



# Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2020–2023

Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue kattaa Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakunnat, joihin kuuluu vuonna 2019 yhteensä 46 kuntaa. Tässä suunnitelmassa kuvataan alueen tienpidon talouden ja toiminnan reunaehdot, painopisteet ja tavoitteet suunnitelmakaudella. Nelivuotinen tienpidon ja liikenteen suunnitelma päivitetään vuosittain.

Toukokuu 2019



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Etusivu » **Talous ja toimintaympäristö**

# Talous ja toimintaympäristö



## 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 Väyläviraston ohjaamina maantieverkon ylläpidosta ja kehittämistä alueellaan. Uudenmaan ELY:n vastuulla olevan maantieverkon pituus on reilut 9.000 km.

Tienpitoa on jo pitkään toteutettu yhä niukkenevin budjettivaroin, vaikka alue on jatkuvasti vahvassa kasvussa. Vuosina 2016–2018 käytössä ollut korjausvelan vähentämisen lisärahoitus (Uudenmaan ELY-keskus noin 51 miljoonaa euroa) sekä korjausvelkarahoitusta täydentävä vuosille 2017–2019 osoitettu perusväylänpidon lisärahoitus (Uudenmaan ELY-keskus noin 24 miljoonaa euroa) ovat olleet merkittävä lisä tienpidon perusrahoitukseen. Niillä on kuitenkin pystytty pysäyttämään korjausvelan kasvu vain tilapäisesti, ja tällä hetkellä tienpidon perusrahoituksella on hyvin haastavaa kyetä toteuttamaan edes kaikkia välttämättömiä kunnossapito- ja korjaustoimenpiteitä. Kehityskulku onkin hyvin huolestuttava, ja pidemmällä tähtäimellä korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja tiestön kestävä ja pitkäjänteinen ylläpito vaatisivat pysyvää tienpidon rahoitustason korotusta.

Uudenmaan ELY-keskuksessa huolta aiheuttaa investointirahan lähes olematon taso; vuodelle 2019 ei ole lainkaan ohjelmitavaa investointirahaa, ja viime vuonnakin rahaa oli niukasti, mihin lisärahoitus toi tilapäistä apua. Lisärahoitusohjelmien päättyessä tänä vuonna tilanne huononee, sillä 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 enenevissä määrin sille tärkeitä hankkeita. Tästä huolimatta huonokuntoisen tiestön määrä kasvaa jatkuvasti.

### Ilmastotavoitteet

Ilmastotavoitteiden saavuttaminen edellyttää kestävästä liikkumisesta lisäämistä. Väyläverkon tulee mahdollistaa toimiva joukkoliikenne ja hyvät kävelyn sekä pyöräilyn olosuhteet. Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueen suuret liikennemäärät ja kasvava väestömäärä korostaa myös ympäristöhaittoja, mutta toisaalta isot liikennemäärät ja tiheä asutus luovat hyvät

edellytykset kestävän liikenteen kehittämiseen ja ilmastonmuutoksen torjumiseen. Ilmastotavoitteisiin tähtääviä hankkeita on toteutettu Uudenmaan ELY-keskuksen alueella mm. lisäämällä liityntäpysäköintialueita, kevyen liikenteen väyliä ja pyöräparkkeja sekä joukkoliikennekaistoin ja pysäkkijärjestelyin.

Tavaraliikenteen osalta yksi merkittävä ilmastopäästöjen vähentämiseen tähtäävä uudistus on tammikuussa 2019 voimaan astunut asetusmuutos jolla mahdollistettiin lähes 10 metriä aiempaa pidemmät ajoneuvoyhdistelmät liikenteeseen. Näiden soveltuvuutta ja hyötyjä normaalissa tienliikenteessä testattiin reilun viiden vuoden ajan erilaisten HCT-kokeilujen (High Capacity Transport) muodossa. Parhaimmillaan ajoneuvoyhdistelmän pituutta kasvattamalla voidaan saavuttaa useamman kymmenen prosentin vähenemä hiilidioksidipäästöissä, mutta hyötyjen saavuttaminen laajamittaisesti edellyttää niin tie- kuin katuverkonkin mahdollistavan uudenlaisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin. Erityisesti kaupunkiseuduilla ja niiden liepeillä uudistuksella tavoiteltavien hyötyjen realisoituminen edellyttäisi myös panostuksia liikennejärjestelmään.

## Tiesitkö?

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

## Katso myös

- ▶ Väylävirasto - Visio, strategia ja arvot
- ▶ Väylävirasto - Liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016 - 2018
- ▶ Väylävirasto - Perusväylänpidon lisärahoituskohteet
- ▶ Tienpidon näkymät



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

Etusivu » Talous ja toimintaympäristö » **Ajankohtaista**

# Ajankohtaista

Liikennevirasto on muuttunut 1.1.2019 alkaen Väylävirastoksi. Virastosta käytetään ensisijaisesti nimeä Väylä.

# Esipuhe



## Tiet ja liikenne – kiinteä osa arkeamme

Uudenmaan ELY-keskukselle laadittiin vuoden 2016 alussa liikennestrategia, joka tähtää vuoteen 2025. Tavoitteemme on luoda elinkeinoelämälle hyviä edellytyksiä ja tehokasta logistiikkaa. Asukkaille tavoittelemme sekä sujuvaa arkea että mahdollisuuksia kestäviin liikkumisvalintoihin. Tärkeä elinkeinoelämän toimintaedellytys on osaava työvoima, joten työmatkaliikunnan kysymykset yhdistävät elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeet luontevasti toisiinsa. Saavutettavuus on aivan keskeistä niin yrityksille, palveluille kuin asuinalueillekin – arki on sujuvaa, kun töihin, kouluun, kauppaan, harrastuksiin ja kotiin pääsee helposti ja turvallisesti.

Strategiamme tarkoittaa päivittäisessä työssämme esimerkiksi sitä, että teemme maankäytön yhteistyötä, jotta yhdyskuntarakenteemme kehitty suuntaan, jossa toimivalle joukkoliikennejärjestelmälle on hyvä perusta. Strategiamme mukaisesti viemme eteenpäin monien kevyen liikenteen väylien suunnittelua ja toteutamme esimerkiksi pyöräpysäköintipaikkoja. Teemme voitavamme, jotta tieverkon korjausvelan kasvu saataisiin pysäytettyä ja priorisoimme siltojen peruskorjaukset korkealle. Vilkkaimman tieverkon kunto pyritään pitämään nykytasolla, valitettavasti muun tieverkon kunnan säilyttäminen ei ole nykyisellä rahoitustasolla mahdollista. Talvihoidosta emme ole tinkineet, vaan sen tasoa nostetaan 2019 alusta merkittävällä osalla tieverkkoamme.

Meneillään on ELY-keskuksen kymmenes toimintavuosi, jonka myötä tutustuttavanasi on kymmenes Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Vastaavia tienpidon ja liikenteen suunnitelmia, joita aiemmin kutsuttiin toiminta- ja taloussuunnitelmiksi, laadittiin vuosittain ELY-keskusta edeltäneessä Uudenmaan tiepiirissä. Lakiluonnos liikennejärjestelmästä ja maanteistä esittää, että maakuntahallinnon toteutuessa jokaiselle maakunnalle laaditaan oma tienpidon ja liikenteen suunnitelmansa. Tienpidon rahoitus tultaisiin myös erittelemään maakunnittain. Tässä suunnitelmassa esitämme karttaesityksissä hankkeet maakunnittain nyt toista kertaa.

Hallinnon isoja myllerryksiä on nyt ennakoitu ja valmisteltu usea vuosi. Selkeys tulevaan saataneen lähikuukausina. Hallinnon muutoksia isompana asiana koen muutoksen kohti radikaalisti nykyistä vähäpäästöisempää liikennettä. Tarkempia askelmerkkejä tälle taipaleelle tarvitaan ja niiden laatimiseen osaltamme osallistumme.

Liikkuminen on konkreettinen osa meidän jokaisen elämää. On hyvin ymmärrettävää, että tulevaisuuden liikenteeseen liittyvät kysymykset kiinnostavat ja myös huolettavat monia. Samoin ymmärrän varsin hyvin, että saamme tasaisen runsaasti kärjekästä palautetta huonosti hoidetuista, kuoppaisista teistä, liikenteen vaaranpaikoista tai myöhässä olevista koulubusseista – tämän päivän liikenteen ongelmista. Koemme työmme tarpeelliseksi ja lupaamme tehdä parhaamme, että arki sujuisi ja yritysten rattaat rullaisivat jatkossa nykyistäkin paremmin.

Tuovi Päiviö  
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen johtaja

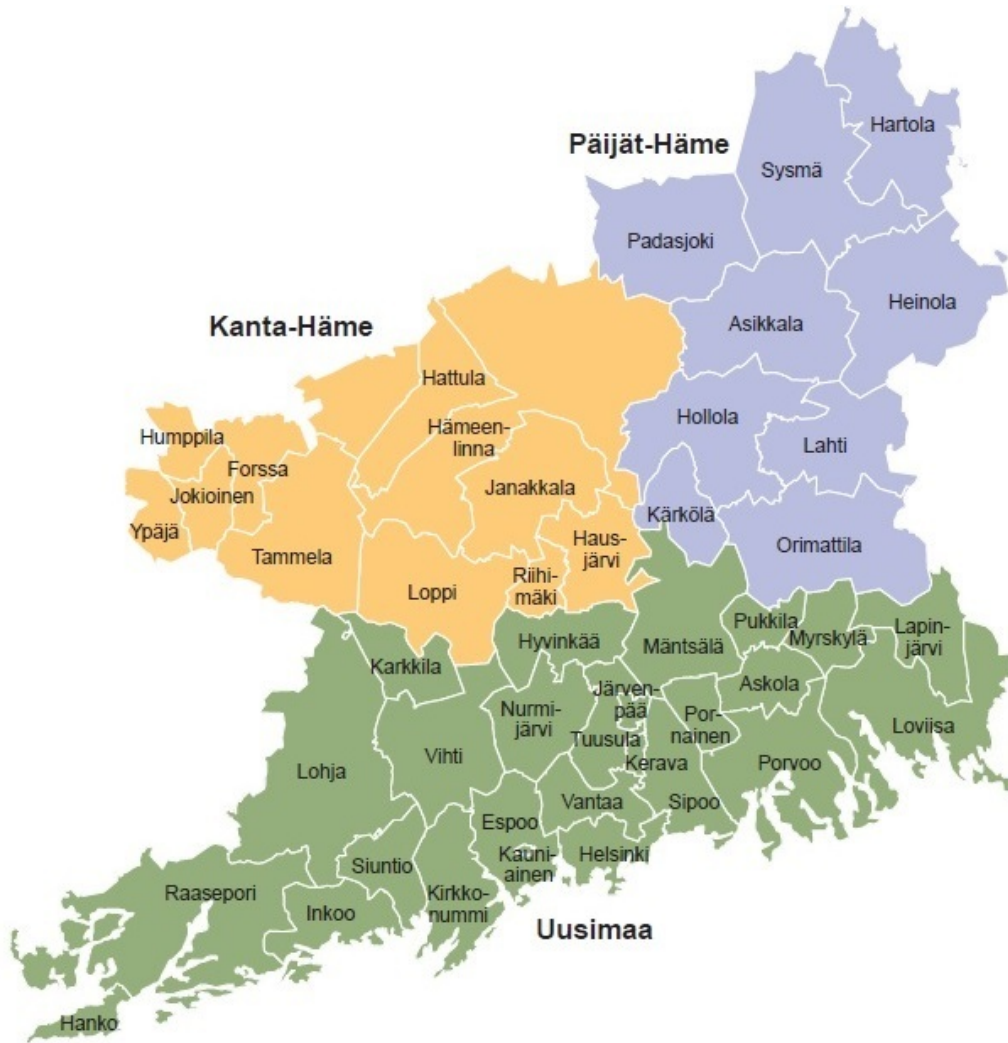


## Katso myös

► [Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2019–2022 -esite](#)



## 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, ja matkustajamäärät ovat jatkuvassa kasvussa. 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. Kolmas merkittävä satama on voimakkaassa kasvussa oleva Hangon satama. Helsingin, Hämeenlinnan ja Tampereen yhdistää ainutlaatuinen kasvuvyöhyke, Suomen kasvukäytävä, jonka rungon muodostavat päärata ja valtatie 3.

" Muuta maata suuremmista liikennemääristä johtuen alueen tiestö kuluu keskimääräistä nopeammin.



		Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2018 (31.12.2017)	henkilöä	2 029 572	37 %
Väestönkasvu 1980–2018	henkilöä	568 355	78 %
Ennustettu väestönkasvu 2018–2040 *	henkilöä	267 607	77 %
Työpaikat (2016)	kpl	922 335	41 %
BKT (2016)	milj. euroa	96 321	45 %
Maapinta-ala (1.1.2018)	km <sup>2</sup>	19 420	6 %
Maantiet (1.1.2019)	km	9 052	12 %
Liikennesuorite (2019)	milj. autokm.	11 690	30 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2017)	milj. tkm.	6 545	25 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2018)	km	559	56 %
Kevyen liikenteen väylät maanteillä 2018 (1.1.2018)	km	1 039	19 %
Henkilövahinko- onnettomuudet (2014–2018)	kpl	3 269	26 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2019)	milj. euroa	90	20 %
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2019)	milj. euroa	5	17 %

\* Lähde: Tilastokeskus

**Kuva: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja. Perusväylänpidon rahoitus sisältää eduskunnan jakovarakohteet ja keskitetyn perusväylänpidon suunnittelun.**

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 41% 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 koko Suomelle. Muuta maata suuremmista liikennemääristä johtuen alueen tiestö kuuluu keskimääräistä nopeammin. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kunnostustoimia tarvitaan tiuhemmin kuin muualla maassa. Tiestö on kuitenkin rakennettu käyttöä ja liikennettä varten, joten ylläpidosta ei tule tinkiä. 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.

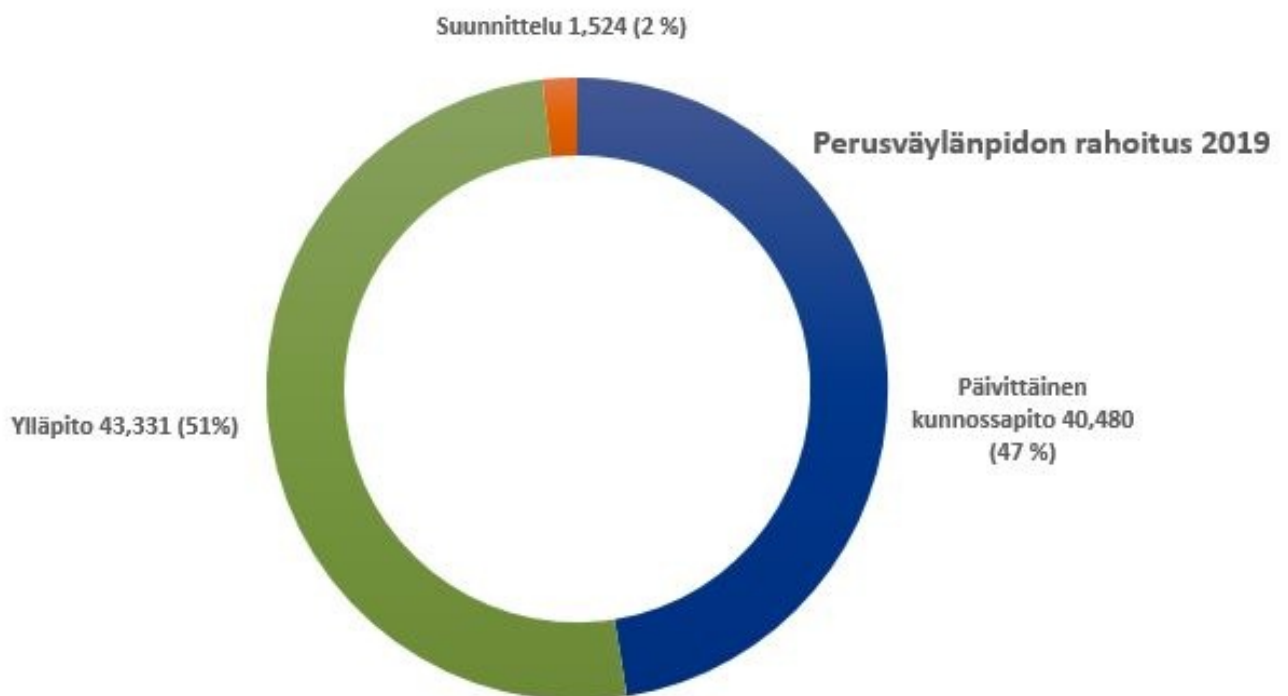
## Katso myös

▶ Uudenmaan ELY-keskus - Liikennestrategia 2025

▶ Väylävirasto - Tietilasto



## Tienpidon rahoitus



### Perusväylänpidon rahoitus 2019

Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2019 on noin 85,3 miljoonaa euroa. Perustienpidon rahoituksella hoidetaan valtion omistaman yleisen tieverkon tienpito lukuun ottamatta isoja kehittämisinvestointeja, joista vastaa Väylävirasto. Päätöksentekoa rahoituksen kohdistamisesta ja toteutettavista hankkeista ohjaavat liikennestrategia ja tienpidon linjaukset, joiden keskeisenä tavoitteena on tarjota toimiva liikennejärjestelmä ja turvallinen tieverkko elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Valtaosa perustienpidon rahoituksesta kuluu tiestön päivittäiseen kunnossapitoon ja ylläpitoon. Kunnossapidolla varmistetaan tieverkon päivittäinen liikennöitävyys keliolosuhteista riippumatta, kun ylläpidolla puolestaan korjataan tiestön kulumisesta ja ikääntymisestä johtuvia vaurioita, kuten päällystetään tiestöä sekä korjataan ja uusitaan siltoja.

"Valtaosa perustienpidon rahoituksesta kuluu tiestön päivittäiseen kunnossapitoon ja ylläpitoon.

Tieverkon parantamisinvestointeihin on rahaa ollut viime vuosina tarpeisiin nähden hyvin niukasti, ja vuodelle 2019 ei ole lainkaan ELY-keskuksen omassa ohjelmoinnissa olevaa investointihankkeiden suunnittelu- ja toteutusrahoitusta. Helsingin seudulla MAL-sopimuksen (Maankäyttö, asuminen ja liikenne) yhtenä osana olevalla tienpidon MAL-rahoituksella saadaan joitakin pieniä investointihankkeita toteutettua. Vuosien 2016-2018 korjausvelkaohjelman tavoitteena oli korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja rahoitusta ohjelmakaudella oli valtakunnallisesti yhteensä 600 miljoonaa euroa kattaen sekä tie-, rata että vesiväylät. Tästä rahoituksesta Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueen tiestön parantamisen osuus oli noin 51 miljoonaa euroa. Tätä täydennettiin 3-vuotisella lisärahoitusohjelmalla (364 miljoonaa euroa), josta Uudenmaan ELY-keskukselle osoitettiin 24 miljoonaa euroa. 364-ohjelma kestää vuoden 2019 loppuun. Näiden kahden lisärahoitusohjelman merkitys tienpitoon oli hyvin merkittävä ja vastaavasti pudotus rahoituksen osalta ohjelmakausien nyt päättyessä on tuntuva.

Eduskunnan jakovarakohteet

Eduskunnan Valtiovarainvaliokunta on täydentänyt joulukuussa 2018 talousarviotaan vuodelle 2019, ja tienpidon liikenneturvallisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin kohdistettiin yhteensä 25,3 miljoonaa euroa lisärahoitusta. Uudenmaan ELY-keskuksen osuus tästä on 3,66 miljoonaa euroa kaikkiaan 12 eri hankkeelle. Tavoitellut vaikutukset näissä hankkeissa keskittyvät teiden rakenteen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen.

## MAL-rahoitus

Uudenmaan ELY-keskuksen kehysrahoitus vuodelle 2019 Helsingin seudun nk. MAL-hankkeisiin (maankäyttö, asuminen ja liikenne) on 3,190 miljoonaa euroa. Rahoitus on osa perusväylänpidon rahoitusta. Tämä rahoitus on kohdennettu yhteisesti sovitun MAL-ohjelman mukaisesti seuraaville hankkeille:

- Mt 1375 (Koivukylänväylä), Vanha Myllypolku – Mt 140, kevyen liikenteen väylä ja alikulkukäytävä (1,0 miljoonaa euroa)
  - Koivukylänväylä varustetaan kevyen liikenteen yhteydellä puuttuvilta osin. Itä-länsi-suuntaisen yhteyden puuttuminen on merkittävä yhteyspuute eri kaupunginosien välillä.
- Mt 1421 Eriksnäsentie – Jokelantie puuttuva osuus (2,0 miljoonaa euroa)
  - Maantien 1421 varteen rakennetaan jalankulku- ja pyörätie noin kuuden kilometrin matkalle. Tiesuunnitelma on valmis ja rakennussuunnitelma loppusuoralla.

Vuosina 2020-2023 ELY-keskuksen käytettävissä olevasta MAL- rahoituksesta sovitaan valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan välisessä MAL-sopimuksessa ja niistä päätetään valtion ja kuntien talousarvioissa. Vuosina 2020-2023 toteutettavia hankkeita on suunniteltu valtion ja kuntien yhteistyössä, ja suurimmassa osassa hankkeita myös kustannukset jaetaan. Hankkeet, joita MAL-rahoituksella toteutetaan, määritellään tarkemmin, kun lopullinen rahoitustaso selviää aikaisintaan syksyllä 2019 ja TLS täydentyy tältä osin sen jälkeen.

## Perusväylänpidon lisärahoitusohjelma vuosille 2017–2019

Ohjelmakauden viimeisenä vuotena on käynnissä / toteutetaan seuraavat ohjelmaan sisällytetyt hankkeet:

- Kt 45 Tuusulanväylä, Koskenmäen kiertoliittymän parantaminen (7,9 M€, josta valtion osuus 1,4 M€)
  - Merkittävä raskaan liikenteen, työmatkaliikenteen ja erikoiskuljetusten reitti. Logistiikka keskittyy entisestään Keski-Uudellemaalle, raskas liikenne tulee lisääntymään. Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus vaikuttavat kuljetusten kustannustehokkuuteen. Työt ovat käynnistyneet vuonna 2018 ja hanke valmistuu kesällä 2020.
- Vt 10 Katuman kiertoliittymän parantaminen, Hämeenlinna (3,0 M€, josta valtion osuus 1,0 M€)
  - Liittymässä on ollut merkittäviä sujuvuus- ja turvallisuusongelmia, jotka vaikeuttaneet alueen yritystoimintaa. Liittymä on merkittävä raskaan liikenteen ja työmatkaliikenteen yhteys. Onnettomuudet ja ruuhkat ovat lisänneet kuljetuskustannuksia. Työt kohteessa ovat pääosin valmiina, viimeistelytöitä tehdään vielä vuonna 2019.
- Kt 46 Kouvola-Heinola; väli Uimila-Heinola peruskorjaus (7,0 M€+ 6,7 M€)
  - Osa valtakunnallista yhteyttä Kymenlaaksoon sekä kuljetusreittiä Norjasta Venäjälle. Tärkeä metsäteollisuuden reitti. Osa kuljetuksista käyttää nykyisellään kiertoreittejä tien huonon kunnon (kapeus, epätasaisuudet) vuoksi. Perusväylänpidon lisärahoituksesta osoitettiin hankkeelle vielä 6,7M€ lisärahoitusta, ja kokonaisrahoitus on täten 13,7 M€. Hanke etenee suunnitellusti ja valmistuu syksyllä 2019.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2019 tienpidon perusrahoitus on noin 85 miljoonaa euroa.

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
- ▶ Väylävirasto - Perusväylänpidon lisärahoituskohteet
- ▶ Väylävirasto - Liikenneväylien korjausvelkaohjelma 2016–2018
- ▶ Tienpidon näkymät

# Toiminta ja tavoitteet



## 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 sovittava eri liikkujaryhmiä ja kuljetusten tarpeita mahdollisimman hyvin palveleviksi. Tarpeiden yhteensovittaminen on olennainen osa kaikkea 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.

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

# 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



# Liikennestrategia 2025



Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualue on koonnut keskeiset tavoitteensa ja kehittämislinjauksensa liikennestrategiaan, joka ulottuu vuoteen 2025 asti. Liikennestrategian keskeisten linjausten toimenpiteitä ja niiden ajoitusta täsmennettiin vuoden 2017 aikana. Pää tavoitteina on tarjota elinkeinoelämälle hyvät toimintaedellytykset ja tehokasta logistiikkaa, sekä asukkaille sujuvaa arkea ja mahdollisuuksia kestäviin liikkumisvalintoihin. Tavoitteet konkretisoituvat neljän toimintalinjauksen avulla: kustannustehokkaat kuljetusketjut, kestävä yhdyskuntarakenne ja liikkumisratkaisut, turvallisuutta kaikille tienkäyttäjille ja digitalisaatiolla uusia toimintamalleja.

" Elinkeinoelämälle edellytyksiä ja asukkaille sujuvaa arkea.

## Kustannustehokkaat kuljetusketjut

Uudenmaan ELY-keskus hankkii jatkuvasti ajantasaista tietoa muuttuvista asiakastarpeista ja kuljetusketjujen palvelutaso-odotuksista. Tarpeisiin vastataan mahdollisuuksien mukaan. Elinkeinoelämän kanssa käydään entistäkin tiiviimpää vuoropuhelua, ja tienpitoa suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä. Tehokkuutta ja innovaatioita haetaan kokeiluilla ja uusilla toimintamalleilla. Keskeisiä linjauksen toimenpiteitä ovat:

- Päivittäisen liikennöitävyyden varmistaminen
  - Päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen tieverkolla on tienpidon perustehtävä. Pääteillä ja vilkkailla seututeillä, jotka ovat kriittisiä elinkeinoelämän kuljetusten ja työmatkaliikenteen sujumiselle, tarjotaan selvästi korkeampaa palvelutasoa kuin muulla tieverkolla.
- Korjausvelan vähentäminen
  - Tieverkon korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja pienentäminen ovat liikennepolitiikan lähivuosien kärkitehtäviä. Painopisteinä ovat asiakastarpeiden perusteella tunnistetut vaikuttavimmat toimenpiteet ja kohteet.

- Vaikuttavimpien investointien toteuttaminen
  - Pienet ja kustannustehokkaat toimenpiteet painottuvat, kun investointien suunnittelussa ja valinnassa painotetaan vaikuttavuutta ja resurssien tehokasta käyttöä.

## Kestävä yhdyskuntarakenne ja liikkumiskorkeus

Uudenmaan ELY-keskus tukee yhdyskuntarakenteen kehittämistä suuntaan, joka edistää kestävien kulkutapojen käyttöä. Samalla mahdollistetaan turvallinen liikkuminen taloudellisesti ja päästöjä vähentäen, mikä on olennaista ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteita parannetaan jatkuvalla yhteistyöllä eri sidosryhmien kanssa. Prioriteettina on työmatkaliikenteen sujuvuus, mikä parantaa asukkaiden arkea ja elinkeinoelämän edellytyksiä. Keinoja linjauksen toteuttamiseen ovat:

- Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus
  - Uudenmaan ELY-keskuksen alueen voimakas kasvu edellyttää määrätietoista maankäytön ohjausta ja tehokasta liikennejärjestelmää. Yhdyskuntarakennetta kehitetään suosimaan kestävästä liikkumista. Avainasemassa on liikenteen ja maankäytön kehityksen yhteensovittaminen.
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
  - Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi on mahdollisuuksia erityisesti kaupunkiseuduilla ja taajamissa. Toimivia arjen matkoja turvattaessa nousevat esiin monenlaiset kävelyä ja pyöräilyä tukevat toimenpiteet.
- Joukkoliikenteen järjestäminen ja uudistaminen
  - Joukkoliikenteen suosion kasvattamiselle on edellytyksiä isommilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä, muualla pyritään varmistamaan julkisen liikenteen peruspalvelut. Erityyppisillä alueilla on tarvetta erilaisille julkisen liikenteen palveluille. Yhteistyöllä kuntien kanssa tehostetaan joukkoliikenteeseen käytettävissä olevan rahoituksen vaikuttavuutta ja toteutettua kaikille avointa joukkoliikennettä.

## Turvallisuutta kaikille tienkäyttäjille

Liikenneturvallisuuden myönteinen kehitys on liikennepoliittikan reunaehto, joka edellyttää sidosryhmien aktiivista yhteistyötä. Uudenmaan ELY-keskuksessa liikenneturvallisuus on keskeinen elementti kaikessa tekemisessä. Kun tieverkolla toteutetaan erilaisia toimenpiteitä erilaisista lähtökohdista, pyrkimyksenä on aina vaikuttaa positiivisesti myös liikenneturvallisuuteen.

## Digitalisaatiolla uusia toimintamalleja

Digitalisaatio on yksi tärkeimmistä yhteiskunnallisista ja taloudellisista muutosvoimista, joka vaikuttaa voimakkaasti myös liikenteeseen. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuu infrastruktuurin, palvelujen ja tiedon saumattomasta yhteistoiminnasta. Uudenmaan ELY-keskus on mukana mahdollistamassa uusia toimintamalleja ja palveluja.

## Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella asuu kaksi miljoonaa ihmistä:

- noin 1,6 milj. Uudellamaalla
- noin 200 000 Päijät-Hämeessä
- noin 170 000 Kanta-Hämeessä

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella toteutusta odottaa lähes 2 000 investointihanketta.

# Katso myös

▶ Uudenmaan ELY-keskus - Liikennestrategia 2025

▶ Väylävirasto - Visio, strategia ja arvot



# Liikennejärjestelmätyö



## Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seurantaa

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkän aikavälin strategista suunnittelua. Sen tavoitteena on sovittaa yhteen tavaraliikenteeseen, työssäkäyntiin, opiskeluun ja asiointiin liittyvät kuljetus- ja matkustustarpeet. Tarkasteltavana on yksittäisten hankkeiden tai kulkumuotojen sijaan liikennejärjestelmä kokonaisuutena; liikenneverkon kehittämisen ja ylläpidon ohella myös erilaiset liikennepalvelut.

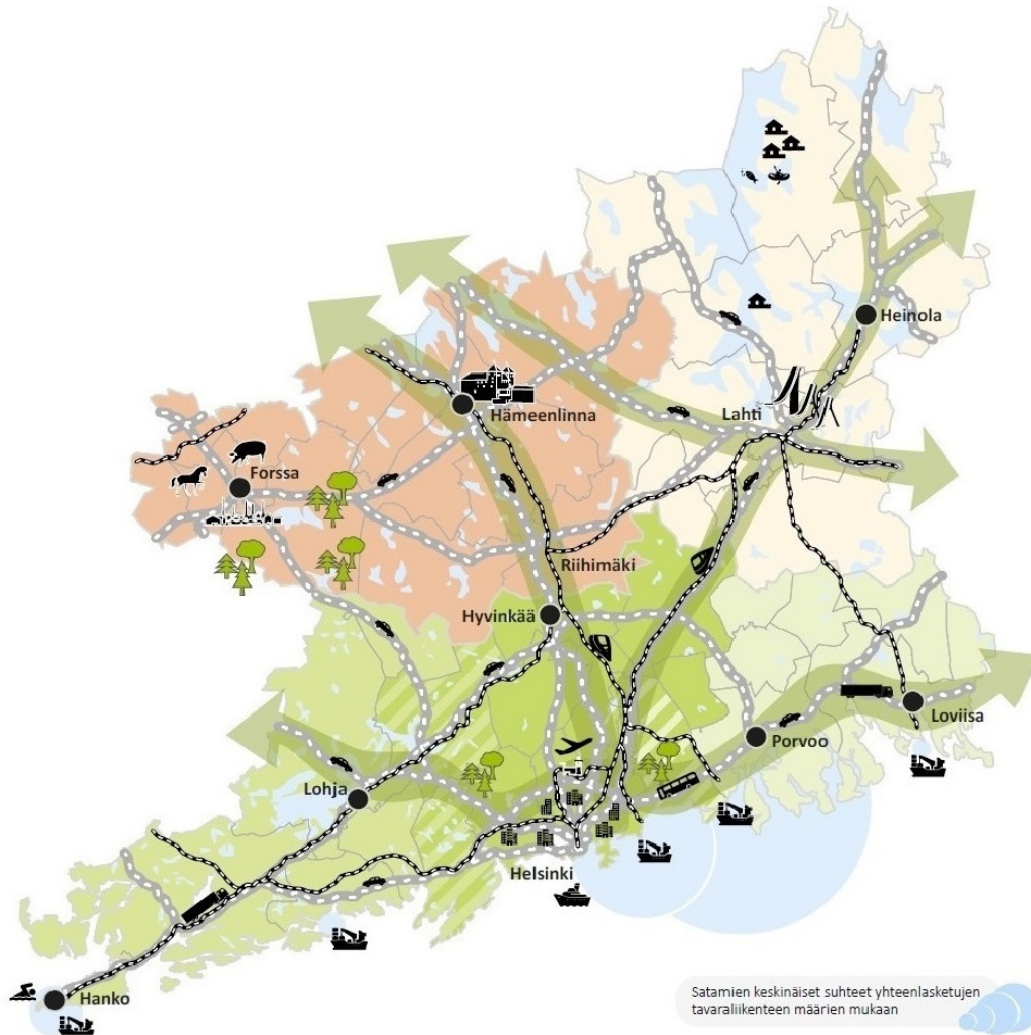
Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kootaan alueen toimijoiden yhteinen näkemys järjestelmän kehittämisestä ottaen huomioon mm. maankäytön, asuntotuotannon ja elinkeinojen kehittämisen tarpeet. Myös suunnitelman vaikutukset ympäristöön, eri väestöryhmiin ja taloudellisiin edellytyksiin arvioidaan. Suunnitelman tavoitteisiin sitoudutaan liikennejärjestelmän aiesopimusten tai MAL-sopimuksen (maankäyttö, asuminen ja liikenne) kautta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat päivitetään tavallisesti noin neljän vuoden välein. Päivitysten välillä seurataan suunnitelman toteutumista.

## ELY-keskuksen rooli liikennejärjestelmätyössä

- ELY-keskus tekee liikennejärjestelmän suunnitteluyhteistyötä kaikilla suunnittelun tasoilla, erityisesti tienpidon näkökulmasta, mutta kaikki kulkutavat huomioiden.
- ELY-keskus toimii liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttajana tienpidon osalta yhdessä Väyläviraston ja kuntien kanssa.
- ELY-keskus toimii joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena osalla alueista.
- ELY-keskus osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien seurantaan ja jatkuvaan kehittämiseen.

" Alueellisessa liikennejärjestelmätyössä varmistetaan valtakunnallisten tavoitteiden toteutuminen, tieverkon pitkäjänteinen kehittäminen ja valtakunnallisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus.

Alueellisessa liikennejärjestelmätöissä ELY-keskuksen tehtävänä on varmistaa valtakunnallisten tavoitteiden toteutuminen, tieverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä liikenteen turvallisuus-, sujuvuus- ja ympäristöhaittojen minimointi. Matkojen ja kuljetusten toimivuus saavutetaan eri liikennemuotojen yhteistyöllä maankäytön asettamien reunaehtojen puitteissa. Liikennejärjestelmätöitä ohjaavat yhä enemmän tavoitteet ilmastonmuutoksen hillinnästä ja kestävästä liikkumisesta.



## Liikennejärjestelmän ja maankäytön pitkän tähtäimen suunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja maakuntakaavoja tehdään Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella kolmen maakunnan alueella. Uudenmaan liiton vetämänä laaditaan Uudenmaan maakuntakaavan lisäksi Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana luonnosvaiheessa olevaa MAL 2019 -suunnitelmaa. Kanta- ja Päijät-Hämeessä maakunnan liitot laativat maakuntakaavat ja vastaavat alueidensa liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisesta.

## Liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja maakuntakaavojen tilanne alkuvuodesta 2019

- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 ja MAL-sopimus 2016–2019
  - MAL 2019 -suunnitelma ja MAL sopimus 2020-2023 valmisteilla
  - Uusimaa-kaava 2050/Helsingin seudun vaihemaakuntakaava luonnosvaiheessa
- Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2030 ja aiesopimus 2015–2019
  - Uusimaa-kaava 2050/Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaava luonnosvaiheessa
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 ja aiesopimus 2014–2019
  - Uusimaa-kaava 2050/Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava luonnosvaiheessa
- Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2014 ja aiesopimus 2014–2019 (suunnitelman uusiminen käynnistynyt loppuvuodesta 2018)
  - Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 ehdotusvaiheessa
- Päijät-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2014 (suunnitelman uusiminen käynnistynyt syksyllä 2018)
  - Päijät-Hämeen voimassa oleva maakuntakaava 2014 hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 2016
  - Päijät-Hämeen jätteenkäsittelyalueen vaihemaakuntakaava aloitusvaiheessa

## Olosuhteet taloudelliselle toiminnalle

Talouden pitkä alamäki 2010-luvun vaihteessa nosti elinkeinoelämän ja logistiikan tarpeet keskeiseksi teemaksi tienpidon toimenpiteiden kohdentamisessa. Tämä näkyy tärkeiden kuljetusreittien parantamisena sekä esimerkiksi raskaan liikenteen levähdysalueiden ja rekkaparkkien kehittämisenä ja rakentamisena. Yhteydenpito elinkeinoelämän suuntaan on tiivistynyt. Myös yksittäisten talouden toimijoiden kanssa on tehty yhteistyötä esimerkiksi liittymiä suunniteltaessa, ja elinkeinoelämä on myös toisinaan osallistunut hankkeiden kustannuksiin. Tavoitteena on turvata alueen taloudellinen kilpailukyky luomalla sujuvia ja turvallisia liikenneyhteyksiä kuljetusten ja työmatkalaisten käyttöön.

## Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Uudenmaan ELY-keskus edistää kävelyä ja pyöräilyä monin keinoin. Samat toimenpiteet parantavat usein myös liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi kevyen liikenteen väylien ja suojateiden rakentaminen kasvattavat kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta sekä pienentävät onnettomuusrisiä. Lisäksi kävelijöiden ja pyöräilijöiden tarpeiden huomioonottamista parannetaan viisaan ja turvallisen liikkumisen suunnitelmilla, joilla kehitetään myös liikenneturvallisuutta.

Liikkumisolosuhteet pyritään luomaan sellaisiksi, että asukkaat kokevat pyöräilyn kulkutapana helpoksi, mukavaksi, turvallisiksi ja nopeiksi. Kävelyn osalta samat tekijät ovat tärkeitä, mutta miellyttävä ympäristö korostuu vielä enemmän. Kävelyn ja pyöräilyn arvostusta pyritään vahvistamaan monin eri tavoin yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Vuoden 2016 lopulla Uudenmaan ELY-keskus päivitti jalankulku- ja pyöräilyväylien tarveselvityksen ja kehitti hankkeiden priorisointimenettelyä yhteistyössä kuntien kanssa. Toiminta HSL:n kävelyn ja pyöräilyn yhteistyöryhmän kanssa on aktiivista. Vuonna 2017 valmistui Forssan seudun pyöräilyn pääverkkoselvitys.

## Ympäristövaikutusten huomioiminen

Liikenteen aiheuttamat ympäristövaikutukset, kuten melu sekä vaikutukset pohjavesiin, ilman laatuun ja kasvihuonekaasupäästöihin otetaan huomioon kaikessa toiminnassa. Haitalliselle tieliikennemelulle altistuvien ihmisten määrä ei saisi nousta, vaikka väestömäärä kasvaa. Liikenteen haitallisten päästöjen, etenkin kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ja henkilöautoistumisen kasvun hillintä ovat myös tavoitteina. Raskaan liikenteen osalta haittoja minimoidaan vaarallisten aineiden kuljetusreittejä suunniteltaessa ja mm. sallimalla entistä pidemmät ja painavammat rekat. Nämä tavoitteet edellyttävät toimenpiteitä myös tieverkolla.

## Katso myös

- [HSL - Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)
- [Uudenmaan liitto - Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmä tukeutuu vahvoihin pääväyliin](#)
- [Uudenmaan liitto - Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmä-suunnitelma tähtää sujuvuuteen ja turvallisuuteen](#)
- [Hämeen liitto - Liikennejärjestelmäsuunnitelmat](#)
- [Päijät-Hämeen liitto - Liikennejärjestelmäsuunnitelma](#)

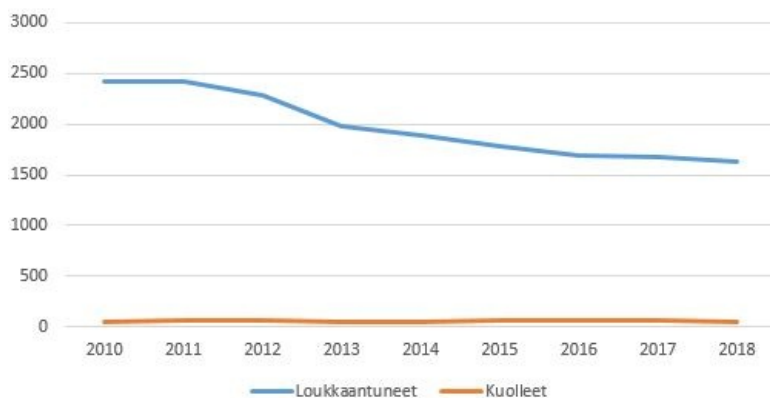
## Turvallinen liikkuminen



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.

Kuolleet ja loukkaantuneet



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 onnettomuusherkillisille 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 liikenneturvallisuustoimenpiteille 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 liikenneturvallisuustyötä. Yhdessä kuntien kanssa laaditaan liikenneturvallisuussuunnitelmia sekä rahoitetaan tarvittaessa alueellisten liikenneturvallisuuskoordinaattorien toimintaa. ELY-keskus toimii aktiivisesti alueellisissa liikenneturvallisuuden 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 kestävyden tila
- ▶ Väylävirasto - Liikenneonnettomuudet maanteillä vuonna 2015
- ▶ Uudenmaan ELY-keskus - Liikenneturvallisuussuunnitelma
- ▶ Liikenneturva - Tilastokatsauksia eri liikkujaryhmien turvallisuustilanteesta
- ▶ Liikenneturva - Jalan ja pyörällä



# 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 uudistettiin vuoden 2018 aikana. Toimintalinjatyön seuraavana askeleena myös talvihoidon laatuvaatimuksen uudistettiin. Muutoksilla pyritään vastaamaan muuttuneiden ilmasto-olosuhteiden vaatimuksiin ja asiakkaiden odotuksiin mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Uusi toimintalinja näkyy kansalaisten arjessa ja kuljetusten parempana varmuutena monelta osin ensi talvena, hoitoluokkia korotettiin jo vuoden 2019 laajasti uuden toimintalinjan hengessä.

Teiden hoitoon kehitettiin uudenlainen urakkamalli, uudet alkavat urakat on nyt kilpailutettu uudella mallilla. Siinä 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 Väyläviraston ja ELYn määrittelemän palvelutason mukaan. Tiet on jaettu liikennemäärien mukaan hoitoluokkiin, joilla toimenpideajat esimerkiksi lumen auraamisen suhteen vaihtelevat. Maanteiden talvihoitoluokitus näkyy oheisella kartalla.

" Kunnossapidon tarkoituksena on taata tieverkon turvallisuus ja päivittäinen liikennöitävyys kesä- ja talvihoidon toimenpiteillä.

Talvihoito keskittyy lumenpoistoon ja liukkauden torjuntaan. Turvallinen talviliikenne on yhteispeleä autoilijoiden, tienhoitourakoitsijoiden, teiden hoidosta vastaavien ELY-keskusten ja Väyläviraston 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 Väyläviraston 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 varoitusmerkit 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

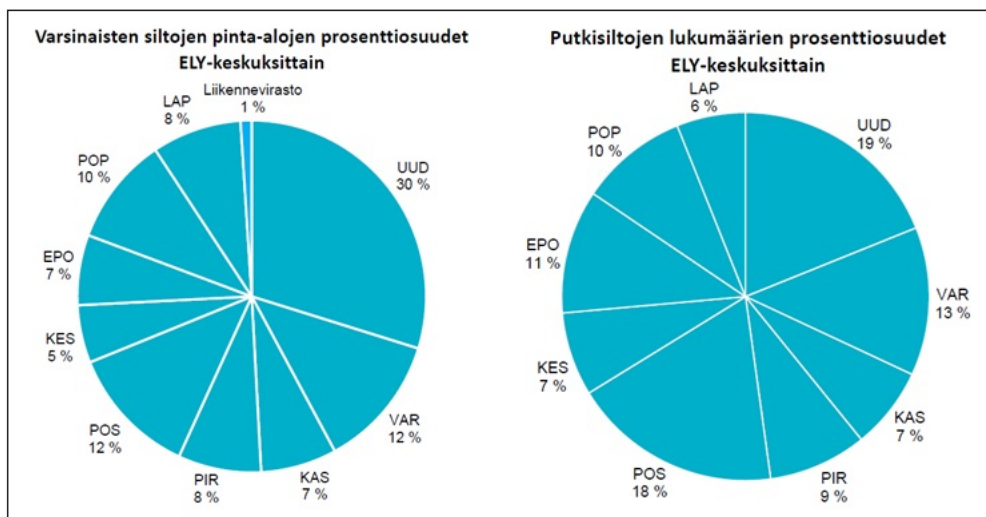
# Katso myös

- ▶ Väylävirasto - Teiden kunnossapito
- ▶ Väylävirasto - Teiden talvihoito
- ▶ Väylävirasto - Päällysteiden kunto ja vauriot
- ▶ Uudenmaan ELY-keskus - Siltatyöt 2017 - Uusimaa ja Häme

## 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.



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 peruskorjauskään. 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. Lähde: Väyläviraston taitorakennerekisteri.

## 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 mukaisiin luokkiin, jotka yksinkertaistettuna voidaan kuvata seuraavasti:

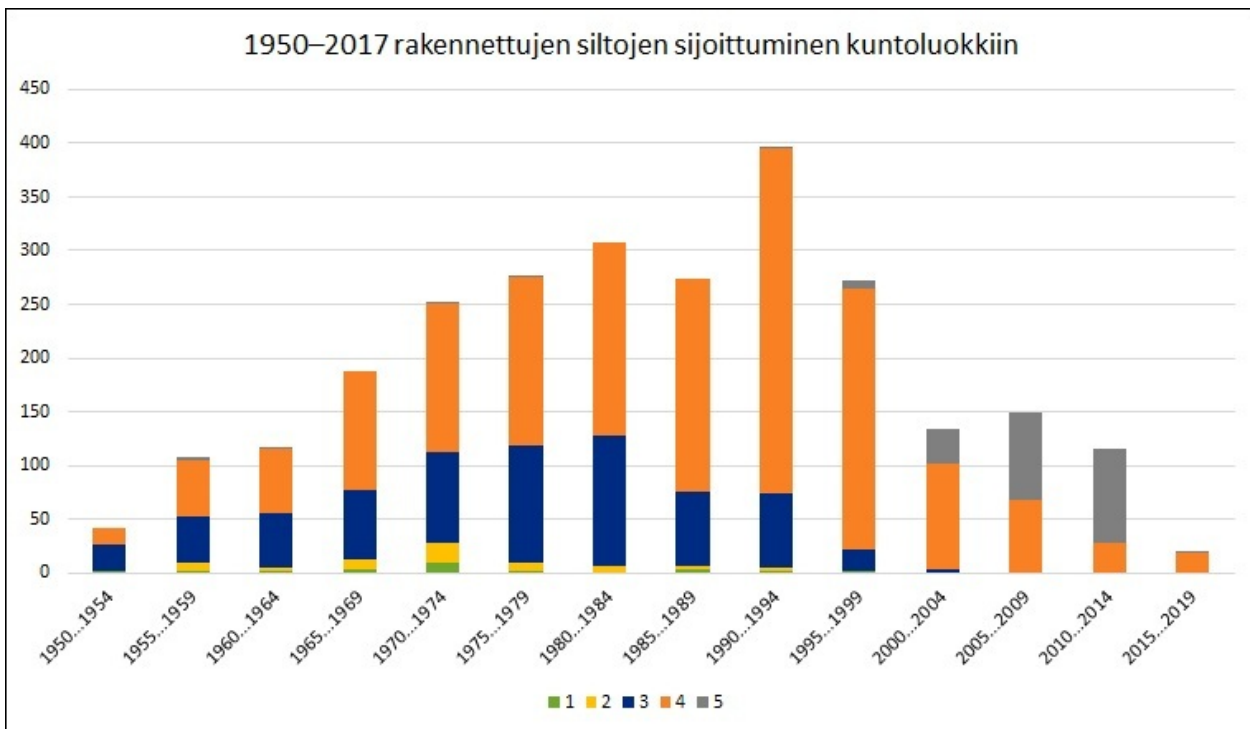
- 1 Erittäin huono – peruskorjaus myöhässä
- 2 Huono – peruskorjaustarve nyt
- 3 Tyydyttävä – peruskorjaustarve tulossa
- 4 Hyvä – vähäisiä kunnostustarpeita
- 5 Erittäin hyvä – ei ylläpitotarpeita

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 %
Yhteensä	3006	100 %

Kuva: Sillat kuntoluokittain.



Kuva: Sillat kuntoluokittain ja rakennusvuosittain. Lähde: Väyläviraston taitorakennerekisteri.

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 kunnon heikkeneminen on nyt saatu pysäytettyä. Kuitenkin peruskorjauksikään tulevien siltojen runsaslukuisuus sekä korjausten kalleus kääntävät kehityksen helposti huonompaan suuntaan. Siltojen ikärakenne tulisivin 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



## 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 pettaa 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 kannattelevalle laatalle, jotta tiepenkereen paino ei aiheuta sortumaa.

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

# Joukkoliikenne



ELY-keskus on yksi tieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista, joka ostaa joukkoliikennettä sekä rahoittaa kuntien joukkoliikenteen kehittämistoimia. Uudenmaan ELY-keskus vastaa joukkoliikenteen viranomaistehtävistä Uudellamaalla, Kanta- ja Päijät-Hämeessä pois lukien Helsingin Seudun Liikenteen (HSL), Hämeenlinnan ja Lahden seutujen sekä Hyvinkään ja Riihimäen kaupunkien toimivalta-alueet sekä näiden keskinäisten rajojen yli ulottuva liikenne. Lisäksi ELY-keskuksen joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät koostuvat infrastruktuurin kehittämisestä sekä liikenteen suunnittelusta ja ohjauksesta.

ELY-keskuksen vuoden 2019 joukkoliikenteeseen käytettävä määräraha on 5,175 miljoonaa euroa. Määrärahasta suurin osa kohdistetaan liikenteen ostoihin. Hankinnat toteutetaan pääsääntöisesti yhteisrahoituksella kuntien kanssa, minkä ansiosta joukkoliikenteen palvelutaso on saatu säilymään edes kohtuullisella tasolla. Yhteistyö joukkoliikenteen kehittämisessä on jatkossakin ensiarvoisen tärkeää, jotta välttämättömät liikennepalvelut saadaan turvattu.

Joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali ja palveluiden järjestämisen olosuhteet ovat hyvin erilaiset eri osissa ELY-keskuksen toimivalta-alueita. Muun muassa yhdyskuntarakenne, asukastiheys sekä liikennevirtojen keskittyminen määrittelevät paljolti mahdollisuuksia joukkoliikennepalveluiden tarjoamiseen.

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

Mahdollisen maakuntauudistuksen myötä ELY-keskusten tehtävät joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina lakkaavat 1.1.2021 lukien. Tällöin joukkoliikennetehtävät siirtyvät maakunnille. Kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimivalta-alueisiin ei vuonna 2018 voimaan tulleen liikennepalvelulain mukaan tullut muutoksia. Maakuntauudistuksen uudelleenorganisointien seurauksena voi kuitenkin tulla tarve muuttaa joukkoliikenteen viranomaisia, näiden yhteistyötä tai toimivalta-alueita.

Liikennepalvelulaki mahdollistaa ketterän markkinan, minkä myötä tiheimmin asutuilla alueilla voi syntyä uutta liikennepalvelua. Vastaavasti joillain alueilla liikenne voi lakata. Liikennepalvelulain myötä on siirrytty markkinaehtoisessa liikenteessä ilmoitusmenettelyyn, eikä reittiliikenteen lupamenettelyä enää ole. Markkinat hakevat vielä muotoaan ja vasta

" Liikennepalvelulaki aiheuttaa haasteita lippujärjestelmien kehittämiselle sekä liikennöinnin muutoksia koskevalle tiedonkululle.

tulevaisuudessa nähdään mihin tarjonta asettuu. Liikennepalvelulaki kuitenkin aiheuttaa haasteita lippujärjestelmien kehittämiselle sekä liikennöinnin muutoksia koskevalle tiedonkululle. Uudelleen järjestetyn tai järjestyneen joukkoliikenteen houkuttelevuudelle on ensiarvoisen tärkeää, että samalla kun tarjontaa kehitetään, luodaan matkustajille houkuttelevia lipputuotteita, jotka ovat yhteiskäyttöisiä. Lisäksi olisi erittäin tärkeää, että viranomaiset ja markkinaehtoisen liikenteen asiakkaat pysyisivät ajan tasalla liikenteen reiteistä ja mahdollisista muutoksista. Tällä hetkellä ei vielä ole näköpiirissä yhtä keskitettyä asiakastiedon lähdettä, josta matkustaja saisi kattavasti tietoa säännöllisen joukkoliikenteen aikatauluista. Myös viranomaisten tiedonsaanti markkinaehtoisen liikenteen muutoksista on vaikeutunut. ELY-keskuksen ostoliikenteen tulisi täydentää markkinaehtoista liikennettä. Liikennetarpeeseen on vaikea vastata, mikäli tietoa markkinaehtoisen liikenteen vuorotarjonnasta tai 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.

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

## Katso myös

- [Joukkoliikennelaki \(finlex.fi\)](#)
- [Liikenne- ja viestintäministeriö - Liikennepalvelulaki](#)
- [Uudenmaan ELY-keskus - Joukkoliikenne](#)
- [Traficom - Liikkujan infopalvelut](#)
- [Väylävirasto - Joukkoliikenteen valtakunnallinen reittiopas](#)



## Joukkoliikenteen rahoitus



ELY-keskus ostaa määrärahaikiintiöllään yhdessä kuntien kanssa palvelutasomäärittelyn mukaista liikennettä, sekä hankkii suunnittelupalveluja. Kunnille ELY-keskus myöntää valtionavustuksia liikenteiden hankintoihin sekä suunnitteluun ja kehittämiseen. Kuntien voimakkaan panostuksen ansiosta joukkoliikennepalveluja on kyetty yhteistyössä ylläpitämään ja kehittämään. Omassa rahoituksessaan ELY-keskus keskittyy vaikuttavaan ja tasapuoliseen joukkoliikenteeseen, johon kunnat haluavat panostaa. Mahdollisissa tulevaisuudessa joukkoliikenneasioiden hoito on maakuntalain mukaan vapaaehtoinen toiminto, joten jää nähtäväksi, miten joukkoliikenteen rahoitus järjestyy.

" Kuntien rahoituksen ansiosta joukkoliikenteen palvelutaso on saatu toistaiseksi turvattu.

### Tiesitkö?

**Palvelutaso** kuvaa yleisesti matkustuksen laatua. Joukkoliikenteen palvelutason keskeisiä osatekijöitä ovat muun muassa kävelymatka, vuorotiheys, vaihdon helppous ja matka-aika.

# Katso myös

► Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ja palvelutasopäätös vuosiksi 2017–2020

► Joukkoliikennelain 14 § 1 momentti (finlex.fi)

## Joukkoliikenteen järjestäminen



Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella joukkoliikenteen järjestämisen edellytykset, tarpeet ja myös kuntien tahtotila panostaa joukkoliikenteen kehittämiseen vaihtelevat 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-Uudellamaalle, missä on myös suurin joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaali.

Joukkoliikenteen järjestämismallit vaihtelevat tällä hetkellä. Joukkoliikennepalvelut järjestetään markkinaehtoisesti siellä, missä sille on edellytyksiä. 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 joukkoliikenneverkosto on tehokas ja hyvin palveleva.

Julkisen liikenteen palvelujen säilyttäminen ohuemman kysynnän alueilla edes asiointimatkojen osalta on erityisen haastavaa. Tähän toivotaan tulevan helpotusta MaaS-ajattelun mukaisista uudenlaisista palvelukonsepteista. Tämä kuitenkin edellyttää ohuen kysynnän alueilla toimivaltaisilta viranomaisilta ja kunnilta aktiivisuutta. MaaS tarjoaa uusia mahdollisuuksia myös tiheän kysynnän alueille, joissa voidaan paremmin edetä markkinoiden ehdoilla.

" Joukkoliikenteen järjestämismallit vaihtelevat ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Markkinaehtoinen liikennöinti onnistuu siellä, missä sille on riittävä kysyntä. MaaS-ajattelu luo uusia mahdollisuuksia liikkumiseen.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on meneillään monia hankkeita, joissa tutkitaan MaaS-ajattelun mukaisia uusia liikennöintitapoja. Hankkeita on kehitteillä niin ohuen kysynnän kuin tiheämmän kysynnän alueilla.

## Tiesitkö?

**Avoim joukkoliikenne** tarkoittaa kaikkien matkustajien vapaasti käytettävissä olevaa useiden ihmisten kuljettamiseen tarkoitettua raide- tai linja-autoliikennettä.

**Runkolinjalla** tarkoitetaan taajamien välistä, usein tiheällä vuorovälillä liikennöitävää joukkoliikennettä, joka turvaa asukkaiden yhteydet eri taajamien välillä.

**MaaS (Mobility as a Service)** tarkoittaa palvelukokonaisuutta, jossa kuluttaja saa maksua vastaan käyttöönsä kullekin hetkelle soveltuvan kulkuvälineen.

## Katso myös

- HSL:n ja Väyläviraston digitransit uuden reittioppaan kehittämishanke
- Väylävirasto - Digiroad