Seutu-, yhdys- ja yksityistiet

Alueellinen tieverkko Suomen *toimivuuden, talouskasvun ja turvallisuuden pohjana*

Kesäkuu 2026

RT INFRA · KONEYRITTÄJÄT · KUNTALIITTO · Metsäkeskus · MTK · SKAL · SUOMEN TIEYHDISTYS · DESTIA A COLAS COMPANY

Raportista

Raportilla halutaan nostaa seutu-, yhdys- ja yksityisteiden merkitys yhteiskunnalliseen keskusteluun. Tässä näiden teiden muodostamasta kokonaisuudesta käytetään nimitystä **alueellinen tieverkko**.

95 % Suomen pinta-alasta on alueellisen tieverkon varassa. Seutu-, yhdys- ja yksityistiet kytkevät Suomen eri alueet valta- ja kantateihin ja sitä kautta kaupunkiseutuihin ja kansainvälisiin yhteyksiin. Alueellisen tieverkon varren yritykset tuottavat raaka-aineita, tuotteita ja palveluja sekä kotimarkkinoille että vientiin. Energia- ja televerkot tarvitsevat alueellista tieverkkoa rakentamisen ja ylläpidon aikana. Alueellinen tieverkko mahdollistaa koko Suomen laajuisen matkailun. Elinkeinoelämälle, julkisille palveluille ja väestölle alueellinen tieverkko 97 %:n osuudellaan Suomen tiestöstä on välttämätön.

Tieverkko on yhteiskunnan verisuonisto. Valta- ja kantatiet muodostavat Suomen valtimot ja laskimot välittäen valtaosan liikenteestä. Järjestelmä ei kuitenkaan toimi, mikäli hiussuonisto, eli seutu-, yhdys- ja yksityistiet, heikkenevät. Seutu-, yhdys- ja yksityisteiltä puuttuu tulevaisuuden näkymä. Tässä raportissa luodaan näille teille eli alueelliselle tieverkolle visio ja tavoitetila.

Työn ovat tilanneet RT Infra ry, Koneyrittäjät ry, Kuntaliitto, Metsäkeskus, MTK ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Tieyhdistys ry sekä Destia Oy. Työn ovat toteuttaneet Destia Oy:n Strategisten liikennejärjestelmien yksikössä diplomi-insinöörit Riku Huhta, Markus Pajarre ja Pertti Virtala sekä johtaja, professori Jorma Mäntynen.

TYÖN TAVOITTEET

- Kuvataan, mitä toimintoja varten alueellinen tieverkko eli seutu-, yhdys- ja yksityistiet ovat olemassa ja mitä ne mahdollistavat. Käytetään funktionaalista tarkastelutapaa liikennemäärien tarkastelun lisäksi.
- Kuvataan alueellisesta tieverkosta riippuvat toiminnot ja niiden merkitys Suomen taloudelle, toimivuudelle ja turvallisuudelle.
- Kuvataan alueellisen tieverkon rooli osana energiasiirtymän, biotalouden ja huoltovarmuuden kehityskulkuja.
- Muodostetaan alueelliselle tieverkolle tulevaisuuden näkymä, tavoitetila ja kehitystoimenpiteitä.

Suomen alueellinen tieverkko

Valtion seutu- ja yhdystiet sekä merkittävät yksityistiet v. 2025

2,4 mrd. €
seutu- ja yhdysteiden korjausvelka
90 % valtion tieverkon korjausvelasta

1,3 mrd. €
Yksityisteiden korjausvelka

Seutu- ja yhdystiet	**64 300 km** pituus	**~58 %** päällystettyjä	**~35 %** tyydyttäviä ja huono-kuntoisia*
Merkittävät yksityistiet	**260 000 km** pituus	**~2 %** päällystettyjä	**~60 %** tyydyttäviä ja huono-kuntoisia

* *sorateistä mukana vain huonokuntoiset*

Alueellinen tieverkko on strategisen tärkeä Suomelle

Seutu-, yhdys- ja yksityistiet

Alueellisella tieverkolla on suuri merkitys Suomen talouskasvulle, toimintavarmuudelle ja energiasiirtymälle

- **Alueellista tieverkkoa käyttävät laajasti eri toimialat**: maa- ja metsätalous, metsä-, elintarvike-, energia-, kaivos- ja teknologiateollisuus, kauppa, matkailu, kiinteä ja vapaa-ajan asutus, kuntapalvelut ja sote-palvelut sekä maanpuolustus.
- **Kymmenien miljardien eurojen liiketoiminnalla ja Suomen BKT:llä** on vahva kytkentä alueelliseen tieverkkoon.
- **Energiasiirtymä edellyttää alueellista tieverkkoa**: tuuli-, aurinko- ja bioenergian tuotanto, energiavarastot, energiaverkot sekä useat uudet teollisuusinvestoinnit.

Korjausvelasta valtaosa on alueellisella tieverkolla

- **96 %** tieverkosta on valtion seutu- ja yhdysteitä sekä merkittäviä yksityisteitä.
- Seutu- ja yhdysteiden osuus valtion teiden korjausvelasta on **90 %** eli **2,4 mrd. €.**
- Yksityisteillä on arvioitu olevan korjausvelkaa **1,3 mrd. €.**
- **Tiestön korjaustarve on kasvanut jo 15 vuotta**. Ilman merkittävää panostusta se jatkaa kasvuaan. Myös teiden rakenteet ovat tulossa korjausikään.
- Alueellisen tieverkon korjaustarve on suurimmillaan **Itä- ja Pohjois-Suomessa.**

Huonokuntoisten teiden haittavaikutukset kasaantuvat tienkäyttäjille, väylänpitäjille ja koko yhteiskunnalle

- **Tienkäyttäjä**: väestön liikkumiskustannukset ja elinkeinoelämän kuljetus-kustannukset kasvavat ja toimitusketjujen täsmällisyys heikkenee.
- **Väylänpitäjä**: tien korjaaminen tulee aina vain kalliimmaksi ja tieomaisuuden arvo alenee.
- **Yhteiskunta**: Suomen toimivuus, kilpailukyky, resilienssi ja turvallisuus heikkenevät.

Korjausvelan pysäyttäminen on aloitettava välittömästi

- Välittömänä tavoitteena on seutu- ja yhdysteiden korjausvelan **kasvun pysäyttäminen nykytasoon**. Tähän vaaditaan **180 milj. € vuotuista rahoitusta.**
- Seuraavassa vaiheessa **korjausvelka tulee kääntää laskuun**, kunhan Suomen talouskasvu sen mahdollistaa.
- Tieverkon rahoituksesta ei voi leikata ilman, että **samalla tullaan leikanneeksi BKT:stä ja Suomen kasvun mahdollisuuksista.**

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

Selvityksen rakenne

01
Suomen alueellinen tieverkko tarvitsee vision

02
Alueellinen tieverkko on välttämätön Suomelle

03
Miltä alueellinen tieverkko näyttää elinvoimakeskusten alueilla?

04
Toimintaympäristön muutosten vaikutuksia alueelliseen tieverkkoon

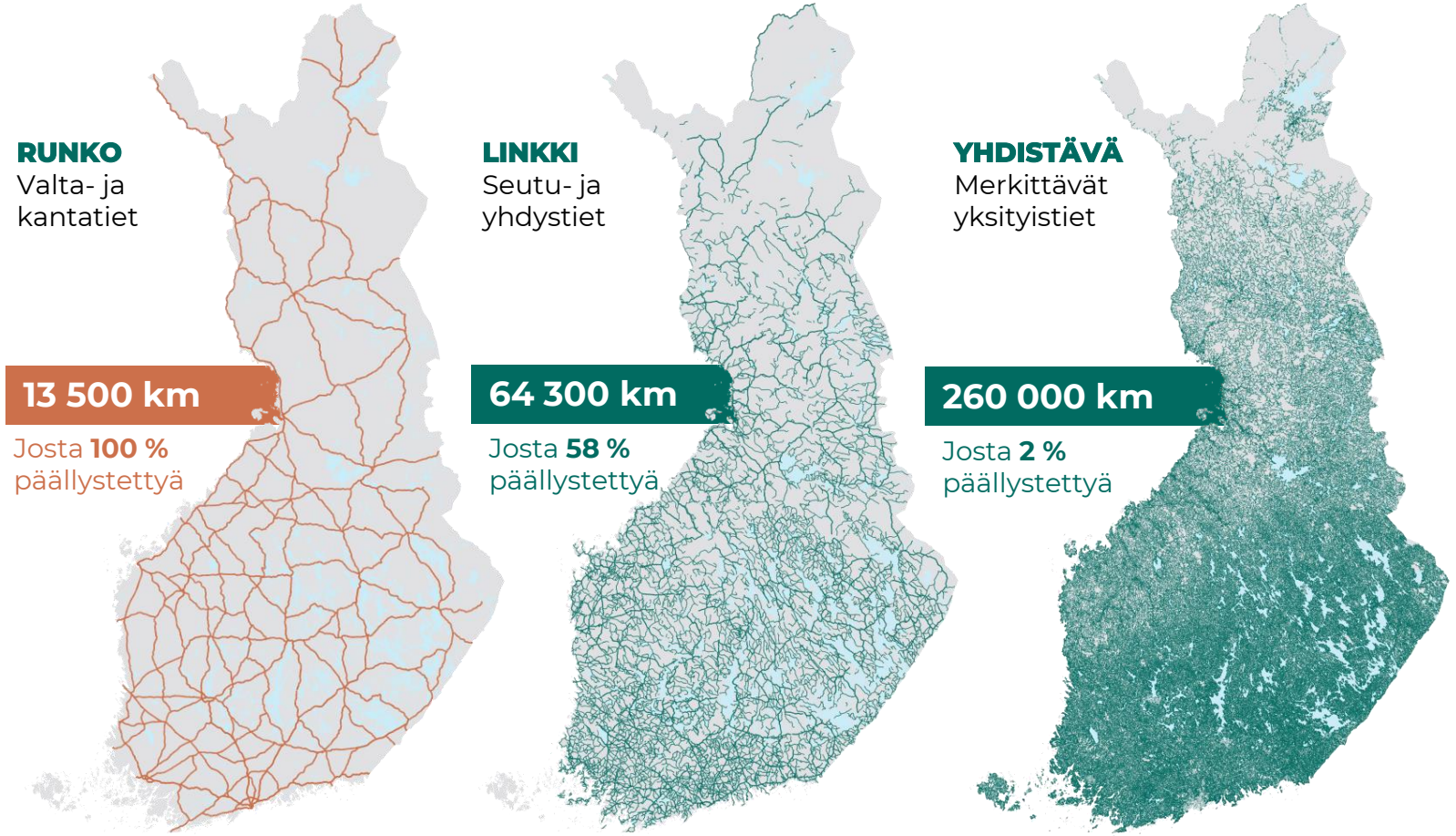
05
Visio alueelliselle tieverkolle ja keinoja vision edistämiseksi

01

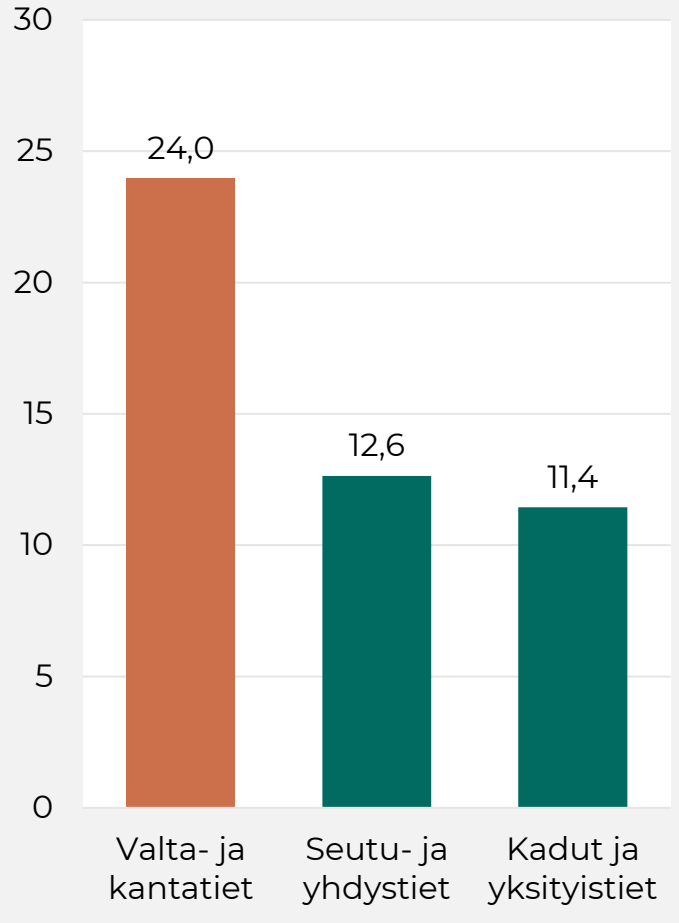
Suomen alueellinen tieverkko tarvitsee vision

96 % tieverkosta on seutu-, yhdys- ja yksityisteitä ja yli kolmasosa liikennesuoritteesta ajetaan näillä teillä

PÄÄTIEVERKKO | **ALUEELLINEN TIEVERKKO**



Liikennesuorite Suomen teillä (mrd. ajon.km/v)



Suoritetiedot: Tilastokeskus 2023

Kartat: Destia | Aineistot: Väylävirasto / Fintraffic, Digiroad 3/2025

Suurin osa tieverkon korjausvelasta on seutu-, yhdys- ja yksityisteillä

Tiestön korjausvelka nopeassa kasvussa vuoden 2011 jälkeen

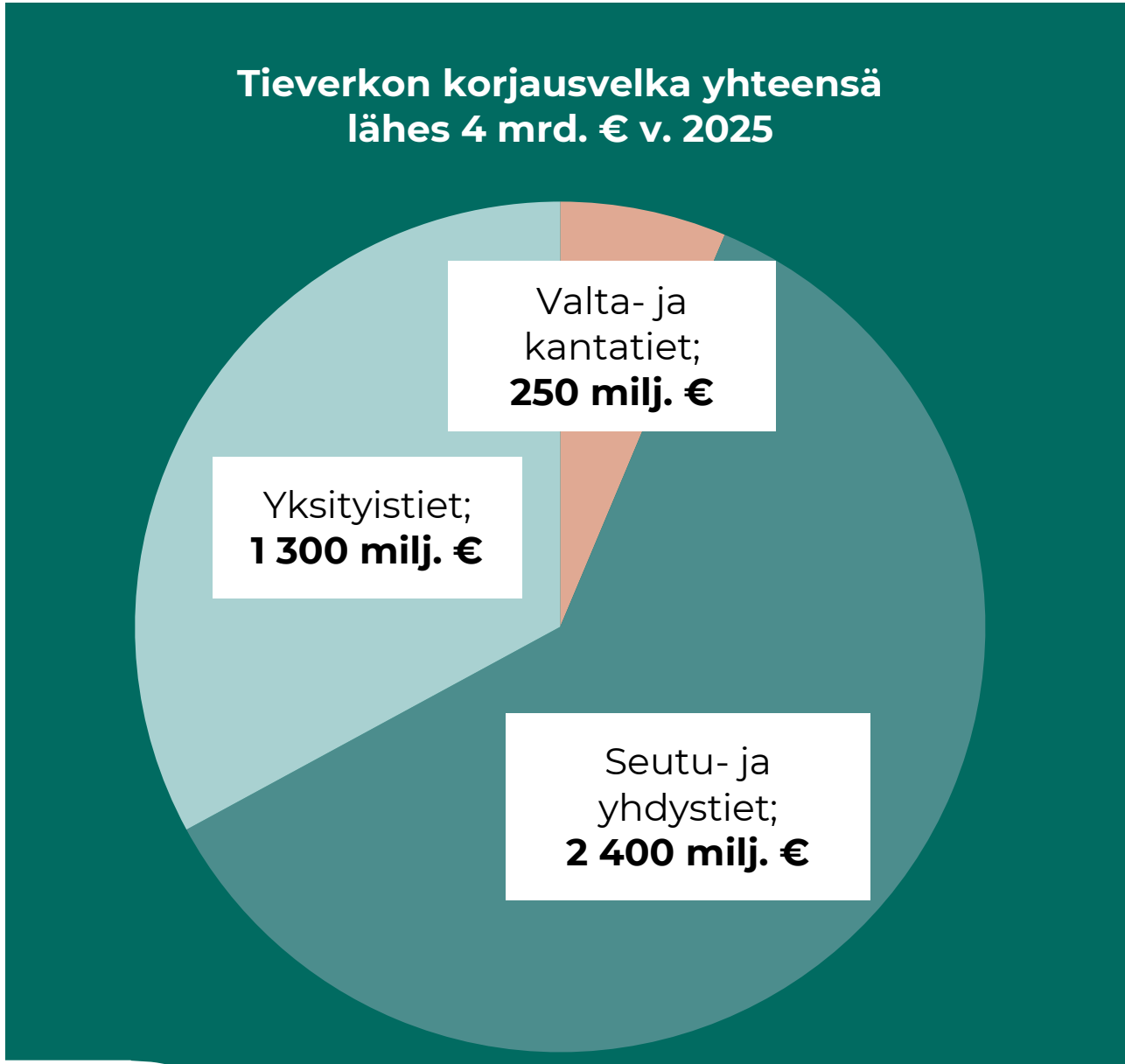
Suomen tiestölle on vuosien varrella kertynyt runsaasti korjausvelkaa eli tiestön kunnossapitoon ei ole kohdistettu riittävästi rahaa. Vuoteen 2011 mennessä huonokuntoisten päällysteiden määrä oli määrätietoisilla toimenpiteillä saatu painetuksi 3 000 km:iin, jota pidettiin optimaalisena tasona.

Vuodesta 2011 lähtien tapahtui käänne huonompaan suuntaan. Vuonna 2025 huonokuntoisia teitä oli jo noin 12 000 km.

90 % valtion teiden korjausvelasta on seutu- ja yhdysteillä

Kovin laajassa tietoisuudessa ei ole, miten tiestön korjausvelka jakautuu. Pääteillä eli valta- ja kantateillä korjausvelan määrä on 250 miljoonaa euroa. Päällysteiden korjaamisen kilometreistä valtaosa kohdistuu pääteille.

Korjausvelasta ylivoimaisesti suurin osa on valtion seutu- ja yhdysteillä eli noin 2,4 miljardia euroa. Yksityisteiden korjausvelaksi on arvioitu 1,3 miljardia euroa. Korjausvelan pysäyttäminen täytyy kohdentaa tulevina vuosina alueelliselle tieverkolle. Tämän lisäksi kuntien vastuulla olevan katuverkon korjausvelan on arvioitu olevan runsaat 2 miljardia euroa.



Lähde: Väylävirasto, Metsäkeskus

Valtion sorateiden tilannekuva

Kolmasosa valtion maanteistä on sorapäällysteisiä
Sorapäällysteisten seutu- ja yhdysteiden määrä on 27 390 km.

Kaikki valtion soratiet ovat joko seutu- tai yhdysteitä
Suurin osa sorateistä on yhdysteitä.

10 % sorateistä on huonokuntoisia
Valtion sorateistä noin 2 800 km on huonokuntoisia.

Valtion sorateiden pintakunnon hoidon osuus kustannuksista on yli 70 %
Rakenteellisten korjausten osuus on vajaat 30 %.

Valtion sorateiden kunnossapitoon (pl. talvihoito) käytetään vuosittain 35–40 M€
Tämä on 6–7 % koko tieverkon kunnossapitokustannuksista.

Soratieksi muuttaminen maksaa noin 40 000 €/km
Muutos vaatii rakenteiden parantamista.

Soratieksi muuttaminen ei ole patenttiratkaisu

Soratiet kestävät päällystettyä tietä heikommin liikennekuormitusta. Suomessa muutetaan 30-60 km valtion maanteitä sorateiksi vuodessa. Suunnitelmakaudella 2026–2029 arvioidaan soratieksi muutettavan vuosittain 60–70 km maanteitä. Sorateiksi muuttamista aletaan yleensä pohtia päällystetyn tien vaurioitumisen, kuten reikiintymisen takia.

Soratieksi muuttaminen vaatii huolellisen peruskorjauksen, pelkkä asfaltin poisto ei riitä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä myös tien kuivatukseen, jonka merkitys korostuu ilmaston muuttuessa. Jos soratieksi muuttamista ja hoitoa ei tehdä oikealla tavalla, voidaan päätyä reikiintyvään soratiehen.

Hyvä soratie on parempi liikennöitävä kuin huono päällystetty tie. Myös sen kunnossapitokustannus on kohtuullinen. Oikein toteutettuna soratieksi muuttaminen on taloudellisesti perusteltua ja käyttäjien tarpeisiin vastaavaa. Kohteet on kuitenkin valittava huolellisesti.

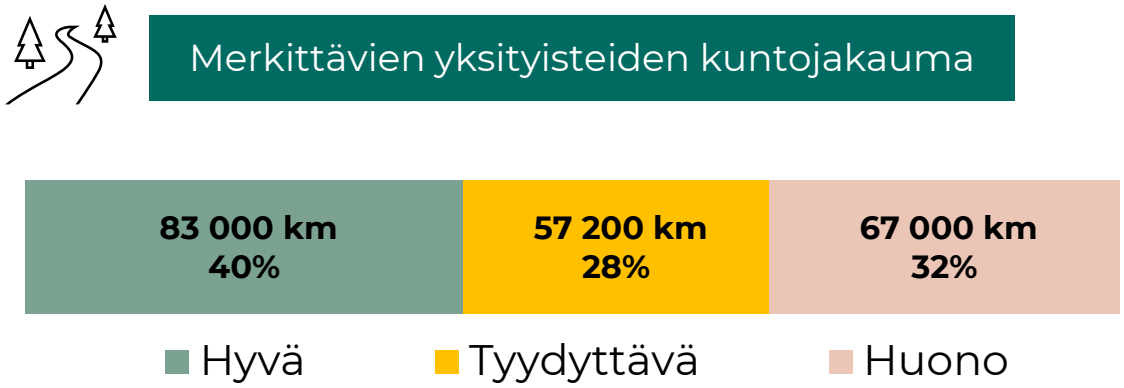
Yksityisteiden valtakunnallinen tilannekuva 2024

370 000 km yksityisteitä

260 000 km merkittäviä yksityisteitä

207 000 km tehty kuntoanalyysi (tämän sivun tulokset)

Merkittävien yksityisteiden kuntojakauma

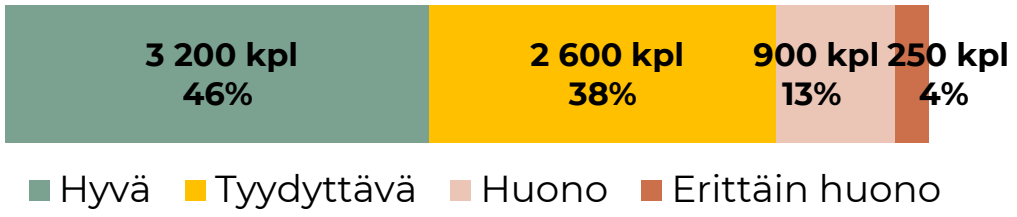


Huonokuntoisten yksityisteiden vaikutuksia metsävarantojen hyödyntämiseen

1 150 000 m³
Menetetty hakkuupotentiaali vuosittain

167 000 m³
Menetetty energiapuupotentiaali vuosittain

Yksityistiesiltojen kuntojakauma



Huonokuntoisten yksityistiesiltojen vaikutuksia metsävarantojen hyödyntämiseen

140 000 m³
Menetetty hakkuupotentiaali vuosittain

26 000 m³
Menetetty energiapuupotentiaali vuosittain

Yksityistie- ja metsävarantotiedot 2024: Metsäkeskus

Päällystysmäärien jakautuminen tieluokittain

Teiden päällystysmäärät ovat vaihdelleet viime vuosina 1 500 km:stä yli 3 500 km:iin

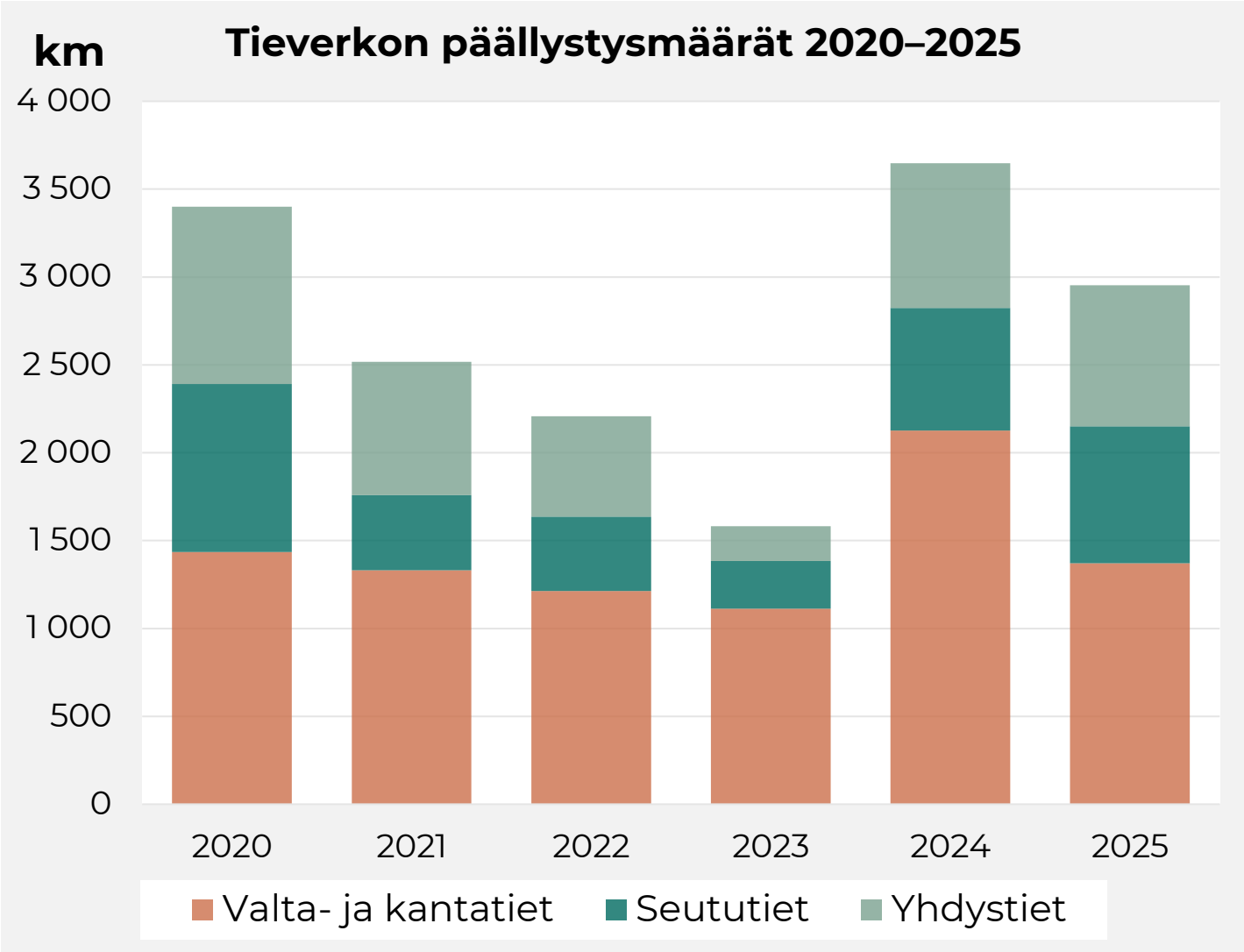
Valtaosa päällystystöistä on kohdistunut pääteihin eli valta- ja kantateihin perusteena niiden suuret liikennemäärät.

Ottaen huomioon seututeiden suuri pituus pääteihin nähden, niiden korjausvelka pienenee varsin vähän niihin käytetyllä rahoitustasolla. Yhdysteiden tilanne on sitäkin haastavampi, koska yhdysteitä on vielä enemmän ja siellä korjausvelan määräkin on suurempi.

Päällystysmäärien heilahtelun taustalla raaka-aineiden hinnat ja liikennepolitiikka

Raakaöljyn hinnan kohoaminen heijastuu bitumin hintaan vähentäen budjetilla saatavaa päällystysmäärää. Maanteiden päällystämisen kustannukset ovat 2020-luvulla nousseet peräti 80 %, mikä on tieomaisuuslajeista selvästi eniten.

Suuri päällystysmäärärahojen heilahtelu johtuu myös poliittisten päätösten vaihtelusta. Vuosina 2020–2023 seutu- ja yhdysteiden päällystysmäärät vähenivät merkittävästi, pääteiden varsin vähän.



Valtion seutu- ja yhdysteiden rahoitus sekä yksityistieavustusten tilannekuva

Tienpito 786 M€ (2026 suunnitelma)

Hoito

Hoito ja käyttö 249 M€

Talvihoito (mm. auraus ja suolaus)	Liikenneympäristön hoito (mm. kasvillisuuden karsiminen)	Sorateiden hoito (mm. pölynsidonta)

Päällyste

Päällysteiden korjaus 279 M€

Päällysteiden uusiminen	Päällysteiden paikkaus

Rakenne

Tierakenteiden korjaus 48 M€

Tierakenteiden korjaus

Taito-rakenteet

Siltojen ja taitorakenteiden kunnossapito 111 M€

Siltojen ja taitorakenteiden korjaus

Maantielauttaliikenne, parantaminen ja suunnittelu 99 M€

Tienpidon rahoituksen näkymistä

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusohjelmassa esitetään perusväylänpitoon 460–580 miljoonan vuotuista lisärahoitusta vuosille 2030–2037, millä saataisiin hidastetuksi korjausvelan kasvua. Perusväylänpidon rahoituksen ostovoimaa kuitenkin heikentävät kustannustason nousu sekä väylärakenteiden määrän ja välttämättömien väylänpidon menojen kasvu.

Vuonna 2026 päällysteiden korjauksiin ja tiemerkintöihin käytetään 179 miljoonaa euroa ja 100 miljoonaa euroa korjausvelkarahoituksesta. Päällystetyn maantieverkon kunnon heikkenemisen eli korjausvelan kasvun estävä vuosittainen päällystysmäärä on noin 3 500–4 000 km. Päällystemäärään vaikuttaa rahoitustason lisäksi mm. bitumin hinnan kehitys ja toimenpiteiden rankkuus.

Valtion yksityistieavustukset olivat vuonna 2025 noin 10 miljoonaa euroa.

Valtion tiestön päällysteiden kunto jatkaa heikkenemistään

mikäli maanteiden päällysteiden korjaamiseen on käytettävissä 160 milj. €/v vuodesta 2027 lähtien

Vuonna 2011 huonokuntoisten päällysteiden määrä valtion teillä oli noin

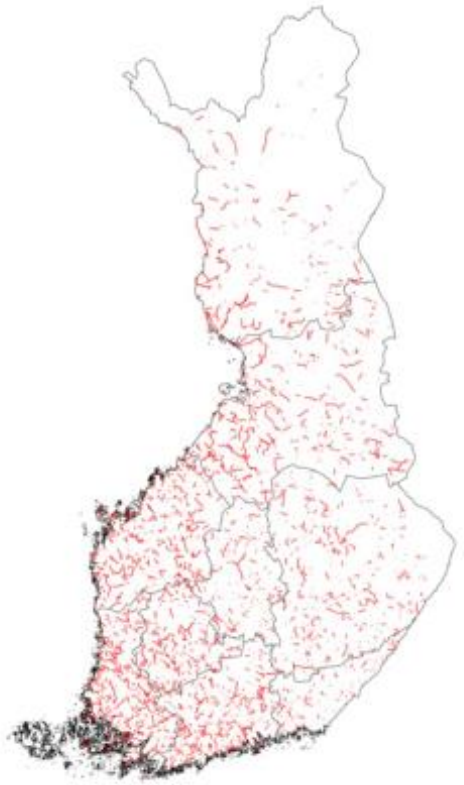
3 000 km.

Se voi

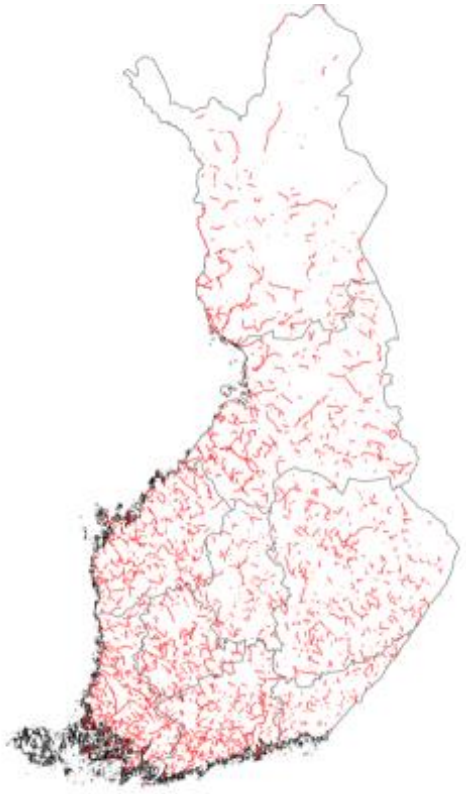
10-kertaistua

vuoteen 2036, ellei rahoitusta merkittävästi lisätä.

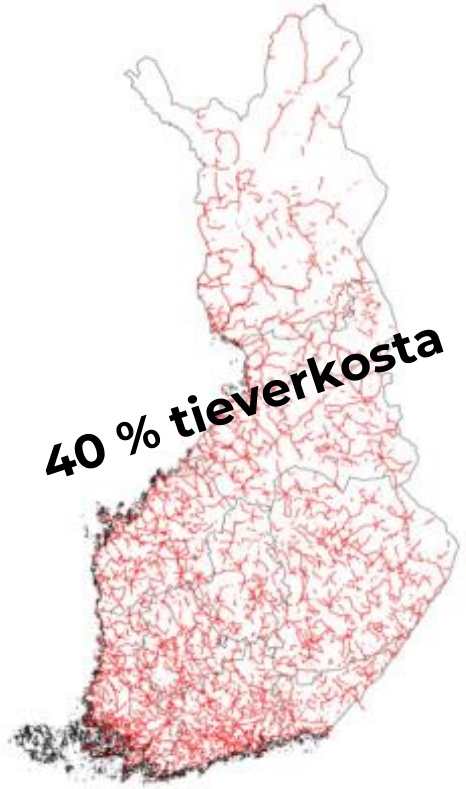
2024
Korjaustarpeessa olevien valtion tieosien määrä
11 900 km



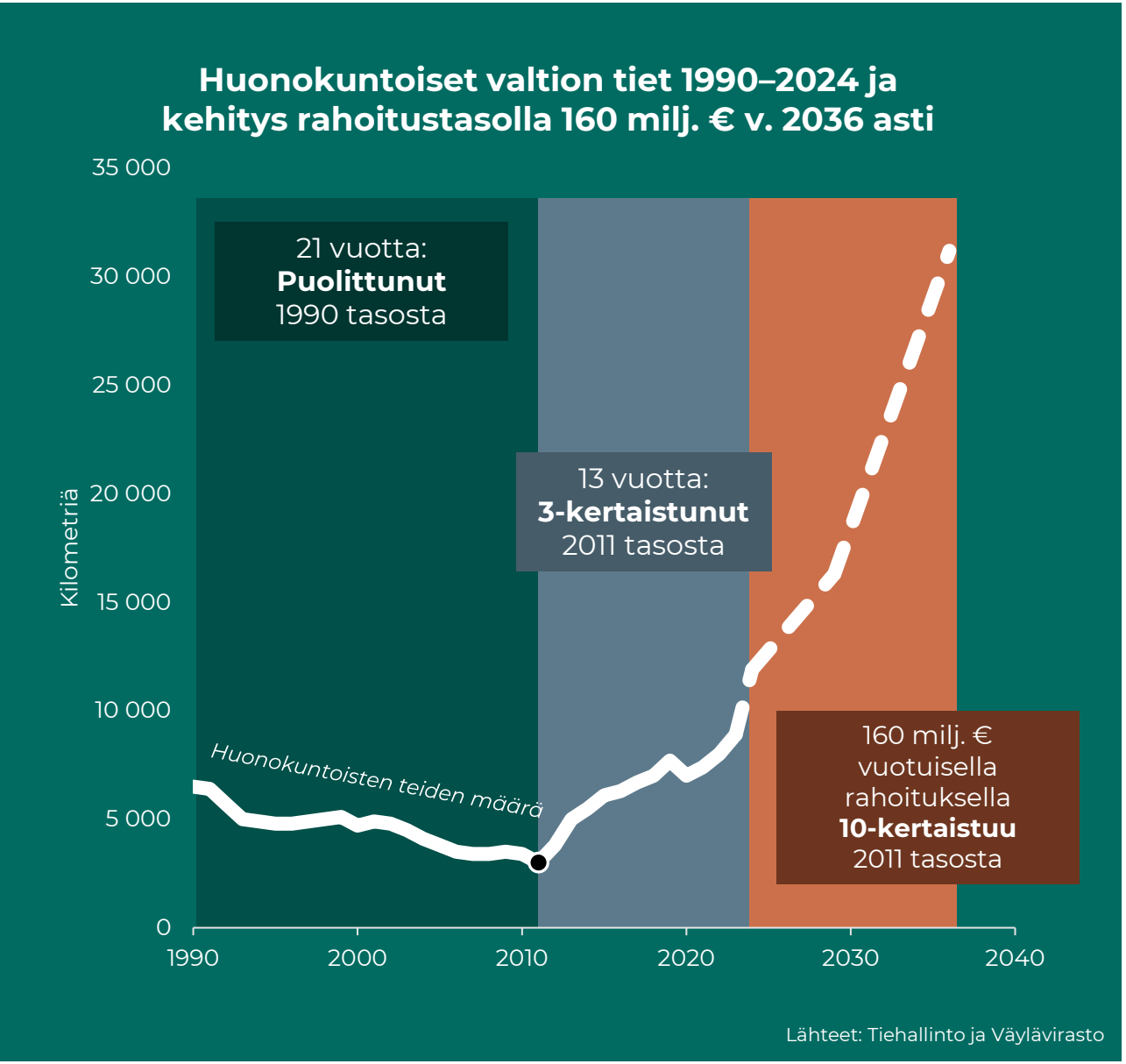
2029
Korjaustarpeessa olevien valtion tieosien määrä
16 300 km



2036
Korjaustarpeessa olevien valtion tieosien määrä
31 200 km



Kuvat: Väylävirasto
Luvuissa kaikki maantiet, ts. valta-, kanta-, seutu- ja yhdystiet



Valtion huonokuntoisten teiden päällysteiden määrä on kasvanut merkittävästi ja tulevaisuus on hälyttävä

Tie 1990-luvulta nykyhetkeen

Vuodesta 1990 vuoteen 2011 huonokuntoisten päällysteiden määrä puolitettiin määrätietoisella työllä. Vuonna 2011 saavutettiin 3 000 km:n taso, jota pidettiin tuolloin optimaalisena. Sen jälkeen huonokuntoisten päällysteiden määrä lähti kasvuun.

Kun määrärahoja leikattiin, menetettiin noin 20 vuoden työ 5 vuodessa. Valtion tieverkolla huonokuntoisia päällysteitä oli vuonna 2025 jo noin 12 000 km, joista runsaat 9 000 km seutu- ja yhdysteillä. Huonokuntoisten päällysteiden määrän kasvu kertoo myös teiden rakenteiden ongelmista. Tiestön suuret ikäluokat rakennettiin 1960- ja 1970-luvuilla ja vaativat uudelleenpäällystyksen lisäksi muita toimenpiteitä.

Riittämätön rahoitus räjäyttää huonojen teiden määrän

Huonokuntoisten teiden määrä voi 10-kertaistua vuoden 2011 tasosta vuoteen 2036 mennessä. Tämä perustuu oheisen kuvan mukaisesti arvioon, että maanteiden päällystämiseen olisi vuodesta 2027 lähtien käytettävissä 160 miljoonaa euroa vuodessa.

Päällystettyjen teiden rakenteellisen kunnon parantaminen edellyttää merkittävää panostusta. Rakenteen parantamista on vuosina 2020–25 tehty korjausvelkarahoituksen avulla keskimäärin 320 km vuodessa. Ilman korjausvelkarahaa rakenteen parantamisten vuosivolyymi on ollut noin 200 km vuodessa. Vielä 2000-luvun alussa tierakenteita parannettiin lähes 1 000 km vuosittain, mistä noin 500 km kohdistettiin teille, joiden liikennemäärä oli alle 350 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Seutu- ja yhdysteiden heikentymisen vaikutuksia vuoteen 2040

0,5–2,2 MRD. €

Lisäys tieliikenteen ajoneuvokustannuksiin yhteensä vuosina 2026-2040 riippuen tienpidon rahoitustasosta

Vaikutukset eri käyttäjäryhmiin

Teollisuus

- Toimitusketjujen ennakoitavuus heikkenee
- Raaka-aineiden hankinta voi estyä ennakoimattomasti
- Kuljetuskustannukset nousevat

Kauppa

- Toimitusketjujen ennakoitavuus heikkenee jakelukuljetuksissa
- Kuljetuskustannukset nousevat

Palvelut

- Julkisten ja yksityisten palvelujen kustannukset nousevat
- Kriittiset sote-palvelut sekä palo- ja pelastuspalvelut vaikeutuvat / voivat estyä rengasrikkojen yleistyessä tai tien käytön estyttyä

Matkailu

- Matkailuyritysten toimintaedellytykset heikkenevät
- Matkailukohteiden saavutettavuus heikkenee
- Matkailualan kustannukset nousevat

Väestö

- Liikenteen kustannukset nousevat
- Palvelujen ja tavaroiden hinnat nousevat
- Liikenneturvallisuus heikkenee
- Työvoiman saatavuus heikkenee
- Tie kotiin voi estyä
- Metsien virkistyskäyttö vaikeutuu

Seutu- ja yhdysteiden päällysteiden eri rahoitustasojen vaikutukset korjausvelkaan ja käyttäjien kustannuksiin

	Päällystettyjen seutu- ja yhdysteiden rahoitustaso	Huonokuntoisten seutu- ja yhdysteiden määrä 2040	Seutu- ja yhdysteiden korjausvelka 2040	Ajoneuvokustannuslisä* 2026–2040 yhteensä
A	0 milj. €/v	21 000 km yli 2-kertaistuu	5,0 mrd. €	2,2 mrd. €
B	180 milj. €/v	9 000 km nykyisellään	2,3 mrd. €	1,2 mrd. €
C	300 milj. €/v	4 500 km puolittuu	1,1 mrd. €	0,5 mrd. €

*tien huonosta kunnosta johtuva kustannuslisä (polttoaine-, huolto-, korjaus- ja rengaskulut)

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

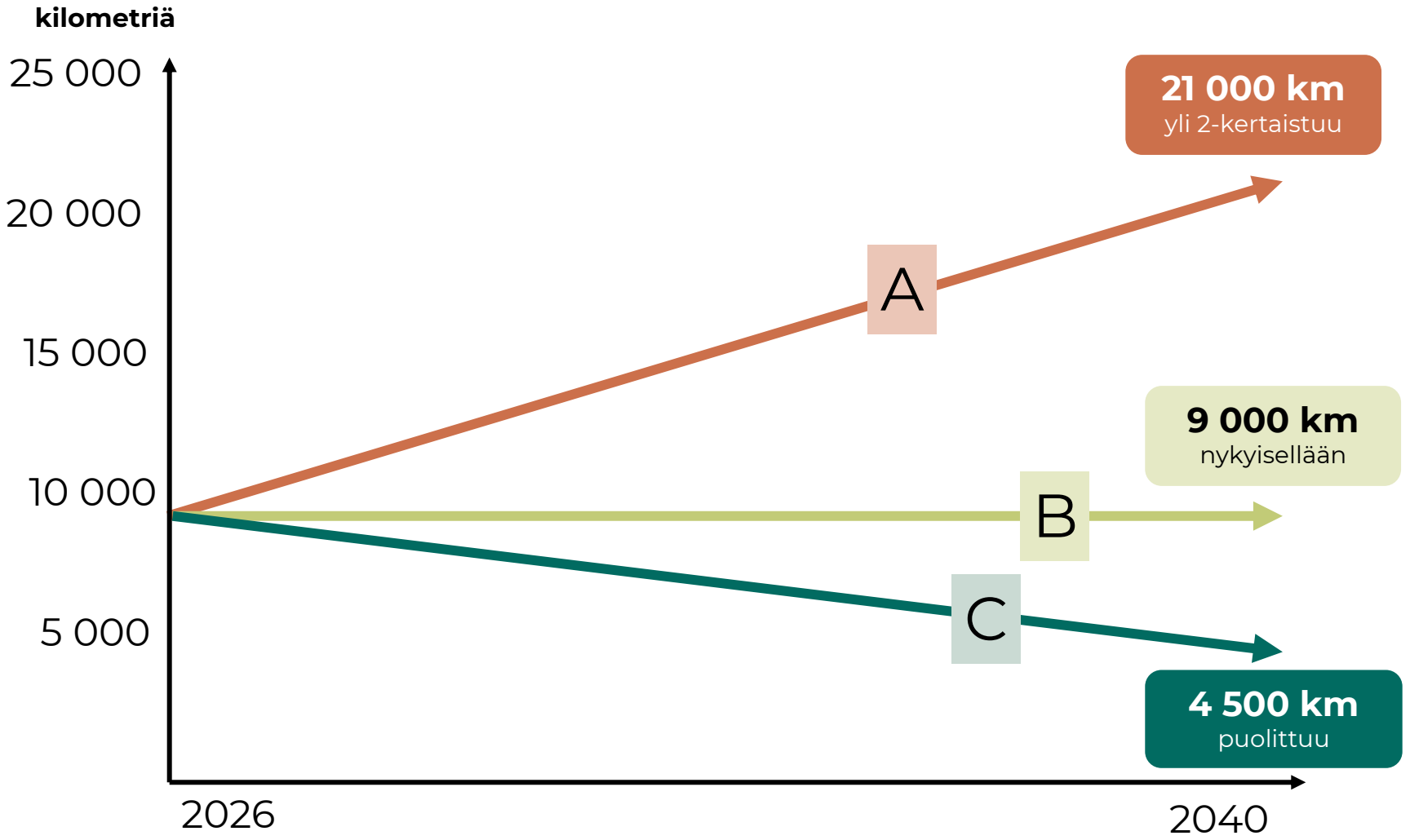
Rahoitustaso ratkaisee

Paljonko Suomessa on huonokuntoisia seutu- ja yhdysteitä vuonna 2040?

A **0** milj. €/v

B **180** milj. €/v

C **300** milj. €/v



RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

Yksityisteiden korjausvelan maksamisen vaihtoehtoja

Tilannekuva 2026
- Korjausvelkaa 1,3 mrd. €
- Huonoja yksityisteitä 67 000 km
- Keskimääräinen korjauskustannus 20 000 €/km

Velan puolittamisen kustannus vuoteen 2040 mennessä
- Jos velka puolitetaan vuoteen 2040 mennessä, vuotuinen kustannus on noin 50 milj. € vuodessa
- Tästä yksityisten osuus 25 milj. €/vuosi ja julkisen 25 milj. €/vuosi

Velan poistamisen kustannus vuoteen 2040 mennessä
- Vuotuinen kustannus on noin 100 milj. € vuodessa
- Tästä yksityisten maksamaa 50 milj. €/vuosi ja julkisen 50 milj.€/vuosi

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

Ilman tavoitetilaa toimenpiteiden määrittäminen on mahdotonta

Alueelliselta tieverkolta puuttuu tulevaisuuden näkymä ja tavoitetila

Yhteiskunta tarvitsee sekä päätieverkkoa että alueellista tieverkkoa

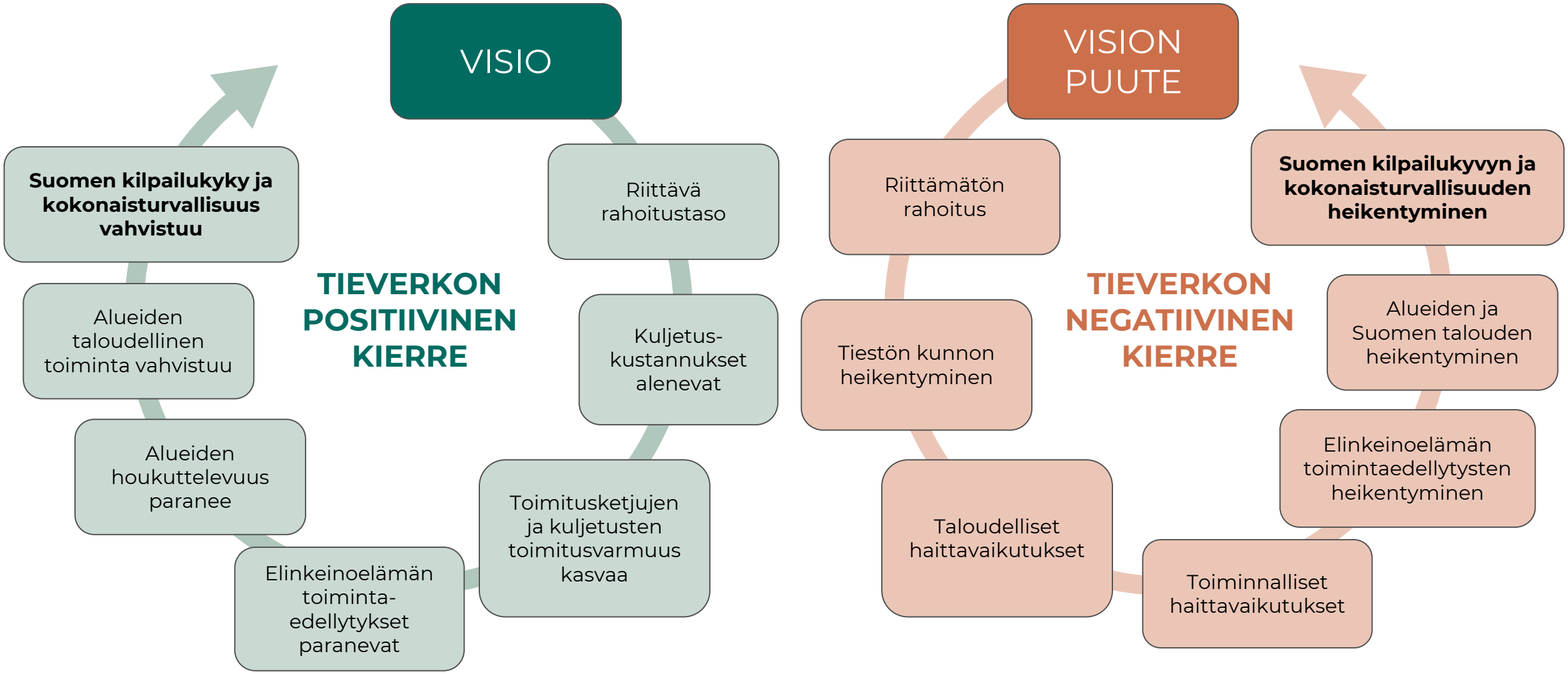
Valta- ja kantatiet muodostavat Suomen päätieverkon ja ne välittävät valtaosan liikenteestä. Siksi on priorisoitu päätieverkkoa ja sen kehittämistä, mutta alueelliselle tieverkolle ei ole olemassa vastaavaa näkymää ja tavoitetilaa.

Valtion seutu- ja yhdystiet kytkevät maaseutualueita toisiinsa ja päätieverkon kautta valtakunnan tärkeisiin solmupisteisiin kuten teollisuuteen ja satamiin. Yksityisteitä on tiepituudeltaan eniten ja niille tyypillistä ovat varsin pienet liikennemäärät. Niiden merkitys elinkeinoelämälle ja julkisille palveluille on suuri. Mainittujen teiden varsilla asuu kiinteää ja dynaamista väestöä sekä sijaitsee monien toimialojen yrityksiä.

Tarvitaan yhteiskunnallinen keskustelu

Kiireellinen tehtävä on nostaa alueellisen tieverkon merkitys yhteiskunnalliseen keskusteluun ja varmistaa, että tälle tieverkon osalle on selkeä tavoitetila ja sitä toteuttavat toimenpiteet. Mm. maa- ja metsätalous, metsäteollisuus, metsäkonekuljetukset, energiateollisuus, elintarviketeollisuus (esim. maidon kuljetukset), rakennustuotannon materiaalikuljetukset ja kaivosteollisuus tarvitsevat alueellista tieverkkoa. Samoin kauppa ja matkailuelinkeino sekä monet maaseudun yritykset ja väestö. Huoltovarmuus, omavaraisuus ja vihreä siirtymä ovat ajankohtaisia teemoja, joihin kaikkiin tarvitaan sekä pääteitä että alueellistaa tieverkkoa.

Ilman visiota on päädytty negatiiviseen kierteeseen



Pääteillä on jo elinkeinoelämän visio – tämä työ muodostaa sellaisen alueelliselle tieverkolle eli seutu-, yhdys- ja yksityisteille

Suomen pääteille ja rautateille on tehty elinkeinoelämän väylävisio 2025–2050

Tarve seutu-, yhdys- ja yksityisteiden visiolle

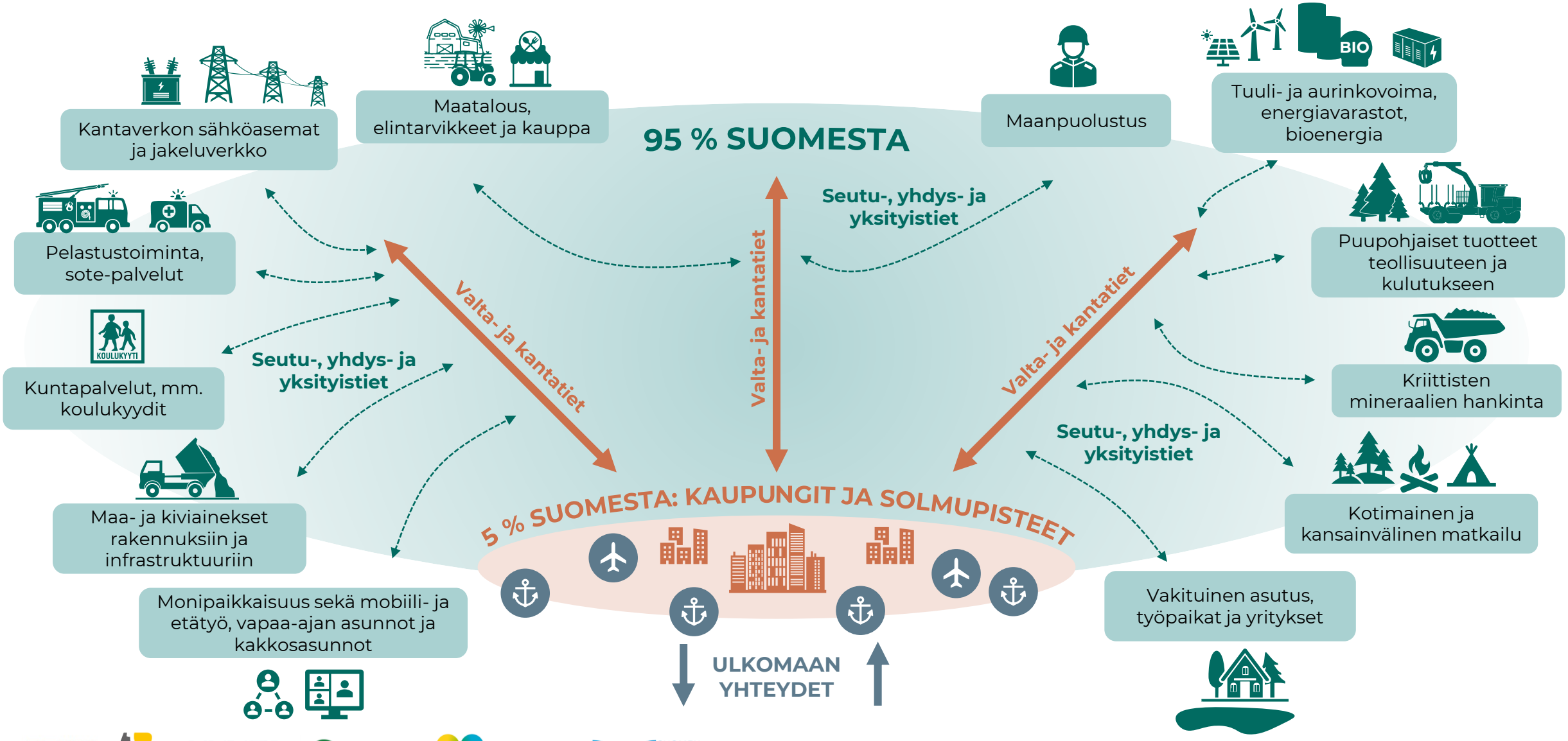
VISIO SUOMEN ALUEELLISESTA TIEVERKOSTA

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

02

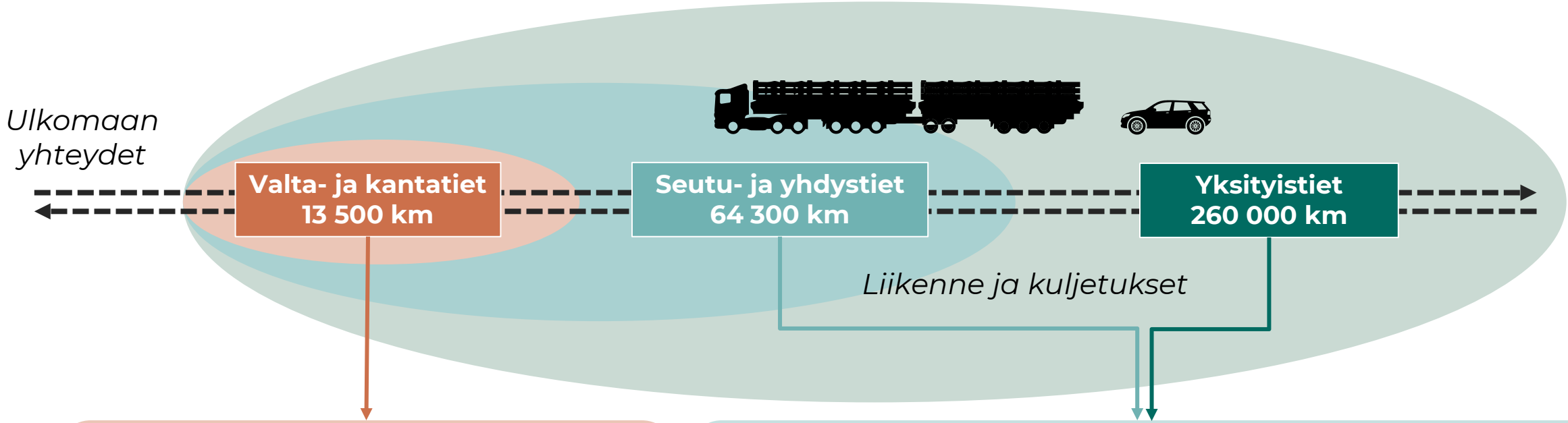
Alueellinen tieverkko on välttämätön Suomelle

Mitä Suomen toimintoja alueellinen tieverkko palvelee?



RT INFRA KONEYRITTÄJÄT | KUNTALIITTO | Metsäkeskus | MTK | SKAL | SUOMEN TIEYHDISTYS | DESTIA A COLAS COMPANY

Seutu-, yhdys- ja yksityisteiden kytkentä valta- ja kantateihin



Valta- ja kantateihin linkittyviä toimintoja
- Suuret ja keskisuuret kaupungit
- Satamat
- Lentoasemat
- Yksittäiset teollisuuden tuotantolaitokset

→**Runkokuljetukset ja kaupunkien välinen liikenne**

Seutu-, yhdys- ja yksityisteihin linkittyviä toimintoja
- Teollisuuden tuotantolaitokset
- Energiaverkot
- Taajamat
- Lentopaikat
- Maatilat
- Maaseutukeskukset
- Luontomatkailu
- Energiaverkot
- Kiinteä ja vapaa-ajan asuminen
- Etä- ja mobiilityö

→**Raaka-aine- ja prosessikuljetukset, asuminen, matkailu, seudullinen ja paikallinen liikenne**

Yksityistiet osana alueellista tieverkkoa

Yksityisteitä voidaan pitää yhdistäjinä, joilla laajan maan väestö ja elinkeinoelämä saavuttaa valtion tieverkon ja sen kautta haluamansa kohteet. Yksityisteistä suuri osa sijaitsee maaseudulla, jolloin niillä on merkitystä maaseudun ja kaupunkiseutujen kytkennässä.

Yksityisteillä on tärkeä merkitys vakituiselle ja tilapäiselle asutukselle sekä luonnon virkistyskäytölle ja harrastuksille. Yksityisteiden varsilla on asutuksen lisäksi monipuolista elinkeinoelämää, kuten maaseutuyrityksiä, maa- ja metsätaloutta sekä matkailuyrityksiä. Yhteiskunnan infrastruktuurin kannalta yksityistiet ovat tärkeitä. Niitä tarvitaan mm. sähkö- ja televerkkojen, rautateiden sekä tuulivoimaloiden rakentamisessa ja kunnossapidossa.

Yksityisteillä on suuri yhteiskunnallinen merkitys, mikä perustelee valtion osallistumista yksityisteiden kustannuksiin. Suurimman osan kustannuksista maksavat yksityisteiden omistajat.

119 000
Maaseutuyritystä
Lähde: Luonnonvarakeskus

500 000
Asukasta
Lähde: Tieyhdistys

260 000 km
Merkittäviä yksityisteitä
Lähde: Metsäkeskus

67 000 km
Huonokuntoisia yksityisteitä
Lähde: Metsäkeskus

Alueellinen tieverkko ihmisen näkökulmasta

Alueellinen tieverkko on alusta yli miljoonan suomalaisen arjen toimivuudelle

Yli viidesosa suomalaisista ihmisistä on täysin riippuvaisia alueellisesta tieverkosta, ja lähes jokainen suomalainen käyttää sitä säännöllisesti. Tieverkko on alusta asumiseen, työssäkäyntiin, palveluihin ja virkistyskäyttöön.

Asuttavuus

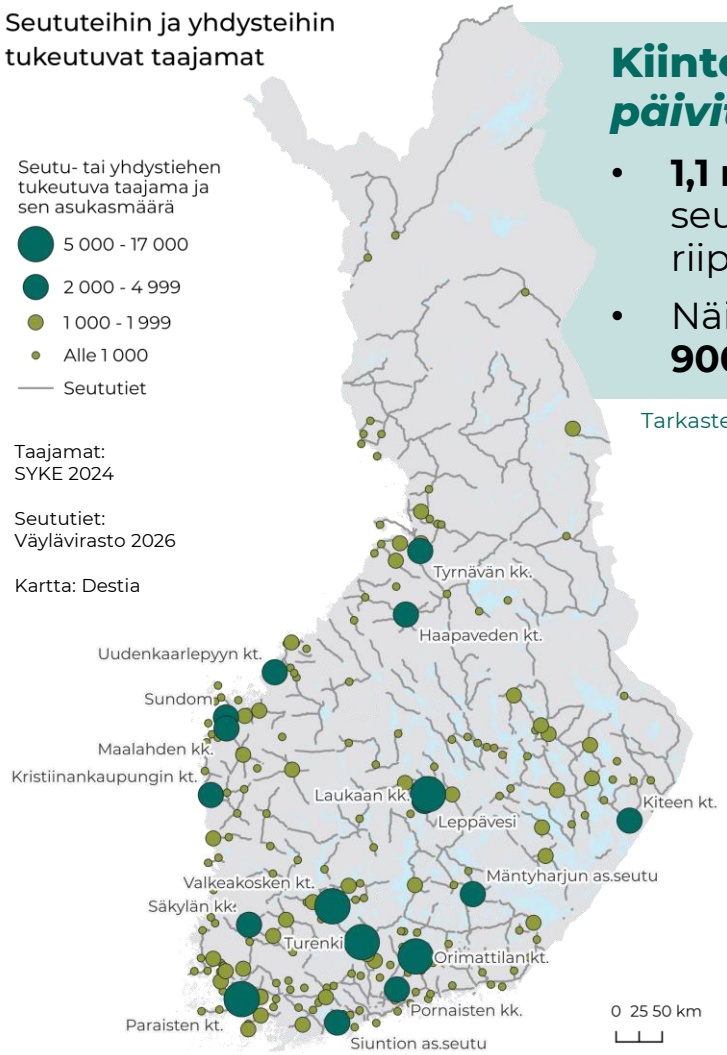
Asuttavuus (*habitability*) on erityisesti pienissä saaristoyhteisöissä käytetty käsite ja työkalu, joka kuvaa alueen elinvoimaisuutta, kestävyyttä ja elämänlaatua. Se liittyy YK:n Agenda 2030 -tavoitteisiin ja integroi globaalit kestävyysperiaatteet paikalliseen arkeen, ottaen huomioon saavutettavuuden, palvelut ja ympäristön.

Alueellisella tieverkolla vaikutetaan erityisesti saavutettavuuteen, jolla on heijastevaikutuksia asuttavuuden seitsemään kärkiteemaan:

1. paikan identiteetti → **tiet osana kulttuurimaisemaa**
2. ekosysteemit → **saavutettavat ekosysteemit**
3. makea vesi → **vesijärjestelmien huoltokuljetukset**
4. energia → **biomassan hankinta, energiantuotannon sekä energiaverkkojen rakentaminen ja ylläpito**
5. paikallistalous → **taloudellisen toimeliaisuuden mahdollistaminen**
6. julkiset palvelut → **julkisten palvelujen saavutettavuus ja liikkuvuus**
7. hyvinvoivat ihmiset → **sosiaaliset kontaktit, harrastukset, virkistys, ihmisten mahdollisuus valita asuinpaikkansa**

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT · KUNTALIITTO · Metsäkeskus · MTK · SKAL · SUOMEN TIEYHDISTYS · DESTIA A COLAS COMPANY

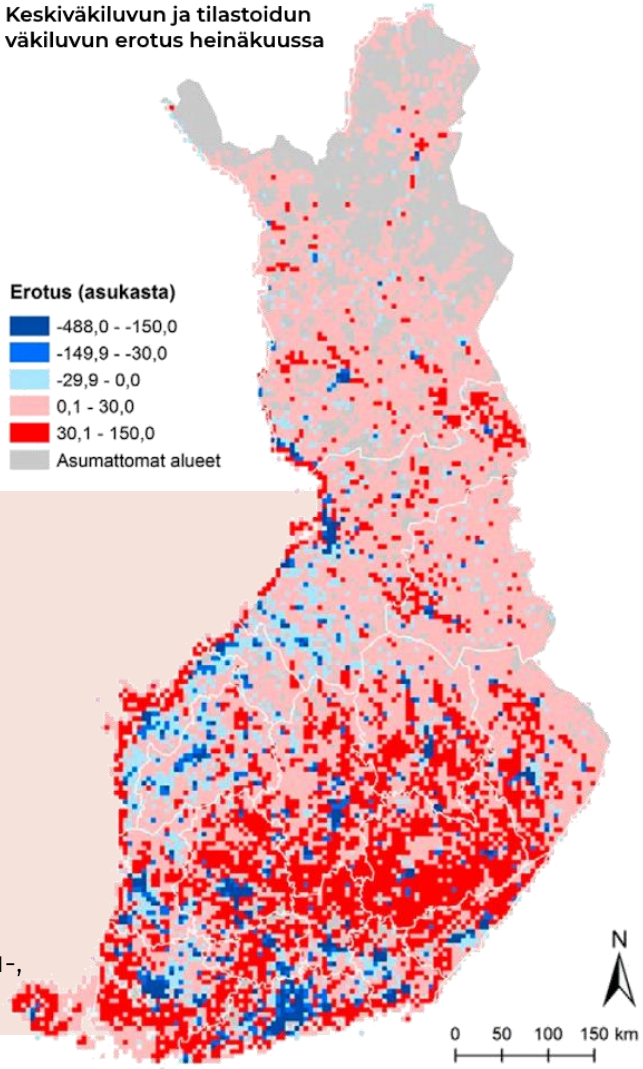
Alueellisen tieverkon päivittäinen ja kausittainen käyttö



Kiinteä väestö: *päivittäisen käytön näkökulma*

- **1,1 miljoonaa ihmistä** seutu-, yhdys- ja yksityisteistä riippuvaisia
- Näistä **200 000** taajamaväestöä ja **900 000** taajamien ulkopuolella asuvia

Tarkastelumalli: taajamat, jotka sijaitsevat yli 2 km etäisyydellä valta- ja kantateistä.



Kausiväestö: *kausittaisen käytön näkökulma*

- **Maaseutujen ja saariston vapaa-ajan asukkaita on Suomessa 2,4–2,9 miljoonaa.** Kolmasosassa kuntia on enemmän vapaa-ajan asuntoja kuin vakituisessa asuinkäytössä olevia asuntoja. Mökeillä vietetään noin 85 vuorokautta vuodessa eli lähes 3 kuukautta.
- Ydinmaaseudulla ja harvaan asutulla maaseudulla on **yli 10-kertainen väestö heinäkuussa verrattuna tammikuuhun.**
- Dynaamisen väestön tarpeet kohdistuvat valtaosin seutu-, yhdys- ja yksityistieverkolle.

Kuva: Maa- ja metsätalousministeriö 2019

Case Puumala

Alueellinen tieverkko väestön ja elinkeinoelämän palveluksessa

2 000 asukasta

4 000 vapaa-ajan asuntoa

35 000 yöpymistä/v

8 milj. € Välilliset matkailutulot/v

Puumalassa lähes kaikki vakituinen ja vapaa-ajan asutus on levittäytynyt seutu-, yhdys- ja yksityisteiden varsille

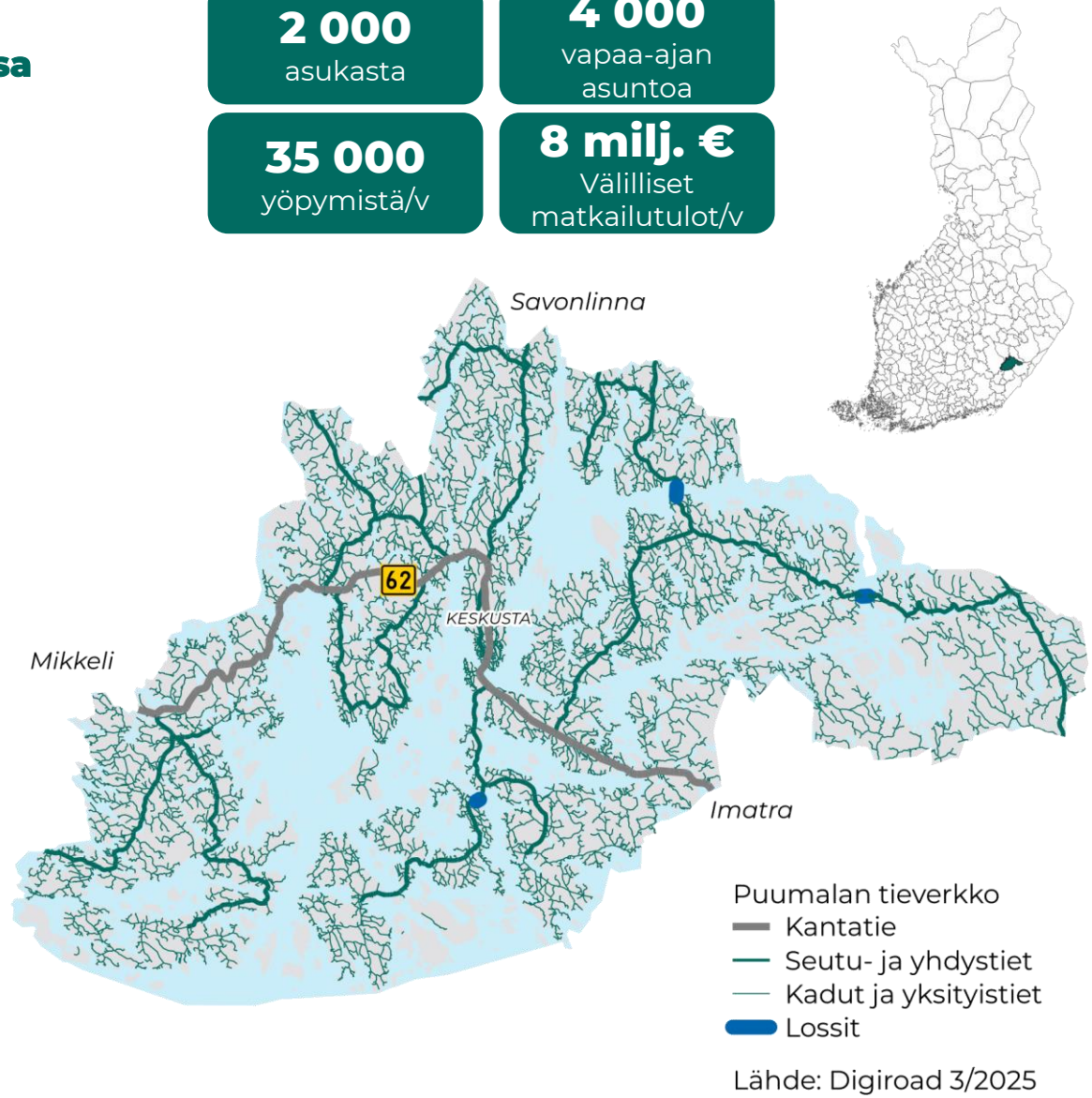
- Vapaa-ajan asutuksesta valtaosa tulee Uudeltamaalta. Kausiväestö vähintään 5-kertaistaa Puumalan väestön ja sillä on merkittävä vaikutus kaupallisten palvelujen tarjonnalle ja kunnan elinvoimaisuudelle.
- Matkailu on Puumalalle tärkeä elinkeino. Matkailijoista suurin osa on kotimaisia. Ulkomaiset matkailijat tulevat mm. Alankomaista, Isosta-Britanniasta, Keski-Euroopan maista ja Yhdysvalloista. Tyypillisesti kansainväliset matkailijat saapuvat Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja sieltä Puumalaan vuokra-autolla. Myös Savonlinnan kautta saapuu matkailijoita charter-lennoilla.

Alueellinen tieverkko välttämättömyys kunnan elinkeinoelämälle

- Alueellisella tieverkolla on tärkeä rooli seudun pk-yrityksille, jotka toimivat metsätalouden, rakentamisen, kuljettamisen sekä ravintola- ja majoituspalvelujen piirissä. Kunnassa toimii mm. Ruotsiin vientiä harjoittava teknologiateollisuuden yritys.
- Puumalassa tieverkon merkitys puukuljetuksille on kasvanut Venäjän hyökkäyssodan jälkeen. Erityisesti Sulkava–Imatra-yhteysvälillä käytetään paljon seututietä 434.

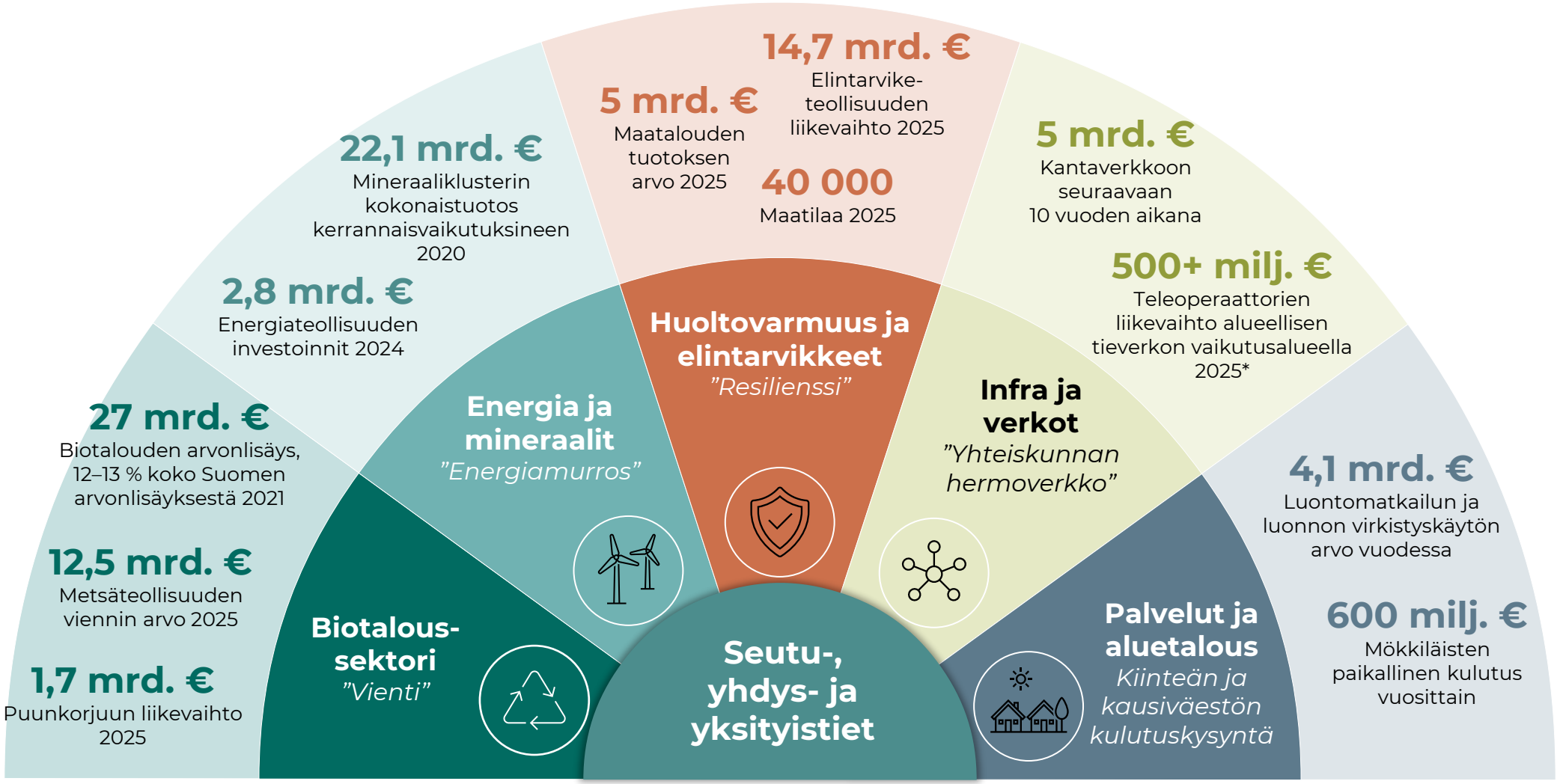
Yksityisteiden rahoitus

- Puumalan kunta myöntää kunnossapitoavustuksia yksityisteille, joilla on vakituista asutusta. Matkan tien alusta pysyvään asutukseen tulee olla vähintään 500 m. Kunta myöntää harkinnanvaraisia avustuksia matkailun, nähtävyyksien ja julkisten tapahtumien vaikutusalueella oleville yksityisteille sekä harkinnanvaraista avustusta perusparannushankkeille.



Kartta: Destia
Kunnat: Tilastokeskuksen avoin data 2026
Vesistöt: SYKE:n avoin data 2024

Alueellista tieverkkoa tarvitsevien toimialojen taloudellinen merkitys



*asiantuntija-arvio perustuen asukasmääriin ja kauttakulkuliikenteeseen

Biotaloussektori sekä alueellinen tieverkko

Biotaloussektori on Suomelle luontainen sektori suuren pinta-alan takia.

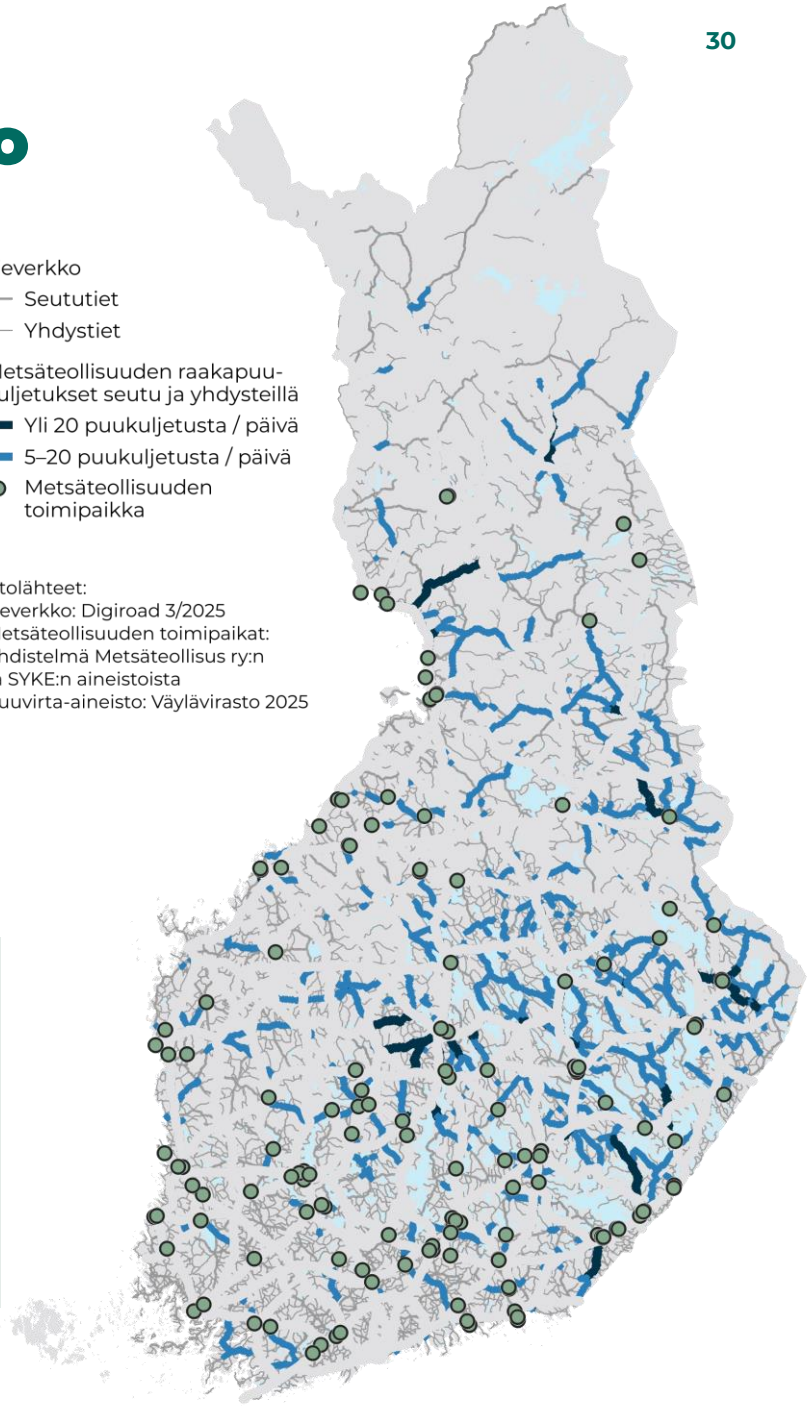
Biotalous muodostuu luonnonvarojen alkutuotannosta, kuten maa- ja metsätaloudesta, teollisesta jalostuksesta, kuten metsä-, elintarvike- kemian ja tekstiiliteollisuudesta, energian tuotannosta, kuten puupohjaisista polttoaineista ja biokaasusta, rakentamisesta, kuten puu- ja ympäristörakentamisesta sekä biotalouden palveluista, kuten eräpalveluista ja tuotekehityksestä, kuten biotekniikasta.

Ilman alueellista tieverkkoa ei olisi mahdollista saada biotalouden monille toimialoille raaka-aineita, joista voidaan tuottaa korkean lisäarvon tuotteita. Biotalous kytkeytyy energiasektoriin siten, että maa- ja metsätalouden sivuvirtoja käytetään energiantuotannossa ja polttoaineiden valmistuksessa. Maatiloilta ja metsätaloudesta tulevat sivuvirrat tarvitsevat aina alueellista tieverkkoa.

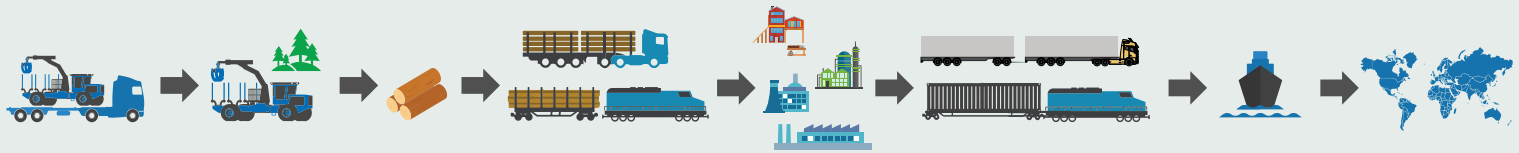
27 mrd. €
Biotalouden arvonlisäys, 12–13 % koko Suomen arvonlisäyksestä

12,5 mrd. €
Metsäteollisuuden viennin arvo 2025

1,7 mrd. €
Puunkorjuun liikevaihto 2025



PELKISTETTY KUVAUS BIOTALOUDEN KULJETUSKETJUSTA



Yksityistiet | Yhdys- ja seututiet | Kanta- ja valtatiet | Rautatiet | Vesiväylät

Energia ja mineraalit sekä alueellinen tieverkko

Energiasiirtymä edellyttää alueellista tieverkkoa

Kaivokset sijaitsevat laajasti eri puolilla Suomea. Ne ovat aina seutu-, yhdys- ja yksityisteiden varassa. Kaivoksista malmit siirtyvät metalliteollisuuteen, jolloin raaka-aineen toimitusketjun toimivuus on tärkeä pienimmiltä teiltä alkaen. Suomen kaivosteollisuus on kriittistä EU:n pyrkiessä omavaraisempaan kriittisten mineraalien tuotantoon ja jalostukseen.

Tuulivoimalat sijaitsevat pääosin läntisessä Suomessa. Niiden rakentaminen ja huolto edellyttävät alueellisen tieverkon käyttöä yksityisteille saakka. Näiden yhteyteen rakentuu myös sähköverkolle tärkeitä suuria akkuvarastoja. Toimitusketjut länsirannikon satamista ovat tärkeitä tuulivoimaloiden rakennusvaiheen aikana. Toimituksissa käytetään runsaasti erikoiskuljetuksia. Tuulivoimaloiden rakentamisen seuraava sykli on alkamassa, kun Suomeen syntyy uutta sähköä kuluttavaa energian kulutusta.

Sähköverkot lähtevät Suomen voimalaitoksilta runkoverkkoina Suomen eri osiin ja haarautuvat sieltä jakeluverkkoina eteenpäin. Sähköverkkoihin pätee, että niiden rakentaminen ja huolto edellyttävät alueellisen tieverkon käyttöä niiden sijaitessa hyvinkin syrjäisissä paikoissa. Yhteiskunnan sähköistyminen kiihdyttää suurien muuntamojen kuljettamista. Nämä ovat erikoiskuljetuksia ja käyttävät laajasti alueellista tieverkkoa.

KAIVOKSET

- Suomessa **~45 kaivosta**
- Suomen maaperässä runsaasti kriittisiä mineraaleja
- **16 strategisen statuksen** kaivoshanketta suunnitteilla Suomessa

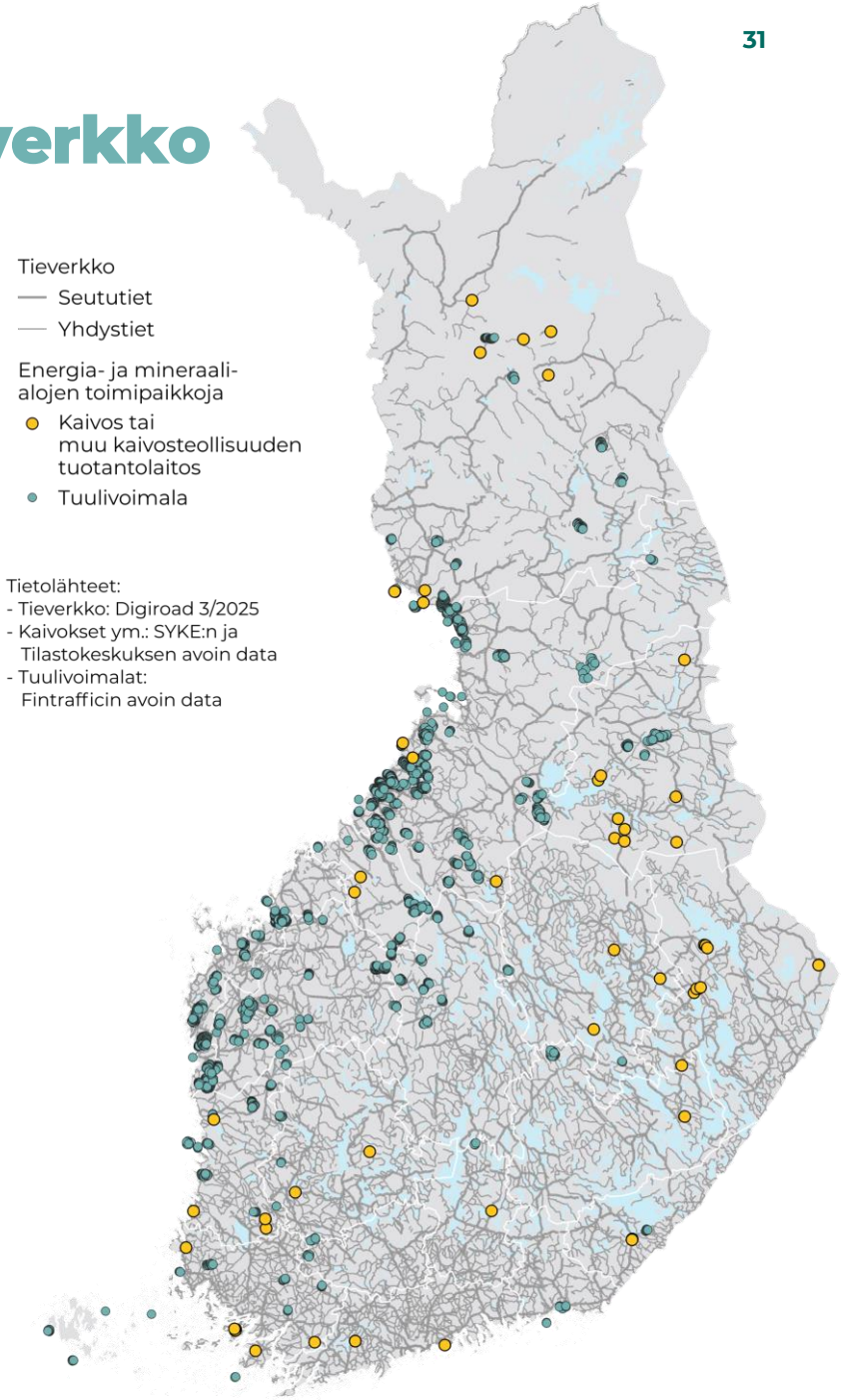
TUULIVOIMA & AKKUVARASTOT

- Suomessa **yli 2 000** tuulivoimalaa (**20 TWh**)
- Tuulivoiman tuotanto voi moninkertaistua 2040 mennessä (**jopa 160 TWh**)
- Suomeen tulossa yli **1 000 MW** akkuvarastoja

KANTAVERKKO

Seuraavan kymmenen vuoden aikana:

- **200–300** sähköasemahanketta
- **4 500–6 000 km** uutta kantaverkkoa



RT INFRA KONEYRITTÄJÄT · KUNTALIITTO · Metsäkeskus · MTK · SKAL · SUOMEN TIEYHDISTYS · DESTIA A COLAS COMPANY

Huoltovarmuus ja elintarvikkeet sekä alueellinen tieverkko

Suomen väestön huoltovarmuudelle keskeisiä ovat elintarvikkeet, energia ja lääkkeet

Maatalouden toimitusketju elintarviketeollisuuteen ja edelleen kauppaan on huoltovarmuudelle kriittinen ketju. Siihen kytkeytyy tuhansia maatiloja, satoja elintarviketeollisuuden tuotantolaitoksia, kymmeniä kaupan varastoja ja tuhansia kauppoja.

Maatalousyritykset sijaitsevat valtaosin alueellisen tieverkon varrella ja niiden toiminta vaatii säännöllisiä kuljetuksia. Maataloustuotannon vahvoja alueita on mm. Varsinais-Suomessa, Etelä-Pohjanmaalla ja Pohjois-Savossa. Suurin väestökeskittymä on Etelä-Suomessa ja pääkaupunkiseudulla, joten maatalouden toimitusketju kattaa koko tieverkon yksityisteiltä pääteille asti.

Alueellinen tieverkko

Päätie-verkko

Alueellinen tieverkko

Alkutuotanto

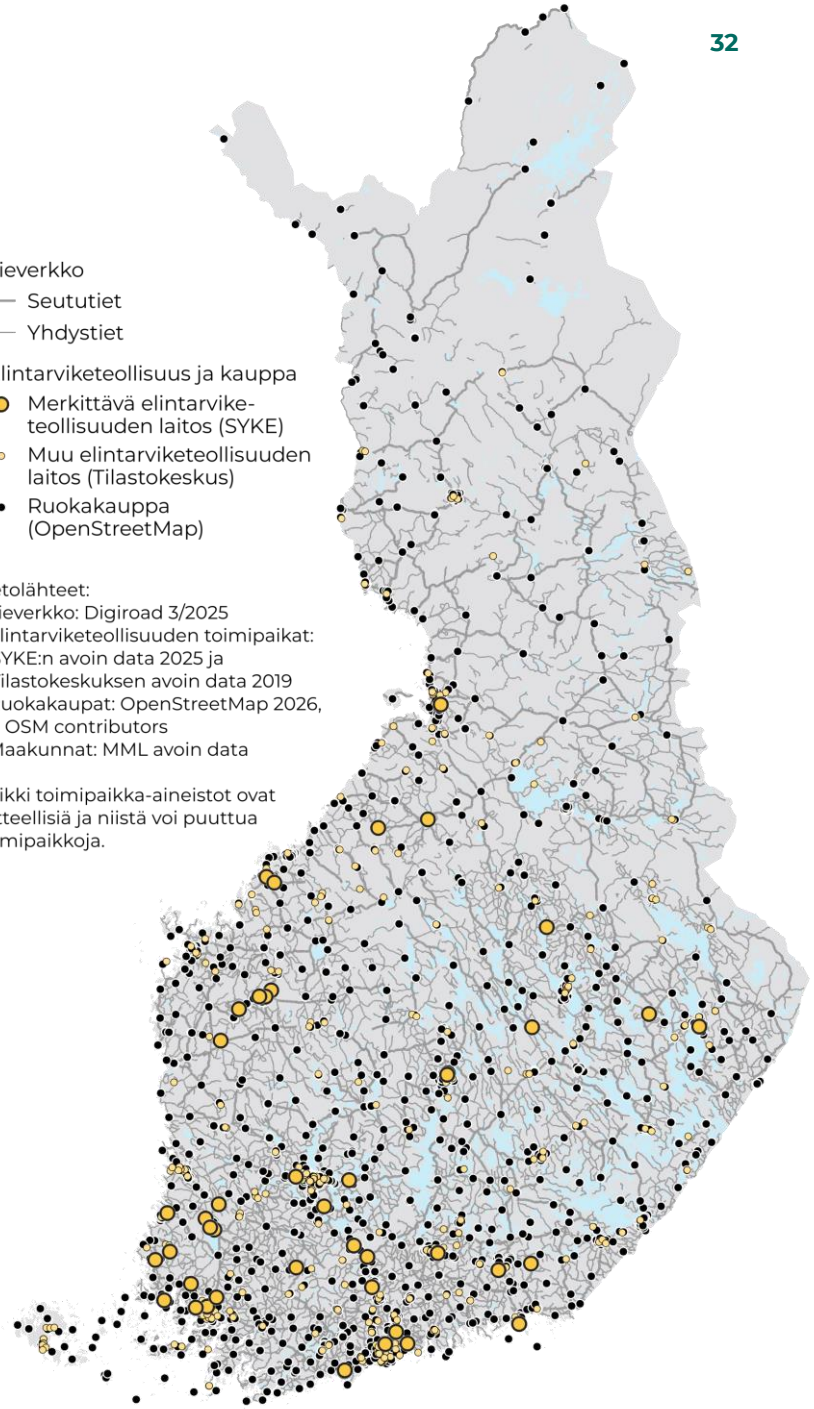
Elintarviketeollisuuden tuotantolaitokset

Kaupan valtakunnalliset terminaalit

Kaupan alueelliset terminaalit

Kaupan toimipisteet

Kaupan kotiinkuljetukset



Case Valion Lapinlahden tuotantolaitos

Alueellinen tieverkko kriittinen yrityksen toimitusketjuille

MAIDON VASTAANOTTO
403
MILJ. L

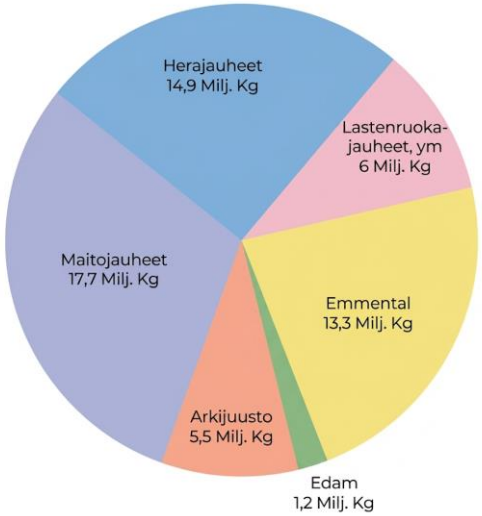
MAIDOT
800
TILALTA

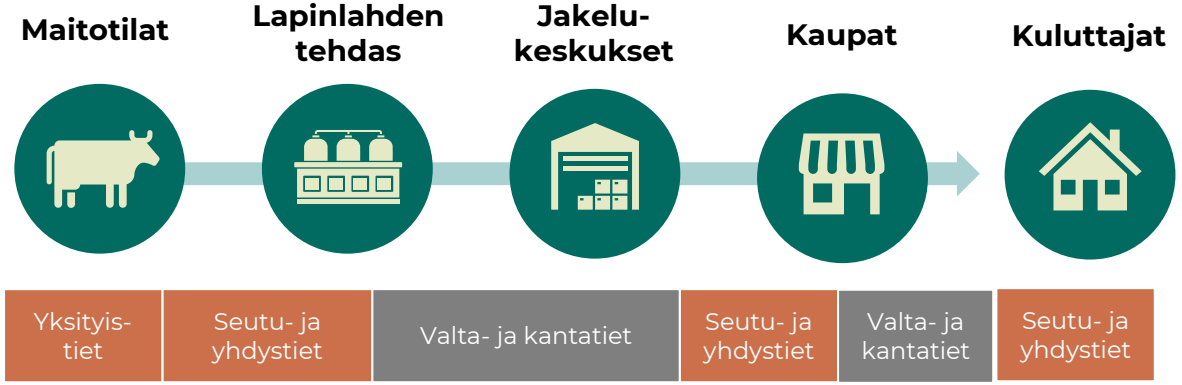
TILAT KESKIMÄÄRIN
67 KM
ETÄISYYDELLÄ

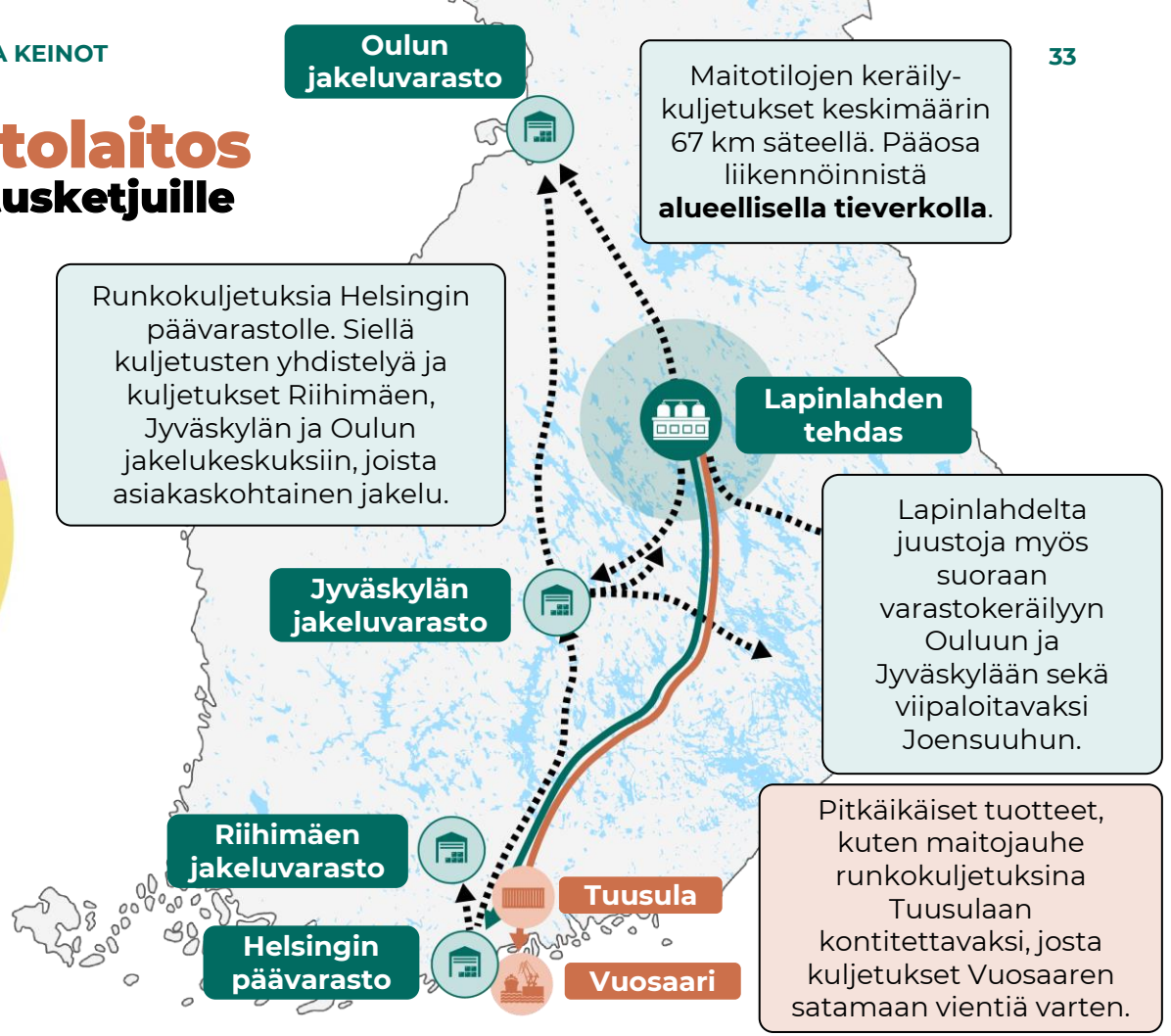
TYÖNTEKIJÖITÄ
280

TUOTANTO
63,20
MILJ. KG

Luvut vuodelta 2025







Päivittäisessä ajossa:

120 maidon keräilyreittiä

2 800 – 3 000 km päällystämättömiä seutu- ja yhdysteitä

1 500 – 1 700 km yksityisteitä

Infra ja verkot sekä alueellinen tieverkko

Yhteiskunnan toimivuus on rakentunut monien teknisten verkkojen varaan

Niitä ovat liikenneverkkojen lisäksi sähköverkot, televerkot ja vesihuoltoverkot. Rautatiet vaativat oman huoltotieverkkonsa ratojen varsilla. Ilman niitä ratojen kunnossapito, pelastustoimet ja matkustajien evakuoinnit poikkeustilanteissa eivät olisi mahdollisia.

Kaikkien teknisten verkkojen rakentaminen ja kunnossapito tarvitsee alueellista tieverkkoa. Viime vuosina on investoitu säävarmoihin sähköverkkoihin, jotta vältyttäisiin myrskytuhojen aiheuttamilta sähkökatkoilta ja sähköverkon korjaustöiltä.

Nykyaikainen telekommunikaatio ei toimisi ilman tukiasemia, joita sijaitsee myös alueellisen tieverkon varsilla. Huomattava osa teleoperaattoreiden liikevaihdosta syntyy alueellisen tieverkon piirissä, vaikka vakituista väestöä on vain neljännes koko Suomen väestöstä.

Huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta Suomen alueellinen tieverkko on välttämätön. Ei voida kuvitella tilannetta, jossa vain päätiet olisivat käytettävissä poikkeavissa oloissa ja kriisitilanteissa. Samoin sähkö- ja televerkot sekä vesihuolto ovat edellytyksenä koko Suomen toimivuudelle kaikissa olosuhteissa.

ALUEELLISEN TIEVERKON SATEENVARJO

Rataverkko
Rautateiden rakentaminen ja huolto

Kantaverkko
Kantaverkon ja sähköasemien huoltotiet

Jakeluverkko
Jakeluverkon ja sähköasemien rakentaminen ja huolto

Televerkot
Telemastojen ja tietoliikenneverkkojen rakentaminen ja huolto

Vesihuoltoverkot
Vesiverkostojen rakentaminen ja huolto

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT | KUNTALIITTO | Metsäkeskus | MTK | SKAL | SUOMEN TIEYHDISTYS | DESTIA A COLAS COMPANY

Palvelut, aluetalous ja alueellinen tieverkko

Alueellisen tieverkon käyttäjiä ovat monet palveluntuottajat

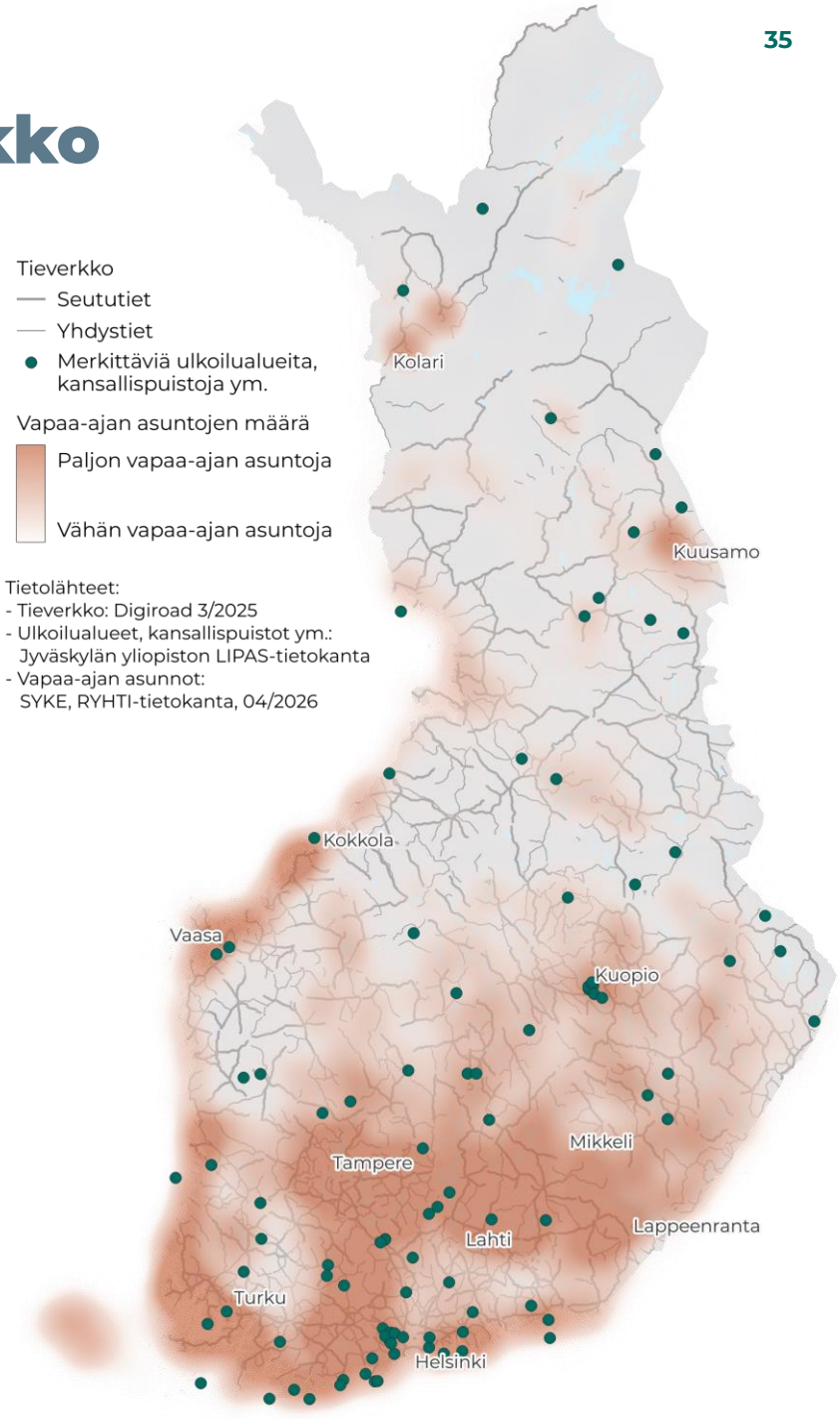
Palveluja tarvitsevat alueen asukkaat, elinkeinoelämä ja matkailijat. Julkisia palveluja ovat mm. poliisi, pelastuspalvelu ja kotiapu. Myös koulukyydit ovat julkisia palveluja ja täysin välttämättömiä alueellisen tieverkon varrella asuville kotitalouksille.

Matkailijat ovat keskeinen ihmisryhmä, joka haluaa käyttää eri puolilla Suomea olevia matkailuelinkeinon tuottamia palveluja. Matkailija voi saapua kotimaasta tai ulkomailta ja matkailukohde sijaitsee usein alueellisen tieverkon varrella.

Suomen vahvuuksia matkailumaana on laaja pinta-ala, joka tarjoaa koettavaksi monipuolista luontoa ja maaseutua palveluineen. Saavutettavuus alueellista tieverkkoa pitkin on välttämätöntä menestyvälle matkailuelinkeinolle. Alueellisen tieverkon varassa toimii suuri osa Suomen matkailuyrityksistä. Kotimaisen ja kansainvälisen matkailun edistäminen on yksi Suomen strategisista tavoitteista. Matkailuelinkeino on erityisen tärkeä väestöään menettävillä alueilla, joilla samaan aikaan voi olla tärkeitä luontokohteita ja niihin kytkeytyviä palveluja.

Itäisen ja Pohjoisen Suomen toimintaedellytykset ovat muuhun Suomeen nähden monestakin syystä heikentyneet. Siksi valtiovalta on ottanut tavoitteekseen vahvistaa näiden alueiden elinvoimaa ja yritysten toimintaedellytyksiä.

Aluetaloudelle tärkeää on yritystoiminta. Alueellisen tieverkon varrella on lähes 120 000 yritystä ja niiden toimialojen kirjo on suuri. Työvoiman saatavuus ja liikkuvuus edellyttävät alueellisen tieverkon riittävää tasoa.



03

Miltä alueellinen tieverkko näyttää elinvoimakeskusten alueilla?

Alueellisen tieverkon tarkastelu elinvoimakeskusten alueilla

Tarkastelusta

Tässä luvussa tarkastellaan Suomen alueita vuoden 2026 alussa käynnistyneiden elinvoimakeskusten jaottelulla. Elinvoimakeskuksissa on osittain yhdistelty aiemmin toimineiden ELY-keskusten alueita toisiinsa. Esimerkiksi Sisä-Suomen elinvoimakeskus sisältää Pirkanmaan ja Kanta-Hämeen. Elinvoimakeskuksia on 10 ja ne on esitetty ohessa.

Tarkastelussa ovat seutu- ja yhdystiet sekä yksityistiet elinvoimakeskusten alueella. Karttaesityksen ohella esitetään kaikkien tieluokkien tiepituudet, päällystettyjen teiden määrä ja osuus sekä huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä ja osuus eri tieluokissa. Myös yksityisteiden määrä ja laatu sekä sorapintaisten yhdysteiden määrä on esitetty.

Elinvoimakeskuksittain esitetään elinkeinoelämän profiili sekä teollisten investointien painotus. Myös esitetään, mikä osuus teollisuuden toimipaikoista ja väestöstä on seutu- ja yhdysteiden sekä yksityisteiden varassa. Tärkeä tieto on, mikä osuus alueen liikennesuoritteesta ajetaan seutu- ja yhdysteillä. Painorajoitettujen siltojen määrä esitetään elinvoimakeskuksittain.

Keskeiset havainnot kokonaisuudesta

1. **Seutu- ja yhdysteitä** on eniten Itä-Suomen (13 760 km) ja Pohjois-Suomen (10 478 km) elinvoimakeskusten alueilla eli Etelä-Savossa, Pohjois-Savossa, Pohjois-Karjalassa, Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa ja vähiten Uudellamaalla (3 788 km).
2. **Huonokuntoisia päällystettyjä seutu- ja yhdysteitä** on eniten Pohjois-Suomessa (1 265 km), Itä-Suomessa (1 160 km) ja Lounais-Suomessa (967 km) ja vähiten Keski-Suomessa (350 km).
3. **Sorapäällysteisiä seutu- ja yhdysteitä** on eniten Itä-Suomessa (7 596 km), Pohjois-Suomessa (4 675 km) ja Lapissa (2 935 km) ja vähiten Uudellamaalla (708 km).
4. **Yksityisteitä** on 370 000 km, joista 260 000 km on merkittäviä. Huonokuntoisia yksityisteitä on 67 000 km, eniten Itä-Suomen ja Sisä-Suomen alueilla.

Elinvoimakeskus	Alueen maakunnat
Uudenmaan elinvoimakeskus	*Uusimaa*
Lounais-Suomen elinvoimakeskus	*Varsinais-Suomi, Satakunta, Ahvenanmaa*
Kaakkois-Suomen elinvoimakeskus	*Etelä-Karjala, Kymenlaakso, Päijät-Häme*
Sisä-Suomen elinvoimakeskus	*Pirkanmaa, Kanta-Häme*
Keski-Suomen elinvoimakeskus	*Keski-Suomi*
Itä-Suomen elinvoimakeskus	*Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala*
Etelä-Pohjanmaan elinvoimakeskus	*Etelä-Pohjanmaa*
Pohjanmaan elinvoimakeskus	*Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa*
Pohjois-Suomen elinvoimakeskus	*Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu*
Lapin elinvoimakeskus	*Lappi*

Seutu- ja yhdystiet sekä yksityistiet elinvoimakeskuksittain

Elinvoimakeskus	Seutu- ja yhdysteiden pituus (km)	Päällystettyjä seutu- ja yhdysteitä (km)	Huonokuntoisia päällystettyjä seutu- ja yhdysteitä (km)	Sorapintaisten seutu- ja yhdysteiden pituus (km)	Merkittävien yksityisteiden pituus (km)	Huonokuntoisten yksityisteiden pituus (km)
Uusimaa	3 788	3 080	446	708	12 032	4 054
Lounais-Suomi	6 923	4 915	967	2 008	24 149	7 114
Kaakkois-Suomi	5 380	3 255	437	2 125	22 171	6 378
Sisä-Suomi	6 152	3 769	844	2 383	25 713	8 442
Keski-Suomi	4 110	1 776	350	2 334	20 046	5 156
Itä-Suomi	13 760	6 164	1 160	7 596	59 821	15 620
Etelä-Pohjanmaa	3 865	2 261	617	1 604	15 054	3 699
Pohjanmaa	3 190	2 168	516	1 022	8 222	2 248
Pohjois-Suomi	10 478	5 803	1 265	4 675	40 619	7 822
Lappi	6 669	3 734	747	2 935	28 772	5 154
Yhteensä	**63 315**	**36 925**	**7 349**	**27 390**	**256 599**	**65 687**

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).

Tiedot seutu- ja yhdysteistä: Väyläviraston avoimet paikkatietoaineistot ja YHA.
Tiedot yksityisteistä: Digiroad-järjestelmä ja Metsäkeskus

Uusimaa

Elinkeinoelämän profiili	**Finanssiala, logistiikka, hallinto, korkea teknologia, matkailu**
Teollisten investointien painotus	**Data- ja biosektorit**

8 % Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

8 % Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

32 % Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

14 kpl Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

0,8 milj. m³ Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

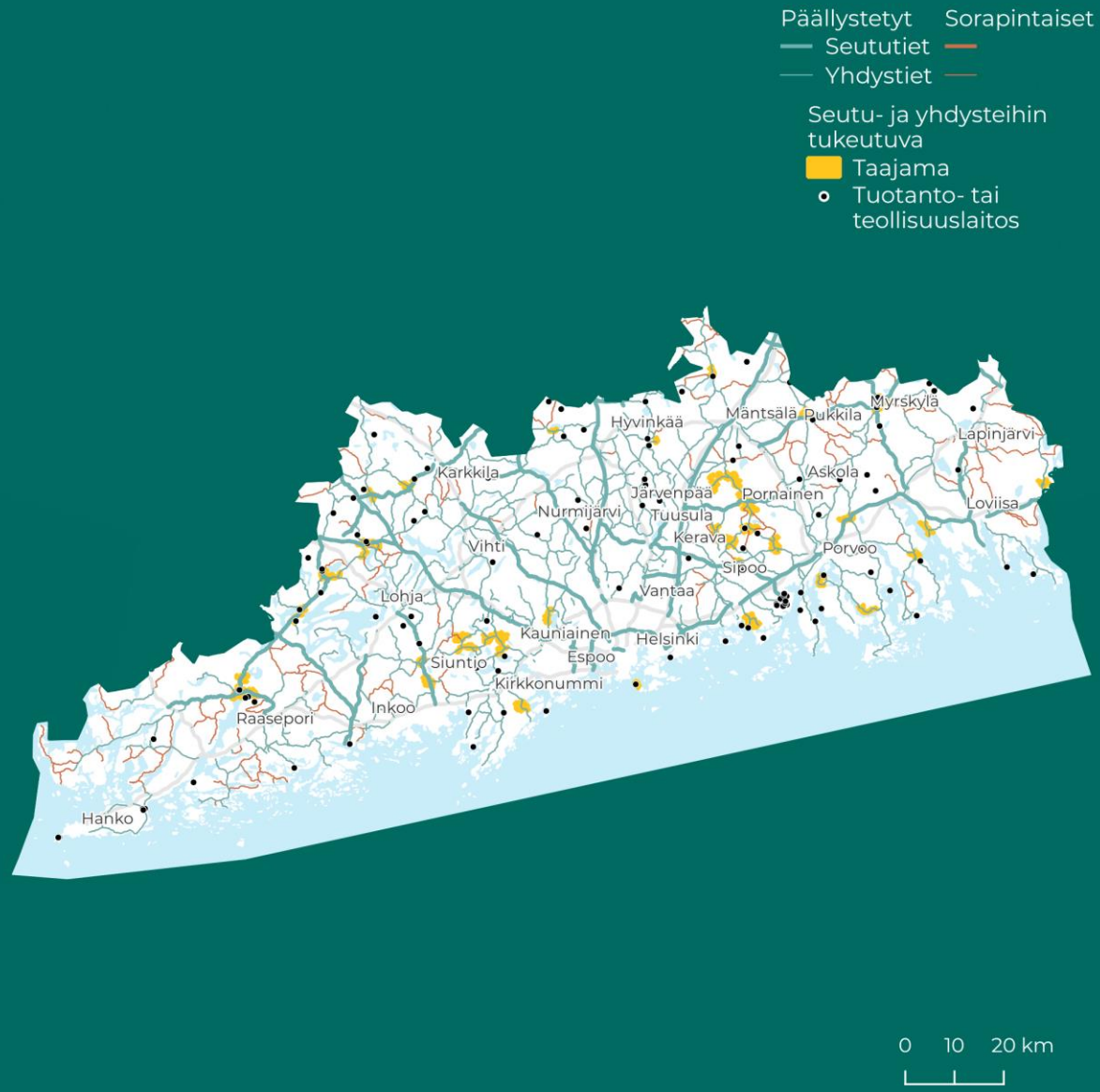
5 200 m³ energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

35 900 / 9 500 Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

41 kpl Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	744 km	744 km / 100 %	46 km / 6 %
Seututiet	750 km	750 km / 100 %	45 km / 6 %
Yhdystiet	3 038 km	2 330 km / 77 %	401 km / 17 %
Merkittävät yksityistiet	12 032 km	888 km / 7 %	4 054 km / 34 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).



Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Lounais-Suomi

Varsinais-Suomi ja Satakunta

Elinkeinoelämän profiili	**Meri, laivanrakennus, elintarvike, kemia, teknologiametallit, logistiikka**
Teollisten investointien painotus	**Vety-, bio- ja mineraalisektorit**

20 % Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

21 % Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

41 % Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

34 kpl Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

1,9 milj. m³ Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

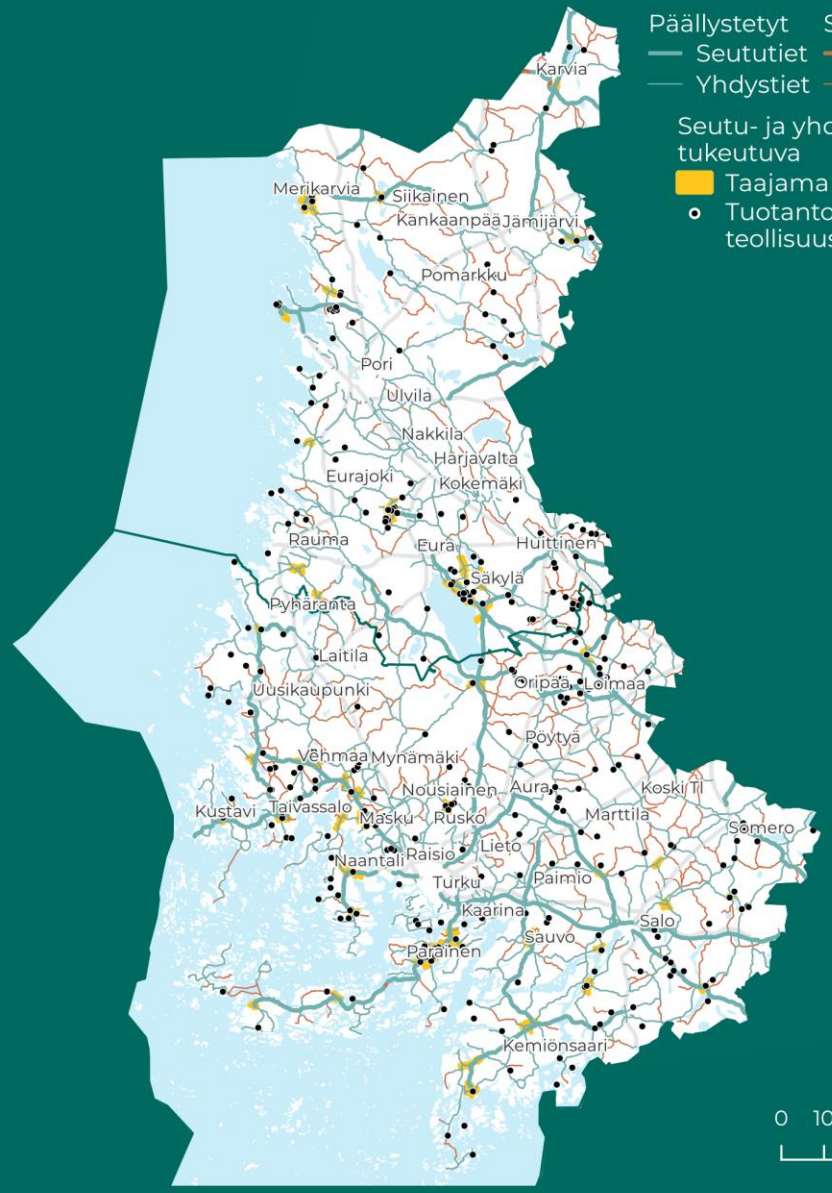
15 600 m³ energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

47 600 / 11 900 Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

190 kpl Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	1 033 km	1 033 km / 100 %	56 km / 5 %
Seututiet	1 039 km	1 034 km / 100 %	91 km / 9 %
Yhdystiet	5 884 km	3 881 km / 66 %	876 km / 23 %
Merkittävät yksityistiet	24 149 km	1 198 km / 5 %	7 114 km / 29 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).



Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Kaakkois-Suomi

Päijät-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala

Elinkeinoelämän profiili	**Metsä, akku, logistiikka, energia, maatalous**
Teollisten investointien painotus	**Bio-, data- ja mineraalisektorit**

14 %
Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

16 %
Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

30 %
Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

11 kpl
Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

1,4 milj. m³
Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

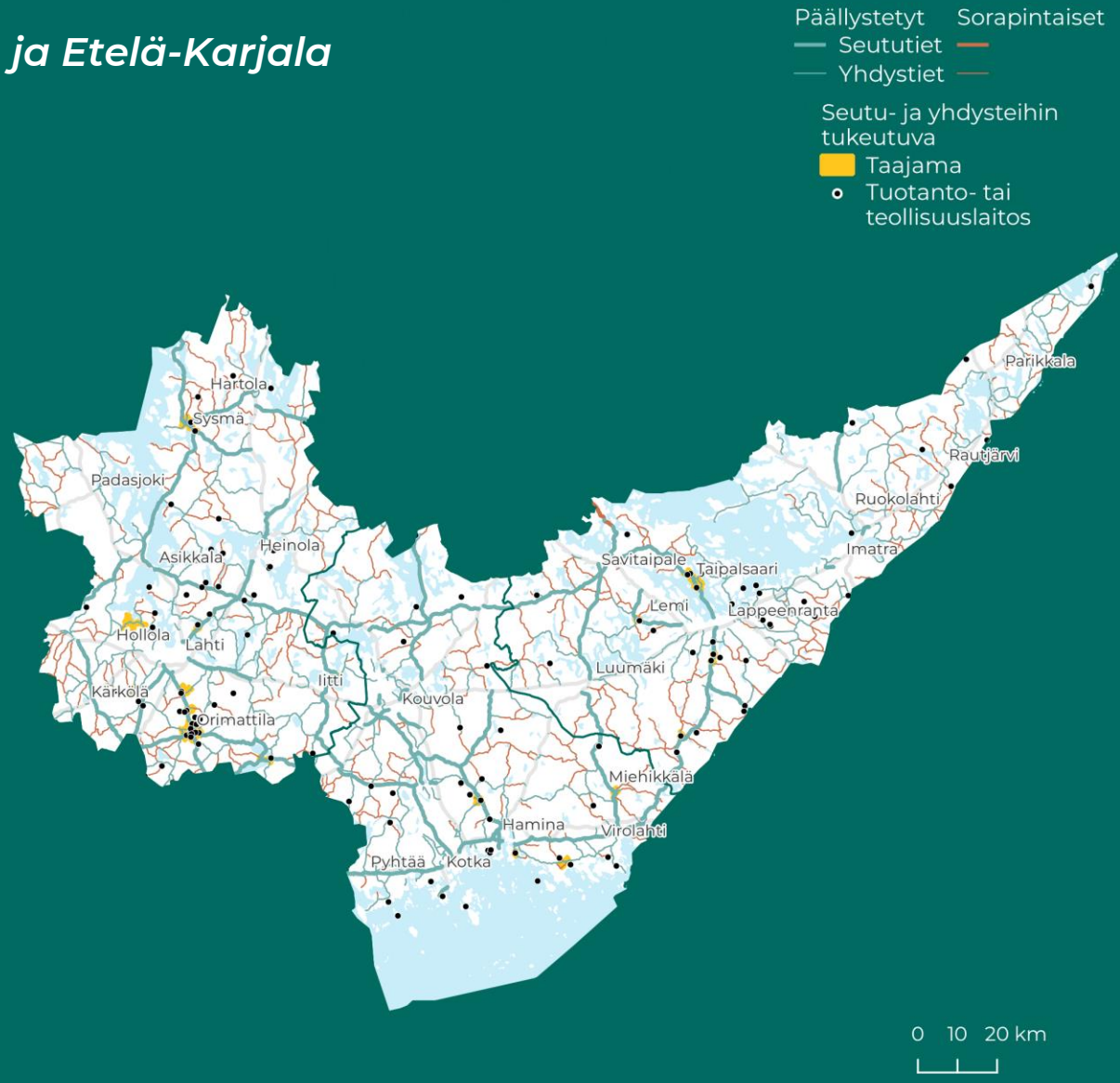
13 600 m³
energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

28 400 / 11 900
Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

76 kpl
Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	996 km	996 km / 100 %	61 km / 6 %
Seututiet	1 035 km	1 025 km / 99 %	101 km / 10 %
Yhdystiet	4 345 km	2 230 km / 51 %	336 km / 15 %
Merkittävät yksityistiet	22 171 km	687 km / 3 %	6 378 km / 29 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).



Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Sisä-Suomi

Pirkanmaa ja Kanta-Häme

Elinkeinoelämän profiili	**Konepaja, puolustus, ICT, TKI, koulutus, metsä, palvelut**
Teollisten investointien painotus	**Bio- ja vetysektorit**

18 % Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

17 % Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

28 % Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

10 kpl Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

1,0 milj. m³ Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

16 800 m³ energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

37 400 / 17 200 Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

179 kpl Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	1 293 km	1 293 km / 100 %	79 km / 6 %
Seututiet	1 063 km	1 063 km / 100 %	124 km / 12 %
Yhdystiet	5 089 km	2 706 km / 53 %	720 km / 27 %
Merkittävät yksityistiet	25 713 km	612 km / 2 %	8 442 km / 33 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).

Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Keski-Suomi

Elinkeinoelämän profiili	**Metsä, konepajat, ICT, kyberturvallisuus**
Teollisten investointien painotus	**Bio- ja vetysektorit**

20 %
Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

23 %
Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

30 %
Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

10 kpl
Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

0,6 milj. m³
Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

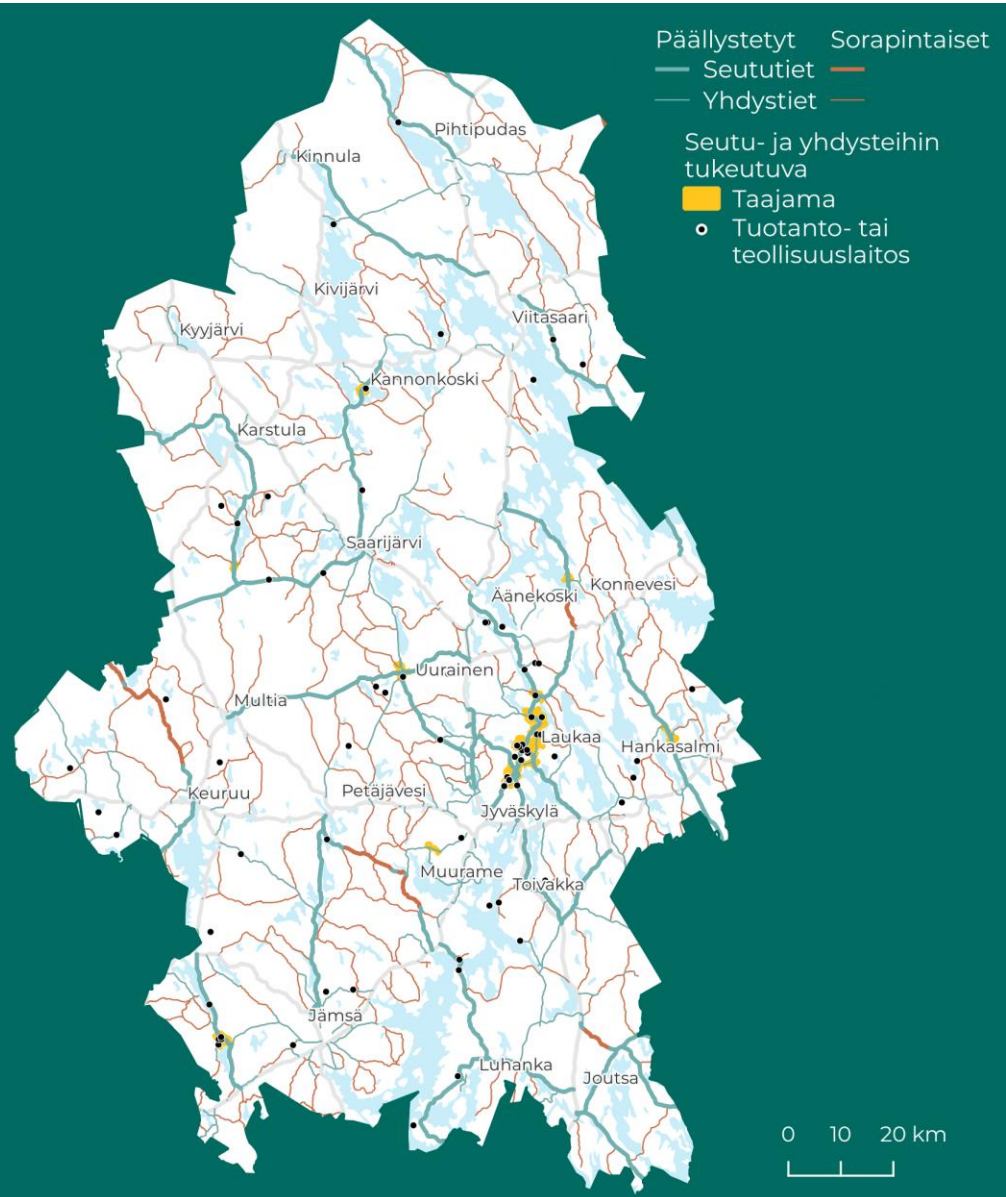
7 100 m³
energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

22 200 / 6 700
Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

51 kpl
Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	1 000 km	1 000 km / 100 %	57 km / 6 %
Seututiet	894 km	827 km / 93 %	86 km / 10 %
Yhdystiet	3 216 km	949 km / 30 %	264 km / 28 %
Merkittävät yksityistiet	20 046 km	291 km / 1 %	5 156 km / 26 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).



Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Itä-Suomi

Etelä-Savo, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala

Elinkeinoelämän profiili	**Kaivos, elintarvike, lääke, metsä, teknologia, matkailu**
Teollisten investointien painotus	**Bio-,data- ja mineraalisektorit**

25 % Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

25 % Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

33 % Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

27 kpl Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

1,5 milj. m³ Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

22 900 m³ energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

51 000 / 17 200 Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

146 kpl Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	2 226 km	2 226 km / 100 %	68 km / 3 %
Seututiet	2 915 km	2 825 km / 97 %	306 km / 11 %
Yhdystiet	10 845 km	3 339 km / 31 %	854 km / 26 %
Merkittävät yksityistiet	59 821 km	781 km / 1 %	15 620 km / 26 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).

Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Etelä-Pohjanmaa

Elinkeinoelämän profiili	**Elintarvike, maatalous, konepajat**
Teollisten investointien painotus	**Data- ja biosektorit**

18 %
Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

22 %
Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

36 %
Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

8 kpl
Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

0,6 milj. m³
Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

6 800 m³
energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

23 400 / 3 300
Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

129 kpl
Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	845 km	845 km / 100 %	74 km / 9 %
Seututiet	717 km	709 km / 99 %	169 km / 24 %
Yhdystiet	3 148 km	1 552 km / 49 %	448 km / 29 %
Merkittävät yksityistiet	15 054 km	348 km / 2 %	3 699 km / 25 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).

Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Pohjanmaa

Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa

Elinkeinoelämän profiili	**Energia, meri, kemia ja metalli**
Teollisten investointien painotus	**Vety-, bio- ja mineraalisektorit**

24 %
Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

29 %
Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

44 %
Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

14 kpl
Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

0,2 milj. m³
Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

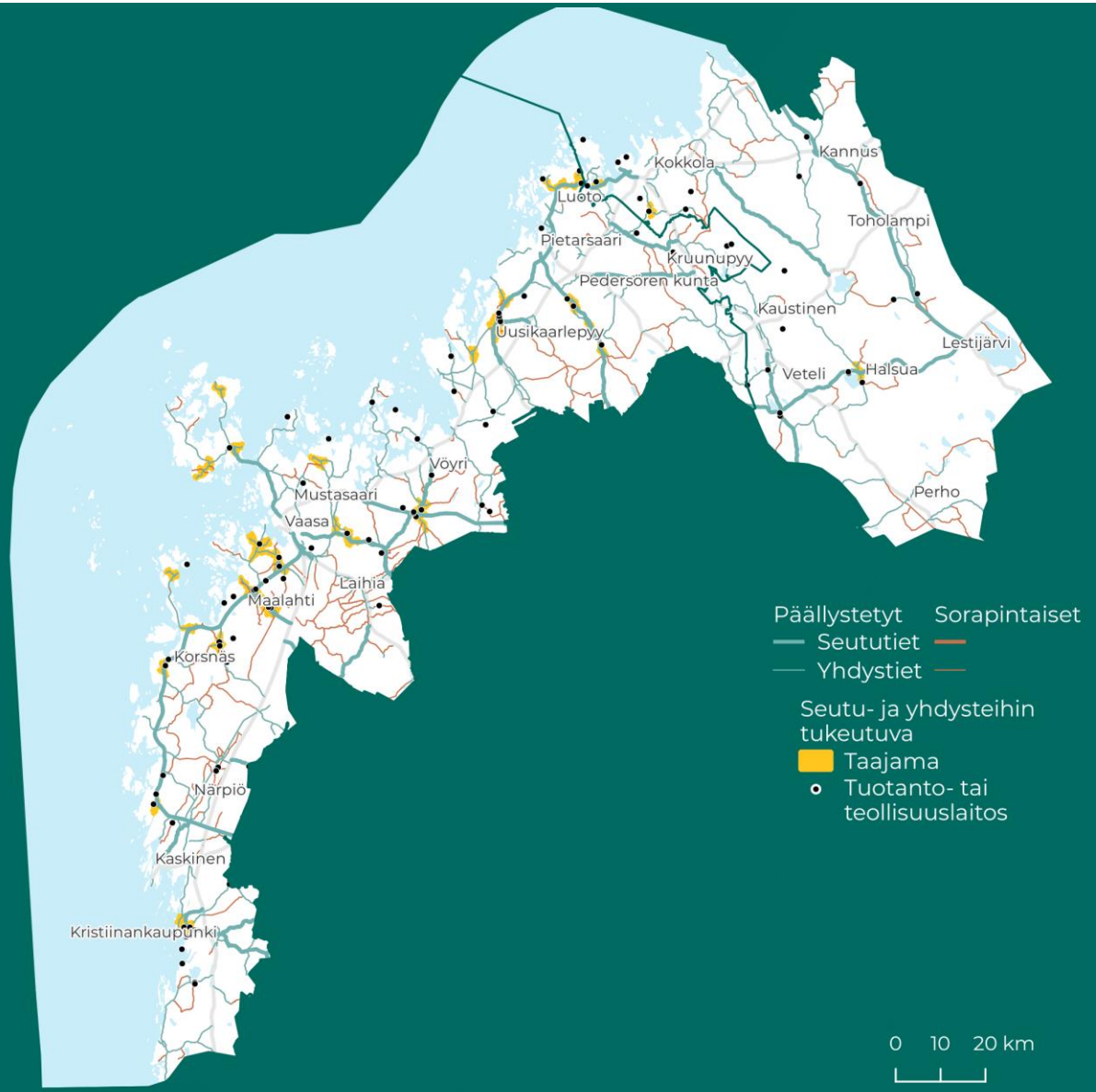
6 200 m³
energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

19 300 / 4 000
Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

32 kpl
Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	666 km	666 km / 100 %	54 km / 8 %
Seututiet	643 km	643 km / 100 %	101 km / 16 %
Yhdystiet	2 547 km	1 525 km / 60 %	415 km / 27 %
Merkittävät yksityistiet	8 222 km	505 km / 6 %	2 248 km / 27 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).



Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Pohjois-Suomi

Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu

Elinkeinoelämän profiili	**Teräs, ICT, kaivos, energia, metsä, matkailu**
Teollisten investointien painotus	**Mineraali-, vety- ja biosektorit**

21 % Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

20 % Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

33 % Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

42 kpl Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

1,6 milj. m³ Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

27 000 m³ energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

31 000 / 7 100 Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

204 kpl Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	2 271 km	2 271 km / 100 %	157 km / 7 %
Seututiet	2 373 km	2 339 km / 99 %	345 km / 15 %
Yhdystiet	8 105 km	3 464 km / 43 %	920 km / 27 %
Merkittävät yksityistiet	40 619 km	805 km / 2 %	7 822 km / 19 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).

Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

Lappi

Elinkeinoelämän profiili	**Matkailu, teräs, kaivos, energia, metsä**
Teollisten investointien painotus	**Mineraali-, vety- ja biosektorit**

20 % Teollisuuden toimipaikoista on seutu- ja yhdysteiden varassa

15 % Väestöstä on seutu- ja yhdysteiden varassa

27 % Alueen liikenne-suoritteesta tapahtuu seutu- ja yhdysteillä

18 kpl Painorajoitettuja siltoja seutu- ja yhdysteillä

0,6 milj. m³ Hakkuu-potentiaalia huonokuntoisten yksityisteiden takana 10 v. aikana

41 800 m³ energiapuuta huonokuntoisten yksityisteiden takana vuosittain

12 200 / 4 800 Vakituisia / vapaa-ajan asuntoja yksityisteiden varassa

77 kpl Huonokuntoisia yksityistiesiltoja

Tieluokka	Tiepituus	Päällystettyjä	Huonokuntoisia päällystettyjä teitä
Valta- ja kantatiet	2 405 km	2 405 km / 100 %	261 km / 11 %
Seututiet	2 017 km	1 832 km / 91 %	252 km / 14 %
Yhdystiet	4 652 km	1 902 km / 41 %	495 km / 26 %
Merkittävät yksityistiet	28 772 km	582 km / 2 %	5 154 km / 18 % (kaikki tiet)

Tiepituuksissa on huomioitu 2-ajorataisista teistä vain toinen ajorata. Tien kunto määrittyy yhden pääkaistoista perusteella (suunta 1, kaista 1).

Avoimen datan aineistot – Liikenneverkot: Väylävirasto – Kunnat: Tilastokeskus – Taajamat: SYKE / YKR – Toimipaikat: Tilastokeskus, Tuotanto- ja teollisuuslaitokset 2019, ja SYKE, EU-rekisteri teollisten toimintojen sijoittumisesta Suomessa 2025.

04

Toimintaympäristön muutosten vaikutuksia alueelliseen tieverkkoon

Alueellisen tieverkon käyttöä kiihdyttäviä ja hidastavia muutosvoimia

Alueellisen tieverkon käyttöä kiihdyttäviä ajureita

Energiasiirtymän kiihtyminen
- Energiasiirtymään investoidaan yli 200 mrd. € seuraavan kymmenen vuoden aikana
- Kaavoitus- ja lupaprosessien muutokset nopeuttavat energiasiirtymän hankkeita

Huoltovarmuuden merkityksen kasvu
- Koko Suomen asuttuna pitäminen nousee suurempaan roolin turvallisuus-poliittisessa keskustelussa

Asuminen ja työvoima
- Dynaaminen asuminen ja työvoiman liikkuvuus kasvaa (etätyöt, kausityöt, vapaa-ajan asunnot)

Matkailun kasvu
- Kotimaan ja kansainvälisen matkailun kasvu

Teknologian kehitys
- Tekoälyn kehityksen myötä tehostuva teknologian kehitys ja käyttö
- Autonomisten/etä-ohjattavien metsä- ja maatalouskoneiden yleistyminen

Alueellisen tieverkon käyttöä hidastavia ajureita

Alkutuotannon rakennemuutokset
- Maatalouden rakenne-muutos: tilojen lukumäärä laskee, mutta koko kasvaa

Kustannusten nousu
- Heikko valtiontalous vaikeuttaa tienpidon rahoitustason ylläpitoa ja kasvattamista
- Rakennus-kustannusten nousu (polttoaine, bitumi, työ) nostaa tienpidon kustannuksia

Säätelyn lisääntyminen
- Biomassan käytön säätely: RED III –direktiivi ja LULUCF-asetus
- EU:n ennallistamisasetuksen mukaisesti 20 % maa- ja merialueista ennallistamisen piiriin 2030 mennessä
- Infrastruktuurin päästövähennysten ja biodiversiteettivaatimusten kasvu

Ilmaston muuttuminen
- Ääriolosuhteiden yleistyminen: rankkasateet ja kuivuus
- Talvien leudontuminen lisää jäätymis-sulamissyklien määrää

Teiden omistuspohjakiistat
- Teiden omistuspohjan ja tieluokkien siirtymien keskustelu kiihtyy

Toimintaympäristön muutoksia ja vaikutuksia alueelliseen tieverkkoon

Alueellisen tieverkon käyttö/merkitys kasvaa

Alueellisen tieverkon käyttö vähenee / ylläpito vaikeutuu

POLIITTISIA	TALOUDELLISIA	SOSIAALISIA	TEKNOLOGISIA	YMPÄRISTÖLLISIÄ	LAINSÄÄDÄNNÖLLISIÄ
Kaavoitus- ja lupaprosessien muutokset nopeuttavat energiasiirtymän hankkeita ➢ **Rakennus- ja tuotantovaiheen liikennesuoritetta tulee lisää alueelliselle tieverkolle** Koko Suomen asuttuna pitäminen nousee suurempaan roolin turvallisuuspoliittisessa keskustelussa ➢ **Alueellisen tieverkon rooli asutuksen näkökulmasta kasvaa** Heikko valtiontalous vaikeuttaa tienpidon rahoitustason ylläpitoa ja kasvattamista ➢ **Alueellisen tieverkon rahoitus vaikeutuu. Priorisointi keskittyy pääteihin.**	Energiasiirtymään investoidaan yli 200 mrd. € seuraavan kymmenen vuoden aikana ➢ **Alueellisen tieverkon käyttö kasvaa** Rakennuskustannusten nousu (polttoaine, bitumi, työ) nostaa tienpidon kustannuksia ➢ **Alueellisen tieverkon ylläpito vaikeutuu. Johtaa priorisointiin.** Maatalouden rakennemuutos: tilojen lukumäärä laskee, mutta koko kasvaa ➢ **Raskaan liikenteen kuljetukset keskittyvät alueellisella tieverkolla**	Dynaaminen asuminen ja työvoiman liikkuvuus kasvaa (etätyöt, kausityöt, vapaa-ajan asunnot) ➢ **Alueellisen tieverkon käyttö polarisoituu: kausittain merkittävää käyttöä** Suomen väestö ikääntyy ja vähentyy ilman maahanmuuttoa ➢ **Vapaa-ajan asukkaiden rooli kasvaa** ➢ **Sote-palvelujen tarve alueellisella tieverkolla kasvaa** Kotimaan ja kansainvälisen matkailun kasvu ➢ **Matkailuun liittyvä liikenne kasvaa alueellisella tieverkolla**	Tekoälyn kehityksen myötä tehostuva teknologian kehitys ja käyttö ➢ **Ennakoivampi ja dynaamisempi tienpito alueellisella tieverkolla** Autonomisten/etä-ohjattavien metsä- ja maatalouskoneiden yleistyminen ➢ **Alueellisen tieverkon käyttö ympäri-vuorokautistuu** Yhä suurempi osa kalustosta on suurempaa ja sähköistyminen nostaa akselipainoja ➢ **Alueellisen tieverkon kuormitus kasvaa ja verkon käyttöikä lyhenee**	Talvien leudontuminen lisää jäätymis-sulamissyklien määrää ➢ **Kelirikkoaika pidentyy alueellisella tieverkolla** Äärioloosuhteiden yleistyminen: rankkasateet ja kuivuus ➢ **Alueellisen tieverkon ylläpidon kustannukset kasvavat ja kuivatuksen rooli kasvaa** ➢ **Sorapintaisten teiden pölynsidonta vaikeutuu ja päällystetyillä teillä deformaatiot yleistyvät** Infrastruktuurin päästövähennysten ja biodiversiteetti-vaatimusten kasvu ➢ **Voi vaikeuttaa parantamistoimen-piteitä ja ohjata priorisointia**	EU:n ennallistamisasetuksen mukaisesti 20 % maa- ja merialueista ennallistamisen piiriin 2030 mennessä ➢ **Alueellisen tieverkon käyttö voi vähentyä metsätalousalueiden muuttuessa** ➢ **Ennallistamis-urakointi kasvattaa hetkellisesti alueellisen tieverkon käyttöä** Biomassan käytön sääntely: (RED III – direktiivi ja LULUCF-asetus) ➢ **Biomassan käytön vähentyminen pienentäisi alueellisen tieverkon käyttöä** Teiden omistuspohjan ja tieluokkien siirtymien keskustelu kiihtyy ➢ **Alueellisen tieverkon vastuukysymykset vaikeutuvat**

EU:n biotalousstrategia ja alueellisen tieverkon tulevaisuus

EU:n uusi biotalousstrategia - kilpailukykyä ja huoltovarmuutta

Euroopan komissio on 27.11.2025 julkaissut uuden biotalousstrategian, joka korvaa vuoden 2018 linjauksen. Strategia luo kehyksen kilpailukykyiselle ja kestävälle EU:n biotaloudelle, jonka avulla pyritään vähentämään talouden riippuvuutta fossiilisista raaka-aineista ja nostamaan EU:n biopohjaisten tuotteiden arvonlisää/jalostusastetta. Strategian ydin on vauhdittaa biopohjaisten tuotteiden kehittämistä ja nopeuttaa niiden laajaa käyttöönottoa.

Komission linjaukset keskittyvät neljään pääkohtaan:
- innovaatioiden ja investointien skaalaaminen
- uusien markkinoiden luominen biopohjaisille materiaaleille ja teknologioille
- kestävän biomassan saatavuuden varmistaminen
- globaalin yhteistyön ja mahdollisuuksien hyödyntäminen

EU:n kilpailukykyä tukeva strategia on Suomessa laajasti toivottu
- Strategia siirtää painopisteen kohti teollista käyttöönottoa, markkinoiden laajentamista, kilpailukykyä ja kestävyyttä.
- Komissio aikoo perustaa uusia välineitä, kuten työryhmiä, vahvistaakseen biotalouden asemaa EU:n politiikassa. Uusi strategia nähdään myös vastauksena EU:n huoltovarmuuden haasteisiin.
- **Biotalous** kattaa monipuolisia toimintoja, jotka ulottuvat **maataloudesta metsien biomassan jalostamiseen materiaaleiksi ja tuotteiksi sekä bioteknologian hyödyntämiseen**. Uusi strategia tukee EU:n strategista autonomiaa, ilmastotavoitteita sekä vahvistaa resurssitehokkuutta ja biodiversiteettiä.

Alueellisen tieverkon rooli strategian tavoitteiden toteuttamisessa

Teollisen skaalaamisen ja investointien mahdollistaminen
Jotta biopohjaisten tuotteiden arvonlisää voidaan nostaa, raaka-aineen on liikuttava kustannustehokkaasti jalostuslaitoksiin. Alueellinen tieverkko vaikuttaa siihen, kuinka kilpailukykyinen Suomi on biotuotetehtaille suhteessa Keski-Eurooppaan.

Kestävän biomassan saatavuus ja logistiikka
Strategian tavoite varmistaa biomassan saatavuus riippuu suoraan teiden kestävyydestä. Biotalous edellyttää ympärivuotista ja säävarmaa logistiikkaa (esim. kelirikkoajan hallinta), jotta metsien ja peltojen biomassat saadaan talteen ilman, että raaka-aineen laatu kärsii tai toimitusketju katkeaa.

Huoltovarmuus ja strateginen autonomia
Kun EU pyrkii eroon fossiilisista raaka-aineista, korostuu uusiutuvan energian ja materiaalien merkitys. Alueellinen tieverkko varmistaa, että hajautettu energiantuotanto (kuten biokaasu ja tuulivoima) ja huoltovarmuuden kannalta kriittinen alkutuotanto pysyvät toimintakykyisinä kaikissa turvallisuustilanteissa.

Kiertotalouden ja uusien markkinoiden fyysinen alusta
Uusien biopohjaisten materiaalien ja teknologioiden markkinat syntyvät usein alueellisesti. Tieverkko ei ole vain kuljetusväylä, vaan se mahdollistaa hajautetut arvoketjut, joissa yhden toimijan sivuvirta (esim. maatalouden jäte) kuljetetaan toiselle toimijalle raaka-aineeksi, mikä tukee resurssitehokkuutta ja biodiversiteettiä.

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

Maaseutupoliittinen selonteko ja alueellisen tieverkon tulevaisuus

Valtioneuvoston maaseutupoliittinen selonteko 2026

Valtioneuvoston maaseutupoliittinen selonteko kuvaa Suomen maaseutumaisten alueiden tilaa, muutostekijöitä ja esittää vision vuoteen 2040 sekä tavoitteet ja suositukset maaseutujen elinvoiman uudistamiseksi.

- Selonteko tarkastelee maaseutujen erityispiirteitä, alueiden eriytymistä ja paikallislähtöisiä mahdollisuuksia. Maaseudut toimivat eri tavalla kuin kaupungit ja yhteiskunnalliset muutokset aikaansaavat erityisiä maaseutuvaikutuksia, aiheuttavat haasteita ja luovat uusia mahdollisuuksia. Väestökehitys on keskeinen muutostekijä. **Maaseuduilla on merkittävä potentiaali hyvinvoinnin, talouden ja kokonaisturvallisuuden vahvistamisessa.**
- **Selonteko sisältää viisi poikkihallinnollista tavoitekokonaisuutta ja 23 suositusta potentiaalin toteuttamiseksi ja maaseutujen elinvoiman uudistamiseksi. Ne liittyvät saavutettavuuteen, talouden rakenteisiin, paikallisiin toimintaedellytyksiin, hyvinvointiin ja luottamukseen, maaseututietoon ja maaseutupolitiikan suunnitteluun**
- Selonteko toimii strategisena työkaluna hallituksen päätöksenteossa ja EU-vaikuttamisessa. Sen aikajänne ulottuu 2040-luvulle.
- Sotilaallinen maanpuolustus nojaa koko yhteiskunnan tukeen ja vahvaan maanpuolustustahtoon. Maaseutualueiden elinvoima, yhteisöllisyys ja paikalliset toimijat ovat ratkaisevassa asemassa, kun rakennetaan kestävää ja kriisinkestävää yhteiskuntaa. Kokonaismaanpuolustuksen näkökulmasta on tärkeää, että poikkeusoloihin varautumisessa huomioidaan sotilaallisen maanpuolustuksen toimintaedellytykset ennakoivasti jo normaalioloissa esimerkiksi säädösvalmistelussa, **infrastruktuurin kehittämisessä**, politiikkatoimissa ja kansainvälisessä yhteistyössä. Esimerkiksi **väyläverkostolla on sotilaallisen liikkuvuuden ja kaksikäyttöisyyden tarpeita tällä hetkellä ympäri Suomen, erityisesti Pohjois-Suomessa.** Huoltovarmuusjärjestelmä on keskeinen väline, jolla tuetaan kokonaismaanpuolustuksen tavoitteita.

Alueellisen tieverkon rooli selonteon tavoitteiden toteuttamisessa

Sotilaallinen liikkuvuus ja kaksikäyttöisyys
Alueellisen tieverkon kantavuus ja siltojen kunto ovat sotilaallisen maanpuolustuksen perusedellytys erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomessa. Investoinnit puunkorjuukaluston vaatimaan infraan vahvistavat suoraan puolustusvoimien operointikykyä.

Huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden alusta
Alueellinen tieverkko on kriittinen lenkki huoltovarmuuden toimitusketjuissa, jotka mahdollistavat kotimaisen ruoan, energian ja raaka-aineiden kuljetukset myös kriisitilanteissa. Verkon rappeutuminen heikentäisi suoraan yhteiskunnan kykyä hyödyntää resursseja.

Eriytymisen ehkäisy ja paikallinen elinvoima
Alueellisen tieverkon mahdollistama laaja saavutettavuus on keskeinen työkalu alueiden eriytymisen hillitsemisessä ja maaseudun yritysten kilpailukyvyn turvaamisessa. Hyvä saavutettavuus ylläpitää asutusta ja maanpuolustustahdon kannalta tärkeää paikallista läsnäoloa koko valtakunnan alueella.

Resilienssi ja ennakoiva varautuminen
Alueellisen tieverkon kunnossapidon tasoa on nostettava vastaamaan sekä ilmastonmuutoksen sääolosuhteisiin että äkillisiin logistisiin häiriöihin. Hyväkuntoinen perusinfra minimoi haavoittuvuudet jo ennen kriisien syntymistä osana yhteiskunnan peruskestävyyttä.

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

Alueellisen tieverkon tulevaisuudessa huomioon tienkäyttäjän, tienpitäjän ja koko yhteiskunnan näkökulmat

Aiemmin tienpidossa on otettu huomioon tienkäyttäjän, tienpitäjän ja yhteiskunnan näkökulmat nykyistä vahvemmin. Näin pystyttiin perustelemaan tiestön rahoitustarvetta, mikä näkyy myönteisenä päällysteiden kunnon kehityksenä vuodesta 1990 vuoteen 2011.

Aikojen kuluessa painopiste on siirtynyt tienpitäjän omaisuudenhallintaa painottavaksi, jolloin yhteiskunnan ja käyttäjien näkökulmat ovat jääneet vähemmälle huomiolle. On tyydytty annettuun rahoitukseen ja keskitytty sen optimaaliseen kohdentamiseen. Samaan aikaan on kertynyt huomattavasti tiestön korjausvelkaa. Todellisesta tarpeesta ei ole riittävän vahvasti viestitty, jotta olisi koko ajan saatu riittävä rahoitustaso tienpitoon.

Liikennemäärätarkastelun lisäksi tarvitaan toimitusketjutarkastelua

LIIKENNEMÄÄRÄ-TARKASTELU

- Pääteille on olemassa selkeät kriteerit, jotka perustuvat suurelta osin liikennemääriin. Tämä on perusteltua, sillä toimenpiteiden vaikutukset skaalautuvat käyttäjämäärien mukaan.
- Liikennemäärä mittaa ”massaa” – kuinka paljon fyysistä liikennettä tiellä kulkee.
- Liikennemäärät ohjaavat mm. talvikunnossapidon luokkia, päällystyspriorisointia ja teiden parantamistoimia.
- **Tarkastelutavan ongelmana on, että seutu- ja yhdysteiden merkitys jää liian vähälle huomiolle ja rahoitus niille onkin jäänyt niukaksi. Seurauksena on ollut korjausvelan kasvu erityisesti seutu- ja yhdysteillä.**

TOIMITUSKETJU-TARKASTELU

- Seutu-, yhdys- ja yksityisteillä liikennemäärät ovat usein pieniä, mutta niiden merkitys on kiistaton useille elinkeinoelämän ja yhteiskunnan toiminnoille.
- Liikennemäärätarkastelu johtaa vakavaan ongelmaan: pienemmän liikennemäärän tiet jäävät varjoon ja saavat tarpeeseen nähden liian vähän rahoitusta. Siitä seuraa, että niiden palvelukyky heikkenee.
- Seutu-, yhdys- ja yksityistiet ovat alusta elinkeinoelämän liikennetarpeille lähes aina jossakin kohtaa toimitusketjua – ketjun heikoin lenkki määrittää koko prosessin toimivuutta.
- **Seuraavalla sivulla pohditaan uusia lähestymiskulmia ratkaisuna ongelmaan.**

Mahdollisia liikennemäärätarkastelua täydentäviä kriteerejä

Mahdollisia täydentäviä kriteereitä	Kuvaus	Kommentit
Tien kautta kulkevan raaka-aineen tai jalosteen arvo	Tiekuljetusten lastin arvo euroina	• Vaatii elinkeinoelämän tiedonjakoa • Tiedon salaus varmistettava
Reitin korvattavuus	Kuinka pitkä on lyhin kiertomatka liittymästä alkaen, jos tien käyttö estyy	• Laskettavissa selkeä luku
Huoltovarmuuskriittisyys	Kuinka paljon kriittistä infraa tien varrella (tele, sähkö jne.)	• Lukumäärä tai vaikuttavuus (käyttäjämäärät)
Investointipotentiaali	Tien varren potentiaali uusille investoinneille (energia, verkot, teollisuus)	• Etäisyys asutukseen, kaavoitus, maaperä
Logistinen sormenjälki	Kuinka monta elinkeinoelämän toimijaa käyttää tietä	• Vaatii elinkeinoelämän tiedonjakoa • Toimijoiden kappalemäärä
Energian tuotanto	Tien varrella sijaitsevan uusiutuvan energian (tuuli, aurinko, bio) kapasiteetti/arvo	• Mittarina nimellisteho MW tai euromääräinen arvo
Tien rooli vientiketjussa	Kuinka suuri osa tien kautta kulkevasta massasta päätyy lopulta vientituotteeksi	• Vaatii elinkeinoelämän tiedonjakoa • Raaka-aine x jalostusarvon kerroin
Kiinteän väestön määrä	Paljonko vakituisia asukkaita	• Asukkaiden määrä
Kausiväestön määrä	Paljonko kausittaisia käyttäjiä	• Vapaa-ajan asukkaiden määrä

05

Visio alueelliselle tieverkolle ja keinoja sen edistämiseksi

SUOMEN SEUTU-, YHDYS- JA YKSITYISTEIDEN
VISIO 2040

Talouskasvun, turvallisuuden ja sujuvan arjen mahdollistava Suomen laajuinen tieverkko

Alueellinen tieverkko mahdollistaa Suomen kestävän talouskasvun

- ✓ Mahdollistaa olemassa olevan yritystoiminnan ja sen kustannusten alentamisen kaikkialla Suomessa
- ✓ Edistää puhtaan siirtymän energia- ja teollisuusinvestointien toteutumista eri puolille Suomea
- ✓ Toimii tärkeänä instrumenttina kansainvälisen matkailun kasvattamisen tavoitteelle

Alueellinen tieverkko turvaa huoltovarmuutta kaikissa olosuhteissa

- ✓ Mahdollistaa yhteiskunnan kriittisten toimintojen ylläpidon: energiaverkot, ruuantuotanto, teollinen toiminta ja julkiset kriittiset palvelut
- ✓ Tieverkko mahdollistaa kaksikäyttöisyyden ja parantaa maanpuolustuksen edellytyksiä
- ✓ Tieverkko on säänkestävä ja auttaa ilmastonmuutoksen vaikutusten hallinnassa, mm. metsäpalojen torjunnassa.

Alueellinen tieverkko mahdollistaa ihmisille toimivan ja turvallisen arjen

- ✓ Jokaiselle suomalaiselle mahdollisuus saavuttaa julkiset palvelut
- ✓ Alueellinen tieverkko vastaa nykyistä paremmin kausiväestön liikkumistarpeisiin
- ✓ Alueellinen tieverkko tarjoaa hyvää saavutettavuutta matkailijoille ja virkistyskäytölle

Alueellisen tieverkon korjausvelan kasvu pysäytetään vuoden 2026 tasoon

- ✓ Seutu- ja yhdysteiden päällysteiden korjaukseen **180 milj. € / v**. Päällystettyjen teiden rakenteiden tilannekuva luotava kattavilla mittauksilla.
- ✓ Sorateiden kunnossapitoon **50 milj. € / v.**
- ✓ Yksityisteiden valtionavustus **30 milj. € / v.**
- ✓ Seutu-, yhdys- ja yksityisteiden hoidon vuotuinen rahoitus säilytetään ostovoimaltaan nykyisellään.

Keinoja vision edistämiseksi

Taloudelliset keinot

1. Riittävän ja pitkäjänteisen parlamentaarisen tahtotilan saavuttaminen rahoitukselle
2. Visiossa esitetyt tavoitteet osaksi Väyläviraston tulosohjausta
3. Vaihtoehtoisten julkisten rahoituskanavien hyödyntäminen: EAKR, CEF Military Mobility, EU:n maaseuturahasto
4. Yksityisteiden valtionavustusten yhtenäistäminen helpottamaan rahoituksen kohdistamista ja hakemista

Toiminnalliset keinot

1. Kunnossapidon piloteista parhaiden käytäntöjen vakiinnuttaminen
2. Urakka-alueiden kriittinen tarkastelu: esim. synergiat ja yhteistyö urakka-alueiden rajoilla
3. Dynaaminen kunnossapito, jossa tähdätään ennaltaehkäisevään ja oikea-aikaiseen kunnossapitoon
4. Suomen elinkeinoelämän, tienpitäjän ja urakoitsijoiden välisen tiedonkulun kehittäminen vastaamaan yhä paremmin operatiivisiin tarpeisiin

Teknologiset keinot

1. Yhteinen tietokanta koko Suomen tieverkolle (ml. yksityistiet)
2. Kelirikkoennusteiden kehittäminen
3. Ammattikuljettajien oman palautekanavan kehittäminen
4. Liikkuvan kaluston kameroiden ja sensorien hyödyntäminen ennakoivassa kunnossapidossa

Kaikkia toimenpiteitä harkittaessa on tärkeää ottaa huomioon, ettei alueellisen tieverkon käyttäjien kustannustaakka nousisi.

RT INFRA KONEYRITTÄJÄT KUNTALIITTO Metsäkeskus MTK SKAL SUOMEN TIEYHDISTYS DESTIA A COLAS COMPANY

RT INFRA
KONEYRITTÄJÄT
KUNTALIITTO
Metsäkeskus
MTK
SKAL
SUOMEN TIEYHDISTYS
DESTIA
A COLAS COMPANY