

# Maantieverkon strategisen tilannekuvan kehitys

## Ensimmäinen tilannekuva v.2020

- Maantieverkon osalta tilannekuvaan tiivistettiin keskeiset asiat pääosin olemassa olevan tiedon pohjalta. Tarkastelun painopiste oli pääväylien palvelutasossa, kehittämistarpeissa ja maantieverkon kunnossa.

## Tilannekuvan päivitykset v.2020-2021

- Tieverkon osalta tilannekuvaa täydennettiin erityisesti väylänpidon osalta.
- Erikseen nostettuja uusia asiakokonaisuuksia olivat mm. kriittiset sillat, lyhyiden lauttavälien korvaaminen silloilla, talvihoito, vähäliikenteisen tieverkon merkitys, raskaan liikenteen massat ja mitat, suuret erikoiskuljetukset, raskaan liikenteen taukopaikat ja niiden palvelut.
- Nämä aihepiirit nousivat vahvemmin esille myös L12 –suunnitelmassa.

## Traficom uusi julkaisualusta 9/2021

- Maantieverkon osalta pääsisältö ennallaan. Asiakokonaisuudet ryhmitelty uudelleen ja nettipohjainen julkaisualusta mahdollisti vähän lisää tekstiä.

# Tilannekuvan päivitys 5/2022

## Tilannekuvan päivitys 12/2021

- Maantieverkkoa koskevat tiedot tarkistettu ja tehty pieniä päivityksiä mahdollisuuksien mukaan.
- Esimerkiksi maanteiden kuntotiedot ovat arvioita 31.12.2021 tilanteessa.

## Tilannekuvan päivitys 5/2022

- Liikennesuorite väheni erityisesti keväällä 2020, mutta on monin paikoin palautunut sen jälkeen lähes ennalleen.
- Kaikki liikennemääriä, liikenne-ennusteita ja maanteiden pääväylien palvelutasoa koskevat tarkastelut perustuvat vuoden 2019 lähtötietoihin. Uutta materiaalia valmistuu keväällä 2022 perustuen vuoden 2021 lähtötietoihin.
- IVAR3-ohjelmiston päivityksessä (1/2022) otetaan käyttöön vuoden 2020 tiedot sisältävä tierekisteriaineisto. Samalla päivitetään ohjelmiston käyttämiä liikenne-ennustekertoimia kompensoimaan koronapandemian aiheuttamaa, tilapäiseksi osoittautunutta liikennemäärien laskua.
- Samalla päivitetään laajemmin maantieverkon kehittämistarpeita, kuntoa, päällysteitä, siltoja, maantieverkon solmupysäkkejä yms. koskevat tiedot.

# Maantieverkon asiakokonaisuudet 12/2021

- Liikenne maanteillä
- Maanteiden pääväyläverkon palvelutaso
- Maanteiden pääväyläverkon palvelutasopuutteet
- Maantieverkon kehittämistarpeet
- Maantieverkon kunto sis. päällysteet
- Maantieverkon sillat sis. silloituskohteet
- Kävely- ja pyörätiet valtion verkolla
- Linja-autoliikenteen terminaalit ja pysäkit
- Maantieverkon talvihoito
- Vähäliikenteisen maantieverkon merkitys
- Raskaan liikenteen erityisasiat
- Yhteenveto maantieverkon haasteista

Onko tarpeen nostaa kokonaan uusia asiakokonaisuuksia esille?

# Strategisen tilannekuvan rooli ja mitä jatkossa?

- Väyläverkkojen osalta tekninen asiantuntijaselvitys ja Väylävirasto tuottaa aineiston.
- Tilannekuvassa tarkastellaan laajasti maantieverkon haasteita ja kehittämistarpeita, ja sitä hyödynnetään mm. L12 –suunnitelman toimeenpanossa.
- Pääpaino niissä asiakokonaisuuksissa, joihin myös L12 –suunnitelman linjausten mukaisesti kohdistetaan rahoitusta (tarpeet tunnistettu strategisessa tilannekuvassa).
- Olennaista keskeisten asioiden, tarpeiden ja haasteiden esille tuonti valtakunnallisella ja strategisella tasolla (myös priorisoiden niitä).
- Tavoitteena on tunnistaa valtakunnallisesti merkittävimmät haasteet ja kehittämistarpeet liikenneverkon toimivuuden kannalta (enemmän yhteysvälitasolla / teemakohtaisesti).
- Tilannekuva ei voi olla listaus kaikista mahdollisista tarpeista ja hanke-esityksistä.
- Tilannekuvassa ei ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista yksilöidä kaikkia asioita.
- Esimerkiksi asiakkuus- ja sidosryhmäyhteistyössä esille nousevat yksittäiset hanke-esitykset pitää ensin huomioida taustaprosesseissa, kuten verkollisissa selvityksissä, joista ne nousevat käsiteltyinä asianmukaisella tavalla mukaan tilannekuvaan.
- Oleellista on, että asiakkaille tärkeimmät ja keskeiset viestit löytyvät tilannekuvasta.

# Pääväyläverkon palvelutaso 2020

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

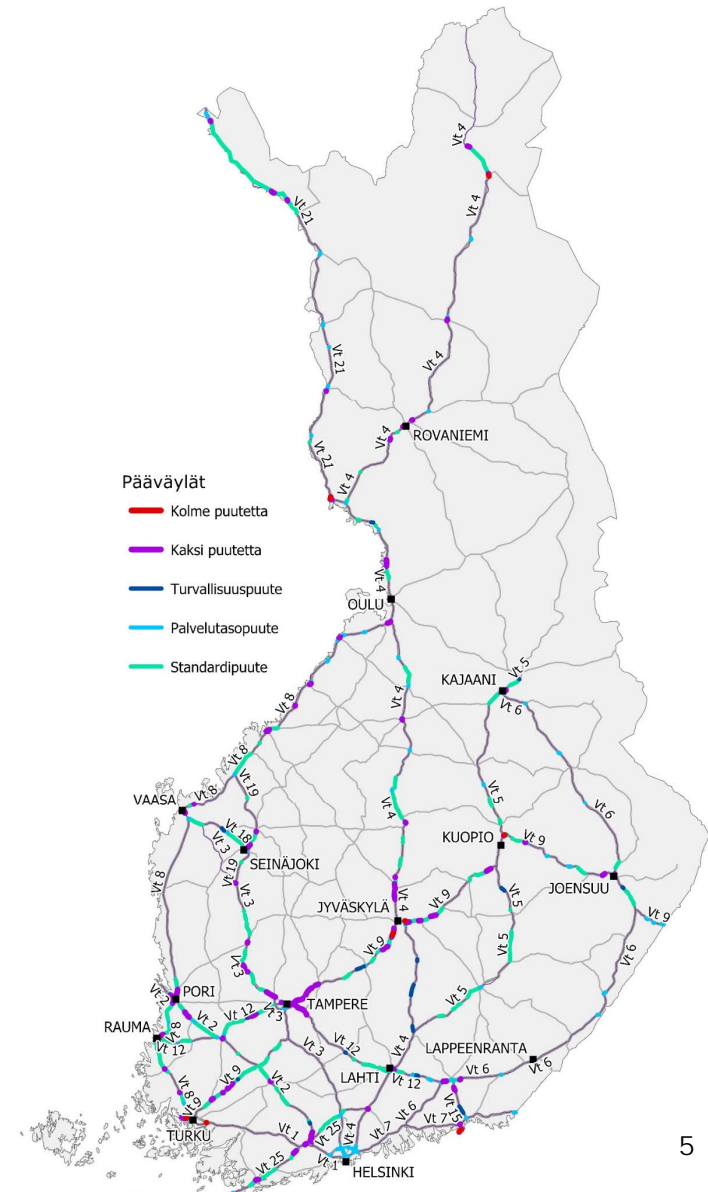
Palvelutasoanalyysin mukaan puutteita on seuraavasti:

- Liikenteellinen palvelutaso (PT): 342 km tiejaksoja, joissa pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus tai nopeusrajoitustavoite ei toteudu ja lisäksi liittymät voivat merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä.
- Liikenneturvallisuus (TU): 118 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 750 km tiejaksoja, joissa ajoradan leveys on liikennemäärään ja nopeusrajoitukseen suhteutettuna alle sen tason, jota sujuva ja turvallinen pitkämatkainen liikenne tarvitsee. Ohitusmahdollisuudet ovat puutteelliset.

Pääväyläasetuksen palvelutasovaatimukset kohdistuvat ensisijaisesti liikenteen sujuvuuden palvelutasotekijöihin. Maankäytön tarpeet, liikenneturvallisuus sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen sen sijaan eivät ole asetuksessa esillä.

Kaikkein merkittävimpiä puutteita on yhteensä noin 200 tiekilometrillä palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Lisäksi noin 1 800 tiekilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen.

**Maanteiden pääväyliä koskevat tarkastelut perustuvat vuoden 2019 lähtötietoihin. Tarkastelut päivitetään seuraavan kerran keväällä 2022 perustuen vuoden 2021 lähtötietoihin.**



# Pääväyläverkon yhteysvälien palvelutasopuutteet ja investointitarpeet 3/3

Yhteysväli	Pituus (km)	Liikennemäärä, ajon/vrk		Palvelutasopuutteet, km			Investointitarpeet (2020-2032), M€	
		Kaikki	Raskas liikenne	PT	TU	ST	Palvelutasopuutteisiin kohdistettu tarve	Suunnitelmien mukainen tarve yhteensä
Vt 12 Rauma - Tampere	141	7 380	630	16	8	7	50	80
Vt 12 Tampere - Pälkäne	43	10 940	790	19	4	18	130	130
Vt 12 Pälkäne - Tuulos	35	3 370	440	0	0	0		
Vt 12 Tuulos - Lahti	50	6 820	910	0	1	13		40
Vt 12 Lahti - Kouvola	52	7 750	1 110	8	2	10	120	120
Vt 15 Kotka - Kouvola	49	7 420	1 020	7	11	4	100	140
Vt 18 Seinäjoki - Laihia	62	6 280	460	2	3	0	40	40
Vt 19 Jalasjärvi - Seinäjoki - Ytte	121	4 860	720	1	0	19		10
Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi	467	1 030	190	23	2	207	100	100
Vt 25 Hanko - Mäntsälä	159	6 910	870	15	2	66	150	150
Kt 40 Turun kehätie	28	20 600	2 110	7	3	7	260	310
Kt 50 Kehä III	32	51 150	5 200	22	0	0	150	150
St 103 Vuosaaren satamatie	4	7 390	2 470	0	0	0		
St 355 Merituulentie	3	6 570	1 240	3	3	3		
Yt 1851 Suikkilantie	2	14 380	1 450	2	0	0		
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>5 515</b>	<b>7 784</b>	<b>867</b>	<b>360</b>	<b>116</b>	<b>749</b>	<b>2 500</b>	<b>3 500</b>

Myös yhteysvälien investointitarpeet päivitetään keväällä 2022.

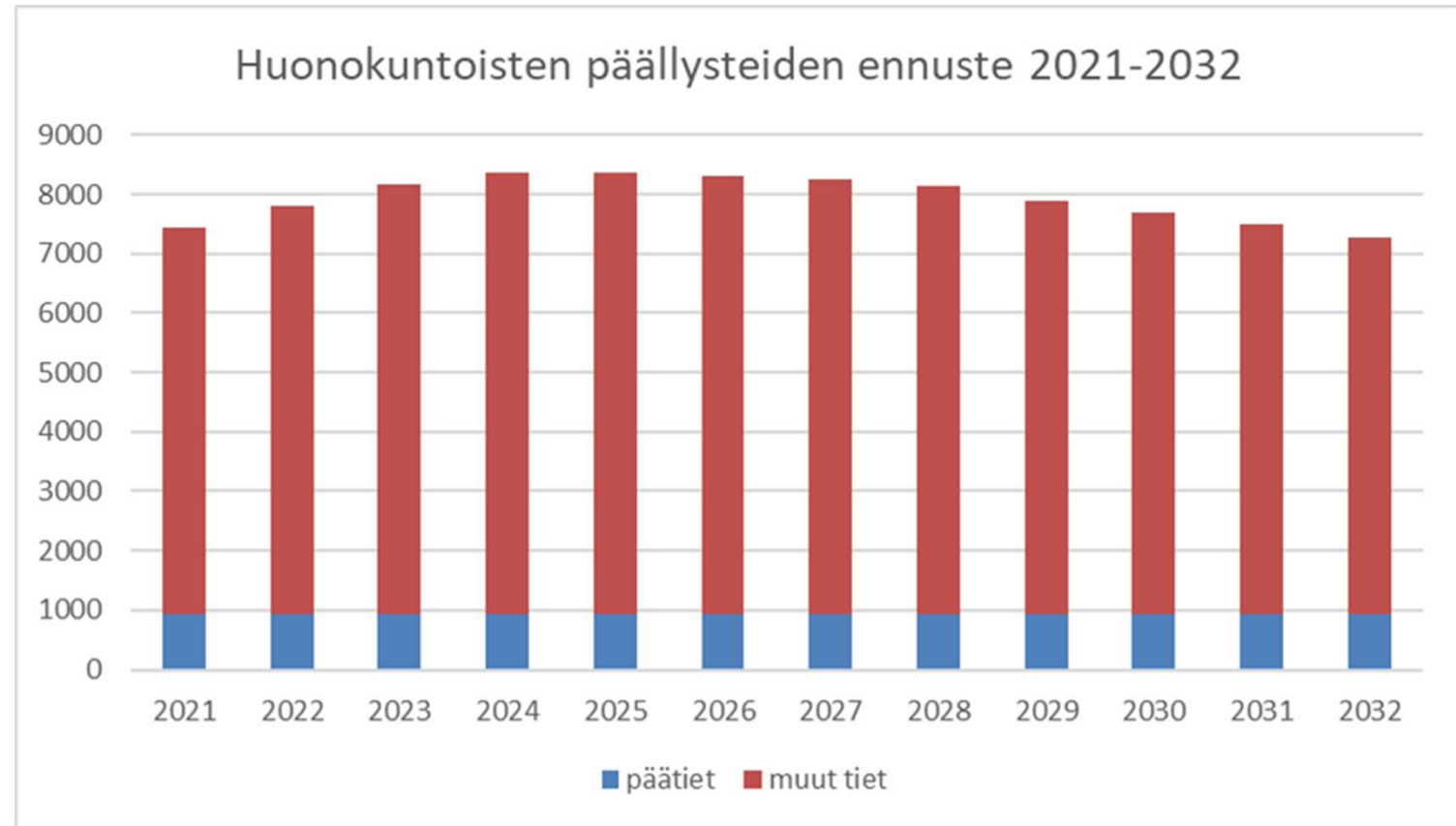
# Maantieverkon kunto 2021

- ▶ Maanteiden korjausvelka on kääntynyt taas kasvuun alhaisemman rahoitustason johdosta ja on nyt noin 1,6 miljardia euroa.
- ▶ Päälystetyistä teistä noin 7 400 km on huonokuntoisia (13 %), joista noin 950 km kohdistuu pääteille.
- ▶ Päätien kunnan heikentyminen pysäytettiin vuonna 2020 ja niiden kunto pystytään pitämään nykytasolla tulevinakin vuosina.
- ▶ Sen sijaan vähäliikenteisten teiden päälysteiden kunto huononi vuonna 2021. Huonokuntoisia päälysteitä on koko maassa.
- ▶ Päälystettyjen teiden rakenteellisen kunnan parantaminen edellyttää merkittävää panostusta muun muassa kriittisiin painumakorjauksiin.
- ▶ Sorateistä noin 2 800 km on huonokuntoisia (10 %). Sorateiden huono kunto haittaa erityisesti kelirikkoaikoina keväisin ja syksyisin, kun ajaminen on hitaampaa ja hankalampaa.
- ▶ Silloista noin 800 kpl on huonokuntoisia (5 %), joista päteillä on noin 80 kpl. Siltojen kuntokehitys on ollut muuta maantieverkkoa myönteisempää, mutta merkittävä osa 1970–1980-luvulla rakennettuja siltoja on tulossa lähivuosina peruskorjausikään, mikä nostaa kunnossapidon rahoitustarvetta.
- ▶ Kävely- ja pyöräteistä noin 730 km on huonokuntoisia (12 %). Kävely- ja pyöräteiden kunnossapidolla pyritään takaamaan teiden ympärivuotinen käytettävyys. Kävely- ja pyöräteiden korjausvelan kasvu pysähtyi vuonna 2020 merkittävän lisäpanostuksen ansiosta.
- ▶ Tienkäyttäjien tyytyväisyys päätien kuntoon on heikentynyt vuoden 2010 jälkeen selvästi. Vuonna 2020 tyytyväisyys päteihin parani hieman. Alemman tieverkon päälysteiden kunto on koko maassa päätieverkkoa heikompi.



# Huonokuntoisten päällysteiden määrän ennuste 2021-2032

- ▶ Kuvassa on esitetty esimerkkinä tieverkon merkittävimmän osan, päällystetyn tieverkon (52 000 km), kunnon kehitys.
- ▶ Lähtöoletuksena perusväylänpidon vuosittainen rahoitus keskimäärin noin 1,4 Mrd. euroa vuodesta 2026 alkaen, sitä ennen JTS 2022-2025.
- ▶ Tieverkon kunto ja palvelutaso heikkenee alkuvuosina, mutta kunto kääntyy parempaan suuntaan kauden loppupuolella.
- ▶ Erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla joudutaan alkuvuosina lisäämään paino- ja nopeusrajoituksia.





Kiitos!

**TRAFICOM**

Liikenne- ja viestintävirasto



**VÄYLÄ**