

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 217/2025 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen uudelleen päällystettävien tieosuuk- sien arvioinnista

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Marko Kilpi / kok ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 217/2025 vp:

Millä perusteilla ja miten Väylävirasto ja ELY-keskukset arvioivat uudelleen päällystettävät tieosuudet,

kohdistetaanko teihin riittävän kattavia kokonaisarvioita, joiden perusteella voidaan selvittää perusteellisemmin tien kunto ja siihen kohdistuvat oikeat toimenpiteet ja

millä tavoin voidaan parantaa teiden kunnan arviointia ja investointien oikeaa ja asiallista kohdentumista?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Suomessa on 78 000 km valtion teitä, joista 50 500 km on päällystettyjä. Teiden korjausvelka on kasvanut jo vuosia ollen tällä hetkellä noin 2,5 mrd €. Tarpeet ovat valtavat ja hallitus ottaa korjausvelan kasvun taittamiseen ja pysäyttämisen vakavasti. Hallitus onnistui pysäyttämään huonokuntoisten tiekilometrien määrän kasvun viime vuonna lisärahan avulla, ja parhaillaan päivitettävänä olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12-suunnitelma) korostetaan perusväylänpidon pysyvän tasonnoston välttämättömyyttä. Suomessa 90 % tonneista ja valtaosa henkilöistä kulkee kumipyörillä, joten tieinvestointeja on priorisoitava myös jatkossa arjen sujuvuus, liikenneturvallisuus, sotilaallinen liikkuvuus, huoltovarmuus ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset edellä.

Maantiet on valtakunnallisesti jaettu eri toiminnallisiin luokkiin tien liikennemäärän (ml. raskas liikenne), niiden alueellisen merkittävyyden ja yhteiskunnallisten vaikutusten perusteella. Vilkas tie rapautuu liikenteen rasituksen takia nopeammin, mutta sen kuntokriteerit ovat myös korkeamat.

Uudelleen päällystettävien tieosuuksien arviointi perustuu valtakunnallisiin päällystettyjen teiden korjausten toimintalinjoihin ja päällysteiden ohjelmointi- ja suunnitteluohjeisiin. Kohteiden valinnan perusteeksi tehdään säännöllisesti kuntomittauksia, joista urat, epätasaisuus ja vauriot ovat tärkeimpinä tekijöinä kohteiden valinnassa. Valinnassa hyödynnetään lisäksi tietoa teiden kuivatuksen kunnosta ja päällysteen paksuudesta suhteutettuna liikenteen rasitukseen sekä tien kunnossapitohistoriaa. Näiden perusteella tunnistetaan tiet, joille tarvitaan korjaustoimenpiteitä.

Kunto- ja rekisteritietoja täydennetään maastokäynneillä, joilla varmistetaan, riittääkö pelkkä päällysteen uusiminen vai pitääkö tehdä rakennetta parantavia tai korjaavia toimenpiteitä. Mikäli laajempia toimia tarvitaan, tielle tehdään rakenteen parantamissuunnitelma. Rakenteen parantamissuunnitelmien tueksi tehdään kantavuusmittauksia, maatutkauksia, materiaalitutkimuksia ja muita lisämittauksia ja näiden tiedot analysoidaan oikean toimenpiteen valintaa varten. Lopullinen toimenpiteen valinta ja ajoitus riippuvat käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen priorisoinnista.

Nykyaikaisista kuntomittauksista pystytään laskemaan erilaisia tunnuslukuja, joilla voidaan tukea edellä esitettyä päällysteiden korjausprosessia. Väylävirasto kehittää jatkuvasti teiden kunnon arviointia ja investointien vaikuttavampaan kohdentamiseen liittyviä toimintatapoja ja prosesseja. Käynnissä paljon tähän liittyviä tutkimus- ja kehityshankkeita; Pehko (Päällysteiden ennakoiva hoito ja kunnossapito) -tutkimusohjelmassa pilotoitu urautumisnopeus, jolla voidaan tunnistaa nopeasti rappeutuvat tieosuudet tarkempaa tarkastelua varten, rakenteellisen kuntoindeksin kehittämisprojekti sekä yhteisprojekti Ruotsin tielaitoksen ja VTI:n (Statens väg- och transportforskningsinstitut) kanssa, jossa on kehitetty rakenteellista tunnuslukua mm. jatkuvaan taipumamittaukseen perustuen.

Perusväylänpidon määrärahatason pitkäjänteisellä korotuksella voitaisiin kunnossapito- ja korjaustoimenpiteet toteuttaa nykyistä ennakoivammin ja oikea-aikaisemmin. Tämä parantaisi toimenpiteiden vaikuttavuutta pitkällä aikavälillä, vähentäisi korjausvelkaa ja lisäisi väylien turvallisuutta, käyttövarmuutta sekä kustannustehokkuutta. Tällä hallituskaudella perusväylänpitoon onkin osoitettu lisämäärärahaa jo yhteensä 450 miljoonaa euroa, ja myös ensi vuodelle on luvassa lisärahoitusta.

Helsingissä 26.6.2025

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

VN/19774/2025-LVM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: