

Maantieverkon strateginen tilannekuva



Väylävirasto
Trafikledsverket

Pekka Ovaska 12.12.2023

Maantieverkon strateginen tilannekuva

- Asiakokonaisuudet



Liikenne maanteillä

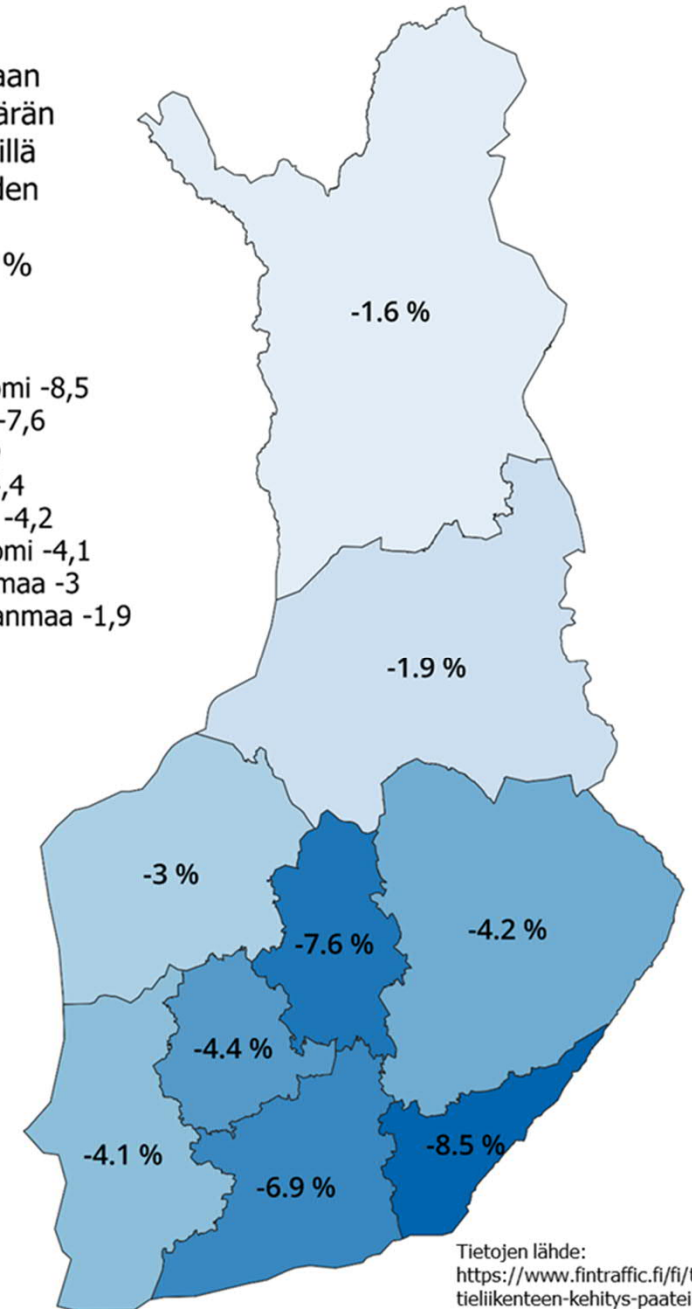
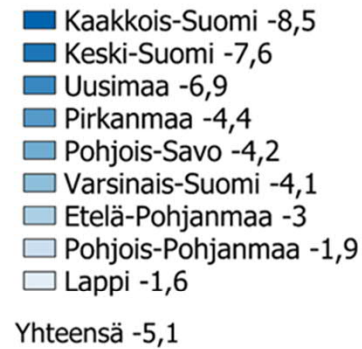
Vuosina 2020–2022 koronapandemia ja maailmanpoliittinen tilanne on vaikuttanut merkittävästi tieliikenteen suoritteiden kehitykseen.

- Vuonna 2020 maanteiden (78 000 km) liikennesuorite väheni keskimäärin noin 7 % pääosin koronapandemian seurauksena.
- Vuonna 2021 maanteiden liikenne palautui monin paikoin ja suorite kasvoi keskimäärin noin 2 %.
- Vuonna 2022 maanteiden liikennesuorite taas väheni noin 1 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Kokonaisuutena maanteiden liikennemäärät ovat noin 6 % alhaisemmat verrattuna vuoteen 2019.

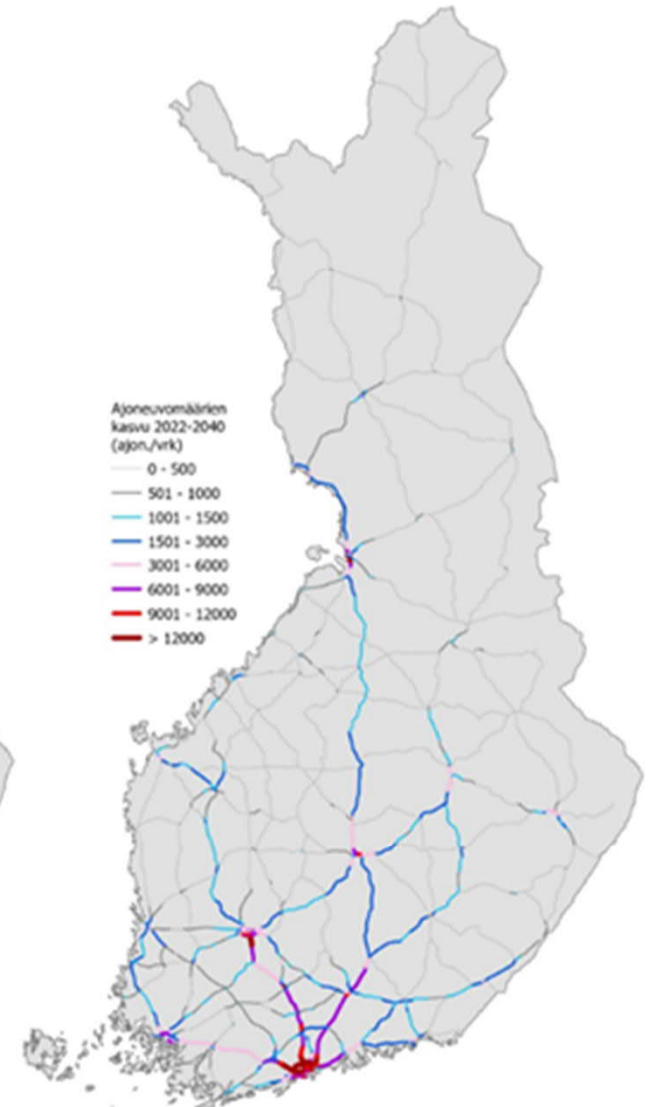
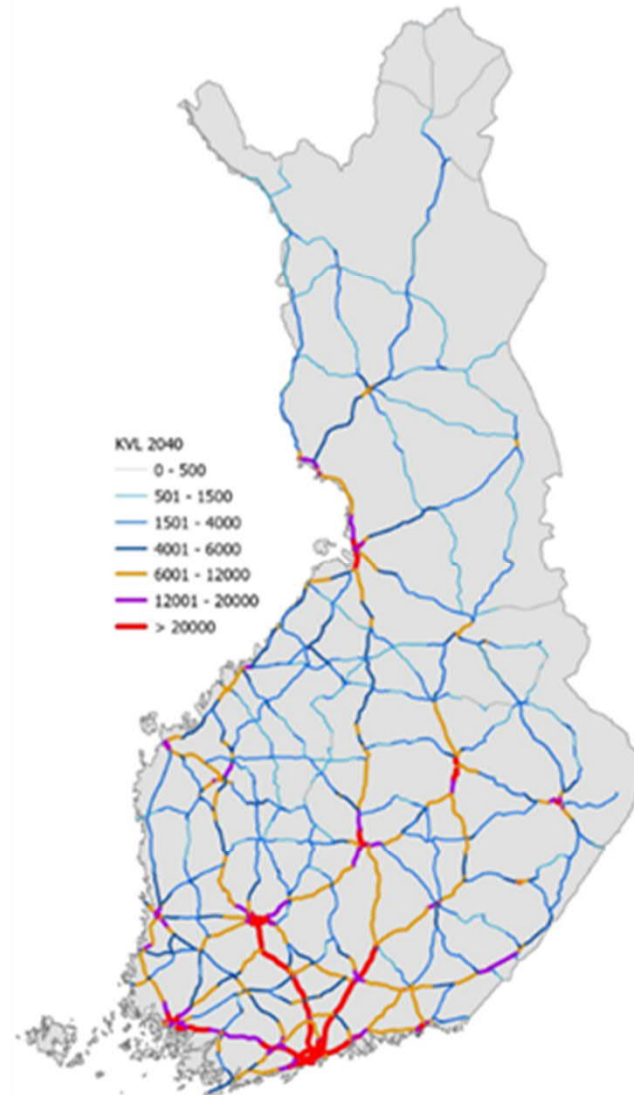
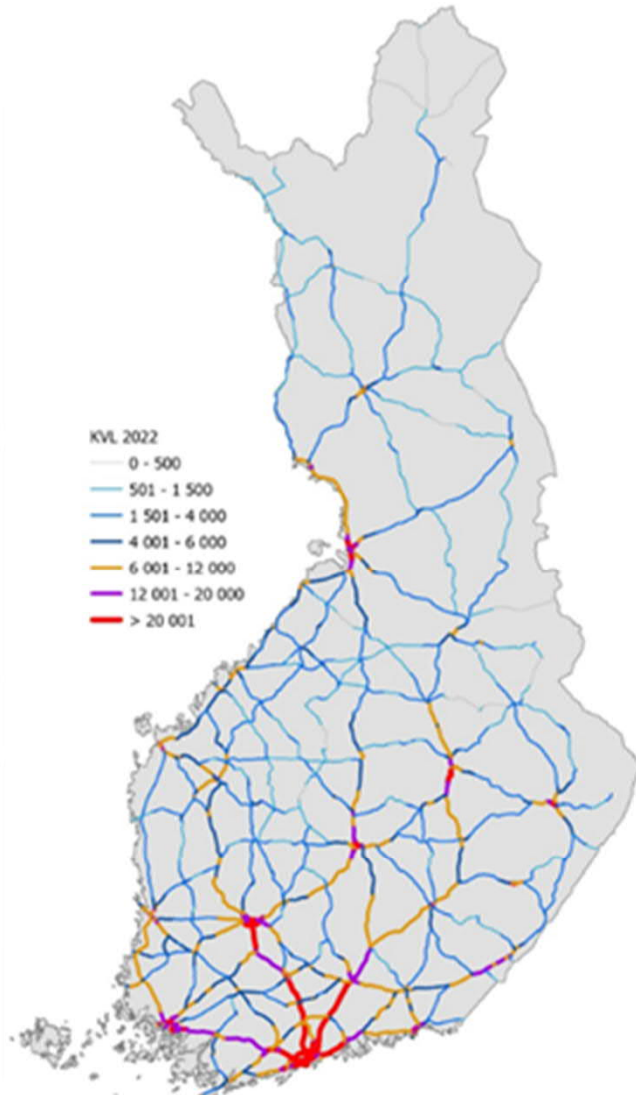
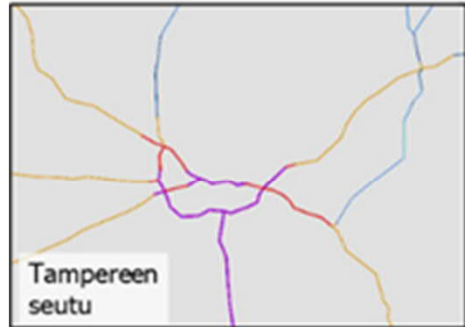
- Vuosina 2020–2022 kevyiden ajoneuvojen liikennesuorite väheni yhteensä noin 6,4 %.
- Vuosina 2020–2022 raskaan liikenteen liikennesuorite väheni yhteensä noin 3,3 %.

8/2023, Raskaan liikenteen määrän muutos päteillä edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta, %

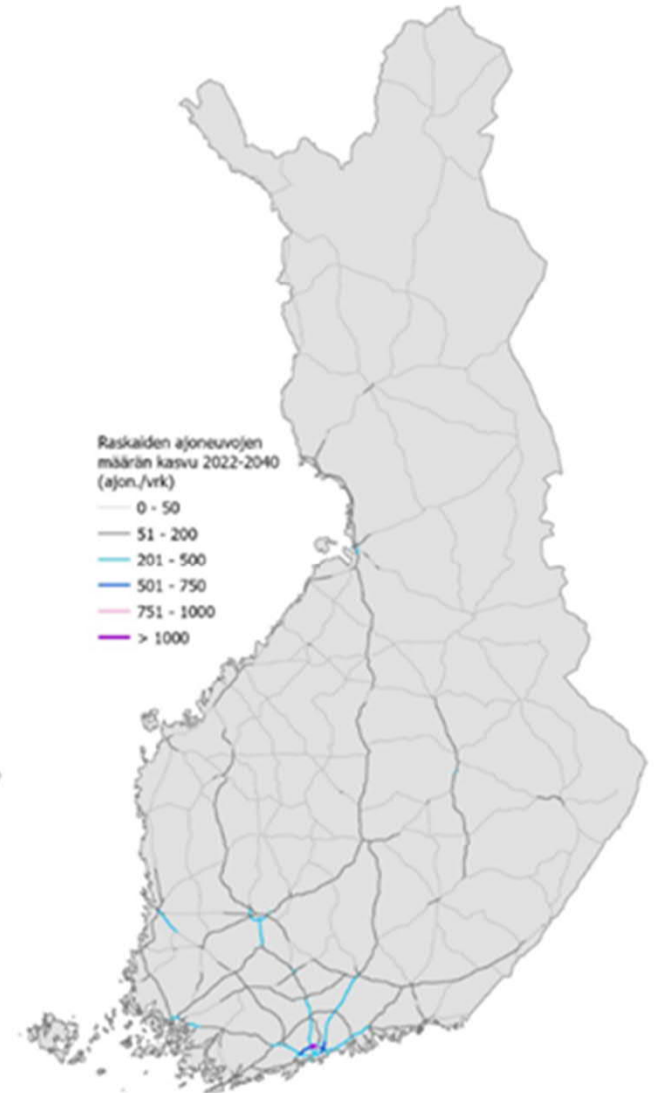
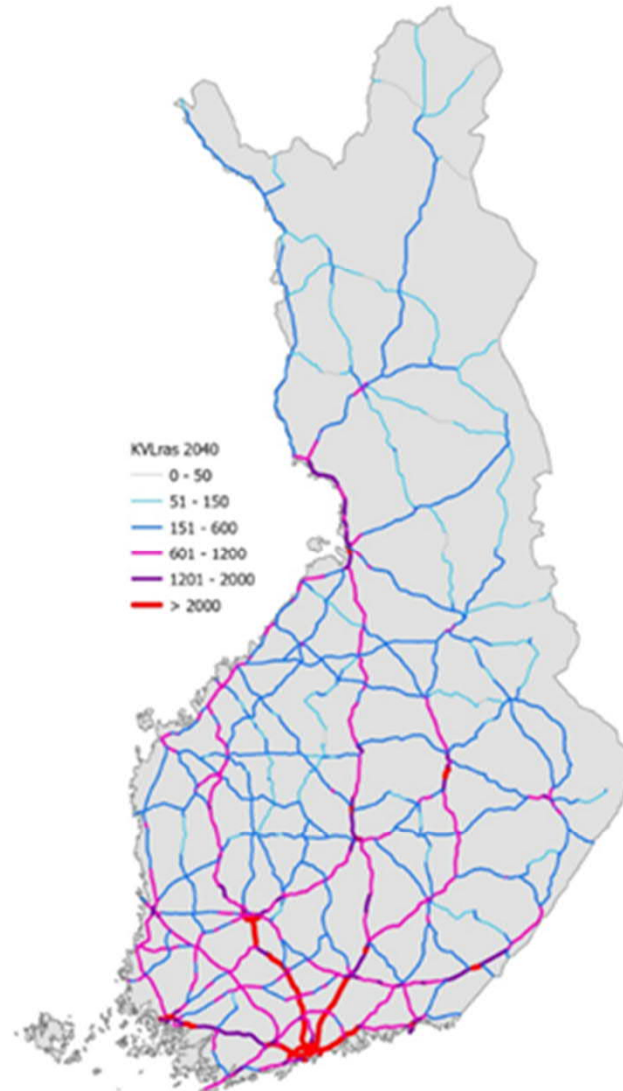
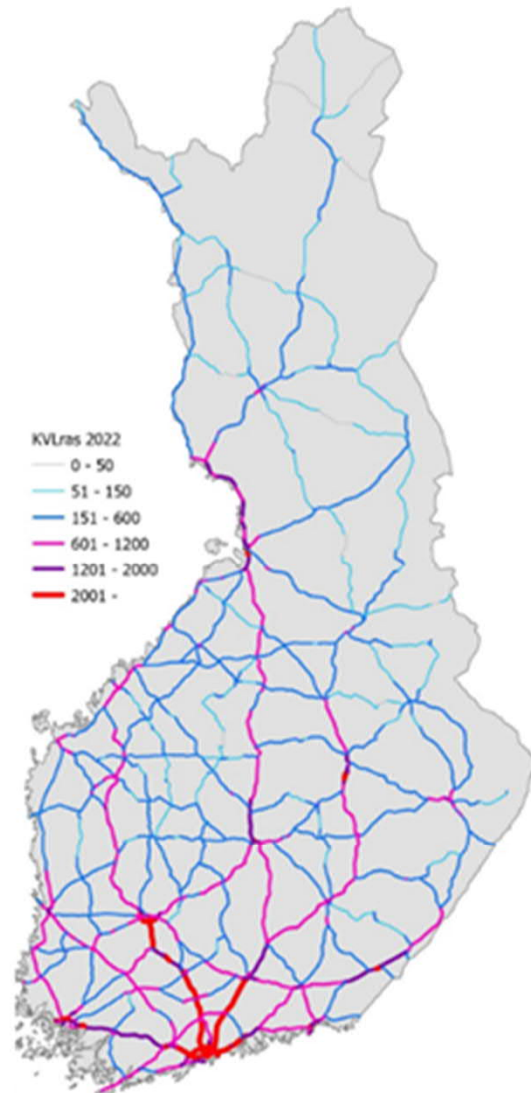
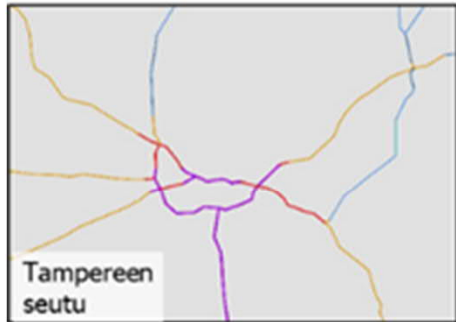


Tietojen lähde:
<https://www.fintraffic.fi/fi/tie/tieliikenteen-kehitys-paateilla>

Liikenteen määrä ja ennuste



Raskaan liikenteen määrä ja ennuste



Maanteiden pääväylät ja palvelutasoluokat

Maanteiden pääväyläverkko on laajuudeltaan 5 515 km.

- Maanteiden pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat, ja ne palvelevat erityisesti pitkien etäisyyksien työmatkaliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia.

Asetuksella on säädetty myös pääväylien palvelutaso.

- Palvelutasoluokalla I (3 558 km) turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoitus on pääosin vähintään 80 km/h ja moottoriteillä 120 km/h. Turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja liittymien määrää on rajoitettu.
- Palvelutasoluokalla II (1 957 km) turvataan alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus. Nopeusrajoitus pääosin on vähintään 80 km/h. Alueelliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon ohitusmahdollisuuksien määrässä sekä liittymien määrässä ja tyyppivalinnassa. Kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla sekä läpi- ja ohikulkuteilla, on maanteiden pääväylien palvelutaso sovitettava vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi.



Pääväylien palvelutaso 2022

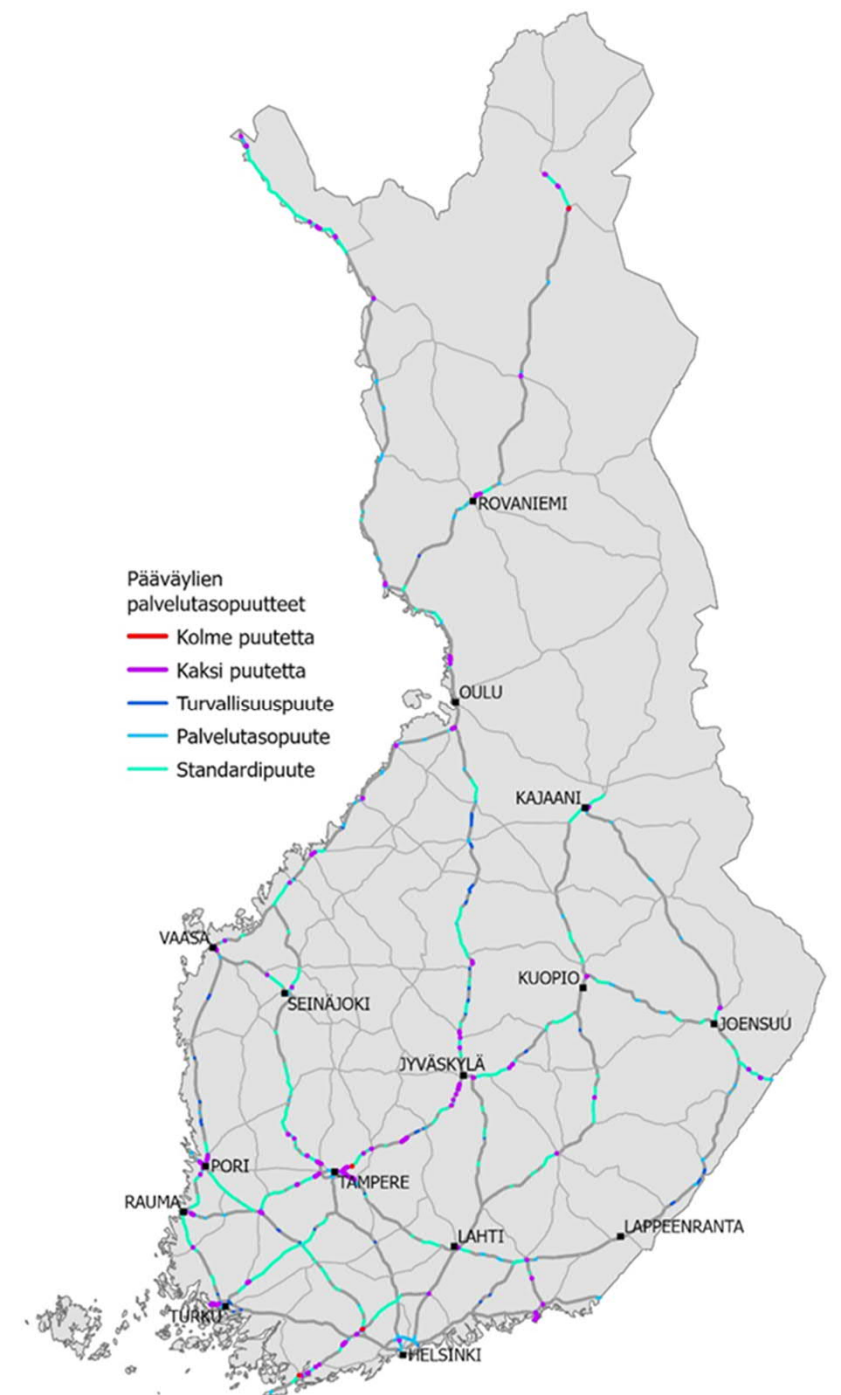
Maanteiden pääväylistä noin 4 000 km on pääväyläasetuksen mukaisessa hyvässä palvelutasossa. Palvelusasoanalyysin mukaan puutteita on seuraavasti:

- Liikenteellinen palvelutaso (PT): 307 km tiejaksoja, joissa pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus tai nopeusrajoitustavoite ei toteudu ja lisäksi liittymät voivat merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä.
- Liikenneturvallisuus (TU): 78 km tiejaksoja, joilla on kohonnut todennäköisyys joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi onnettomuuksien määrä tiekilometriä kohden on suuri. Turvallisten ohitusmahdollisuuksien puuttuminen on yksi mahdollinen liikenneturvallisuusongelman syy.
- Standardi (ST): 1077 km tiejaksoja, joissa ajoradan leveys on liikennemäärään ja nopeusrajoitukseen suhteutettuna alle sen tason, jota sujuva ja turvallinen pitkämatkainen liikenne tarvitsee. Ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset.

Pääväylillä on tunnistettuja palvelutasopuutteita on 1 500 tiekilometrillä.

Näistä puutteista kaikkein merkittävimpiä on noin 200 tiekilometrillä palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta.

Lisäksi 1 300 tiekilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.

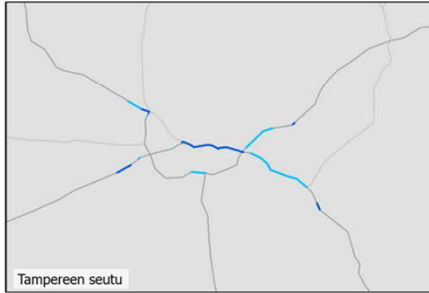


Pääväylien palvelutasopuutteet ja investointitarpeet

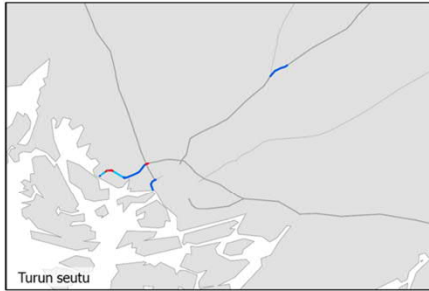
- Pääväylien tunnistettujen investointitarpeiden kustannukset seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat yhteensä noin 6 mrd. euroa.
- Väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty toteutukseen noin 1,2 mrd. euron hankkeet.
- [Pääteiden kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet raportissa \(75/2022\)](#) on esitetty tarkemmin tunnistettuja investointitarpeita yhteysväleittäin.
- Yhteenveto perustuu pääväyläasetuksen palvelutasoanalyysiin sekä ELY-keskusten ja Väyläviraston suunnitelmiin ja tarpeiden arviointiin.
- Liikenteen siirtymät eivät poista tunnistettuja investointitarpeita vaan lähinnä siirtäisivät niitä kauemmas tulevaisuuteen.

Pääväylän yhteysväli	Pituus (km)	Liikennemäärä 2022 (ajon/vrk)		Palvelutasopuutteiden tiepituus 2022 (km)			Investointiohjelmassa 2024 - 2031 (M€)	Muut tarpeet noin 10v. aikana (M€)	Muut tarpeet noin 30v. aikana (M€)
		Kaikki	Raskaat	Alle 80 km/h	HCM E/F	Turv. puute			
Vt 1 Helsinki - Turku	157	21 752	1 823	0	0	1		30	320
Vt 2 Helsinki - Pori	223	6 497	706	8	5	4	83	80	230
Vt 3 Helsinki - Tampere	169	26 850	2 425	0	8	0		200	310
Vt 3 Tampere - Jalasjärvi	152	11 075	1 267	3	5	0	58	150	260
Vt 3/18 Vaasa - Seinäjoki	80	7 697	529	3	0	0		200	30
Vt 4 Helsinki - Lusi	140	27 413	2 420	0	4	0	170	40	40
Vt 4 Lusi - Jyväskylä	120	7 434	1 022	0	0	0	185	120	
Vt 4 Jyväskylä - Oulu	337	7 297	947	9	2	30		500	800
Vt 4/29 Oulu - Kemi - Tornio	133	11 883	1 229	13	0	0		200	210
Vt 4 Keminmaa - Rovaniemi	113	5 019	572	7	1	0		40	50
Vt 4 Rovaniemi - Inari	320	1 905	239	14	0	1		60	60
Vt 5 Lusi - Mikkeli	81	7 759	846	0	0	0		120	
Vt 5 Mikkeli - Kuopio	172	10 270	983	0	0	1	17	150	60
Vt 5 Kuopio - Kajaani	181	6 271	608	8	0	0		150	240
Vt 6 Koskenkylä - Kouvola	65	6 280	859	3	0	0		100	150
Vt 6 Kouvola - Imatra	131	9 366	1 321	1	0	0		40	80
Vt 6 Imatra - Joensuu	188	4 179	528	4	0	10	7	40	30
Vt 6 Joensuu - Kajaani	229	2 690	221	8	0	0		30	50
Vt 7 Helsinki - Vaalimaa	176	12 494	1 270	3	0	0		60	450
Vt 8 Turku - Pori	143	9 715	935	5	4	1		80	320
Vt 8 Pori - Vaasa	175	3 128	488	2	4	8		20	40
Vt 8 Vaasa - Kokkola	129	6 155	724	3	1	2	59	100	170
Vt 8 Kokkola - Oulu	165	5 053	558	16	3	1		200	
Vt 9 Turku - Tampere	122	7 542	685	4	0	0		150	150
Vt 9 Tampere - Jyväskylä	151	12 053	994	4	11	9	108	300	500
Vt 9 Jyväskylä - Kuopio	114	5 469	556	2	0	2		150	150
Vt 9 Kuopio - Joensuu	126	5 517	444	10	0	0		150	50
Vt 9 Onkamo - Niirala	33	1 576	238	6	0	0			100
Vt 12 Rauma - Tampere (Länsi)	128	5 800	640	12	0	4		50	180
Vt 12 Tampereen kohdalla	17	26 163	854	11	0	1		130	80
Vt 12 Tampere (Itä) - Lahti	125	6 882	679	2	12	0		200	90
Vt 12 Lahti - Kouvola	52	8 310	1 130	6	1	0		170	90
Vt 15 Kotka - Kouvola	49	7 450	946	8	0	0	150	10	60
Vt 19 Jalasjärvi - Seinäjoki - Ytterje	121	5 611	747	0	0	0		50	50
Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi	467	1 315	210	30	0	0	38	120	50
Vt 25 Hanko - Mäntsälä	159	7 600	859	14	4	1	100	100	450
Kt 40 Turun kehätie	28	22 629	2 106	7	4	0	221	200	100
Kt 50 Kehä III	32	53 255	5 290	1	13	0		260	
St 103 Vuosaaren satamatie	4	13 773	2 656	0	0	0			
St 355 Merituulentie	3	7 291	1 202	3	0	0		50	
Yt 1851 Suikkilantie	2	16 014	1 420	2	0	0			
PÄÄVÄYLÄTYHTEENSÄ	5 515	8 316	860	234	83	78	1 200	4 800	6 000

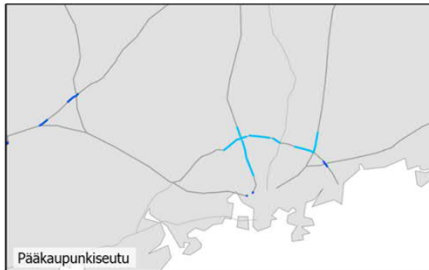
Pääväylien palvelutasopuutteet kartalla



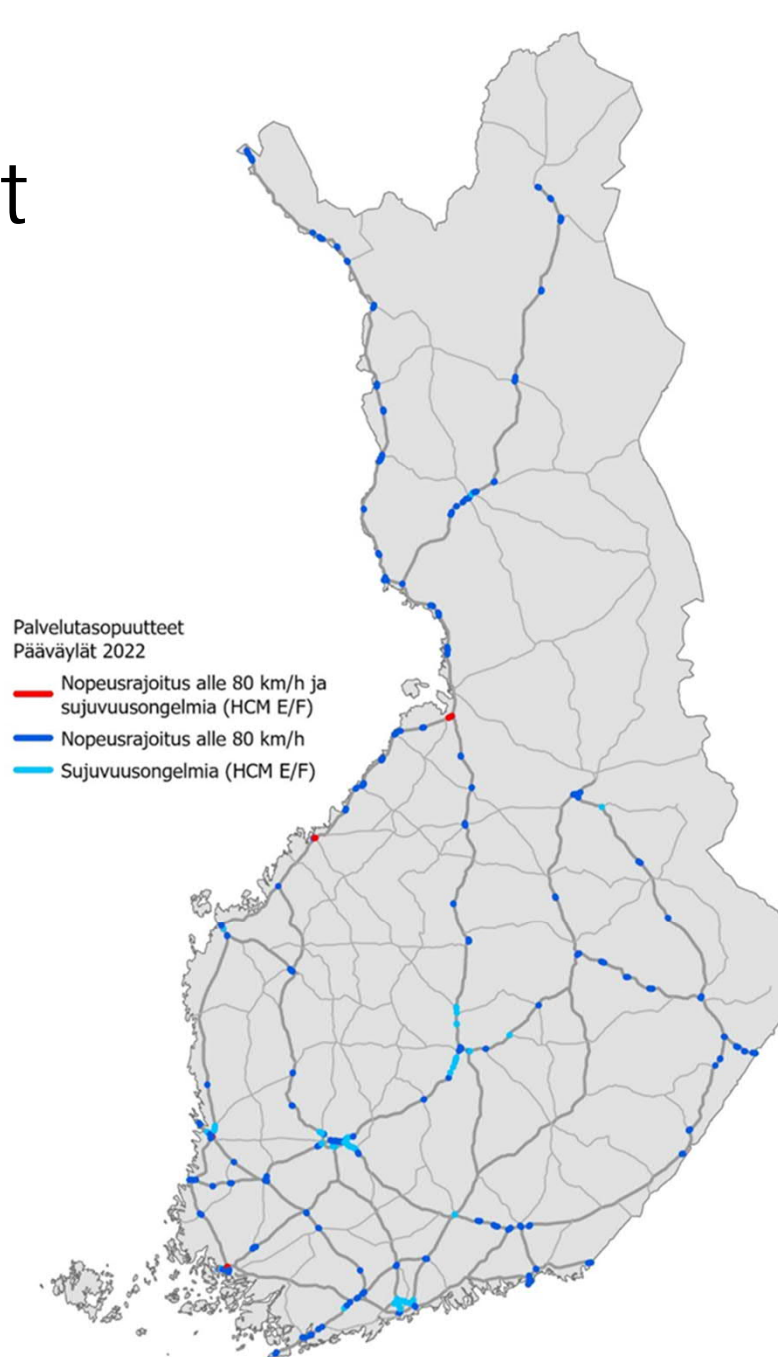
Kuva: Tampereen seutu



Kuva: Turun seutu

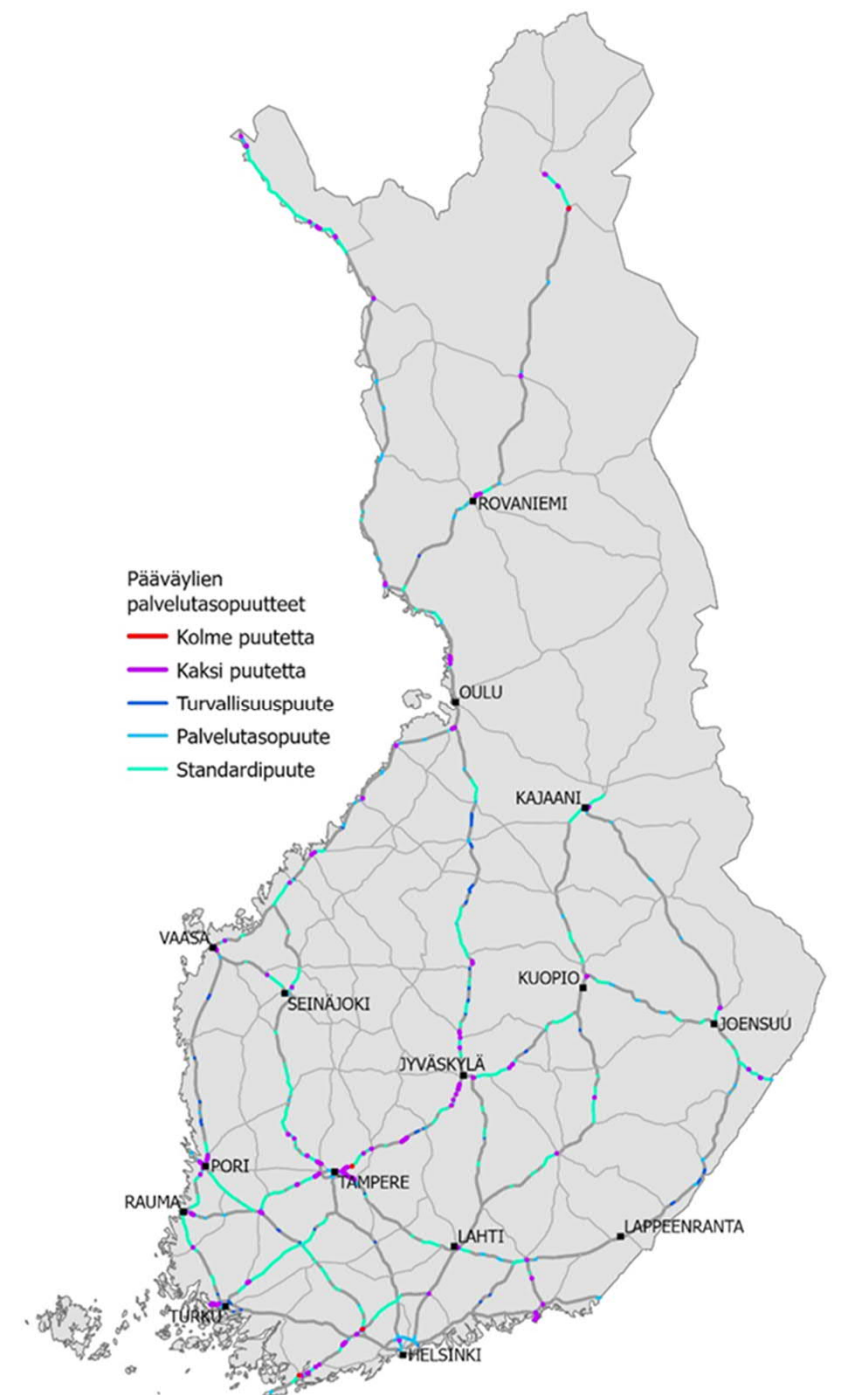


Kuva: Pääkaupunkiseutu



Pääväylien kehittämistarpeet 2024-2035

- Maanteiden pääväylillä on tunnistettuja puutteita yhteensä noin 1500 tiekilometrillä.
- Näistä puutteista kaikkein merkittävimpiä on noin 200 tiekilometrillä palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Erityisesti näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan asetuksen vaatimuksia sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita.
- Maanteiden pääväylien palvelutasopuutteiden korjaamisen kustannuksiksi seuraavan noin 10 vuoden aikana on arvioitu yhteensä noin 6 mrd. euroa. Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 3, 4, 9, 12, 15, 25 ja kantateille 40, 50 sekä valtateille 2, 5, 6, 8, 19, 21.
- Tästä kokonaisuudesta kaikkein merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 3 mrd. euroa, josta väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty toteutukseen noin 1,2 mrd. euron hankkeet.
- L12 -suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista voidaan toteuttaa tarkastelujaksolla noin 1/4. Kun huomioidaan vuoteen 2040 mennessä tapahtuva sujuvuusongelmien lisääntyminen (arvio 266 km), niin palvelutasopuutteiden kokonaismäärä lisääntyy nykytilanteeseen verrattuna noin 2-kertaiseksi.



Muun päätieverkon palvelutasopuutteet ja investointitarpeet

Tilannekuvassa on tarkasteltu vastaavasti myös muun päätieverkon (noin 8 000 km) palvelutasopuutteita ja merkittävimpiä investointitarpeita.

- Muilla pääteillä on 641 km tiejaksoja, joiden palvelutaso on puutteellinen alle 80 km/h nopeusrajoituksen takia. Näitä tiejaksoja on laajasti verkon eri osissa.
- Sujuvuusongelmia eli viikoittain toistuvaa ruuhkautumista esiintyy 55 km:llä.

Muun päätieverkon (8 000 km) tunnistetut investointitarpeet ovat seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat yhteensä noin 1,5–2 mrd. euroa.

Muun valtatiien yhteysväli	Pituus (km)	Liikennemäärä 2022 (ajon/vrk)		Palvelutasopuutteiden tiepituus 2022 (km)		
		Kaikki	Raskaat	Alle 80 km/h	HCM E/F	Turv. puute
Vt 3 Jalasjärvi - Laihia	72	3 023	291	2	0	1
Vt 4 Inari - Utsjoki	127	525	84	7	0	0
Vt 5 Kajaani - Kuusamo	228	1 686	151	8	0	0
Vt 5 Kuusamo - Kemijärvi	138	1 570	135	6	0	3
Vt 5 Kemijärvi - Sodankylä	109	1 127	103	14	0	1
Vt 10 Turku - Hämeenlinna - Tuulo	163	5 175	594	22	7	19
Vt 11 Pori - Tampere	94	5 207	486	4	3	22
Vt 13 Kokkola - Äänekoski	203	2 612	289	15	0	10
Vt 13 Lievestuore - Mikkeli	89	2 246	298	2	0	0
Vt 13 Mikkeli - Lappeenranta	99	3 251	450	8	0	0
Vt 13 Lappeenranta - Nuijamaa	18	1 421	417	3	0	0
Vt 14 Juva - Parikkala	117	3 861	300	20	1	0
Vt 15 Kouvola - Mikkeli	74	2 455	344	6	0	0
Vt 16 Ylistaro - Kyyjärvi	110	2 115	281	2	0	1
Vt 18 Seinäjoki - Petäjävesi	155	2 513	221	10	0	1
Vt 18 Petäjävesi - Jyväskylä	31	6 042	453	2	0	0
Vt 20 Oulu - Kuusamo	214	3 977	351	13	4	1
Vt 22 Oulu - Kajaani	160	3 673	321	9	0	1
Vt 23 Pori - Parkano	82	3 257	371	2	0	0
Vt 23 Parkano - Petäjävesi	131	1 945	230	3	0	0
Vt 23 Hankasalmi - Varkaus	39	2 456	291	5	0	1
Vt 23 Varkaus - Joensuu	130	2 732	327	9	0	2
Vt 24 Lahti - Jämsä	117	4 448	349	9	10	3
Vt 26 Hamina - Taavetti	46	2 510	483	5	0	0
Vt 27 Kalajoki - Iisalmi	197	2 781	290	18	0	2
Vt 28 Kokkola - Kajaani	216	1 811	229	11	0	3
MUUT VALTATIET YHTEENSÄ	3 159	2 800	293	214	25	71
MUUT PÄÄTIET YHTEENSÄ	7 954	2 573	249	641	55	116

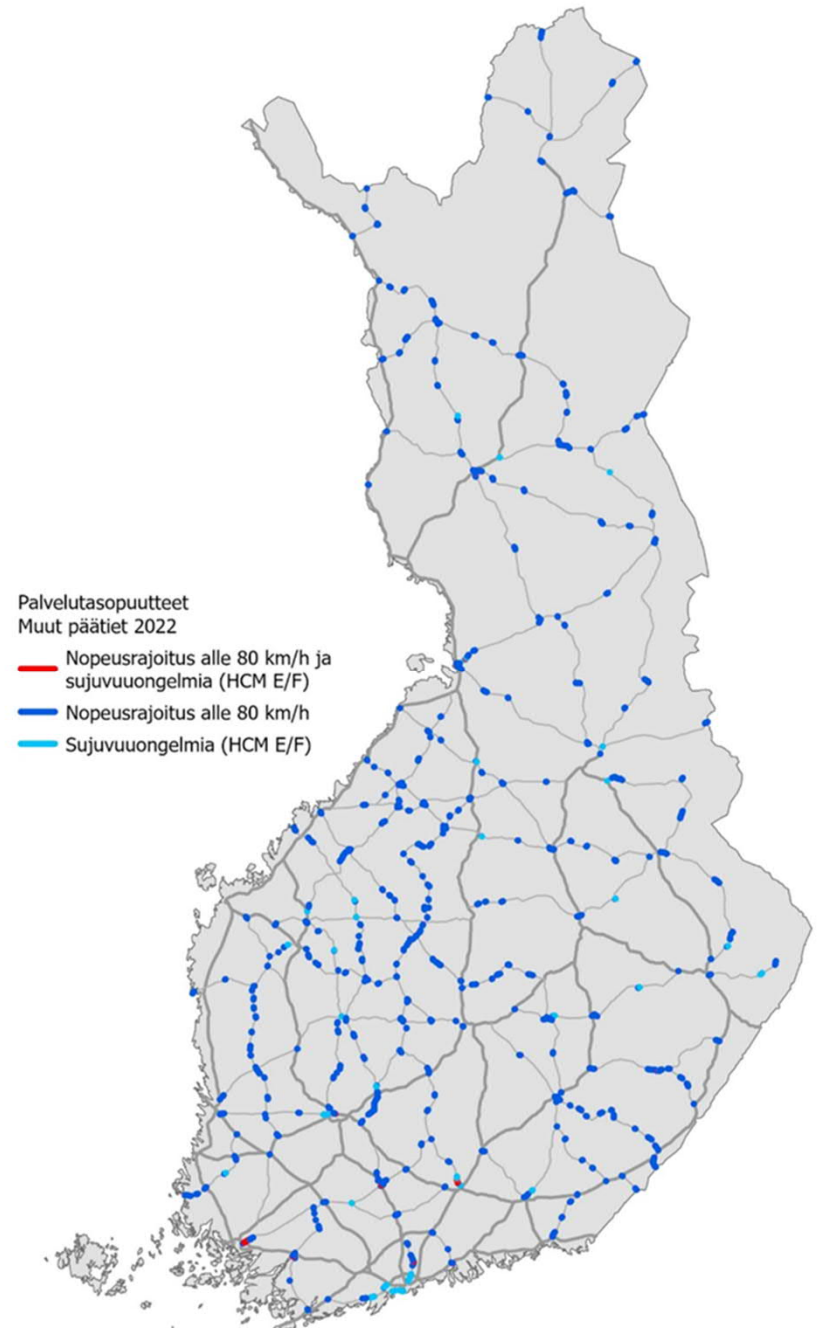
Muun päätieverkon palvelutasopuutteet kartalla

Muiden pääteiden (noin 8 000 km) palvelutasoa on tarkasteltu samoilla mittareilla kuin pääväylien palvelutasoa, vaikka pääväylien palvelutasotavoitteet eivät sinällään koske muita valta- ja kantateitä.

- Muilla pääteillä on 641 km tiejaksoja, joiden palvelutaso on puutteellinen alle 80 km/h nopeusrajoituksen takia. Näitä tiejaksoja on laajasti verkon eri osissa.
- Sujuvuusongelmia eli viikoittain toistuvaa ruuhkautumista esiintyy 55 km:llä

Muulla päätieverkolla yleinen palvelutasopuute on korkea henkilövahinkojen onnettomuusaste sekä nopeusrajoituksen vaihtelu.

Helsingin seudun vilkasliikenteiset kantatiet erottuvat muiden pääteiden joukosta sujuvuusongelmiensa takia.

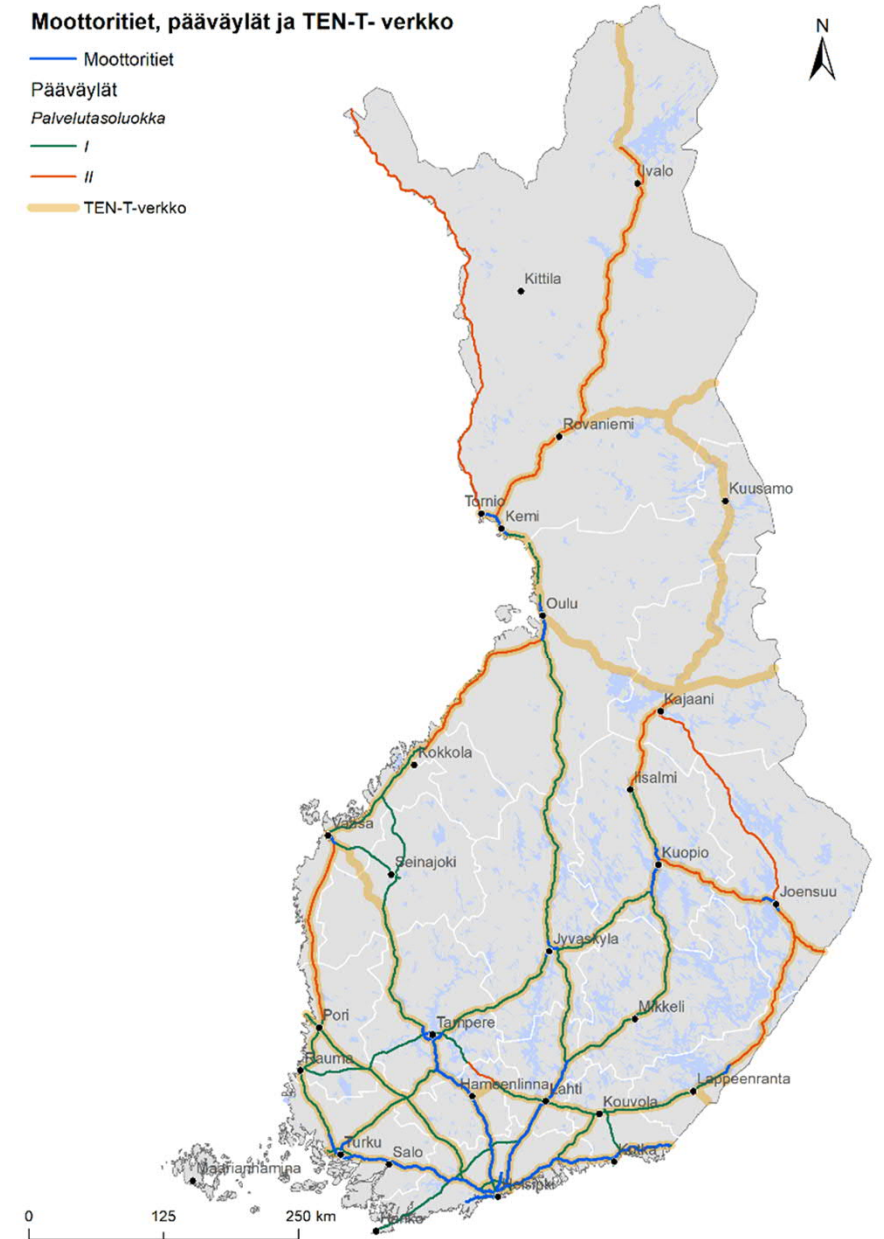


Perusväylänpidon parantamistarpeet

- Koko maantieverkolla (noin 78 000 km) on paljon pieniä yksittäisiä ongelmakohteita, joissa palvelutaso, liikenneturvallisuus ja kunto eivät vastaa nykyliikenteen tarpeita.
- Parantamistarpeita on laajasti sekä päätieverkolla että seutu- ja yhdystieverkolla ja kaupunkiseuduilla.
- Maantieverkon pienehköjä parantamistarpeita on tunnistettu ainakin 2–3 Mrd. euron edestä alueellisissa liikennejärjestelmää koskevissa suunnitelmissa.
- Yksittäiset pienet parantamistarpeet ovat kustannuksiltaan pääosin 1–5 milj. euroa, toimenpiteestä riippuen myös edullisempia. Useissa kohteissa on myös kuntien merkittävä rahoitusosuus, mikä tukee kuntien maankäytön kehittämistä.
- Liikenne 12- suunnitelmassa on esitetty rahoitusta maantieverkon perusväylänpidon parantamishankkeisiin ja sen kohdentaminen on esitetty seuraavasti:
 - välttämättömiin alueellisiin elinkeinoelämän kohteisiin 20–25 M€ vuodessa
 - liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin, kuten pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin 5–10 M€ vuodessa
 - kävelyä ja pyöräilyä edistäviin kohteisiin valtion verkolla 10 M€ vuodessa
 - liityntäpysäköintiin yleisesti valtion verkolla 2–5 M€ vuodessa
- Väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty nimettyjä perusväylänpidon parantamishankkeita yhteensä noin 160 milj. euron edestä. Toteutukseen ehdolla olevien kohteiden valinnassa on painotettu elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, työmatkaliikenteen tarpeita ja liikenneturvallisuutta.

Tieliikenteen turvallisuus

- Maanteiden kuolemista selvästi yli puolet tapahtuu pääteillä, missä syntyy myös suurin osa liikennesuoritteesta. Yleisimmät kuolemia aiheuttavat onnettomuudet ovat päätieverkolla kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla maantieverkolla suostumisonnettomuudet.
- Talvikuukausien liikenneturvallisuus on parantunut samaan tahtiin tai hiukan nopeammin kuin kesäkuukausien liikenneturvallisuus: vakavien onnettomuuksien riski on 2000-luvulla pienentynyt yli 50 % ja onnettomuuksien vakavuusaste on pääosin pienentynyt. Pääteiden yksiajorataisilla osuuksilla vakavien onnettomuuksien riski on edelleen korkeampi talvikuukausina kuin kesäkuukausina.
- Tieturvallisuudirektiivin muutosten ja soveltamisalan laajentamisen (RISM II) toimeenpano edellyttää tieinfrastruktuurin riskienarvioinnin ja tieturvallisuustarkastusten menettelytapojen päivittämistä.
- Tavoitteena on järjestelmällinen ja ennakoiva tieinfran onnettomuusriskien kartoitus, riskiperusteinen toimenpiteiden kohdentaminen ja seuranta sekä erityisesti suojattomien tienkäyttäjien huomioon ottaminen eri menettelyissä.
- Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi valmistuu ensimmäisen kerran keväällä 2024.



Kuva: Tieturvallisuudirektiivin soveltamisala.

Tieliikenteen turvallisuuden kehittämistarpeet

- Liikenneturvallisuusnäkökulmasta tärkeimmät kehittämiskohteet ovat pääväylien onnettomuusalttiit tiejaksot sekä suojattomien tienkäyttäjien turvallisuus taajamissa, pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen ja automaattisen liikennevalvonnan kehittäminen.
- Turvallisuutta parantavat tieinvestoinnit kannattaa suunnata enimmäkseen suuriliikenteisille (KVL yli 4 000) pääteille. Näillä teillä kuolemia on tiepituutta kohden moninkertainen vähäliikenteisiin päteihin verrattuna.
- Liikenneturvallisuuskameroiden kehittämistarpeet. Automaattivalvonnan piirissä on noin 3 800 km eli noin 5 % maantieverkosta.
- ELY-keskusten tekemät alueelliset liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat tärkeä osa alueiden liikenneturvallisuustyötä. Suunnitelmat laaditaan vuorovaikutuksessa alueen toimijoiden ja asukkaiden kanssa. Toimenpiteet sisältävät mm. liikenteen rauhoittamista, suojatie- ja liittymäjärjestelyjä, jalankulun ja pyöräliikenteen väylien pieniä parannuksia, näkemien parantamista ja valaistustoimenpiteitä.



Maantieverkon kunto ja kunnossapito



Väylävirasto
Trafikledsverket

Vesa Männistö 12.12.2023