



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2026–2029

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

Talous ja toimintaympäristö

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

Esipuhe



Kantatie 51
Kuva: Mikko Seila

Tienpidolla varmistetaan sujuvaa ja turvallista arkea meille kaikille

Tienpitäjän arjessa tarvitaan pitkäjänteisyyttä ja periksiantamattomuutta. Tarvitaan myös herkkää asiakastarpeiden kuuntelemista ja toimintaa tämän mukaisesti toiminnan reunaehdot tunnistaen ja niistä viestien. Asiakkaiden odotukset ovat joskus suuremmat kuin mihin pystymme, mutta niissäkin tapauksissa vuoropuhelulla luomme yhteistä ymmärrystä tilanteesta. ELY-keskuksen arvot – asiakaslähtöisyys, asiantuntijuus ja yhteistyö – näkyvät aidosti tienpidon arjessa.

Mennyt talvi oli teiden hoidon kannalta vaihteleva, mutta ei menneistä talvikausista vaikeimpia. Talven asiakastytyvyisyys oli Espoon ja Raaseporin urakoiden alueella maan parhaimpia. Siitä kiitos osaaville palveluntuottajille ja tilaajille. Toimintaympäristö alueella on mitä vaativin.

Tuleva kesä on tietöiden aikaa. Päällystystöitä tehdään reilulla 600 kilometrillä maantietä ja lisäksi jalankulun ja pyöräilyn väyliä parannetaan noin 30 kilometriä. Ihan viime vuoden päällystyskilometreihin ei tänä vuonna päästä, mutta aiempia vuosia reilusti enemmän toimenpiteitä kohdistuu keskivilkkaile seutu- ja yhdysteille. Myönnetystä lisärahoituksesta, nk. korjausvelkarahasta,

kohdistetaan pieni osa myös siltoihin. Liikenneturvallisuutta parannetaan mm. tiekaiteiden kunnostuksilla ja kallioleikkausten lujituksilla sekä joukolla pieniä parantamistoimenpiteillä, joita olemme yhdessä alueen liikenneturvallisuusryhmissä suunnitelleet. Myös muita varusteita ja laitteita pystytään tänä vuonna korjaamaan selvästi viime vuosia enemmän.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on kaksi MAL-seutua, Helsingin seutu ja Lahden seutu. MAL-sopimukset 2024–2035 syntyivät vuoden 2024 lopulla ja niissä sovittujen toimenpiteiden toteutus on monin kohdin käynnistynyt. Perinteisesti MAL-sopimuksiin liittyvänä toimenpiteenä tulevana vuosina seuduilla työllistävät pienet yhteisrahoitteiset parantamishankkeet. Helsingin seudulla hankkeet kohdistuvat KUUMA-kehyskuntien alueelle tällä sopimuskaudella. Sovittujen investointien tulee olla valmiit vuoden 2029 loppuun mennessä. MAL-sopimus nimesi myös merkittäviä isoja maanteiden kehittämisinvestointeja alueelle: valtatie 12 Mankala–Tillola Lahden ja Kouvolan välillä, kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä Espoossa sekä Lahdenväylä (valtatie 4) välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä Helsingissä. Isot kehittämishankkeet toteuttaa Väylävirasto ja alustavan aikataulun mukaan näiden rakentamisen hankinnat käynnistyvät tämän ja ensi vuoden aikana. Helsingin seudun MAL-sopimukseen sisältyy myös valtakunnallisesti strategisia vaikutuksia omaava selvitys, jossa valtio yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa selvittää pääkaupunkiseudun pääväylien roolia ja valtakunnallista merkitystä vuoden 2025 aikana. Asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen kokonaisvaikutukset huomioivalla tavalla on tässä selvityksessä keskiössä.

Hallituksen kevään kehysriihessä nimeämät uudet hankkeet kohdistuvat mm. Länsi-Uudellemaalle, mainiten erityisesti pitkään rakentamisrahoitusta odottaneen valtatie 25 välillä Meltola–Mustio. Hankesuunnittelun puolella mainittakoon kehysriihen ehdotus käynnistää nk. kehä IV suunnittelu kolmostien ja Tuusulanvylän (kt 45) välille Helsinki–Vantaan lentokentän pohjoispuolelle. Molemmat hankkeet ovat pitkään olleet niin keskustelun aiheina kuin suunnittelupöydillä. Viime vuoden puolella päätetyllä valtatie 3 Moreenin eritasoliittymän hankkeella Hämeenlinnassa on kuokka isketty jo maahan.

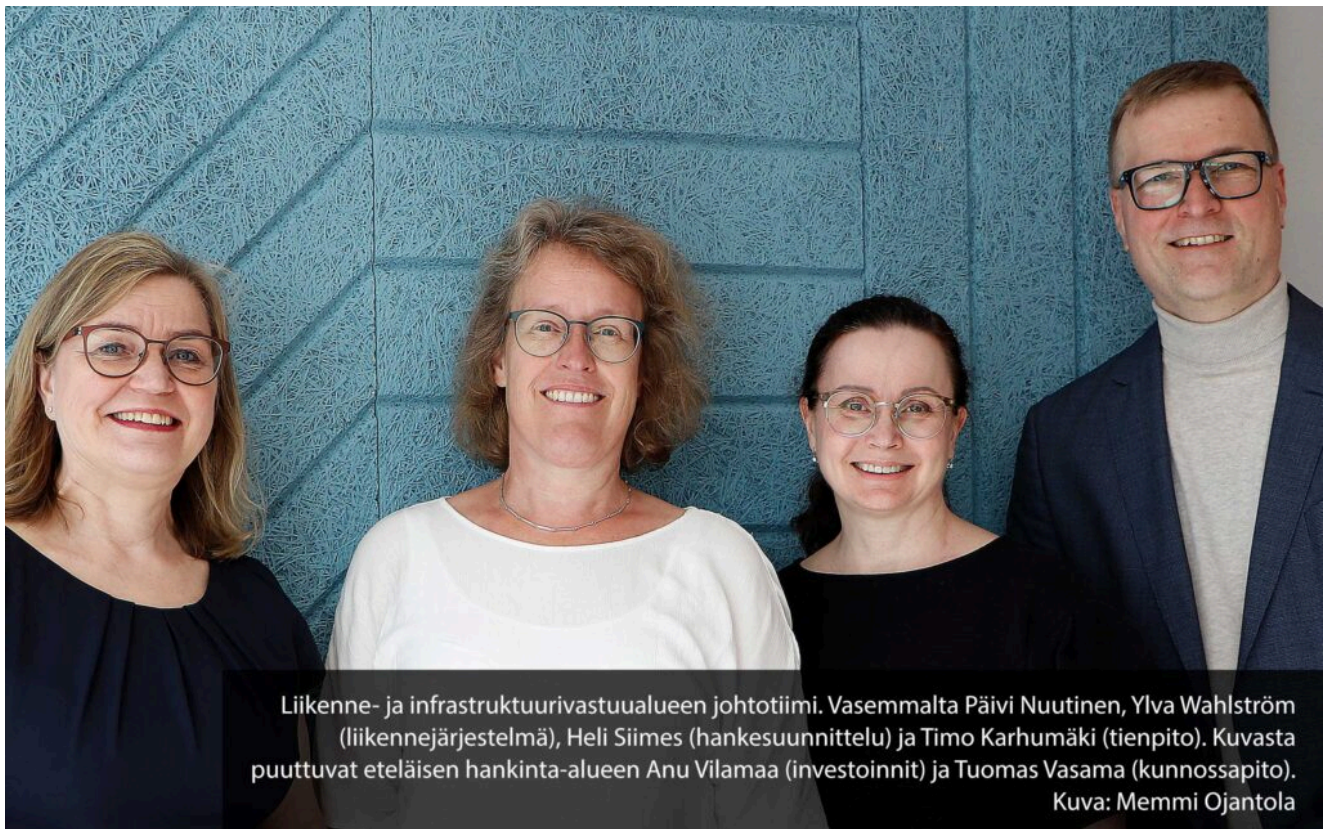
ELY-keskukset valmistautuvat paraikaa myös valtakunnallisen lupa- ja valvontaviraston sekä elinvoimakeskusten käynnistymiseen 1.1.2026. Liikennesektorilla tämä tarkoittaa paitsi uudenlaisen yhteistyön rakentamista maankäyttö- ja ympäristöasioissa uusien virastojen välille, henkilöliikenteen tehtävien eli joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvien tehtävien siirtymistä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin sekä Uudenmaan ELY-keskuksen nykyisen liikennevastuualueen jakamista kolmelle elinvoimakeskusalueelle. Uudenmaan elinvoimakeskus tulee muodostumaan Uudenmaan maakunnan alueelle, Kanta-Hämeen liikennetehtävät siirtyvät Sisä-Suomen elinvoimakeskukseen alueelle ja Päijät-Hämeen liikennetehtävät Kaakkois-Suomen elinvoimakeskukseen muodostamalle alueelle. Muutos tehdään joustavasti tietoa ja asiantuntijuutta siirtäen, joten toiminta asiakkaiden ja sidosryhmien suuntaan toimii katkeamattomana.

Kiitämme yhteisesti koko Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen johtotiimiä ja asiantuntijajoukkoa alueemme kaikkia toimijoita ja tienkäyttäjää hyvistä yhteistyöstä tienpidon hyväksi!

Kesäkuussa 2025

Päivi Nuutinen

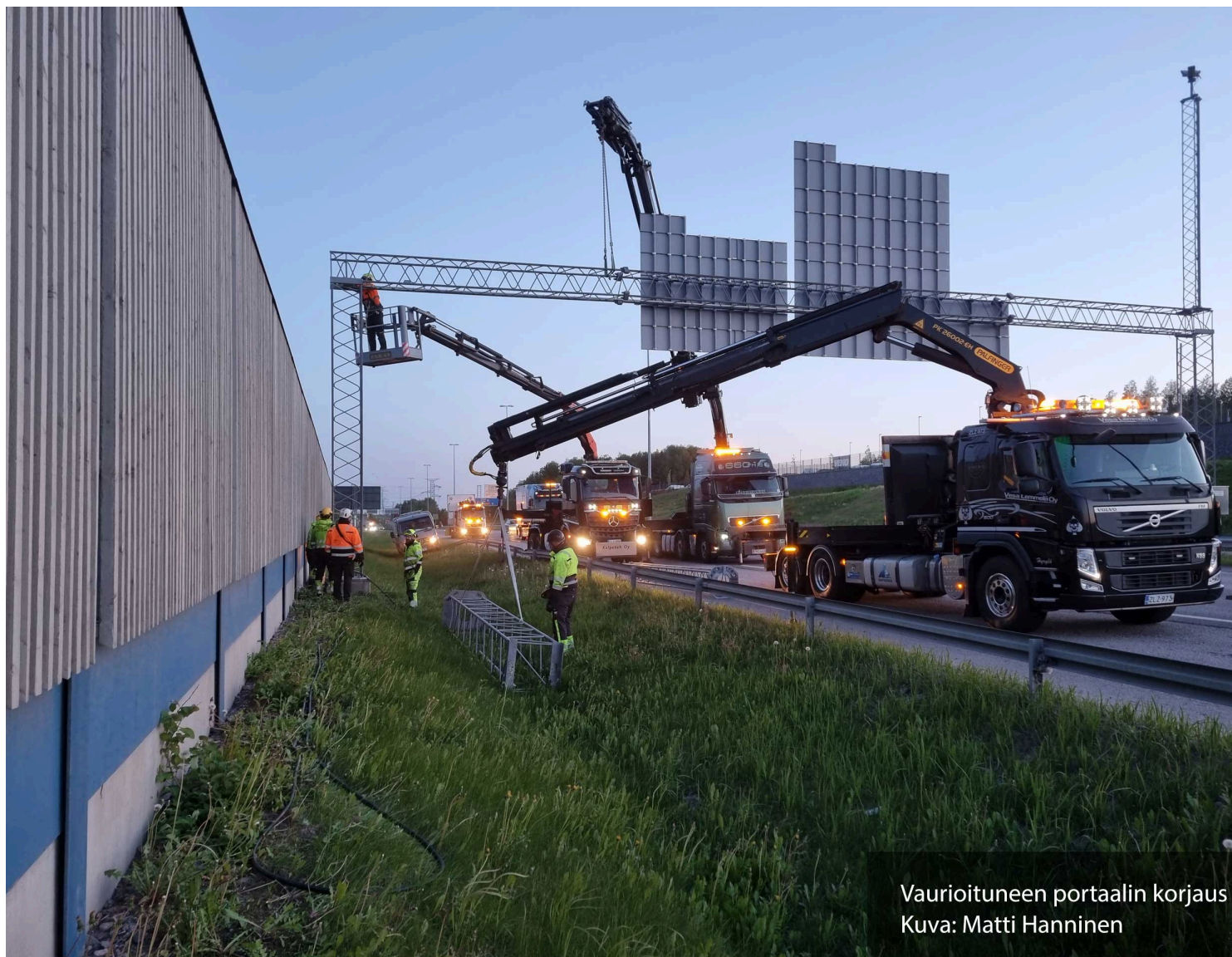
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueen johtaja



Katso myös

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

Tienpidon näkymiä



Vaurioituneen portaalin korjaus
Kuva: Matti Hanninen

Tieverkon korjaustoimet kohtuullisella tasolla

Päällystysurakoiden hintataso Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella näyttää tänä vuonna hieman laskevan viime vuoteen verrattuna. Tämä on hyvä suunta, sillä tarkoitus on tehdä toimenpiteitä erityisen paljon alemman tieverkon tiestölle, jonne korjausvelkaa on kertynyt vuosien saatossa eniten. Näillä teillä korjausmenetelmät ovat kilometrihinnaltaan kalliimpia, koska uudelleen päällystämisen lisäksi joudutaan monin paikoin myös tien rakenteita vahvistamaan. Lopullinen päällystysohjelma on selvillä kesäkuussa, kun kaikki kilpailutukset mahdollisine lisäkohteineen on saatu ratkaistua.

Siltakorjauksia tehdään tuttuun tapaan ympäri toimialueitamme, mutta myös tunnelien korjauksia on työlistalla enenevässä määrin. Vuosaaren tunnelin korjaus käynnistyy syksyllä Fintrafficin vetämässä urakassa ja vuodelle 2026 suunnitellaan Fiskarin tunnelin korjausta Raaseporissa. Lisäksi lujitetaan kriittisiä kallioleikkauksia, jatketaan valaistusten saneerauksia ja tehdään pienempiä kunnostuksia meluesteille ja liikenteenohjauslaitteille. Tulevalla nelivuotiskaudella päättyvät E18 Muurla–Lohja (2029) sekä E18 Koskenkylä–Loviisa–Kotka moottoriteiden elinkaarihankkeet (2026). Valmistautuminen niiden vastaanottoon on jo aloitettu.

Näyttäisi siltä, että päällysteiden ja muiden tierakenteiden korjauksia pystytään jatkamaan myös ensi vuonna tehostetusti ja vähintään vuoden 2025 tasolla, koska valtionvarainministeriö on esittämässä vuoden 2026 budjettiin valtakunnallisesti 120 miljoonan euron lisäystä korjausvelan purkuun osana hallituksen määräaikaista investointiohjelmaa.

MAL-sopimuksista parantamishankkeita

Toimialueemme kaksi MAL-seutua eli Helsingin ja Lahden seudut allekirjoittivat vuoden 2024 lopussa sopimukset tulevien vuosien hankekokonaisuuksista yhdessä muiden valtakunnan MAL-seutujen kanssa. Toteutukset ulottuvat aina vuoteen 2029 ja sisältävät Helsingin MAL-sopimukseen liittyen KUUMA-seudun kuntien alueelle erittäin merkittävän noin 35 miljoonan euron hankekannan ja Lahden seudulla noin 7 miljoonan euron investoinnit maanteiden pieniin parantamishankkeisiin yhdessä kuntien kanssa. Lahden seudulla hankekokonaisuus on jo selvillä, mutta KUUMA-kuntien osalta osa hankkeista selviää vasta loppuvuonna 2025.

Muilta osin pienten parantamishankkeiden näkymät ovat vaisut. Kuluvana vuonna on Väyläviraston kautta saatu hieman rahoitusta liikenneturvallisuushankkeiden toteuttamiseen. Sen avulla pystymme käynnistämään mm. tärkeimmän uudisvalaistuskohteen toteuttamisen vt 4:lle Keravan ja Järvenpään välille. Lisäksi teemme muutamia pieniä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta edistäviä pistemäisiä kohteita eri puolille toimialuettamme.

Helsingin seudun MAL-sopimuksessa sovittiin lisäksi Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä sekä vt 4 välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä -hankkeiden toteutuksien käynnistämisestä. Nämä isot kehittämishankkeet toteuttaa Väylävirasto. Kevään 2025 kehysriihessä oli esillä lisäksi useamman Uudenmaan alueen ison ja pitkään suunnitellun hankkeen aloittaminen. Näiden tarkempi aikataulu ja sisältö selviää vuoden 2025 kuluessa.

Vuodesta 2026 jatketaan uusilla toimialueilla

Elinvoimakeskusten aloittaessa toiminnan vuoden 2026 alusta päättyy 15 vuoden ajanjakso Uudenmaan ja Hämeiden alueiden yhteisen tienpidon historiassa. Jatkossa uuden Uudenmaan elinvoimakeskusten tehtävät tienpidossa kattavat Uudenmaan maakunnan alueen. Pääperiaatteena on, että käynnissä olevat urakat ja hankkeet viedään päätökseen keskeytyksettä vanhalla vastuujaoilla, mutta uusista sopimuksista ja käynnistyksistä päättää kukin uusi elinvoimakeskus alueellaan. Maanteiden hoitourakoiden siirtymäajasta tulee useamman vuoden pituinen. Viranomaisyhteistyötä tehdään jatkossa Päijät-Hämeen osalta Kouvolan ja Kanta-Hämeen osalta Tampereen suuntaan. Tienkäyttäjälle muutos ei juuri näy.

Tiesitkö?

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

Katso myös

[Tilastokeskus – Maarakennuskustannusindeksi](#)

Tienpidon toimintaympäristö



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

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sijaitsee lähes puolet koko maan työpaikoista, minkä myötä työmatkaliikenne on vilkasta. Uudenmaan alueella, erityisesti pääkaupunkiseudulla, on Suomen suurimmat joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja kestävä liikumisen kulkumuoto-osuudet sekä myös paljon potentiaalisia kestävien kulkumuotojen käyttäjiä.

Maakunnista Uusimaa on Suomen suurin työpaikka- ja talousalue. Palvelualojen työllistävä osuus on Uudellamaalla erityisen suuri. Elinkeinoista työllistävimpiä Uudellamaalla ovat IT-ala, toimisto- ja hallinnolliset työt sekä öljynjalostus. Kanta-Hämeen elinkeinoista työllistävimpiä ovat metallien jalostus, mineraalituotteiden valmistus sekä elintarviketeollisuus ja Päijät-Hämeessä vastaavasti elintarviketeollisuus, erityisesti juomateollisuus, huonekaluteollisuus sekä sahateollisuus. Sekä Päijät-Hämeessä että Kanta-Hämeessä jalostuksen osuus elinkeinojen työllistävyystä on yli neljännes. Erityisesti alemman tieverkon yhteyksiä tarvitsevaa maa- ja metsätaloutta on kaikkien kolmen maakunnan alueella.

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

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

Liikennesuorite oli vuonna 2024 lähes 6 % vähemmän Uudellamaalla, yli 5 % vähemmän Kanta-Hämeessä ja yli 2 % vähemmän Päijät-Hämeessä verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen. Valtakunnallisesti liikenteen kokonaissuorite oli vuonna 2024 noin 6 % vähemmän verrattuna vuoteen 2019.

Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja

		Uusimaa	Kanta-Häme	Päijät-Häme	Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2025 (31.12.2024)	henkilöä	1 782 300	169 455	204 635	2 156 390	38 %
Väestönkasvu 2010–2024	henkilöä	249 991	-5 100	-4 142	240 749	92 %
Työpaikat (2023)	kpl	866 415	63 781	75 709	1 005 905	42 %
BKT (2022)	milj. euroa	104 081	6 598	7 724	118 403	44 %
Maapinta-ala (1.1.2025)	km²	9 109	5 200	5 716	20 024	7 %
Maantiet (1.1.2025)	km	4 548	2 224	2 464	9 235	12 %
Liikennesuorite 1.1.2025 (KVL 2024)	milj. autokm.	7 912	1 565	1 595	11 072	31 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2024)	milj. tkm.	3 895	759	762	5 416	21 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2024)	km	390	68	68	525	56 %
Kävelyn ja pyöräilyn väylät maanteillä (1.1.2025)	km	757	179	213	1 149	19 %
Henkilövahinko-onnettomuudet (2020–2024)	kpl	1 722	350	348	2 420	29 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2025)	milj. euroa	-	-	-	125	17 %
Joukkoliikenteen rahoitus, ELY (2025)	milj. euroa	-	-	-	6	19 %

Tilastokeskuksen uusimmassa väestöennusteessa on arvioitu, että tulevien kahden vuosikymmenen aikana Suomen väestö kasvaa vain hieman, kun väestön kehitystä tarkastellaan koko maan tasolla. Kasvu jakautuu maakuntien välillä epätasaisesti. Valtaosassa maakunnista väestö vähenee, kun taas väestön kasvu keskittyy Uudenmaan maakuntaan. Ennusteen mukaan väestö kasvaa Uudenmaan lisäksi vain Pirkanmaan, Varsinais-Suomen, Pohjois-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Pohjois-Savon maakunnissa.

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

Tiesitkö?

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

Kunnat hoitavat katuverkkonsa itsenäisesti.

ELY-keskukset voivat lisäksi myöntää parantamisavustuksia yksityisteille.

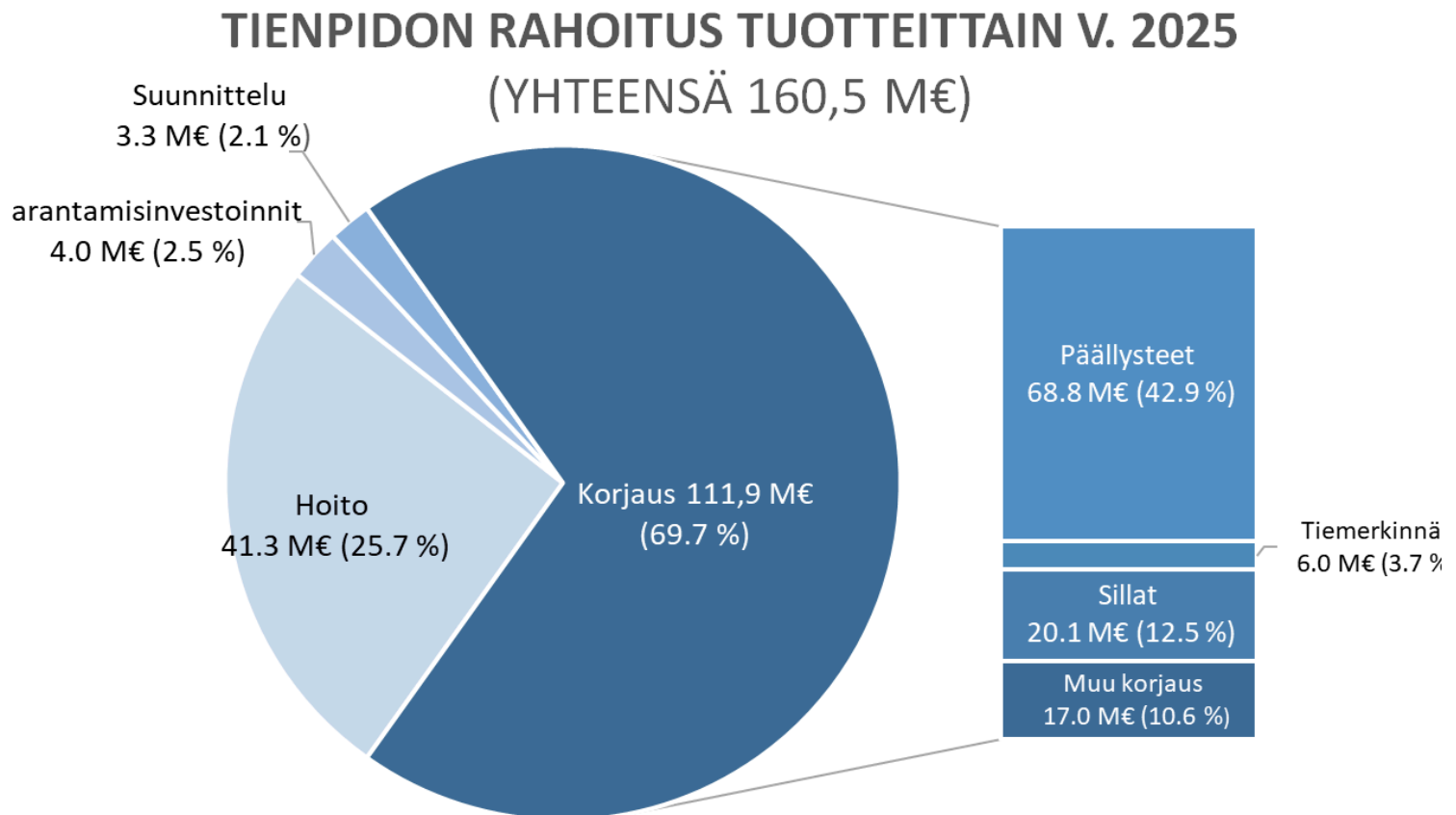
Katso myös

[Väylävirasto – Tietilastot](#)

[Fintraffic – Liikennemäärät](#)

[ELY-keskus – Yksityistieapuri](#)

Tienpidon rahoitus



Kuva: Tienpidon rahoitus tuotteittain 2025 (yhteensä 160,5 M€)

Tienpidon rahoitus 2025

Uudenmaan ELY-keskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2025 kesäkuun tilanteessa on noin 129,1 miljoonaa euroa, lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on saanut 31,4 miljoonaa euroa päällystämiseen käytettävää korjausvelkarakhaa. Perustienpidon rahoituksella hoidetaan valtion omistaman maantieverkon tienpito lukuun ottamatta isoja kehittämisinvestointeja, joista vastaa Väylävirasto. Päätöksentekoa rahoituksen kohdistamisesta ja toteutettavista hankkeista ohjaavat Uudenmaan ELYn strategia ja Uudenmaan ELYn strategiset liikenteen linjaukset, joiden keskeisenä tavoitteena on tarjota toimiva liikennejärjestelmä ja turvallinen tieverkko elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Valtaosa perusväylänpidon rahoituksesta kuluu tiestön kunnossapitoon eli hoitoon ja korjauksiin, joiden priorisointi tehdään Väyläviraston toimintalinjojen mukaisesti. Hoidolla varmistetaan tieverkon päivittäinen liikennöitävyys keliolosuhteista riippumatta ja korjauksilla puolestaan poistetaan tiestön kulumisesta ja ikääntymisestä johtuvia vaurioita.

Suunnittelu

Suunnittelun rahoituksella pystytään tekemään ELY-keskuksen perustehtäviin kuuluvaa liikennejärjestelmätyötä ja siihen liittyviä suunnitelmia. Väyläviraston keskitetyn suunnitteluohjelman kautta voidaan käynnistää isompia väylien aluevaraus-, yleis- ja tiesuunnitelmia.

Parantaminen

ELYn perusväylänpidon rahoituksen heilahtelut näkyvät erityisesti tieverkon parantamisessa ja vuosi 2025 on tarpeisiin nähden niukka. Väyläviraston investointiohjelman perusväylänpidon parantamishankkeiden toteuttamiseen on saatu tälle vuodelle 1,5 milj. € liikenneturvallisuuskohteiden toteuttamiseen. Tällä rahoituksella toteutetaan valaistus valtatielle 4 Keravan ja Järvenpään välille,

liikenneturvallisuuden parantamistoimia Katriinantiellä (mt 11459) Vantaalla sekä joukko pienempiä paikallisesti tärkeitä liikenneturvallisuuskohteita. Joulukuussa 2024 valtiovarainvaliokunta lisäsi vuoden 2025 budjettiin rahoituksen seuraavien parantamishankkeiden toteutuksen käynnistämiseksi:

- Vt 25 tievalaistuksen täydentäminen välillä mt 1050 Vanha Rannikkotie–Leppi, Raasepori
- Kt 54 riista-aidan jatko Sajatieltä länteen kolme kilometriä kohti Tammela, Loppi
- Mt 1571 ja mt 1580 liikenneturvallisuutta parantavat kohteet Isnäsin koulun ja urheilukentän ympäristössä, Loviisa
- Mt 2804 Jokioinen–Vaulammi jalankulku- ja pyörätien rakentaminen yhteishankkeena kunnan kanssa, Jokioinen

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

Helsingin ja Lahden seutujen maankäytön-, asumisen- ja liikenteen eli MAL-sopimusten pohjalta käynnistetään seuraavien pienten yhteisrahoitteisten parantamishankkeiden toteuttaminen:

- Vt 25 ja Kalevankadun liittymä, Hyvinkää (rakentamissuunnitelman laadinta)
- Mt 313 jalankulku- ja pyörätie välille Lentotie–Urajärvi, Asikkala
- Mt 1421 Jokelantie, Palopuron kohdan jalankulku- ja pyörätie, Hyvinkää
- Maantie 1452 Vähänummentien liittymän parantaminen Pohjoisväylän (mt 1456) kohdalla sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt, Järvenpää (rakentamissuunnitelman laadinta)
- Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilytie välille mt 11711 Kuntomajantien liittymä–Sepänmäki, Mäntsälä

Hoito

Maanteiden päivittäinen hoito on merkittävin kunnossapidon erä vuositasolla. Maanteiden hoitourakkamalli korostaa tilaajan ja urakoitsijan välistä yhteistoimintaa. Kustannustason arvioidaan pysyvän vähintään viime vuoden tasolla, mutta vuosivaihtelu voi olla suurta eri toimenpiteiden välillä, koska sää vaihtelee vuosittain. Lisäksi mm. tavoite- ja kattohintojen ylitykset sekä indeksimuutokset vaikuttavat lopulliseen kustannustasoon.

Korjaus

Päällystäminen on korjaamisessa suurin kuluerä. Normaalin korjausrahoituksen lisäksi vuodelle 2025 on saatu 31,4 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa, joka käytetään päällystämiseen. Tämän mukaisesti myös päällystyskilometritavoite on tälle vuodelle keskimääräistä suurempi. Päällystämisen hintataso on edellisvuosien tapaan korkealla, vaikka hinnat ovat laskeneet keskimäärin 5–10 % vuoden 2024 tasosta. Tänä vuonna päällystetään selvästi normaalivuosia enemmän alemman tieverkon kohteita, mikä ei olisi mahdollista ilman korjausvelkarahoitusta.

Eduskunnan nimeäminä jakovarakorjauksella toteutettavina korjauskohteina tälle vuodelle ovat:

- Mt 2951 Lammintie, päällystys, Hämeenlinna
- Mt 2956 Rantatien jalankulku- ja pyöräilyväylän päällystys välillä Messilä–kirkonkylä yhteishankkeena kunnan kanssa, Hollola
- Mt 11141 Stenbrontien parantaminen, Inkoo
- Mt 11231 Kylmäläntien kunnostus, Kirkkonummi
- Mt 11697 Massbyntien päällystys yhteishankkeena alueen yritysten ja kunnan kanssa, Sipoo
- Mt 11861 Ylikentie, päällystys välillä Örnvikintie–Hissunkissuntie ja Bosgårdintien liittymän tiemutkan parantaminen, Porvoo
- Mt 11915 Lapinkyläntien päällystys, Lapinjärvi
- Mt 13609 Pilpalantie, päällystys Pilpalasta alkaen, Loppi
- Mt 13610 Kalamajantien alkuosan päällystys, Loppi
- Mt 13814 Haminankyläntie, päällystys, Hausjärvi
- Mt 13838 Viralantie päällystys vt 3:n suunnasta, Janakkala
- Mt 13845 Lastuvuorentie, päällystys, Janakkala
- Mt 13937 Liesontien päällystys, Hämeenlinna
- Padasjoen keskusta-alueen jalankulku- ja pyöräilyväylien päällystys (mt 3134, mt 14173 ja mt 14174), Padasjoki

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

Siltojen korjausten määrärahat ovat kuluvana vuonna hieman edellistä vuotta suuremmat, noin 20,1 miljoonaa euroa. Siltojen ja putkisiltojen materiaaleista erityisesti teräksen hintakehitys vaikuttaa korjattavien kohteiden määrään. Tällä hetkellä kustannusten kohoaminen vaikuttaa tasaantuneen. Siltakohteissa on urakoitsijoiden riskien helpottamiseksi käytössä teräksen hintaa huomioiva indeksi. Se kuitenkin lisää epävarmuutta lopullisista kustannuksista.

Tunneleihin liittyvistä korjaushankkeista merkittävin on Helsingissä Vuosaaren satamaan johtavan tietunnelin korvausinvestointi. Tunnelin kiertotiejärjestelyjen parantaminen Itäväylän ja Kallvikintien liittymässä on saatu valmiiksi ja varsinainen tunnelin korjaus alkaa tänä syksynä.

Lisäksi tänä vuonna pystytään perusrahoituksella korjaamaan varusteita ja laitteita viime vuosia enemmän. Merkittävimpiä korjauskohteita ovat valaistuksen saneeraukset, kallioleikkausten korjaukset, reunapaalutuksien uusimiset ja melusteiden pienimuotoiset korjaukset.

Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vuoden 2025 tienpidon perusrahoitus on noin 125,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus on saanut 31,4 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa.

Katso myös

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

[Väylävirasto – Väylänpidon perussuunnitelma 2025–2028](#)

[Valtiovarainvaliokunta – Eduskunnan jakovarakohteet 2025](#)

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



Toiminta ja tavoitteet

- [Liikenteen linjaukset](#)
- [Liikennejärjestelmätyö](#)
- [Turvallinen liikkuminen](#)
- [Hankesuunnittelu](#)
- [Tieverkon kunnossapito](#)
 - [Päällysteet](#)
 - [Sillat ja muut taitorakenteet](#)
 - [Tievauriokohteet](#)
- [Joukkoliikenne](#)

Liikenteen linjaukset



Strategia – osa johtamisen arkkitehtuuria

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

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

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

Kestävä liikenne:

Edistämme kestävästä liikkumisesta matkakettuja ja kestävästä liikkumisesta infraa koskevilla suunnitelmilla. Kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran kehittäminen on keskeistä vähäpäästöiseen liikenteeseen siirryttäessä. Esimerkiksi alikulut, liityntäpysäköinti ja joukkoliikenteen pysäkkiympäristöt ovat huomion kohteina. Osallistumme myös ilmastovaikutusten arvioinnin kehittämiseen osana ilmastovaikutusten konkretisointia. Otamme liikennejärjestelmäsuunnittelussa huomioon sosiaalisten vaikutusten näkökulman ja lisäämme osaamistamme tällä alueella.

Elinvoimaa alueelle:

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

Turvallinen liikenne:

Toimenpiteemme kohdistuvat neljälle osa-alueelle: turvallisuuden kehittämiseen digitalisaation ja automaation avulla, aktiiviseen turvallisuusyhteistyöhön, liikenneinfrastruktuurin parantamiseen sekä ajonopeuksien turvallisuudesta huolehtimiseen. Jatkamme aktiivista yhteistyötä kaikkien keskeisten toimijoiden kanssa liikenneturvallisuuden edistämiseksi sekä parannamme jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Liikenneturvallisuus on kaikkien yhteinen asia ja vaatii laajaa yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Siksi panostamme valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian mukaisiin toimenpiteisiin yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

Aktiivinen yhteistyö ja ennakoiva vuorovaikutus: Olemme aktiivinen toimija varautumisen yhteistoiminnan suunnittelussa ja harjoittelussa muiden viranomaisten kanssa. Panostamme kuntayhteistyöhön ja ennakoivaan vuoropuheluun, jotta voimme paremmin vastata kuntien tarpeisiin ja edistää alueellista kehitystä. Viestimme aktiivisesti ELY-keskuksen tekemisistä eri kanavien kautta ja selkeytämme tiedonhallintaa ja -jakoa organisaatiossamme. Lisäksi vahvistamme ELY-keskuksen sisäistä yhteistyötä yli yksikkö- ja vastuualuerajojen, jotta voimme toimia entistä tehokkaammin. Osallistumme ja olemme aktiivinen toimija aluehallinnon virastouudistuksen toimeenpanossa, jotta muutos tapahtuu mahdollisimman sujuvasti niin henkilökuntamme kuin sidosryhmiemme kannalta.

Strategian pitkäjänteisyys – suunnan säilyttäminen muutosten keskellä

Strategian pitkäjänteisyys on keskeinen tekijä, kun toimintaympäristössämme tapahtuu merkittäviä muutoksia. Uusi hallitusohjelma toi mukanaan aluehallintouudistuksen, jonka tavoitteena on tehostaa julkisten palveluiden järjestämistä ja parantaa alueellista tasa-arvoa. Vaikka hallinnolliset rakenteet muuttuvat, strategian pohjana olevat periaatteet säilyvät ajankohtaisina ja antavat edelleen selkeän suunnan toiminnallemme.

Turvallisuusympäristön muutos korostaa varautumisen merkitystä. Globaalit ja paikalliset turvallisuusuhat ovat tällä hetkellä monimuotoisia ja ennakoimattomia, mikä vaatii jatkuvaa varautumisen ylläpitämistä ja kehittämistä. Varautumisen painoarvo onkin kasvanut viime vuosina, ja olemme tiivistäneet yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa. Kokonaisvaltainen liikenteen strategia varmistaa, ettei yksittäinen ilmiö tai toimintaympäristön muutos muuta toimintamme suuntaa muiden tavoitteiden kustannuksella.

Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja siihen sopeutuminen edellyttävät pitkäkestoisia toimenpiteitä, joita on jo integroitu osaksi normaalia toimintaamme. Kestävän liikenteen osalta kehitämme osaamistamme, jotta tulevaisuuden liikennejärjestelmä olisi entistä yhdenvertaisempi kaikille liikkujille. Liikenneturvallisuutta edistetään kaikissa vaiheissa, aina kaavoituksesta tienkäyttäjien liikenneturvallisuusvalistukseen. Elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen toimintaedellytysten huolehtimisessa katse on kunta- ja maakuntarajoja laajemmalla. Olemme sitoutuneita strategiaamme ja pitkäjänteisyydellä pysymme oikealla kurssilla kohti tavoitteitamme myös muuttuvassa ympäristössä.

Tiesitkö?

Tuoreimmat selvitykset kestävän liikenteen, elinkeinoelämän tarpeiden ja turvallisuuden saralla:

[Kanta-Hämeen raskaan liikenteen jakeluinfraselvitys](#)

[Päijät-Hämeen logistiikkaselvitys 2024](#)

[Kanta-Hämeen logistiikkaselvitys 2024](#)

[Kanta-Hämeen pyöräliikenteen tavoiteverkko 2050](#)

Katso myös

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

[Valtioneuvosto – Fossiilittoman liikenteen tiekartta](#)

[Valtioneuvosto – Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026](#)

[Traficom – Liikennejärjestelmäanalyysi](#)

[Traficom – Liikenneverkon strateginen tilannekuva](#)

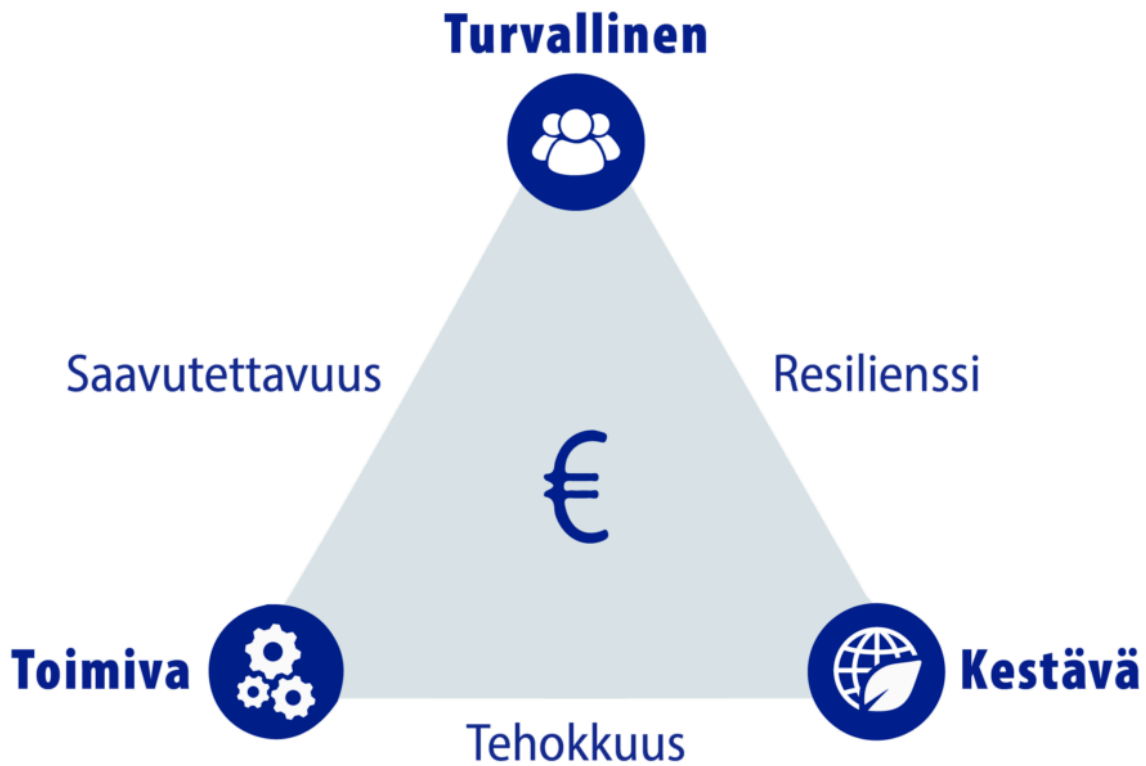
Liikennejärjestelmätyö



Kuva: Aleksi Krankka

Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seurantaa

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



Kuva: Liikenne 12 -suunnitelman päivitetty tavoitteet

Alueellisessa liikennejärjestelmätyössä ELY-keskuksen tehtävänä on varmistaa valtakunnallisten tavoitteiden toteutuminen, tieverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä liikenteen turvallisuus, sujuvuus ja puhdas siirtymä. ELY-keskus tekee liikennejärjestelmäyhteistyötä kaikilla suunnittelun tasoilla erityisesti valtion tieverkon näkökulmasta, mutta kaikki väylämuodot ja kulkutavat huomioiden. ELY-keskus osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaan ja toimii niiden toteuttajana maantieverkon osalta toimien yhteistyössä Väyläviraston ja kuntien kanssa. ELY-keskus vastaa myös joukkoliikenteen viranomaistehtävistä osalla alueista.

Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelu

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

Uudenmaan liitossa laaditaan maakuntakaavan lisäksi Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka on laadittu viimeksi vuonna 2021. Liikennejärjestelmäsuunnitelmien toimenpideohjelmat vuosiksi 2025–2028 on vastikään päivitetty. Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä MAL-suunnitelmaa. Helsingin seudulle on laadittu MAL 2023 -suunnitelma. Seudun uusiin MAL-sopimukseen on neuvoteltu vuosiksi 2024–2035.

Kanta- ja Päijät-Hämeessä maakunnan liitot laativat maakuntakaavat ja vastaavat alueidensa liikennejärjestelmäsuunnitelmista. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuonna 2020 ja Päijät-Hämeeseen on valmistunut vuonna 2025 uusi liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka sisältää myös seudullisen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman (SUMP). Lahden seudulle on laadittu MAL-sopimukseen liittyvä kaupunkiseutusuunnitelma. Seudun uusiin MAL-sopimukseen on neuvoteltu vuosiksi 2024–2035.

ELY-keskus osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja maakuntakaavojen valmisteluun tiiviisti eri ryhmissä ja teettää yhteistyössä suunnitelmien laadintaa hyödyttäviä selvityksiä, joita ovat viime aikoina olleet esimerkiksi kestävien matkaketjujen ja pääpyöräilyreittien määrittely sekä raskaan liikenteen vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja logistiikkaan liittyvät selvitykset. ELY-keskus on myös osapuolena MAL-sopimusten solmimisessa ja osallistuu tiiviisti sopimusten toimenpiteiden toteuttamiseen ja toteutumisen seurantaan. Sopimuksia toteuttavia toimenpiteitä ovat olleet esimerkiksi pienet kestävästä liikkumisesta ja liikenneturvallisuutta edistävät liikenneverkon parantamistoimet.

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

Katso myös

[HSL – MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma](#)

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

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

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

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

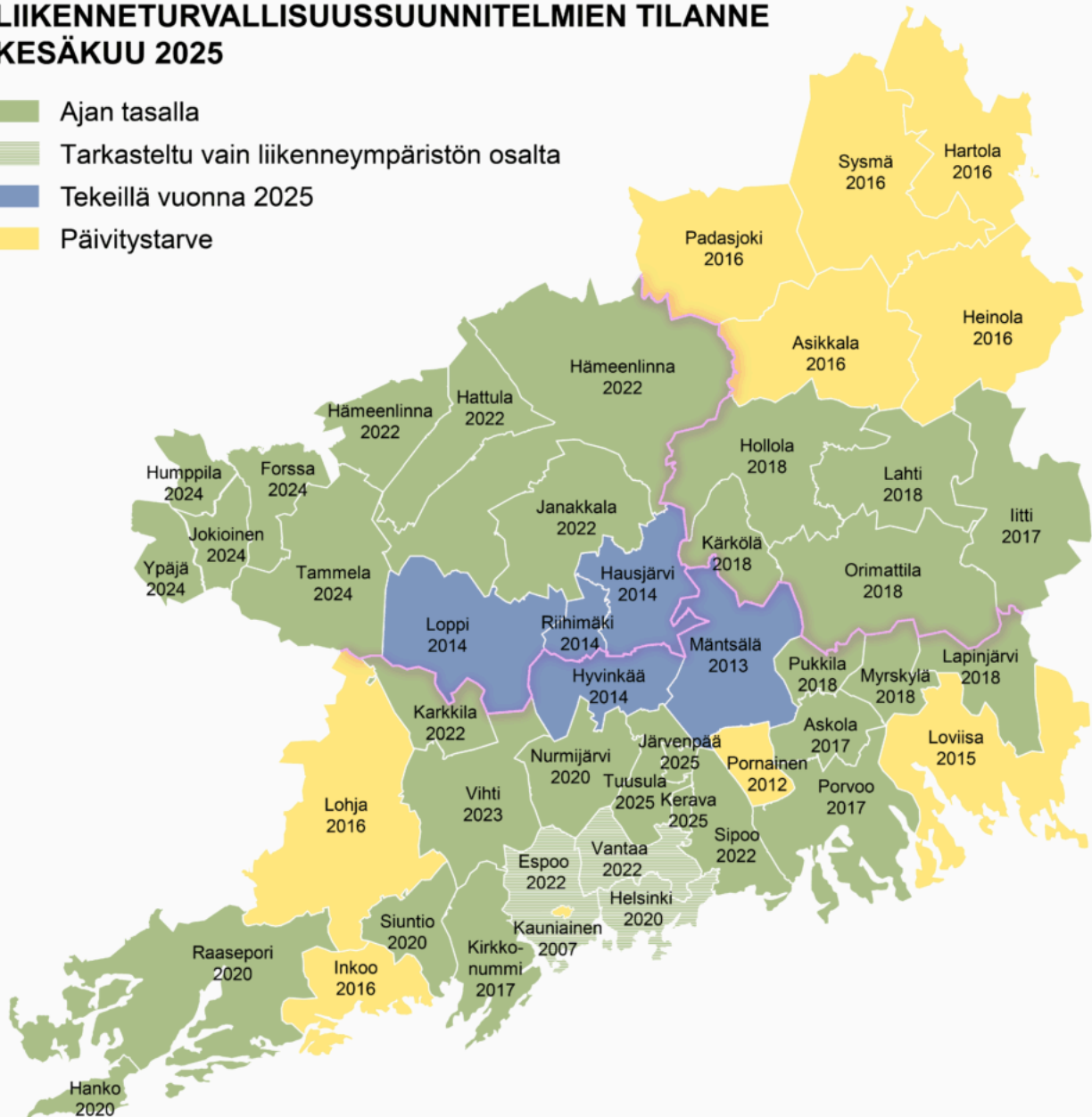
[Päijät-Hämeen liitto – Lahden seudun kaupunkiseutusuunnitelma](#)

[Ympäristöministeriö – Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset](#)

Turvallinen liikkuminen

LIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMIEN TILANNE KESÄKUU 2025

- Ajan tasalla
- Tarkasteltu vain liikenneympäristön osalta
- Tekeillä vuonna 2025
- Päivitystarve



Liikenneturvallisuutta joka tasolla

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

Liikennejärjestelmätasolla tarpeita kartoitetaan muun muassa kuntien ja ELY-keskuksen yhteisissä kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa sekä jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelmissä. Suunnitelmissa etsitään toimenpiteitä, jotka tähtäävät kestävä ja turvallisen liikennekulttuurin parantamiseen. Lisäksi määritetään yhdessä tärkeimmät pienet toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien, joukkoliikennepysäkkien sekä kestävä liikkumisen matkaketjujen parantamiseksi. Samalla huomioidaan tärkeät

kohderyhmät, kuten lapset ja iäkkäät, arvioimalla päiväkotien, koulujen sekä palvelutalojen ja hoitokotien ympäristöjen parantamistarpeita. Suunnitelmien valmistuttua tunnistettuja toimenpiteitä edistetään muun muassa kuntien liikenneturvallisuusryhmien kautta.

Monipuolinen työkalupakki

Suurempia infraan kohdistuvia liikenneturvallisuustoimenpiteitä ovat maantieliittymien parantaminen, jalankulku- ja pyöräteiden sekä alikulkujen rakentaminen, tievalaistuksen rakentaminen tai uudet riista-aidat. Tyypillisiä pienempiä toimenpiteitä ovat tieympäristön varusteiden kunnostaminen (esim. kaiteet), liikenteenohjauksen toimenpiteet (esim. nopeusrajoitukset ja opasteet), suojateiden ja pysäkkijärjestelyjen parantaminen ja rakentaminen sekä automaattisen liikennevalvonnan suunnittelu ja toteutuksen edistäminen. Näiden yleensä pienten, mutta paikallisella tasolla erittäin merkittävien liikenneturvallisuustoimenpiteiden lähtötietoina toimivat edellä mainittujen suunnitelmien lisäksi myös kansalaisilta, kouluilta, yhdistyksiltä tai kunnista saadut toimenpide-ehdotukset sekä ELY-keskuksen omat selvitykset.

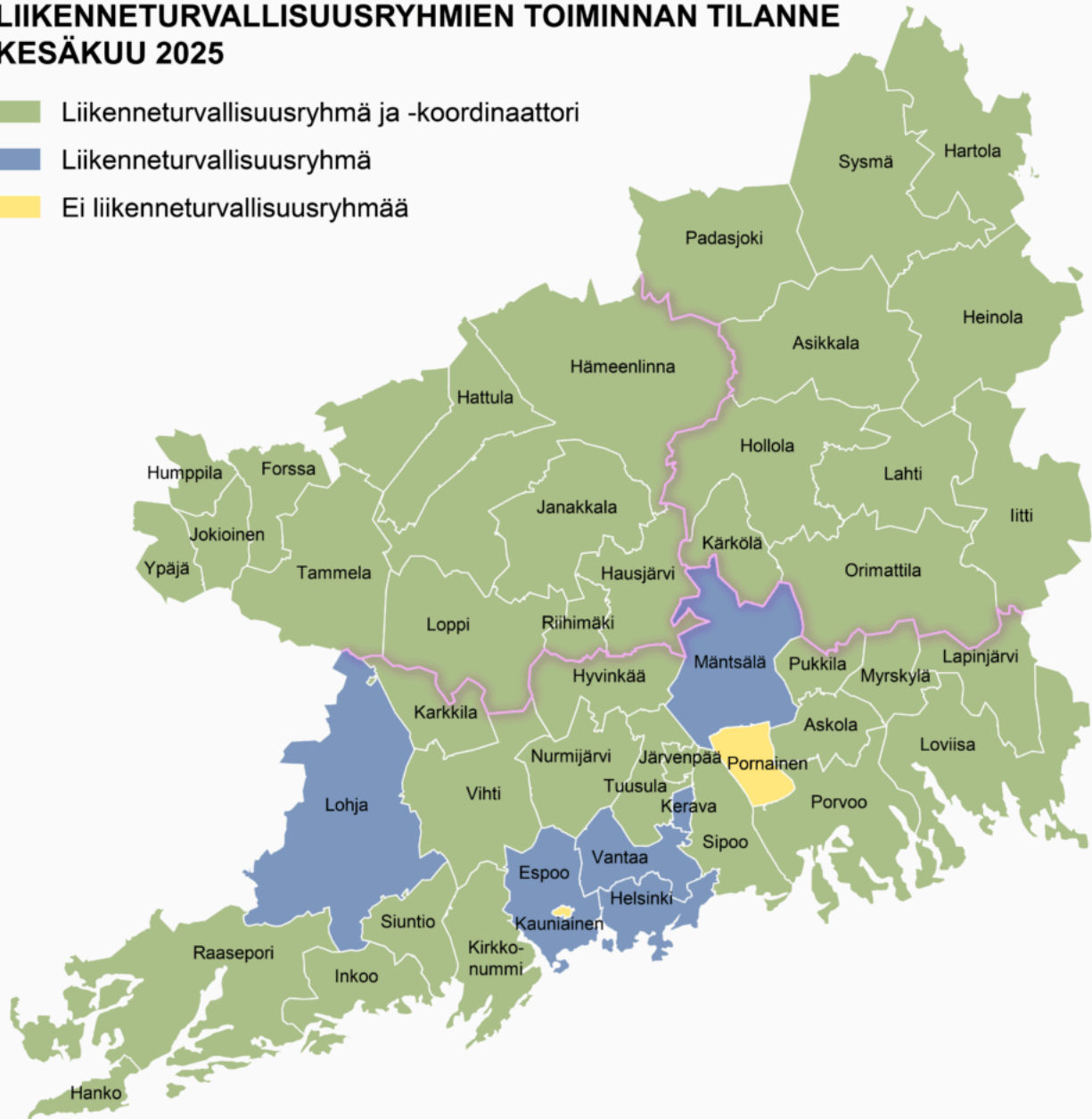
Uusien jalankulku- ja pyöräteiden toteutusten osalta tärkeimpänä lähtökohtana on säännöllisesti päivitettävä tarvekori, jossa otetaan huomioon kuntien näkemykset uusien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien tärkeydestä. Näistä kiireellisimpiä pyritään viemään tiesuunnitteluun ja kohti toteutusta – tämän osalta ratkaisevassa roolissa on myös yhteisrahoituksesta sopiminen kunnan kanssa.

Toteutettavien toimenpiteiden valinta

Vuosittain ELY-keskus pyrkii toteuttamaan ensisijaisesti sellaisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joilla on hyvä vaikuttavuus ja kustannustehokkuus. Esimerkiksi riskianalyysit kertovat toimenpiteen vaikuttavuudesta. Toteutukseen pääsevien toimenpiteiden priorisointi perustuu muun muassa toimenpidekohtaisiin selvityksiin ja laadittuihin tarvekoreihin. Vaikka liikenneturvallisuuteen vaikuttavat toimenpiteet ovat keskenään hyvin erilaisia, joudutaan niitä toimenpidekohtaisen tärkeysjärjestykseen asettamisen lisäksi myös vertailemaan keskenään. Hyviä kohteita on paljon, mutta vain pieni osa voidaan vuosittain toteuttaa.

LIKENNETURVALLISUUSRYHMIEN TOIMINNAN TILANNE KESÄKUU 2025

- Liikenneturvallisuusryhmä ja -koordinaattori
- Liikenneturvallisuusryhmä
- Ei liikenneturvallisuusryhmää



Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maanteillä

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

Katso myös

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

[Väylävirasto – Turvallisuus tieliikenteessä](#)

[Poliisin kirjaamat tieliikenneonnettomuudet kartalla](#)

[Suurriistavirka-avun kirjaamat hirvieläinonnettomuudet kartalla](#)

[Traficom – Tieliikenteen turvallisuus](#)

[Liikenneturva](#)

Hankesuunnittelu



Skåldön sillan yleissuunnitelma,
suunnitelmakuva, Raasepori

Suunnittelulla varaudutaan tulevaisuuteen

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on hyvin paljon tarpeita tieverkon kehittämiseen ja parantamiseen. Tarpeet ovat erilaisia ja erikokoisia. Merkittävä osa näistä toimenpidetarpeista esitetään priorisoituina alueen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tai kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa. Rahoitus ratkaisee, mitä lopulta voidaan toteuttaa. Suunnitelmia teettämällä varaudutaan siihen, että valmius toteuttamiseen on mahdollisimman hyvä rahoituksen varmistuessa. Erityisesti pääväylien osalta on varauduttava suunnitelmin tuleviin kehittämistarpeisiin pitkällä aikavälillä.

Suunnittelun rahoituksella tehdään ELY-keskuksen perustehtäviin kuuluvaa liikennejärjestelmätyötä ja siihen liittyviä suunnitelmia, mutta myös suurten väylähankkeiden suunnitelmia. Väylävirasto ohjaa suurimpien suunnittelukohteiden suunnittelua valtakunnallisen keskitetyn suunnitteluohjelman kautta. Suunnitteluohjelmaan valittujen esiselvitysten avulla kartoitetaan laajasti tulevia suunnittelu- ja investointitarpeita. Väylähankkeiden arviointiin käytetään monipuolista vaikutusten arviointia, johon sisältyy mm. hyöty-kustannusanalyysi. Hankearviointilla varmistetaan parhaan hankevaihtoehdon eteneminen suunnittelussa. Suunnitteluohjelman

hankesuunnittelukohteiden avulla pyritään ensisijaisesti edistämään Väyläviraston laatiman investointiohjelman toteutusvalmiutta. Valintakriteerit perustuvat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys, sekä siihen, onko tarve tunnistettu strategisessa tilannekuvassa tai onko kohde erityisen akuutti tai muutoin kriittinen.

Merkittävimpiä käynnissä olevia tai alkavia hankesuunnittelukohteita alueellamme ovat:

- Vt 2 Nummela–Karkkila välin yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- Vt 2 liittymäjärjestelyt Puolimatkan alueen kohdalla (Humppila), tiesuunnitelma
- Vt 12 välillä Joutjärvi–Uusikylä, tiesuunnitelma
- Vt 25 Nopon (mt 130) ja vt 3 eritasoliittymien parantaminen, tiesuunnitelma
- Vt 25 välillä Kartanonsuo–Keravanjoki, tiesuunnitelma
- Vt 25 ja vt 4 eritasoliittymän ramppi Mäntsälässä, tiesuunnitelma
- Vt 25 välillä Langansböle–Västerbacka, tiesuunnitelma
- Vt 25 Hyvinkään itäisen ohikulkutien eritasoliittymä, tiesuunnitelma
- Kehä III parantaminen vt 4 eritasoliittymän kohdalla, aluevaraussuunnitelma
- Kt 51 välillä Sunnavik–Munkinmäki, yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- Kt 55 kehittämisselvitys Porvoo–Mäntsälä ja Monninkylän eritasoliittymä, aluevaraussuunnitelma
- Mt 1002 Skåldön sillan yleissuunnitelma Raaseporissa
- Mt 1583 Atomitien uusi tieyhteys, tiesuunnitelma

Tulevien vuosien suunnittelutarpeita ovat muun muassa:

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

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

Tekeillä ovat mm. seuraavat suunnitelmat:

- Vt 25 Leksvallintien jalankulku- ja pyörätie sekä alikulkukäytävä, tiesuunnitelma
- Vt 25 Kalevankadun eritasoliittymä, rakentamissuunnitelma
- Mt 170 Koskenkylä–Greggböle jalankulku- ja pyörätie, tiesuunnitelma
- Pippon elinkeinoelämän alueen liikennejärjestelyt, Lahti, esisuunnitelma

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

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

Tiesitkö?

Tiesuunnitelman laadintaan on syytä varata vähintään kaksi vuotta aikaa.

Katso myös

[Uudenmaan ELY-keskus – Teiden suunnittelu ja rakentaminen](#)

[Väylävirasto – Suunnitteluohjelma](#)

[Väylävirasto – Väyläverkon investointiohjelma](#)

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

[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 kesä- ja talvihoidolla taata tieverkon turvallisuus ja päivittäinen liikennöinti.

Ajankohtaista tieverkon kunnossapidossa

Aluehallintouudistuksen myötä myös kunnossapitoa toteutetaan Uudenmaan, Kanta- ja Päijät-Hämeen alueella jatkossa eri tavalla organisoituna. Vastuu Kanta-Hämeen tienpidon ohjelmoinnista siirtyy Sisä-Suomen elinvoimakeskukselle ja vastuu Päijät-Hämeestä Kaakkois-Suomen elinvoimakeskukselle. Uusimaa muodostaa jatkossa oman elinvoimakeskuksensa.

Jatkossa investointien ja kunnossapidon hankinnat on nykytapaan keskitetty siten, että elinvoimakeskusten eteläinen hankinta-alue vastaa Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueen töiden hankinnasta ja toteutuksesta. Päijät-Hämeessä hankinnat toteuttava taho säilyy myös samana. Kanta-Hämeen osalta hankintavastuu siirtyy elinvoimakeskusten läntiselle hankinta-alueelle.

Uudellamaalla Porvoon ja Mäntsälän alueiden maanteiden hoitourakat on talven aikana kilpailutettu. Uudet viisivuotiset urakat alkavat lokakuussa 2025. Mäntsälän hoitourakkaan kuuluu myös Päijät-Hämeen alueita ja suunnitelmassa on viedä sopimus tällaisenaan loppuun vuoteen 2030 asti. Loppuvuodesta käynnistyy Raaseporin ja Nummen maanteiden hoitourakoiden kilpailutus. Nummen urakka kilpailutetaan samalla aluerajauksella, mutta normaalia lyhyempänä tulevia muutoksia silmällä pitäen.

Maanteiden hoitourakat ja elinkaarihankkeet
tilanne 1.10.2024

The map displays the following maintenance periods for various municipalities in Southern Finland:

- Yellow:** Raasepori 2021-2026, Inkoo, Siunio, Karkkila, Vihuri, Tuusula, Vantaa 2024-2029, Espoo 2024-2029.
- Blue:** Hämeenlinna 2023-2028.
- Green:** Lahti 2022-2027.
- Pink:** Mäntsälä 2020-2025.
- Brown:** Porvoo 2020-2025.

Other municipalities shown include Hartola, Syvä, Heinola, Padasjoki, Asikkala, Jitti, Nastola, Laitila, Orimattila, Pukkila, Myrskylä, Lapinjärvi, Askola, Järvenpää, Pornainen, Sipoo, Porvoo, Loviisa, E18 Koskenkylä-Kotka 2014-2026, E18 Muurla - Lohja 2009-2029, and Raasepori 2021-2026.

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

Liikennepäristön hoitoon kuuluu monia ympärivuotisia tehtäviä, kuten siisteydestä huolehtiminen ja asfalttipäällysteiden paikkaus. Suurin tehtäväkokonaisuus on kuitenkin viherhoito, joka käsittää muun muassa tienvarsien niitto- ja raivaustöitä liikenteen riittävän näkyvyyden takaamiseksi.

Sorateiden hoidossa perinteiseen rytmiin kuuluvat kevät- ja syysmuokkaukset. Kevätmuokkaus ajoittuu kelirikkokauden jälkeiseen aikaan, jolloin mahdollisten kelirikkokorjausten jälkeen tie tasataan ja pölynsidonnalla pyritään helppohoitaiseen tiehen myös kesäaikana. Mursketta sorateille lisätään yleensä syksyisin, millä pyritään luomaan hyvät edellytykset talvihoitoon. Vaihtelevat sääolot, kuten lauhat ja märät talvet tai pitkät kuivat jaksot ovat kuitenkin sekoittaneet talvihoidon perinteistä aikataulua. Joskus joudutaan odottamaan sopivaa säätä tietyn työn tekemiseksi ja tänä aikana liikennöinti soratiellä kärsii.

Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen vastuulla on:

- maantieverkkoa n. 9 240 km
- rampeja n. 540 km
- päällystettyjä teitä
n. 7 250 km
- sorateitä n. 2 030 km
- jalankulku- ja pyöräteitä
n. 1 160 km
- siltoja n. 3040 kpl
- maantietunneleita 9 kpl
- tievalaistusta n. 1 430 km
- liikennemerkkejä n. 121 000 kpl
- linja-autopysäkkejä n. 11 000 kpl ja pysäkkikatoksia 6740 kpl
- levähdys- ja pysäköintialueita n. 180 kpl

Katso myös

[Fintraffic – Liikennetilanne-palvelu](#)

[Väylävirasto – Maanteiden hoitoluokitus](#)

[Väylävirasto – Teiden kunnossapito](#)

[Väylävirasto – Maanteiden talvihoito](#)

[Väylävirasto – Päällysteiden kunto ja vauriot](#)

Päällysteet



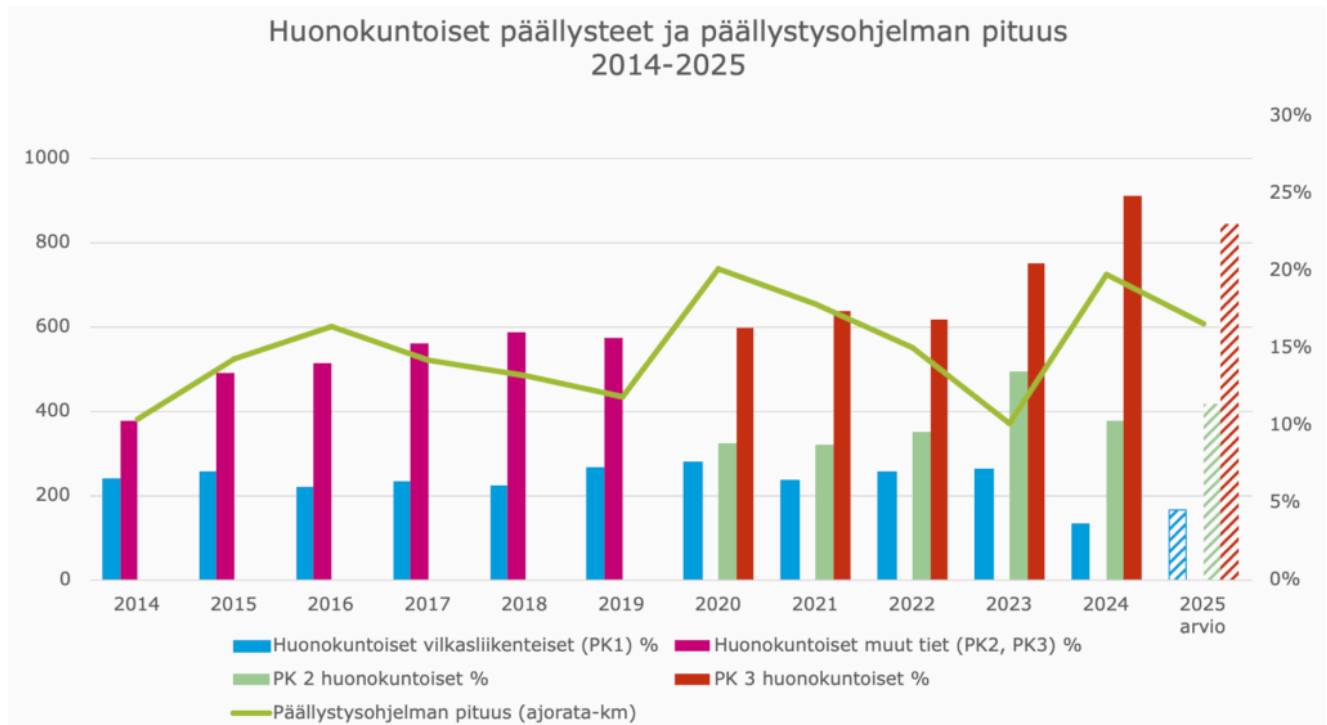
Kuva: Aki Muhonen

Päällystetty tieverkko jaetaan korjausluokkiin

Päällystetty tieverkko on jaettu yhteysväleittäin korjausluokkiin liikennemäärän, tien aseman tieverkolla sekä paikallisia liikenteen tarpeita kuvaavan muun tiedon perusteella. Kuuluakseen korkeimpaan korjausluokkaan tien tulee yhdistää tärkeitä maakunta- tai aluekeskukset, olla osana merkittävää elinkeinoelämän kuljetusreittiä, olla osa merkittävää matkaketjua tai johtaa merkittäviin satamiin tai rajanylityspaikkoihin. Rahoitus ohjaa voimakkaasti eri luokassa olevien teiden päällystystoimia. Toimintalinjojen mukaisesti vilkasliikenteisten maanteiden, eli käytännössä pääteiden, pintakunto turvataan, muualla tehdään mikä rahoituksen puitteissa on mahdollista. Joka vuosi pyritään toteuttamaan vähintään yksi tärkeä jalankulku- ja pyöräily-yhteyden parantamishanke. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on keskeinen osa ELY-keskuksen kestävä liikenteen strategiaa.

Vuodelle 2025 päällysteisiin osoitettu rahoitus on hieman alaisempi kuin vuonna 2024, mutta huomattavasti suurempi kuin aiempina vuosina erillisen korjausvelkarahoituksen ansiosta. Päällystystoimien kustannustaso on edelleen korkealla tasolla, vaikka kustannukset ovat keskimäärin 5–10 % viime vuotta alaisemmat. Tämän vuoden päällystysmäärä on viime vuoden tapaan hyvällä tasolla,

päällystepituus on noin 605 kilometriä. Alemman verkon päällystyskohteilla tarvitaan päällysteen uusimisen lisäksi myös rakenteenparantamistoimenpiteitä, jotka nostavat kilometrikustannuksia. Tämä näkyy myös päällystyspituudessa. Tämän vuoden päällystysmäärillä päällystettyjen teiden kunnan ennustetaan pysyvän nykytasolla.



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

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

Päällystysohjelmointi

ELY-keskus suunnittelee kesän päällystystyöt talvella. Mittaus- ja muiden lähtötietojen, palautteiden, sekä ennusteiden avulla asiantuntijat määrittelevät päällystyskohteet mahdollisimman tehokkaasti toteutettaviksi. Suurin osa vilkkaan tieverkon päällystyskohteista varmistuu keväällä touko–kesäkuun vaihteessa, kun keväällä toteutettavat teiden kuntomittaukset ovat valmistuneet. Kevään aikana paljastuneet vauriot voidaan vielä lisätä saman kesän ohjelmaan. Päällystystyöt toteutetaan kesäaikaan, touko–lokakuussa. Myös tiemerkinnot uusitaan kesäkaudella. Päällysteiden vaurioita korjataan myös paikkauksilla ja paikkausta hieman suurempina täsmäkorjauksina, koska päällysteen uusiminen kokonaan ei kustannussyistä ole mahdollista läheskään aina tarvittaessa.

Suurin osa päällystyskohteista on vilkkailla pääteillä, joiden kuluminen on talviaikaan nopeaa johtuen nastarenkaiden aiheuttamasta kulutuksesta ja suurista liikennemääristä. Vähäliikenteisemmän tien päällystevaurioiden syy on usein tien rakenteessa, jolloin pelkkä päällysteen uusiminen ei riitä. Tällöin kohteen kustannukset ovat pahimmillaan moninkertaiset pelkkään päällystämiseen verrattuna.

Vähäliikenteisten teiden päällysteiden ohjelmoinnissa pyritään pidempään aikajänteeseen. Viime vuosina on jouduttu keskittymään akuutteihin kohteisiin, mikä on heikentänyt työn tehokkuutta. Korjattavat kohteet ovat olleet hajallaan ja kohteiden heikon kunnan vuoksi korjaukset ovat olleet kalliita. Kaikkein heikkokuntoisimpia bitumipinnoitettuja sorateitä muutetaan tarpeen mukaan sorateiksi, jolloin tien kunnossapitäminen liikennettä tyydyttävässä kunnossa on kustannustehokkaampaa.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on huomattava määrä vilkkaasti liikennöityjä ramppeja, joiden päällysteiden ylläpito vaatii erilaisia päällysteratkaisuja. Koko maantieverkon rampeista noin 39 % eli 542 tiekilometriä sijaitsee Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Ramppien kunnostusten ohjelmointiin ja uudelleenpäällystykseen on luotu monivuotinen yksikköhintainen korjausurakka, jonka avulla pyritään elinkaarihokkaaseen toteutukseen. Ramppienkin osalta kunnostuksia joudutaan priorisoimaan liikennemäärien ja tien merkittävyyden perusteella.

Kohti päällysteiden ennakoivaa kunnossapitoa

Viime vuosina on entistä enemmän pyritty resurssien puitteissa panostamaan päällysteiden ennakoivan kunnossapidon toimiin. Tästä esimerkkinä on päällystettyjen teiden kuivatuksen kunnossapidon parantamisurakka, jossa tarkistetaan kuivatuksen toimintaa ja pyritään varmistamaan kuivatus ensisijaisesti viime vuosina päällystetyillä teillä tai lähivuosina päällystettävien teiden osalta. Tien pinnalta veden valumisen estävät reunapalteet, umpeen kasvaneet tien sivuajat ja tukkeutuneet rummut sekä näistä johtuva tien rakenteiden jatkuva märkyys johtavat päällysteen ennenaikaiseen vaurioitumiseen sekä tierakenteen kantavuusongelmiin.

Vuonna 2018 Uudenmaan ELY-keskus, Väylävirasto sekä Roadscanners Oy käynnistivät yhteistyössä kymmenvuotisen tutkimus- ja kehitysprojektin ”Päällysteiden ennakoivan hoidon ja kunnostuksen ohjelmointi” (PEHKO). PEHKO-projekti keskittyy pääasiassa Hyvinkään hoitourakan alueelle ja sen piiriin kuuluu yhteensä 860 kilometriä päällystettyjä teitä. Projektin tavoitteena on katkaista huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän kasvu ja pidentää päällysteiden käyttöikää. Menetelmänä on tiestön tarkka mittaaminen, joka mahdollistaa syy-seuraussuhteiden pitkän aikavälin analyysit, tarkat räätälöidyt korjaussuunnitelmat ja uusimpien tutkimustulosten sekä digitalisaation hyötyjen ulosmittaamisen. Mittausten perusteella pyritään tunnistamaan nopeasti vaurioituvat kohdat ja korjaamaan ne mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jolloin korjaamisen kustannukset ovat alhaisia verrattuna liian myöhään tehtäviin raskaisiin korjauksiin. Keinoja käyttöiän kasvattamiseen ovat mm. päällystepaksuuden lisääminen, rakenteen vahvistaminen, talvihoidon oikeat toimet sekä tien kuivatuksen kunnostus.

Projektin edettyä yli puolen välin, voidaan todeta projektikohteena korjattujen osuuksien onnistuneen hyvin – ne käyttäytyvät oletetulla tavalla. Uusmaalaisen tieverkon kaksijakoisuus näkyy tuloksissa selvästi. On vilkkaasti liikennöityjä teitä, jotka on suunniteltu ja rakennettu nykyliikenteelle, ja muu tiestö on vähäliikenteisempää vanhaa kantaa, jota ei ole koskaan mitoitettu nykyisen kaltaiselle raskaalle ajoneuvoliikenteelle. Jälkimmäisten korjaaminen kestävästi on kallista ja monesti hankala kompromissi resurssien ja tarpeiden välillä. Halvinta on pitää talvihoidon avulla ja tien kuivatusta korjaamalla vesi pois tierakenteista aiheuttamasta routa- ja muita rakennevaurioita. On myös havaittu, että omaisuudenhallinnan näkökulmasta raha on joskus järkevä käyttää korjaamiseen kohteessa, jossa vauriot etenevät nopeasti, vaikka tienpinnan kunto on vielä kohtuullisen hyvä. Tätä tienkäyttäjäasiakkaan voi olla vaikea ymmärtää, jos vieressä on jo vuosia huonossa kunnossa ollut tie, joka edelleen joutuu odottamaan toivottua korjausta.

Päällystettyjen teiden ylläpidon yhtenä merkittävänä osana ovat myös tiemerkinnot, joiden ylläpito ja uusiminen liittyvät vahvasti päällysteiden uusimiseen. Koska tiemerkinnot lisäävät turvallisuutta, niiden rahoituksesta ei tingitä, vaikka tien kunto muuten olisi huono. Uudenmaan ELY-keskuksen alue on jaettu kahteen monivuotiseen tiemerkinnotöiden palvelusopimukseen sekä yhteen monivuotiseen yksikköhintaiseen tiemerkinnotäurakkaan, joiden puitteissa tiemerkinnot ylläpidetään ja uusitaan.

Tiesitkö?

Vuonna 2025 kävely- ja pyöräilyväyliä päällystetään Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta yhteensä noin 30 kilometriä.

Ajoratojen päällysteitä uusitaan yhteensä noin 605 kilometrin matkalla.

Katso myös

[Väylävirasto – Päällysteiden kuntokartta](#)

[Väylävirasto – Päällystystyöt 2025](#)

[Väylävirasto – Päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat](#)

Sillat ja muut taitorakenteet



Uudenmaan ELY-keskus vastaa valtion tiesilloista Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä ja Päijät-Hämeessä. Alueen maantieverkolla on 3120 maantiesiltaa, mikä vastaa noin 30 % koko maan varsinaisista silloista (pinta-aloista laskettuna) ja noin 20 % koko maan putkisilloista (kappalemäärästä laskettuna).

Maantieverkon siltojen kunnossapidosta kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle 3038 siltaa. Valtateillä 1 ja 7 sijaitsevien 82 sillan kunnossapito kuuluu toistaiseksi elinkaarihankkeiden palveluntuottajille. Valtatien 7 elinkaarihankkeen sillat (41 kpl) ja Markkinmäen tunneli Loviisassa siirtyvät Uudenmaan elinvoimakeskuksen vastuulle vuonna 2026. Valtatien 1 elinkaarihankkeen osalta siirto tapahtuu vuonna 2029.

Siltojen turvallisuus ja pitkäikäisyys varmistetaan siltojen tarkastuksilla. Silloille tehdään joka vuosi vuositarkastus. Tuolloin selvitetään, ovatko esimerkiksi kaiteet ehjät tai löytyykö jotain ongelmakohtia. Viiden vuoden välein tehdään yleistarkastus, jonka suorittavat Väyläviraston hyväksymät ja kouluttamat sillantarkastajat. Yleistarkastuksessa havaitun huonon kunnon perusteella tehdään siltaan erikoistarkastus, jossa otetaan esimerkiksi näytteet betonista ja selvitetään vesieristeiden tilanne. Erikoistarkastus toimii lähtökohtana

korjaussuunnittelulle. Siltojen tarkastuksilla on suuri merkitys korjausten oikein ajoittamiseen ja tarkastuksien merkitys kasvaa siltojen ikääntyessä. Tienkäyttäjille sillan huono kunto näyttäytyy useimmiten vasta silloin, kun sillan liikennettä joudutaan rajoittamaan tai sillan kunnostus aloitetaan.

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

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrän mukaan noin 25–35 kappaletta. Rahoituksen määrä vaihtelee ja on viime vuosina ollut 15–20 miljoonaa euroa. Suurimpana haasteena siltojen osalta on niiden ikäjakauma. Silloista suurin osa on rakennettu 1960–1990-luvuilla ja ne ovat tulossa peruskorjausikään. Nyt peruskorjattavina ovat 1960–1970-lukujen sillat, joiden suunniteltu kantavuus on nykyvaatimuksia pienempi. Siksi useat korjattavat sillat täytyy uusita tai vahventaa, jotta ne kestäisivät nykyisen ajoneuvoasetuksen sallimat suuremmat akseli- ja kokonaiskuormat.

Siltojen kunnan perusteella Uudenmaan ELY-keskuksen kaikista silloista 13 kappaletta on uusittava (kuntoluokka 1) ja noin 832 korjattava lähiaikoina (kuntoluokka 2 ja 3). Painorajoitettuja siltoja on 29 kpl. Kun huomioidaan siltojen kantavuuspuutteet, joudutaan siltoja uusimaan tai vahventamaan 42 kpl ja korjaamaan noin 813 kpl.

Siltojen kunnan heikkenemisestä johtuvaa korjausvelan kasvua on mahdollista hidastaa oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä. Peruskorjausikään tulevien siltojen suuri määrä ja korjauskustannusten kasvu rahoituksen pysyessä samana tai vähentyessä kasvattavat korjausvelkaa. Siltojen ikärakenne tulisikin ottaa huomioon määrärahoja myönnettäessä.

Eri kuntoluokkiin sijoittuvien siltojen kappalemäärät ja painorajoitetut määrät on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko: Siltojen kunto ja painorajoitettujen siltojen lukumäärä.

Kuntoluokka / kuvaus	Uusimaa	Kanta-Häme	Päijät-Häme	yhteensä, kpl	osuus	Painorajoitettuja
1 / Erittäin huono – kunto ei ole hyväksyttävissä, silta on täydellisen peruskorjauksen tai uusimisen tarpeessa	7	3	3	13	0,4 %	2
2 / Huono – useita selvästi havaittavia korjausta vaativia vaurioita tai jokin yksittäinen vakava vaurio, erikoistarkastuksen ja peruskorjauksen tarve on ilmeinen	76	23	11	110	3,6 %	6
3 / Tyydyttävä – rakenteissa vaurioita ja puutteita, sillassa on korjaustarpeita, mutta peruskorjausta voidaan tarvittaessa vielä siirtää	454	128	140	722	23,8 %	13
4 / Hyvä – lievää kulumista, vähäisiä kunnostustarpeita ja ennaltaehkäiseviä ja vaurioitumista hidastavia toimenpiteitä	1266	341	404	2011	66,2 %	8
5 / Erittäin hyvä – uusi tai uuden veroinen	89	19	37	145	4,8 %	
Ei arvoa	25	10	2	37	1,2 %	
Yhteensä, kpl	1917	524	597	3038	100,0 %	29
Painorajoitettuja yhteensä, kpl	12	12	5	29		

Tietunneleita ylläpidetään yhteistyössä Fintrafficin kanssa

Uudenmaan Elyn alueella on 15 maantietunnelia, joista elinkaarihankkeiden palveluntuottajien vastuulla on 6 tunnelia ja Elyn vastuulla 9 tunnelia. Muutama näistä on kiinteästi kaupunkirakenteessa olevia maankäytön kehittämistä tukevia tunneleita. Kahden tällaisen kaupunkitunnelin eli Keilaniemen ja Hämeenlinnan tunnelien osalta tunnelien kustannusvastuut ovat kaupungeilla. Vuonna 2026 vt 7 Koskenkylä–Kotka elinkaarihankkeen päättyessä Uudenmaan elinvoimakeskuksen vastuulle siirtyy yksi maantietunneli lisää ja vuonna 2029 vt 1 Muurla–Lohja elinkaarihankkeen päättyessä 5 tunnelia lisää.

Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnointivastuulle kuuluu koko tunnelikokonaisuuden toiminta myös Fintraffic Tie Oy:n omistaman tekniikan osalta. Fintraffic toimii tunneleiden liikenteenohjaus- ja turvallisuusjärjestelmien operoijana. Tunneleiden rakenteet, laitteet ja järjestelmät vaativat vuosittain suorita hoito- ja ylläpitotoimia. Myös niiden elinkaaret ovat eripituisia ja osa on piakkoin tulossa korjaus- ja korvausinvestointi-ikään. Helsingissä sijaitsevan Vuosaaren tunnelin (mt 103) korjaus- ja teknisten järjestelmien korvausinvestointihanke toteutetaan vuosina 2025–2026. Pienempiä korjaus- ja korvausinvestointeja toteutetaan vuonna 2025 Hiidenkallion tunnelissa (Kehä II) ja vuonna 2026 Fiskarin tunnelissa (mt 104).

Meluasteiden uusiminen

1980- ja 1990-luvuilla toteutetut meluseinät alkavat olla elinkaarensa loppupäässä ja niiden kuntoa on tarve inventoida ja aloittaa kiireellisimpien kohteiden korjaus- tai uusimissuunnittelu. Näitä uusimistarpeessa olevia meluseiniä on erityisesti Helsingin seudun vilkkaiden pääväylien varrella.

Melusteiden uusiminen on kalliimpaa kuin uusien rakentaminen; liikennejärjestelyt, purkutyöt ja jätteiden käsittely aiheuttavat lisäkustannuksia. Vuosien myötä myös väylien liikennemäärät sekä meluntorjunnan vaatimukset ovat kasvaneet. Tällä hetkellä pystytään tekemään vain välttämättömät, kiireelliset korjaustoimet melusteiden osalta.

Tiesitkö?

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maantieverkolla on noin 3120 siltaa, joiden jälleenhankintahinta on noin 3,0 miljardia euroa.

Silloista noin 42 kappaletta on uusimistarpeessa ja noin 813 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

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

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

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

Tunneleiden hallinnointi käsittää kolme asiakokonaisuutta:

- Tunneleiden turvallisuus ja siihen varautuminen
- Tunneleiden ylläpito ja korjaaminen
- Erilaisten ohjeiden ja määräysten kehittäminen ja ajantasaisuuden varmistaminen.

Katso myös

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

[Väylävirasto – Siltatyöt Uusimaa](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Kanta-Häme](#)

[Väylävirasto – Siltatyöt Päijät-Häme](#)

Tievauriokohteet



Uudenmaan ELY-keskuksen kriittisimmät painumavauriokohteet ovat Kehä III:lla Espoonkartanon kohdalla sekä kantatiellä 51 Siuntiossa Hamossenin kohdalla. Näissä kohteissa tie on vaarassa vaurioitua äkillisesti ajokelvottomaksi, jolloin vilkasliikenteinen tie joudutaan sulkemaan.

Pienempiä hankkeita voidaan toteuttaa ELY-keskuksen rahoituksen riittäessä. Pienempien teiden sortumia korjataan vuosittain.

Tien vauriot eivät usein näy tavalliselle tienkäyttäjälle. Myös asiantuntijoiden on hankala ennustaa maanalaisten rakenteiden vaurioitumisnopeutta tai mahdollisen sortuman ajankohtaa. Kuntoa ei voi useinkaan tutkia purkamatta ensin tietä. Kiireellisyysjärjestys perustuu pitkälti asiantuntija-arvioon. Maanteiden hoitourakoitsijat havainnoivat tien painumia säännöllisesti. Jos painuma löytyy, arvioi geotekniikan asiantuntija, vaatiiko tie välitöntä korjaamista vai vain seurantaa. Kiireellisyysjärjestys voi muuttua ja uusia kohteita nousta kärkeen.

Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkolla on seurannassa yli 200 painumakohdetta eri puolilla aluetta, mutta pahin tilanne on Uudellamaalla merenrannikon pehmeille pohjamaille perustetuilla, vilkkaasti liikennöidyillä valta- ja kantateillä. Terävä, epätasainen painuma voi haitata tienkäyttäjää ja tien kunnossapitoa. Se voi olla myös liikenneturvallisuusriski erityisesti suurilla nopeuksilla

ajettaessa.

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

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

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

Tiesitkö?

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

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

Katso myös

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

Joukkoliikenne



Kuva: Aleksi Krankka

Matkustajille sujuvat ja laadukkaat liikkumispalvelut

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

Matkustustottumukset ovat muuttuneet voimakkaasti viime vuosien aikana. Etätöiden myötä työssäkäynti sekä kokouskäytännöt ovat muuttuneet ja ihmisten vapaa-ajan käyttö on mullistunut. Tämä muutos matkustuksessa on vaatinut ELY-keskusta tarttumaan aktiivisesti joukkoliikenteen suunnitteluun, jotta kysyntään päästään reagoimaan nopeasti ja oikean suuntaisesti. ELY-keskuksen tavoitteena on lisätä joukkoliikennematkustusta suunnittelemalla alueellisia palvelukokonaisuuksia, rakentamalla uusia houkuttelevia lipputuotteita sekä parantamalla informaatiota tarjottavista palveluista. Kaikkia uusia ideoita kokeillaan rohkeasti kokemusten saamiseksi.

ELY-keskuksen joukkoliikenteen hankinta- ja kehittämistoimet pohjautuvat palvelutasomäärittelyyn, joka laaditaan neljän vuoden välein. ELY-keskus keskittyy matkustajille vaikuttavaan ja palvelutasomäärittelyn mukaiseen joukkoliikenteeseen, johon myös kunnat haluavat panostaa. ELY-keskus hankkii tieliikenteen joukkoliikenneliikennepalveluja kilpailuttamalla hankinnat. Ostoliikenne täydentää mahdollisesti markkinaehtoisesti hoidettua joukkoliikennettä muodostaen alueelle palveluverkoston, joka mahdollistaa sujuvan liikkumisen.

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen määräraha on ollut viime vuosina, ilman koronavuosien lisärahoitusta, 5–6 miljoonan euron vuositasolla. Määrärahaa käytetään liikenteen hankintoihin, suunnittelu- ja kehittämishankkeisiin sekä kunnille myönnettäviin valtionavustuksiin. Kustannusten noustessa rahoitus ei riitä palvelutasomäärittelyn mukaisen liikennöinnin turvaamiseen ja kunnat ovat joutuneet rahoittamaan ELY-keskuksen kanssa hankintoja. Yhteistyö liikenteen hankinnoissa on ensisijaisen tärkeää. Kuntien panostuksen ansiosta joukkoliikennepalveluja on kyetty yhteistyössä ylläpitämään ja kehittämään, ja joukkoliikenteen palvelutaso on saatu säilymään kohtuullisella tasolla. Yhteistyöllä voimistetaan myös liikennetarjonnan integrointia esimerkiksi hyvinvointialueiden tarpeisiin.

Matkustuskokemukseen vaikuttaa joukkoliikennetarjonnan lisäksi myös joukkoliikenteen infrastruktuuri. Joukkoliikenteeseen liittyvää infrastruktuuria ovat pysäkit, pysäkkimerkit ja katokset, polkupyöräpysäköintipaikat sekä niihin liittyvät kulkuyhteydet. Näistä suurinta osaa ylläpidetään maanteiden hoitourakoiden toimesta, mutta uusiakin investointeja pyritään tekemään vuosittain. Pienempiä joukkoliikenneinfran parantamishankkeita toteutetaan esimerkiksi MAL-sopimuksien puitteissa sekä ELY-keskuksen omana työnä havaittujen puutteiden perusteella. Suuremmat investoinnit, kuten esimerkiksi eritasoliittymien pysäkit tai vaihtopaikat toteutetaan isojen tiehankkeiden yhteydessä tai omina hankkeinaan.

Tiesitkö?

Tieliikenteen toimivaltainen viranomainen on palvelusopimusasetuksen mukainen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella.

Suomen toimivaltaiset viranomaiset on määritelty laissa liikenteen palveluista (ns. liikennepalvelulaki).

Palvelutaso kuvaa yleisesti matkustuksen laatua. Joukkoliikenteen palvelutason keskeisiä osatekijöitä ovat muun muassa vuorotiheys, matka-aika, lippu- ja maksujärjestelmien toimivuus sekä informaation saatavuus.

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

Ostoliikenne on viranomaisten ostamaa joukkoliikennettä, jolla pyritään vastaamaan määrällisiin tai laadullisiin palvelutarpeisiin. Ostoliikenteestä käytetään myös termiä sopimusliikenne.

Katso myös

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

[Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2025–2028](#)

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

[Etusivu](#) » [Hankkeet](#)

Hankkeet

- [Digitaaliset hankekartat](#)
- [Vuoden hankkeet 2025](#)
- [Suunnitelmakauden 2026-2029 hanketarpeet](#)
- [Väyläverkon investointiohjelma 2025–2032](#)