



Tieverkon strategisen tilannekuvan päivitys

Tieverkon strateginen tilannekuva

Asiakokonaisuudet

- Väylävirasto tuottaa strategiseen tilannekuvaan valtion väyläverkkoja koskevat tiedot.
- Tieverkon osalta tarkastelun painopiste pääväylien palvelutasossa ja kehittämistarpeissa sekä koko maantieverkon kunnossa.
- Olennaista keskeisten asioiden, tarpeiden ja haasteiden esille tuonti valtakunnallisella ja strategisella tasolla (myös priorisoiden niitä).



Strategisen tilannekuvan päivitys 1/2023

- Vuonna 2022 maailmanpoliittisen tilanteen vaikutukset liikennevirtoihin on koskettanut erityisesti Kaakkois-Suomen aluetta ja rajaliikennettä.
- Tällä on vaikutuksia myös maanteiden liikennesuoritteeseen, mutta kokonaisuutena vaikutusten arvioidaan olevan maltillisia ja liikenteen siirtymät jakautuvat laajemmin koko tieverkolle.
- Liikennejärjestelmäanalyysin ajankohtaistatsaukseen on koottu keskeisiä vaikutuksia, joita Venäjän hyökkäyksellä Ukrainaan on ollut Suomen liikennejärjestelmään.
- Tieverkon strategisen tilannekuvan kaikki asiakokonaisuudet on käyty läpi. Kokonaisuutena päivitykset paljon pienempiä kuin rataverkolla ja vesiväylillä.
- Traficom on julkaissut uudet valtakunnalliset liikenne-ennusteet 12/2022.
- Strategisen tilannekuvan liikennemääriä, palvelutasoa ja palvelutasopuutteita koskevat tarkastelut perustuvat kuitenkin vielä vuoden 2021 lähtötietoihin.
- Tarkastelut päivitetään seuraavan kerran keväällä 2023 perustuen vuoden 2022 lähtötietoihin ja joulukuussa 2022 julkaistuun uuteen liikenne-ennusteeseen.

Pääväylien palvelutaso 2021



Maanteiden pääväylistä noin 3 500 km on pääväyläasetuksen mukaisessa hyvässä palvelutasossa.

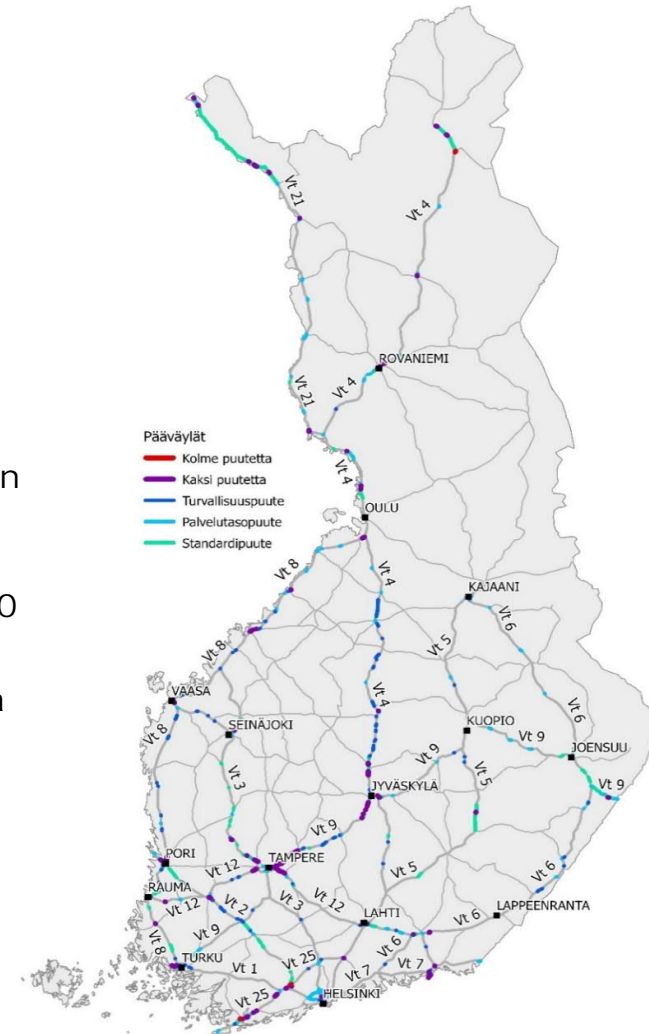
Palvelutasoanalyysin mukaan puutteita on seuraavasti:

- Liikenteellinen palvelutaso (PT): 345 km tiejaksoja, joissa pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus tai nopeusrajoitustavoite ei toteudu ja lisäksi liittymät voivat merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä.
- Liikenneturvallisuus (TU): 100 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): noin 650 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 puutteita noin 1100 tiekilometrillä ja lisäksi noin 900 tiekilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.

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

- Pääväylien palvelutasossa ei ole verkkotasolla tapahtunut merkittäviä muutoksia edelliseen tarkasteluun verrattuna (vuoden 2019 lähtötiedot).



Pääväylien palvelutasopuutteet ja investointitarpeet

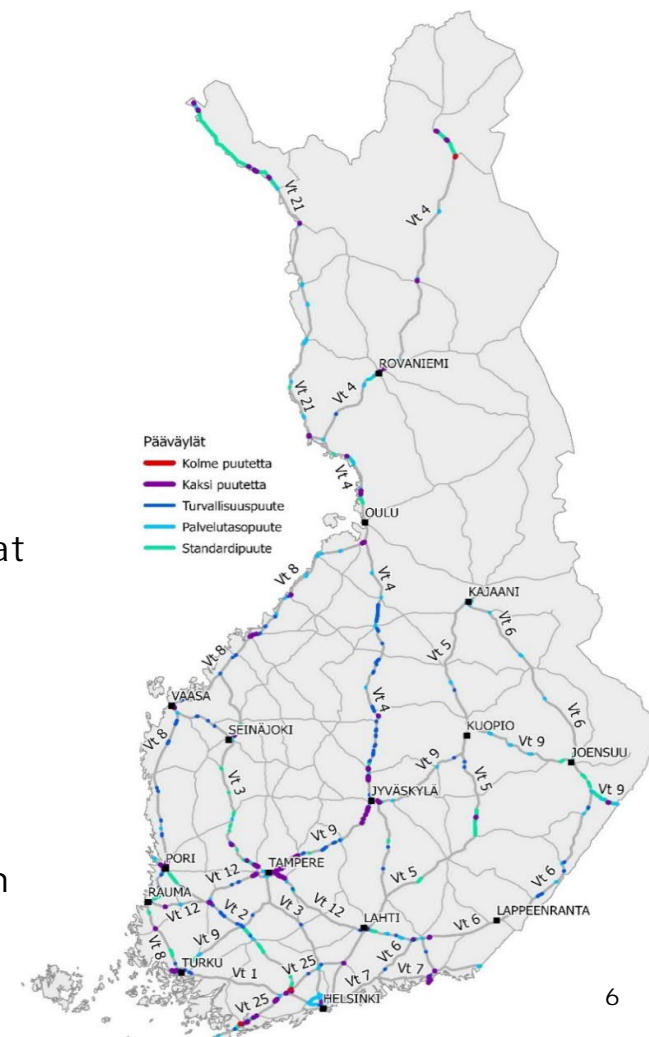
- Maanteiden pääväylien tunnistettujen investointitarpeiden kustannukset seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat yhteensä noin 6,3 mrd. euroa.
- Investointiohjelmassa on esitetty noin 1,6 mrd. euron hankkeet (mukaan lukien MAL-hankkeet, jotka eivät sisälly investointiohjelman kehykseen).
- Yhteenvedo investointitarpeista perustuu pääväyläasetuksen palvelusanalyysiin sekä ELY-keskusten ja Väyläviraston suunnitelmiin ja tarpeiden arviointiin.
- Liikenteen siirtymät eivät poista tunnistettuja investointitarpeita vaan lähinnä siirtäisivät niitä kauemmas tulevaisuuteen.
- [*Pääteiden kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet selvitys \(75/2022\).*](#)

Yhteysväli	Pituus (km)	Liikennemäärä 2035 (ajon/vrk)		Palvelutasopuutteiden tiepituus 2035 (km), kun investointiohjelma on toteutettu			Investointiohjelmasa 2023 - 2030 (M€)	Muut tarpeet vuoteen 2032 mennessä (M€)	30 v. tarpeet (M€)
		Kaikki	Raskaat	Alle 80 km/h	HCM E/F	Turv. puute			
Vt 1 Helsinki-Turku	157	21 823	1 866	0	15	0	3	19	323
Vt 2 Helsinki-Pori	223	6 527	741	3	28	2	107	50	237
Vt 3 Helsinki-Tampere	169	27 455	2 471	0	29	0	76	108	316
Vt 3 Tampere-Jalasjärvi	152	10 987	1 240	3	26	2	54	149	265
Vt 3/18 Vaasa-Seinäjoki	80	7 663	535	3	0	0	0	194	14
Vt 4 Helsinki-Lusi	140	31 141	2 436	0	16	2	165	43	36
Vt 4 Lusi-Jyväskylä	121	7 656	1 055	3	3	0	214	79	0
Vt 4 Jyväskylä-Oulu	336	7 318	949	9	21	4	18	834	463
Vt 4/29 Oulu-Kemi-Tornio	133	11 453	1 198	13	9	1	4	281	113
Vt 4 Keminmaa-Rovaniemi	113	4 765	581	7	3	0	0	30	52
Vt 4 Rovaniemi-Inari	321	1 854	240	15	0	0	0	52	61
Vt 5 Lusi-Mikkeli	82	7 587	852	0	6	0	0	116	2
Vt 5 Mikkeli-Kuopio	170	10 520	990	0	0	1	17	140	58
Vt 5 Kuopio-Kajaani	181	6 144	600	8	0	0	0	200	176
Vt 6 Koskenkylä-Kouvola	65	6 550	830	3	6	2	14	90	139
Vt 6 Kouvola-Imatra	131	9 482	1 279	1	0	0	3	31	86
Vt 6 Imatra-Joensuu	188	4 225	522	4	0	0	6	30	30
Vt 6 Joensuu-Kajaani	229	2 724	224	8	4	0	0	22	52
Vt 7 Helsinki-Vaalimaa	176	12 911	1 299	3	0	0	45	4	468
Vt 8 Turku-Pori	143	9 726	919	5	29	1	0	71	328
Vt 8 Pori-Vaasa	175	3 087	490	1	0	2	0	16	42
Vt 8 Vaasa-Kokkola	129	6 086	713	3	8	1	69	79	173
Vt 8 Kokkola-Oulu	165	4 951	541	16	5	0	3	190	0
Vt 9 Turku-Tampere	122	7 520	711	2	0	0	2	143	153
Vt 9 Tampere-Jyväskylä	151	12 025	1 030	3	39	2	130	286	488
Vt 9 Jyväskylä-Kuopio	114	5 466	568	2	8	0	3	190	115
Vt 9 Kuopio-Joensuu	126	5 451	432	10	0	2	98	38	51
Vt 9 Onkamo-Niirala	33	1 731	246	6	0	0	0	0	111
Vt 12 Rauma-Tampere (länsi)	128	5 885	639	12	14	0	0	45	173
Vt 12 Tampereen kohta	17	26 985	895	11	9	1	85	37	75
Vt 12 Tampere (itä) -Lahti	125	6 801	672	2	18	0	0	184	88
Vt 12 Lahti-Kouvola	52	8 480	1 108	6	1	0	0	156	86
Vt 15 Kotka-Kouvola	45	7 949	979	6	2	2	150	4	60
Vt 19 Jalasjärvi-Uusikaarlepyy	121	5 470	721	0	1	0	0	44	54
Vt 21 Tornio-Kilpisjärvi	467	1 282	206	30	0	0	33	116	47
Vt 25 Hanko-Mäntsälä	159	7 593	844	6	12	2	104	75	465
Kt 40 Turun kehätie	27	23 408	2 209	5	6	0	221	186	100
Kt 50 Kehä III	32	55 091	5 450	5	31	0	0	248	0
Mt 103 Vuosaaren satamatie	4	13 983	2 654	0	0	0	0	0	0
Mt 355 Merituulentie	3	7 468	1 254	3	0	0	0	46	0
Mt 1851 Suikkilantie	4	15 804	1 485	4	1	0	0	0	0
PÄÄVÄYLÄT YHTEENSÄ	5 515	8 451	865	226	352	32	1 627	4 626	5 502

Tieverkon kehittämistarpeet 2023-2034



- Maanteiden pääväylillä on tunnistettuja puutteita yhteensä noin 1100 tiekilometrillä ja lisäksi noin 900 tiekilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.
- 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 6,3 mrd. euroa. Suurimmat kehittämistarpeet kohdistuvat valtateille 3, 4, 9, 12, 15, 25 ja kantateille 40, 50 sekä valtateille 2, 5, 6, 8, 13, 19, 21.
- Tästä kokonaisuudesta kaikkein merkittävimmät investointitarpeet ovat noin 3 mrd. euroa, josta väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty toteutukseen noin 1,6 mrd. euron hankkeet.
- Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyllä rahoitustasolla pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista voidaan toteuttaa tarkastelujaksolla noin 1/4. Kun huomioidaan samalla ajanjaksolla tapahtuva sujuvuusongelmien lisääntyminen (arvio 220 km), niin palvelutasopuutteiden kokonaismäärä lisääntyy nykytilanteeseen verrattuna noin 2,5-kertaiseksi. Tämä johtuu tieliikenteen ennustetusta kasvusta ja ruuhkautumisen lisääntymisestä vuoteen 2035 mennessä.

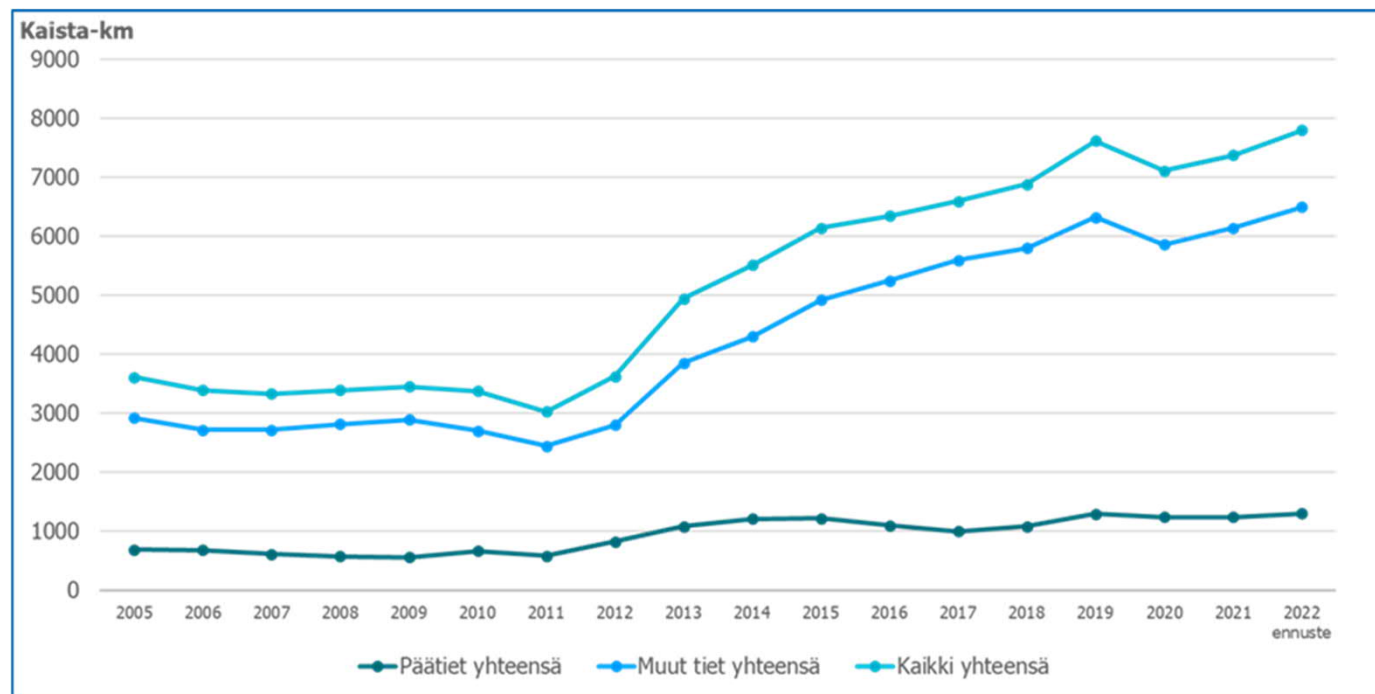


Maantieverkon kunto 2022

- Maanteiden korjausvelka jatkaa kiihtyvää kasvuaan alhaisemman rahoitustason ja voimakkaasti nousseen kustannustason johdosta ja on nyt noin 1,65 miljardia euroa.
- Koko valtion väyläverkon korjausvelasta noin 55 % kohdistuu tieverkolle.
- Päälystetyistä teistä noin 7 900 km on huonokuntoisia (14 %), joista noin 850 km kohdistuu pääteille.
- Pääteiden kunnan heikentyminen pysäytettiin vuonna 2020 ja niiden kunto pystytään pitämään suunnilleen nykytasolla tulevinakin vuosina, mutta kustannustason nousu tekee tästä entistä haastavampaa.
- Vähäliikenteisten teiden päällysteiden kunto huononi vuonna 2021 ja sama trendi jatkui myös vuonna 2022. 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. Kevään 2022 kelirikko oli kohtuullisen vaikea.
- Maantiesilloista noin 800 kpl on huonokuntoisia (5 %), joista pääteillä on noin 210 kpl. Siltojen kunnan heikkeneminen on kiihtymässä, joka näkyy erityisesti tyydyttäväkuntoisten siltojen määrän voimakkaana nousuna. Merkittävä osa 1970–1980-luvulla rakennettuja siltoja on tulossa lähivuosina peruskorjausikään, mikä nostaa kunnossapidon rahoitustarvetta.
- Kävely- ja pyöräteistä noin 730 km on huonokuntoisia (12 %). Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys. Kävely- ja pyöräteiden korjausvelan kasvu pysähtyi vuosina 2020-2021 merkittävien lisäpanostusten ansiosta.
- Tienkäyttäjien tyytyväisyys pääteiden kuntoon on heikentynyt vuoden 2010 jälkeen selvästi. Vuonna 2022 tyytyväisyys maanteiden kuntoon heikkeni selvästi.

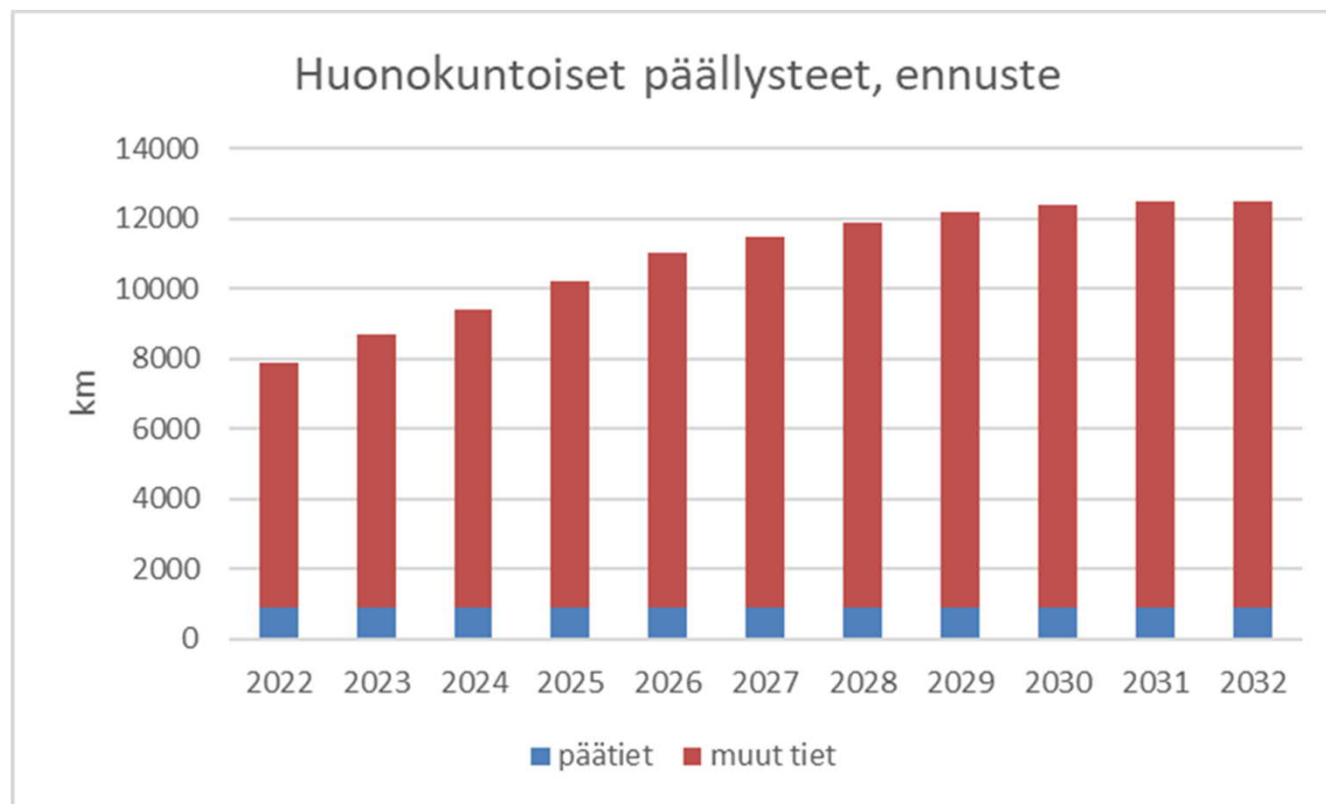
Huonokuntoisten päällysteiden määrän kehitys 2005-2022

- Huonokuntoisten maanteiden päällysteiden määrä on noin kaksinkertaistunut viimeisen 10 vuoden aikana.
- Vuonna 2020 rahoitus oli riittävää päällysteiden kunnon lievään parantamiseen ja huonokuntoisten päällysteiden määrä kääntyi laskuun ensimmäisen kerran noin 10 vuoteen.
- Vuoden 2022 päällystysohjelma (2300 km) oli lyhyempi kuin kahtena edellisellä vuonna ja huonokuntoisten päällysteiden määrä lisääntyi noin 400 km.
- Maanteiden vuosittainen päällystysmäärä pitäisi olla noin 3500–4000 km vuodessa, jotta korjausvelka ei kasvaisi.



Huonokuntoisten päällysteiden määrän ennuste 2022-2032

- Tieverkon kunto ja palvelutaso heikkenevät nopeasti alkuvuosina ja kunnan heikkeneminen saadaan hidastumaan kauden loppupuolella, jos rahoitus nousee L12-suunnitelman esittämälle tasolle.
- Erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla joudutaan lisäämään paino- ja nopeusrajoituksia ja osa näistä teistä joudutaan muuttamaan sorateiksi.
- Lähtöoletuksena perusväylänpidon vuosittainen rahoitus on keskimäärin noin 1,4 mrd. euroa vuodesta 2027 alkaen. Sitä ennen vuosina 2022–2026 ennuste on julkisen talouden suunnitelman (JTS) rahoituksen mukainen.



Kuvassa on esitetty tieverkon merkittävimmän osan, päällystetyn tieverkon (52 000 km), kunnan kehityksen ennuste vuosina 2022–2032.

Yhteenvedo maantieverkon haasteista

- Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat liikennevirtoihin.
- Tieliikenteen osalta vaikutusten arvioidaan olevan maltillisia ja liikenteen siirtymät jakautuvat laajemmin koko tieverkolle.
- Suurimpana haasteena on laajan maantieverkon pitäminen riittävän hyvässä kunnossa.
- Maantieverkon kunnan kehittymisen kannalta keskeistä on perusväylänpidon riittävä rahoitustaso.
- Kahden viimeisen vuoden aikana merkittävästi noussut kustannustaso lisää kunnossapidon haasteita.
- Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen. Myönteinen kehitys tavoitteisiin nähden liian hidasta. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026.
- Pääväylien palvelutason parantaminen. Erityisesti maanteiden pääväylille kohdistettavat kehittämistoimet parantaisivat merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten palvelutasoa ja turvallisuutta.
- Väylänpidon ja liikenteen varautuminen. Väyläviraston valmiussuunnitelma kattaa kaikki Väyläviraston kriittiset toiminnot ja palvelut.