



Uudenmaan elinvoimakeskus vastaa tienpidon tehtävistä Uudenmaan maakunnan alueella. Tässä suunnitelmassa kuvataan alueen tienpidon talouden ja toiminnan reunaehdot, painopisteet ja tavoitteet suunnitelmakaudella. Nelivuotinen tienpidon ja liikenteen suunnitelma päivitetään vuosittain.

Kesäkuu 2026



Elinvoimakeskus

Talous ja toimintaympäristö





Esipuhe

Uudenmaan elinvoimakeskus aloitti muutosten keskellä

”Elinvoimakeskukset tuntevat alueiden tarpeet ja toimivat paikallisesti tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa” – Tällä ajatuksella 10 uutta elinvoimakeskusta aloitti toimintansa vuoden 2026 alusta. Tienpito- ja liikennejärjestelmätehtävien osalta muutokset ovat kuin virastomme uusi nimikin: jotain uutta, paljon vanhaa ja jotain sinistä. Uudenmaan ELY-keskukseen verrattuna toimialueemme kattaa nyt pelkästään Uudenmaan maakunnan, joukkoliikenteen järjestämistehtävät siirtyivät Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin ja tienpitäjän perinteistä sinistä löytyy tunnusväreistämme edelleen. Liikenneosastomme 30 asiantuntijaa löydätte edelleen Pasilan virastokeskuksesta Helsingistä ellemme sitten ole paikan päällä sidosryhmiämme tapaamassa jokapäiväisiä etäviestimin tapahtuvia kohtaamisia tietenkään unohtamatta.

Aloitin vuoden alusta liikenneosaston osastopäällikkönä ajankohtana, jolloin taloudelliset realiteetit tuntuvat haastavan monesta suunnasta. Valtionhallinnon oman toiminnan säästötarpeet vaikuttavat valitettavasti meidänkin henkilöstöömme ja Iranin sota mm. kesän päällystysohjelmaan. Perusväylänpidon rahoitus on ollut viime vuodet kohtuullisella tasolla lisärahoituspaketin turvin, mutta

huhtikuun kehysriihessä julkistettu julkisen talouden suunnitelma lähivuosien kehyspäätöksineen tarkoittaa kylmää kyytiä perusväylänpidolle. Nähtäväksi jää, realisoituvatko kehyspäätökset tulevissa vuosibudjeteissa ja vuonna 2027 aloitettavan uuden hallituksen hallitusohjelmakirjauksissa vai saadaanko viime vuosien kaltainen ”korjaussarja” perusväylänpitoon edes jollekin vuodelle.

Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimukset osoittavat kiistattoman yhteyden rahoituksen ja tyytyväisyyden välillä, jota toki markkinatilanne vahvistaa tai vaimentaa suhdanteiden mukaan. Oli ilo tutustua talven 2026 tutkimuksen tulokseen, jossa Uusimaa sai valtakunnan parhaimmat tulokset sekä tavallisilta tienkäyttäjiltä että ammattikuljettajilta. Talvihoidon lisäksi se kertoo siitä, että päällysteet ovat kunnossa ja kestäneet talven rasitukset. Viime kuukausien toinen positiivinen signaali on infrarakentamisen erittäin hyvät näkyvät, jossa tietysti lukuisilla väylärakennushankkeilla on oma tärkeä roolinsa. Toivotaan, että vanhat merkit pitävät paikkansa ja virkistyvä infrarakentaminen ennakoii talouden suuntaa muutenkin. Toukokuussa Väylävirasto julkisti väylähankkeiden investointiohjelman vuosille 2027–2034 ja sekin oli Uudenmaan näkökulmasta oikein mukavaa luettavaa. Pitkään vuoroaan odottaneet toteutusvalmiit kohteet vt 25:llä ja Kehä 3:lla ovat nyt ansaitusti mukana ja toivottavasti saavat toteutusrahoitusta tulevina vuosina. Helsingin seudun MAL-sopimuksen aiemmin päätetyt hankkeet ovat jo varmuudella toteutuksessa ja muodostavat erittäin merkittävän hankinnan KUUMA-kuntien alueelle.

Tulevaisuudesta kertovat signaalit tuntuvat vaihtelevan laidasta laitaan, ja välillä suuntaa pitänee arvioida myös peruutuspeileihin vilkuilemalla. Tässä julkaisussa yritämme jälleen omalta osaltamme luoda näkymää Uudenmaan tienpito- ja liikennejärjestelmäasioiden nykytilaan ja lähivuosien kehityskulkuun ja kertoa omasta roolistamme ja tekemisistämme. Toivotan antoisia lukuhetkiä!

Kesäkuussa 2026

Timo Karhumäki
Osastopäällikkö, Uudenmaan elinvoimakeskus



Kuva: Aino Hela



Tienpidon näkymiä

Tienpidon rahoitusnäkymät ovat epävarmat

Julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpitoon kohdistetaan tulevaisuudessa lisäsäästöjä. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa Liikenne 12 on korostettu perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa. Liikenne 12 -suunnitelman ja julkisen talouden suunnitelman sekä kehyspäättöksen ero perusväylänpidon osalta on merkittävä. Korjausvelan kiihtyvän kasvun myötä huonokuntoinen tieverkko tulee näkymään yhä useammin tienkäyttäjille. Rahoituksen merkittävän vähenevän myötä on entistä tiukemmin priorisoitava ne väylät, joita kunnostetaan. Väylänpidon toimenpiteiden pitkäjänteinen valmistelu ja toteutus vaikeutuvat ja toiminnan tehokkuus kärsii alhaisesta rahoitustasosta ja epävarmoista rahoitusnäkymistä.

Tieverkossa jatkossakin korjattavaa

Tänä vuonna päällysteiden ja muiden tierakenteiden korjauksia pystytään jatkamaan edelleen tehostetusti korjausvelkarahoituksen turvin. Korjausvelan purkuun tarkoitettua lisärahoitusta ei ole käytettävissä vuonna 2027.

Tänä vuonna päällystystöitä tehdään myös alemmalla tieverkolla, jonne korjausvelkaa on kertynyt vuosien saatossa eniten. Näillä teillä uudelleenpäällystämisen lisäksi tehdään monin paikoin myös tien rakenteen parantamista. Kustannusten epävarmuuden takia lopullinen päällystysohjelma selviää vasta kesä-heinäkuussa. Tulevina vuosina haasteena on ylläpitää nykyinen kuntotaso tieverkon vilkkaimmalla osalla. Koko muun tieverkon toimenpiteistä joudutaan tinkimään.

Siltakorjauksia tehdään tuttuun tapaan ympäri toimialuettamme, mutta myös tunneleiden korjauksia tulee työlliställä enenevässä määrin. Uudellamaalla on lukuista joukko vilkasliikenteisiä teitä, joiden sillat ovat tulleet peruskorjaukseen. Korjattavia siltoja on paljon ja suurten liikennemäärien takia ne ovat erittäin vaativia korjauskohteita.

Pienten parantamishankkeiden näkymät ovat vaisut. Kuluvana vuonna ja tulevalle vuodelle on hieman rahoitusta liikenneturvallisuuksihankkeiden toteuttamiseen. Sen avulla teemme joitakin pieniä kävelyn ja pyöräilyn sekä turvallisuutta edistäviä pistemäisiä kohteita eri puolille toimialuettamme.

Tulevalla nelivuotiskaudella päättyvät moottoriteiden E18 Koskenkylä–Loviisa–Kotka elinkaarihanke (2026), Kt 51 Kirkkonummi–Kivenlahti STY-urakka (2027) ja E18 Muurla–Lohja elinkaarihanke (2029). Hankkeiden päättymisten myötä moottoritieosuudet siirtyvät elinvoimakokeskuksen kunnossapitoon.

Hyvä volyymi väyläinfran kehittämisessä

Valtion väyläverkon investointiohjelma 2027–2034 sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia: Kehä 3 Puistolän pohjoisen ylikulkusillan uusiminen ja Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaiheen osahankkeet (Vesitornin eritasoliittymä, Asemantien liittymän kohta, Langansböle–Västerbacka ja Nopon kohta), Kehä 3 Espoonkartanon kohdan painumakorjaus sekä Vt 1 / Kehä 2 Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen. Aikaisemmin päätettyjä hankkeita ovat Vt 25 osuus Meltola–Mustio ja Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170–Saaristotie. Kevään 2026 kehysriihessä oli esillä lisäksi useampi liittymähanke kantateillä 51 (Kela, Tähtelä ja Vuohimäki).

Helsingin seudun MAL-sopimus allekirjoitettiin vuoden 2024 lopussa. Sopimus sisältää isoja hankkeita pääkaupunkiseudulla: Vt 4 Lahdenväylä välillä Kehä 1–Kehä 3 ja Ilmasillan eritasoliittymä sekä Kehä 1 Maarinsolmun eritasoliittymä. Lisäksi sopimus sisältää KUUMA-seudun kuntien alueelle merkittävän noin 35 miljoonan euron hankekokonaisuus maanteiden pieniin parantamishankkeisiin. Hankekokonaisuudesta on sovittu ja hankkeiden suunnittelu ja toteutus on käynnissä tai käynnistymässä. Isot kehittämishankkeet toteuttaa Väylävirasto.

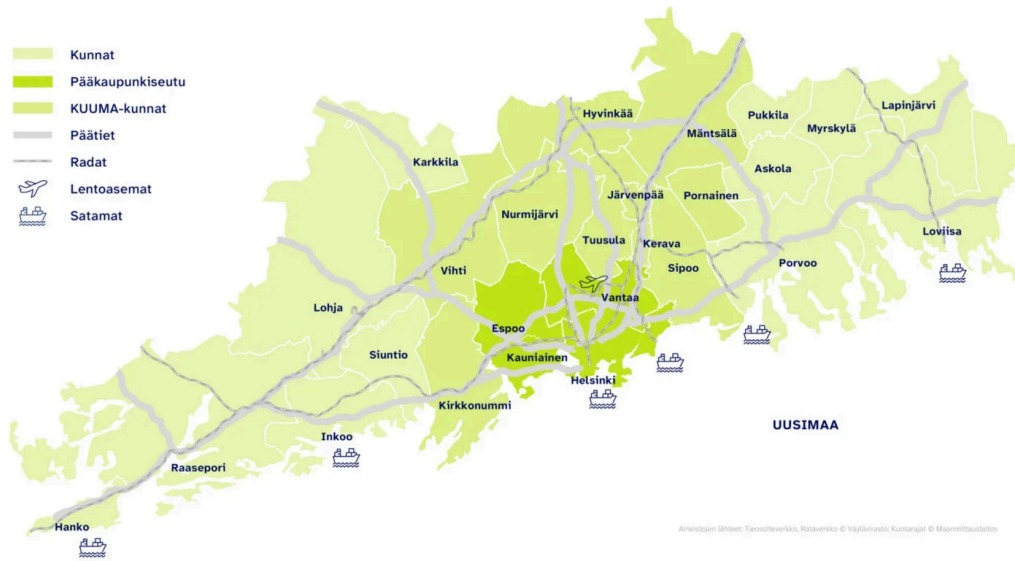
Lisäksi Uudellamaalla kunnat ja kaupungit toteuttavat toteuttamissopimuksilla lukuisia elinvoimaa edistäviä maanteiden kehittämishankkeita.

Tiesitkö?

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

Katso myös

Tilastokeskus – Maarakennuskustannusindeksi



Tienpidon toimintaympäristö

Uudenmaan elinvoimakeskus vastaa tienpidosta Uudenmaan maakunnassa. Uudenmaan 26 kunnan alueella asuu yli 1,8 miljoonaa ihmistä eli 32 % koko maan väestöstä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana maakunnan keskimääräinen väestönkasvu on ollut vajaa 18 000 asukasta vuosittain. Suurin väestökeskittymä on pääkaupunkiseudulla, jossa asuu lähes 1,3 miljoonaa ihmistä eli yli 70 % Uudenmaan maakunnan asukkaista. Laajemmalla Helsingin seudulla eli pääkaupunkiseudulla ja Keski-Uudellamaalla asuu yhteensä noin 90 % maakunnan väestöstä. Myös tulevaisuudessa väestön ennustetaan jatkavan keskittymistään Helsingin seudun kuntiin. Vaikka Länsi- ja Itä-Uudenmaan 12 kunnassa asuu yhteensä vain 10 % maakunnan väestöstä eli noin 176 000 ihmistä, vastaa se kuitenkin Suomen mittakaavassa keskikokoisen maakunnan väestömäärää.

Uusimaa on Suomen suurin työpaikka- ja talousalue. Maakunnan alueella sijaitsee noin 40 % koko maan yksityisen sektorin työpaikoista. Uudellamaalla toimii lähes 100 000 yritystä, mikä on yli kolmannes kaikista Suomen yrityksistä. Uudenmaan osuus koko Suomen bruttokansantuotteesta (BKT) on noin 40 %. Alueen elinkeinoelämälle tunnusomaista on vahva kansainvälisyys ja yritysten vientivetoisuus. Ulkomaalaisten matkailusta 51 % kohdistuu Uudellemaalle.

Palvelualojen työllistävä osuus on Uudellamaalla erityisen suuri. Elinkeinoista työllistävimpiä ovat IT-ala, toimisto- ja hallinnolliset työt, kauppaan ja kuljetukseen liittyvät toimialat sekä teollisuus ja rakentaminen. Alkutuotanto työllistää Uudenmaan mittakaavassa vähän, mutta Suomen maakunnista kuudenneksi eniten. Lisäksi maaseutumaisella alueella Uudellamaalla on monenlaista pientä yritystoimintaa.

Uudellamaalla työmatkaliikenne on vilkasta. Suurin osa maakunnan asukkaista asuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien alueella. Uudenmaan alueella, erityisesti pääkaupunkiseudulla, on Suomen suurimmat joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja kestävän liikkumisen kulkumuoto-osuudet sekä myös paljon potentiaalisia kestävien kulkumuotojen käyttäjiä. Maakunnan alueella on myös rauhallisia maaseutukuntia, joissa sekä joukkoliikenteen vuorotarjonta että käyttö ovat vähäistä.

Useat tie- ja rataverkon pääväylät kohtaavat Uudellamaalla. Helsinki-Vantaa on maan tärkein ja suurin kansainvälinen lentoasema ja käytännössä ainoa tavaraliikenteen lentoasema. Helsinki-Vantaan osuus Suomen lentoasemien matkustajamäärästä oli yli 80 % ja rahdista 99 % vuonna 2025. 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 sataman kautta kuljetetun tavararvo on noin kolmasosa koko Suomen ulkomaankaupan arvosta. Helsingin ja Tallinnan välinen matkustaja-autolauttaliikenne on matkustajaliikenteen lisäksi merkittävä kuorma-autojen ja trailereiden kuljetusyhteys Suomen ja Keski-Euroopan välillä. Hangon satama on keskeinen erityisesti Saksan liikenteessä ja Inkoon satamassa on LNG-kaasuterminaalilaiva.

Uudenmaan alueen päätieverkko ja sen toimivuus on merkittävä myös valtakunnallisesti ja tieliikenteessä kuljetettujen tavaratonniin määrä on suuri. Uudenmaan maantieverkon pituus on noin 6 % koko maan tiestöstä, mutta siellä syntyy noin 22 % koko maan liikennesuoritteesta ja noin 18 % koko maan raskaan liikenteen liikennesuoritteesta. Erityisesti pääkaupunkiseudun kehäteiden ja sieltä lähtevien säteittäiset pääväylien liikennemäärät ja raskaan liikenteen määrät ovat suuret. Myös seutu- ja yhdysteillä raskaan liikenteen kuljetussuoritteet alueella ovat suuret.

Uudellamaalla tiekuljetuksissa suurimpia toimialoja ovat rakentaminen, elintarvike ja energia. Uusimaa on valtakunnan logistiikan lähtö- ja saapumisalue sekä solmupiste, jossa sijaitsee lukuisa joukko isoja logistiikkakeskuksia ja lukuisat teollisuuden sekä kaupan toimitusketjut risteävät. Alueen logistiikan toimivuus

della on merkitystä koko valtakunnan logistiikan sujuvuudelle ja toimitusketjuille, kuten esimerkiksi elintarvike jakelulle.

Liikennesuorite Uudellamaalla oli vuonna 2025 noin 5 % vähemmän verrattuna vuoden 2019 tilanteeseen. Tilanne oli sama myös valtakunnallisesti eli koko maan liikenteen kokonaissuorite oli vuonna 2025 noin 5 % vähemmän verrattuna vuoteen 2019. Helsingin seudun maanteillä arkivuorokausiliikenteen kokonaismäärä oli syksyllä 2025 enää 2 % pienempi kuin vuonna 2019. Kehäteillä 1 ja 2 arkivuorokausiliikenteet ovat jo ylittäneet vuoden 2019 liikennemäärät ja kehä 3:lla liikennemäärät lähestyvät vuoden 2019 lukuja.

Suuret liikennemäärät alueen tiestöllä aiheuttavat tarvetta moniin tavanomaista tiheämmin tehtäviin hoitotoimenpiteisiin ja kunnossapidon toimiin, kuten esimerkiksi väylien reunapalteiden poistoon tai tarpeeseen uusia tien päällyste jopa parin vuoden välein. Liikennemelun torjuntatarpeet korostuvat suurten liikennemäärien ja yhä tiivistyvän asutuksen ympäristöissä.

Tieverkon palvelutaso-ongelmat korostuvat erityisesti pääkaupunkiseudun kehäväylillä sekä säteittäisillä pääväylillä. Lisäksi myös mm. vt 25:n kehittäminen ja valtateiden 3 ja 4 välisen sujuvan ja turvallisen yhteyden toteuttaminen Keski-Uudellamaalla ovat tärkeitä elinkeinoelämän lisääntyneiden tavarakuljetusten palvelemiseksi. Raskaan liikenteen palvelualueista on pula koko Uudenmaan alueella, mutta erityisesti pääkaupunkiseudulla. Pientä helpotusta tilanteeseen on toistaiseksi saatu Katriinantien rekkaparkki palvelulla.

Pääkaupunkiseudun ja maakunnan keskisuurten kaupunkien taajamien ulkopuolella on maaseutumaisempi Uusimaa, jonka elinvoimalle, yritystoiminnalle ja alkutuotannolle vähäliikenteisemmän tieverkon yhteydet ovat tärkeitä. Saavutettavuuden varmistaminen koko maantieverkolla on tärkeää ja niukkojen resursien kohdistaminen tehokkaasti ja vaikuttavimpien keinojen valinta kulloisessakin tilanteessa on oleellista.

Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja

		Uudenmaan elinvoimak- kus	Osu- kok- maas
Väestö 2026 (31.12.2025)	henkilöä	1 799 629	32 %
Väestönkasvu 2010–2025	henkilöä	267 320	96 %
Työpaikat (2023)	kpl	866 415	36 %
BKT (2023)	milj. euroa	108 433	40 %
Maapinta-ala (1.1.2026)	km ²	9 111	3 %
Maantiet (1.1.2026)	km	4 533	6 %
Liikennesuorite 1.1.2026 (KVL 2025)	milj. autokm.	7 967	22 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2024)	milj. tkm.	3 895	15 %
Erittäin vilkasliikenteiset tiet (KVL > 15 000 ajon./vrk, 2025)	km	435	34 %
Erittäin vähäliikenteiset tiet (KVL < 200 ajon./vrk, 2025)	km	946	3 %
Jalankulun ja pyöräilyn väylät maan- teillä (1.1.2026)	km	724	12 %
Henkilövahinko-onnettomuudet (2021–2025)	kpl	1 597	21 %
Perusväylänpidon rahoitus ilman lisärahoitusohjelmia (2026)	milj. euroa	83	12 %

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 hyvin epätasaisesti. Valtaosassa maakunnista väestö vähenee, kun taas väestön

kasvu keskittyy pääosin Uudenmaan maakuntaan. Ennusteen mukaan väestö kasvaa Uudenmaan lisäksi vain Pirkanmaan, Varsinais-Suomen, Pohjois-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Pohjois-Savon maakunnissa.

Tiesitkö?

Elinvoimakeskukset 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.

Elinvoimakeskukset voivat lisäksi myöntää parantamisavustuksia yksityisteille.

Katso myös

Elinvoimakeskus – Maanteiden liikennemäärät Uudellamaalla

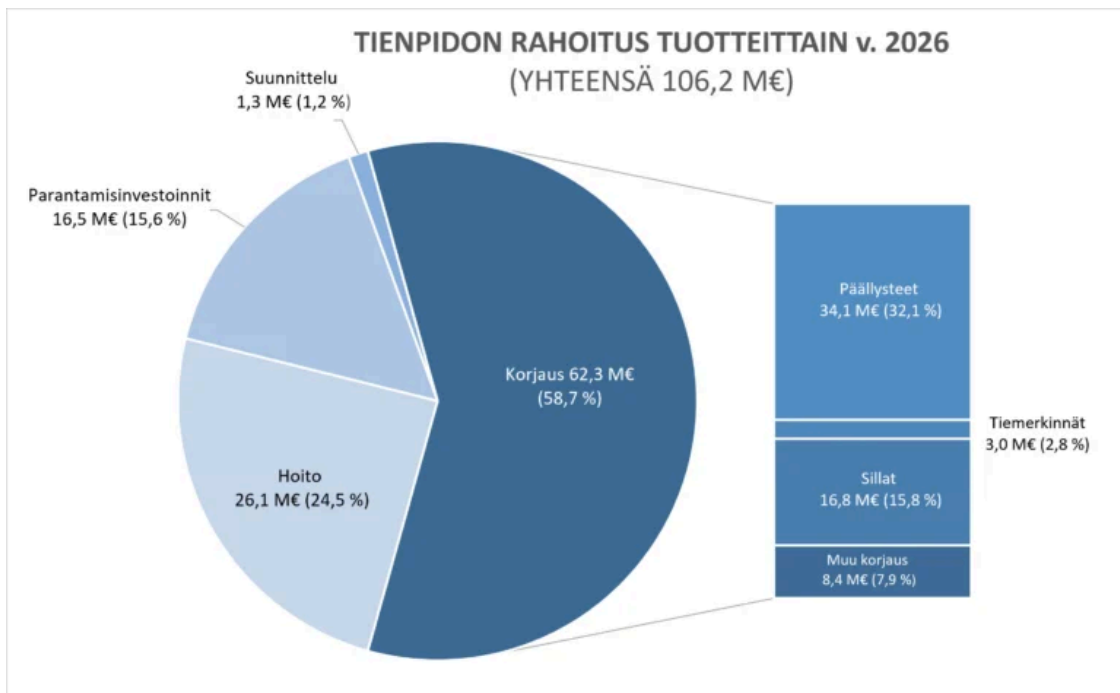
Väylävirasto – Tietilastot

Fintraffic – Liikennemäärät

Elinvoimakeskus – Asiointiapuri (valitse Yksityistieasia)



Tienpidon rahoitus



Kuva: Tienpidon rahoitus tuotteittain 2026 (yhteensä 106,2 M€)

Uudenmaan elinvoimakeskuksen perustienpidon rahoitus vuodelle 2026 kesäkuun tilanteessa on noin 89,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Uudenmaan elinvoimakeskus on saanut yhteensä noin 16,7 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa, joka käytetään päällystämiseen (13 milj. €) ja siltojen korjauksiin (3,6 milj. €). Perustienpidon rahoituksella hoidetaan valtion omistaman maantieverkon tienpito lukuun ottamatta isoja kehittämisinvestointeja, joista vastaa Väylävirasto. Päätöksentekoa rahoituksen kohdistamisesta ja toteutettavista hankkeista ohjaavat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet sekä Väyläviraston toimintalinjaukset. Keskeisenä tavoitteena on tarjota toimiva liikennejärjestelmä ja turvallinen tieverkko elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Valtaosa perusväylänpidon rahoituksesta kuluu tiestön kunnossapitoon eli hoitoon ja korjauksiin. Hoidolla varmistetaan tieverkon päivittäinen liikennöitävyys keliolosuhteista riippumatta ja korjauksilla puolestaan poistetaan tiestön kulumisesta ja ikääntymisestä johtuvia vaurioita.

Suunnittelu

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

Parantaminen

Parantamisrahaa on yhteensä 16 miljoonaa euroa. Suurin osa kohteista on erillisrahaa etukäteen nimetyille kohteille tai hankekokonaisuuksille kuten MAL-sopimus. Lisäksi elinvoimakeskuksen itse ohjelmoitavaksi on myönnetty liikenneturvallisuuskohteiden toteuttamiseen 1,1 miljoonaa euroa. Tällä rahoituksella toteutetaan joukko pienempiä paikallisesti tärkeitä liikenneturvallisuuskohteita, mm. valaistuksen ja kaiteiden parannuksia.

Joulukuussa 2025 valtiovarainvaliokunta lisäsi vuoden 2026 budjettiin rahoituksen seuraavan parantamishankkeen toteutuksen käynnistämiseksi:

- Vt 25 tievalaistuksen jatkaminen Tammisaaren ja Hangon välillä kolmessa eri kohteessa, Raasepori, Hanko

Muilta osin jakovarakohteet kuluvalle vuodelle sisälsivät suunnittelukohteita ja päällysteiden korjauksia.

Seuraavien kantatien 51 liittymien parantamisiin saatiin rahoitusta yhteensä 8,2 miljoonaa euroa:

- Tähteläntien (mt 11129) liittymän parantaminen 3,2 milj. €
- Satamatien (mt 186) liittymän parantaminen 2,8 milj. €

- Störsvikintien (mt 11240) liittymän parantaminen 2,2 milj. €

Helsingin seudun maankäytön-, asumisen- ja liikenteen eli MAL-sopimuksen pohjalta toteutetaan useita pieniä yhteisrahoitteisia parantamishankkeita KUU-MA-kuntien alueilla. Ensi vaiheessa toteutuksessa ovat:

- Vt 25 ja Kalevankadun liittymä, Hyvinkää
- Vt 25 / mt 140 liittymäjärjestelyt, Mäntsälä
- Vt 25 Kaukoilantien ja Hiidenvedentien liittymien parantaminen, Vihti
- Mt 148 Keravantie / Ratatie / Keinukalliontie liittymä, Kerava
- Mt 170 jalankulku- ja pyörätie Box-Kilpilahdentie, Sipoo
- Mt 1421 Jokelantie Palopuron kohta, jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt, Hyvinkää
- Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilyväylä (mt 11711 Kuntomajantien liittymä-Sepänmäki), Mäntsälä

Lisäksi toteutetaan kohteita liittyen hankepakettiin maanteiden pienet liikenneturvallisuus-, joukkoliikenne- ja pyöräilykohteet KUUMA-seudulla.

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 indeksimutokset vaikuttavat lopulliseen kustannustasoon. Hoitoon on budjetoitu 26,1 miljoonaa euroa vuodelle 2026.

Korjaus

Päällystäminen on korjaamisessa suurin kuluerä. Normaalin korjausrahoituksen lisäksi vuodelle 2026 on saatu noin 13 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa päällystämiseen. Päällystämisen hintataso on laskenut vuoden 2025 tasosta, mutta lopullisiin päällystystoimien kustannuksiin ja päällystyskilometreihin vaikuttaa bitumin ja öljyn hinnan raju nousu.

Eduskunnan nimeäminä jakovararahoituksella toteutettavina korjauskohteina tälle vuodelle ovat:

- Mt 170 Pietarintie parantaminen pahiten vaurioituneilla osuuksilla välillä Loviisan itäinen liittymä ja vt 7 (Ahvenkoski), Loviisa
- Mt 11114 Suurkirkontien ja Innanbäckintien parantaminen ja asfaltointi, Inkoo
- Mt 11245 Kabanovintie, tieosa 1 Hilan liittymästä Upinniementielle, parantaminen ja asfaltointi, Kirkkonummi
- Mt 11694 Boxintie, uudelleen asfaltointi, noin 2,5 km mt 170 alkaen, Sipoo
- Mt 11748 Ali-Vekkoskentie asfaltointi välillä Grejuksentie ja Mickelsbölenie, Porvoo
- Mt 11915 Lapinkyläntie asfaltoinnin jatkaminen, Lapinjärvi

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

Siltojen korjausten määräraha kuluvana vuonna on 13,1 miljoonaa euroa, jonka lisäksi korjausvelkaraaha siltoihin on 3,6 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.

Tietunneleihin liittyvistä korjaushankkeista merkittävin on Helsingissä Vuosaaren satamaan johtavan tietunnelin (mt 103) korjaus ja teknisten järjestelmien korvausinvestointi. Varsinaiset tunnelin korjaustoimet alkoivat vuoden 2026 alussa ja kestävät lähes vuoden 2026 loppuun. Lisäksi korjaustoimia tehdään Fiskarin tunnelissa (mt 104).

Tänä vuonna merkittävimpiä perusrahoituksella toteutettavia varusteiden ja laitteiden korjauskohteita ovat tievalaistuksen saneeraukset, kallioleikkausten korjaukset ja reunapaalutuksien uusimiset. Lisäksi liikennemerkkien uusimisia uuden tieliikennelain mukaisiksi toteutetaan sille myönnetyllä rahoituksella.

Tiesitkö?

Uudenmaan elinvoimakeskuksen vuoden 2026 tienpidon perusrahoitus on noin 89,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Uudenmaan elinvoimakeskus on saanut 16,7 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa.

Katso myös

Väylävirasto – Liikenne 12 ohjelmakokonaisuus, perusväylänpito ja suunnittelu

Väylävirasto – Liikenne 12 ohjelmakokonaisuus, liikenneverkkojen kehittäminen

Valtiovarainvaliokunta – Eduskunnan jakovarakohteet 2026

Pienet alueelliset tieinvestoinnit, Uusimaa -hankekortti



Toiminta ja tavoitteet



Liikennejärjestelmätyö

Liikennejärjestelmätyö – suunnittelua, toteutusta ja seuranta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu toista kertaa kesälä 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 tavoitteet

Alueellisessa liikennejärjestelmätyössä elinvoimakeskuksen tehtävänä on varmistaa valtakunnallisten tavoitteiden toteutuminen, tieverkon pitkäjänteinen kehittäminen sekä liikenteen turvallisuus, sujuvuus ja puhdas siirtymä. Elinvoimakeskus tekee liikennejärjestelmäyhteistyötä kaikilla suunnittelun tasoilla erityisesti valtion tieverkon näkökulmasta, mutta kaikki väylämuodot ja kulkutavat huomioiden. Elinvoimakeskus osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaan ja toimii niiden toteuttajana maantieverkon osalta toimien yhteistyössä Väyläviraston ja kuntien kanssa.

Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan kootaan kuntien, valtion ja muiden alueen toimijoiden yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä, ottaen huomioon eri maankäyttömuotojen, kuten asuntotuotannon ja elinkeinojen tarpeet. Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueella liikennejärjestelmäsuunnitelmia laatiivat Uudenmaan liitto sekä Helsingin seudun liikenne (HSL).

Uudenmaan liitossa laaditaan maakuntakaavan lisäksi Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat, jotka on laadittu viimeksi vuonna 2021. Liikennejärjestelmäsuunnitelmiin liittyy toimenpideohjelmat lähivuosiksi. Helsingin seudun liikenne HSL vastaa Helsingin seudun 14 kunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Parhailaan on käynnissä uuden liikennejärjestelmä-

suunnitelman laadinta Helsingin seudulle. Se laaditaan tekeillä olevan MAL 2027 -suunnitelman liitteeksi. Seudun uusin MAL-sopimus on neuvoteltu vuosiksi 2024–2035.

Elinvoimakeskus osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja maakuntakaavojen valmisteluun tiiviisti eri ryhmissä ja teettää yhteistyössä suunnitelmien laadintaa hyödyttäviä selvityksiä, joita ovat viime aikoina olleet esimerkiksi kestävien matkaketjujen liityntäpysäköintiin sekä raskaan liikenteen vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja logistiikkaan liittyvät selvitykset. Elinvoimakeskus 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.

Elinvoimakeskus 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 Uudenmaan liiton maakuntakaavatyöhön. Laadimme yhteistyössä kuntien ja liiton kanssa kaavoitukseen liittyviä liikennesuunnitelmia ja -selvityksiä sekä annamme lausuntoja kaavoista.

Liikenteen strategiset painotukset

Olemme jo aiemmin tehneet myös oman liikennestrategian, jossa painotetaan kestävästä liikennettä, alueen elinvoimaa sekä turvallista liikennettä. Tunnistetut painopisteet antavat meille suuntaviivat liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja suunnittelulle sekä tienpidolle.



Katso myös

HSL – MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma

Uudenmaan liitto – Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ympäristöministeriö – Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

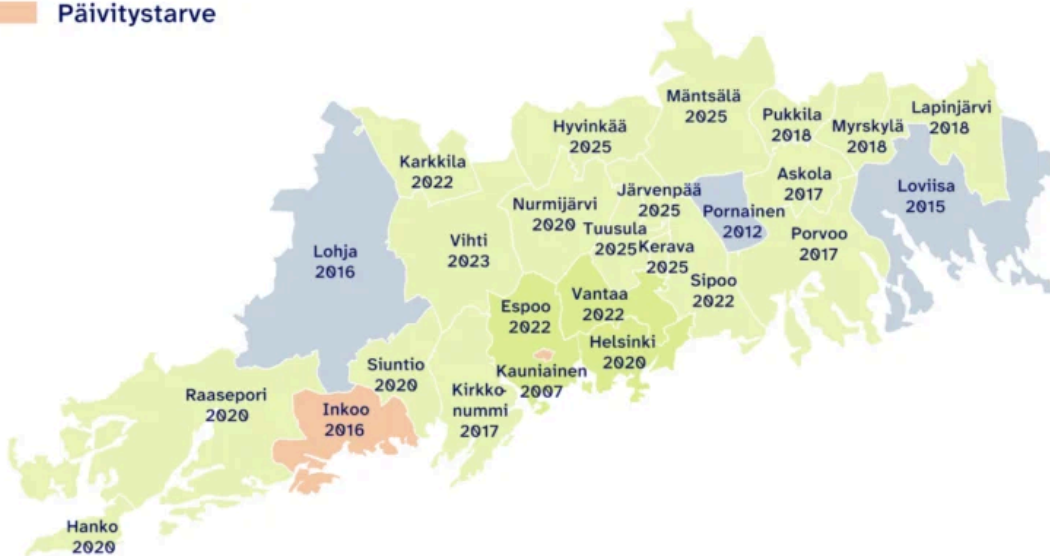
Traficom – Liikenneverkon strateginen tilannekuva



Turvallinen liikkuminen

LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMIEN TILANNE KESÄKUU 2026

- Ajan tasalla
- Tarkasteltu vain liikenneympäristön osalta
- Tekeillä vuonna 2026
- Päivitystarve



Liikenneturvallisuutta joka tasolla

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

Liikennejärjestelmätasolla tarpeita kartoitetaan muun muassa kuntien ja elinvoimakeskuksen yhteisissä kestäväen ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa sekä jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelmissä. Suunnitelmissa etsitään toimenpiteitä, jotka tähtäävät kestäväen ja turvallisen liikennekulttuurin parantamiseen. Lisäksi määritetään yhdessä tärkeimmät pienet toimenpiteet jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien, joukkoliikennepysäkkien sekä kestäväen liikkumisen matkakaketjujen 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 maantietä liittymien 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 lähteitä ovat edellä mainittujen suunnitelmien lisäksi myös kansalaisilta, kouluilta, yhdistyksiltä tai kunnista saadut toimenpide-ehdotukset sekä elinvoimakeskuksen 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 elinvoimakeskus pyrkii toteuttamaan ensisijaisesti sellaisia liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joilla on hyvä vaikuttavuus ja kustannustehokkuus. Esimerkiksi riskianalyysit kertovat toimenpiteen vaikuttavuudesta. Toteutukseen pääsevien toimenpiteiden priorisointi perustuu muun muassa toimenpidekoh-

taisiin 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.

LIIKENNETURVALLISUUSRYHMIEN TOIMINNAN TILANNE KESÄKUUN 2026

- Liikenneturvallisuusryhmä ja -koordinaattori
- Liikenneturvallisuusryhmä
- Ei liikenneturvallisuusryhmää



Tiesitkö?

Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueella

- lähes joka kunnassa toimii aktiivinen liikenne turvallisuustyöryhmä
- on siirrettäviä nopeusnäyttötäuluja noin 300 kohteessa vuosittain

Katso myös

Elinvoimakeskus - Liikenneturvallisuus

Väylävirasto - Turvallisuus tieliikenteessä

Poliisin kirjaamat tieliikenneonnettomuudet kartalla

Suurriistavirka-avun kirjaamat hirvieläinonnettomuudet kartalla

Traficom - Tieliikenteen turvallisuus

Liikenneturva

Onnettomuustietoinstituutti



Hankesuunnittelu

Suunnittelulla varaudutaan tulevaisuuteen

Uudenmaan elinvoimakeskusten 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 turvallinen liikkuminen 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 elinvoimakeskusten 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. Hankearvioinnilla 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 1 Nihtisillan (Kehä 2) ramppien parantaminen, tiesuunnitelma
- Vt 2 Nummela–Karkkila välin yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- 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
- Kt 50 Kehä 3 välillä mt 135 Lentoasemantie–kt 45 Tuusulanväylä, tiesuunnitelma
- Kt 51 parantaminen Vuohimäen kohdalla, tiesuunnitelma
- Kt 51 välillä Sunnanvik–Munkinmäki, yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi
- Mt 152 Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä (Kehä 4), tiesuunnitelma

Tulevien vuosien suunnittelutarpeita ovat mm:

- MAL isot suunnitteluhankkeet
 - Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys: Mt 1452 parantaminen välillä Purola–mt 140
 - Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys: Nukari–Purola
 - Vt 25 Kapulin eritasoliittymä
- Vt 4 välillä Kehä 3–Kulomäentie, tiesuunnitelma
- Mt 148 välille mt 140–Bastukärr
- Mt 1002 Skåldön sillan tiesuunnitelma
- Mt 11466 Tuusulan itäväylä

- Painumavauriokohteet
- Kestävän liikkumisen laatukäytäväselvitysten 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, rakentamissuunnitelma
- Mt 170 Koskenkylä–Greggböle jalankulku- ja pyörätie, tiesuunnitelma

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 raitiotiehankeiden suunnittelut Helsingissä ja Vantaalla, tunneli-hankkeet Helsingissä sekä Länsiradan suunnittelu.

Investointiohjelman nimetyt hankkeet toteutusvalmiudessa

Väyläverkon investointiohjelmassa vuosille 2027–2034 Uudenmaan alueelle esitettyjen maanteiden parantamishankkeiden suunnitelmien tilanne on hyvä. Tärkeimpien kehittämishankkeiden luokkaan esitetty hanke Kt 50 Kehä 3 painumakorjaus Espoonkartanon kohdalla Espoossa on suunnittelun osalta valmis toteutettavaksi. Seuraavaan prioriteetti luokkaan esitettyjen kehittämishankkeiden Kehä 3:lla ja vt 25:llä tiesuunnitelmat ovat valmiita ja osa jo lainvoimaisia.

Tiesitkö?

Tiesuunnitelman laadintaan on syytä varata vähintään kaksi vuotta aikaa.

Katso myös

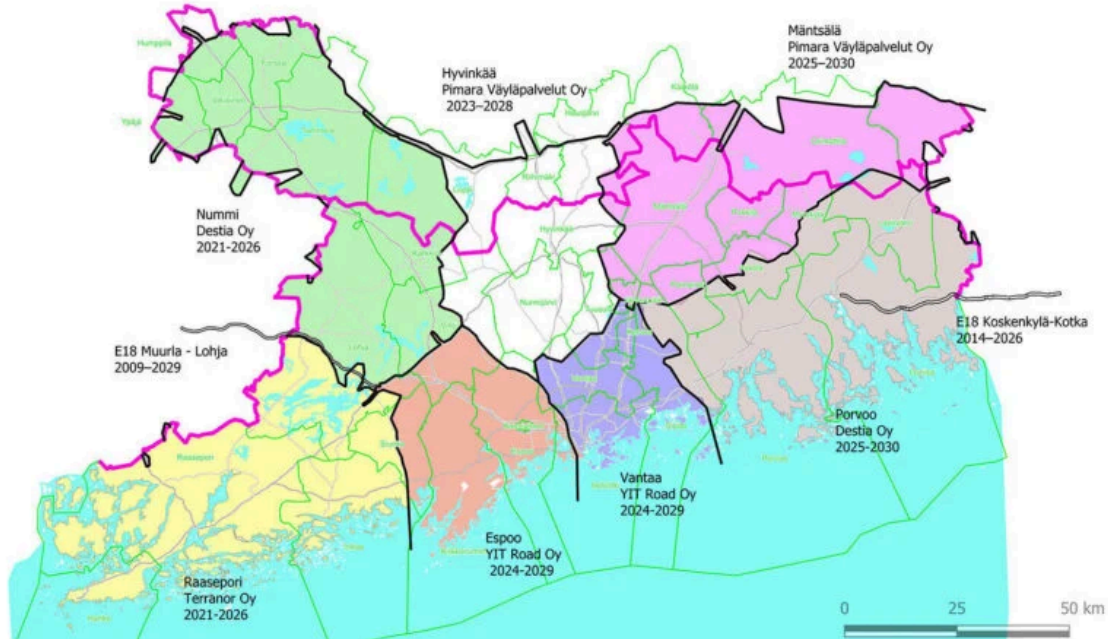
Liikenne 12 ohjelmakokonaisuus, perusväylänpito ja suunnittelu

Liikenne 12 ohjelmakokonaisuus, liikenneverkkojen kehittäminen



Tieverkon kunnossapito

Maanteiden kunnossapitoon kuuluvat päällystettyjen teiden, sorateiden, siltojen, tieympäristön sekä maanteiden varsilla olevien laitteiden ja rakenteiden hoito ja korjaus. Kunnossapidon tarkoituksena on kesä- ja talvihoidolla taata tieverkon turvallisuus ja päivittäinen liikennöinti, sekä korjaamalla huolehtia tieomaisuudesta.



Kuva: Maanteiden hoitourakat ja elinkaarihankkeet, tilanne 1.1.2026. Maanteiden hoitourakat toimivat entisillä aluerajauksilla, mutta aiemmasta poiketen Hyvinkään urakasta vastaa Sisä-Suomen elinvoimakeskus.

Ajankohtaista tieverkon kunnossapidossa

Aluehallintouudistuksen myötä Uudenmaan elinvoimakeskus vastaa tienpidon ohjelmoinnista Uudenmaan maakunnan alueella. Investointien ja kunnossapidon hankinnat on entiseen tapaan keskitetty siten, että elinvoimakeskusten eteläinen hankinta-alue vastaa Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueen töiden hankinnasta ja toteutuksesta.

Ely-aikaisia maakuntarajat ylittäviä sopimuksia on käynnissä vielä muutamia erityisesti kunnossapidossa. Hankintojen aluerajat saatetaan vastaamaan maakuntarajoja sopimusten päättymisten ja tehtävien uusien hankintojen myötä. Pidemmällä aikavälillä esimerkiksi hoitourakoiden sopimusalueisiin tulee muutoksia.

Uudellamaalla Raaseporin ja Nummen alueiden maanteiden hoitourakat on talven aikana kilpailutettu entisillä aluerajauksilla. Uudet urakat alkavat lokakuussa 2026. Nummen urakka kilpailutettiin poikkeuksellisesti kaksivuotisena tulevia sopimusaluemuutoksia ennakoiden. Hyvinkään maanteiden hoitourakasta vastaa nykyisen hoitourakan loppuun saakka Sisä-Suomen elinvoimakeskus ja elinvoimakeskusten läntinen hankinta-alue.

E18 (vt 7) Koskenkylä–Kotka elinkaarihankkeen palvelusopimus päättyy syyskuun lopulla 2026 ja Uudellamaalla sijaitsevan tieosuuden hoito liitetään Porvoon maanteiden hoitourakkaan.

Kesä- ja talvihoito

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

Talvihoito keskittyy lumenpoistoon ja liukkauden torjuntaan. Tiet on jaettu liikennemäärien mukaan talvihoitoluokkiin, joilla toimenpiteajat esimerkiksi lumen auraamisen tai liukkauden torjunnan suhteen vaihtelevat. Maanteiden talvihoitoluokitus on nähtävissä Väyläviraston karttapalvelussa (Maanteiden talvihoitoluokat). Tienkäyttäjät voivat seurata maanteiden talvihoidon toimenpiteitä Fintrafficin Liikennetilanne-verkkopalvelussa (Liikennetilannepalvelu).

Liikenneympäristön hoitoon kuuluu monia ympärivuotisia tehtäviä, kuten siisteystestä 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.



Kuva: Matti Hanninen

Tiesitkö?

Uudenmaan elinvoimakeskusten vastuulla on:

- maantieverkkoa
n. 4 533 km
- ramppeja n. 415 km
- moottori- ja moottoriliikenneteitä n. 328 km
- päällystettyjä teitä n. 3 820 km
- sorateitä n. 708 km
- jalankulku- ja pyöräteitä n. 724 km
- siltoja n. 1 877 kpl
- maantietunneleita 5 kpl
- tievalaistusta n. 1 180 km
- liikennemerkkejä n. 72 500 kpl
- linja-autopysäkkejä n. 6 250 kpl ja pysäkkikatoksia 4330 kpl
- levähdys- ja pysäköintialueita n. 80 kpl

Katso myös

Fintraffic - Liikennetilanne-palvelu

Väylävirasto - Maanteiden hoitoluokitus

Väylävirasto - Teiden kunnossapito

Väylävirasto - Maanteiden talvihoito

Väylävirasto - Päällysteiden kunto ja vauriot



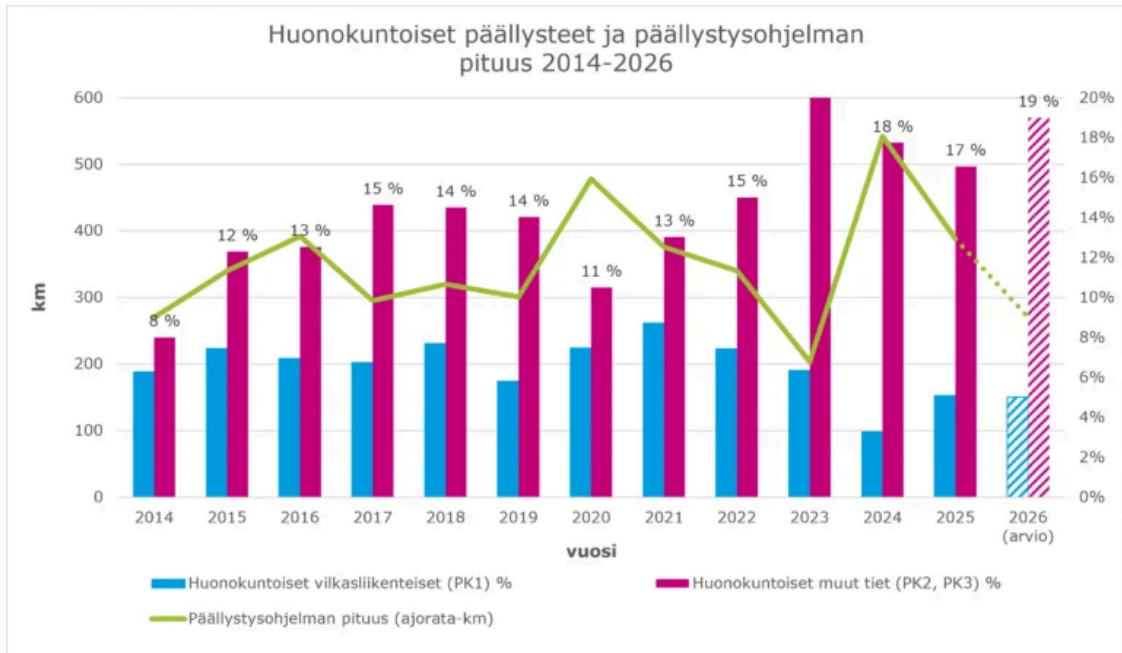
Päällysteet

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 elinvoimakeskuksen kestävästä liikenteen strategiasta.

Vuodelle 2026 päällysteisiin osoitetusta rahoituksesta yli kolmasosan kattaa erillinen korjausvelkarahoitus. Päällystystoimien kustannustasoon liittyy suurta epävarmuutta, koska sideaineena käytettävän bitumin hinta seuraa rajusti nousutta raakaöljyn hintaa. Tämän vuoden päällystysmäärä on noin 265 tiekilometriä. Alemman verkon päällystyskohteilla tarvitaan päällysteen uusimisen lisäksi

myös rakenteenparantamistoimenpiteitä, jotka nostavat kilometrikustannuksia. Tämä näkyy myös päällystyspituudessa. Tämän vuoden päällystysmäärillä päällystettyjen teiden kunnan ennustetaan hieman heikkenevän.



Kuva: Huonokuntoisten päällysteiden osuus ja päällystysohjelman pituus Uudenmaan elinvoimakeskuksen 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 vilkailla teillä ja 15–30 vuotta muilla teillä.

Päällystysohjelmointi

Elinvoimakeskus 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 kunnon vuoksi korjaukset ovat olleet kalliita.

Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueella on huomattava määrä vilkkaasti liikennöityjä ramppeja, joiden päällysteiden ylläpito vaatii erilaisia päällysteratkaisuja. Koko maantieverkon rampeista noin 30 % eli 415 tiekilometriä sijaitsee Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueella. Ramppien kunnostusten ohjelmointiin ja uudelleenpäällystykseen on luotu monivuotinen yksikköhintainen korjausurakka, jonka avulla pyritään elinkaari tehokkaaseen 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 sivuojat 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 käyttöikä. 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 kor-

jaamisen 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 loppusuoralle 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 tienkäyttäjääsiakkaan 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 elinvoimakeskuksen alueella tiemerkinnot korjataan ja uusitaan kahdessa monivuotisessa palvelusopimuksessa.

Tiesitkö?

Vuonna 2026 kävely- ja pyöräilyväyliä päällystetään Uudenmaan elinvoimakeskuksen toimesta yhteensä noin 16 kilometriä. Teiden ramppeja päällystetään noin 20 kilometriä.

Ajoratojen päällysteitä uusitaan yhteensä noin 265 kilometrin matkalla.

Katso myös

Väylävirasto – Päällysteiden kuntokartta

Väylävirasto – Päällystystyöt 2026

Väylävirasto – Päällystettyjen teiden korjauksen toimintalinjat



Sillat ja muut taitorakenteet

Uudenmaan elinvoimakeskus vastaa valtion tiesilloista Uudellamaalla. Alueen maantieverkolla on 1959 maantiesiltaa, mikä vastaa noin 20 % koko maan varsinaisista silloista (pinta-aloista laskettuna) ja 317 putkisiltaa, mikä on noin 10% koko maan putkisilloista (kappalemääristä laskettuna).

Maantieverkon siltojen kunnossapidosta kuuluu Uudenmaan elinvoimakeskuk-selle 1877 siltaa. Valtateillä 1 ja 7 sijaitsevien 82 sillan kunnossapito kuuluu toistaiseksi elinkaarihankkeiden palveluntuottajille. Valtatien 7 elinkaarihank-keen sillat (41 kpl) ja Markkinmäen tunneli Loviisassa siirtyvät Uudenmaan elinvoimakeskukseen vastuulle 30.9.2026 alkaen. Valtatien 1 elinkaarihankkeen osalta siirto tapahtuu vuonna 2029. Näiden lisäksi elinvoimakeskukseen korjaus- vastuulle siirtyy tienrakenteita, varusteita ja laitteita myös kantatieltä 51 Kirkko- nummi-Kivenlahti hankkeen sopimusajan päättyessä marraskuun lopussa 2027.

Siltojen turvallisuus ja pitkäikäisyys varmistetaan siltojen tarkastuksilla. Silloille tehdään joka vuosi vuositarkastus. Tuolloin selvitetään, ovatko esimerkiksi kai- teet ehjät tai löytyykö jotain ongelmakohtia. Viiden vuoden välein tehdään yleis- tarkastus, jonka suorittavat Väyläviraston hyväksymät ja kouluttamat sillantar- kastajat. Yleistarkastuksessa havaitun huonon kunnan perusteella tehdään sil-

taan 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 ilmastonmuutoksen myötä nollan tuntumassa vaihtelevista keleistä. Suolauskerrojen määrä lisääntyy ja tiesuolan käyttömäärä kasvaa verrattuna jatkuvampaan pakkaskeliin, kun lämpötila sahaa nollan tuntumassa. Tämä lisää sillan suolapakkasrasitusta. Nykyään rakennettava tai korjattava silta on laadukkaampaa työtä kuin menneinä vuosina. Tämä selittyy kehittyneemmällä materiaaleilla, esimerkiksi nykyiset betonilaadut kestävät paremmin suola-pakkasrasitusta. Myös suunnittelussa kiinnitetään enemmän huomiota kestävyteen. 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 20–30 kappaletta. Tänä vuonna siltojen korjauksiin on käytettävissä noin 10,9 miljoonaa euroa. Suurimpana haasteena siltojen osalta on niiden ikäjakauma. Toiminta-alueelle tyypillistä ovat 1960- ja 1970-luvuilla rakennetut vilkasliikenteiset tiet, joiden sillat ovat tulleet peruskorjausikään. Näitä siltoja on määrällisesti paljon ja korjauskohteina ne ovat suurten liikennemäärien takia erittäin vaativia. Tuon aikakauden siltojen suunniteltu kantavuus on nykyvaatimuksia pienempi. Siksi useat korjattavat sillat täytyy uusida tai vahventaa, jotta ne kestäisivät nykyisen ajoneuvoasetuksen sallimat suuremmat akseli- ja kokonaiskuormat.

Siltojen kunnan perusteella Uudenmaan elinvoimakeskuksen kaikista silloista 8 kappaletta on uusittava (kuntoluokka 1) ja noin 554 korjattava lähiaikoina (kuntoluokka 2 ja 3). Painorajoitettuja siltoja on 10 kpl. Kun huomioidaan siltojen kantavuuspuutteet, joudutaan siltoja uusimaan tai vahventamaan 18 kpl ja korjaamaan noin 547 kpl. Huonokuntoisista silloista (kuntoluokat 1 ja 2) 37 kappaletta eli lähes 43 % sijaitsee vilkasliikenteisillä maanteillä.

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. Erityisesti pääkaupunkiseudun vilkasliikenteisimmissä kohteissa korjaushankkeiden liikennejärjestelyt ovat vaativia, lii-

kenteelliset vaikutukset ulottuvat kauas ja voivat koskea useita kulkumuotoja. Tällöin myös korjaustoimien ajoituksella on merkitystä koko liikennejärjestelmän toimivuudelle.

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

Taulukko: Siltojen kunto ja painorajoitettujen siltojen lukumäärä.

Kuntoluokka / kuvaus	Uusi- maa	Osuus	Painorajoitettuj kpl
1 / Erittäin huono – kunto ei ole hyväksyttävissä, silta on täydellisen peruskorjauksen tai uusimisen tarpeessa	8	0,4 %	0
2 / Huono – useita selvästi havaittavia korjausta vaativia vaurioita tai jokin yksittäinen vakava vaurio, erikoistarkastuksen ja peruskorjauksen tarve on ilmeinen	79	4,2 %	3
3 / Tyydyttävä – rakenteissa vaurioita ja puutteita, sillassa on korjaustarpeita, mutta peruskorjausta voidaan tarvittaessa vielä siirtää	475	25,3 %	4
4 / Hyvä – lievää kulumista, vähäisiä kunnostustarpeita ja ennaltaehkäiseviä ja vaurioitumista hidastavia toimenpiteitä	1226	65,3 %	3
5 / Erittäin hyvä – uusi tai uuden veroinen	82	4,4 %	0
Ei arvoa	7	0,4 %	
Yhteensä	1877	100 %	
Painorajoitettuja yhteensä, kpl			10

Tietunneleita ylläpidetään yhteistyössä Fintrafficin kanssa

Uudenmaan elinvoimakeskuksen alueella on 11 maantietunnelia, joista elinkaarihankkeiden palveluntuottajien vastuulla on 6 tunnelia ja elinvoimakeskuksen vastuulla 5 tunnelia. Muutama näistä on kiinteästi kaupunkirakenteessa olevia maankäytön kehittämistä tukevia tunneleita. Näistä Keilaniemen tunnelin kustannusvastuu on Espoon kaupungilla. Syyskuun lopulla 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 elinvoimakeskuksen hallinnointivastuulle kuuluu koko tunnelikokonaisisuuden 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 jo korjaus- ja korvausinvestointi-iässä. Helsingissä sijaitsevan Vuosaaren tunnelin (mt 103) rakenteiden korjaus- ja teknisten järjestelmien korvausinvestointihanke toteutetaan vuosina 2025–2026. Vuonna 2026 peruskorjataan myös Fiskarin tunnelin rakenteet ja uusitaan valaistus (mt 104).

Melusteiden 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 elinvoimakeskuksen alueen maantieverkolla on noin 1960 siltaa, joiden jälleenhankintahinta on noin 1,8 miljardia euroa.

Silloista noin 18 kappaletta on uusimistarpeessa ja noin 547 vaatii peruskorjauksen lähiaikoina.

Siltoja korjataan ja uusitaan vuosittain rahoituksen määrän mukaan noin 20–30 kappaletta.

Uudenmaan elinvoimakeskuksen vastuulla on 5 maantietunnelia, joista vanhin, Fiskari, on vuodelta 1993, uusin, Keilaniemi, on vuodelta 2019.

Tunneleiden yhteispituus on 3171 m ja niiden kautta kulkee yhteensä keskimäärin noin 140 700 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

Elinvoimakeskus – Sillat

Väylävirasto – Siltatyöt Uusimaa



Tievauriokohteet

Uudenmaan elinvoimakeskukseen kriittisimmät painumavauriokohteet ovat Kehä 3: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 elinvoimakeskukseen 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 elinvoimakeskukseen maantieverkolla on seurannassa 260 painumakohdetta eri puolilla aluetta, mutta pahin tilanne on merenrannikon pehmeille pohjamailla 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 kevyemmällä materiaaleilla, kuten kevytsoralla tai vaahtolasilla. Heikkolaatuiseen pohjamaahan voidaan joutua lyömään paaluja ja rakentamaan tie paalujen kannattelehalle 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 alueella - hankekortti