 Huskvarnintien liittymän parantaminen, Raasepori
- Mt 140 Pohjois-Ahjon risteys sillan uusiminen, Kerava

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. Tänä vuonna käynnistyy seuraavien parantamishankkeiden toteuttaminen. Osaan näistä hankkeista rahoitus on myönnetty jo aiemmin:

- Kt 45 / mt 145 Hyrylän eteläisen kiertoliittymän parantaminen ja kaistajärjestelyt, Tuusula
- Mt 110 Kolmiranta–Veikkola (Kolmirannantie–Haapapurontie–Soidentaantie), jalankulku- ja pyörätie, Kirkkonummi
- Mt 120 Vihdintien parantaminen rakentamalla Kortesmäen alikulkukäytävä, Espoo
- Mt 140 jalankulku- ja pyörätien parantaminen ja liikenneturvallisuuskohteet välillä Kyytitie–mt 1521, Vantaa ja Sipoo

Lisäksi MAL-sopimusten perusteella toteutetaan pieniä liikenneturvallisuutta ja joukkoliikenteen käyttöä edistäviä toimenpiteitä sekä tehdään suunnittelua.

## Hoito

Maanteiden päivittäinen hoito on merkittävin kunnossapidon erä vuositasolla. Lokakuun alussa alkavan seuraavan hoitovuoden myötä viimeisetkin Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteiden hoitourakat ovat nyt uuden urakkamallin mukaisia, mikä korostaa tilaajan ja urakoitsijan välistä yhteistoimintaa. 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 2023 päällystämiseen saatujen määrärahojen ostovoima on heikentynyt merkittävästi jopa edeltävään vuoteen verrattuna, jolloin mm. öljyn kallistuminen nosti merkittävästi päällystämisen hintaa. Korjausvelka kasvaa tänä vuonna erityisesti alemmalla tieverkolla. Pääväylien kunto pyritään varmistamaan. Eduskunnan nimeäminä korjauskohteina tälle vuodelle ovat:

- Mt 104 uudelleen päällystäminen, Raasepori ja Lohja,
- Mt 317 Viitailantien kunnostaminen, Asikkala
- Mt 1543 Tolkistentien jalankulku- ja pyörätien päällystäminen, Porvoo
- Mt 3191 Sankolantien kunnostus, Hämeenlinna
- Sepänkyläntien (mt 11271) korjaaminen, Kirkkonummi,
- Kalliontien korjaaminen (mt 13811 ja mt 13817), Hausjärvi

Erillisrahoituksella toteutettavat toimenpiteet suunnitellaan määrärahan ja tarpeen mukaan. Pääpaino on päällysteen uusimisessa ja kuivatusjärjestelmien toimivuuden varmistamisessa. Esimerkiksi Kalliontie Hausjärvellä korjataan soratieksi.

Siltojen korjausten määrärahat ovat kuluvana vuonna edellisvuosien tasolla. Siltojen ja putkisiltojen materiaaleista erityisesti teräksen hintakehitys vaikuttaa korjattavien kohteiden määrään. Siltakohteissa on urakoitsijoiden riskien helpottamiseksi käytössä teräksen hintaa huomioiva indeksi. Se kuitenkin lisää epävarmuutta lopullisista kustannuksista.

Pienempiä vaurioita, rumpuja ja kuivatuspuutteita pystytään perusrahoituksella korjaamaan aiempaa vähemmän, noin 0,5 M€:n edestä.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2023 tienpidon perusrahoitus on noin 107 miljoonaa euroa.

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

## Katso myös

[Väylävirasto – Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031](#)

[Valtiovarainvaliokunta – Eduskunnan jakovarakohteet 2023](#)

[Pienet alueelliset tieinvestoinnit, Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme -hankekortti](#)



*[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 turvामme 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



#### Strategia – osa johtamisen arkkitehtuuria

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenteen strategisissa painotuksissa kuvaamme ELY-keskuksen roolia ja tehtäväkenttää omalla toimialueellaan sekä kirkastamme toiminnan tavoitteita. Tunnistetut painopisteet antavat suuntaviivat liikennejärjestelmän kehittämiselle ja suunnittelulle, tienpidolle sekä joukkoliikenteen järjestämiselle. Strategia on osa johtamisen arkkitehtuuria ja se linjaa organisaation tärkeimpiä tavoitteita sekä tukee jokapäiväisessä työssä tehtäviä valintoja ja ratkaisuja.

Liikennejärjestelmän ja liikenneturvallisuuden kehittämisessä, tienpidossa sekä julkisen liikenteen järjestämisessä on monia reunaehtoja ja valtakunnantason linjauksia sekä ohjeita, jotka olemme huomioineet liikenteen strategisissa painotuksissa alueellisen toimintaympäristön näkökulmasta.

Liikenteen strategiset painopisteet olemme jakaneet neljään osa-alueeseen: Kestävä liikenne, Elinvoimaa alueelle, Turvallinen liikenne sekä Aktiivinen yhteistyö ja ennakoiva vuorovaikutus. Painopistealueille on määritelty konkreettisia toimenpiteitä, joilla täsmennetään ja havainnollistetaan strategiaa tukevia tehtäviä. Toimenpiteille on luotu myös mittaristo, jolla seuraamme niiden toteutumista vuosittain suhteessa toimenpiteille asetettuihin tavoitteisiin.

#### Tavoitteena entistä turvallisempi sujuva ja kestävä liikenne

Kestävä liikenne -painopiste on yksi osatekijä yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisessa ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja hiilineutraalisuuden tavoittelussa. 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. Painotamme toiminnassamme matkaketjujen ja kuljetusketjujen kehittämistä. Joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteyksien sujuvuus ja helppous ovat tärkeä osa matkaketjujen toimivuutta.

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

Turvallisen liikenteen painopiste käsittää neljä keskeistä osa-aluetta: Kehitämme turvallisuutta digitalisaation ja automaation avulla, teemme aktiivista turvallisuusyhteistyötä, parannamme liikenneinfrastruktuuria sekä huolehdimme turvallisista ajonopeuksista.

Suunnittelemme kuntien kanssa yhteistyössä turvallista ja kestävästä liikennettä tukevia toimenpiteitä, joita kehitetään usein samoin keinoin. Parannamme myös tienylitysratkaisuja nykyistä turvallisemmiksi. ELY-keskuksena olemme olleet aktiivisia turvallisuusstrategian valtakunnallisissa työryhmissä sekä mukana pilotoimassa turvallisuuden parantamiseen tähtääviä digitalisaatiohankkeita kunnossapidossa. Lisäksi suunnittelussa huomioimme automaattisen liikennevalvonnan ja raskaan liikenteen valvontapisteet aikaisempaa kokonaisvaltaisemmin.

### **Elinvoimaisia alueita ja aktiivista yhteistyötä**

Elinvoimaa alueelle -painopiste keskittyy toimenpiteisiin, joilla huolehdimme kasvavien kaupunkiseutujen saavutettavuudesta, teiden merkittävyyttä vastaavan kunnan ja liikennöitävyyden turvaamisesta sekä pitkämatkaisen tavaraliikenteen tarpeiden huomioimisesta. Teemme yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden määrittelyssä ja suunnitelmavalmiuden parantamisessa. Kehitämme myös raskaan liikenteen taukopaikkoja, otamme huomioon pituudeltaan tai painoltaan aiempaa suurempien rekkojen tarpeet tieverkolla ja huolehdimme varareittien sujuvuudesta sekä erikoiskuljetusreittien toimivuudesta. Kuntien kanssa tehtävässä yhteistyössä huolehdimme, että kuljetukset satamiin ja terminaaleihin ovat sujuvia sekä tie- että katuverkolla.

Priorisoimme tienpitoa ja parantamishankkeita entistä voimakkaammin maanteiden merkittävyydenluokituksen ja palvelutasotavoitteiden perusteella samalla kehittäen luokitusten tietopohjaa ja laatua. 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.

Toimintamme keskiössä ovat aktiivinen yhteistyö ja ennakoiva vuorovaikutus niin viranomaisten, elinkeinoelämän kuin tienkäyttäjien kanssa. Osallistumme aktiivisesti viranomaisyhteistyöryhmiin ja käymme ennakoivaa vuoropuhelua kuntien sekä ammattiliikenteen yhteistyöverkoston kanssa. Tunnistamme keskeiset tienkäyttäjien asiakasryhmät sekä heidän tarpeensa ja viestimme aktiivisesti ELY:n toiminnasta eri kanavien kautta. Kirkastamme asiakasyhteydenottojen toimintamallit ja olemme aktiivisessa yhteistyössä valtakunnallisen asiakaspalvelukeskuksen kanssa.

## Tiesitkö?

Tuoreimmat selvitykset kestävän liikenteen, elinkeinoelämän tarpeiden ja turvallisuuden saralla:

[Kestävät matkaketjut Itä- ja Länsi-Uudellamaalla](#)

[Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä](#)

[Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys](#)

[Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys 2022](#)

[Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon täydentäminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella – Selvitys](#)

[Pääkaupunkiseudun alemman maantieverkon liikenneturvallisuusselvitys](#)

[Kyläteiden toteuttamismahdollisuudet Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella](#)

## Katso myös

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

[Valtioneuvosto – Fossiilittoman liikenteen tiekartta](#)

[Valtioneuvosto – Liikenneturvallisuusstrategia](#)

[Traficom – Liikennejärjestelmänalyysi](#)

[Traficom – Liikenneverkon strateginen tilannekuva](#)

## Liikennejärjestelmätyö



### Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seuranta

Suomen ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttiin valtioneuvostossa keväällä 2021. Suunnitelma linjaa liikennejärjestelmän kehittämistä myös alueellisella tasolla. Suunnitelman tavoitteet korostavat kestävästä liikkumisesta etenkin kaupunkiseuduilla, koko Suomen saavutettavuutta sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta. Kaikessa toiminnassa tulee ottaa huomioon tavoite ilmastonmuutoksen hillintään. Alkaneella hallituskaudella valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään. Suunnitelman tavoitteita toteutetaan väyläverkon investointiohjelmalla, perussuunnitelmalla ja suunnitteluohjelmalla, joiden vuosittaisesta päivittämisestä vastaa Väylävirasto. Monet näiden sisältämistä hankkeista toteutetaan yhdessä valtion ja kuntien kesken.

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 osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaan ja toimii niiden toteuttajana maantieverkon osalta toimien yhteistyössä Väyläviraston ja kuntien kanssa. ELY-keskus toimii myös joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena osalla alueista.

### Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelu

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

Uudenmaan liitossa laaditaan maakuntakaavan lisäksi Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka on päivitetty vuonna 2021. Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä MAL-suunnitelmaa. MAL2019-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.

ELY-keskus osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja maakuntakaavojen valmisteluun tiiviisti eri ryhmissä ja teettää yhteistyössä suunnitelmien laadintaa hyödyttäviä selvityksiä, joita ovat viime aikoina olleet esimerkiksi kestävien matkaketjujen määrittely sekä maanteiden luokitteluun ja palvelutasoon liittyvät työt. ELY-keskus on myös osapuolena MAL-sopimusten solmimisessa ja osallistuu tiiviisti sopimusten toimenpiteiden toteuttamiseen ja toteutumisen seurantaan. Sopimuksia toteuttavia toimenpiteitä ovat esimerkiksi pienet kestävästä liikkumisesta ja liikenneturvallisuutta edistävät liikenneverkon parantamistoimet. Hallituskauden alussa Helsingin ja Lahden seuduille laaditaan uudet MAL-sopimukset.

Varmistamme liikennejärjestelmän toimivuuden ja erityisesti maanteiden liikenteellisten tarpeiden huomioon ottamisen myös eri kaavatasoilla sekä liikennejärjestelmää koskevissa maankäytön suunnitelmissa. Osallistumme kuntien yleis- ja asemakaavojen laadintaan sekä maakuntien liittojen maakuntakaavatyöhön. Laadimme yhteistyössä kuntien ja liittojen kanssa kaavoitukseen liittyviä liikennesuunnitelmia ja -selvityksiä sekä annamme lausuntoja kaavoista.

## 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](#)

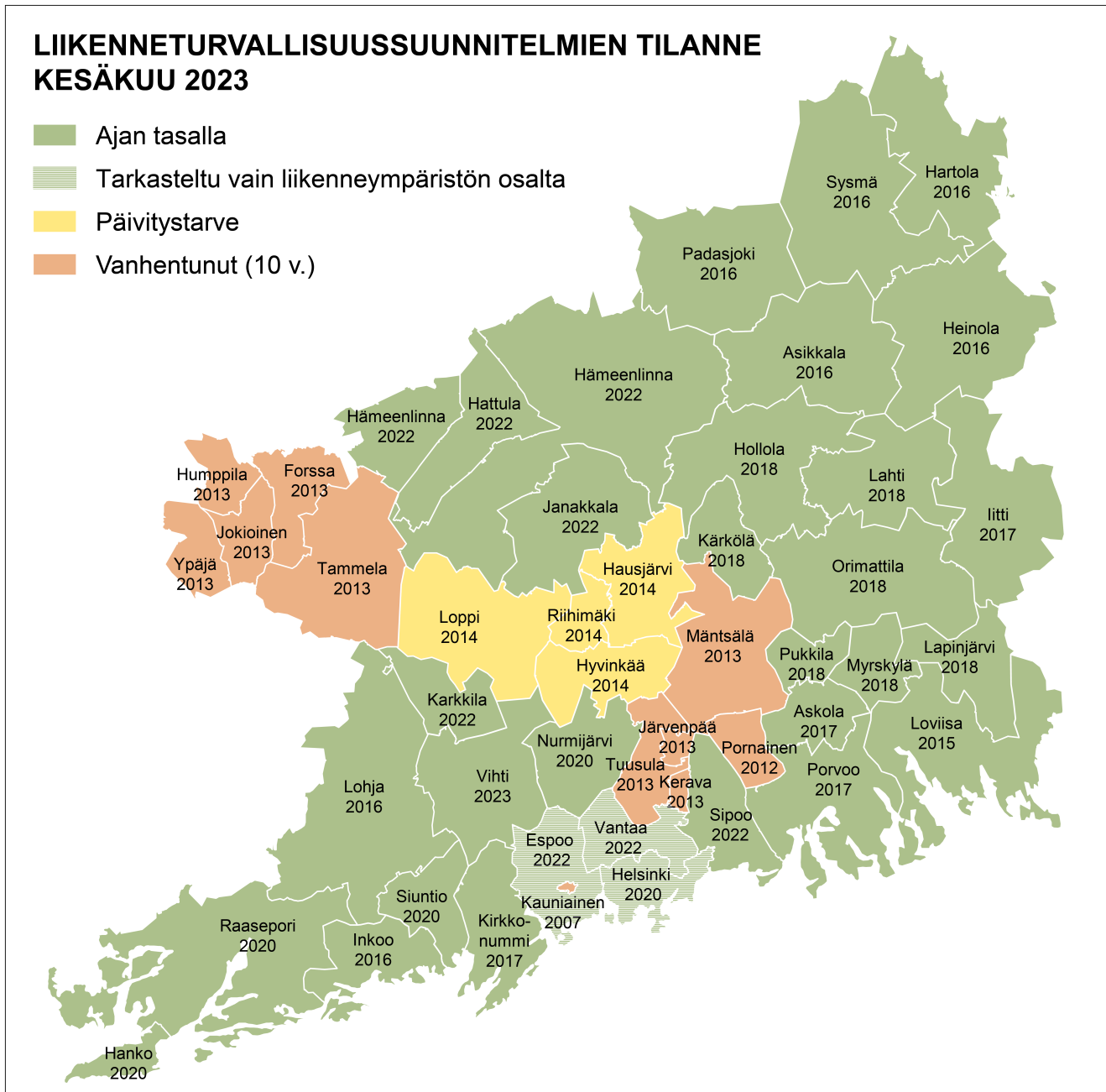
[Päijät-Hämeen liitto – Lahden seudun kaupunkisuunnitelma](#)

[Ympäristöministeriö – Helsingin seudun MAL 2020–2031 -sopimus](#)

[Ympäristöministeriö – Neuvottelutulos Lahden seudun MAL-sopimukseksi 2021–2031](#)



## Turvallinen liikkuminen



### Turvallinen tieympäristö koostuu monesta osatekijästä

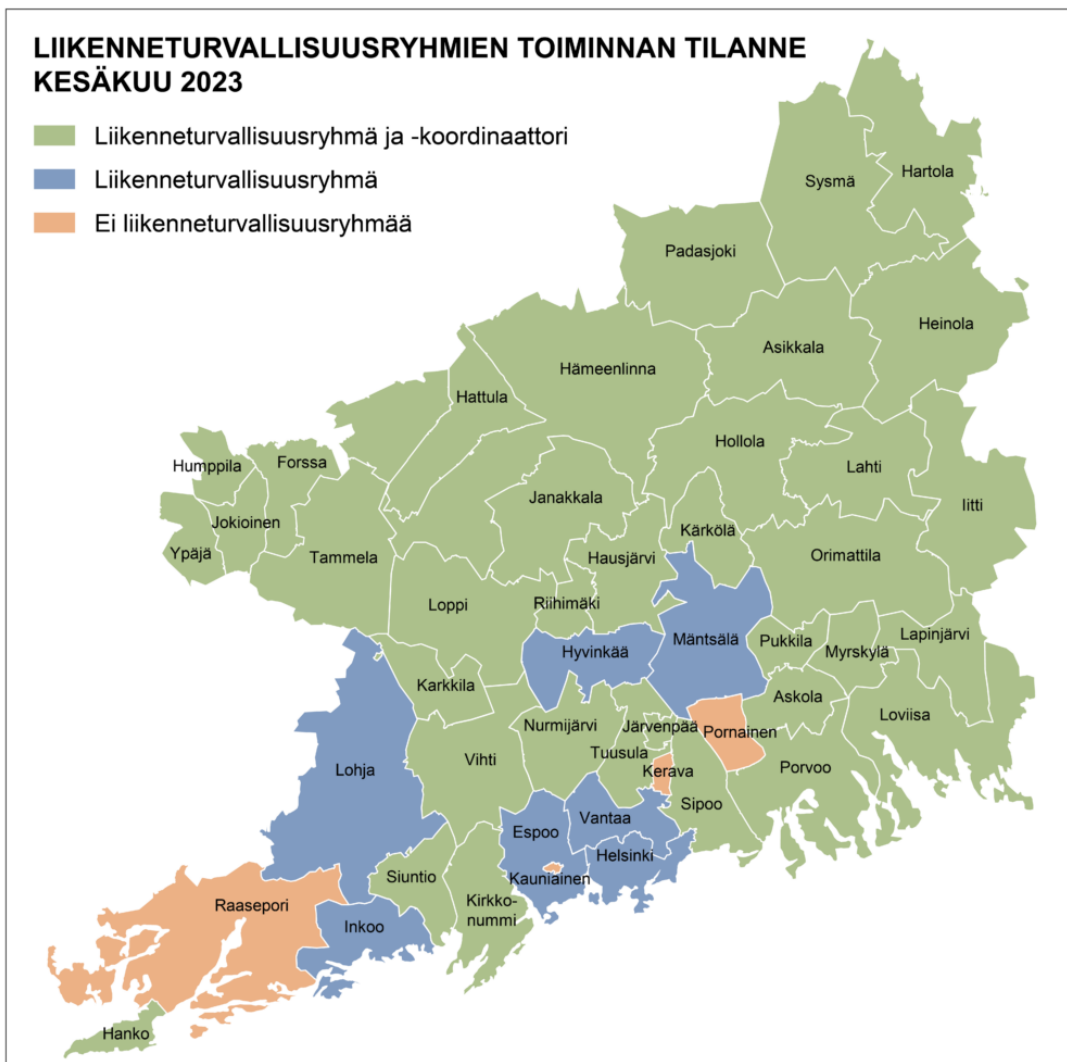
Liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä läpileikkaava tavoite kaikessa tienpidossa. Tämä koskee kaikkea toimintaa alkaen liikennejärjestelmäsuunnittelusta edeten aina maanteiden ja tieympäristön parantamiseen sekä ylläpitoon ja hoitoon asti. Erillisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä tehdään tietoon 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 pyöriteiden 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 kestävä liikunnan ja liikenneturvallisuuden parantamisen suunnitelmat. Kestävä ja turvallisen liikennekulttuurin parantamiseen tähtävien toimenpiteiden lisäksi suunnitelmissa määritetään yhdessä tärkeimmät pienet toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien, joukkoliikennepysäkkien sekä kestävä liikunnan matkaketjujen parantamiseksi. Samalla huomioidaan tärkeät kohderyhmät, kuten esim. lapset ja iäkkäät, arvioimalla päiväkotien, koulujen sekä palvelutalojen ja hoitokotien ympäristöjen parantamistarpeita.

Uusien jalankulku- ja pyöriteiden 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 – Tieliikenteen turvallisuus](#)

[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 muuten kriittinen.

Merkittävimpiä käynnissä olevia tai alkavia hankesuunnittelukohteita ovat:

- Vt 3 parantaminen välillä Kannelmäki – Kaivoksela ja Kuninkaantammen eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Vt 4 parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Vt 7 Länsimäen vaihtopysäkit ja Kehä III eritasoliittymä Vantaalla, tiesuunnitelma
- Vt 12 välillä Uusikylä – Tillola, tiesuunnitelma

- Vt 25 Asematien eritasoliittymä Vihdissä sekä Vesitornin eritasoliittymä Lohjalla, tiesuunnitelma
- Vt 25 Hyvinkää – Mäntsälä, tiesuunnitelma
- Kehä III, useamman suunnittelukohteen kokonaisuus TEN-T -osuudella, kehittämisselvitys ja aluevaraussuunnitelma
- Kehä III välillä Ala-Tikkurila – Kalkkikallio (Puistolan sillat), tiesuunnitelma
- Kt 51 välillä Sunnanvik – Munkinmäki, yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- Kt 55 kehittämisselvitys Porvoo – Mäntsälä ja Monninkylän eritasoliittymä, aluevaraussuunnitelma
- Mt 1002 Skåldön sillan tiesuunnitelma Raaseporissa
- Päijät-Hämeen kestävän liikkumisen laatukäytäväselyt

Uusia suunnittelutarpeita ovat mm:

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

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

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 suunnittelu 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 2022–2023 haastoi tienpitoa suurilla lumimäärillä. Tammikuussa 2023 sää muuttui yllättäen keväiseksi, jonka takia sateet tulivat pääosin vetenä. Lämpötilojen vaihtelu muutaman plusasteen sekä pienen pakkasen välillä johti päällysteiden kunnan romahtamiseen ja todella suureen paikkaustarpeeseen. Ikääntyneet asfalttipäällysteet vaurioituvat herkästi vaihtelevien talvisäiden ja Etelä-Suomen vilkkaan liikenteen vaikutuksesta. ELY-keskuksen ja hoitourakoiden käytössä olevat keinot olivat äärirajoilla. Menneen talven aikana syntyi myös tulvia, jotka jäätivät hetkessä laajoiksi jääkentiksi ja jopa estivät väylien käyttöä. Ilmastonmuutokseen liittyvät ilmiöt edellyttävät erityisesti teiden kuivatusjärjestelmien toimivan hyvin ja poikkeaviin tilanteisiin varautumista on parannettava jatkuvasti.

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

Kanta-Hämeessä Hyvinkään ja Hämeenlinnan alueiden maanteidenhoitourakat on talven aikana kilpailutettu. Uudet viisivuotiset urakat alkavat lokakuussa 2023. 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. Maanteiden hoitourakoitsijat 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 hoitoluokitus](#)). 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 säätä tietyn työn tekemiseksi ja tänä aikana liikennöinti soratiellä kärsii.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on:

- maantieverkkoa n. 9 260 km
- rampeja n. 560 km
- päällystettyjä teitä n. 7 250 km
- sorateita n. 2 030 km
- jalankulku- ja pyöräteitä n. 1 160 km
- siltoja n. 3010 kpl
- maantietunneleita 9 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



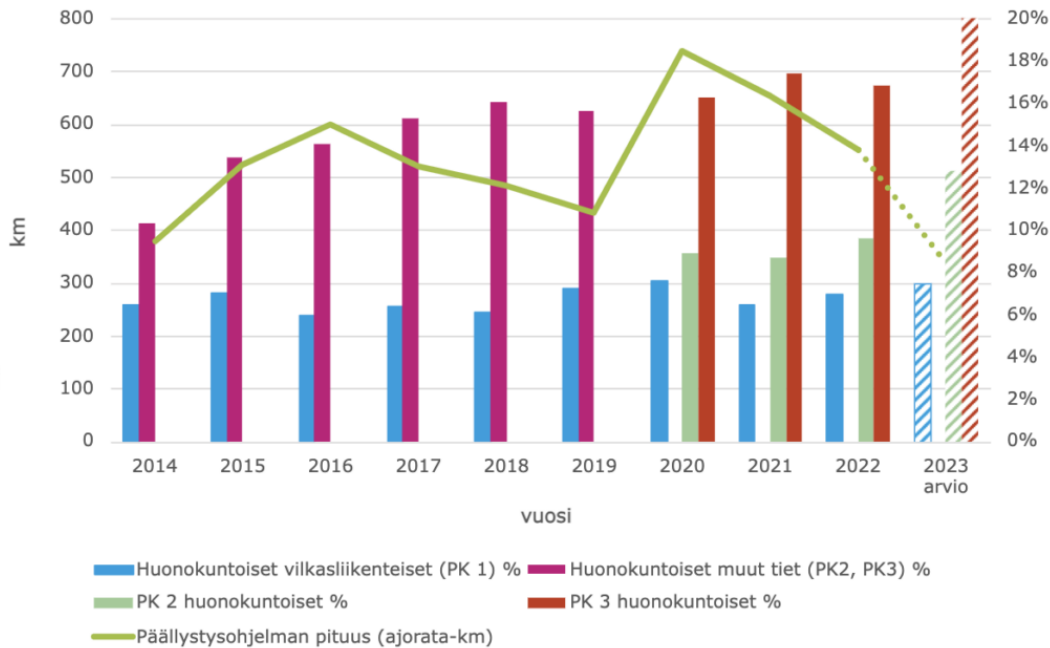
### Päällystetty tieverkko jaetaan korjausluokkiin

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 2023 päällysteisiin osoitettu rahoitus on noin viidenneksen pienempi verrattuna viime vuoteen ja yhdessä kohonneiden kustannusten kanssa tämä näkyy selvästi päällystyskilometreissä. Tämän vuoden päällystysmäärä tulee jäämään vain noin 360 kilometrin tuntumaan. Tämän vuoden päällystysmäärillä päällystettyjen teiden kunnan ennustetaan heikentyvän erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla.



## Huonokuntoiset päällysteet ja päällystysohjelman pituus 2014-2023



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 käyttöiän 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 2023 kävely- ja pyöräilyväyliä päällystetään Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta yhteensä 11 kilometriä.

Ajoratojen päällysteitä uusitaan yhteensä noin 360 kilometrin matkalla.

## Katso myös

[Väylävirasto – Päällysteiden kuntokartta](#)

[Päällystystyöt Uudellamaalla, Kanta- ja Päijät-Hämeessä 2023](#)

## 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 3011 siltaa. Muiden valtateillä 1 ja 7 sijaitsevien 36 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 määrän mukaan noin 25–35 kappaletta. Rahoituksen määrä vaihtelee ja on viime vuosina ollut 15–20 miljoonaa euroa. Suurimpana haasteena siltojen osalta on niiden ikäjakama. Silloista suurin osa on rakennettu 1960–1990-luvuilla, ja ne ovat tulossa peruskorjauksikään. 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 12 kappaletta on uusittava (kuntoluokka 1) ja noin 1436 (kuntoluokka 2 ja 3) korjattava lähiaikoina. Kun lisäksi huomioidaan siltojen kantavuuspuutteet, joudutaan siltoja uusimaan noin 44 kpl ja korjaamaan noin 1392 kpl.

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

**Taulukko: Siltojen kunto ja painorajoitettujen siltojen lukumäärä.**

Kuntoluokka	Kuvaus	kpl	%-osuus	Painorajoitettuja, kpl
1	Erittäin huono – peruskorjaus myöhässä	12	0,3	
2	Huono – peruskorjaustarve nyt	98	3,3	9
3	Tyydyttävä – peruskorjaustarve tulossa	1338	44,4	20
4	Hyvä – vähäisiä kunnossapitotarpeita	1403	46,6	3
5	Erittäin hyvä – ei ylläpitotarpeita	143	4,7	
Ei arvoa		17	0,6	
<b>Yhteensä</b>		<b>3011</b>	<b>100,0</b>	<b>32</b>

Siltojen kunnan heikkenemisestä johtuvaa korjausvelan kasvua on mahdollista hidastaa oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä. Peruskorjausikään tulevien siltojen suuri määrä ja korjauskustannusten kasvu rahoituksen pysyessä samana tai vähentyessä kasvattavat korjausvelkaa. Siltojen ikärakenne tulisikin 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 voi kuluu 1–2 vuotta. Vesistösiltojen uusimiseen pitää varata ainakin vuosi vesilain mukaisen vesiluvan saamiseksi. Tällainen vuosien valmistelua vaativa kaupunkiseudun sillankorjaushanke on esimerkiksi Puistolantien sillat Kehä III:lla Vantaalla.

#### **Tietunneleita ylläpidetään yhteistyössä Fintrafficin kanssa**

Uudenmaan Elyn alueella on 15 maantietunneliä, joista elinkaarihankkeiden palveluntuottajien vastuulla on 6 tunneliä ja Elyn vastuulla 9 tunneliä. Muutama näistä on kiinteästi kaupunkirakenteessa olevia maankäytön kehittämistä tukevia tunneleita. Kahden tällaisen kaupunkitunnelin eli Keilaniemen ja Hämeenlinnan tunnelien osalta tunnelien kustannusvastuut ovat kaupungeilla. Vuonna 2026 Vt 7 Koskenkylä–Kotka elinkaarihankkeen päättyessä Elyn vastuulle siirtyy yksi maantietunneli lisää.

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-ikään. Ensimmäisinä suuria korjaus- ja teknisten järjestelmien korvausinvestointeja tarvitsevat Hämeenlinnan tunneli Vt 3:lla ja Vuosaaren tunneli Helsingissä (Mt 103). Vuosaaren tunnelin korjaus- ja korvausinvestointihanke tullaan toteuttamaan vuosina 2024–2025.

#### **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, purkutyöt 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 1392 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrän mukaan noin 25–35 kappaletta.

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

Tunneleiden yhteispituus on  
5 080 m ja tunneleiden kautta kulkee yhteensä keskimäärin  
noin 240 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Tunneleiden hallinnointi käsittää kolme asiakokonaisuutta:

- Tunneleiden turvallisuus ja siihen varautuminen
- Tunneleiden ylläpito ja korjaaminen
- Erialaisten 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 kantatiellä 51 Siuntiossa Hamossenin kohdalla tie on vaarassa vaurioitua äkillisesti ajokelvottomaksi, jolloin vilkasliikenteinen tie joudutaan sulkemaan. Kehä III:lla Askiston kohdalla tien pohjarakenne on korjattu osana Väyläviraston Kehä III parantamishanketta vuosina 2021–2023.

Pienempiä hankkeita voidaan toteuttaa ELY-keskuksen rahoituksen riittäessä. Vuonna 2023–2024 toteutetaan maantien 170 painuman korjaus Ilolanjoen kohdalla 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. Maanteiden hoitourakoitsijat havainnoivat tien painumia säännöllisesti. Jos painuma löytyy, arvioi geotekniikan asiantuntija, vaatiiko tie välitöntä korjaamista vai vain seuranta. 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 kantateilla. Terävä, epätasainen painuma voi haitata tienkäyttäjää ja tien kunnossapitoa. Se voi olla myös liikenneturvallisuusriski erityisesti suurilla nopeuksilla ajettaessa.

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 kannattelevalle 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.

## Katso myös

[Väylävirasto – Kriittisimmät tievauriokohteet Uudenmaan ELYn alueella -hankekortti](#)

## 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 maanteiden hoitourakoiden toimesta, mutta uusiakin investointeja pyritään tekemään vuosittain. Pienet infrainvestoinnit toteutetaan perustuen joukkoliikenteen infran tarvekoriin, joka on koonti suunnitelmien, selvitysten ja toimenpide-ehdotusten 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. Palvelutasomäärittäminen koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomäärittäminen 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. Palvelutasomäärittely sisältää myös laadullisia tavoitteita. Viimeisin palvelutasomäärittäminen 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 viimeisellä neljänneksellä matkustuksen määrä oli noin 75 % koronapandemiaa edeltäneestä ajasta. Lisäksi on havaittu, että matkustuksen arkipäivien ruuhkahuiput ovat tasoittuneet ja vapaa-ajan matkustus on kasvanut suhteellisesti työmatkaliikennettä enemmän.

Vuoden 2022 keväällä Venäjälle asetetut pakotteet nostivat polttoaineiden hintoja merkittävästi, mikä myös on heikentänyt joukkoliikenteen kannattavuutta. Tämä on ollut paha takaisku koronan vaikutuksista kärsineelle joukkoliikenteelle. Toisaalta polttoaineiden hinnan nousu voi lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta yksityisautoiluun verrattuna. Myös yleinen kustannustason nousu ja työvoiman, kuljettajien sekä teknisen henkilöstön, saatavuusongelmat asettavat uusia haasteita joukkoliikenteelle.

Suomessa suoritettavat henkilökuljetuspalvelut vapautettiin väliaikaisesti arvonlisäverosta ajalle 1.1.–30.4.2023. Tällä pyrittiin parantamaan kotitalouksien ostovoimaa voimakkaan inflaation aikana. Uudenmaan ELY-keskus otti muutoksen arvonlisäverokannassa käyttöön kaikissa omissa joukkoliikenteen sopimuksissaan.

## 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 \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

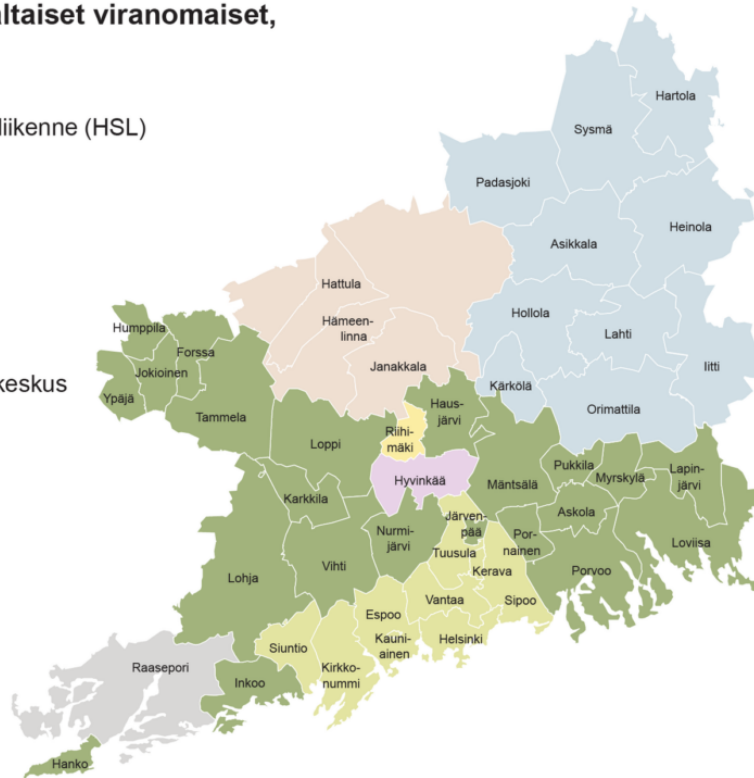
[Joukkoliikenteen palvelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen alueella 2021–2024](#)

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

## Joukkoliikenteen järjestäminen ja rahoitus

### Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kesäkuu 2023

-  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 silloin, kun se liikenteen kokonaisuuden kannalta on mahdollista, esimerkiksi järjestämällä yhdessä kuntien kanssa koululaiskuljetuksiin perustuvaa avointa joukkoliikennettä sekä ostamalla runkolinjoja syöttävää liityntäliikennettä. Markkinaehtoinen liikenne on keskeisessä asemassa Itä-Uudellamaalla Porvoon paikallisliikenteessä, sekä 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, hintavelvoitteiden korvaamiseen 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 2021–2023 merkittävä määrä lisärahoitusta. Uudenmaan ELY-keskukselle on myönnetty lisärahoitusta vuodelle 2021 yli 3 miljoonaa euroa, vuodelle 2022 yli miljoona euroa sekä vuodelle 2023 yli 2 miljoonaa euroa tavallista enemmän. Lisärahoitusta on käytetty koronasta aiheutuneiden kustannusten kattamiseen. Osa lisämäärärahoista on vielä kohdentamatta toimivaltaisille viranomaisille ja lisärahoituksen lopullinen määrä tarkentuu vuoden 2023 aikana rahoitusneuvottelujen myötä. Koronapandemian jälkivaikutukset ja epävakaa maailmanmarkkinat tulevat vielä ainakin lähivuosien ajan pitämään joukkoliikenteen kustannuksia korkeammalla tasolla kuin mitä ne olivat ennen koronaa.

Uudenmaan ELY-keskus on korvannut koronapandemian aiheuttamia liikenteen supistuksia hankkimalla liikennettä tarpeelliseksi katsotuille yhteysväleille. Ensisijaisesti on turvattu koululais-, opiskelu- ja työmatkoihin tarvittavia yhteyksiä. Lisäksi ELY-keskus on myöntänyt kunnille ja sopimusliikenteenharjoittajille tukia koronasta aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi. Kunnat ovat voineet 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 keväällä tapahtuneen polttoaineen äkillisen hinnannousun takia ELY-keskus muutti vuosittaisen indeksitarkistuksen piirissä olevien liikennöintisopimustensa indeksitarkistukset tapahtuvaksi kvartaaleittain. Muutos oli määräaikainen vuoden 2022 ajan. Indeksitarkistusten muutoksella pyrittiin 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 \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

[Etusivu](#) » [Hankkeet](#)

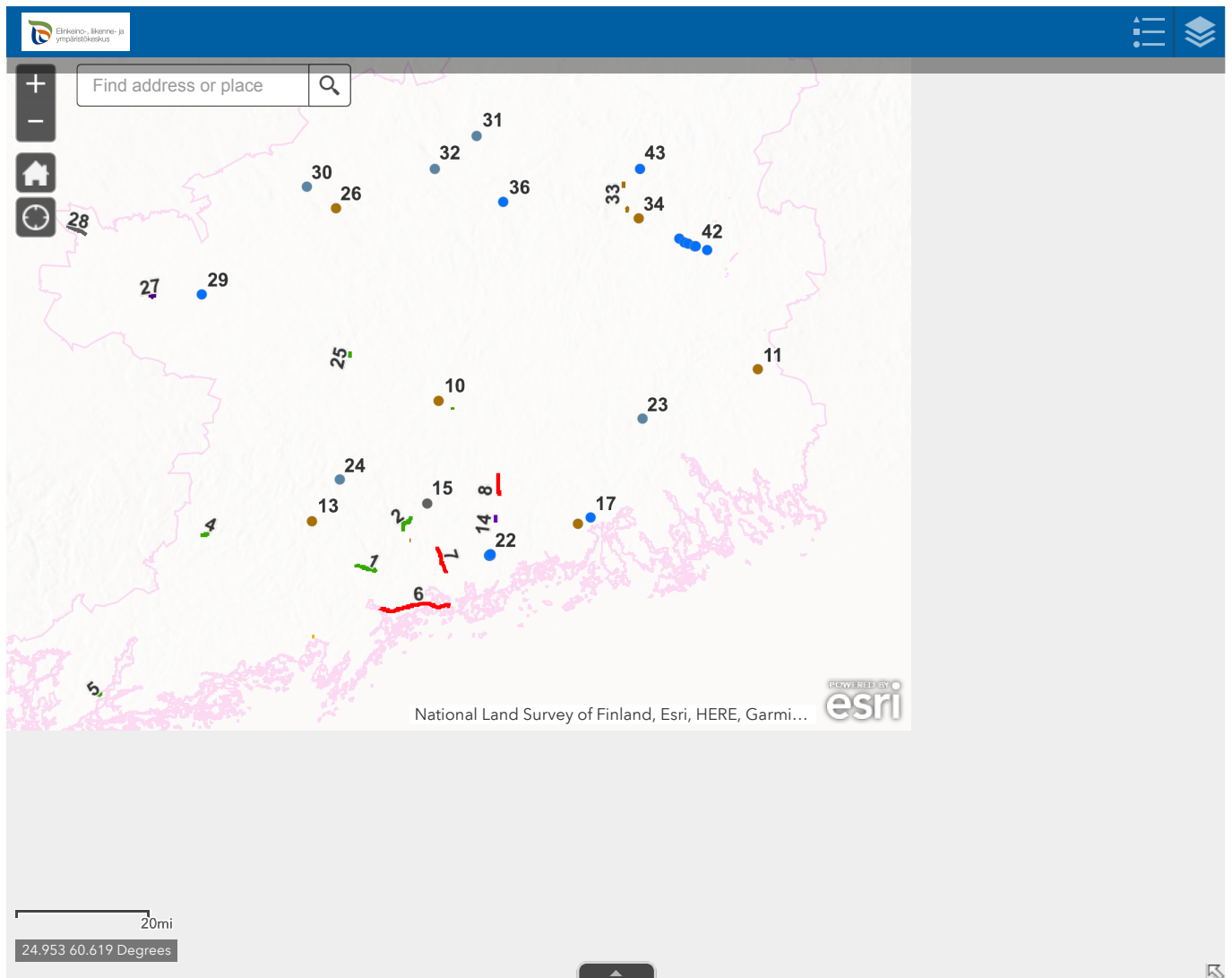
## Hankkeet

- [Digitaaliset hankekartat](#)
- [Hankkeet 2023](#)
- [Vuoden 2024-2027 hanketarpeet](#)

## Digitaaliset hankekartat

Oheisella kartalla esitetään Uudenmaan ELY-keskuksen kiireellisimmät hanketarpeet suunnitelmakaudella 2024–2027 sekä vuoden 2023 hankkeet ja päällystyskohteet. Lisäksi kartalla esitetään siltojen ja putkisiltojen korjauskohteet vuosina 2023–2024 sekä vuosina 2023–2024 toteutettaviksi suunnitellut pienet liikenneturvallisuuden ja joukkoliikenteen edistämisen hankkeet.

Karttapalvelussa avautuvat oletusarvoisesti suunnitelmakauden 2024–2027 hankkeet. Kartan yläpalkissa oikealla olevista symboleista saat esille kartan selitteet ja karttatasot. Karttatasoista voit valita näkyviin vuoden 2023 hankkeet, siltojen ja putkisiltojen korjaukset vuosina 2023–2024 ja pienkohteet vuosina 2023–2024. Kartan alla olevasta linkistä, näytä suurempi kartta, saat kartan näkyviin suurempana omalla välilehdellä.



Katso myös

[Väylävirasto – Hankekartta](#)