



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Uudenmaan ELY- keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2019 –2022

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue kattaa Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat, joihin kuuluu vuonna 2018 yhteensä 46 kuntaa. Tässä suunnitelmassa kuvataan alueen tienpidon talouden ja toiminnan reunaehdot, painopisteet ja tavoitteet suunnitelmakaudella. Nelivuotinen tienpidon ja liikenteen suunnitelma päivitetään vuosittain.

Toukokuu 2018



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

*Etusivu » Talous ja toimintaympäristö » Tienpidon näkymiä*

## Tienpidon näkymiä



### Talous

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on Suomen vilkkaimmin liikennöidyn ja valtakunnallisesti merkittävimmän alueen tienpito. Alueeseen kuuluvat Uusimaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme. ELY-keskukset vastaavat Liikenneviraston ohjaamina maantieliikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta alueillaan.

Tienpitoa on jo pitkään toteutettu suhteellisen niukan rahoituksen vallitessa. Helpotusta niukkuuteen toi vuosina 2016–2018 toteutettu korjausvelan vähentämisen lisärahoitus, josta kohdistettiin Uudenmaan ELY-keskukselle noin 51 miljoonaa euroa. Korjausvelkarahoitusta

" Liikenneverkkoa tulee kehittää pitkäjänteisesti vastaamaan elinkeinoelämän ja kansalaisten muuttuvia tarpeita.

täydentämään osoitettiin vuosille 2017–2019 perusväylänpidon lisärahoitusta, josta kohdistettiin Uudenmaan ELY-keskukselle noin 24 miljoonaa euroa. Myös Liikennevirasto toteuttaa tienpidon hankkeita Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

Edellä mainitut lisärahoitusohjelmat ovat olleet merkittävä lisä tienpidon perusrahoitukseen, mutta niillä on pystytty pysäyttämään korjausvelan kasvu kuitenkin vain tilapäisesti. Pysyvä tienpidon rahoitustason korotus takaisi sen, ettei korjausvelan kasvu jatkuisi lisärahoitusohjelmien päätyttyä.

Uudenmaan ELY-keskuksessa huolta aiheuttavat edellä mainittujen lisärahoitusohjelmien päätyminen sekä investointirahan lähes olematon taso. Tienpidon nykyisellä perusrahoituksella ei voida varmistaa tiestön pysymistä nykytarpeita vastaavassa kunnossa. Niukan määrärahatilanteen vallitessa on jouduttu muun muassa toteuttamaan tiestölle kevyempiä korjaustoimenpiteitä perusparannusten sijaan tai lykkäämään korjaustoimenpiteitä. Kunnat osallistuvat niille tärkeiden tienpidon hankkeiden rahoitukseen, ja elinkeinoelämä rahoittaa yhä enenevässä määrin sille tärkeitä hankkeita. Tästä huolimatta huonokuntoisen tiestön määrä kasvaa jatkuvasti.

Liikenneverkon rahoitusta on pohtinut parlamentaarinen työryhmä, jonka 28.2.2018 julkaistun loppuraportin yksimielisen näkemyksen mukaan liikenneverkkoa tulee kunnossapitää ja kehittää pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti vastaamaan elinkeinoelämän ja kansalaisten muuttuvia tarpeita. Työryhmän mukaan liikenneverkon rahoitustaso sekä lyhytjänteinen väyläpolitiikka ovat toimineet yhteiskunnan kehityksen esteenä. Työryhmä ehdotti valtakunnallisesti vähintään 300 miljoonan euron pysyvää vuosittaista lisärahoitusta parantamaan liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta ja koko liikenneverkon kunnossapitoa.

## **Tienpidon kokeiluja Uudenmaan ELY-keskuksen alueella**

### **Hattulan kylätiekokeilu parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita**

Sattulan kyläyhdistys esitti Uudenmaan ELY-keskukselle ehdotuksen kokeilla Hattulan kylässä Sattulantien (maantie 13899) muuttamista uudentyyppiseksi kylätieksi tiemerkintöjä muutamalla. Kokeilu toteutetaan kesästä 2018 alkaen välillä Hattulantie –Ihalammentie, jonka pituus on 2,5 km. Kylätiekokeilussa ajoneuvoliikenteelle varataan yksi ajokaista ja ajoneuvojen kohtaaminen tapahtuu molempien ajoneuvojen osalta piennaralueelle väistämällä. Tien molemmilla puolilla oleva 1,4 metriä leveä piennaralue varataan kävelylle ja pyöräilylle.

Kylätielle esitetyt toimenpiteet edustavat Suomessa uutta ajattelua. Erityisesti Hollannissa vastaavia tiejaksoja on toteutettu mittavasti 70-luvulta alkaen. Onnistuessaan kylätie olisi edullinen keino kävelyn ja pyöräilyn edellytysten luomiseen sellaisille alemman tieverkon vähäliikenteisille kohteille, joihin erillisen pyörätien toteuttaminen ei ole tarkoituksenmukaista.

### **Länsiväylän bussikaistoille vähäpäästöisiä autoja**

Uudenmaan ELY-keskus avasi kokeiluluontoisesti Länsiväylän (kantatie 51) bussikaistat Helsingin puoleisessa päässä kuorma-autoille, pakettiautoille ja vähäpäästöisille henkilöautoille. Bussien liikenne Länsiväylällä väheni merkittävästi, kun Espoon bussiliikenteeseen tehtiin linjastomuutoksia Länsimetron liikennöinnin käynnistymisen myötä. Bussikaistoilla sallitaan kokeilun aikana kuorma- ja pakettiautojen lisäksi vähäpäästöiset henkilöautot, joiden ominaispäästöt ovat alle 80 g hiilidioksidia kilometrillä.

Kokeilu lienee Suomessa ensimmäinen ja ainoa laatuaan, mutta Euroopassa samankaltaisia kokeiluja on tehty enemmän. Esimerkiksi Norja on ekoautoilun edelläkävijämaa.

### **Kamerat postiautoissa kartoittavat tien pintaa**

Espoon jakelualueen postiautoihin asennettujen kameroiden avulla pyritään kartoittamaan nykyisiä liikennemerkkejä, havainnoimaan tien pinnan tilaa ja tunnistamaan halkeamia tiessä. Liikennemerkkien kartoituksella selvitetään, missä tarvitaan uusia liikennemerkkejä. Tien pinnan tilan kartoittaminen mahdollistaa tienhoidon etävalvonnan ja keliolosuhteiden ajantasaisen seuraamisen. Kameroiden lisäksi osa postiautoista on varusteltu tarkkuussensoreilla. Koneäkö tunnistaa kerätystä datasta halkeamia ja reikiä ja visualisoi ne kartalle.

Tulevaisuuden tienpidossa kuvapohjaisella tiedontuotannolla ja sen automaattisella tulkinnalla on mahdollista saavuttaa kustannussäästöjä ja synergiaa kunnossapidon ja hoidon prosesseissa. Teknologia soveltuu jo nyt pistemäisten kohteiden ja tienpinnan vaurioiden tunnistamiseen sekä kartoitukseen. Myös tien hoidon prosessit voisivat tuottaa varsinaisen toimintansa ohessa inventointeja uuden teknologian avulla. Yhdistämällä inventoinnit ja päivittäinen valvonta saavutettaisiin säästöjä. Pilotointi postiautoissa jatkuu koko vuoden 2018.

### **Lahden uusi urakkamalli tähtää kunnossapidon laadun tasaisuuteen**

Hoidonjohtourakka Lahdessa on kunnossapidon laadun tasaisuuteen tähtäävän uuden toimintamallin kokeilu. Hoidonjohtourakkana toteutetaan myös Espoon ja Raaseporin hoitourakat, ja niistä on ammennettu oppia 1.10.2017 käynnistyneeseen Lahden hoidonjohtourakkaan. Mallilla tavoitellaan kunnossapidon laadun tasaisuuden lisäksi myös joustavuutta, tehokasta rahankäyttöä ja parempaa urakoitsijaketjun hallintaa. Urakka kestää viisi vuotta, ja siitä vastaa ELY-keskuksen kanssa YIT. Mallissa ELY-keskus osallistuu tilaajana aktiivisesti hankintojen määrittelyyn ja hyväksymiseen. Taloudellisesti hoidonjohtourakkamalli on laskettu kannattavaksi sekä tilaajalle että urakoitsijalle, jotka vastaavat yhdessä kustannuksista.

Tienkäyttäjille pyritään tarjoamaan mahdollisimman ajantasaista tietoa kunnossapidosta. Reaaliaikaista liikennetilannetta voi seurata Liikenneviraston Liikennetilanne -palvelusta ja lisää tietoa Lahden urakkamallista löytyy hoidonjohtourakan omalta Facebook-sivulta "YIT – Lahden hoidonjohtourakka".

## Maakuntauudistus

Valmisteilla oleva maakuntauudistus koskettaa konkreettisesti valtion aluehallinnon tehtäviä hoitavia ELY-keskuksia. ELY-keskusten lakkauttaminen vuoden 2020 alussa merkitsee huomattavia muutoksia tienpidon organisoinnissa. Uudistuksen valmistelun lähtökohtana on malli, jossa maantiet säilyvät valtion omistuksessa ja tienpidon rahoitus siirtyy maakunnille korvamerkittynä erillisrahoituksena. Suurin osa ELY-keskusten liikennevastuualueen henkilöstöstä siirtyy maakuntiin. Tiepidon tehtäviä hoitaisivat siis jatkossa maakunnat, mutta vastuu valtion tieverkosta säilyisi valtiolla. Samassa yhteydessä kehitetään liikennejärjestelmäsuunnittelua pitkäjänteisempään suuntaan. Jatkossa laadittaisiin 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa linjattaisiin muun muassa suurimmat kehittämishankkeet.

Kaikkia uudistuksen yksityiskohtia ei vielä ole lyöty lukkoon, ja itse uudistuskin odottaa yhä eduskunnan hyväksyntää. Tavoitteena on, että tienpito sujuu jouhevasti muutoksista huolimatta.

## Tiesitkö?

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

# Katso myös

Liikennevirasto - Visio, strategia ja arvot

Liikennevirasto - Liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016 -  
2018

Liikennevirasto - Perusväylänpidon lisärahoituskohteet

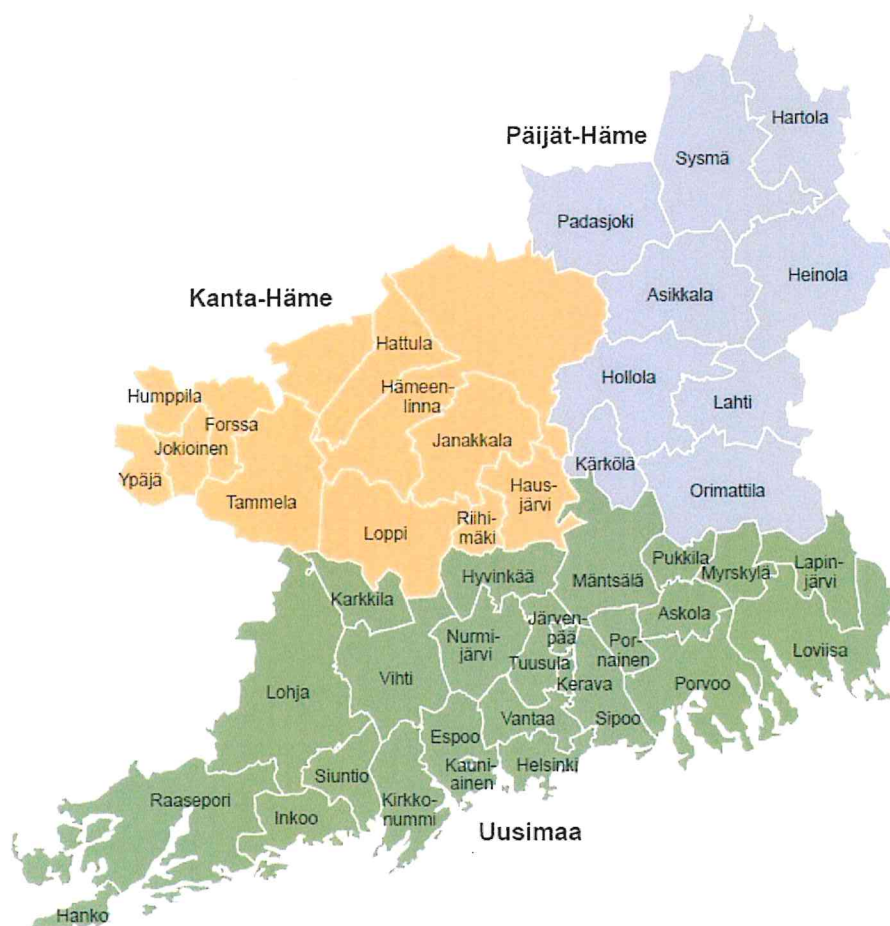
Uudenmaan ELY-keskus - Tienpidon korjausvelka eteläisessä  
Suomessa - Tikittävä aikapommi



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

*Etusivu » Talous ja toimintaympäristö » Tienpidon toimintaympäristö*

## Tienpidon toimintaympäristö



Uudenmaan ELY-keskus vastaa tienpidosta Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnissa. Näiden kolmen maakunnan alueella asuu kaksi miljoona 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.

Liikenne on painottunut Uudellemaalle, jossa sijaitsevat Suomen vilkasliikenteisimmät tiet. Alueella on valtaosa Suomen elinkeinoelämän toimijoista ja paljon valtakunnallista logistiikkaa. Helsinki–Vantaa on maan merkittävin kansainvälinen lentoasema: yli 90 prosenttia Suomen kansainvälisestä matkustajaliikenteestä kulkee sen kautta. Samalla se on merkittävä 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, Hämeenlinnan ja Tampereen yhdistää ainutlaatuinen kasvuvyöhyke, Suomen kasvukäytävä, jonka rungon muodostavat päärata ja valtatie 3.

" Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tiestö kuuluu nopeasti suurien liikennemäärien vuoksi. Suomen erittäin vilkasliikenteisistä teistä 57 prosenttia sijaitsee alueellamme.

		Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2017 (31.12.2016)	henkilöä	2 013 759	37 %
Väestönkasvu 1980–2017	henkilöä	552 522	77 %
Ennustettu väestönkasvu 2017–2040 *	henkilöä	283 420	79 %
Työpaikat (2015)	kpl	909 850	40 %
BKT (2015)	milj. euroa	93 506	45 %
Maapinta-ala (1.1.2017)	km <sup>2</sup>	19 421	6 %
Maantiet (1.1.2018)	km	9 063	12 %
Liikennesuorite (2018)	milj. autokm.	11 675	30 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2016)	milj. tkm.	6 031	25 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2017)	km	555	57 %
Kevyen liikenteen väylät maanteillä 2017 (1.1.2017)	km	1 034	19 %
Henkilövahinko- onnettomuudet (2013–2017)	kpl	3 343	26 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2018)	milj. euroa	87	16 %
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2018)	milj. euroa	5	18 %

\* Lähde: Tilastokeskus

Kuva: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja.

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. Alueelle pendelöi päivittäin seudun ulkopuolelta noin



120 000 työmatkalaista. Väestönkasvu, pendelöinti ja jatkuvasti lisääntyvät liikennemuutokset asettavat haasteita alueen tienpidon lisäksi liikennejärjestelmän toimivuudelle ja -kehittämiselle.

Uudenmaan ja erityisesti pääkaupunkiseudun alueella on suuri merkitys koko maan kehitykselle ja kansantaloudelle. Tästä johtuen alueen liikennejärjestelmän ja tiestön toimivuus on tärkeää myös muulle Suomelle.

Muuta maata suuremmista liikennemääristä johtuen alueen tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. Tiestö on tietenkin rakennettu käyttöä ja liikennettä varten. Riittävä perustienpidon rahoitus on edellytys pitkäjänteisen ja laadukkaan tiestön ylläpidon mahdollistamiseksi ja turvaamiseksi.

## 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.

Katso  
myös

Uudenmaan ELY-keskus - Liikennestrategia 2025

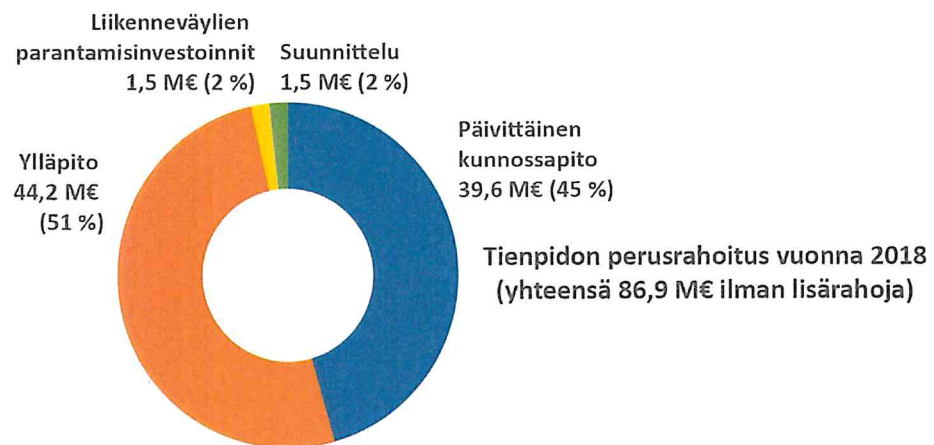
Liikennevirasto - Tietilasto



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Etusivu » Talous ja toimintaympäristö » **Tienpidon rahoitus**

## Tienpidon rahoitus



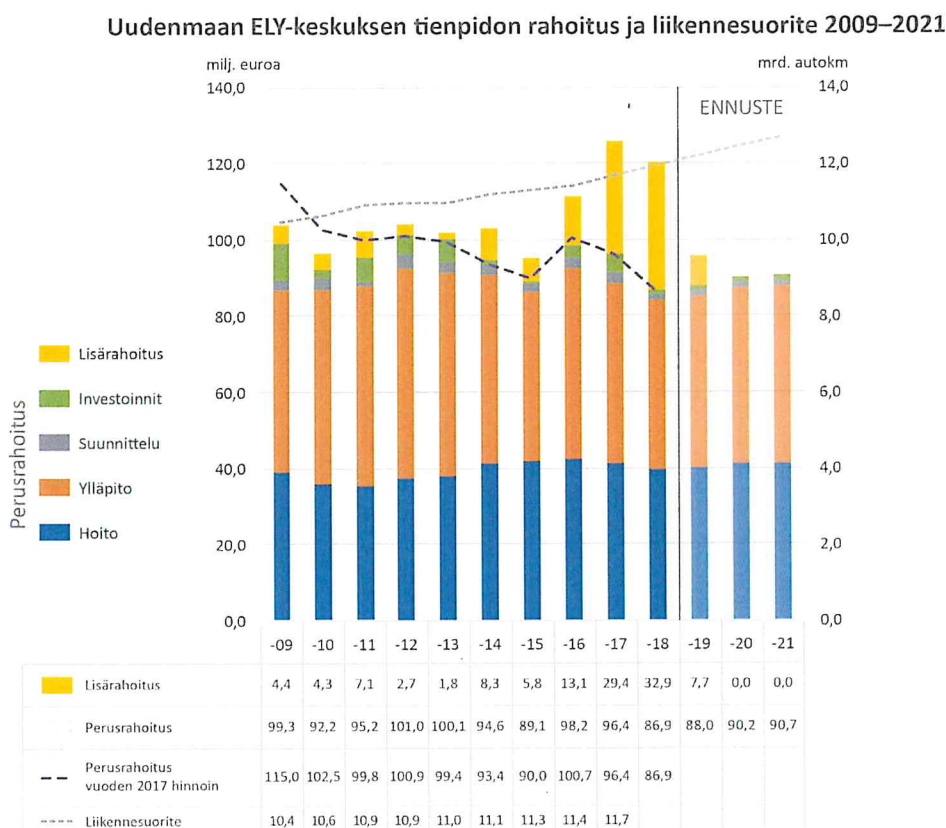
### Perusväylänpidon rahoitus 2018

Uudenmaan ELY-keskuksen käytössä oleva vuoden 2018 perustienpidon rahoitus on noin 87 miljoonaa euroa. Perustienpidon rahoituksella hoidetaan valtion omistaman yleisen tieverkon tienpito lukuun ottamatta isoja kehittämisinvestointeja, joista vastaa Liikennevirasto. Perustienpidon rahoituksen lisäksi vuonna 2018 on käytettävissä lisärahoitusohjelmien varoja yhteensä noin 33 miljoonaa euroa. Rahoituksen kohdentamista ohjaavat ELY-keskuksen pitkän aikavälin liikennestrategia ja liikenteen linjaukset. Niiden tavoitteena on tarjota toimiva liikennejärjestelmä ja turvallinen tieverkko elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin.

Perustienpidon rahoituksesta merkittävimmän osuuden vievät tiestön päivittäinen kunnossapito ja ylläpito. Päivittäisellä kunnossapidolla varmistetaan tieverkon päivittäinen liikennöitävyys vuoden jokaisena päivänä. Ylläpidon toimin puolestaan korjataan olemassa olevaa tiestöä ja sen kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvia vaurioita.

" Valtaosa tienpidon perusrahoituksesta kuluu tiestön päivittäiseen kunnossapitoon ja ylläpitoon.

Tieverkon parantamisinvestoinneilla rakennetaan uutta infrastruktuuria ja siten parannetaan muun muassa matkojen ja kuljetusten turvallisuutta ja sujuvuutta. Parantamisinvestointeihin riittää kuitenkin vain hyvin niukasti rahoitusta, joten se ohjataan pitkälti pieniin ja kustannustehokkaisiin toimenpiteisiin. Vuodelle 2018 investointirahaa saatiin saman verran kuin edellisenä vuonna, eli noin 1,5 miljoonaa euroa. Tämän vuoden investointirahan käyttökohteet on kuitenkin jo valtiovarainvaliokunnan päätöksellä kohdistettu kahteen yksilöityyn kohteeseen. Näin ollen harkinnan varaisesti käytettävää investointirahaa ei tänä vuonna ole Uudenmaan ELY-keskuksella lainkaan. Erillinen MAL-hankkeiden (maankäyttö, asuminen ja liikenne) rahoitusohjelma tuo Helsingin seudulle tärkeän, mutta tarpeisiin nähden kuitenkin varsin pienen lisän investointirahoitukseen.



Kuva: Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon rahoitus ja liikennesuorite. Tienpidon perusrahoituksen ostovoima on laskenut kymmenessä vuodessa neljänneksellä. Samaan aikaan liikennesuorite tieverkollamme on kasvanut yli 12 prosenttia. Lisääntyvä liikenne lisää tiestön kulumista ja siten myös perusrahoituksen tarvetta.

## Valtakunnalliset lisärahoitusohjelmat

Merkittävän lisän edellä kuvattuun perustienpidon rahoitukseen ovat tuoneet hallituksen myöntämät valtakunnalliset lisärahoitusohjelmat: 600 miljoonan euron korjausvelkaohjelma vuosille 2016–2018 ja 364 miljoonan euron perusväylänpidon lisärahoitusohjelma vuosille 2017–2019.

Korjausvelkakohderahoituksella ja perusväylänpidon lisärahoituksella toteutettavista

hankkeista on julkaistu kartta Liikenneviraston nettisivuilla.

## **Korjausvelkaohjelma vuosille 2016–2018**

Uudenmaan ELY-keskukselle on osoitettu korjausvelkarahoitusta vuosille 2016–2018 yhteensä noin 51 miljoonaa euroa. Korjausvelkarahoituksella on tähän mennessä toteutettu esimerkiksi:

- Valtatiellä 4 Tuuliruusun levähdysalueen raskaiden ajoneuvojen pysäköintipaikkojen lisääminen valtakunnallisten kuljetusten runkoreitille,
- valtatiellä 4 Pallokentän risteyssillan ja Järvenpään risteyssiltojen korjaaminen ja liikennöitävyyden parantaminen,
- kantatiellä 51 Hannuksenpellon painumakorjaus uudella paalulaattarakenteilla ja
- huonokuntoisen päällysteen kunnostaminen useissa eri kohteissa.

Vuonna 2018 yksi merkittävimmistä valtakunnallisilla lisärahoituksilla toteutettavista kohteista on kantatien 46 peruskorjaus välillä Uimila–Heinola 19,5 kilometrin matkalla. Kantatie 46 on osa valtakunnallista yhteysväliä Keski- ja Pohjois-Suomesta Kymenlaaksoon, Hamina–Kotkan satamaan ja Vaalimaan kautta Venäjälle. Useat kuljetukset, kuten esimerkiksi konttikuljetukset joutuvat käyttämään nykyisellään kiertoreittejä tien huonon kunnon vuoksi. Raskaan liikenteen tieltä suistumiset ja kaatumiset ovat tieosuudella tavanomaisia joka talvi.

## **Perusväylänpidon lisärahoitusohjelma vuosille 2017–2019**

Uudenmaan ELY-keskukselle on osoitettu perusväylänpidon lisärahoitusta vuosille 2017–2019 yhteensä noin 24 miljoonaa euroa. Lisärahoituksella on aloitettu vuonna 2017 Lohjalla valtatie 25 Tynninharjun eritasoliittymän rakentaminen yhdessä Lohjan kaupungin kanssa, ja valtatie 2 parantaminen Forssan eteläpuolella välillä Mullinkallio-Häiviä.

## **Valtiovarainvaliokunnan lisärahoitus vuodelle 2018**

Joulukuussa 2017 valtiovarainvaliokunta päätti antaa perusväylänpitoon lisää rahaa valtakunnallisesti 11,8 miljoonaa euroa. Raha osoitettiin erikseen nimettyihin pienehköihin, liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistäviin hankkeisiin. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella lisärahoitusbudjetti on yhteensä 1,5 miljoonaa euroa ja toteutettavat kohteet ovat:

- Maantie 132 Klaukkalantien parantaminen Ropakkotien—Kiikkaistenkujan liittymässä Nurmijärvellä ja
- maantie 2951 Mommilantien parannus Hämeenlinnassa.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2018 tienpidon perusrahoitus on noin 87 miljoonaa euroa, joka on 8 prosenttia edellisvuotta vähemmän.

Tienpidon perusrahoituksen ostovoima on laskenut kymmenessä vuodessa neljänneksellä ja samaan aikaan liikennesuorite tieverkollamme on kasvanut yli 12 prosenttia.

Lisääntyvä liikenne lisää tiestön kulumista ja siten myös perusrahoituksen tarvetta.

## Katso myös

Uudenmaan ELY-keskus - Liikennestrategia 2025

Liikennevirasto - Perusväylänpidon lisärahoituskohteet

Liikennevirasto - Liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016-2018

Uudenmaan ELY-keskus - Tieverkon korjausvelka eteläisessä Suomessa - Tikittävä aikapommi



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

*Etusivu » Toiminta ja tavoitteet » Turvallinen liikkuminen*

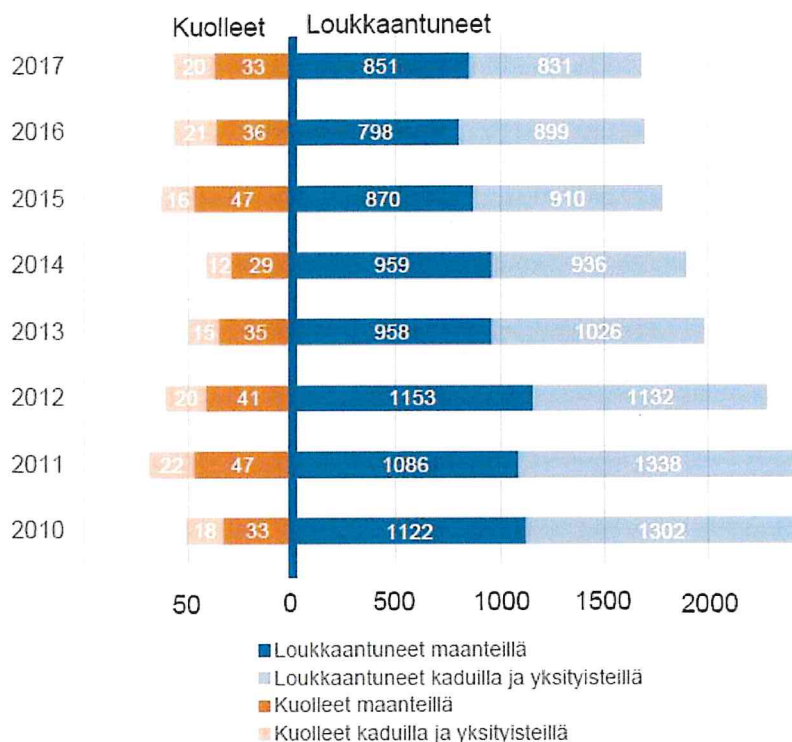
# Turvallinen liikkuminen



Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi keskeisistä tavoitteista kaikessa tienpidossa ja liikenteessä. Tavoitteet liikenneturvallisuudelle on asetettu valtioneuvoston periaatepäätöksellä.

Päätökseen sisältyy turvallisen liikenteen visio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Vuodelle 2020 on asetettu vaativa tavoite puolittaa liikennekuolemat ja vähentää loukkaantumisia 25 prosenttia vuoteen 2010 verrattuna. Tuolloin Uudenmaan ELY-keskuksen alueen liikenneonnettomuuksissa menehtyi yhteensä 51 henkilöä ja loukkaantui noin 2 430 henkilöä. Vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä pitäisi saada laskemaan 25:en ja loukkaantumiset saada vähenemään 1 820:en. Vuoden 2017 tietojen mukaan tavoitteesta ollaan edellä henkilövahinko-onnettomuuksien suhteen. Liikennekuolemien määrä on kuitenkin pysynyt ennallaan.

" Turvallisuus on  
monen tekijän summa.



Kuva: Henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

### Liikenneturvallisuutta parantavat toimenpiteet

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden painopiste on vilkkaimmilla maanteillä. Toimenpiteitä tehdään mahdollisimman kustannustehokkaasti. Tästä esimerkkinä on automaattinen liikenteenvalvonta eli kamerat, joita lisätään tiiviissä yhteistyössä poliisin kanssa onnettomuusherkimmille tiejaksoille. Vakavia suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia vähennetään rakentamalla ja uusimalla tiekaiteita, sekä lisäämällä tiejaksoille leveitä, ajoneuvolle tärinää aiheuttavia keskimerkintöjä. Liikennekuolemia tapahtuu eniten yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksissa.

Onnettomuuksien kehityssuunta on hyvä, mutta nuoret erottuvat edelleen riskiryhmäksi onnettomuustilastoissa. Peuraonnettomuudet ovat yleisin onnettomuustyyppi, kun mukaan otetaan myös pelkästään aineellisia vahinkoja aiheuttaneet onnettomuudet. Hirvionnettomuudet ovat kuudenneksi yleisimpiä. Hirvien kulkureittien muutokset on hiljattain selvitetty. Riista-aitojen pidentämistarpeet ovat tiedossa ja niitä toteutetaan rahoituksen sallimissa määrin. Hirvieläimille on mahdollista rakentaa korvaavia kulkuyhteyksiä, mutta ne ovat huomattavan kalliita.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta parannetaan yhdessä kuntien kanssa. Yhteistyöllä rakennetaan muun muassa kevyen liikenteen väyliä ja toteutetaan pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, kuten suojateiden parantamisia. Tarpeen vaatiessa ajoneuvoliikenteen nopeuksia rauhoitetaan tarkistamalla nopeusrajoituksia, rakentamalla hidasteita ja asettamalla siirrettäviä nopeusnäyttöjä ongelmakohtiin.

Matkaketjujen toimivuutta parannetaan rakentamalla turvallisempia yhteyksiä pysäkeille, parantamalla linja-autopysäkkejä sekä lisäämällä liityntäpysäköintipaikkoja pyörille ja autoille. Tarpeita uusille kevyen liikenteen väylille ja muille liikenneturvallisuuksitoimenpiteille olisi monikymmenkertainen määrä käytettävissä olevan rahoituksen suomiin mahdollisuuksiin nähden.

Tieliikenteen turvallisuus on paljolti kiinni asenteista. ELY-keskus tukee kunnissa tehtävää arvokasta kaikkiin ikä- ja tienkäyttäjryhmiin kohdentuvaa liikenneturvallisuuustyötä. Yhdessä kuntien kanssa laaditaan liikenneturvallisuuksuunnitelmia sekä rahoitetaan tarvittaessa alueellisten liikenneturvallisuuksukoordinaattorien toimintaa. ELY-keskus toimii aktiivisesti alueellisissa liikenneturvallisuuksuden yhteistyöryhmissä Liikenneturvan, poliisin ja muiden alueen toimijoiden kanssa.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tapahtuu

- määrällisesti eniten peuraonnettomuuksia, jotka ovat peltikolareita
- kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksissa, joihin on vaikea vaikuttaa.



# Katso myös

Valtioneuvosto - Valtioneuvoston periaatepäätös  
tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi

Trafi - Liikenteen turvallisuuden ja kestävyysden tila

Liikennevirasto - Liikenneonnettomuudet maanteillä vuonna  
2015

Uudenmaan ELY-keskus - Liikenneturvallisuussuunnitelma

Liikenneturva - Tilastokatsauksia eri liikkujaryhmien  
turvallisuustilanteesta

Liikenneturva - Jalan ja pyörällä



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

*Etusivu » Toiminta ja tavoitteet » Tieverkon kunnossapito*

# Tieverkon kunnossapito



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

## Ajankohtaista tieverkon kunnossapidossa

Talvihoidon toimintalinjat uudistetaan vuoden 2018 aikana. Toimintalinjoissa määritellään talvihoidon laatuvaatimusten muutossuunnat. Muutoksilla pyritään vastaamaan muuttuneiden ilmasto-

" Teiden kunnossapidolla turvataan ensisijaisesti teiden päivittäinen liikennöitävyys ja luodaan edellytykset turvalliselle liikkumiselle.

olosuhteiden vaatimuksiin ja asiakkaiden odotuksiin mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevalla rahoituksella. Uusi toimintalinja näkyy kansalaisten arjessa ja kuljetusten parempana varmuutena monelta osin jo talvella 2019–2020.

Teiden hoitoon kehitetään uudenlainen urakkamalli syksyllä 2018 käynnistyvään kilpailutukseen. Uudessa mallissa korostuvat tilaajan ja urakoitsijan yhteistyö sekä nopeampi reagointikyky muutoksiin. Kiinteästä kokonaishinnasta siirrytään tavoitehintaan, jolloin urakoista maksetaan toteutumien mukaan. Uudenlaiset urakat päästään aloittamaan vuoden 2019 syksyllä.

## Kesä- ja talvihoito

Maanteiden talvi- ja kesähoidon osalta tiestö on jaettu kymmeneen urakka-alueeseen. Alueurakoitsijat vastaavat maanteiden hoidosta Liikenneviraston ja ELYn määrittelemän palvelutason mukaan. Tiet on jaettu liikennemäärien mukaan hoitoluokkiin, joilla toimenpideajat esimerkiksi lumen auraamisen suhteen vaihtelevat. Maanteiden talvihoitoluokitus näkyy oheisella kartalla.

Talvihoito keskittyy lumenpoistoon ja liukkauden torjuntaan. Turvallinen talviliikenne on yhteispeliä autoilijoiden, tienhoitourakoitsijoiden, teiden hoidosta vastaavien ELY-keskusten ja Liikenneviraston kesken. Tien hoidon keinoin ei pystytä koskaan saamaan aikaan kesäkeliä talven keskelle. Autoilijoiden varautuminen omalta osaltaan talven vaihteleviin kelitilanteisiin on oleellinen osa turvallista talviliikennettä. Kaikki tienkäyttäjät voivat seurata maanteiden talvihoidon toimenpiteitä reaaliaikaisesti Liikenneviraston Liikennetilanne verkkopalvelussa.

Kesähoitoon kuuluu esimerkiksi tieympäristön siisteydestä huolehtiminen, piennarten niittäminen ja näkyvyyttä haittaavan kasvillisuuden raivaaminen. Sorateitä lanataan, sorastetaan ja talvisin lisäksi suolataan. Teiden kunnosta huolehditaan esimerkiksi päällysteitä uusimalla, teiden rakenteita parantamalla sekä korjaamalla siltoja ja kelirikosta kärsiviä sorateitä.

## Päällysteet

Päällystetty tieverkko on jaettu yhteysväleittäin ylläpitoluokkiin liikennemäärän, yhteysväliajattelun sekä paikallisia liikenteen tarpeita kuvaavan muun tiedon perusteella. Rahoitus ohjaa voimakkaasti eri ylläpitoluokassa olevien teiden päällystystoimia. Valtakunnallinen linjaus on, että vilkasliikenteisten teiden pintakunto turvataan, ja muualla teiden kunto heikkenee. Pidemmällä aikavälillä tilanne on haasteellinen yhteiskunnan – ja erityisesti tien käyttäjien – näkökulmasta.

ELY-keskus suunnittelee kesän päällystystyöt talvella. Mittaus- ja muiden lähtötietojen sekä ennusteiden avulla asiantuntijat määrittelevät päällystyskohteet mahdollisimman tehokkaasti toteutettaviksi. Kevään aikana paljastuneet vauriot voidaan vielä lisätä saman kesän ohjelmaan. Päällystystyöt toteutetaan kesäaikaan, touko-lokakuussa. Myös tiemerkinnot uusitaan kesäkaudella.

Päällysteiden vaurioita korjataan yhä enemmän paikkauksilla, koska päällysteen uusiminen kokonaan ei kustannussyistä ole mahdollista läheskään aina tarpeen ilmetessä. Varsinkin vähäliikenteisemmillä teillä turvaudutaan päällystevaurioiden

paikkaamiseen. Päällysteen huonosta kunnosta johtuen toimenpidevalikoimaan on jouduttu ottamaan myös pysyvät varoituserkit ja jopa nopeusrajoituksen alentaminen.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on:

- maantieverkkoa n. 9 100 km
- päällystettyjä teitä n. 7 200 km
- sorateitä n. 1 900 km
- kevyen liikenteen väyliä n. 1 100 km
- siltoja n. 3 000 kpl
- tievalaistusta n. 2 400 km matkalla
- liikennemerkkejä n. 60 000 kpl
- linja-autopysäkkejä n. 11 500 kpl ja pysäkkikatoksia 1850 kpl
- levähdys- ja pysäköintialueita n. 140 kpl

## Katso myös

Liikennevirasto - Teiden kunnossapito

Liikennevirasto - Teiden talvihoito

Liikennevirasto - Päällysteiden kunto ja vauriot

Uudenmaan ELY-keskus - Siltatyöt 2017 - Uusimaa ja Häme

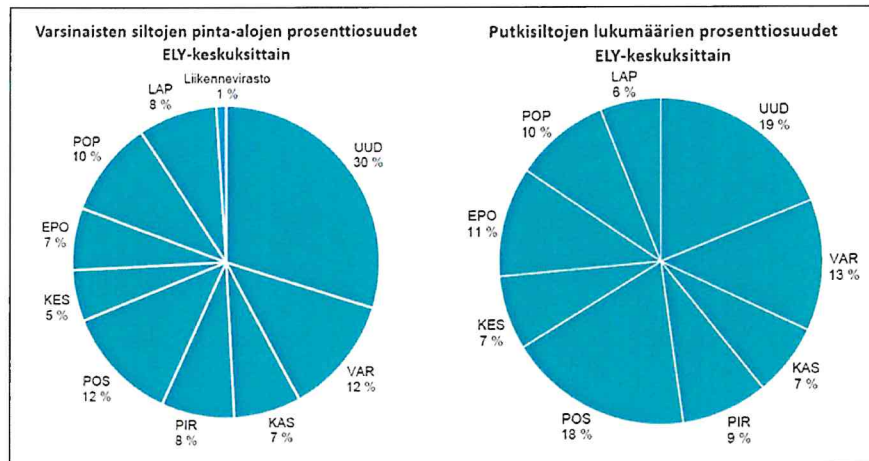


*Etusivu » Toiminta ja tavoitteet » Tieverkon kunnossapito » **Sillat***

## Sillat



Uudenmaan ELY-keskus vastaa silloista Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä. Alueen maantieverkolla on noin 3000 siltaa, mikä vastaa 30 prosenttia koko maan varsinaisista silloista ja 20 prosenttia koko maan putkisilloista. Siltojen jälleenhankintahinta on noin 2,5 miljardia euroa.



Kuva: Uudenmaan ELY-keskuksella on vastuullaan huomattava osa maamme siltaomaisuudesta.

Siltojen turvallisuus ja pitkäikäisyys varmistetaan siltojen ylläpidolla. Siltakannan 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 peruskorjausikään. Nyt peruskorjattavina ovat 1960–1970-lukujen sillat, joiden suunniteltu kantavuus on nykyvaatimuksia pienempi. Siksi useisiin korjattaviin siltoihin kohdistuu myös uusimis- tai vahventamistarve, jotta ne kestäisivät nykyisen ajoneuvoasetuksen sallimat suuremmat akseli- ja kokonaiskuormat.



Kuva: Uudenmaan ELY-keskuksen siltojen ikäjakauma. Siltojen peruskorjaukseen on tulossa lähivuosina suuri määrä 1960–1990-luvuilla rakennettuja siltoja, joita on vahvistettava ja

uusittava riittävän kantavuuden saavuttamiseksi. Osa korjattavista silloista sijaitsee väylillä, joilla on erittäin suuret liikennemäärät.

## Uudenmaan ELY-keskuksen siltojen kuntoluokitus

Kaikille tienpidon osa-alueille yhtenäinen tieomaisuuden kuntoluokitus perustuu julkaisuun *Tieomaisuuden kunnan yhtenäinen palvelutasoluokitus* (Tiehallinnon selvityksiä 32/2004) sekä Tiehallinnon johtajiston 20.8.2004 tekemään päätökseen yhtenäisen viisiportaisen kuntoluokituksen käyttöönotosta.

Liikenneviraston luokituksen keskeinen tarkoitus on jakaa sillat ylläpitotarpeiden mukaisesti luokkiin, jotka yksinkertaistettuna voidaan kuvata seuraavasti:

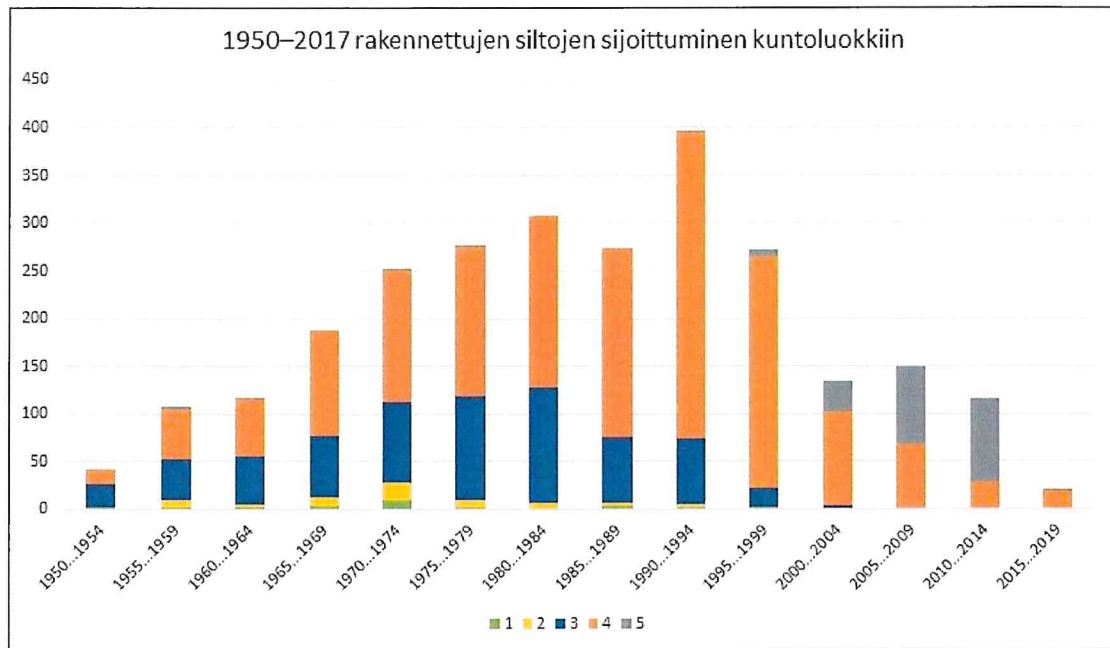
- 1 Erittäin huono – peruskorjaus myöhässä
- 2 Huono – peruskorjaustarve nyt
- 3 Tyydyttävä – peruskorjaustarve tulossa
- 4 Hyvä – vähäisiä kunnostustarpeita
- 5 Erittäin hyvä – ei ylläpitotarpeita

Kuntoluokitus antaa kuitenkin liian optimistisen kuvan siltojen kunnosta. Käytännössä tyydyttävässä (3) kuntoluokassa oleva betonisilta on jo peruskorjauskunnossa, huonossa kuntoluokassa (2) ollaan yleensä jo myöhässä korjauksen suhteen ja erittäin huonossa (1) luokassa sillan uusiminen on usein ainoa järkevä toimenpide.

Uudenmaan ELY-keskuksen kaikista silloista 24 kappaletta on uusimistarpeessa (kuntoluokka 1) ja noin 800 (kuntoluokka 2 ja 3) siltaa vaatii peruskorjauksen lähiaikoina. Nykyinen rahoitustaso ei riitä tarvittaviin siltojen uusimisiin ja peruskorjauksiin. Eri kuntoluokkiin sijoittuvien siltojen kappalemäärät on esitetty taulukossa 1.

Kuntoluokka	Sillat	Osuus siltakannasta (%)
1	24	0,8 %
2	85	2,80 %
3	702	23,40 %
4	1728	57,50 %
5	221	7,40 %
Ei arvoa	246	8,20 %
<b>Yhteensä</b>	<b>3006</b>	<b>100 %</b>

Kuva: Sillat kuntoluokittain.



Kuva: Sillat kuntoluokittain ja rakennusvuosittain.

Erityisen huolestuttavaa on, että suurin osa tulevia toimenpiteitä vaativista silloista on rakennettu 1960-, -70- ja -80-luvuilla. Sillat on esitetty kuntoluokan ja rakentamisvuoden mukaan kuvassa 3. Suurimman haasteen sillankorjauksissa muodostavat kuntoluokan 3 sillat, jotka on esitetty punaisella värillä.

Siltojen kunnan heikkeneminen on nyt saatu pysäytettyä. Kuitenkin peruskorjauksikään tulevien siltojen runsaslukuisuus sekä korjausten kalleus kääntävät kehityksen helposti huonompaan suuntaan. Siltojen ikärakenne tulisikin ottaa huomioon määrärahoja myönnettäessä.



## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maantieverkolla on noin 3000 siltaa, joiden jälleenhankintahinta on noin 2,5 miljardia euroa.

Silloista 24 kappaletta on uusimistarpeessa ja noin 800 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

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

## Katso myös

Uudenmaan ELY-keskus – Sillat

Uudenmaan ELY-keskus – Siltatyöt 2018

Uudenmaan ELY-keskus – Vuonna 2018 korjattavat sillat  
kartalla



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

*Etusivu » Toiminta ja tavoitteet » **Liikenteen linjaukset***

## Liikenteen linjaukset



Valtakunnalliset liikennepoliittiset painotukset, kuten käyttäjien tarpeista ja yhteiskunnan odotuksista lähtevä palvelutasolähtöinen suunnittelu, nostavat uusia painotuksia esiin myös tienpidon näkökulmasta. Liikenne nähdään kokonaisvaltaisena palveluna. Digitalisaatio muuttaa liikennejärjestelmää ja samalla tuo ELY-keskuksen toiminnalle uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia.

### **Liikkumisratkaisut kestävässä yhdyskuntarakenteessa**

Liikenteen kehittäminen on aina vahvasti sidoksissa maankäyttöön, asumiseen, työpaikkoihin ja alueen palvelurakenteeseen. Ratkaisut on sovitettava eri liikkujaryhmiä ja kuljetusten tarpeita mahdollisimman hyvin palveleviksi. Tarpeiden yhteensovittaminen on olennainen osa kaikkea

" Merkittävä osa koko Suomen rakentamisesta ja liikenteestä keskittyy Uudellemaalle, mikä aiheuttaa haasteita maankäytön suunnittelulle.

Uudenmaan ELY-keskuksen toimintaa, konkreettisimmin se toteutuu liikennejärjestelmätyössä. Uudenmaan ELY-keskuksessa tehdään jatkuvaa yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa alueellisten liikennejärjestelmäkokonaisuuksien kehittämiseksi.

Liikennejärjestelmätyö on hallintorajat ylittävää yhteistä suunnittelua, osallistumista ja toimenpiteiden jatkuvaa yhteensovittamista. Uudenmaan ELY-keskus osallistuu esimerkiksi maankäytön ja alueiden kehittämisen suunnitteluun, liikenneturvallisuustyöhön, ympäristöyhteistyöhön sekä kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen, kuljetusten ja liikennepalvelujen suunnitteluun.

Lue lisää liikennejärjestelmätyöstä.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskus tukee kuntien maankäytön suunnittelua maanteiden liikenneasioiden osalta esimerkiksi kaavalausuntojen muodossa. Kunnat tekevät katuverkkoon liittyvät ratkaisut itsenäisesti.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sijaitsee:

- 9 076 km teitä
- 1 033 km jalankulku- ja pyöräilyväyliä
- 3084 kpl siltoja

# Katso myös

Uudenmaan liitto - Aluesuunnittelulla linjat maankäytölle

Hämeen liitto - Maakuntakaava 2040

Päijät-Hämeen liitto - Aluesuunnittelu



*Etusivu » Toiminta ja tavoitteet » Tieverkon kunnossapito » **Painumat***

## Painumat



Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkolla on seurannassa yli 200 painumakohdetta. Terävä, epätasainen painuma voi haitata tienkäyttäjää ja tien kunnossapitoa. Se voi myös olla 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 joudutaan turvautumaan hintaviin kiertotieratkaisuihin.

Edullisempaa olisikin korjata tie ennen pohjarakenteiden pettämistä. Sortumavaarakohteita ovat esimerkiksi huonokuntoisilla puupaaluilla olevat paalulaatat suolla. Näiden kohdalle suunnitellaan uusi paalulaatta kokonaan uudelle tielinjaukselle. Nykyisen tien tulisi olla vielä ajokuntoinen, kun uutta paalulaattaa ja tielinjaa rakennetaan. Reagoiminen ajoissa on tässäkin tapauksessa edullisempaa kuin vahingon pahenemisen odottelu.

## Tiesitkö?

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

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



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

*Etusivu » Toiminta ja tavoitteet » Joukkoliikenne*

## Joukkoliikenne



ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät koostuvat infrastruktuurin kehittämisestä sekä liikenteen suunnittelusta ja ohjauksesta. ELY-keskus on myös yksi joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista, joka myöntää alueensa reittiliikenneluvat, ostaa joukkoliikennöintiä sekä rahoittaa lippujen hinnanalennuksia ja kuntien joukkoliikenteen kehittämistoimia. Uudenmaan ELY-keskus vastaa joukkoliikenteen viranomaistehtävistä sekä Uudellamaalla, Kanta- ja Päijät-Hämeessä yhdessä Helsingin Seudun Liikenteen (HSL), Hämeenlinnan, Lahden sekä Hyvinkään ja Riihimäen kanssa.

" Liikennepalvelulaki aiheuttaa suuria haasteita liikennepalveluiden muutoksista tiedottamiseen sekä oikea-aikaisiin liikenteen hankintoihin.

ELY-keskuksen vuoden 2018 joukkoliikenteeseen käytettävä määräraha on 5,2 miljoonaa euroa. Määrärahasta suurin osa kohdistetaan liikenteen ostoihin. Hankinnat toteutetaan pääsääntöisesti yhteisrahoituksella kuntien kanssa, minkä ansiosta joukkoliikenteen palvelutaso on saatu turvattua. Yhteistyö joukkoliikenteen kehittämisessä on jatkossakin ensiarvoisen tärkeää.

Joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali ja palveluiden järjestämisen olosuhteet ovat hyvin erilaiset eri osissa Uuttamaata, Kanta- ja Päijät-Hämettä. Muun muassa yhdyskuntarakenne, asukastiheys sekä liikennevirtojen keskittyminen määrittelevät paljolti mahdollisuuksia joukkoliikennepalveluiden tarjoamiseen.

### **Organisaatioiden uudistuminen ja liikennepalvelulaki tuovat muutoksia joukkoliikenteelle**

Vireillä olevan maakuntauudistuksen myötä ELY-keskusten tehtävät joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina mahdollisesti lakkaavat 1.1.2020 lukien. Tällöin joukkoliikennetehtävät siirtynevät maakunnille. Kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimivalta-alueisiin ei liikennepalvelulain mukaan tule muutoksia. Maakuntauudistuksen uudelleenorganisointien seurauksena voi kuitenkin olla tarpeen muuttaa joukkoliikenteen viranomaisia, näiden yhteistyötä tai toimivalta-alueita.

Liikennepalvelulaki mahdollistaa ketterän markkinan, minkä myötä tiheimmin asutuilla alueilla voi syntyä uutta liikennepalvelua. Liikennepalvelulain myötä siirrytään markkinaehtoisessa reittiliikenteessä ilmoitusmenettelyyn, jolloin nykymuotoinen markkinaehtoisesta joukkoliikenteen lupamenettely lakkaa. Liikennepalvelulaki voi kuitenkin aiheuttaa haasteita lippujärjestelmien kehittämiselle sekä liikennöinnin muutoksia koskevalle tiedonkululle. Lakimuutoksen myötä olisi erittäin tärkeää, viranomaiset ja reittiliikenteen asiakkaat pysyisivät ajan tasalla reiteistä ja mahdollisista muutoksista. Tällä hetkellä ei ole näköpiirissä yhtä keskitettyä asiakastiedon lähdettä, josta matkustaja saisi kattavasti tietoa säännöllisestä reittiliikenteestä. Markkinaehtoisesta liikenteen muuttuessa myös viranomaisten tiedonsaanti vaikeutuu. ELY-keskuksen ostaman joukkoliikenteen tulisi täydentää markkinaehtoista joukkoliikennettä. Liikennetarpeeseen on vaikea vastata, mikäli tietoa markkinaehtoisesta liikenteen loppumisesta on hankala saada.



# Tiesitkö?

**Toimivaltainen viranomainen** tarkoittaa palvelusopimusasetuksen mukaisesti viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella.

**Ostoliikenne** on viranomaisten ostamaa kannattamatonta joukkoliikennettä, jolla pyritään kattamaan palvelutarpeita.

**Reittiliikenne** on markkinaehtoista liikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka reitin päätepiisteet, pysäkit tai tärkeimmät pysäkit sekä aikataulun luvan myöntävä viranomainen vahvistaa.

## Katso myös

Joukkoliikennelaki (finlex.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö - Liikennepalvelulaki

Uudenmaan ELY-keskus - Joukkoliikenne

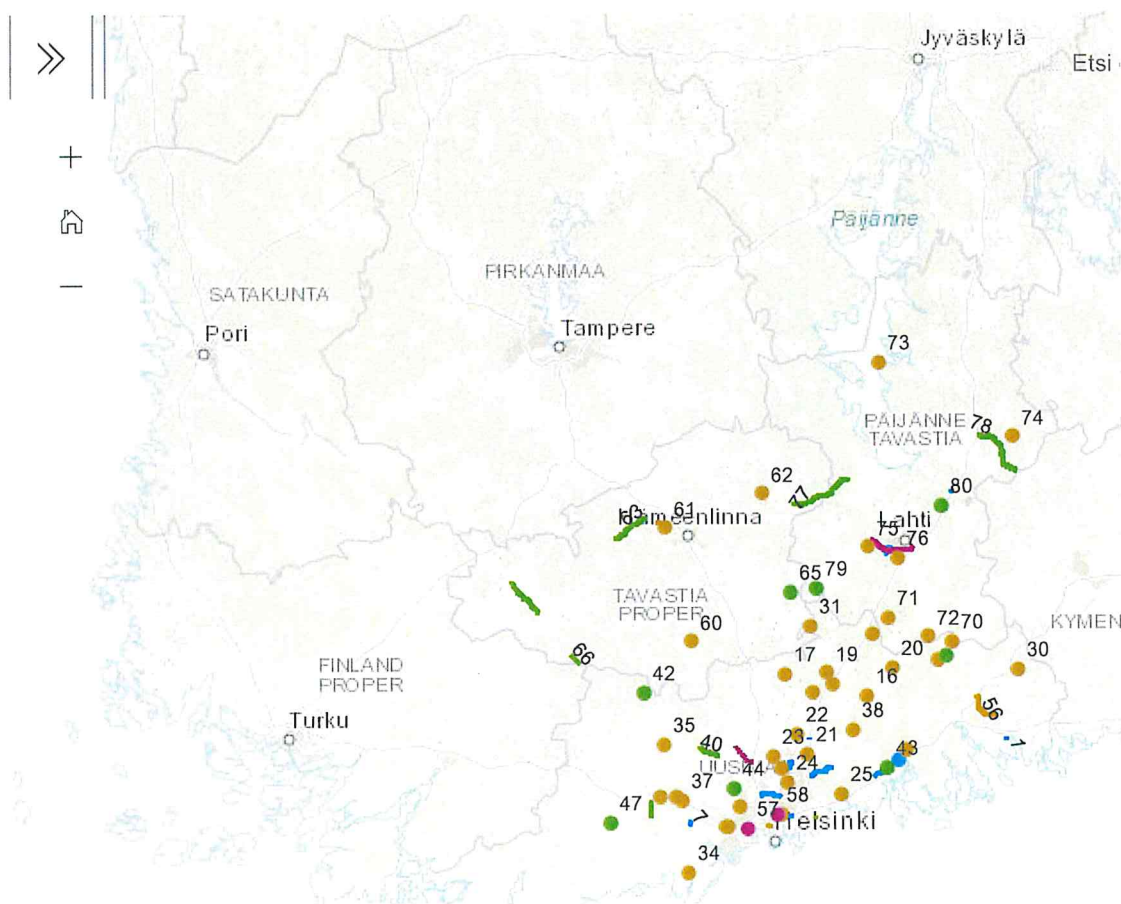
Liikennevirasto - Liikkujan infopalvelut

Liikennevirasto - Joukkoliikenteen valtakunnallinen reittiopas



Etusivu » Kohteet kartalla » **Vuoden 2018 hankkeet**

# Vuoden 2018 hankkeet



Näytä suurempi kartta

# Katso myös

Uudenmaan ELY-keskus - Vuoden 2018 hankkeet

Uudenmaan ELY-keskus - Hankkeet suunnitelmakaudella 2019  
-2022

Liikennevirasto - Hankekartta



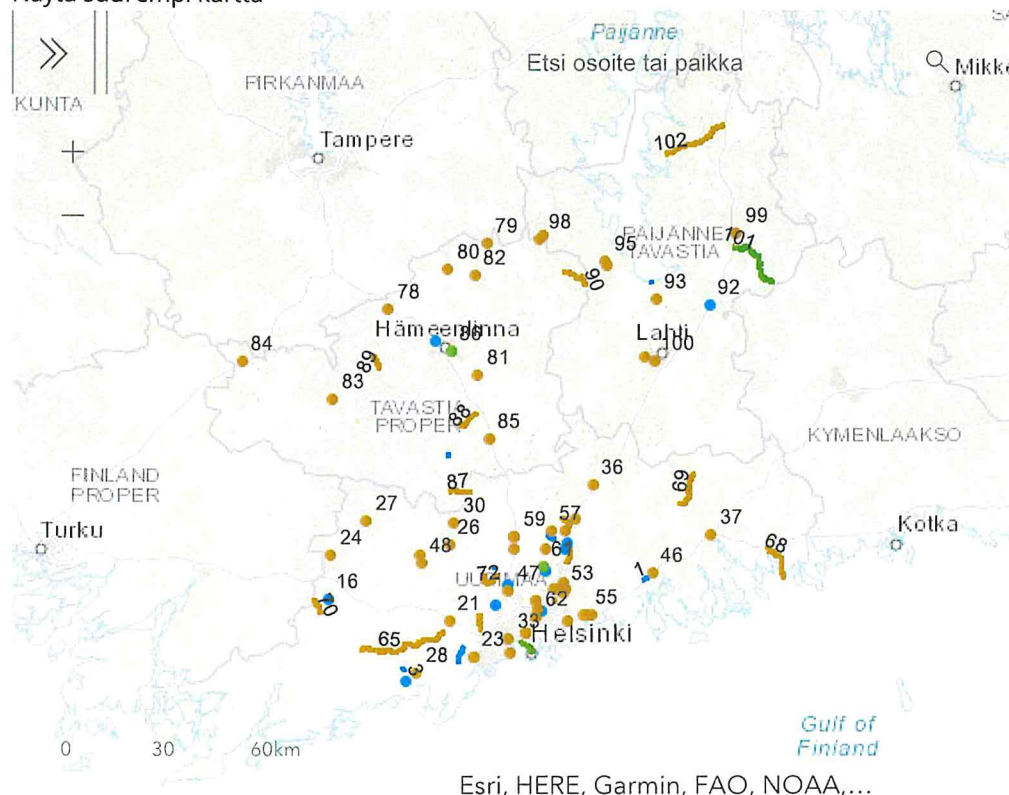
*Etusivu » Kohteet kartalla » Vuosien 2019-2022 ohjelma*

## Vuosien 2019-2022 ohjelma

Uudenmaan ELY-keskuksen hankkeet vuonna 2018 ja suunnitelmakaudella 2019–2022 kartalla.

(Karttapalvelussa avautuu oletusarvoisesti suunnitelmakauden 2019–2022 hankkeet. Tarkastele vuoden 2018 hankkeita avaamalla selitteet kaksoisnuolesta kartan vasemmasta ylänurkasta)

Näytä suurempi kartta



# Katso myös

Uudenmaan ELY-keskus - Vuoden 2018 hankkeet

Uudenmaan ELY-keskus - Hankkeet suunnitelmakaudella 2019  
-2022

Liikennevirasto - Hankekartta