

Uudenmaan
ELY-keskuksen
tienpidon ja
liikenteen
suunnitelma
2022-2025



Esipuhe

Kestävää liikennejärjestelmää luomassa

Mennyt vuosi on ollut monin tavoin poikkeuksellinen meille kaikille. Olemme joutuneet sopeutumaan ja uudistumaan – elämään muutoksessa, jossa tulevaa on ollut vaikea ennakoida. Juuri tällaisessa ajassa toiminnan arviointi ja suuntaaminen uuteen on ajankohtaista. Tienpitoa ja liikennettä on valtakunnallisesti linjattu kevään aikana monella strategisella suunnitelmalla. Nämä luovat hyvän perustan myös alueellisten toimintamallien ja toimenpiteiden uudelleenarviointiin.

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

Talous ja toimintaympäristö

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

Tienpidon näkymiä



Suunnitelmia 2030 luvulle

Valtioneuvosto on antanut selonteon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032. Suunnitelma perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä ja siihen sisältyy vuotuinen määräraha-arvio tienpidon eri toimille. Pitkällä aikavälillä suunnitelma lupaa perusväylänpidon osuuden kasvua ja perusväylänpidon sisällä myös maanteiden hoidon ja korjauksen määrärahojen osuuden tasaista kasvua. Nämä painotukset ovat tarpeen korjausvelan saamiseksi laskuun. Suunnitelman rahoitusohjelman toteutuminen riippuu kuitenkin lopulta vuotuisista kehys- ja talousarviopäätöksistä. Huhtikuun 2021 kehysriihessä tehdyt päätökset LVM:n hallinnonalan määrärahaileikkauksista vuodesta 2023 eteenpäin kuvastavat hyvin talouden epävarmuustekijöitä, vaikka sopeuttamistoimet painottuisivatkin lähinnä kehittämishankkeisiin. Kuluva vuosikymmen alkoi kuitenkin hyvissä merkeissä ja vuoden 2020 määrärahat mahdollistivat mm. päällysteiden kunnan paranemisen tavalla, jonka pitäisi olla tavoitteena myös tulevina vuosina.

Ilmastonäkökulma tienpidossa

Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon toimilla voidaan vaikuttaa kestävästi liikuttamiseen edistämiseen. Taustalla on liikennejärjestelmäsuunnittelu mm. kuntien kanssa, jossa tunnistamme kohteet toimenpiteiden suuntaamiseksi niin että vaikuttavuus on paras mahdollinen. Konkreettisia esimerkkejä ovat vilkkaiden kevyen liikenteen väylien kunnan parantaminen päällystämällä, talvihoitoon panostaminen, pyörien liityntäpysäköinnit ja muut pienet kehittämistoimet, joilla pyöräilyn ja jalankulun houkuttelevuutta voidaan lisätä. Myös uusia kevyen liikenteen yhteyksiä toteutetaan yhdessä kuntien kanssa, mutta niiden rahoitus mahdollistuu yleensä vain osana erillisohjelmia (mm. MAL). Tavoitteenamme on yhteistyössä kuntien kanssa tässä kuten muussakin tienpidossa edistää pidempimatkaista liikennettä ja luoda sitä palvelevia keskeisiä yhteysvälejä. Lisääntyvä sähköavusteisuus mm. pyöräilyssä mahdollistaa entistä pidemmät kevyen liikenteen matkat.

Rakentamisen aikaiset ilmastovaikutukset vaativat myös huomiota. Siihen liittyvät esimerkiksi työkoneiden päästöt, työmaiden energian kulutus esimerkiksi päällystystöissä ja rakenteissa käytetyt materiaalit ja niiden kuljetusmatkat. Väylävirasto selvittää parhaillaan parhaita käytäntöjä infra-alan kanssa työkonepäästöjen kannustavaan vähentämiseen urakkasopimuksissa ja ELY-keskukset osallistuvat työhön. Uudenmaan ELY-keskuksen päällystysurakoissa on testattu ns. matalalämpöasfaltin käyttöä energiankulutuksen hillitsemiseksi. Rakennuskohteissa puolestaan esimerkiksi betonimurskeen käyttö hyvänä hiilinieluna rakenteissa on koko ajan yleistymässä, mikäli sitä on lähialueilta saatavissa. Suunnitteluohjeita yhdessä Väyläviraston kanssa kehittämällä vaihtoehtoiset ja ilmastoystävälliset rakenneratkaisut saadaan jatkossa entistä systemaattisemmin vietyä myös käytäntöön aina suunnittelusta rakentamiseen ja infran käyttöön ja kunnossapitoon.

Liikenteen automaatio

Tulevaisuudessa merkittävästi tienpitoon vaikuttava asia tulee olemaan ajamisen automatisoituminen ja erityisesti jo alkava siirtymäaika. Siirtymäaikana liikenteessä liikkuu perinteisiä täysin kuljettajan hallinnassa olevia ajoneuvoja, mutta lisäksi lisääntyvässä määrin eri automaation tasolla kuljettajia avustavia ajoneuvoja. Liikenneympäristön suunnittelun ja tienpidon kannalta on tärkeää hahmottaa tekijät, jotka edesauttavat muutoksen hallintaa tinkimättä kenenkään tielläliikkujan turvallisuudesta. Tienpitäjän kannalta voidaan jo nyt arvioida, että mm. monet visuaalisesti arvioitavat tieninfrastruktuurin elementit on jatkossa entistä tärkeämpää pitää hyvässä kunnossa. Esimerkkeinä voidaan mainita tiemerkinnät, liikenteen ohjauslaitteet ja vastaavat, joiden hyvä kunto auttaa jo nyt yleisesti ajoneuvoissa olevia avustavia järjestelmiä toimimaan parhaalla mahdollisella tavalla. Pidemmälle menevän automaattisen ajamisen mahdollistavan tieympäristön luomiseksi on vielä tehtävä paljon perustutkimusta. Väyläviraston vetämänä on käynnissä hanke, jossa tutkitaan moottoritien vt 3 välillä Helsinki – Tampere soveltuvuutta automaattiajamiselle. Samalla on tarkoitus kehittää koko Suomen tieverkolle palvelutasoluokittelua automaattiajamisen näkökulmasta. Kokonaisvaltaisesti liikenteen automaation näkymää Suomessa linjataan kesällä 2021 julkaistavassa valtioneuvoston liikenteen automaatiota koskevassa periaatepäätöksessä.

Tiesitkö?

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

Katso myös

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

[Valtioneuvosto – Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma](#)

Esipuhe



Kestävää liikennejärjestelmää luomassa

Mennyt vuosi on ollut monin tavoin poikkeuksellinen meille kaikille. Olemme joutuneet sopeutumaan ja uudistumaan – elämään muutoksessa, jossa tulevaa on ollut vaikea ennakoida. Juuri tällaisessa ajassa toiminnan arviointi ja suuntaaminen uuteen on ajankohtaista. Tienpitoa ja liikennettä on valtakunnallisesti linjattu kevään aikana monella strategisella suunnitelmalla. Nämä luovat hyvän perustan myös alueellisten toimintamallien ja toimenpiteiden uudelleenarviointiin. Me Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella olemme käynnistäneet koko henkilöstön osallistavan yhteisen keskustelun liikennettä koskevien tavoitteiden konkretisoimiseksi omassa toiminnassamme ja alueella – johtotähtenä tavoitteet liikennejärjestelmän saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta. Syksyllä voimme keskustelun annista viestiä jo enemmän.

Aloitin Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueen johtajana syksyllä 2020. Etätö on ollut arkipäivää, ja niin henkilöstöä kuin monia sidosryhmiä olen tavannut viimeisen vuoden aikana pääosin etäyhteydellä. Monet ovat toki tuttuja jo aiemmista työtehtävistäni Väylävirastossa ja sen edeltäjissä. Työpäivät ELY-keskuksessa täyttyvät keskusteluista niin elinkeinoelämän ja kuntakentän toimijoiden kuin yksittäisten tienkäyttäjienkin kanssa. Liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvät monet tarpeet ja vaikutukset nousevat keskusteluissa esille, mikä luo hyvää tietopohjaa tehokkaiden toimenpiteiden jatkosuunnittelulle ja toteutukselle. ELY-keskuksessa työtä tekevät tehtävistään innostuneet ja niihin sitoutuneet asiantuntijat, joiden käden jälki näkyy konkreettisesti jokaisen kansalaisen arjessa joka päivä.

Uudenmaan ELY-keskuksen toiminnan vahva kulmakivi on aktiivinen yhteistyö ja ennakoiva vuorovaikutus. Kestävä ja turvallinen liikennejärjestelmä syntyy yhteistyössä. Olemme mukana niin kaupunkiseuduilla kuin harvemmin asutuilla alueilla huolehtimassa liikenteen ja maantieverkon toimivuudesta sekä toteuttamassa niissä yhteistyössä toimenpiteitä maankäytön ja elinkeinoelämän kehittyessä. Yhtenä esimerkkinä tästä ovat MAL-sopimukset toimenpideohjelmineen Helsingin ja Lahden seuduilla. Liikenneverkon toimenpiteiden rahoittaminen valtion, kuntien ja muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä on arkipäivää, kun tavoitteet ja intressit ovat yhteiset.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2022–2025 kertoo tarkemmin Uudenmaan ELY-keskuksen toiminnasta, toimintaympäristöstä ja käytössä olevasta rahoituksesta liikenteeseen ja maanteiden pitoon.

Kesäkuussa 2021

Päivi Nuutinen
Liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen johtaja

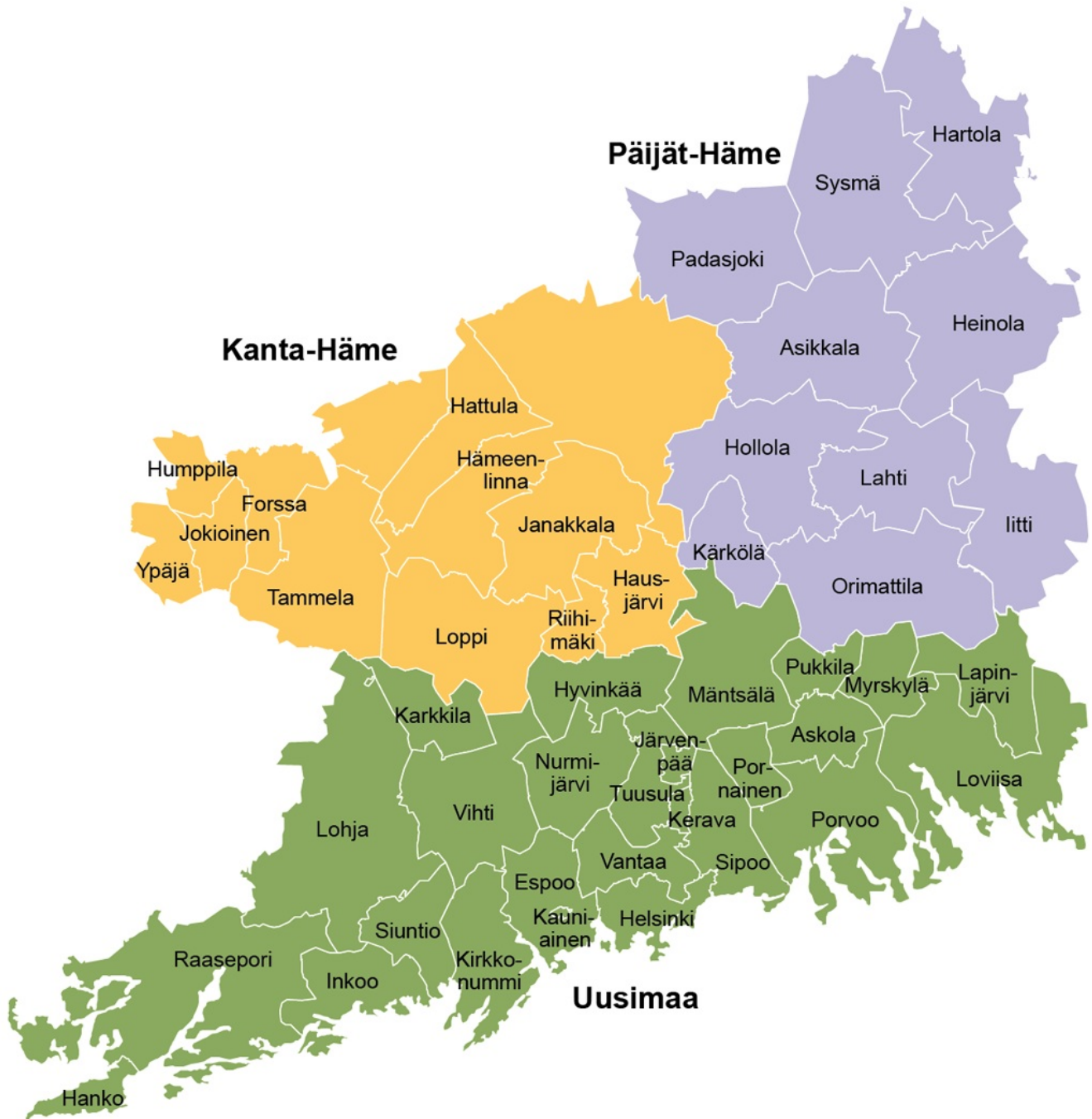


Katso myös

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

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

Tienpidon toimintaympäristö



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

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

Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja

		Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2021 (31.12.2020)	henkilöä	2079 026	38 %
Väestönkasvu 1990-2020	henkilöä	487 530	91 %
Ennustettu väestönkasvu 2018-2040*	henkilöä	267 607	77 %
Työpaikat (2018)	kpl	966 515	41 %
BKT (2018)	M€	104 163	45 %
Maapinta-ala (1.1.2021)	km ²	20 012	7 %
Maantiet (1.1.2021)	km	9 275	12 %
Liikennesuorite (1.1.2021)	milj.autokm.	10 693	30 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2017)	milj.tkm.	6 545	25 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2021)	km	507	58 %
Kevyen liikenteen väylät maanteillä (1.1.2021)	km	1 175	19 %
Henkilövahinko-onnettomuudet (2016-2020)	kpl	3 101	28 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2021)	M€	125	17 %
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2021)	M€	9	19 %

*Lähde: Tilastokeskus

Tilastokeskuksen väestönkasvuennusteessa on arvioitu, että tulevien kahden vuosikymmenen aikana Suomen väestönkasvusta lähes 80 prosenttia tulee kohdistumaan Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle. Tällä hetkellä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sijaitsee lähes puolet koko maan työpaikoista, minkä myötä työmatkaliikenne on vilkasta. Uudenmaan alueella, erityisesti pääkaupunkiseudulla, on Suomen suurimmat joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja kestävä liikunnan kulkumuoto-osuudet.

Koronapandemian myötä liikennesuorite on vähentynyt noin 9 % Uudellamaalla ja Kanta-Hämeessä ja noin 6 % Päijät-Hämeessä vuonna 2020 verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen. Valtakunnallisesti liikennesuorite on vähentynyt noin 7 %, mutta muutoksen pysyvyyttä on vaikea arvioida. Etätöiden pysyvämpi lisääntyminen voi työmatkaliikenteen osalta hidastaa paluuta entiselle tasolle.

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

Tiesitkö?

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

Kunnat hoitavat katuverkkonsa itsenäisesti.

ELY-keskukset voivat lisäksi myöntää parantamisavustuksia yksityisteille.

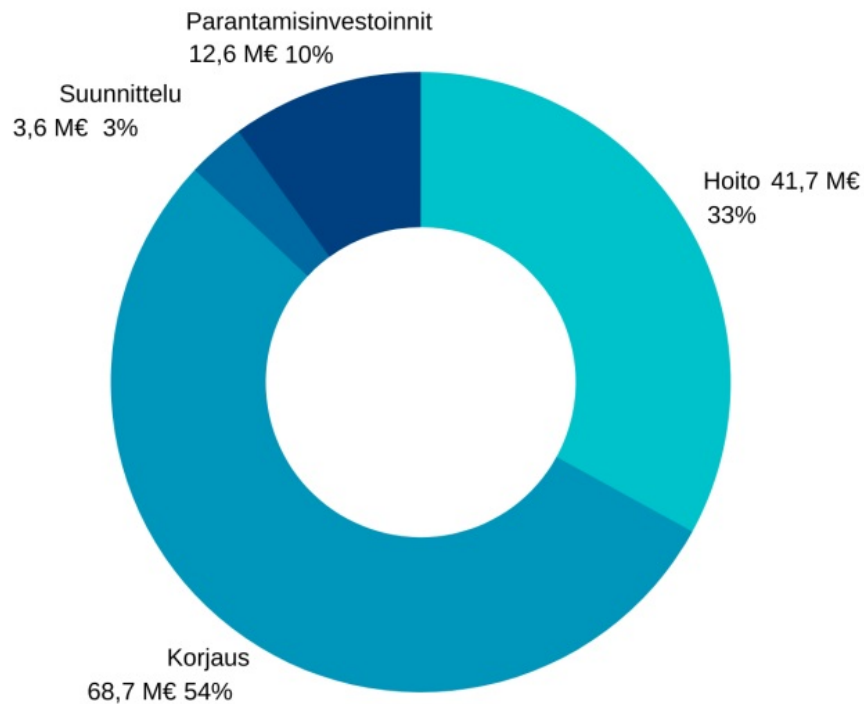
Katso myös

[Uudenmaan ELY-keskus – Liikennestrategia 2025](#)

[Väylävirasto – Tietilastot](#)

[ELY-keskus – Yksityistieapuri](#)

Tienpidon rahoitus



Kuva: Tienpidon rahoitus tuotteittain 2021 (yhteensä 126,6 M€)

Tienpidon rahoitus 2021

Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2021 kesäkuun tilanteessa on noin 127 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, Uudenmaan ELYn liikennestrategia ja 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

Tieverkon parantamisinvestointeihin on ollut rahaa viime vuosina erillisten rahoitusohjelmien ulkopuolelta tarpeisiin nähden varsin niukasti. Vuonna 2021 voidaan käynnistää joitakin parantamishankkeiden tie- ja rakennussuunnitelmia ja tehdä pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä sekä pieniä joukkoliikenteen edellytyksiä parantavia toimia.

Joulukuussa 2020 valtiovarainvaliokunta lisäsi vuoden 2021 budjettiin rahoituksen seuraavien parantamishankkeiden rakentamisen käynnistämiseksi:

– Kt 51 Karjaa – Inkoo valaistuksen rakentaminen

– Mt 295 uusi liittymä Koskinen Oy kohdalle

Helsingin seudulla käynnistyi tänä vuonna MAL-sopimuksen (maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma) toteuttaminen seuraavien ELYn hankkeiden osalta:

– Mt 1494 välille Porvoontie – Vähä-Laukkoskentie kävely- ja pyöräilyväylän rakentaminen

– Vt 2 / mt 1224 kevyen liikenteen järjestelyt ja alikulku Vihdin kk:n kohdalla

– Kt 50 Kehä III välillä Kauklahti – kt 51 valaistuksen rakentaminen

– Kt 45 / mt 145 Hyrylän eteläisen kiertoliittymän parantaminen ja kaistajärjestelyt

Lahden seudulle MAL-sopimuksen sisältö on saatu sovittua huhtikuussa 2021. Valtio on osallistumassa pieniin kustannustehokkaisiin tie- ja ratahankkeisiin 3,3 M€:n osuudella vuosina 2022–2023. Tiehankkeista edistämme ensisijaisesti tämän suunnitelmakauden 2022–2025 hanketarpeiden toteutumista. Hankejoukko tarkentuu vuoden 2021 aikana ja lähtee toteutumaan 2022 alkaen, kun sopimus on kaikkien osapuolien allekirjoittama.

Hoito

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

Korjaus

Päällystäminen on puolestaan korjaamisessa suurin kuluerä. Vuodelle 2021 päällystämiseen saadut määrärahat laskivat vuoden 2020 poikkeuksellisen hyvältä tasolta. Korjausvelkaa ei tämän vuoksi saada vähennettyä enää lisää.

Siltojen korjausten määrärahat ovat kuluvana vuonna vuoden 2020 tasolla. Vuodesta 2022 eteenpäin suunnitelmissa on kasvattaa siltojen korjausrahoitusta, koska peruskorjausikään tulevien siltojen määrä kasvaa edelleen tulevina vuosina. Korotetut raskaan liikenteen maksimimassat aiheuttavat myös siltojen vahvistustarpeita. Lisäksi uudet ulkomitoiltaan suuremmat yhdistelmäajoneuvot vaativat muuallakin tieverkolla toimenpiteitä.

Erityisesti Uudellamaalla on useita kalliisti korjattavia tievauriokohteita, joiden korjaamista pyritään edistämään pitämällä hankkeita esillä erillisrahoitusta vaativien kohteiden listoilla. Pienempiä vaurioita, rumpuja ja kuivatuspuutteita pystytään perusrahoituksella korjaamaan 2,5 M €:n edestä vuosittain.

Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2021 tienpidon perusrahoitus on noin 125 miljoonaa euroa.

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

Katso myös

[Liikenne- ja viestintäministeriö – Pienet parantamishankkeet vuosille 2020–2022](#)

[Valtiovarainvaliokunta – Eduskunnan jakovarakohteet 2021](#)

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

Toiminta ja tavoitteet

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

Liikenteen linjaukset



Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa toimintaa

Ensimmäistä kertaa laadittu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma kertoo valtion tavoitteet valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelma on laadittu 12 vuodeksi. Jatkossa se päivitetään hallituskausittain, jolloin myös suunnitellaan seuraavat neljä vuotta eteenpäin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12-suunnitelman laadinnasta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö.

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla tavoitellaan saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja ne kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta.

Suunnitelma ohjaa jatkossa sitä, miten liikennejärjestelmää kehitetään myös Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella. Siinä linjataan, minkälaisille toimenpiteille kohdennetaan valtion rahoitusta. Perusväylänpitoon osoitettava rahoitus kasvaa ja väyläverkon kehittämiseen osoitettu rahoitus vähenee suunnittelukaudella 2021–2032. Rataverkkoon suunnataan nykyistä suurempi ja tieverkkoon nykyistä pienempi osuus rahoituksesta. Väyläverkon kehittämisessä painotetaan voimakkaasti pääväyliä. Kestävän liikkumisen edistämiseen panostetaan nykyistä enemmän etenkin kaupunkiseuduilla.

Etelä-Suomen alueellisena erityispiirteenä on suunnitelmassa tunnistettu kestävä liikumisen suuri päästövähennyspotentiaali, mikä edellyttää pyöräilyä, kävelyä sekä joukkoliikenteen infrastruktuurin ja palvelujen kehittämistä. Lisäksi kansainvälisen liikenteen määrä on suuri. Tämä vaatii tavaraliikenteen solmukohtien, kuten satamien, saavutettavuuden turvaamista. Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueelle ovat lisäksi ominaista liikenteen hallinnan ja raskaan liikenteen taukopaikkojen tarpeet. Teemoja käsitellään koko Suomen tasolla valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, ja Uudenmaan ELY-keskus edistää liikenteen hallinnan ja raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista toimialueellaan.

Valtioneuvosto hyväksyi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman huhtikuussa 2021 ja antoi sen selontekona eduskunnalle. Tämän jälkeen Väylävirasto laatii esityksensä valtion väyläverkkoja koskevasta investointiohjelmasta seuraavaksi kahdeksaksi vuodeksi. Investointiohjelmalla toteutetaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Tavoitteena fossiiliton liikenne

Ilmastonmuutoksen hillintä vaikuttaa yhä enemmän liikennejärjestelmän kehittämiseen. Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 vuoden 2005 tasosta. Suomen liikennejärjestelmän tulee olla kokonaan päästötön vuonna 2045. Käynnissä olevaan ilmastonmuutokseen tulee myös varautua, konkreettisimmin sateiden ja sään ääri-ilmiöiden kasvu näkyy tiestön kunnossapidossa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu suunnitelma kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Tiekartassa on määritelty toimenpiteitä, joilla liikenteen päästövähennystavoitteisiin voidaan päästä ja suurin osa niistä kohdistuu tieliikenteeseen. Liikenteen päästöistä 94 prosenttia aiheutuu tieliikenteestä. Päästövähennykset edellyttävät fossiilisten polttoaineiden korvaamista päästöttömillä vaihtoehdoilla, ajoneuvokannan kehittämistä ja sähköistämistä sekä monipuolisia toimenpiteitä liikennejärjestelmään. Tavoitteena on, että henkilöautoliikenteen suoritteet eivät enää kasvaisi ja raskaan liikenteenkin määrä lisääntyisi hyvin maltillisesti.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä painotetaan valtakunnallisesti entistä enemmän raideliikennettä. ELY-keskuksen toimin päästövähennyksiä voidaan saavuttaa kohdentamalla rahoitusta entistä enemmän kestävään liikkumiseen: kävely- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseen, joukkoliikenteen infraan ja joukkoliikennepalveluihin. Myös ELY-keskuksessa on sitouduttu tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen asettamiseen etusijalle kaupunkiseutujen maantieverkon kehittämisessä.

Raskaan liikenteen kuljetusten päästöjä voidaan vähentää muun muassa huolehtimalla siltojen ja tiestön kunnosta, HCT-kuljetusten reiteistä ja raskaan liikenteen taukopaikoista. Näillä toimenpiteillä vähennetään turhaa ajoa ja kiertoreittejä ja sitä kautta polttoaineen kulutusta. Liikenteen hallinnan toimenpiteillä ja digitalisaation edistämällä voidaan myös vähentää liikkumista ja siitä aiheutuvia päästöjä.

Kasvavien kaupunkiseutujen ja harvemmin asuttujen alueiden mahdollisuudet tukeutua kestävään liikkumiseen ovat olennaisesti erilaiset. Myös tieliikenteellä on merkittävä rooli liikennejärjestelmässä nyt ja tulevaisuudessa. Päästötavoitteisiin pääseminen edellyttää monipuolisia toimenpiteitä, joita painotetaan eri alueilla eri tavoilla.

Fossiilittoman liikenteen tiekartasta on tehty valtioneuvoston periaatepäätös keväällä 2021. Yhdessä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa se tulee vaikuttamaan keskeisesti ELY-keskuksen toiminnan painopisteisiin ja rahoituksen tulevina vuosina.

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia

Vuosille 2022–2026 laadittavan valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian taustalla on Sanna Marinin hallituksen ohjelman kirjaus liikenneturvallisuudesta sekä EU:n tavoitteet liikenteessä tapahtuvien kuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämisestä ja nollavisiosta. Liikenneturvallisuusstrategia kattaa kaikki liikennemuodot eli tie- ja rautatieliikenteen, ei-kaupallisen vesiliikenteen sekä harrasteilmailun. Strategian on tarkoitus valmistua vuoden 2021 loppuun mennessä ja sen perusteella valmistellaan hallituksen periaatepäätös.

Liikenneturvallisuusstrategiaa on valmisteltu rinnan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Strategiatyön teemoja ovat tieliikenteen osalta kuljettajiin liittyvät asiat, kuten asenteet, ajoterveys ja osaaminen, tekniseen kehitykseen liittyvät digitalisaatio, automaatio ja tietojen hyödyntäminen sekä erilliset kysymykset, kuten mikroliikenne, liikenteen valvonta sekä ajonopeuksien sääntely. Liikenneturvallisuusstrategia tulee pitämään sisällään myös toimenpideohjelman, jolla strategian mukaisiin tavoitteisiin päästään. Muut kuin sallittuihin ajonopeuksiin tai niiden valvontaan liittyvät tieinfraan liikenneturvallisuustoimenpiteet on sisällytetty valtakunnalliseen Liikenne12 -suunnitelmaan.

Tienpidon ja liikenteen linjaukset – painopisteet tulevaan

Valtakunnallisten liikennepoliittisten tavoitteiden ja tuoreiden linjausten sekä aluehallinnon strategiaan perustuvan Uudenmaan ELYn strategian pohjalta päivitetään syksyyn 2021 mennessä Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen linjaukset. Työssä määritellään tavoitteet, suuntaviivat ja painopisteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi, tienpidolle ja joukkoliikenteen järjestämiseksi toimialueellamme.

Katso myös

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

[Valtioneuvosto – Fossiilittoman liikenteen tiekartta](#)

[Valtioneuvosto – Liikenneturvallisuusstrategia](#)

[Traficom – Liikennejärjestelmän strateginen kokonaiskuva](#)

Liikennejärjestelmätyö



Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seurantaa

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

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

Suomen ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyväksytty valtioneuvostossa keväällä 2021. Suunnitelma ohjaa jatkossa liikennejärjestelmän kehittämistä myös alueellisella tasolla. Suunnitelman tavoitteet korostavat kestäväää liikkumista etenkin kaupunkiseuduilla, koko Suomen saavutettavuutta sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta. Kaikessa toiminnassa tulee ottaa huomioon tavoitteet ilmastonmuutoksen hillintään. Suunnitelman tavoitteita tukevassa investointiohjelmassa määritellään tarkemmin minkälaisiin hankkeisiin tai toimenpiteisiin, ja kuinka paljon, ELY-keskukselle osoitetaan rahoitusta. Monet hankkeet toteutetaan yhdessä kuntien kanssa.

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). ELY-keskus osallistuu suunnitelmien laatimiseen sekä niiden edistämiseen ja seurantaan. Suunnitelmissa osoitetaan alueen liikennejärjestelmän tavoitteet ja niitä toteuttavat toimenpiteet.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja maakuntakaavoja tehdään Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella kolmen maakunnan alueella. Uudenmaan liitossa laaditaan maakuntakaavan lisäksi Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka on päivitetty vuonna 2021. Uudenmaan maakunnassa Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä MAL 2019 -suunnitelmaa. MAL-sopimuksessa Helsingin seudun kunnat ja valtio ovat sopineet toimenpiteistä vuosille 2020–2031.

Kanta- ja Päijät-Hämeessä maakunnan liitot laativat maakuntakaavat ja vastaavat alueidensa liikennejärjestelmäsuunnitelmista. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on päivitetty vuonna 2020 ja Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuonna 2019. Alueen ensimmäinen MAL-sopimus on vuoden 2021 aikana neuvoteltu Lahden kaupunkiseudulle.

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

Olosuhteet taloudelliselle toiminnalle

Elinkeinoelämän ja logistiikan tarpeet ovat eräs keskeinen teema tienpidon toimenpiteiden kohdentamisessa. Tämä näkyy tärkeiden kuljetusreittien parantamisena sekä esimerkiksi tarpeena kehittää raskaan liikenteen taukopaikkoja ja ottaa myös huomioon pituudeltaan tai painoltaan aiempaa suurempien rekkojen eli HCT-kuljetusten (High Capacity Transport) tarpeet tieverkolla.

Yhteydenpito elinkeinoelämän suuntaan on tiivistynyt. Yhteistyötä on tehty esimerkiksi liittymien suunnittelussa, ja elinkeinoelämä on myös toisinaan osallistunut hankkeiden kustannuksiin. Tavoitteena on turvata alueen taloudellinen kilpailukyky luomalla sujuvia ja turvallisia liikenneyhteyksiä kuljetusten ja työmatkalaisten käyttöön.



Kestävän liikkumisen edistäminen

Uudenmaan ELY-keskus edistää kävelyä ja pyöräilyä monin keinoin, muun muassa rakentamalla väyliä, alikulkuja ja suojateitä. Samat toimenpiteet parantavat usein myös liikenneturvallisuutta. Myös maantieverkon joukkoliikenneinfra, esimerkiksi liityntäpysäköintiä ja pysäkkiympäristöjä, kehitetään. Liikkumisolosuhteet pyritään luomaan sellaisiksi, että kestävä liikkuminen koetaan helpoksi, mukavaksi ja turvalliseksi. Käytännössä ELY-keskus osallistuu myös ratojen ja raitioteiden suunnitteluun, sillä radat, raiteet ja asemat vaikuttavat tai kytkeytyvät myös maantieverkkoon. Kestävää liikkumista edistetään myös viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelmilla, joita tehdään yhdessä kuntien kanssa.

Fossiilittoman liikenteen tavoitteen myötä kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran kehittämisen merkitys tulee kasvamaan. Myös terveyden edistäminen ja arkiliikunnan lisäämisen tavoitteet korostavat kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämistarvetta.

Suuren haasteen liikennejärjestelmälle ja tieliikenteelle aiheuttavat asetetut ja yhä kiristyvät ilmastotavoitteet. Tavoitteena Suomessa on vähintään puolittaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteellä on tässä suuri merkitys, sillä se vastaa yli 90 prosentista kotimaan liikenteen päästöistä. Valtakunnallisesti on linjattu, ettei henkilöautoliikenteen määrä saisi enää kasvaa ja tavaraliikennekin vain hyvin maltillisesti.

Ympäristöhaittojen minimointi

Liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat, kuten melu, sekä vaikutukset pohjavesiin, ilmanlaatuun ja kasvihuonekaasupäästöihin otetaan huomioon kaikessa toiminnassa. Vaikka väestömäärä kasvaa, haitalliselle tieliikennemelulle altistuvien ihmisten määrä ei saisi nousta. Tavaraliikenteen osalta yksi tärkeä käyttöön otettu keino kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä on yleisessä liikenteessä aiempaa raskaampien ja pidempien ajoneuvoyhdistelmien salliminen.

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](#)

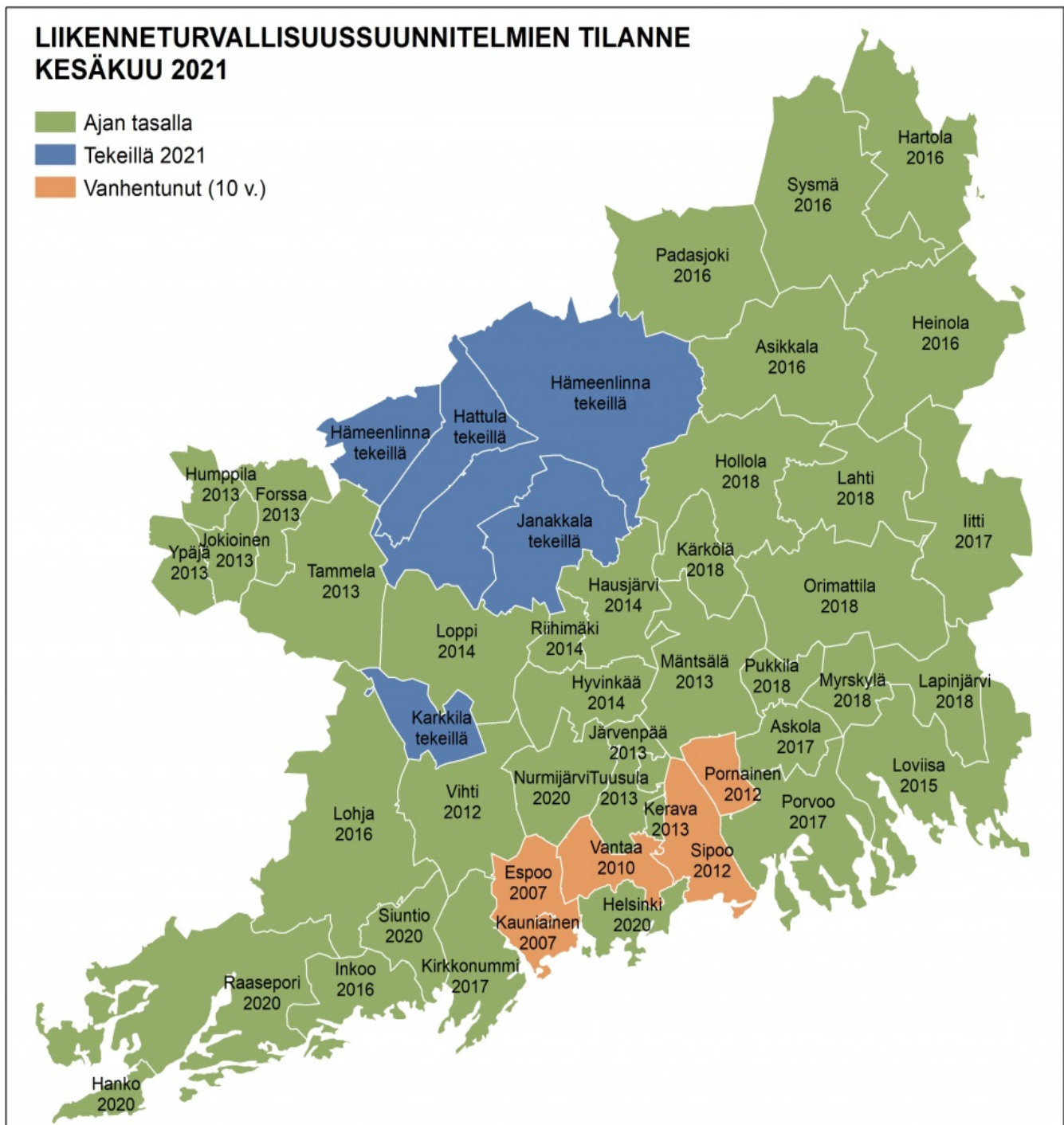
[Hämeen liitto – Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)

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

[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 tavoite kaikessa tienpidossa. Tämä koskee kaikkea toimintaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta maanteiden ja tienympäristön parantamiseen sekä ylläpitoon ja hoitoon. Erillisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä tehdään tietoon ja riskianalyysiin perustuen huomioiden niiden vaikuttavuus ja kustannustehokkuus. Nämä toimenpiteiden priorisoinnit perustuvat toimenpidekohtaisiin selvityksiin ja laadittuihin tarvekoreihin. Tyypillisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä ovat maantieliittymien parantamiset, tienympäristön 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 joitain voidaan vuosittain toteuttaa.

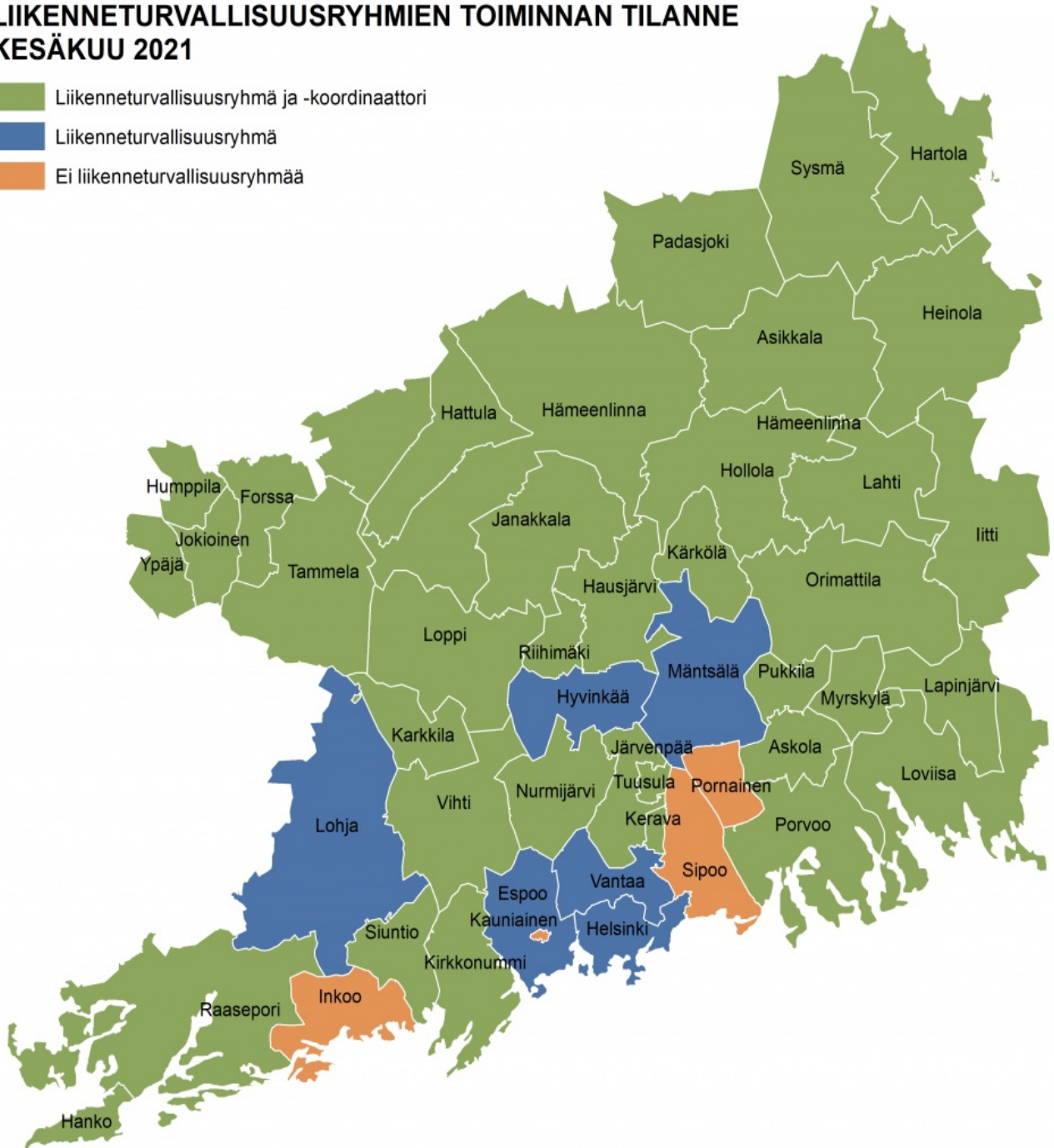
Painopisteinä suojattomat tienkäyttäjät ja kestävä liikkuminen

Vuosittain ELY-keskus toteuttaa ensisijaisesti sellaisia kustannustehokkaita toimenpiteitä, jotka parantavat jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta ja helppoutta sekä edistävät joukkoliikenteen käyttöä. Näiden yleensä pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden lähtötietoina ovat mm. kansalaisilta, kouluilta, yhdistyksiltä tai kunnista saadut aloitteet ja ELY-keskuksen omat selvitykset. Jopa näitä tärkeämpään rooliin nousevat kuntien kanssa yhdessä tehtävät kestävä liikumisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen suunnitelmat. Näissä alueellisissa suunnitelmissa määritetään yhdessä tärkeimmät pienet toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien, joukkoliikennepysäkkien sekä kestävä liikumisen 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.

LIKENNETURVALLISUUSRYHMIEN TOIMINNAN TILANNE KESÄKUU 2021

- Liikenneturvallisuusryhmä ja -koordinaattori
- Liikenneturvallisuusryhmä
- Ei liikenneturvallisuusryhmää



Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteillä:

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

Katso myös

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

Väylävirasto – Turvallisuus tieliikenteessä

Poliisin kirjaamat tieliikenneonnettomuudet kartalla

Suurriistavirka-avun kirjaamat hirvieläinonnettomuudet kartalla

Traficom – Liikennefakta, ajantasaista tietoa liikennejärjestelmästä

Liikenneturva

Onnettomuustietoinstituutti

Hankesuunnittelu



Suunnittelulla varaudutaan tulevaisuuteen

Uudenmaan ELYn 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 vuosittain keskitetyn suunnitteluohjelman rahoituksen kautta. Rahoitettavista kohteista sovitaan Väyläviraston kanssa vuosittain. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tuleva investointiohjelma sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetut kehittämistarpeet tulevat viitoittamaan myös seuraavan Väyläviraston suunnitteluohjelman suunnittelukohteet.

Merkittävimpiä käynnissä olevia tai alkavia hankesuunnittelukohteita ovat:

- Vt 12 välillä Uusikyliä – Tillola
- Kehä III, useamman suunnittelukohteen kokonaisuus
- Kehä III välillä Ala-Tikkurila – Kalkkikallio (Puistolan sillat)
- Kt 51 / mt 115 Sunnanvikin eritasoliittö
- Vt 3 parantaminen välillä Kannelmäki – Kaivoksela ja Kuninkaantammen eritasoliittö

- Vt 4 parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä
- Vt 25 Asematien eritasoliittymä Vihdissä sekä Vesitornin eritasoliittymä Lohjalla
- Vt 7 Länsimäen pysäkit Vantaalla

Uusia suunnittelutarpeita ovat mm:

- Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys
- Vt 10 Vieremän pohjavesisuojaus ja tiejärjestelyt
- Vt 25 kehittämisselvityksen jatkosuunnittelukohteet
- Vt 4 Kehä III – Kulomäentie
- Vt 3 / kt 54 joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Vt 12 välillä Joutjärvi-Uusikylä
- Vt 2 Nummela – Karkkila välin aluevarausuunnitelma
- Mt 11466 Tuusulan Itäväylä
- Mt 152 (kehä IV)
- Skåldön sillan yleissuunnitelma

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

Tekeillä ovat mm. seuraavat suunnitelmat:

- Mt 120 parantaminen rakentamalla Espoossa Kortesmäen alikulkukäytävä, rakennussuunnitelma
- Mt 1070 välille Sammatti – Myllykylä jalankulku- ja pyörätie
- Vt 6 Pukaron liittymän parantamisen tiesuunnitelma
- Mt 14086 Sipurantien jalankulku- ja pyörätien rakennussuunnitelma

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

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

Tiesitkö?

Tiesuunnitelman laadintaan on syytä varata vähintään kaksi vuotta aikaa.

Katso myös

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

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

Kesäkuussa 2020 voimaan astunut uusi tieliikennelaki näkyy tieympäristössä päivittyvinä liikennemerkeinä ja tiemerkinä. Tuhansien liikennemerkkien vaihtotyö on käynnissä ja jatkuu pitkään lain sallimien siirtymäaikojen puitteissa. Kielto- ja pyöräilymerkkien asennuksessa ollaan jo loppusuoralla.

Tiemerkinnöissä näkyvimmit muutokset ovat pyörätienjatkeiden merkintätapa, keltaisten sulkuviivojen muuttuminen valkoisiksi ja tienpintaan tehtävät liikennemerkit muistuttavat merkinnät. Myös tiemerkinä on laissa määrätty siirtymäajat. Tiemerkinä toteutetaan palvelusopimuksissa, jotka on kilpailutettu tuleville vuosille keväällä 2021.

Nummen ja Raaseporin alueiden teidenhoitourakat on talven aikana kilpailutettu. Uudet viisivuotiset urakat alkavat lokakuussa 2021. Urakointimallissa on siirrytty kiinteästä kokonaishinnasta tavoitehintaan, jolloin töistä maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaan. Mallissa korostuvat tilaajan ja urakoitsijan yhteistyö sekä nopeampi reagointi muutoksiin.

Teiden kuivatusjärjestelmien toimivuus on tärkeää liikenneturvallisuuden ja tierakenteiden kestävyys takia. Muuttuneet ilmasto-olosuhteet korostavat tätä merkitystä edelleen. Kuivatusten kunnossapitoon tartutaan aiempaa tehokkaammin. Kuivatusten parantaminen kytketään jatkossa enemmän päällysteiden uusimissuunnitelmiin ja näin omaisuudenhallinnan näkökulma huomioidaan paremmin.

Kesä- ja talvihoito

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

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

Liikennenympäristön 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. 9 300 km
- rampeja n. 550 km
- päällystettyjä teitä n. 7 250 km
- sorateita n. 2 030 km
- kevyen liikenteen väyliä n. 1 200 km
- siltoja n. 3 020 kpl
- tievalaistusta n. 2 430 km matkalla
- liikennemerkkejä n. 62 000 kpl
- linja-autopysäkkejä n. 11 640 kpl ja pysäkkikatoksia 1 870 kpl
- levähdys- ja pysäköintialueita n. 145 kpl

Katso myös

[Fintraffic – Liikennetilanne-palvelu](#)

[Väylävirasto – Teiden kunnossapito](#)

[Väylävirasto – Maanteiden hoitoluokitus](#)

[Väylävirasto – Päällysteiden kunto ja vauriot](#)

Päällysteet



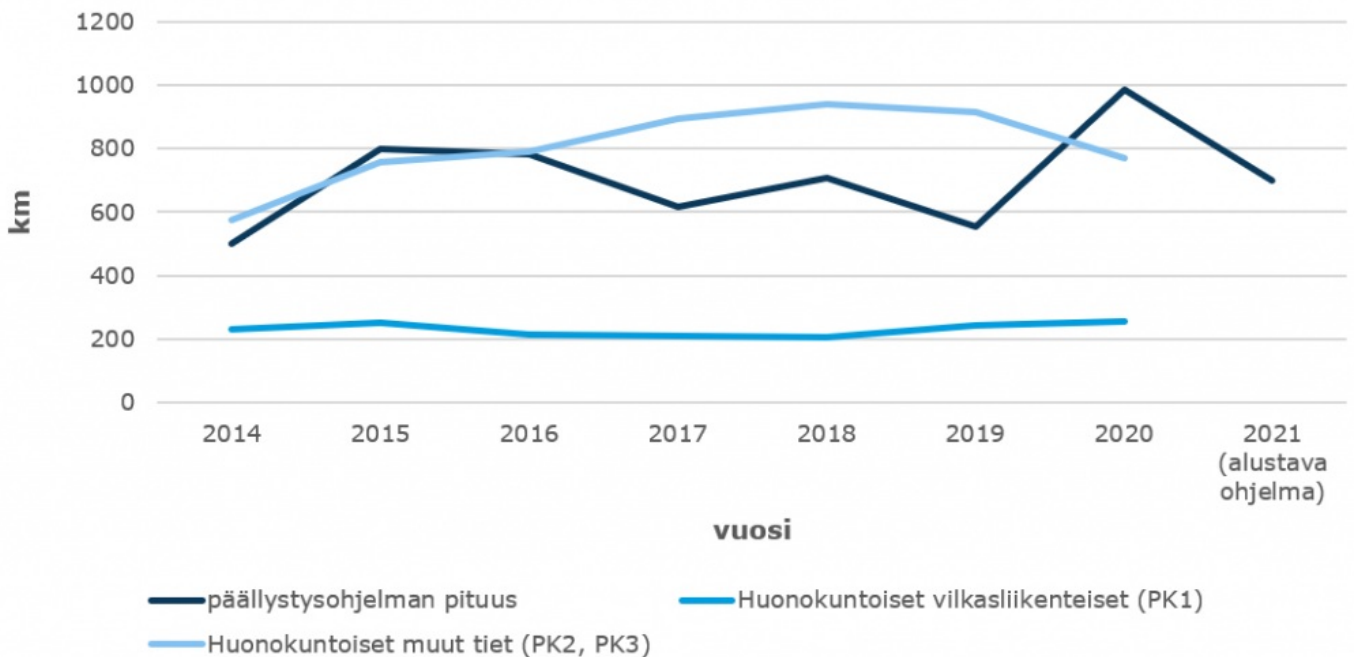
Päällystetty tieverkko jaetaan korjausluokkiin

Päällystetty tieverkko on jaettu yhteysväleittäin korjausluokkiin liikennemäärän, tien aseman tieverkolla sekä paikallisia liikenteen tarpeita kuvaavan muun tiedon perusteella. Kuuluakseen korkeimpaan korjausluokkaan tien tulisi yhdistää tärkeät 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. Vilkasliikenteisten maanteiden, eli käytännössä pääteiden, pintakunto turvataan, muualla tehdään mikä rahoituksen puitteissa on mahdollista. Kävely- ja pyöräväylien päällysteiden vuosittaiselle uusimiselle on asetettu kilometrimääräinen minimitavoite.

Vuonna 2021 päällysteisiin osoitettu rahoitus on viime vuosien keskimääräisellä tasolla. Lähivuosina rahoitus myös säilynee samantasoisena. Vuonna 2020 merkittävä päällystämiseen kohdennettu lisärahoitus kasvatti päällystysmääriä reilusti ja päällysteiden kunto parani Uudenmaan ELYn vastuulla olevilla teillä. Matala raakaöljyn ja bitumin hinta vielä paransi osaltaan rahoituksen vaikuttavuutta. Tämän vuoden

päällystysmäärillä päällystettyjen teiden kunnon ennustetaan karkeasti säilyvän samana.

Huonokuntoiset päällysteet ja päällystysohjelman pituus 2014-2021



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 tien rakenteessa, jolloin pelkkä päällysteen uusiminen ei riitä. Tällöin kohteen kustannukset ovat pahimmillaan moninkertaiset pelkkään päällystämiseen verrattuna.

Vähäliikenteisten teiden päällysteiden ohjelmoinnissa pyritään nyt pidempään aikajänteeseen vakaan rahoitusnäkökulman turvin. Viime vuosina on jouduttu keskittymään akuutteihin kohteisiin, mikä on heikentänyt työn tehokkuutta. Korjattavat kohteet ovat olleet hajallaan ja kohteiden heikon kunnon vuoksi korjaukset ovat olleet kalliita.

Kohti päällysteiden ennakoivaa kunnossapitoa

Viime vuosina on entistä enemmän pyritty resurssien puitteissa panostamaan päällysteiden ennakoivan kunnossapidon toimiiin. 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 käyttöikä. 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 käyttöikänsä 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 tiemerkinnotien palvelusopimukseen, joiden puitteissa tiemerkinnot ylläpidetään ja uusitaan.

Tiesitkö?

Vuonna 2021 kävely- ja pyöräilyväyliä päällystetään Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta yhteensä lähes 70 kilometriä.

Ajoratojen päällysteitä uusitaan yhteensä noin 700 kilometrin matkalla.

Katso myös

[Väylävirasto – Päällysteiden kuntokartta](#)

[Uudenmaan ELY-keskuksen päällystystyöt 2021](#)

Sillat



Uudenmaan ELY-keskus vastaa silloista Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä. Alueen maantieverkolla on noin 3055 siltaa, mikä vastaa noin 30 prosenttia koko maan varsinaisista silloista (pinta-alojen mukaan laskettuna) ja noin 20 prosenttia koko maan putkisilloista (kappalemäärien mukaan laskettuna). Siltojen jälleenhankintahinta on noin 3,0 miljardia euroa.

Maantieverkon siltojen kunnossapidosta kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle 3015 siltaa. Muiden valtateillä 1 ja 7 sijaitsevien 40 sillan kunnossapito kuuluu elinkaarihankeiden palveluntuottajille.

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

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrästä riippuen noin 20–30 kappaletta. Rahoituksen määrä vaihtelee ja on viime vuosina ollut 15–20 miljoonaa euroa. Suurimpina haasteina siltojen osalta on niiden ikäjakauma. Silloista on rakennettu suurin osa 1960–1990-luvuilla, ja ne ovat tulossa peruskorjausikänsä. Nyt peruskorjattavina ovat 1960–1970-lukujen sillat, joiden suunniteltu kantavuus on nykyvaatimuksia pienempi. Siksi useat korjattavat sillat täytyy uusita tai vahventaa, jotta ne kestäisivät nykyisen ajoneuvoasetuksen sallimat suuremmat akseli- ja kokonaiskuormat.

Uudenmaan ELY-keskuksen kaikista silloista 8 kappaletta on uusimistarpeessa (kuntoluokka 1) ja noin 1230 (kuntoluokka 2 ja 3) siltaa vaatii peruskorjauksen lähiaikoina, kun huomioidaan vain siltojen kunto. Kun huomioidaan myös siltojen kantavuuspuutteet, joudutaan siltoja uusimaan noin 30 kpl ja korjaamaan noin 1392 kpl.

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

Taulukko: Sillat kuntoluokittain

Kuntoluokka	Selite	kpl	%-osuus
1	Erittäin huono – peruskorjaus myöhässä	8	0,3
2	Huono – peruskorjaustarve nyt	105	3,5
3	Tyydyttävä – peruskorjaustarve tulossa	1125	37,3
4	Hyvä – vähäisiä kunnossapitotarpeita	1601	53,1
5	Erittäin hyvä – ei ylläpitotarpeita	162	5,3
Ei arvoa		14	0,5
Yhteensä		3015	100,0

Siltojen kunnan heikkenemisestä johtuvaa korjausvelan kasvua on saatu hidastettua oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä. Kuitenkin peruskorjausikäen tulevien siltojen runsaslukuisuus sekä korjausten kalleus kääntävät kehityksen helposti huonompaan suuntaan, ja rahoituksen vähentyessä on selkeästi nähtävissä korjausvelan kasvu. Siltojen ikärakenne tulisikin ottaa huomioon määrärahoja myönnettäessä.

Siltojen korjausten ja uusimisten priorisointi ei ole aivan yksiselitteistä. Huonokuntoinen painorajoitettu silta saattaa aiheuttaa maa- ja metsätalouselinkeinon harjoittajille jopa 30 km:n kiertotien. Kaupungeissa ja niiden lähistöllä tieverkko puolestaan on tiheämpi ja kiertotiet siinä johtuen lyhyempiä. Maaseudun sillat ovat kapeita, kun taas kaupungeissa ja niiden lähistöllä olevat sillat ovat leveämpiä, jolloin ne on mahdollista korjata useammassa vaiheessa ilman kiertotietä.

Siitä huolimatta, että kaupunkien siltojen korjaus tai uusiminen näyttäisi sujuvan helpommin kuin maaseudulla, saattaa korjaustyön aloittamiseen kuluja useampikin vuosi. Kaupungeissa on usein tarve ja kannattavaa laajentaa siltaa sen korjauksen yhteydessä tai tarve muutoin parantaa kyseistä tienkohtaa siltaa hieman pidemmältä alueelta. Tämä puolestaan saattaa vaatia uuden tiesuunnitelman laatimisen ja sen hyväksymisen, mihin saattaa kuluja 1–2 vuotta kohteesta riippuen. Myös vesistösiltojen uusimiseen pitää varata ainakin vuosi vesilain mukaisen vesiluvan saamiseksi. Tällaisia vuosien valmistelua vaativia kaupunkiseutujen sillankorjaushankkeita ovat esimerkiksi Vanajan silta Hämeenlinnassa ja Puistolantien silta kehä III:lla Vantaalla.

Tiesitkö?

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

Silloista noin 30 kappaletta on uusimistarpeessa ja noin 1230 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrästä riippuen noin 20–30 kappaletta.

Katso myös

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

[Väylävirasto – Siltatyöt Uusimaa](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Kanta-Häme](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Päijät-Häme](#)

Tievauriokohteet



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

Pienempiä hankkeita voidaan toteuttaa ELY-keskuksen rahoituksen riittäessä. Vuonna 2021 toteutetaan Sipoossa Söderkullantien painuman korjaus, jossa nopeasti uusiutuva painuma aiheuttaa vaaraa liikenteelle vuosittaisesta päällysteellä oikaisusta huolimatta. Pienempien teiden sortumia korjataan vuosittain.

Tien vauriot eivät usein näy tavalliselle tienkäyttäjälle. Myös asiantuntijoiden on hankala ennustaa maanalaisten rakenteiden vaurioitumisnopeutta tai mahdollisen sortuman ajankohtaa. Kuntoa ei voi useinkaan tutkia purkamatta ensin tietä. Kiireellisyysjärjestys perustuu pitkälti asiantuntija-arvioon. Alueurakoitsijat havainnoivat tien painumia säännöllisesti. Jos painuma löytyy, arvioi geotekniikan asiantuntija, vaatiiko tie välitöntä korjaamista vai vain 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 kantateillä. Terävä, epätasainen painuma voi haitata tienkäyttäjää ja tien kunnossapitoa. Se voi olla myös liikenneturvallisuusriski erityisesti suurilla nopeuksilla ajettaessa. Esimerkiksi valtatiellä 7 Loviisan Vanhakylässä on alennettu nopeusrajoitus terävän painuman takia.

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

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

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

Tiesitkö?

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

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

Joukkoliikenne



Houkutteleva joukkoliikenne syntyy viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyönä

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

ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät koostuvat infrastruktuurin ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä liikennepalveluiden suunnittelusta, ohjauksesta ja kehittämisestä. Joukkoliikenteeseen liittyvää infrastruktuuria ovat pysäkit, pysäkkimerkit ja katokset, polkupyöräpysäköintipaikat sekä niihin liittyvät kulkuyhteydet. Suurinta osaa ylläpidetään alueurakoiden toimesta, mutta uusiakin investointeja pyritään tekemään vuosittain. Pienet infrainvestoinnit toteutetaan perustuen joukkoliikenteen infran tarvekoriin, joka on koonti suunnitelmien, selvitysten ja toimenpide-ehdotusten tarpeista. Suuremmat investoinnit, kuten esimerkiksi eritasoliittymien pysäkit tai vaihtopaikat toteutetaan isojen hankkeiden yhteydessä tai omina 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 alueellisten henkilöliikenneryöryhmien kautta.

ELY-keskus seuraa joukkoliikenteen palvelutasoa alueellaan ja asettaa sille tavoitteet. Palvelutasotavoitteet kuvaavat, millaista joukkoliikenteen palvelutason tulisi olla Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ottaen huomioon alueen asukkaiden liikkumistarpeet, valtion ja kuntien tavoitteet, markkinaehtoisen liikenteen tarjonnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen määrärahakehysten. Palvelutasomääritys koskee ensisijaisesti kuntien välisiä yhteyksiä Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Palvelutasomääritys voidaan tulkita tavoitteelliseksi vuorotarjonnan

minimitasoksi, jonka ELY-keskus pyrkii alueellaan saavuttamaan. Yhteysväleille voi syntyä perustellusti myös esitettyä parempaa palvelutasoa kuntien aktiivisuuden ja tavoitteiden mukaan tai markkinaehtoisesti. Palvelutasomäärittely sisältää myös laadullisia tavoitteita. Viimeisin palvelutasomäärittely on tehty vuosille 2021–2024.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne12) tulee jatkossa asettamaan tavoitteita ELY-keskuksen joukkoliikenteen toiminnalle. Suunnitelmassa on esitetty useita joukkoliikenteen kehittämistä koskevia toimenpiteitä.

Koronan 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 karsittu rajusti. Yritysten taloudellinen tilanne on monin paikoin heikko ja julkisen sektorin kustannukset ovat kasvaneet korvaavien palveluhankintojen ja alan tulevaisuutta turvaavien hankkeiden myötä. Koronapandemian ja siihen liittyvien suositusten ja rajoitusten vaikutukset tullee näkymään joukkoliikenteessä vielä usean vuoden ajan, vaikka tautitilanne kehittyisikin suotuisaan suuntaan ja pandemia saataisiin laantumaa.

Tiesitkö?

Toimivaltainen viranomainen tarkoittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, 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 vuoroitiheys, 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



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 suosion kasvattamiselle on hyvät edellytykset erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella pyritään varmistamaan julkisen liikenteen peruspalvelut. Uudeltamaalta, Kanta- ja Päijät-Hämeestä kulkee päivittäin työmatkoja noin 90 000 henkilöä pääkaupunkiseudulle. Pendelöinti painottuu Keski- ja Länsi-Uudellemaalle, missä on myös suurin joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali.

Joukkoliikennepalvelut järjestetään markkinaehtoisesti siellä, missä sille on riittävä kysyntä. ELY-keskus tukee markkinaehtoisen liikenteen syntymistä esimerkiksi järjestämällä yhdessä kuntien kanssa koululaiskuljetuksiin perustuvaa avointa joukkoliikennettä sekä ostamalla runkolinjoja syöttävää liityntäliikennettä. Markkinaehtoinen liikenne on keskeisessä asemassa Itä-Uudellamaalla Porvoon paikallisliikenteessä, Porvoon ja Helsingin välillä, sekä osittain Länsi-Uudellamaalla. Kanta-Hämeessä on puolestaan monia yhteysvälejä, joissa liikennöinti on kokonaisuudessaan hoidettu ostoliikenteenä. Joukkoliikenteen järjestäminen vaatii erittäin tiivistä yhteistyötä, jotta joukkoliikenteen palvelukokonaisuus on tehokas ja toimiva.

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 sekä joukkoliikenteen suunnittelu- ja kehittämishankkeisiin. ELY-keskus pyrkii toiminnallaan kannustamaan alueensa kuntia uudenlaisten liikkumisen palveluiden kehittämiseen ja muihin joukkoliikenteen kehittämistä tukeviin kokeiluihin.

Lisärahoitusta koronan aiheuttamiin kustannuksiin

Koronapandemian vuoksi joukkoliikenteelle osoitettiin vuonna 2020 merkittävä määrä lisärahoitusta valtion neljännessä ja seitsemännessä lisätalousarviossa. Uudenmaan ELY-keskukselle on vuodelle 2021 myönnetty määrärahaa yhteensä 9,1 miljoonaa euroa eli yli 3 miljoonaa euroa tavallista enemmän. Lisärahoitusta käytetään koronasta aiheutuneiden kustannusten kattamiseen. Osa lisämäärärahoista on vielä kohdentamatta toimivaltaisille viranomaisille ja lisärahoituksen lopullinen määrä tarkentuu vuoden 2021 aikana pidettävien rahoitusneuvottelujen jälkeen.

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

Myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään rahoituksen kohdentamista joukkoliikennettä elvyttäviin tukitoimiin, joilla tavoitellaan joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamista ja koronaepidemiaa edeltänyttä kasvu-uraa.

Tiesitkö?

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

Ostoliikenne on viranomaisten ostamaa, usein kannattamatonta joukkoliikennettä, jolla pyritään kattamaan palvelutarpeita. Ostoliikenteestä käytetään myös termiä sopimusliikenne.

Katso myös

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