



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väylänpidon perussuunnitelma 2025-2028

Tienpito

Tammikuu 2025

Säädösperusta

- Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 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 (933/2018)
- Tieliikennelaki (729/2018) säätelee mm. liikenteenohjauslaitteita ja niiden asettamista
- Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen järjestäminen pohjautuu lakiin liikenteen palveluista (320/2017)

Tieverkko ja sen kunto

Maantieverkon pituus on noin 78 000 kilometriä, josta päällystettyjä teitä on noin 50 500 km ja sorateitä noin 27 700 km. Lisäksi valtion verkolla on erillisiä kävely- ja pyöräteitä noin 6 100 km ja siltoja noin 15 000 kappaletta. Tieverkon laajuus muuttuu varsin hitaasti. Maanteitä siirtyy kaduiksi asemakaavoituksen edetessä ja maankäytön laajetessa. Toisaalta ylläpidettävän omaisuuden määrä kasvaa väyläverkon kehittämis- ja parantamishankkeiden myötä (esimerkiksi uudet kaistat, sillat ja tien varusteet, rinnakkaistiet, kävelyn ja pyöräilyn väylät).

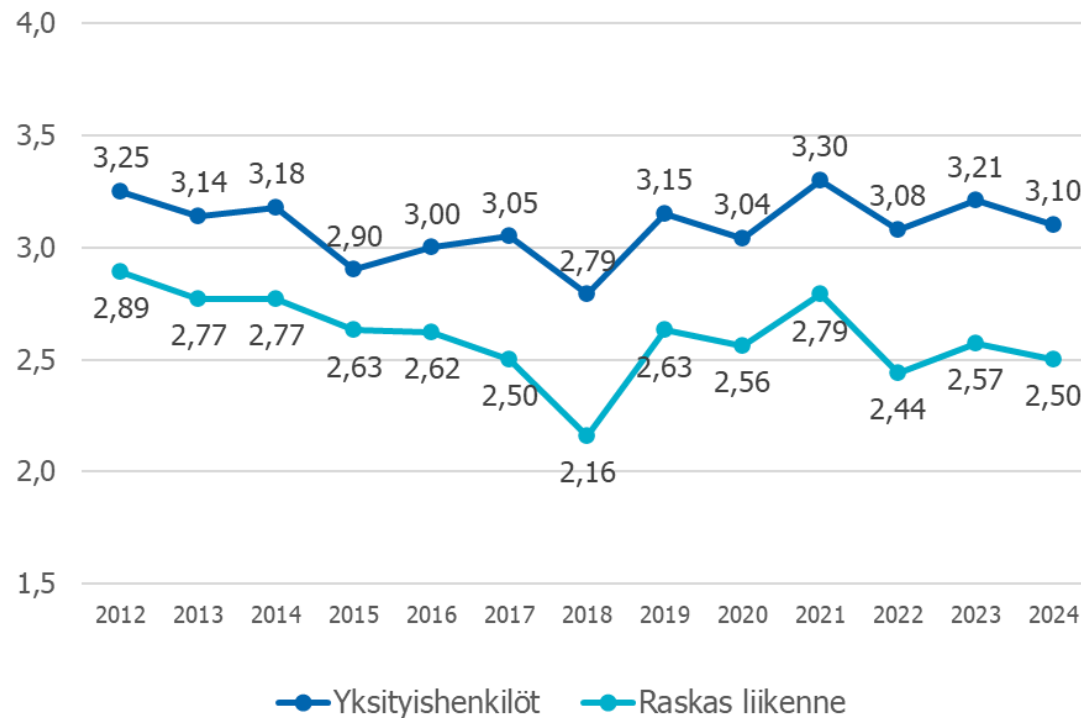
- Päällystetyistä teistä huonokuntoisia on noin 10.300 km (18 %), mistä noin 840 km kohdistuu pääteille. Pääteiden kunto pystytään pitämään suunnilleen nykytasolla tulevinakin vuosina, mutta noussut kustannustaso tekee tästä entistä haastavampaa. Myös päällystettyjen teiden rakenteellisen kunnon parantaminen edellyttää merkittävää panostusta.
- Maanteistä yli puolet (43 600 km) voidaan luokitella vähäliikenteisiksi, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on alle 350 ajoneuvoa/vuorokausi. Vähäliikenteisen tieverkko mahdollistaa kuitenkin monia elintärkeitä yhteiskunnan toimintoja ja kuljetuksia.
- Vähäliikenteisen tieverkon kunto ja talvihoidon taso eivät vastaa kaikkien tienkäyttäjien odotuksia. Vähäliikenteisistä päällystetyistä teistä (15 900 km) huonokuntoisia tai erittäin huonokuntoisia on yli 20 %. Huonokuntoisia vähäliikenteisiä teitä on koko maassa. Näiden teiden vaurioita joudutaan vähäisen rahoituksen takia runsaasti paikkaamaan, millä siirretään kattavampia korjaustoimenpiteitä tulevaisuuteen. Sorateistä noin 2 800 km on huonokuntoisia (10 %). Sorateiden huono kunto haittaa erityisesti kelirikkoaikoina keväisin ja syksyisin, kun ajaminen on hitaampaa ja hankalampaa.
- Maantiesilloista noin 860 kpl on huonokuntoisia (6 %), ja niistä on pääteillä noin 100 kpl. Huonokuntoisten siltojen pinta-ala ja määrä on kasvanut ja tulee kasvamaan myös jatkossa. Korjausvelkaa on erityisesti 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuissa silloissa. Lisäksi 1980- ja 1990-luvun alussa rakennettuja siltoja tulee vuosikymmenen lopulla peruskorjausikään. Painorajoitettuja siltoja on noin 380 kappaletta ja ne ovat kaikki päätieverkon ulkopuolella.
- Kävely- ja pyöräteistä noin 730 km on huonokuntoisia (12 %). Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys. Erityisesti kaupunkiseuduilla liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen. Tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuutta ja turvallisuutta.

Tienkäyttäjien tyytyväisyys maanteiden kuntoon

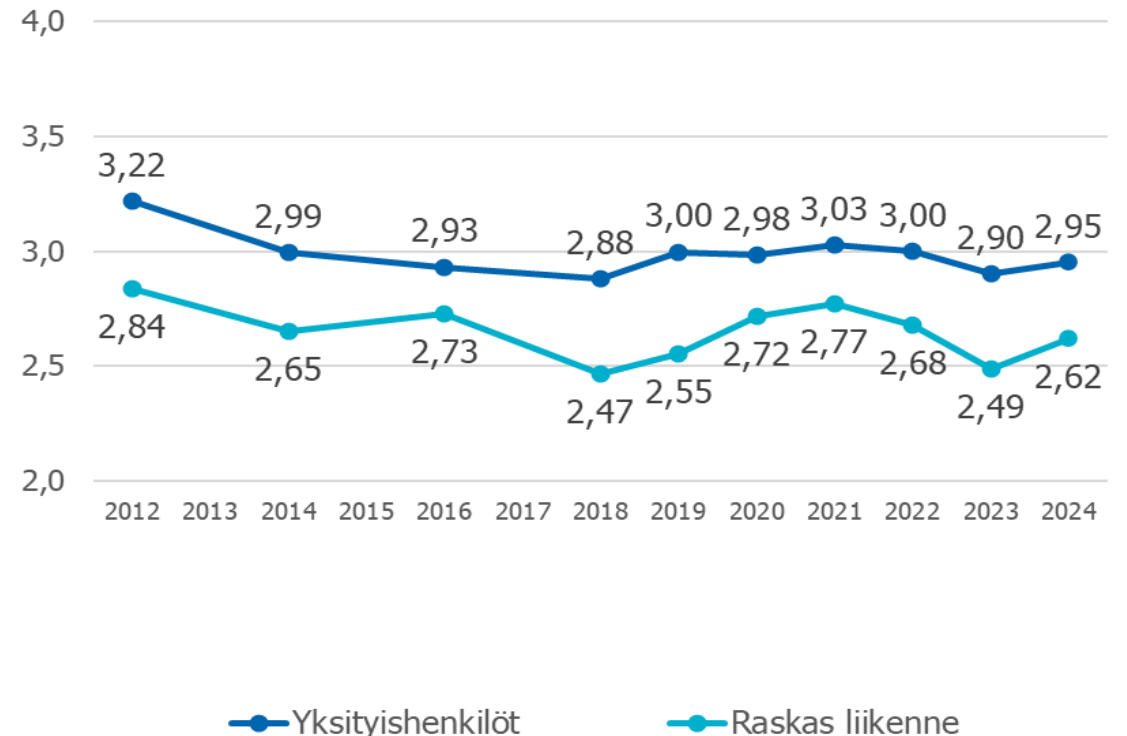
Yksityishenkilöiden tyytyväisyys on kauttaaltaan korkeammalla tasolla kuin raskaan liikenteen. Tyytyväisyys päteiden kuntoon saa selkeästi paremmat arvosanat verrattuna muihin teihin.

Tyytyväisyys maanteiden talvihoitoon laski talvella 2023–2024. Yksityishenkilöiden kokonaistyytyväisyys kääntyi v. 2024 kesäkautta koskeneessa tutkimuksessa nousuun kolmen edeltävän vuoden laskun jälkeen. Raskaan liikenteen tyytyväisyyden muutos on samansuuntainen, mutta jyrkempi.

Kokonaistyytyväisyys maanteiden talvihoitoon



Kokonaistyytyväisyys maanteiden kesähoitoon



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
 - Päälystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat
 - Siltojen toimintalinjat
 - Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat
 - Maanteiden varusteiden, laitteiden ja valaistuksen toimintalinjat

Tienpidon toimintalinjat ja ohjeet (1/2)

- **Talvihoidon** taso ja periaatteet tieverkon eri osilla on kuvattu julkaisussa [Talvihoidon toimintalinjat](#) (Liikennevirasto 2018) sekä Väyläviraston verkkosivuilla <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/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 uudistettu vuonna 2021. 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:
<https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/tien-kunnan-arviointi>
<https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/korjausten-kohdentaminen>

Tienpidon toimintalinjat ja ohjeet (2/2)

- **Siltojen toimintalinjat** on uudistettu vuonna 2023. Toimintalinjoissa kuvataan menettelytavat siltojen turvalliseen ja elinkaaritehokkaaseen omaisuudenhallintaan. Keskeisimpiä muutoksia aiempaan ovat siltojen palvelutasoluokittelu, tarveselvitysprosessi ja riskipohjainen kohteiden priorisointi.
- **Maanteiden varusteiden, laitteiden ja valaistuksen toimintalinjat** on uudistettu v. 2023.
- **Liikenneympäristön hoidon** taso ja periaatteet tieverkon eri osilla on kuvattu julkaisussa **Liikenneympäristön ja varusteiden kunnon toimintalinjat** (Liikennevirasto 2010, korvattu osittain edellisellä).
- **Sorateiden hoidon** taso ja periaatteet on kuvattu julkaisussa **Sorateiden kunnossapidon toimintalinjat**. Vuonna 2021 päivitettyissä toimintalinjoissa on otettu huomioon toimintaympäristön muutokset, ja ne näkyvät mm. rakenteiden korjauksissa ja sorateiden tavoitevevyyksissä. Kesähoitoluokissa on siirrytty kahteen luokkaan liikennemäärän ja verkollisesti merkittävyyden mukaan. Yksityiskohtaisemmin sorateiden kunnossapidon menettelyjä ohjeistetaan ja vuosikelloa kuvataan julkaisussa **Sorateiden kunnossapito** (Liikennevirasto 2014).
- Lisätietoa myös <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/kesahoito>

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 kunnon 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 tähtäimellä 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

- Perusväylänpidon parantamishankkeiden ohjelmoinnissa tukeudutaan Liikenne 12 - suunnitelman mukaisiin painopisteisiin, tieverkolla koskien
 - välttämättömiä alueellisia elinkeinoelämän kohteita
 - liikenneturvallisuuskohteita
 - kävelyn ja pyöräilyn edistämistä ja liityntäpysäköintiä.
- Erillisrahoitetut kohteet toteutetaan eduskunnan päätösten tai muiden erillisten päätösten, esim. MAL-sopimusten, mukaisesti.
- Kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan ilmastonmuutoksen hillitseminen.
- *Huom. Parantamishankkeiden rahoitus vaihtelee vuosittain riippuen käytettävissä olevasta kokonaisrahoituksesta, eikä niitä välttämättä voida toteuttaa suunnitelmien mukaisesti.*

Maanteiden hoidon laatu varmistaa päivittäisen liikennöitävyyden

- **Maanteiden hoidon** laatuvaatimukset ovat valtakunnalliset ja riippuvat tieluokasta. Vuorokausiliikenteen lisäksi luokitukseen vaikuttaa mm. raskaan liikenteen määrä. Lisäksi elinkeinoelämän ”välittäjäverkon” tunnistamista kehitetään edelleen tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa.
- Erityisiä teemoja 2025 hoidon kehittämisessä ovat **raskaan liikenteen tyytyväisyyden parantaminen** sekä **digitaalisen laadun todentamisen** edelleen kehittäminen (toimenpiteiden ja reittien tallentamisen lisäksi kuvadatan ja tekoälyn hyödyntäminen).
- Sopimuksen mukaisen laadun varmistamisen lisäksi reaaliaikainen seuranta ja suoritettujen toimenpiteiden digitaalinen jälki mahdollistavat myös **tienkäyttäjille paremman tiedon tieolosuhteista.**

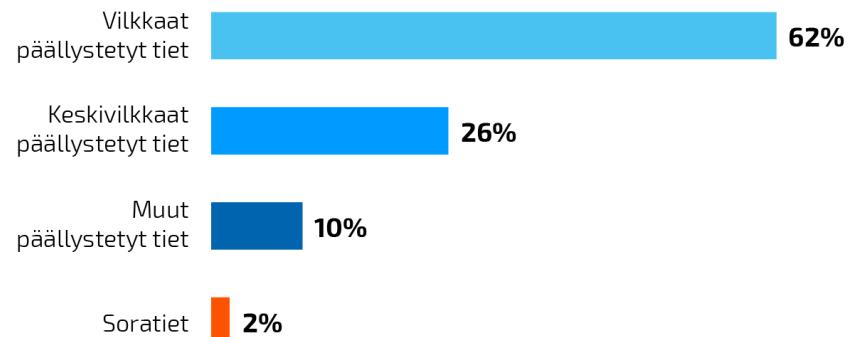


Maanteiden laaja verkko ja päivittäinen liikennöitävyys

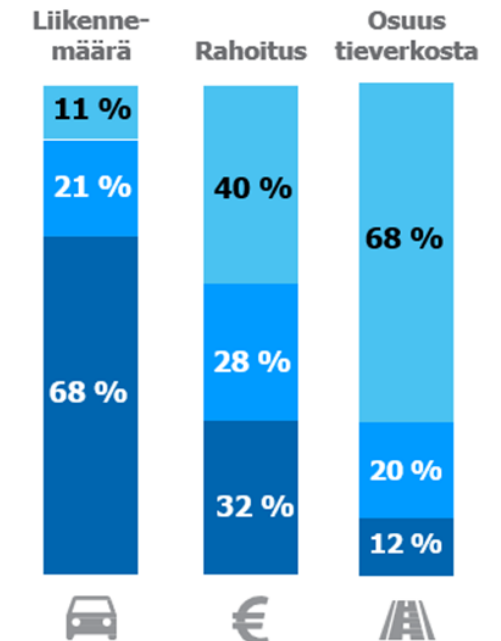
Osuus tieverkosta



Osuus liikenteestä



Tietyyppi ja talvihoitoluokka



Tienpidon rahoitus 2025–2028 1/2

Tienpidon tuote	Mitoitusperuste	Rahoitus 2025 (M€)	2026	2027	2028
Hoito ja käyttö		257	262	267	273
Talvihoito	Urakkasopimukset	123	125	127	130
Liikenneympäristön hoito	Urakkasopimukset	49	50	50	51
Sorateiden hoito	Urakkasopimukset, tiepituus ja liikennemäärä	33	33	34	34
Tievalaistus, pumppaamot, avattavat sillat	Palvelusopimukset, energian kulutus	39	40	41	42
Muu hoito ja käyttö	Tarpeen mukaan	13	14	15	16
Korjaus	Tarpeen mukaan, sovitettu rahoitukseen	532	306	301	296
Päällystettyjen teiden korjaus ja tiemerkinnät		365*)	167	164	159
Sillat, tunnelit ja muut taitorakenteet		111**)	91	88	88
Muu korjaus		56	48	49	49

*) Sis. 180 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta, **) sis. 20 M€ hallituksen määräaikaisen investointiohjelman rahoitusta. Taulukko ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja.

Tienpidon rahoitus 2025–2028 2/2

Tienpidon tuote	Mitoitusperuste	Rahoitus 2025 (M€)	2026	2027	2028
Parantaminen	Erillispäätösten mukaisesti, muuten sovitettu rahoitukseen	71*)	5	5	5
Suunnittelu	Sovitettu rahoitukseen	13	10	10	10
Liikenteenpalvelut		60	58	58	58
Maantielauttaliikenne	Liikennöintisopimusten mukaisesti	60	58	58	58
Tienpito yhteensä		933**)	641	641	641

*) Sis. yht. 54 M€ MAL-rahoitusta nelivuotiskaudelle v. 2025 alkaen **) sis. hallituksen määräämisen investointiohjelman rahoitusta 200 M€ sekä MAL-kohteiden rahoituksen 54 M€ nelivuotiskaudelle. Taulukko ei sisällä edellisiltä vuosilta siirtyviä määrärahoja.

Tienpito, Hoito

- Tieverkon päivittäinen liikennöitävyys on priorisoitu. Rahoitustarpeen määrittävät maanteiden alueurakoiden kilpailutetut urakkahinnat ja mm. energian käytön ennusteet. Rahoitus jaetaan alueellisesti ELY-keskuksille näillä perusteilla. Vuosittain kilpailutetaan noin viidesosa maanteiden hoitourakoista. Pitkäkestoisten urakoiden hinnat on sidottu indeksiin.
- 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 tiestön hoitoa palvelevien 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 toiminnan luonteesta ja pitkäkestoisista urakkasopimuksista. Urakkakauden aikana voi tehdä muutoksia ao. urakan muutoshintojen mukaisesti koskien esim. tiekohtaisia hoitoluokkia. Kustannustehokkaimmin muutokset tehdään kuitenkin urakkakauden vaihtuessa uuden urakan kilpailutuksen myötä.
- Tiestön hoidon urakkamalli on uusittu ja otettu käyttöön vuoden 2023 lokakuuhun mennessä, jolloin myös talvihoidon laatuvaatimukset on uusittu kaikissa urakoissa.
- Vuodelle 2025 on budjetoitu 257 milj. euroa.
- Perusväylänpidosta rahoitettavaksi tulee vuodesta 2027 lähtien E18-tien jaksoja, joiden kunnossapito siirtyy tieyhtiöiltä Väylävirastolle. Samalla teiden kunnossapitokustannukset siirtyvät erilliseltä elinkaarihankkeiden momentilta perusväylänpitoon.

Tienpito, Korjaus 1/2

- 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 on noin 4 000 km. Päällystemäärään vaikuttaa rahoitustason lisäksi mm. bitumin hinnan kehitys.
 - Päällysteen kunnan lisäksi päällystetyn tien korjaustoimenpiteiden valinnassa on huomioitava tien rakenteellinen kunto.
- Yksittäisiä kaikkein kalleimpia tierakenteen korjauskohteita, esim. painumakohteita, esitetään toteutettavaksi väyläverkon kehittämishankkeina tiekohdan laajemman palvelutason parantamisen yhteydessä (ks. [Valtion väyläverkon investointiohjelma](#)).

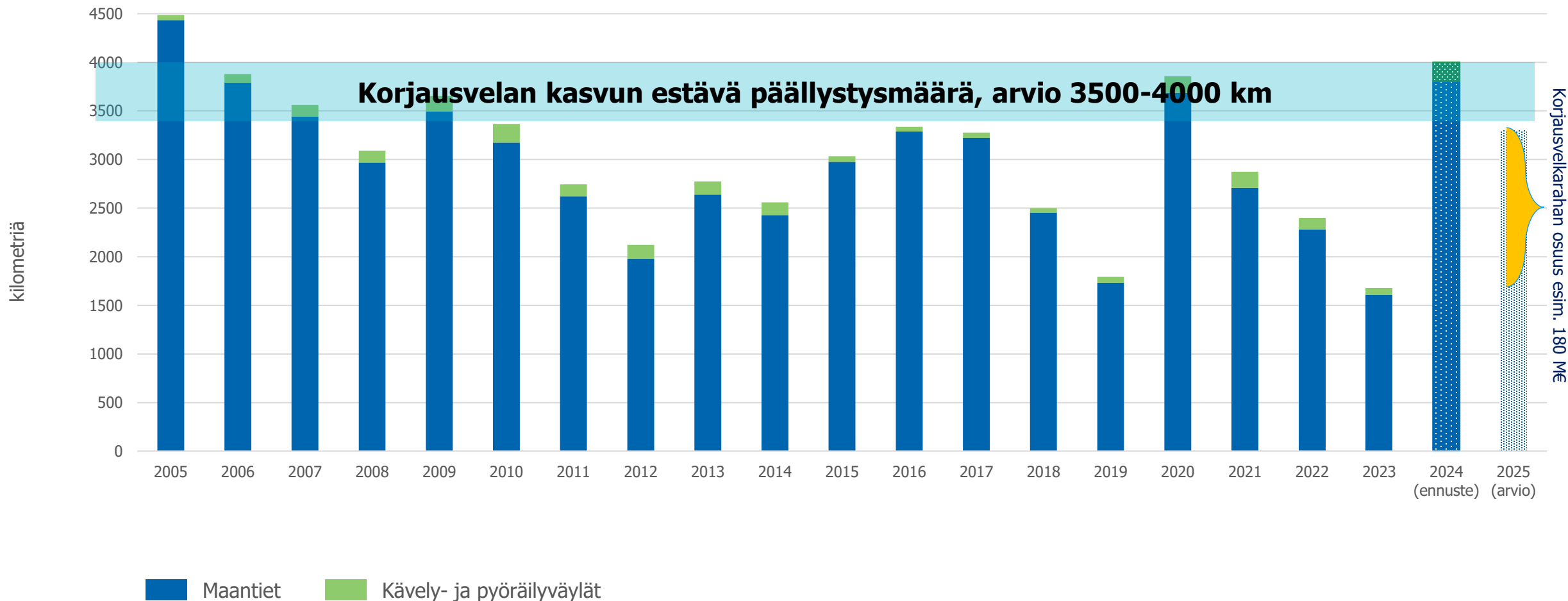
Tienpito, Korjaus 2/2

- 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.
 - Kaikkein kalleimmat siltojen uusimiskohteet esitetään toteutettaviksi väyläverkon kehittämishankkeina (ks. Valtion väyläverkon investointiohjelma).
- Korjausrahoitusta kohdistetaan myös alueurakoissa lähinnä sorateiden korjauksiin sekä varusteiden ja laitteiden korjaukseen ja korjausohjelmoinnissa käytettävien väylätietojen hankintaan. Rahoituserät ovat pieniä ja tyydyttävät vain minimitarpeet. Erityisesti varusteet ja laitteet ovat säännöllistä uusimista tarvitseva omaisuuserä, jonka kunnossapidossa on jälkeenjäämää.
- Korjaustuotteelta rahoitetaan lisäksi tienpidon suunnittelussa ja ohjauksessa tarvittavien tietojärjestelmien kehittämistä.
- Korjaukseen saadaan vuosittain lisärahoitusta eduskunnan jakovarahankkeista. Rahoitus on hankekohtaisesti korvamerkittyä.
- Vuonna 2025 Korjaus-tuotteelle on budjetoitu 532 milj. euroa. Summaan sisältyvä hallituksen määräaikaisen investointiohjelman korjausvelan purkamiseen tarkoitettu 200 milj. euron lisärahoitus on kohdennettu päällystettyjen maanteiden sekä siltojen korjausohjelman laajentamiseen.

Maanteiden päällystysmäärät 2005-2025



Väylävirasto
Trafikledsverket



25.10.2024

Väylänpidon perussuunnitelma 2025-2028

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-hankkeet ja eduskunnan jakovarakohteet. Muu kuin erillispäätöksin osoitettu rahoitus jaetaan ELY-keskuksille kunkin ELY-alueen liikennesuoritteiden suhteessa.
- Parantamishankkeet toteutetaan usein yhteisrahoituksella kuntien kanssa. Yksittäistapauksissa käytettävissä on EU-tukirahoitusta (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 rakentamissuunnittelu. Suunnittelun rahoituksen korottamiseen on painetta erilaisten tarve- ja esiselvitysten ja vaikutusarviointien laajentamisen myötä. Rahoitus jaetaan ELY-keskuksille osin perustuen valtakunnalliseen, nimetyistä suunnittelukohteista koostuvaan suunnitteluohjelmaan ja muilta osin ELY-alueiden liikennesuoritteiden suhteessa.
- Vuoden 2025 rahoitus väylien parantamiseen on 71 milj. euroa, josta 54 milj. euroa on uusien MAL-hankkeiden rahoitusta nelivuotiskaudelle 2025-2028 hallituksen määräaikaisesta investointiohjelmasta. Pieniin liikenneturvallisuushankkeisiin kohdistetaan 5 milj. euroa.
- Parantamishankkeiden suunnitteluun on budjetoitu noin 13 milj. euroa.



Tienpito, Maantielauttaliikenne

- Liikenne12-suunnitelman (v. 2021) mukaisesti valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta sekä kehittämisestä nykyisen hankintastrategian mukaisesti osana perusväylänpitoa.
- Maantielauttaliikenteen liikennöintiin tarvittava rahoitus määritellään lauttaliikenteen palvelusopimusten hintojen perusteella. Suunnitelmakaudella myös uusitaan erittäin huonokuntoisia, lauttaliikennettä palvelevia laitureita ja varmistetaan niiden soveltuvuus sekä lauttaväyliä turvallisuus aikaisempaa suuremmalle lauttakalustolle.
- Maantielauttaliikenteen rahoitus kohdistetaan kokonaisuudessaan Varsinais-Suomen ELY-keskukselle, joka vastaa maantielauttaliikenteestä ja rantarakenteiden korjauksista valtakunnallisesti.
- Maantielautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua (LjMTL 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 vuoteen 2027 mennessä.
- Maantielauttaliikenteen liikennöintiin tarvittava rahoitus määritellään lauttaliikenteen palvelusopimusten hintojen perusteella. Vuodelle 2025 on varattu rahoitusta 60 milj. euroa. Lisäksi korjaus-tuotteeseen sisältyy rantarakenteiden korjauksiin 2-5 miljoonan euron vuosittainen rahoitus.

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.
- Tieliikenteenohjauksen keskeisenä tehtävänä on tuottaa maantieverkolle ajantasaisesti tieliikenteen ohjauksen, tiedottamisen, häiriöiden hallinnan ja tienpidon tuen palvelut.
- Liikenteenohjaus ja -hallintapalvelut varmistavat osaltaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Palvelut tukevat kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia.
- Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelut sisältävät tieliikenteen ohjaus-, automaattivalvonta-, avo-osuus-, liikennevalot-, liikenteenmittaus-, rajanylityspaikat-, tiesää- sekä tunnelipalvelut.
- Tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluihin on varattu vuodelle 2025 n. 56 milj. euroa (liikenteenohjauspalveluja ei ole esitetty taulukossa osana tienpitoa).
- Suunnitelmakauden loppua kohden liikenteenohjauksen kustannuksia tulevat lisäämään tietunnelit, joiden teknisissä järjestelmissä on merkittävät korvausinvestointitarpeet. Vuosaaren maantietunnelin teknisten järjestelmien korvausinvestointi on käynnissä jo vuonna 2025.

Väyläviraston ja ELY- keskusten roolit tienpidon tehtävissä



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 rahoituskehyn puitteissa. Väyläviraston ja ELY-L-vastuualueiden välisissä toimialakeskusteluissa 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



Väylävirasto
Trafikledsverket

- **Hoidon** (mm. talvihoito, sorateiden hoito ja liikenneympäristön hoito) rahoitus ELY-keskuksille määräytyy monivuotisten alueurakoiden kilpailutettujen sopimusten perusteella. Esim. talvihoidossa tiestö on jaettu valtakunnallisesti seitsemään hoitoluokkaan (1se...3) tien merkityksen, liikennemäärän ja liikenteen koostumuksen perusteella. [noin 40 % rahoituksesta*)]
- **Korjaus**rahoitus (mm. päällysteet ja sillat) jaetaan asiantuntijajärjestelmien laskentatulosten perusteella. 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. Sorateiden kunnostusrahoitus jaetaan soratiepituuden, kelirikon määrän ja liikennemäärän perusteella, varusteiden ja laitteiden rahoitus liikennesuoritteiden mukaan. Erillisteemojen (esim. liikennemerkkiiudistus) rahoitus esitettyjen tarpeiden mukaisesti. [noin 50 % rahoituksesta*)]
- Erillispäätöksin käynnistettyjen **parantamishankkeiden** (mm. MAL, muut erillisohjelmat) rahoitus jaetaan tehtyjen päätösten perusteella. Pienten parantamistoimenpiteiden ja suunnittelun rahoituksen jakoperuste on liikennesuorite. [alle 2 % rahoituksesta*)]
- **Maantielauttaliikenteen** hoidon kustannukset rahoitetaan tehtyjen sopimusten perusteella. Rahoituksen käyttöä hallinnoi Varsinais-Suomen ELY-keskus. [noin 9 % rahoituksesta*)]
- **Liikenteen ohjaus- ja informaatiopalvelujen** tilaaminen on Väyläviraston vastuulla.

*) jakauma on arvio tilanteessa, jossa perusväylänpidon/ tienpidon vuosirahoitus on n. 640-650 M€

Alueelliset tienpidon ja liikenteen suunnitelmat

ELY-keskukset kuvaavat alueensa tienpitoa Väyläviraston valtakunnallisia suunnitelmia yksityiskohtaisemmin vuosittain päivittämissään tienpidon ja liikenteen suunnitelmissa/katsauksissa:

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



Väylävirasto
Trafikledsverket