



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Uudenmaan  
ELY-keskuksen  
tienpidon ja  
liikenteen  
suunnitelma  
2025–2028

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

## Talous ja toimintaympäristö

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

## Esipuhe



### **Kohti kestäväää ja saavutettavaa Suomea**

Vanhan sanonnan mukaan vuodet eivät ole veljeksiä. Tämän voimme huomata tienpidossa niin talvella säiden ja kelien vaihtelevuutena kuin kesän tietöiden vaihtelevina volyymeinä.

Jos viime vuonna tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa laadittaessa olimme huolissamme tulevan kesän vähäisistä päällystysmääristä, tänä vuonna – korjausvelkaan osoitetulla lisärahoituksella – tavoitteena on liki kaksinkertaistaa viime vuonna toteutettu päällystysmäärä. Tämä tulee ehdottomasti tarpeeseen ja olemme siitä erityisen tyytyväisiä. Päällystysohjelman noin 720 kilometristä kohteita sijoittuu vilkkaan verkon lisäksi nk. keskiviikkaalle verkolle ja merkittävä määrä myös jalankulun ja pyöräilyn väylille. Teiden parempi kunto tulee palvelemaan siten monia tielläliikkuja ja kuljettajia.

Siltojen kuntoa ylläpidetään entiseen tapaan. Korjauksia tehdään niin, että huonokuntoisten siltojen määrä ei merkittävästi kasva. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella silloista huonokuntoisia on silti noin 120 siltaa. Suurimmat siltatyöt voivat haitata matkoja ja kuljettajia työn aikana, mutta korjauksen jälkeen sillat ovat entistä ehompia palvelemaan taas vuosikymmeniä eteenpäin.

Ajankohtaisia, tulevaisuuden liikennejärjestelmän kehittämistä ohjaavia suunnitelmia on paraikaa käynnissä. Liikenne 12 on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jota LVM:n johdolla parlamentaarisesti valmistellaan, ja jossa myös ELY-keskusten asiantuntemusta ja alueellista tietopohjaa hyödynnetään. Liikennejärjestelmän tavoitteet – toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ovat hyviä keihäänkärkiä toiminnalle. Turvallisuus nähdään paitsi liikennejärjestelmän turvallisuuden edistämisenä ja toimenpiteinä, myös kokonaisturvallisuuden näkökulman mukaisena tienpidon varautumisena erilaisiin ughiin. Lukuisat yhteiset harjoitukset ja toimenpiteet yhteiskunnan toiminnan varautumisessa ovatkin tärkeä osa toimintaamme.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuskauden 2020–2023 aikana toteutettiin lukuisia liikennejärjestelmän toimivuutta kehittäviä toimenpiteitä Helsingin ja Lahden kaupunkiseuduilla. Osa kaudella käynnistetyistä hankkeista jatkuu edelleen. Kaupunkiseutujen sopimuksellinen toimintamalli on todettu hyväksi ja sitä halutaan hallitusohjelman kirjauksinkin jatkaa. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella Helsingin ja Lahden MAL-seuduille laaditaan parhaillaan uusia MAL-sopimuksia.

Tänä vuonna Uudenmaan ELY-keskuksen alueella käynnistyy uutena kehittämisinvestointina valtatie 3 Moreenin eritasoliittymä. Tämä on hyvä esimerkki seudun elinkeinoja palvelevasta hankkeesta, jossa niin Hämeenlinnan kaupunki kuin Janakkalan kunta ovat toimineet aktiivisesti ja rahoittavat hankkeen toteutusta yhteistyössä valtion kanssa. Pienien investointien toteutukseen ELY-keskuksella on rahoitusta valitettavan vähän, lähinnä edellä mainituille MAL-seuduille jo käynnistetyt hankkeet. Väyläverkon investointiohjelman mukaisia suunnitteluhankkeita edistämme kuitenkin niin, että tietopohjaa hankkeista päättämiseen ja toteutusvalmiutta lakisäätöisten suunnitelmien myötä on olemassa.

Uusi asetus Euroopan laajuisesta liikenneverkosta (TEN-T) tulee voimaan vuoden 2024 aikana. Suomen TEN-T-tieverkko laajenee ja täydentyy. Uudenmaan ELY-keskuksen alueen tieverkon osalta tämä tarkoittaa niin satamayhteyden valtatie 25 Hanko-Mäntsälä kuin poikittaisen valtatieyhteyden 12 puuttuvan välin Tuulos -Tampere sisällyttämistä TEN-T kattavaan verkkoon. Asetus on tunnustus kyseisten verkonosien merkityksestä osana kansainvälistä liikenneverkkoa. TEN-T-verkon teillä on keskeinen rooli pitkämatkaisessa tavara- ja henkilöliikenteessä, ja ne yhdistävät merkittäviä kaupunki- tai talouskeskuksia sekä liikennemuotoja. Uusi asetus tuo uudistuksia myös kaupunkisolmukohtiin, joita asetusmuutoksen jälkeen ovat kaikki nykyiset MAL-seutujen keskuskaupungit. Kaupunkisolmukohdissa korostuvat kestävästä liikkumisesta sekä liikennettä ja kuljetuksia edistävät toimenpiteet, sekä näiden toimenpiteiden toteuttamiseksi laadittavat erilliset suunnitelmat. TEN-T verkkoon kuulumisen mahdollistaa EU:n rahoitusinstrumenttien hyödyntämisen, kun kansallinen rahoitus on olemassa ja rahoitushakujen kriteerit täyttyvät.

Tämän tienpidon ja liikenteen suunnitelman toimenpitein Uudenmaan ELY-keskus, yhdessä alueen sidosryhmien ja muiden toimijoiden kanssa, on toteuttamassa kestävästä ja saavutettavasta Suomen liikennejärjestelmästä.

Kesäkuussa 2024

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





Katso myös

[Aluehallintovirastojen ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten strategia 2024–2027](#)



## Tienpidon näkymiä



### Päällysteiden kuntoa turvataan

Päällystysten hintataso Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella näyttää tänä vuonna olevan samalla korkealla tasolla kuin viime vuonna. Päällystämisen kilometrihinta on lähes kaksinkertaistunut vuosikymmenen alkuun nähden. Syitä on monia alkaen keskeisten raaka-aineiden ja energian kallistumisesta alalla vallitsevan kilpailun vähäisyyteen. Päällystettyjen teiden korjausvelan räjähtämisen käsiin estää hallituksen merkittävä valtakunnallinen lisärahoitus päällysteisiin vuonna 2024, mikä Uudenmaan ELYn osalta tarkoittaa käytössä olevan päällystysbudjetin kaksinkertaistumista. Päällysteiden korjausvelan kasvu saadaan sillä lähes pysähtymään, mikä tarkoittaa kilometreissä reilun 700 kilometrin mittaista päällystysohjelmaa. Lisärahoituksen vaikutus näkyy erityisesti keskivilkkaalla (800 – 3000 ajon/vrk) verkon osalla, johon erityisesti tänä vuonna on toimenpiteitä mahdollista kohdistaa vilkkaimman (yli 3000 ajon/vrk) verkon kunnon turvaamisen lisäksi. Myös kestäväää liikkumista voidaan tänä vuonna edistää lisäämällä jalankulku- ja pyöräilyväylien uudelleenpäällystämistä merkittävästi.

Rahoituksen purskeisuudesta huolimatta tärkeintä on kuitenkin vakaa pyrkimys pitkäjänteiseen päällystekorjausten ohjelmointiin ja toteutukseen useamman vuoden aikajänteellä. Päällystyskilometrien sijaan tärkeimpänä ohjaavana tavoitteena ovat kuntotavoitteet eli enimmäiskilometrimäärä huonokuntoisille päällystetyille teille. Päällysteiden vuosittaiset kuntomittaukset, maastotarkastukset ja

kunnosta saadut palautteet muodostavat kohdejoukon, josta Väyläviraston päällysteiden toimintalinjoihin perustuen valitaan kohteet alueellisesti ja ajallisesti järkeviksi toteutuskokonaisuuksiksi ja edelleen vuositason ohjelmiksi rahoituksen sallimissa puitteissa.

### **Parantamisen näkymät heikkoja**

Tässä suunnitelmassa ELYn tärkeimmille sidosryhmille ehkä kaikkein kiinnostavinta antia ovat aina olleet lähivuosien parantamishankkeiden näkymät eli uudet palvelutasoa nostavat investointihankkeet. Tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa pyritään tekemään realistiselta pohjalta ja tänä vuonna näkyy hyvin se, että parantamiseen ei ole tiedossa rahoitusta muuten kuin korkeintaan MAL-alueiden osalta. Uusia hankkeita ei joukkoon ole juuri lisätty. Väyläviraston investointiohjelman perusväylänpidon hankkeet olisivat niitä, joita ensisijaisesti rahoituksen mahdollistaessa edistäisimme. Toki vuositasolla valtion talousarvioon voidaan aina lisätä nimettyjä kohteita erikseen toteutettavaksi, mutta näkymiä tai varsinaisia lupauksia niistä ei ole nähtävissä. Keväällä käynnistyneen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) päivitystyön ajattelumalli olemassa olevan infran kunnan ja palvelutason säilyttämisestä luo kuitenkin uskoa erityisesti tärkeimpien korjaushankkeiden edistymiseen. Niitä tämänkin suunnitelman hankekartoilta löytyy useita.

### **Hoitorakat voitetaan kireällä hinnalla, mutta miten käy sopimuskaudella?**

Uudenmaan ELYn alueella päivittäisen maanteiden hoidon ja kunnossapidon varmistavat 10 maanteiden hoitorakkaa (MHU), joista kaksi menee vuosittain kilpailuun. Sopimuskaudet ovat viisivuotisia. Urakka-alueesta riippumatta ja myös valtakunnallisesti hoitorakat on voitettu lähes järjestään alle Väyläviraston ja ELYjen arvioimien kustannusarvioiden, mikä ei ole hyvä lähtökohta viiden vuoden sopimuskaudelle. Kokemusten mukaan sopimukseen perustuvat kustannusennusteet eivät tunnu pitävän enää sopimuskaudella. Riskien hinnoittelua pitäisi pystyä tekemään reilusti paremmin heti alkuun, jolloin sopimus varmemmin toteutuisi sovitun kaltaisesti eikä vain ehdottoman tiukan tilaajan valvonnan ohjaamana.

Tänä vuonna aloittaa sekä Espoon että Vantaan erittäin vaativat urakat tarkistetuin (MHU+) sopimuskirjauksin YIT:n voittamina. Kilpailu oli niissäkin kireää ja ne voitettiin alle kustannusarvioiden. Jo ensimmäisen vuoden jälkeen saataneen alustavia kokemuksia urakoiden ohjautuvuudesta haluttuihin tekemisiin ja toisaalta kustannusennusteiden pitävyydestä. Maanteiden hoitorakkamallin kehittäminen on jatkuva prosessi.

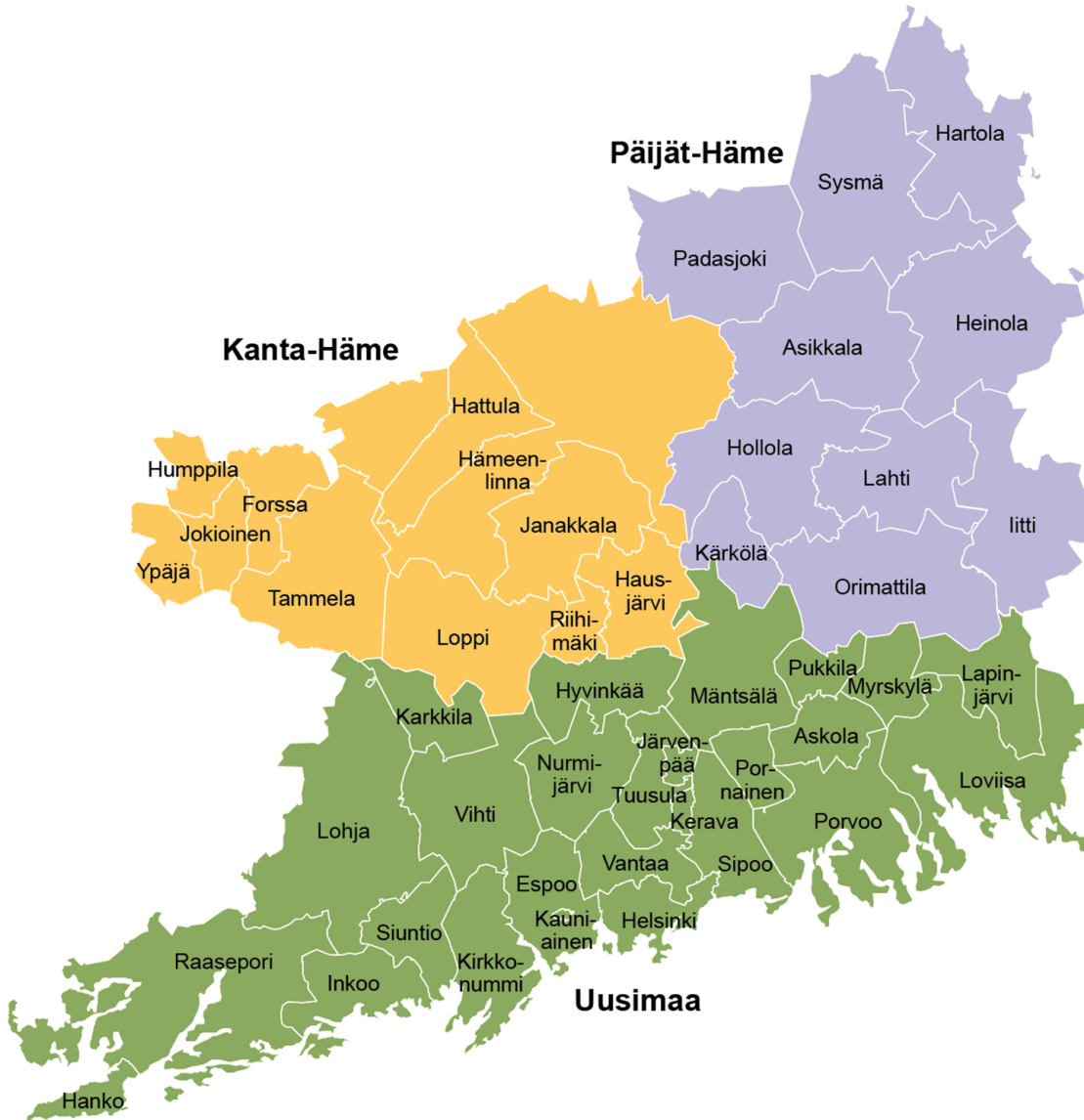
## Tiesitkö?

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

## Katso myös

[Tilastokeskus – Maarakennuskustannusindeksi](#)

## Tienpidon toimintaympäristö



Uudenmaan ELY-keskus vastaa tienpidosta Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnissa. Näiden kolmen maakunnan ja kaikkiaan 47 kunnan alueella asuu yhteensä yli kaksi miljoonaa ihmistä eli lähes 40 % koko maan väestöstä. Suurin väestökeskittymä on Uudellamaalla. Pääkaupunkiseudulla asuu lähes 60 % Uudenmaan ELY-keskuksen alueen asukkaista ja kaikkiaan noin 80 % asuu Uudenmaan maakunnan alueella. Toisena ääripäänä ovat muutaman tuhannen asukkaan kunnat, joita on muutamia jokaisessa kolmessa maakunnassa.

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 liikumisen kulkumuoto-osuudet sekä myös paljon potentiaalisia kestävien kulkumuotojen käyttäjiä.

Maakunnista Uusimaa on Suomen suurin työpaikka- ja talousalue. Palvelualojen työllistävä osuus on Uudellamaalla erityisen suuri. Elinkeinoista työllistävimpiä Uudellamaalla ovat IT-ala, toimisto- ja hallinnolliset työt sekä öljynjalostus. Kanta-Hämeen elinkeinoista työllistävimpiä ovat metallien jalostus, mineraalituotteiden valmistus sekä elintarviketeollisuus ja Päijät-Hämeessä vastaavasti



elintarviketeollisuus, erityisesti juomateollisuus, huonekaluteollisuus sekä sahateollisuus. Sekä Päijät-Hämeessä että Kanta-Hämeessä jalostuksen osuus elinkeinojen työllistävyydestä yli neljännes. Erityisesti alemman tieverkon yhteyksiä tarvitsevaa maa- ja metsätaloutta on kaikkien kolmen maakunnan alueella.

Useat tie- ja rataverkon pääväylät kohtaavat alueella. Helsinki–Vantaa on maan tärkein ja suurin kansainvälinen lentoasema ja käytännössä ainoa tavaraliikenteen lentoasema. Alueen satamien osuus Suomen kaikkien satamien kautta kuljetetuista tavaratonneista oli vuonna 2022 lähes puolet. Porvoon Sköldvikin satama on kuljetusmäärällä mitattuna Suomen suurin ja Helsingin satama on Suomen merkittävin kappaletavarasatama ja kolmanneksi suurin tavaraliikenteen satama. Helsingin ja Tallinnan välinen matkustaja-autolauttaliikenne on matkustajaliikenteen lisäksi merkittävä kuorma-autojen ja trailereiden kuljetusyhteys Suomen ja Keski-Euroopan välillä.

Alueen tieverkon pituus on noin 12 % koko maan tiestöstä, mutta siellä syntyy noin kolmannes koko maan liikennesuoritteesta. Uudellamaalla tielukjetuksissa suurimpia toimialoja ovat rakentaminen, elintarvike ja energia. Uusimaa on valtakunnan logistiikan lähtö- ja saapumisalue sekä solmupiste, jossa lukuisat teollisuuden ja kaupan toimitukset risteävät. Alueen logistiikan toimivuudella on merkitystä koko valtakunnan logistiikan sujuvuudelle ja toimitusketjuille, kuten esimerkiksi elintarviketuketukselle. Sekä Kanta- että Päijät-Hämeessä tielukjetuksissa suurimpia toimialoja ovat rakentaminen, metsä- ja elintarviketeollisuus. Logistiikan näkökulmasta Kanta- ja Päijät-Häme ovat oman elinkeinorakenteen lisäksi tärkeitä tavaraliikenteen välittäjämaakuntia. Koko Uudenmaan ELYn alueen päätieverkko ja sen toimivuus on merkittävä myös valtakunnallisesti ja tieliikenteessä kuljetettujen tavaratonniin määrä on suuri. Alueen päätiekilometreistä yli puolet sijaitsee Uudellamaalla, ja Kanta- ja Päijät-Hämeessä molemmissa noin viidennes. Raskaan liikenteen osuus pääteillä on yli neljäsosa koko maan pääteiden kuljetussuoritteesta. Myös seutu- ja yhdysteillä raskaan liikenteen kuljetussuoritteet alueella ovat suuret.

Liikennesuorite oli vuonna 2023 yli 5 % vähemmän Uudellamaalla, noin 6 % vähemmän Kanta-Hämeessä ja noin 2 % vähemmän Päijät-Hämeessä verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen. Valtakunnallisesti liikenteen kokonaissuorite oli vuonna 2023 yli 5 % vähemmän verrattuna vuoteen 2019.

#### Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja

|   |                 | Uudenmaan ELY-keskus | Osuus koko maasta |
|---|-----------------|----------------------|-------------------|
| Väestö 2024 (31.12.2023)  | henkilöä        | 2 133 563            | 38 %              |
| Väestönkasvu 2000–2023  | henkilöä        | 369 145              | 87 %              |
| Työpaikat (2022)  | kpl             | 1 002 713            | 41 %              |
| BKT (2021)  | milj. euroa     | 112 478              | 45 %              |
| Maapinta-ala (1.1.2024)   | km <sup>2</sup> | 20 022               | 7 %               |
| Maantiet (1.1.2024)   | km              | 9 256                | 12 %              |
| Liikennesuorite 1.1.2024 (KVL 2023)                             | milj. autokm.   | 11 115               | 30 %              |
| Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2022)                         | milj. tkm.      | 6 753                | 23 %              |
| Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2023) | km              | 526                  | 56 %              |
| Kävelyn ja pyöräilyn väylät maanteillä (1.1.2024)               | km              | 1 175                | 19 %              |
| Henkilövahinko-onnettomuudet (2019–2023)                        | kpl             | 2 644                | 29 %              |
| Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2024)     | milj. euroa     | 118                  | 17 %              |
| Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2024)                           | milj. euroa     | 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.

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

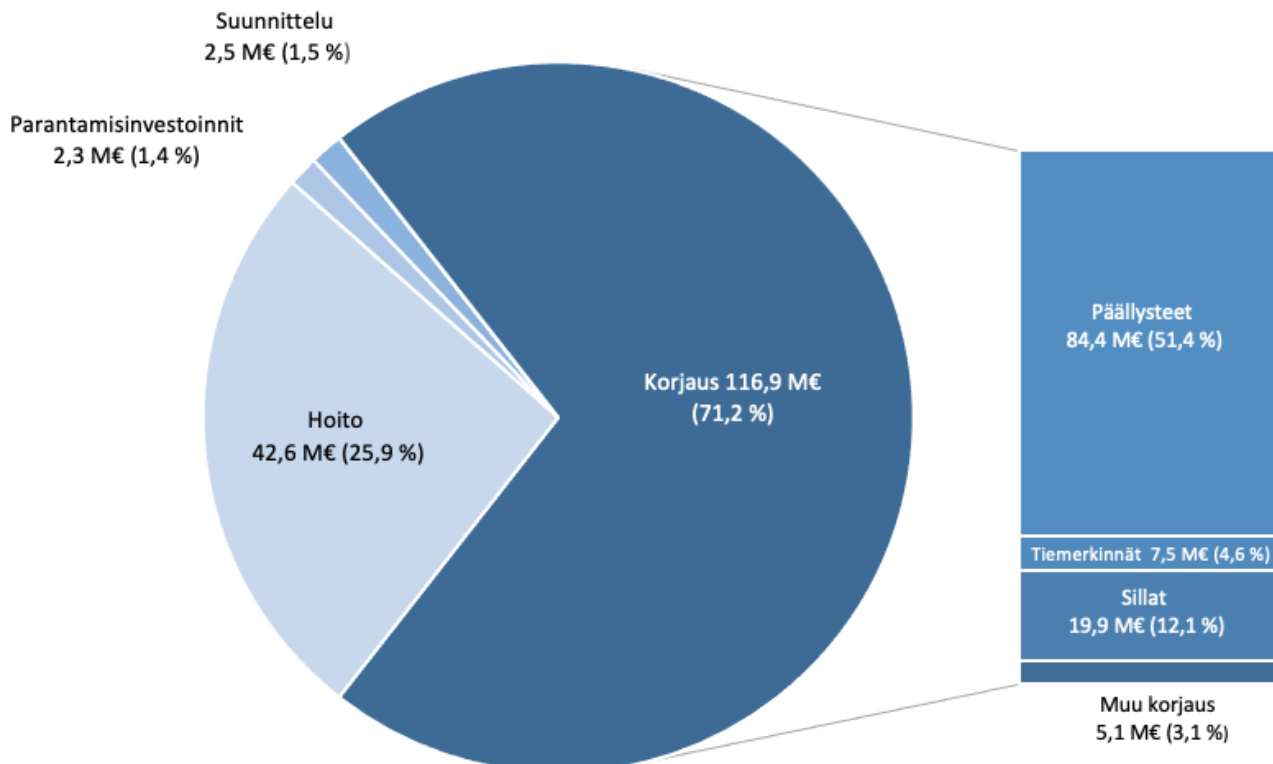
[Väylävirasto – Tietilastot](#)

[Fintraffic – Liikennemäärät](#)

[ELY-keskus – Yksityistieapuri](#)

## Tienpidon rahoitus

### TIENPIDON RAHOITUS TUOTTEITTAIN 2024 (YHTEENSÄ 164,3 M€)



Kuva: Tienpidon rahoitus tuotteittain 2024 (yhteensä 164 M€)

#### Tienpidon rahoitus 2024

Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2024 kesäkuun tilanteessa on noin 120,7 miljoonaa euroa, lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on saanut 43,6 miljoonaa euroa päällystämiseen käytettävää korjausvelkarakahaa. 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, joiden priorisointi tehdään Väyläviraston toimintalinjojen mukaisesti. 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 2024 on tarpeisiin nähden hyvin niukka. Väyläviraston investointiohjelman perusväylänpidon parantamishankkeiden toteuttamiseen ei tälle vuodelle kohdennettu rahoitusta. Joulukuussa 2023 valtiovarainvaliokunta lisäsi vuoden 2024 budjettiin rahoituksen seuraavien parantamishankkeiden toteutuksen käynnistämiseksi:

- Vt 24, Ahtialantien rampin liikennevalot ja vt 24:n saarekkeet, Lahti
- Vt 25, liikenneturvallisuuden parantaminen liittymäjärjestelyin välillä Vanha Rannikkotie – Tammisaarentie, Raasepori
- Kt 51 ja Bollstantien risteys parantaminen, Inkoo
- Mt 115, valaistuksen jatkaminen Siuntion kirkonkylän ja kt 51 välillä, Siuntio
- Mt 2955 Hollolan risteysjärjestely, Hollola

Muilta osin jakovarakohteet kuluvalle vuodelle sisälsivät suunnittelukohteita, päällysteiden korjauksia ja sorateiden parantamisia.

Helsingin ja Lahden seuduilla on käynnissä MAL-sopimuksien (maankäyttö, asuminen ja liikenne) toteuttaminen alun perin sovitusti vuoden 2023 loppuun mennessä. Joulukuussa 2023 on vielä käynnistynyt seuraavien parantamishankkeiden toteuttaminen:

- Vt 24, Holman liittymän parantaminen ja Lahden keskustaan johtavat katujärjestelyt, Lahti
- Mt 110 Kolmiranta–Veikkola (Kolmirannantie–Haapapurontie–Soidentaantie), jalankulku- ja pyörätie, Kirkkonummi
- Mt 148 Öljytie, mt 11689 Brobörentien liittymä, liikennevalot, kaistajärjestelyt sekä kävely- ja pyöräliikenteen järjestelyt, Sipoo
- Mt 1456 jalankulku- ja pyörätie välillä mt 140 – Sepänmäki / mt 11711 Hirvihaaran koulu, 1. vaihe, Mäntsälä

Seuraavien MAL-sopimuksien neuvottelu on vielä kesken.

## Hoito

Maanteiden päivittäinen hoito on merkittävin kunnossapidon erä vuositasolla. Lokakuusta 2023 alkaen kaikki Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteiden hoitourakat ovat uuden urakamallin mukaisia, mikä korostaa tilaajan ja urakoitsijan välistä yhteistoimintaa. Kustannustason arvioidaan pysyvän vähintään viime vuoden tasolla, mutta vuosivaihtelu voi olla suurta eri toimenpiteiden välillä, koska sää vaihtelee vuosittain. Lisäksi mm. tavoite- ja kattohintojen ylitykset sekä indeksimuutokset vaikuttavat lopulliseen kustannustasoon.

## Korjaus

Päällystäminen on korjaamisessa suurin kuluerä. Normaalin korjausrahoituksen lisäksi vuodelle 2024 on saatu 43,6 M€ korjausvelkarahaa, joka käytetään päällystämiseen. Tämän mukaisesti myös päällystyskilometritavoite on tälle vuodelle aiempaa suurempi. Päällystämisen hintataso on edellisvuoden tapaan korkealla, mikä heikentää rahoituksen ostovoimaa. Vilkaasti liikennöidyn ja keskivilkkaan verkon päällysteiden korjausvelan arvioidaan tänä vuonna hieman pienenevän, mutta alimman tieverkon korjausvelan arvioidaan kasvavan.

Eduskunnan nimeäminä jakovarakohteilla toteutettavina korjauskohteina tälle vuodelle ovat:

- Mt 1581 Pernajantie välillä mt 170 Hagabölen tienhaara–Pernajan kirkko, korjaaminen ja parantaminen
- Mt 2824 Vojakkalantie, päällystys välillä kt 54–lentokentän risteys
- Mt 2951 Lammintie, päällystys
- Mt 4142 Urheiluoipistontie, Heinola
- Mt 11225 Siikalantie–Hunsalantie, päällystys, ja mt 2832 Rautakoskentie–Pilpalantie risteysalue, Karkkila
- Mt 11227, Överbyntie, tieosa 2, Kirkkonummi
- Mt 11701 Paippistentie, korjauksia, Pornainen
- Mt 11859 Voolahdentie, Voolahti–Tirmontie parantaminen, Porvoo
- Mt 11915 Lapinkyläntie, Pekinkylä–Hommansby parantaminen, Lapinjärvi
- Mt 13595 Kaukolantie, soratien ojitus ja sorastus, Tammela
- Mt 13837 Kiipulantie, Janakkala
- Mt 13849 Jokimaantie, päällystys
- Mt 14133 Salonsaarentie, päällystys

Erillisrahoituksella toteutettavat toimenpiteet suunnitellaan määrärahan ja tarpeen mukaan. Pääpaino on päällysteen uusimisessa ja kuivatusjärjestelmien toimivuuden varmistamisessa.

Siltojen korjausten määrärahat ovat kuluvana vuonna edellistä vuotta suuremmat, noin 19,9 M€. 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.

Lisäksi tänä vuonna käynnistyy Helsingissä Vuosaaren satamaan johtavan tietunnelin korvausinvestointi tunnelin kiertotiejärjestelyn parantamisella Itäväylän ja Kallvikintien liittymässä. Varsinainen tunnelin korjaus alkaa 2025.

Pienempiä vaurioita, rumpuja ja kuivatuspuutteita pystytään perusrahoituksella korjaamaan aiempaa vähemmän, noin 0,2 M€:n edestä.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2024 tienpidon perusrahoitus on noin 118 miljoonaa euroa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on



saanut 43,6 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa.

## Katso myös

[Väylävirasto – Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032](#)

[Valtiovarainvaliokunta – Eduskunnan jakovarakohteet 2024](#)

[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 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



#### Strategia – osa johtamisen arkkitehtuuria

Liikenteen strategisissa painotuksissa kuvaamme ELY-keskuksen roolia ja tehtäväkenttää omalla toimialueellamme sekä kirkastamme toimintamme tärkeimpiä tavoitteita. Tunnistetut painopisteet antavat meille suuntaviivat liikennejärjestelmän kehittämislle ja suunnittelulle, tienpidolle sekä joukkoliikenteen järjestämiselle. Strategia on osa johtamisen arkkitehtuuria ja tukee meitä jokapäiväisessä työssä tehtävissä valinnoissa ja ratkaisuisissa.

Liikennejärjestelmän ja liikenneturvallisuuden kehittämiseen, tienpitoon sekä julkisen liikenteen järjestämiseen liittyen on monia meitä ohjaavia reunaehtoja ja valtakunnallisia linjauksia sekä ohjeita, jotka olemme huomioineet liikenteen strategisissa painotuksissa alueellisen toimintaympäristön näkökulmasta.

Olemme jakaneet Uudenmaan ELY-keskuksen liikenteen strategiset painopisteet neljään osa-alueeseen:

**Kestävä liikenne:** Edistämme kestävää liikkumista matkaketjuja ja joukkoliikennettä koskevilla suunnitelmilla. Kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran ja palvelujen kehittäminen on keskeistä vähäpäästöiseen liikenteeseen siirryttäessä. Esimerkiksi alikulut, liityntäpysäköinti ja joukkoliikenteen pysäkkiympäristöt ovat huomion kohteina. Osallistumme myös ilmastovaikutusten arvioinnin kehittämiseen osana ilmastovaikutusten konkretisoinnista.

**Elinvoimaa alueelle:** Keskitymme matka- ja kuljetusketjujen sujuvuuteen sekä kehittämiseen. Joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteyksien sujuvuus on tärkeä osa matkaketjujen toimivuutta. Varmistamme kuljetusten sujuvuuden satamiin ja terminaaleihin tie- ja katuverkolla sekä kehitämme raskaan liikenteen taukopaikkoja ja odotusalueita.

**Turvallinen liikenne:** Toimenpiteemme kohdistuvat neljälle osa-alueelle: turvallisuuden kehittämiseen digitalisaation ja automaation avulla, aktiiviseen turvallisuusyhteistyöhön, liikenneinfrastruktuurin parantamiseen sekä ajonopeuksien turvallisuudesta huolehtimiseen. Jatkamme aktiivista yhteistyötä kaikkien keskeisten toimijoiden kanssa liikenneturvallisuuden edistämiseksi sekä parannamme

tienvylitysratkaisuja ja joukkoliikenteen pysäkkiyhteyksiä. Edistämme kustannustehokkaita kävelyn ja pyöräilyn ratkaisuja. Lisäksi panostamme moottoriajoneuvoliikenteen turvallisuuteen ja automaattiseen liikennevalvontaan.

**Aktiivinen yhteistyö ja ennakoiva vuorovaikutus:** Panostamme kuntayhteistyöhön ja ennakoivaan vuoropuheluun, jotta voimme paremmin vastata kuntien tarpeisiin ja edistää alueellista kehitystä. Tunnistamme keskeiset asiakasryhmät ja heidän tarpeensa. Näin voimme suunnitella toimenpiteitä, jotka palvelevat parhaiten asiakkaitamme. Viestimme aktiivisesti ELY-keskuksen tekemisistä eri kanavien kautta ja selkeytämme tiedonhallintaa ja -jakoa organisaatiossamme. Lisäksi vahvistamme ELY-keskuksen sisäistä yhteistyötä yli yksikkö- ja vastuualuerajojen, jotta voimme toimia entistä tehokkaammin.

### **Liikennestrategian toimeenpano – onnistumisen avaimet**

Yhteistyö ja vuorovaikutus ovat keskeisiä liikennestrategiamme toimeenpanossa. Teemme tiivistä yhteistyötä kuntien kanssa. Suunnittelemme ja toteutamme liikennejärjestelmän kehittämistä sekä turvallisuustoimenpiteitä yhdessä. Esimerkiksi joukkoliikenteen liityntäpysäköinnin ja vaihtoyhteyksien suunnittelu vaatii kuntien ja ELY-keskuksen tiivistä yhteistyötä, jotta alueen asukkaille saadaan parempia palveluita resurssitehokkaasti. Teemme yhteistyötä myös monien sidosryhmien, kuten liikennealan toimijoiden, järjestöjen ja yritysten kanssa. Tavoitteenamme on saada laajaa näkemystä ja asiantuntemusta liikenteen kehittämiseen.

Ennakoimme toimintaympäristöömme liittyviä ongelmia ja tarpeita. Tämä tapahtuu esimerkiksi kuuntelemalla kansalaisten palautetta, osallistamalla aktiivisesti sidosryhmäkeskusteluihin ja tekemällä ajankohtaisia liikennejärjestelmään liittyviä selvityksiä. Jaamme tietoa toiminnastamme, kunnossapitotöistä ja maantieverkon kehittämisestä eri kanavilla esimerkiksi verkkosivuilla, tiedotteissa tai yleisötilaisuuksissa.

Olenainen osa strategiamme seuranta ja toteutusta ovat sisäiset strategiamittarit. Jokaiselle painopisteelle on määritetty selkeät toimenpiteet ja seurantaan liittyvät mittarit. Ne keskittyvät konkreettisiin toimenpiteisiin ja tehtäviin, jotka tukevat liikennestrategian tavoitteita. Strategian painopisteisiin liittyviä toimenpiteitä ja mittareita päivitetään tarpeen mukaan sopeuttaen muuttuvan toimintaympäristön tarpeisiin. Aktiivisella strategiatyöllä ja strategiaan sitoutuneella henkilöstöllä pysymme toiminnassamme oikealla kurssilla kohti tavoitteitamme.

## Tiesitkö?

Tuoreimmat selvitykset kestävän liikenteen, elinkeinoelämän tarpeiden ja turvallisuuden saralla:

[Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys](#)

[Uudenmaan logistiikkaselvitys 2023](#)

[Päijät-Hämeen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma](#)

[Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2050](#)

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

[Kestävät matkaketjut Päijät-Hämeessä](#)

[Pääkaupunkiseudun alemman maantieverkon liikenneturvallisuukselvitys](#)

## Katso myös

[Valtioneuvosto – Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2025–2036 \(valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys\)](#)

[Valtioneuvosto – Fossiilittoman liikenteen tiekartta](#)

[Valtioneuvosto – Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026](#)

[Traficom – Liikennejärjestelmäanalyysi](#)

[Traficom – Liikenneverkon strateginen tilannekuva](#)



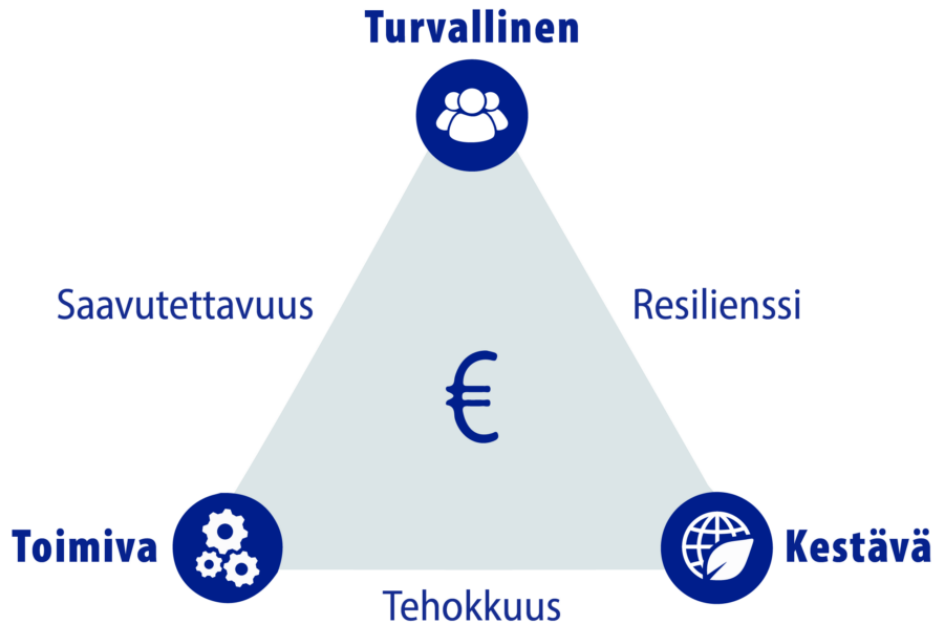
## Liikennejärjestelmätyö



Kuva: Aleksi Krankka

### **Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seuranta**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan toista kertaa kesällä 2023 alkaneella uudella hallituskaudella. Suunnitelman tavoitteita ovat toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita toteutetaan muun muassa väylaverkon investointiohjelmalla, väylänpidon perussuunnitelmalla ja suunnitteluohjelmalla, joiden vuosittaisesta päivittämisestä vastaa Väylävirasto, sekä MAL-sopimuksilla. Monet näissä suunnitelmissa ja sopimuksissa esitetyistä hankkeista toteutetaan yhdessä valtion ja kuntien kesken.



Kuva: Liikenne 12 -suunnitelman päivitetetyt tavoitteet

Alueellisessa liikennejärjestelmätyössä ELY-keskuksen tehtävänä on varmistaa valtakunnallisten tavoitteiden toteutuminen, tieverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä liikenteen turvallisuus, sujuvuus ja puhdas siirtymä. 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 vastaa myös joukkoliikenteen viranomaistehtävistä 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 laadittu viimeksi vuonna 2021. Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä MAL-suunnitelmaa. Helsingin seudulle on laadittu MAL 2023 -suunnitelma, josta parhaillaan neuvotellaan uutta MAL-sopimusta vuosiksi 2024–2035.

Kanta- ja Päijät-Hämeessä maakunnan liitot laativat maakuntakaavat ja vastaavat alueidensa liikennejärjestelmäsuunnitelmista. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuonna 2020 ja Päijät-Hämeeseen on vuonna 2024 käynnistetty uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinta. Lahden seudulle on laadittu MAL-sopimukseen liittyvä kaupunkiseutus suunnitelma. Parhaillaan Lahden seudulle neuvotellaan uutta MAL-sopimusta vuosiksi 2024–2035.

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 ja pääpyöräilyreittien määrittely sekä logistiikkaselvitykset. ELY-keskus on myös osapuolena MAL-sopimusten solmimisessa ja osallistuu tiiviisti sopimusten toimenpiteiden toteuttamiseen ja toteutumisen seurantaan. Sopimuksia toteuttavia toimenpiteitä ovat olleet esimerkiksi pienet kestävästä liikkumisesta ja liikenneturvallisuutta edistävät liikenneverkon parantamistoimet.

ELY-keskus varmistaa liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden sekä 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 – MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma](#)

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

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

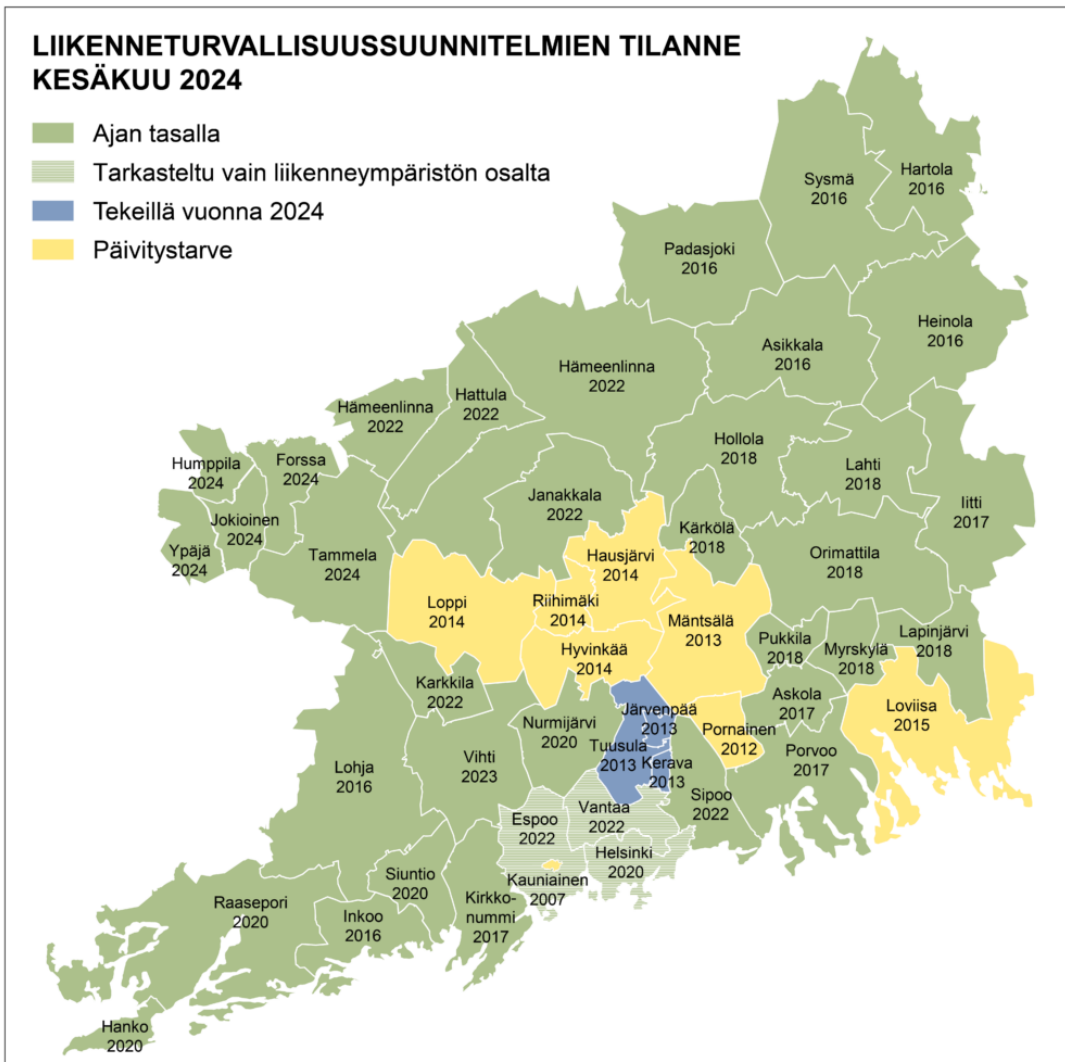
Hämeen liitto – Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Päijät-Hämeen liitto – Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Päijät-Hämeen liitto – Lahden seudun kaupunkiseutusunnitelma

Ympäristöministeriö – Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset

## Turvallinen liikkuminen



### Turvallista tieympäristöä luodaan vaikuttamalla toimintaan monipuolisesti

Liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä läpileikkaava tavoite kaikessa tienpidossa. Tämä koskee kaikkea toimintaa alkaen liikennejärjestelmäsunnittelusta edeten aina maanteiden ja tieympäristön parantamiseen sekä ylläpitoon ja hoitoon asti.

Liikennejärjestelmätasolla tarpeita kartoitetaan muun muassa kuntien ja ELY-keskuksen yhteisissä kestävässä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa, lyhyemmin liikenneturvallisuussuunnitelmissa sekä jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelmissä. Suunnitelmissa etsitään toimenpiteitä, jotka tähtäävät kestävässä ja turvallisen liikennekulttuurin parantamiseen. Lisäksi määritetään yhdessä tärkeimmät pienet toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien, joukkoliikennepysäkkien sekä kestävässä liikkumisen matkaketjujen parantamiseksi. Samalla huomioidaan tärkeät kohderyhmät, kuten esimerkiksi lapset ja iäkkäät, arvioimalla päiväkotien, koulujen sekä palvelutalojen ja hoitokotien ympäristöjen parantamistarpeita.

Suurempia infraan kohdistuvia liikenneturvallisuustoimenpiteitä ovat maantieliittymien parantaminen, jalankulku- ja pyöräteiden sekä alikulkujen rakentaminen, tievalaistuksen rakentaminen tai uudet riista-aidat. Tyypillisiä pienempiä toimenpiteitä ovat tieympäristön varusteiden kunnostaminen (esim. kaitteet), liikenteenohjauksen toimenpiteet (esim. nopeusrajoitukset ja opasteet), suojateiden ja pysäkkijärjestelyjen parantaminen ja rakentaminen sekä automaattisen liikennevalvonnan suunnittelu ja toteutuksen edistäminen.



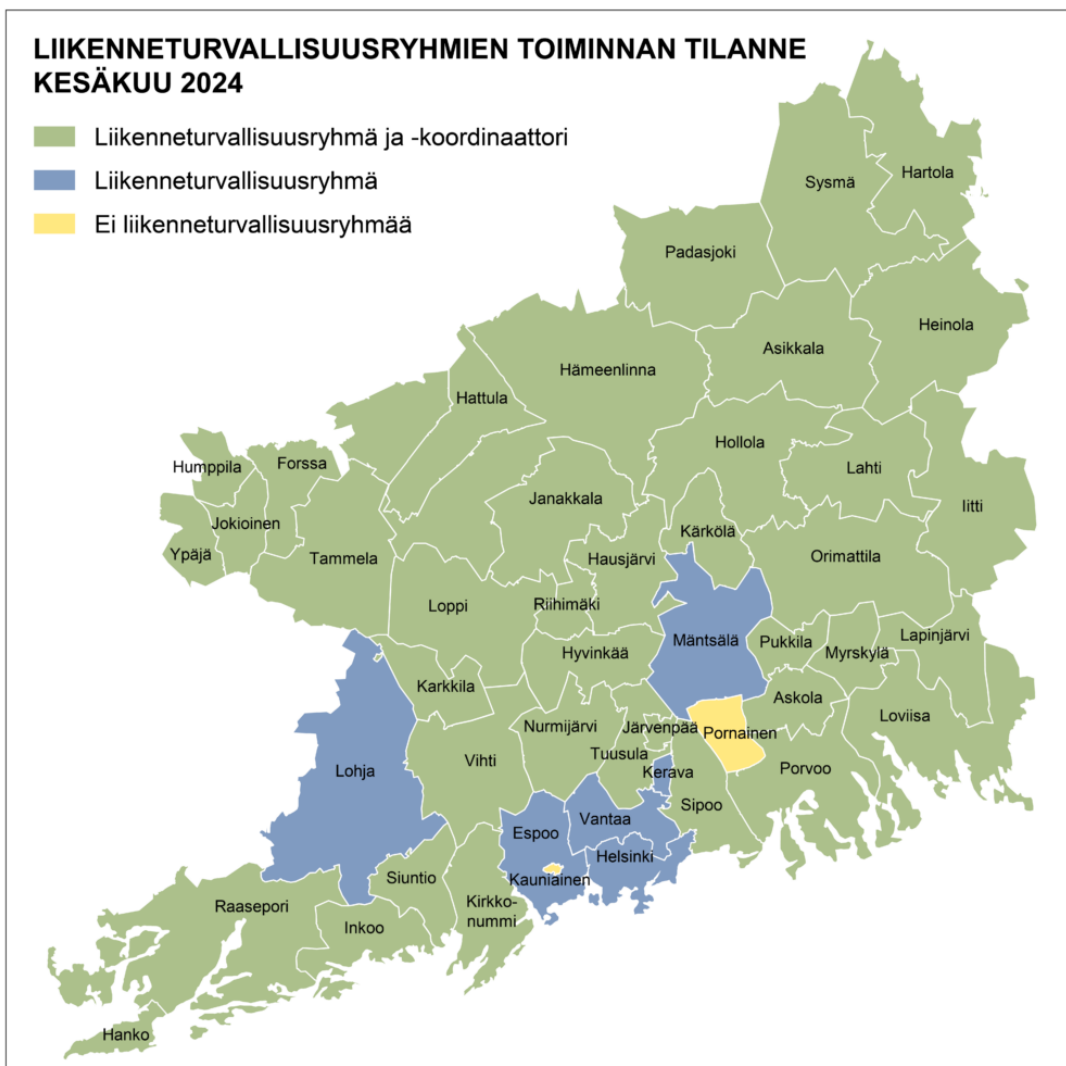
Näiden yleensä pienten, mutta paikallisella tasolla erittäin merkittävien liikenneturvallisuustoimenpiteiden lähtötietoina toimivat edellä mainittujen suunnitelmien lisäksi myös kansalaisilta, kouluilta, yhdistyksiltä tai kunnista saadut toimenpide-ehdotukset sekä ELY-keskuksen omat selvitykset.

### Vaikuttavuutta pienillä toimenpiteillä

Vuosittain ELY-keskus pyrkii toteuttamaan ensisijaisesti sellaisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joilla on hyvä vaikuttavuus ja kustannustehokkuus. Esimerkiksi riskianalyysit kertovat toimenpiteen vaikuttavuudesta. Toteutukseen pääsevien toimenpiteiden priorisointi perustuu muun muassa toimenpidekohtaisiin selvityksiin ja laadittuihin tarvekoreihin. Lisäksi ELY-keskus saa arvokasta paikallistietoa kuntien tärkeimmistä kehittämiskohteista esimerkiksi kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa sekä muun tiiviin yhteydenpidon kautta. Vaikka yksittäisellä toimenpiteellä on usein suuri merkitys, ei joka vuodelle ole osoittaa rahaa liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamiseksi.

Uusien jalankulku- ja pyöräteiden toteutusten osalta tärkeimpänä lähtökohtana on säännöllisesti 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.

Vaikka liikenneturvallisuuteen vaikuttavat toimenpiteet ovat keskenään hyvin erilaisia, joudutaan niitä toimenpidekohtaisen tärkeysjärjestykseen asettamisen lisäksi myös vertailemaan keskenään – hyviä kohteita on paljon, mutta yleensä vain pieni osa voidaan vuosittain toteuttaa.



## 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](#)

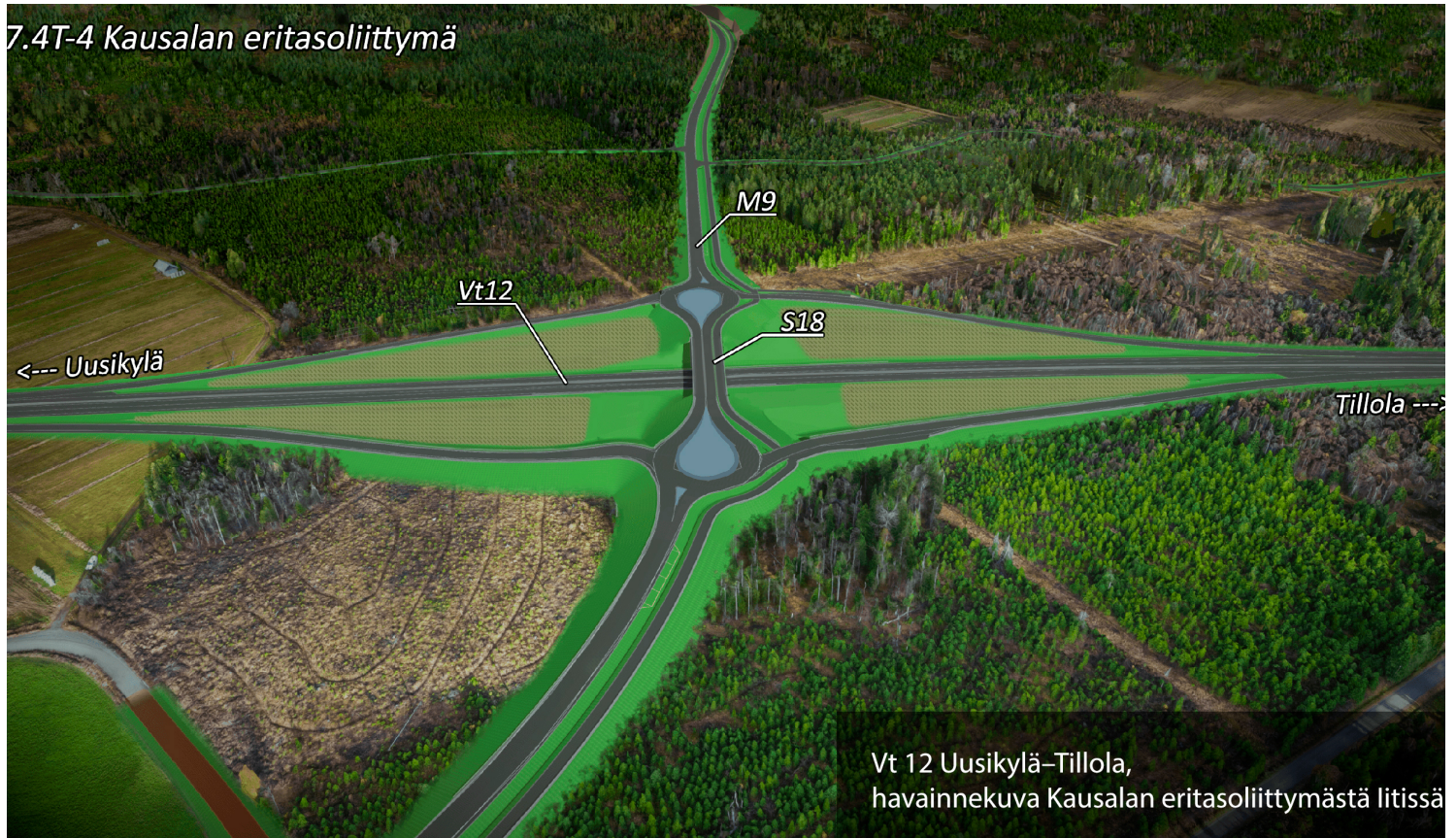
[Suurriistavirka-avun kirjaamat hirvieläinonnettomuudet kartalla](#)

[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-kustannusanalyysia 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: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä siihen, onko tarve tunnistettu strategisessa tilannekuvassa tai onko kohde erityisen akuutti tai muutoin kriittinen.

Merkittävimpiä käynnissä olevia tai alkavia hankesuunnittelukohteita alueellamme ovat:

- Vt 2 Nummela – Karkkila välin yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- Vt 2 liittymäjärjestelyt Puolimatkan alueen kohdalla (Humppila), tiesuunnitelma
- Vt 12 välillä Joutjärvi – Uusikylä, tiesuunnitelma
- Vt 12 Lahti – Tampere, kehittämisselvitys
- Vt 25 Asematien eritasoliittymä Vihdissä sekä Vesitornin eritasoliittymä Lohjalla, tiesuunnitelma

- Vt 25 Nopon (mt 130) ja vt 3 eritasoliittymien parantaminen, tiesuunnitelma
- Vt 25 välillä Kartanonsuo – Keravanjoki, tiesuunnitelma
- Vt 25 ja vt 4 rampit Mäntsälässä, tiesuunnitelma
- Vt 25 välillä Langansböle – Västerbacka, tiesuunnitelma
- Kehä III, useamman suunnittelukohteen kokonaisuus TEN-T -osuudella, aluevaraussuunnitelma
- Kt 51 liittymäkohteet Inkoossa, tie- ja rakentamissuunnitelmia
- Kt 51 välillä Sunnanvik – Munkinmäki, yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- Kt 55 kehittämisselvitys Porvoo – Mäntsälä ja Monnikylän eritasoliittymä, aluevaraussuunnitelma
- Mt 1002 Skåldön sillan yleissuunnitelma Raaseporissa
- Mt 1583 Atomitie, tiesuunnitelma

Tulevien vuosien suunnittelutarpeita ovat muun muassa:

- Vt 1 / Kehä II (liikenneturvallisuus), tiesuunnitelma
- Vt 4 välillä Kehä III – Kulomäentie, tiesuunnitelma
- Vt 4 Lusi – Oravakivensalmi, jatkosuunnittelukohteet käynnissä olevan toimenpidesuunnitelman pohjalta
- Vt 10 ja mt 284 Vieremän pohjavesisuojaus ja tiejärjestelyt
- Vt 25 Hyvinkään itäisen ohikulkutien eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Kehä III TEN-T osuuden jatkosuunnittelukohteet kehittämisselvityksen pohjalta
- Mt 152 (Kehä IV) tiesuunnitelma
- Mt 1002 Skåldön sillan tiesuunnitelma
- Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, tiesuunnitelma
- Painumavauriokohteet
- Kestävän liikkumisen laatuikäselvitysten toimenpiteet

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 muun muassa seuraavat suunnitelmat:

- Vt 24 Kalliolan liittymä sekä jalankulku- ja pyörätie, tie- ja rakentamissuunnitelma
- Vt 25 Leksvallintien jalankulku- ja pyörätie sekä alikulkukäytävä, tiesuunnitelma
- Mt 2956 jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt välillä Pyhäniementie – Messilä, tie ja 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](#)

[Väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032, maantiehankkeet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella](#)



## 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 2023–2024 alkoi Etelä-Suomessa varhain ja haastoi tienpitoa suurilla lumimäärillä sekä kovista pakkasista plussalle vaihteleville lämpötiloilla. Helmikuussa 2024 sää muuttui yllättäen keväiseksi ja sateet tulivat pääosin vetenä. Lämpötilojen vaihtelu muutaman plusasteen sekä pienen pakkasen välillä johti päällysteiden kunnon romahtamiseen ja suureen paikkaustarpeeseen. Ikääntyneet asfalttipäällysteet vaurioituvat herkästi vaihtelevien talvisäiden ja Etelä-Suomen vilkkaan liikenteen vaikutuksesta. Alemmalla tieverkolla ongelmaksi muodostui lumipolanne, joka loppupalven vesisateiden vuoksi oli paikoin vesijäällä vaikeuttaen kaikkea liikennettä ja erityisesti joukkoliikennettä. Urakoitsijan tulee selvittää tärkeimmät koulukuljetusreitit, jotta liukkaudentorjunta pystytään tekemään mahdollisimman oikea-aikaisesti. Erityisesti ääriolosuhteissa korostuu, että joukkoliikenteelle kriittisimmät tieosuudet ovat ennakkoon tiedossa.

Ilmastonmuutokseen liittyvät ilmiöt edellyttävät erityisesti teiden kuivatusjärjestelmien toimivan hyvin ja poikkeaviin tilanteisiin varautumista on parannettava jatkuvasti. Teiden kuivatusjärjestelmien toimivuus on tärkeää liikenneturvallisuuden, teiden käytettävyyden sekä tierakenteiden kestävyysvuoksi. Kuivatuksen parantaminen eli ojitussuunnitelmat ja rumpujen uusimiset kytketään entistä useammin päällysteiden uusimissuunnitelmiin. Pidemmällä aikavälillä näin saavutetaan päällysteen parempi kestävyys myös säiden ääri-ilmiöitä vastaan.

Uudellamaalla Espoon ja Vantaan alueiden maanteidenhoitourakat on talven aikana kilpailutettu. Uudet viisivuotiset urakat alkavat lokakuussa 2024. Loppuvuodesta käynnistyy Porvoon ja Mäntsälän maanteidenhoitourakoiden kilpailutus.

E18 (vt 7) Koskenkylä-Kotka elinkaarihankkeen palvelusopimus päättyy syyskuussa 2026 ja Uudellamaalla sijaitseva tieosuus palaa Uudenmaan ELYn vastuulle. Tieosuuden vastaanottoon liittyvät toimet on käynnistetty.

### **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 talvihoitoluokat](#)). 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. 550 km
- päällystettyjä teitä n. 7 250 km
- sorateita n. 2 030 km
- jalankulku- ja pyöriteitä n. 1 180 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 – Maanteiden talvihoito](#)

[Väylävirasto – Päällysteiden kunto ja vauriot](#)



## Päällysteet

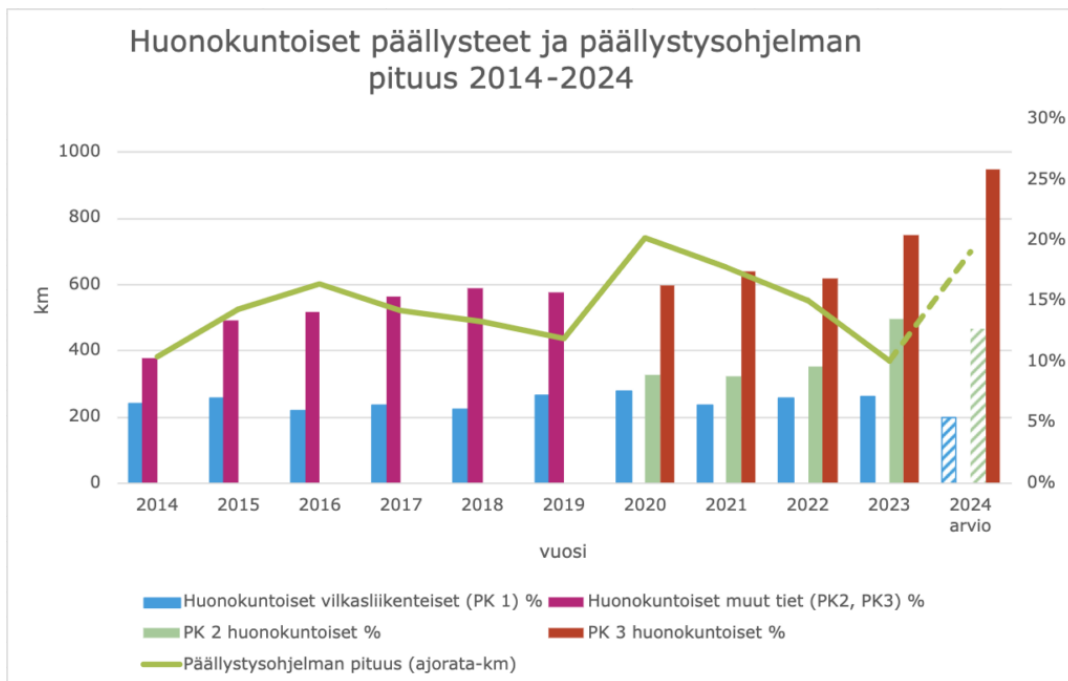


### Päällystetty tieverkko jaetaan korjausluokkiin

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 kestävä liikenteen strategiaa.

Vuodelle 2024 päällysteisiin osoitettu rahoitus on huomattavasti suurempi kuin aiempina vuosina erillisen korjausvelkarahoituksen ansiosta. Päällystystoimien kustannustaso näyttää pysyvän vuoden 2023 tasolla. Tämän vuoden päällystysmäärä on lähes kaksinkertainen vuoden 2023 määrään verrattuna eli päällystyspituus on noin 720 kilometriä. Tämän vuoden päällystysmäärillä päällystettyjen teiden kunnan ennustetaan pysyvän nykytasolla.





Kuva: Huonokuntoisten päällysteiden osuus ja päällystysohjelman pituus Uudenmaan ELYn maanteillä. Huom. Päällysteen kuntomittauksen mittaustekniikkaan ja kuntoarvoihin vaikuttaviin raja-arvoihin on tehty tarkennuksia vuonna 2024, joten huonokuntoisten osuudet eivät ole täysin vertailukelpoisia edeltäviin.

Päällysteiden ikä on alueella keskimäärin kuusi vuotta vilkkailla teillä ja 14 vuotta muilla teillä.

#### 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 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 sivuot 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). PEHKO-projekti keskittyy pääasiassa Hyvinkään hoitourakan alueelle ja sen piiriin kuuluu yhteensä 860 kilometriä päällystettyjä teitä. Projektin tavoitteena on katkaista huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän kasvu ja pidentää päällysteiden käyttöikä. Menetelmänä on tiestön tarkka mittaaminen, joka mahdollistaa syy-seuraussuhteiden pitkän aikavälin analyysit, tarkat räätälöidyt korjaussuunnitelmat ja uusimpien tutkimustulosten sekä digitalisaation hyötyjen ulosmittaamisen. Mittausten perusteella pyritään tunnistamaan nopeasti vaurioituvat kohdat ja korjaamaan ne mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jolloin korjaamisen kustannukset ovat alhaisia verrattuna liian myöhään tehtäviin raskaisiin korjauksiin. Keinoja käyttöiän kasvattamiseen ovat mm. päällystepaksuuden lisääminen, rakenteen vahvistaminen, talvihoidon oikeat toimet sekä tien kuivatuksen kunnostus.

Projektin edettyä nyt yli puolen välin, voidaan todeta projektikohteena korjattujen osuuden onnistuneen hyvin – ne käyttäytyvät oletetulla tavalla. Uusmaalaisen tieverkon kaksijakoisuus näkyy tuloksissa selvästi. On vilkkaasti liikennöityjä teitä, jotka on suunniteltu ja rakennettu nykyliikenteelle, ja muu tiestö on vähäliikenteisempää vanhaa kantaa, jota ei ole koskaan mitoitettu nykyisen kaltaiselle

raskaalle ajoneuvoliikenteelle. Jälkimmäisten korjaaminen kestävästi on kallista ja monesti hankala kompromissi resurssien ja tarpeiden välillä. Halvinta on pitää talvihoidon avulla ja tien kuivatusta korjaamalla vesi pois tierakenteista aiheuttamasta routa- ja muita rakennevaurioita. On myös havaittu, että omaisuudenhallinnan näkökulmasta raha on joskus järkevä käyttää korjaamiseen kohteessa, jossa vauriot etenevät nopeasti, vaikka tienpinnan kunto on vielä kohtuullisen hyvä. Tätä tienkäyttäjääsiakkaan voi olla vaikea ymmärtää, jos vieressä on jo vuosia huonossa kunnossa ollut tie, joka edelleen joutuu odottamaan toivottua korjausta.

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 2024 kävely- ja pyöräilyväyliä päällystetään Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta yhteensä jopa 75 kilometriä.

Ajoratojen päällysteitä uusitaan yhteensä noin 720 kilometrin matkalla.

## Katso myös

[Väylävirasto – Päällysteiden kuntokartta](#)

[Väylävirasto – Päällystystyöt 2024](#)

[Väylävirasto – Päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat](#)

## Sillat ja muut taitorakenteet



Uudenmaan ELY-keskus vastaa valtion tiesilloista Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä. Alueen maantieverkolla on 3094 maantiesiltaa, mikä vastaa noin 30 % koko maan varsinaisista silloista (pinta-aloista laskettuna) ja noin 20 % koko maan putkisilloista (kappalemääristä laskettuna).

Maantieverkon siltojen kunnossapidosta kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle 3012 siltaa. Valtateillä 1 ja 7 sijaitsevien 82 sillan kunnossapito kuuluu toistaiseksi elinkaarihankkeiden palveluntuottajille. Valtatien 7 elinkaarihankkeen sillat (41 kpl) ja Markkinmäen tunneli Loviisassa siirtyvät Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulle vuonna 2026. Valtatien 1 elinkaarihankkeen osalta siirto tapahtuu vuonna 2029.



Siltojen turvallisuus ja pitkäikäisyys varmistetaan siltojen tarkastuksilla. Silloille tehdään joka vuosi vuositarkastus. Tuolloin selvitetään, ovatko esimerkiksi kaiteet ehjät tai löytyykö jotain ongelmakohtia. Viiden vuoden välein tehdään yleistarkastus, jonka suorittavat Väyläviraston hyväksymät ja kouluttamat sillantarkastajat. Yleistarkastuksessa havaitun huonon kunnan perusteella tehdään siltaan erikoistarkastus, jossa otetaan esimerkiksi näytteet betonista ja selvitetään vesieristeiden tilanne. Erikoistarkastus toimii lähtökohtana korjaussuunnittelulle. Siltojen tarkastuksilla on suuri merkitys korjausten oikein ajoittamiseen ja tarkastuksien merkitys kasvaa siltojen ikääntyessä. Tienkäyttäjille sillan huono kunto näyttäytyy useimmiten vasta silloin, kun sillan liikennettä joudutaan rajoittamaan tai sillan kunnostus aloitetaan.

Siltojen huono kunto johtuu muun muassa korkeasta iästä, tiesuolan käytöstä ja ilmastonmuutoksen myötä nollan tuntumassa vaihtelevista keleistä. Suolauskertojen määrä lisääntyy ja tiesuolan käyttömäärä kasvaa verrattuna jatkuvampaan pakkaskeliin, kun lämpötila saaha nollan tuntumassa. Tämä lisää sillan suola-pakkasrasitusta. Nykyään rakennettava tai korjattava silta on laadukkaampaa työtä kuin menneinä vuosina. Tämä selittyy kehittyneillä materiaaleilla, esimerkiksi nykyiset betonilaadut kestävät paremmin suola-pakkasrasitusta. Myös suunnittelussa kiinnitetään enemmän huomiota säilyvyyteen. Siltojen tarkastusjärjestelmää ja tiedonhallintaa on parannettu, ja myös laadunvalvontaa on tehostettu. Lisäksi siltojen rakenteellisia ominaisuuksia on kehitetty ja nyt pystytään rakentamaan esimerkiksi liikuntasaumattomia siltoja.

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 peruskorjausikään. Nyt peruskorjattavina ovat 1960–1970-lukujen sillat, joiden suunniteltu kantavuus on nykyvaatimuksia pienempi. Siksi useat korjattavat sillat täytyy uusita 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 823 korjattava lähiaikoina (kuntoluokka 2 ja 3). Painorajoitettuja siltoja on 28 kpl. Kun huomioidaan siltojen kantavuuspuutteet, joudutaan siltoja uusimaan tai vahventamaan 38 kpl ja korjaamaan noin 804 kpl.

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 tulisi ottaa huomioon määrärahoja myönnettäessä.

Nykyinen rahoitustaso ei riitä tarvittaviin siltojen uusimisiin ja peruskorjauksiin. Vuotuinen lisärahoitustarve on Väyläviraston mukaan 25 M€, josta Uudenmaan ELYn osuus olisi noin 6–7 M€ vuodessa. Oikea-aikaisilla ja oikeisiin kohteisiin tehdyillä korjauksilla on korjausvelan kasvu saatu pysymään maltillisena ja toiminta-alueen huonokuntoisten siltojen määrä on pysynyt noin 110 sillan tasolla vuodesta 2018. Eri kuntoluokkiin sijoittuvien siltojen kappalemäärät ja painorajoitetut määrät on esitetty seuraavassa taulukossa.

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

| Kuntoluokka     | Kuvaus   | kpl         | %-osuus      | Painorajoitettuja, kpl |
|-----------------|--|-------------|--------------|------------------------|
| 1               | Erittäin huono – kunto ei ole hyväksyttävissä, silta on täydellisen peruskorjauksen tai uusimisen tarpeessa myöhässä   | 12          | 0,4          | 2                      |
| 2               | Huono – useita selvästi havaittavia korjausta vaativia vaurioita tai jokin yksittäinen vakava vaurio, erikoistarkastuksen ja peruskorjauksen tarve on ilmeinen | 114         | 3,8          | 6                      |
| 3               | Tyydyttävä – rakenteissa vaurioita ja puutteita, sillassa on korjaustarpeita, mutta peruskorjausta voidaan tarvittaessa vielä siirtää                          | 709         | 23,6         | 13                     |
| 4               | Hyvä – lievää kulumista, vähäisiä kunnostustarpeita ja ennaltaehkäiseviä ja vaurioitumista hidastavia toimenpiteitä  | 2003        | 66,4         | 7                      |
| 5               | Erittäin hyvä – uusi tai uuden veroinen  | 155         | 5,2          |                        |
| Ei arvoa        |  | 19          | 0,7          |                        |
| <b>Yhteensä</b> |  | <b>3012</b> | <b>100,0</b> | <b>28</b>              |

#### 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 ja vuonna 2029 vt 1 Muurla – Lohja elinkaarihankkeen päättyessä 5 tunneliä 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). Hämeenlinnan tunnelin korjaustoimet toteutetaan 2024. Vuosaaren tunnelin korjaus- ja korvausinvestointihanke tullaan toteuttamaan vuosina 2024–2025.

### Melusteiden 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.

Melusteiden 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 3094 siltaa, joiden jälleenhankintahinta on noin 3,0 miljardia euroa.

Silloista noin 38 kappaletta on uusimistarpeessa ja noin 804 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

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

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

Tunneleiden yhteispituus on 5 080 m ja niiden kautta kulkee yhteensä keskimäärin noin 240 000 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, kantatiellä 51 sekä Vanhankyläntiellä (mt 1580) Loviisassa. Kehä III:lla Espoossa Espoonkartanon kohdalla ja kantatiellä 51 Siuntiossa Hamossenin kohdalla tie on vaarassa vaurioitua äkillisesti ajokelvottomaksi, jolloin vilkasliikenteinen tie joudutaan sulkemaan.

Pienempiä hankkeita voidaan toteuttaa ELY-keskuksen rahoituksen riittäessä. 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. Kiireellisyyssjärjestys perustuu pitkälti asiantuntija-arvioon. Maanteiden hoitourakoitsijat havainnoivat tien painumia säännöllisesti. Jos painuma löytyy, arvioi geotekniikan asiantuntija, vaatiiko tie välitöntä korjaamista vai vain seurantaa. Kiireellisyyssjärjestys 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 pohjamaille perustetuilla, vilkkaasti liikennöidyillä valta- ja kantateillä. 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 rakentamaan tie 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



Kuva: Aleksi Krankka

### **Joukkoliikenteen kehittäminen – matkustaja keskiössä**

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 joukkoliikenteen kehittämistoimet pohjautuvat palvelutasomäärittelyyn, jota parhaillaan päivitetään. Palvelutasomäärittelyssä määritetään yhteysväleittäin joukkoliikennepalveluiden tavoitteellinen ajallinen ja alueellinen kattavuus jokaiselle ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnalle. Lisäksi samalla määritetään joukkoliikenteen laadullisia tekijöitä. Tämän jälkeen on liikenteitä järjestettäessä tehtävä ratkaisu, hankitaanko tarvittava joukkoliikenne vai tukeudutaanko markkinaehtoisiin palveluihin. Tähän valintaan vaikuttavat suuresti alueiden joukkoliikennepalveluiden markkinatilanne, kuntien näkemykset sekä matkustajille parhaat käytännöt. Kuntien panostus joukkoliikenteeseen yhteisostoilla ELY-keskuksen kanssa sekä kunnan sisäisen liikenteen hankintojen kautta, on palvelutason toteutumisen kannalta tärkeää. Yhteistyö kuntien kanssa tähtää matkustajan miellyttävään matkustuskokemukseen. Yhteistyöllä voimistetaan myös liikennetarjonnan integrointia esimerkiksi hyvinvointialueiden tarpeisiin.

Matkustuskokemukseen vaikuttaa joukkoliikennetarjonnan lisäksi myös joukkoliikenteen infrastruktuuri. 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. Pienempiä

joukkoliikenneinfran parantamishankkeita toteutetaan esimerkiksi MAL-sopimuksien puitteissa sekä ELY-keskuksen omana työnä havaittujen puutteiden perusteella. Suuremmat investoinnit, kuten esimerkiksi eritasoliittymien pysäkit tai vaihtopaikat toteutetaan isojen tiehankkeiden yhteydessä tai omina hankkeinaan.

Kaiken joukkoliikenteeseen liittyvän kehittämisen tavoitteena on viime kädessä tyytyväinen matkustaja. Suomessa aluehallinto on muutosten kourissa; tässä yhteydessä on linjattu, että ELY-keskusten joukkoliikennetehtävät siirtyvät Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin vuoden 2026 alusta. Tämä on hyvä mahdollisuus kehittää joukkoliikennehallintoa koskemaan yhtenäisempää kokonaisuutta, saada raide-, lento- ja linja-autoliikennehankinnat saman viraston alaisuuteen, ja samalla rakentaa Suomeen joukkoliikennejärjestelmä, joka muodostaa matkustajille toimivan verkoston sujuvan arjen takaamiseksi.

## 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

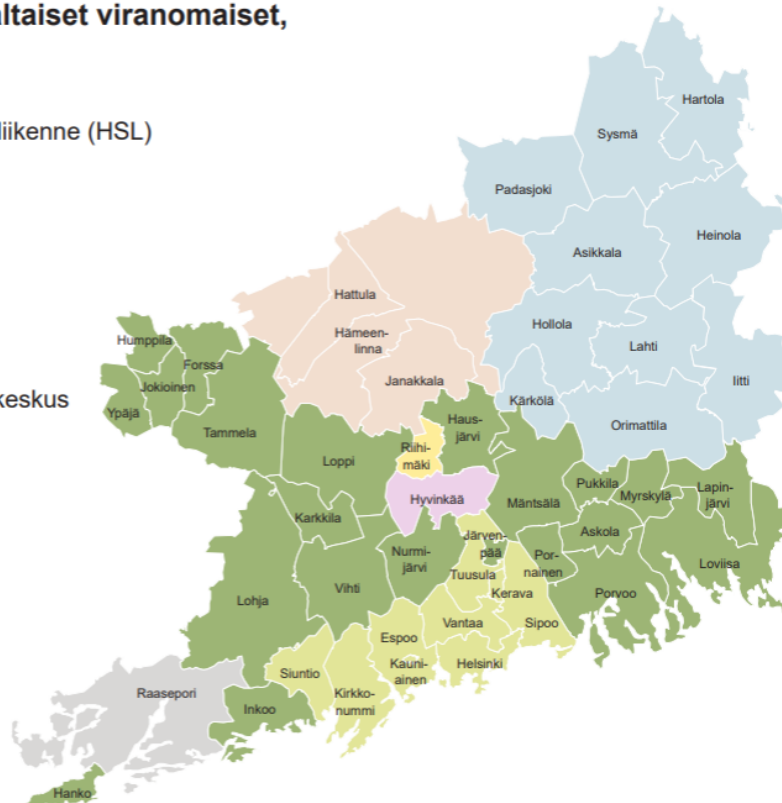
[ELY-keskus – Joukkoliikenne \(valitse ELY-keskus: Uusimaa\)](#)

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

## Joukkoliikenteen järjestäminen ja rahoitus

### Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, kesäkuu 2024

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



### Liikenteen palvelut – avain toimivaan arkeen

Matkustustottumukset ovat muuttuneet voimakkaasti viime vuosien aikana. Etätöiden myötä työssäkäynti sekä kokouskäytännöt ovat muuttuneet ja ihmisten vapaa-ajan käyttö on mullistunut. Tämä muutos matkustuksessa on vaatinut ELY-keskusta tarttumaan aktiivisesti joukkoliikenteen suunnitteluun, jotta kysytään päästään reagoimaan nopeasti ja oikean suuntaisesti. ELY-keskuksen tavoitteena on lisätä joukkoliikennematkustusta suunnittelemalla alueellisia palvelukokonaisuuksia, rakentamalla uusia houkuttelevia lipputuotteita sekä parantamalla informaatiota tarjottavista palveluista. Tulevaisuudessa saamme kokemuksia, mitä tämä kokonaisvaltainen liikenteen kehittäminen tuo tullessaan.

Joukkoliikenteen kilpailutettu hankinta on usein paras tapa järjestää liikkumispalveluita nopeasti muuttuvissa tilanteissa. Lisäksi liikenne on rakennettava alueelliseksi kokonaisuudeksi, jossa myös kuntien koulukuljetuksia avataan kaikkia matkustajia palvelevaksi. Tällainen hankintakokonaisuus on Uudenmaan ELYn alueella toteutettu mm. Länsi-Uudenmaan kuntien (Hanko, Inkoo, Karkkila, Lohja ja Vihti) kanssa. Avoin joukkoliikenne on tehokkainta liikennöintiä ja sen erikoismuodot, kuten esimerkiksi palveluliikenne, on kustannustehokas muoto tarjota palveluita ohuemman kysynnän alueilla. Etätyöskentely vaatii lipputuotteilta uudenlaisia ominaisuuksia, joissa matkojen määrillä on pääpaino kelpoisuusajan sijaan. Matkustajainformaation kehittämiseen panostetaan, jotta matkustaja saa tietoa koko matkaketjusta kotiovelta perille määränpäähän.

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha on ollut viime vuosina, ilman koronavuosien lisärahoitusta, 5–6 miljoonan euron vuositasolla. Määrärahaa käytetään liikenteen hankintoihin, suunnittelu- ja kehittämishankkeisiin sekä kunnille myönnettäviin valtionavustuksiin. Rahoituksessaan ELY-keskus keskittyy vaikuttavaan ja palvelutasomäärittelyn mukaiseen joukkoliikenteeseen, johon myös kunnat haluavat panostaa. Yhteistyö liikenteen hankinnoissa on ensisijaisen tärkeää. Kuntien panostuksen ansiosta joukkoliikennepalveluja on kyetty yhteistyössä ylläpitämään ja kehittämään, ja joukkoliikenteen palvelutaso on saatu säilymään



kohtuullisella tasolla. Rahoituksen suhteen on näkyvissä käytettävissä olevien määrärahojen pienenemistä, joten joukkoliikenteen kehittämiseen edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti on kiinnitettävä erityistä huomiota ja rakennettava tehokkaita ja houkuttelevia palveluita, jotta sujuva arki joukkoliikenteellä voidaan saavuttaa.

## 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.