



Tienpidon suunnittelun periaatteet

Helmikuu 2022

Säädösperusta

- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä antaa tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset sekä linjaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa maanteilla.
- Lakia täydentää liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

Perusväylänpitoa ohjaavia linjauksia 1/2

- Rahoitusta kohdennetaan kysynnän mukaan priorisoiden elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet koko väyläverkolla. Koko väyläverkolla tavoitellaan sujuvaa ja turvallista liikennettä. Asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin vastataan vähentämällä korjausvelkaa ja huolehtimalla riittävästä hoidon tasosta koko väyläverkolla, myös alemmalla tieverkolla. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa.
- Väylien kunnossa priorisoidaan pääväyläverkko. Osalla vähäliikenteisiä verkkoja korjausvelka voi kasvaa, mikäli elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeet täyttyvät muuten. Väyläverkon korjausvelkaa vähennetään suunnitelman mukaisella määrärahojen kohdistamisella suunnittelukaudella vuoteen 2032 mennessä.
- Olemassa olevan valtion väyläverkon hoito ja korjaukset rahoitetaan valtion talousarviorahoituksella.
- Sopimuksellista yhteisrahoitusmallia hyödynnetään, kun väylänpitäjän lisäksi hankkeesta syntyy merkittäviä hyötyjä myös muille osapuolille (parantamishankkeet).

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

Perusväylänpitoa ohjaavia linjauksia 2/2

- Väylänpitoa kehitetään rahoituksen tehokkaan käytön varmistamiseksi ja perusväylänpidon tuottavuuden kohottamiseksi (väylänpidon ja omaisuudenhallinnan toimintatavat, digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen).
- Liikenteen ohjauksen ja hallinnan osalta valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia ennalta sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, parantamaan liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin.
- Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen aikana.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12)

Tienpitoa ohjaavia linjauksia

- Tieliikenteen turvallisuudessa on parannettavaa. Valtio on sitoutunut EU:ssa asetettuun liikenneturvallisuuden nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitse menehtyä tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista.
- Maantieverkon talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet, ja talvihoidon korotettu taso varmistetaan myös tulevaisuudessa. Lisärahoituksen kohdentamisen lisäksi talvihoidon menetelmiä kehitetään ja tehostetaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.
- Käytössä olevaa maanteiden perusväylänpidon parantamisrahoitusta kohdistetaan
 - välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin noin 20–25 milj. euroa vuodessa
 - liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin, kuten pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin noin 5–10 milj. euroa vuodessa
 - kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin valtion verkolla noin 10 milj. euroa vuodessa
 - liityntäpysäköintiin yleisesti valtion verkolla noin 2–5 milj. euroa vuodessa.
- Yhteistyössä valtion toimijoiden, kuntien ja yritysten kanssa laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä.
- Valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta sekä kehittämisestä nykyisen hankintastrategian mukaisesti osana perusväylänpitoa.

Tieverkko, sen kunto ja rahoitustarve

- Maantieverkon pituus on noin 78 000 kilometriä, josta päällystettyjä teitä on noin 50 500 km ja sorateitä runsaat 27 000 km. Lisäksi valtion verkolla on erillisiä kävely- ja pyöräteitä noin 6 100 km. Verkolla on mm. 15 000 siltaa ja yli 600 000 liikennemerkkiä.
- Päällystetyistä teistä noin 7 400 km on huonokuntoisia (13 %), joista noin 950 km kohdistuu päätteille. Huonokuntoisten maanteiden päällysteiden määrä on noin kaksinkertaistunut viimeisten 10 vuoden aikana. Päätteiden kunnan heikentyminen pysäytettiin vuonna 2020, ja niiden kunto pystytään pitämään nykytasolla tulevinakin vuosina. Sen sijaan vähäliikenteisten teiden päällysteiden kunto huononi vuonna 2021. Päällystettyjen teiden rakenteellisen kunnan parantaminen edellyttää merkittävää panostusta muun muassa kriittisiin painumakorjauksiin.
- Sorateistä noin 2 800 km on huonokuntoisia (10 %). Sorateiden huono kunto haittaa erityisesti kelirikkoaikoina keväisin ja syksyisin, kun ajaminen on hitaampaa ja hankalampaa.
- Silloista noin 800 kpl on huonokuntoisia (5 %), joista päätteillä on noin 80 kpl. Siltojen kuntokehitys on ollut muuta maantieverkkoa myönteisempää, mutta merkittävä osa 1970–1980-luvulla rakennettuja siltoja on tulossa lähivuosina peruskorjausikään, mikä nostaa kunnossapidon rahoitustarvetta.
- Kävely- ja pyöräteistä noin 730 km on huonokuntoisia (12 %). Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys. Kävely- ja pyöräteiden korjausvelan kasvu pysähtyi vuonna 2020 merkittävän lisäpanostuksen ansiosta.
- Liikennemerkkeistä huonokuntoisia on noin 9 prosenttia.
- Erityisenä haasteena ovat vähäliikenteisten teiden päällysteet, sillat sekä varusteet ja laitteet, joiden korjauksiin ei ole viime vuosina kyetty panostamaan läheskään tarpeiden mukaisesti. Lisähaasteena on ilmastonmuutoksen vaikutus tiestön rappeutumiseen ja hoitotarpeen lisääntymiseen.

Lisätietoja: [Traficom, Liikenneverkon strateginen tilannekuva](#)

Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden kuntoon

- Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden kuntoon on heikentynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tyytyväisyys maanteiden tilaan ja kuntoon kokonaisuudessaan on kuitenkin v. 2021 noussut edelliseen vuoteen verrattuna ja myös trendinä vuodesta 2018 asti. Vuoden 2020 selkeästi suurempi päällystysmäärä heijastunee vuoden 2021 tuloksiin. Raskaan liikenteen tyytyväisyys on kauttaaltaan alemmalla tasolla kuin yksityishenkilöillä. Tyytyväisyys pääteiden kuntoon saa selkeästi paremmat arvosanat verrattuna muihin teihin. Tyytyväisyys sorateiden kuntoon on edelleen v. 2021 laskenut, ja pitkänä trendinä suunta on alaspäin.
- Tienkäyttäjien tyytyväisyys talvihoitoon heikkeni vuoteen 2018 asti, minkä jälkeen tyytyväisyys on hieman parantunut.

Tienpidon toimintalinjat ja ohjeet konkretisoivat kunnossapidon suunnittelun

- Väylänpitoa ohjataan yksityiskohtaisemmin toimintalinjoilla sekä Väyläviraston [teknisillä ja turvallisuusohjeilla](#).
- Toimintalinjat kuvaavat, kuinka väylänpitäjä vastaa kunnossapidon (hoidon ja korjauksen) lakisääteisiin vaatimuksiin asiakaslähtöisesti, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjausten sekä eduskunnan päättämien tavoitteiden ja rahoituksen puitteissa.
- Tiestön osalta keskeisiä väylien palvelutasoon ja omaisuuden säilymiseen vaikuttavia linjauksia ovat esimerkiksi:
 - Talvihoidon toimintalinjat
 - Päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat
 - Liikenneympäristön ja varusteiden kunnossapidon toimintalinjat
 - Päällystettyjen teiden kuivatuksen kunnossapidon toimintalinjat
 - Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat
 - Taitorakenteiden ylläpidon toimintalinjat.

Tienpidon toimintalinjat ja ohjeet (1/2)

- **Talvihoidon** taso ja periaatteet tieverkon eri osilla on kuvattu julkaisussa [Talvihoidon toimintalinjat](#) (Liikennevirasto 2018) sekä Väyläviraston verkkosivulla [Teiden talvihoito](#). Talvihoidon toimintalinjat on uudistettu vuonna 2018, ja uudet linjaukset astuvat voimaan urakoissa vuosina 2019–2023. Tiestö on jaettu valtakunnallisesti seitsemään hoitoluokkaan (1se...3) tien merkityksen, liikennemäärän ja liikenteen koostumuksen perusteella.
- **Päällystettyjen teiden korjauksen** toimintalinjat on kuvattu ohjeessa [Päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat](#) (Väylävirasto 2021). Toimintalinjat on otettu käyttöön vuoden 2022 rahoituksen allokointiin ja päällystysohjelmointiin. Päällystetty tieverkko on jaettu valtakunnallisesti kolmeen korjausluokkaan PK1–PK3, joista PK1 on korkein. Päällysteiden korjausluokituksen keskeisimpinä tarkasteluperusteina ovat tien kokonaisliikennemäärä (KVL), elinkeinoelämän kuljetuksien määrä (KVLrask), yhteysvälin rooli keskusten tai logististen solmupisteiden yhdistäjänä, tien verkollinen asema sekä asiantuntijanäkemykset erityisolosuhteista.
- Päällystettyjen teiden kunnan arvioinnin menettelyt sekä korjausten kohdentamisen periaatteet on kuvattu Väyläviraston verkkosivuilla [Tie kunnan arviointi](#) ja [Korjausten kohdentaminen ja korjaustavat](#). Lisäksi päällystettyjen teiden kunnossapidon kehittämisen taustatietoja on koottu esimerkiksi julkaisuun [Päällysteiden ylläpidon kehittäminen – PYKE 2014–2019](#) (Väylävirasto 2020).

Tienpidon toimintalinjat ja ohjeet (2/2)

- **Liikenneympäristön hoidon** taso ja periaatteet tieverkon eri osilla on kuvattu julkaisussa [Liikenneympäristön ja varusteiden kunnon toimintalinjat](#) (Liikennevirasto 2010). [Päällystettyjen teiden kuivatuksen kunnossapidon toimintalinjat](#) on laadittu 2019, samoin kuivatuksen kunnossapidon yksityiskohtaisempaa ohjeistusta vuosina 2013–20. Lisätietoa myös Väyläviraston verkkosivulta [Teiden kesähoito](#).
- **Sorateiden hoidon** taso ja periaatteet on kuvattu julkaisussa [Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat](#) (Väylävirasto 2021). Päivitetyissä toimintalinjoissa on otettu huomioon toimintaympäristön muutokset, jotka näkyvät mm. rakenteiden korjauksissa ja sorateiden tavoiteleveyksissä. Kesähoitoluokissa on siirrytty kahteen luokkaan liikennemäärän ja verkollisen merkittävyyden mukaan. Yksityiskohtaisemmin sorateiden kunnossapidon menettelyjä ohjeistetaan ja vuosikelloa kuvataan ohjeessa [Sorateiden kunnossapito](#) (Liikennevirasto 2014).

Hoidon ja korjauksen priorisointikriteerit



Väylävirasto
Trafikledsverket

- Koko verkon päivittäinen liikennöitävyys varmistetaan. Tämä tarkoittaa koko väyläverkon päivittäistä kunnossapitoa (hoitoa) ja liikenteenohjauksen peruspalvelua. Näihin kuuluu tienpidon osalta myös maantielauttaliikenne.
- Rahoituksen puitteissa priorisoidaan elinkeinoelämälle tärkeiden ja liikenteellisesti merkittävien väylien korjaukset.
- Vilkkaiden väylien kunnan säilyttämiseksi ja kriittisten kohteiden korjaamiseksi rahoitus tälle verkon osalle priorisoidaan. Muun verkon palvelutasosta tingitään tarvittaessa.
- Väyläverkon hoidon kustannukset ja osa ylläpitourakoiden kustannuksista on sidottu indeksiin, tämä rahoitus on myös priorisoitava.
- Kriittiset korvausinvestoinnit toteutetaan koko verkolla turvallisuuden ja liikennöitävyyden varmistamiseksi.
- Asiakasvaikutukset priorisoidaan lyhyellä tähtämellä korkeammalle kuin väyläomaisuuden säilyminen. Myös tämä tarkoittaa rahoituksen priorisointia liikennemäärien mukaisesti vilkkaille verkon osille.
- Varmistetaan varautumisen tarpeet.
- Digitalisaation tuomat mahdollisuudet väylänpidon ja liikenteen tehostamisessa hyödynnetään ja niitä kehitetään.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.

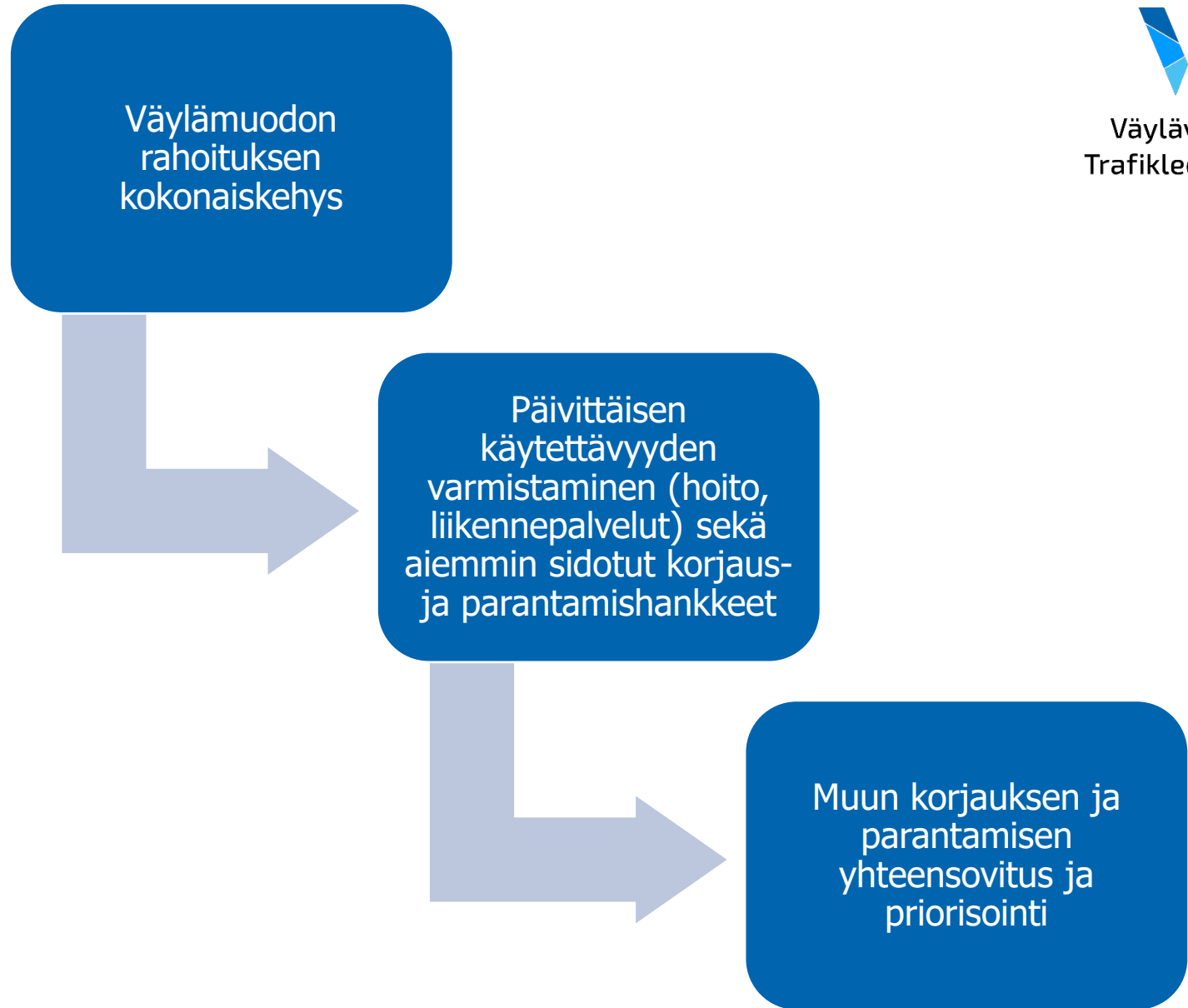
Parantamishankkeiden priorisointikriteerit



Väylävirasto
Trafikledsverket

- Perusväylänpidon parantamishankkeiden ohjelmoinnissa tukeudutaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisiin painopisteisiin tieverkolla:
 - välttämättömät alueelliset elinkeinoelämän kohteet
 - liikenneturvallisuuskohteet
 - kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja liityntäpysäköinti.
- Erillisrahoitetut kohteet toteutetaan eduskunnan päätösten tai ministeriön ohjauskirjeiden mukaisesti.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.

Perusväylänpidon toimenpiteiden priorisoinnin periaate



Tienpito, hoito

- Tieverkon päivittäinen liikennöitävyys on priorisoitu, mistä syystä hoidon rahoitus mitoitetaan tarpeen mukaan. Rahoitustarpeen määrittävät maanteiden alueurakoiden kilpailutetut urakkahinnat ja mm. energian käytön ennusteet. Rahoitus jaetaan alueellisesti ELY-keskuksille näillä perusteilla. Vuosittain kilpailutetaan noin viidesosa maanteiden hoitourakoista.
- Tuoteryhmän suurin kustannuserä on tiestön talvihoito. Muut suurimmat menoerät ovat liikenneympäristön ja sorateiden hoito sekä tievalaistuksen energiakustannukset.
- Tienpidon rahoituksessa hoidosta ja käytöstä on sidottua noin 95 %. Tuoteryhmän joustovararat ovat tietojärjestelmien ylläpito, T&K, teknisten ohjeiden päivitykset ja alueurakoiden muut työt, mutta niiden merkitys on kokonaisuuteen nähden vähäinen.
- Hoidon rahoitukseen ei pystytä tekemään suuria muutoksia johtuen pitkäkestoisista urakkasopimuksista ja toiminnan luonteesta. Urakkakauden aikana voi tehdä muutoksia ao. urakan muutoshintojen mukaisesti koskien esim. tiekohtaisia hoitoluokkia. Kustannustehokkaimmin muutokset tehdään kuitenkin urakkakauden vaihtuessa uuden urakan kilpailutuksen myötä.
- Tarkastelujaksolla tärkeimpien kävely- ja pyöräilyväylien talvihoitoon panostetaan aiempaa enemmän, esim. kävelyn ja pyöräilyn väylien laatukäytävät laajenevat v. 2021 noin 65 km:sta v. 2022 noin 115 km:iin.

Tiestön talvihoidon laatuvaatimukset ja uusi urakkamalli

- Tiestön hoidon urakkamalli on uusittu ja kattavasti käyttöön otettu vuoden 2023 lokakuuhun mennessä, jolloin myös talvihoidon laatuvaatimukset on uusittu kaikissa urakoissa.
 - Tarkastelujakson alkupuolella on pääteillä talvihoitoluokkien nostotarpeita noin 150 km. Seutu- ja yhdysteillä talvihoitoluokkia nostetaan vuosina 2022–2023 yhteensä noin 1 000 – 2 000 km. Suolaus- ja hiekoitusmäärien odotetaan kasvavan tarkastelujaksolla noin 10–15 %.

Tienpito, korjaus

- Suurin osa rahoituksesta kohdistuu maanteiden päällysteiden ja siltojen korjauksiin. Yleensä rahoitusta ei ole riittävästi, joten korjauksista joudutaan karsimaan.
- Päällysteiden rahoituslaskelmat tehdään PYRO-mallilla (Päällysteiden Ylläpidon Rahoitustarpeen Optimointi). PYRO on päällystettyjen teiden verkkotason pitkän tähtäimen ennuste- ja optimointimalli.
 - Mallilla voidaan laskea esimerkiksi määritellyn kuntotilan (esim. nykykunnan) säilyttämiseen tarvittava rahoitus ja valitusta rahoitustasosta seuraava kuntokehitys. Laskennan tuloksia ovat vuotuiset osaverkkokohtaiset rahoitustarpeet, päällystyspituudet eri toimenpidetyypeillä ja huonokuntoisen tiepituuden määrän kehittyminen. Käytettävissä oleva kokonaisbudjetti jaetaan korjausluokille, ja työkalu ehdottaa rahoituksen jakoa ELY-keskuksille.
- Päällystetyn tieverkon kunnan heikkenemisen (korjausvelan kasvun) estävä vuosittainen päällystysmäärä olisi noin 4 000 km. Päällystemäärään vaikuttaa rahoitustason lisäksi mm. bitumin hinnan kehitys.
- Siltojen rahoituksen hallintaan ja jakoon on käytössä SYRO-malli.
 - Mallilla lasketaan rahoitustarpeet sillaston kunnan pitämiseen nykyisessä kunnossa. Rahoitus jaetaan ELY-keskuksille pääosin huonokuntoisten siltojen suhteessa. Siltojen korjauksiin kohdistetaan lisäksi rahoitusta keskitetyn ns. kalliiden siltojen korjausohjelman kautta. Ohjelmaan valitaan korjauskustannuksiltaan kalliita siltoja (n. 2–10 milj. euroa/silta), jotka eivät mahdu ELY-keskusten vuosittaisiin sillankorjausohjelmiin.
- Korjausrahoitusta kohdistetaan myös alueurakoiden ylläpitoon (lähinnä sorateiden korjauksiin), varusteiden ja laitteiden korjaukseen ja korjausohjelmoinnissa käytettävien väylätietojen hankintaan. Rahoituserät ovat pieniä ja tyydyttävät vain minimitarpeet.
- Korjaukseen saadaan vuosittain lisärahoitusta eduskunnan jakovarahankkeista. Rahoitus on korvamerkittyä eikä se välttämättä riitä hankkeiden toteuttamiseen kokonaisuudessaan. Osa kohteista sisältää myös parantamistoimenpiteitä.

Tienpito, parantaminen ja suunnittelu

- Parantamisen ja suunnittelun rahoitus vaihtelee vuosittain riippuen käytettävissä olevasta kokonaisrahoituksesta. Suurin osa parantamisen rahoituksesta koostuu erillisrahoituksen saaneista tai muuten erikseen päätetyistä hankkeista, esim. MAL-kohteet.
- Vuodesta 2022 alkaen rahoitusta ohjelmoidaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti teemoittain: alueelliset elinkeinoelämän kohteet, liikenneturvallisuuskohteet, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen, liityntäpysäköinti. Noin puolet Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesta rahoituksesta perusväylänpidon parantamishankkeisiin on esitetty Väyläviraston investointiohjelmassa suurimpiin perusväylänpidon parantamishankkeisiin kohdennettuna. Toinen puolikas on suunniteltu kohdennettavaksi pieniin, ohjelmassa nimeämättömiin kohteisiin. Muu kuin erillispäätöksin osoitettu rahoitus jaetaan ELY-keskuksille kunkin ELY-alueen liikennesuoritteiden suhteessa.
- Parantamishankkeet toteutetaan usein yhteisrahoituksella kuntien kanssa. Yksittäistapauksissa käytettävissä on EU-tukirahoitusta (ENI CBC, EAKR).
- Suunnitteluun varattu rahoitus on asiantuntija-arvioon perustuva ja vuosittain varsin vakaa. Suunnittelua ovat erilaiset tarveselvitykset, esi- ja yleissuunnittelu sekä perusväylänpidosta rahoitettavien investointien tie- ja rakennussuunnittelu. Suunnittelun rahoituksen korottamiseen on painetta jatkovuosille erilaisten tarve- ja esiselvitysten ja vaikutusten arviointien laajentamisen myötä. Rahoitus jaetaan ELY-keskuksille osin perustuen valtakunnalliseen, nimetyistä suunnittelukohteista koostuvaan suunnitteluohjelmaan ja muilta osin ELY-alueiden liikennesuoritteiden suhteessa.
- Parantamistuotteelta rahoitetaan myös tienpidon suunnittelussa ja ohjauksessa tarvittavien tietojärjestelmien kehittäminen.

Tienpito, maantielauttaliikenne

- Maantielauttaliikenteen liikennöintiin tarvittava rahoitus määritellään lauttaliikenteen palvelusopimusten hintojen perusteella. Suunnitelmakaudella myös uusitaan erittäin huonokuntoisia lauttaliikennettä palvelevia laitureita ja varmistetaan niiden soveltuvuus sekä lauttaväylien turvallisuus hankintastrategiassa määritellylle aikaisempaa suuremmalle lauttakalustolle.
- Maantielauttaliikenteen rahoitus kohdistetaan kokonaisuudessaan Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, joka vastaa maantielauttaliikenteestä ja rantarakenteiden korjauksista valtakunnallisesti.
- Maantielautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua (Lj MTL 6 §). Liikenteellisistä syistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan tai tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto.
- Maantielauttaliikenteen hankintastrategian tavoitteena on laskea liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 80 % verrokkivuosien 2010–2015 keskiarvotasosta, poistaa kantavuusrajoitukset lauttapaikoilta, parantaa liikenteen kustannustehokkuutta sekä tieliikenteen välityskykyä, uudistaa käyttöikänsä päähän tullut lauttakalusto ja mahdollistaa markkinoiden aikaisempaa parempi toimivuus.
- Varsinais-Suomen ELY-keskus kilpailuttaa strategian mukaiset lauttaliikenteen 20-vuotiset hankintapalvelut vuosien 2021–2027 aikana.

Tienpito, liikenteen ohjaus ja informaatio

- Liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden rahoitus pohjautuu Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisellä palvelusopimuksella tuotettavaan tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden kokonaisuuteen.
- Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluja ovat automaattivalvonta, avosuudet, liikennevalot, liikenteenmittaus, rajanylityspaikat, tieliikenteen ohjauspalvelu, tiesää ja tunnelit.

Väyläviraston ja ELY-keskusten roolit tienpidon tehtävissä

- Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Ohjauksen perustana ovat säädökset, valtion talousarvio, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja sen tavoitteiden pohjalta johdettu perussuunnitelma, tienpitoa täsmentävät viraston toimintalinjat ja ohjeet, ELY-keskusten tulossopimukset sekä laaja asiantuntijayhteistyö.
- ELY-keskukset suunnittelevat tienpidon toimenpiteet vuosittain Väyläviraston ohjauksen mukaisesti ja rahoituksen osalta tienpidon tuotteittain annettuun rahoituskehykseen. ELY-keskukset määrittävät yksityiskohtaiset toimenpiteet ja laativat toimintasuunnitelman Väyläviraston toimialaohjauksen mukaisesti. Suurimmat perusväylänpidon parantamishankkeet on valmisteltu Väyläviraston ja ELY-keskusten yhteistyönä Väyläviraston investointiohjelmaan. ELY-keskukset toteuttavat investointiohjelman parantamishankkeita vuosittaisen rahoituskehyyksen puitteissa. Väyläviraston ja ELY-L-vastuualueiden välisessä toimialakeskustelussa käsitellään ja hyväksytään ELY-L:n valmistelemaat toimintasuunnitelmat. Väylävirasto myöntää ELY-keskuksille käyttöoikeuden määrärahoihin. Tienpidon rahoitus ja käyttöomaisuus ovat Väyläviraston kirjanpidossa.

Tienpidon rahoituksen alueellinen kohdentaminen

- **Hoidon** (mm. talvihoito, sorateiden hoito ja liikenneympäristön hoito) rahoitus ELY-keskuksille määräytyy monivuotisten alueurakoiden kilpailutettujen sopimusten perusteella. [noin 35 % rahoituksesta]
- **Korjaus**rahoitus (mm. päällysteet ja sillat) jaetaan asiantuntijajärjestelmien laskentatulosten perusteella. Pääasiallisia vaikuttavia muuttujia ovat tiepituus / siltojen määrä, liikennemäärä, päällysteiden ja siltojen kunto sekä kunnan rappeutumisnopeus. Sorateiden kunnostusrahoitus jaetaan soratiepituuden, kelirikon määrän ja liikennemäärän perusteella, varusteiden ja laitteiden rahoitus liikennesuoritteen mukaan. Erillisteemojen (esim. liikennemerkkiiudistus) rahoitus esitettyjen tarpeiden mukaisesti. [noin 45–50 % rahoituksesta]
- Erillispäätöksin käynnistettyjen **parantamishankkeiden** (mm. MAL, muut erillisohjelmat) rahoitus jaetaan tehtyjen päätösten perusteella. Pienten parantamistoimenpiteiden ja suunnittelun rahoituksen jakoperuste on liikennesuorite. [noin 10–20 % rahoituksesta]
- **Maantielauttaliikenteen** hoidon kustannukset rahoitetaan tehtyjen sopimusten perusteella. Rahoituksen käyttöä hallinnoi Varsinais-Suomen ELY-keskus. [noin 7 % rahoituksesta]
- **Liikenteen ohjaus- ja informaatiopalvelujen** tilaaminen on Väyläviraston vastuulla.

Alueelliset tienpidon ja liikenteen suunnitelmat

ELY-keskukset kuvaavat alueensa tienpitoa Väyläviraston suunnitelmia yksityiskohtaisemmin tienpidon ja liikenteen suunnitelmissaan:

- [EPO-ELY](#) (päivitys valmistuu syksyllä 2022)
- [KAS-ELY](#)
- [KES-ELY](#)
- [LAP-ELY](#)
- [PIR-ELY](#)
- [POP-ELY](#)
- [POS-ELY](#)
- [UUD-ELY](#)
- [VAR-ELY](#)



Väylävirasto
Trafikledsverket