



VÄYLÄVIRASTO

VASTAA VALTION VÄYLÄVERKOSTA

Toimiva väyläverkko mahdollistaa Suomen hyvinvoinnin, kilpailukyvyn ja kestävä kasvun



Väylävirasto
Trafikledsverket

Toukokuu 2023

Väylävirasto vastaa tie-, rata- ja vesiliikenteen väyläverkon suunnittelusta, kehittämisestä ja kunnossapidosta sekä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisesta.

Toimiva väyläverkko on hyvinvoinnin, huoltovarmuuden ja kestävän kasvun perusta. Tästä kansallisomaisuudesta huolehtiminen on avointa ja asiantuntevaa sekä perustuu yhteiskunnalliseen vaikuttavuuteen. Väyläviraston tehtävänä on vastata liikkumisen muutoksen synnyttämiin tarpeisiin asiakaslähtöisesti ja yhteistyöhakuisesti. Edistämme osaltamme myös infra-alan kehitystä ja vastuullista rakentamista.

Vastuullisuus on osa Väyläviraston jokapäiväistä toimintaa

Vastuullisuus työ nivoutuu liikenteen hallinnon alan ja Väyläviraston yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteisiin: Huolehdimme liikenteen palvelutasosta ja tuotamme yhteiskunnalle toimivan arjen ja kasvun alustan turvallisen infran muodossa. Toimintaamme ohjaavat lakisääteiset velvoitteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi sekä liikennejärjestelmän turvallisuuden, toimivuuden ja saavutettavuuden parantamiseksi.

Väyläviraston ympäristöohjelman tavoitteissa korostuu liikenteen kasvun ohjaaminen ympäristön kannalta edullisempiin kulkumuotoihin, erityisesti kaupunkiseuduilla. Kiinnitämme erityistä huomiota muun muassa ilmastomuutoksen hillintään ja hiilijalanjäljen pienentämiseen, energiatehokkuuteen, kiertotalouden edistämiseen ja luonnon monimuotoisuuden vaalimiseen.

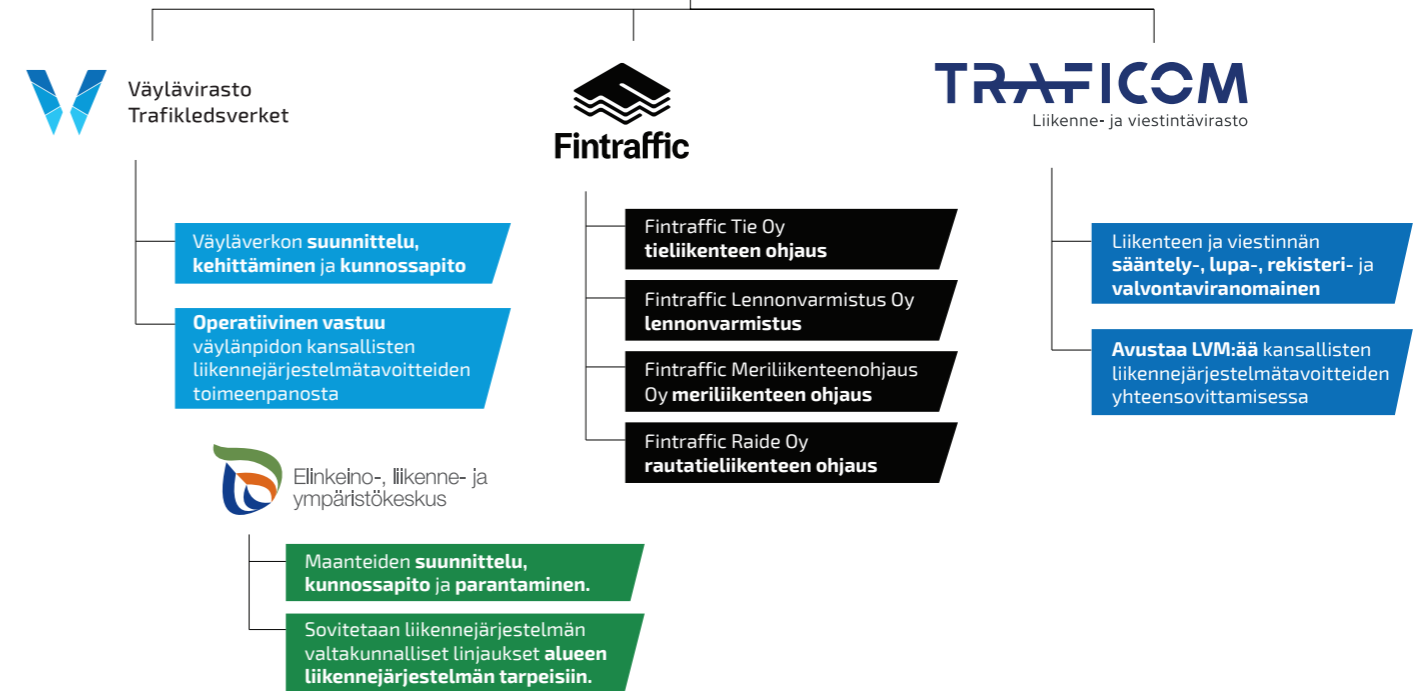


Henkilöstö, vakinaisia noin
480
asiantuntijaa



Tehtävämme tie-, rata- ja vesiliikenteen väylillä

- Väyläverkon suunnittelu
- Väylien kehittäminen
- Väylien kunnosta huolehtiminen
- Osallistuminen liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen
- Talvimerenkulun järjestäminen
- Liikenteenohjauksen järjestäminen



Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kuuluu kolme virastoa: Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Ilmatieteenlaitos sekä yhtiöt Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Yleisradio Oy, Cinia Oy, Suomi-rata Oy, Turun Tunnin Juna Oy ja Itärata Oy.

Tietoa päätöksenteon tueksi

Väyläviraston tietopääoma muodostuu väylähankkeiden tiedoista sekä väyläomaisuuden ja sen kuntotietojen tietovarannoista. Väyläomaisuustietoja ovat esimerkiksi maantie-, rata- ja vesiväylien rakenne- ja kuntotiedot sekä varustelu- ja liikennetiedot. Tietovarantoja hyödynnetään suunnittelussa, kunnossapidon ohjelmoinnissa, seurannassa ja toiminnan ohjaamisessa.

Väyläviraston väyläverkon keskeisistä osista luodaan parhaillaan digitaalista kaksosta eli fyysisen väyläinfran digitaalista kopiota. Digitaalinen kaksonen sisältää myös väylien kunto- ja ennustemallit. Digitaaliset prosessit mahdollistavat väylätietojen sekä väyläverkon tehokkaan hyödyntämisen väylänpidon kaikissa toiminnoissa, edistään koko liikennejärjestelmän automaatioita ja digitalisaatiota. Väylävirastossa digitaalisen turvallisuuden tehtäväkenttä jakautuu kyberturvallisuuden, tietoturvan ja tietosuojan osa-alueisiin, joiden rooli muuttuvassa toimintaympäristössä on jatkuvassa kasvussa.

Yhteistyötä yli organisaatiorajojen

Väylävirasto tilaa liikenteenohjauksen palvelut valtion erityistehtäväyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Väylävirasto huolehtii valtakunnallisen palvelutason toteutumisesta maanteillä. Tiestön kunnossapidosta vastaavat yhdeksän alueellista ELY-keskusta. Päivittäisten teiden kunnossapidosta huolehtivat kilpailutetut urakoitsijat.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vastaa liikenteen luvista, pätevyyksistä, valvonnasta ja turvallisuudesta.

Työllistämme välillisesti

17 000 ihmistä

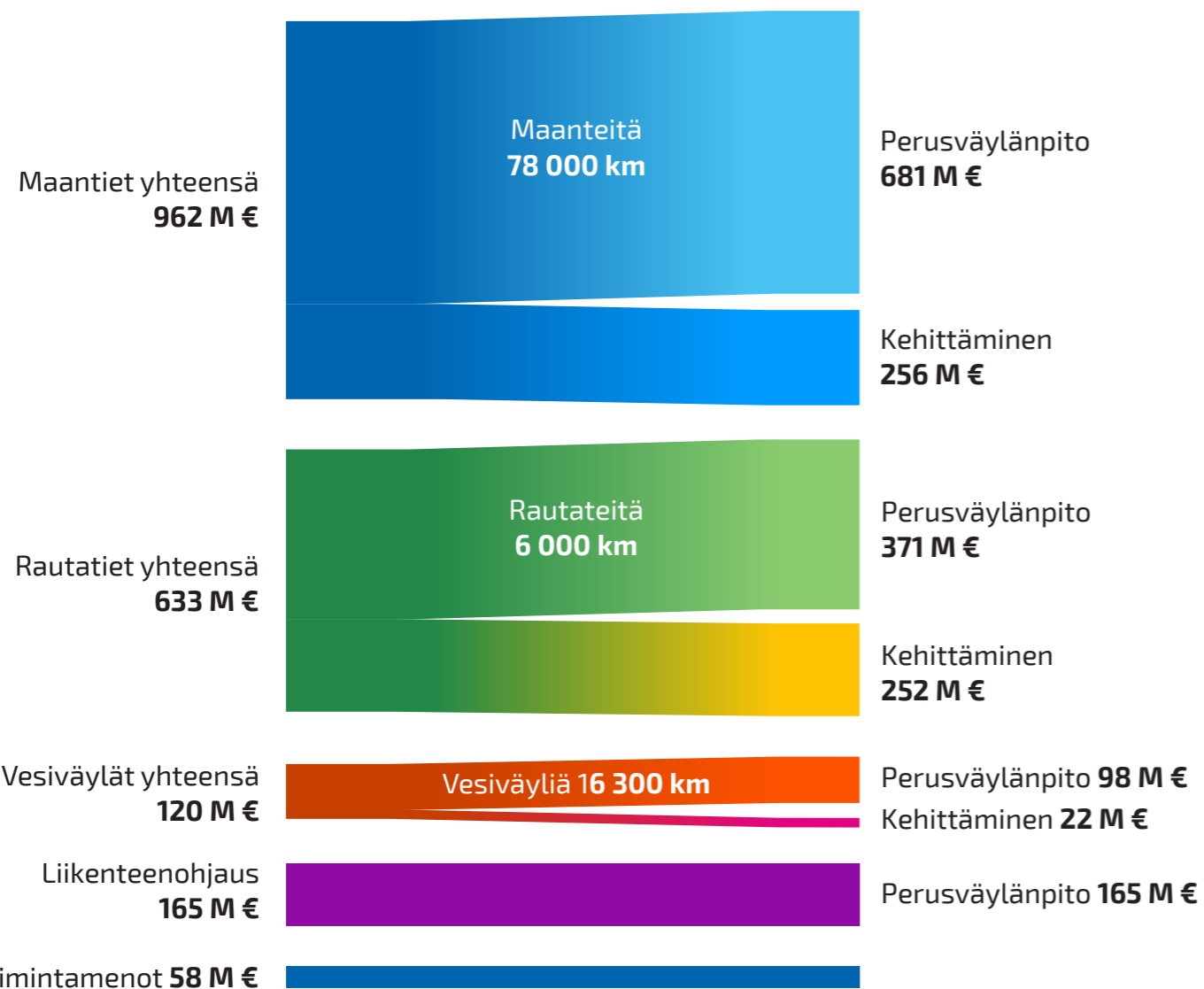
Noin 1,5 miljardin euron vuosittaisilla hankinnoilla Väylävirasto on maamme suurimpiin kuuluva tilaajaorganisaatio. Väyläviraston hankintakriteerit ja toimintatapa heijastuvat koko infra-alaan, joten koko hankintaketjumme vastuullisuus on erityisen tärkeää. Edellytämme samaa myös sopimuskumppaneiltamme. Kehitämme jatkuvasti hankintojen ympäristökriteereitä ilmasto-, kiertotalous- ja muiden kestävän kehityksen tavoitteiden edistämiseksi.

Teiden, rautateiden ja vesiväylien päivittäistä liikennöintiä turvataan perusväylänpidolla. Perusväylänpitoon sisältyvät väylien päivittäisen hoidon lisäksi erilaiset korjaustoimenpiteet, liikenteenohjauksen palvelut ja pienimuotoiset parantamisinvestoinnit. Perusväylänpidon rahoitus vuonna 2023 on 1353 miljoonaa euroa (sisältäen tulot).



Vuosibudjetti
2023 noin

1,9
mrd €



Tieverkko

Suomen tieverkko käsittää valtion maantiet, kunnalliset katuverkot ja yksityistiet. Väylävirasto huolehtii valtion tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä alueellisten ELY-keskusten kanssa.



Väyläviraston vastuulla olevien maanteiden yhteispituus on noin **78 000 km**.



Kävely- ja pyöräteitä on noin **6 000 km**.



Valta- ja kantateitä eli pääteitä on reilut **13 000 km**, josta moottoroiteita noin **900 km**.



Päällystettyjä teitä on noin **65 %** teistä eli yhteensä noin **50 700 km**.



Suurin osa tiepituudesta, **64 900 km**, on seutu- ja yhdysteitä. Ne edustavat liikenteestä vain runsaasta kolmannesta.



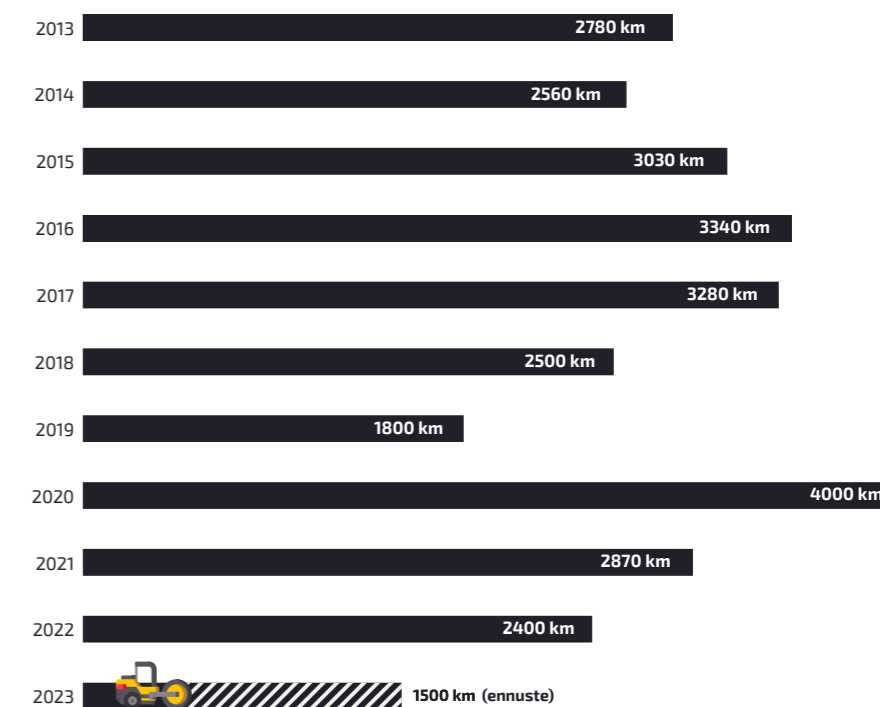
Suomen koko tieverkon pituus on noin **454 000 km**. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin **350 000 km** ja kuntien katuverkkojen **26 000 km**.

Teiden kunnossapito

Maanteiden kunnossapitoon kuuluu päällystettyjen teiden, sorateiden, siltojen, tieympäristön sekä maanteiden varsilla olevien laitteiden ja rakenteiden hoito ja korjaus. Kustannustason nousu vähentää mahdollisuuksia hillitä korjausvelan kasvua tai parantaa liikenneolosuhteita. Päivittäisen liikennöinnin turvaaminen ja kriittisten kohteiden korjaukset priorisoidaan. Päällystysmäärät näkyvät asiakkaiden tyytyväisyydessä vuoden viiveellä.

Koska rahaa on käytettävissä vähemmän kuin olisi tarvetta, vilkkaimpien teiden kunnossapito on priorisoitu. Tämä näkyy myös tyytyväisyystutkimusten tuloksissa. Tienkäyttäjät ja ammattiliikenne ovat melko tyytyväisiä pääväylien kuntoon, mutta muiden teiden kunto huolestuttaa.

Päällysteiden korjausvelkaa syntyy, jos päällystysmäärä jää vuosittain alle 4000 km.



Rataverkko

Suomen rataverkon ylläpito, kehittäminen ja kunnossapito ovat Väyläviraston vastuulla.

Väylävirasto hankkii rautatieliikenteen ohjauspalvelun Fintraffic Oy:ltä. Liikenteenohjauksen palvelut sisältävät mm. operatiivisen liikenteenohjauksen, ratatöihin liittyvän liikennesuunnittelun, sekä matkustajainformaatiopalvelut.

Rataverkon kunnossapito

Väylävirasto huolehtii Suomen rataverkon liikennekel-
poisuudesta. Kunnossapitoon kuuluvat tarkastukset,
määräaikaishuollot, viankorjaukset ja lumityöt talvella.

Suomen liikennöidyn rataverkon
pituus on **noin 6000 km.**



3 330 km rataverkosta on sähköistetty.



Yksiraiteista rataverkkoa on **5230 km.**



Kaksi- tai useampiraiteista
rataverkkoa on **690 km.**



Suomen rataverkon raideleveys
on **1524 mm**, joka poikkeaa suu-
rimmassa osassa muuta Euroop-
paa käytettävästä **1435 mm:stä.**

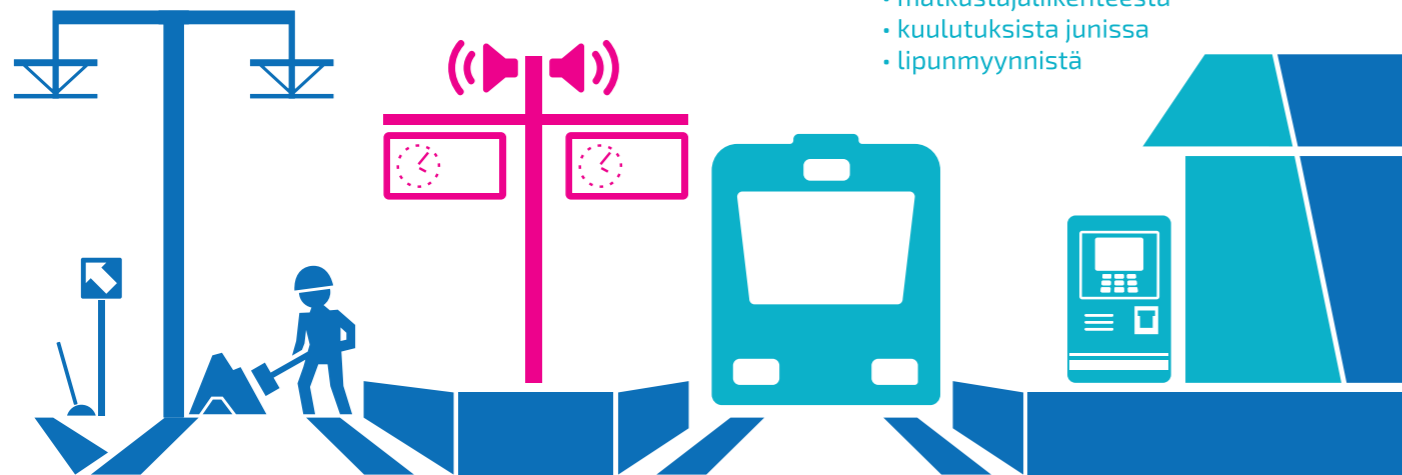


Fintraffic vastaa

- laiturinäytöistä
- kuulutuksista asemilla
- liikenteen ohjauksesta

VR/HSL vastaa

- matkustajaliikenteestä
- kuulutuksista junissa
- lipunmyynnistä



Väylävirasto vastaa

- rataverkosta
- rataverkon kunnossapidosta
- laiturialueista

Vesiväylät

Väyläviraston vastuulla on valtaosa Suomen
vesiväylistä ja kanavista. Niiden ylläpidossa
ja kehittämisessä otetaan huomioon
niin kauppamerenkulun kuin muunkin
vesiliikenteen tarpeet.



Väylävirasto vastaa **jäänmurron**
viranomaistehtävistä ja huolehtii
jäänmurtaaja-avustuksen saatavuus-
tasta Suomen vesialueella. Suomen
satamat jäätyvät joka talvi.



Väyläviraston ylläpitämiä rannikko-
väyliä on noin **8 300 km** ja sisävesi-
väyliä hieman alle **8 000 km.**



Näistä kauppamerenkulun väyliä on
noin **4 000 km.**



Väylävirasto ylläpitää noin **25 500**
merenkulun turvalaitetta (mm. maja-
koita, poijuja, viittoja ja linjatauluja).



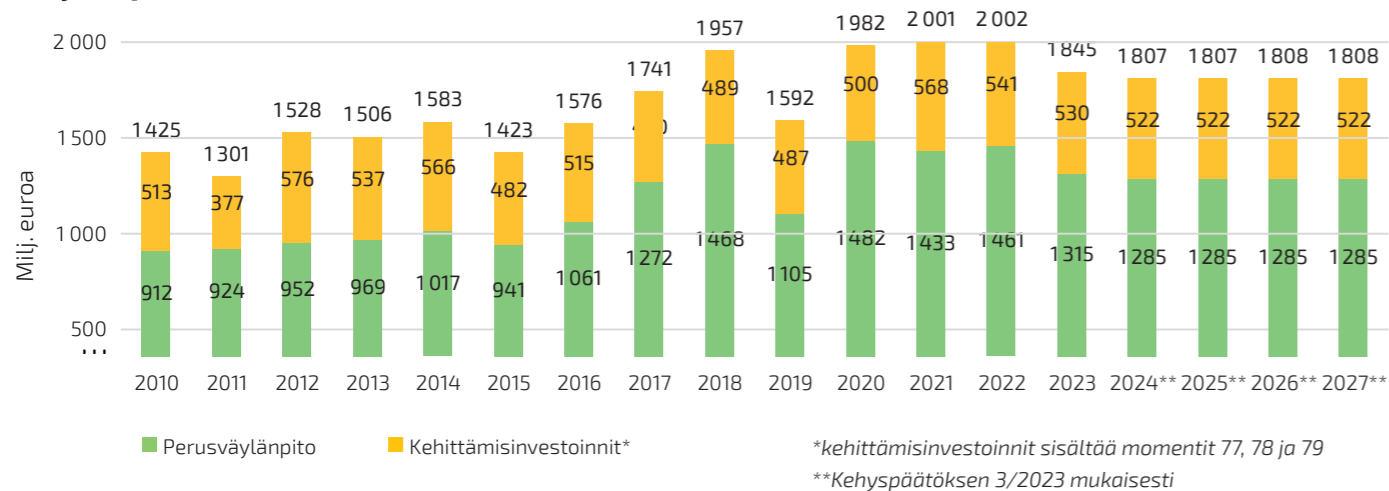
Saimaan järviolueelta merelle johta-
van Saimaan kanavan lisäksi väyläs-
töön kuuluu **31** muuta sulkukanavaa.

Vesiväylien kunnossapito

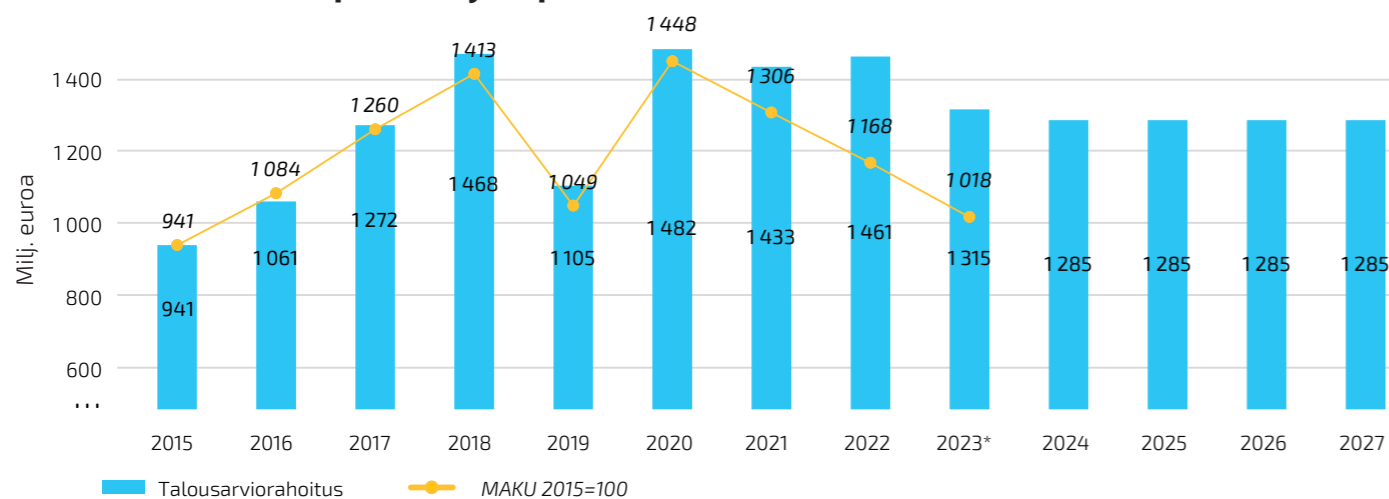
Vesiväylien kunnossapito on merenkulun
turvalaitteiden huoltoa sekä näiden korjaus-,
kunnostus- ja rakentamistoimenpiteitä. Lisäksi
vesiväylien kunnossapitoon kuuluvat väylien
kunnossapitoruoppaukset ja kunnossapitoa
palvelevat väylien suunnittelu ja tutkimukset.



Väylänpidon rahoitus



Inflaation vaikutus perusväylänpidon rahoitukseen



Inflaatio on syönyt ostovoimasta noin 25 %. Yleisen ja etenkin maarakennusalan viimeisen kahden vuoden aikana tapahtuneen kustannustason nousun vaikutukset ovat rajut. Perusväylänpidossa noin 1,3 miljardin euron ostovoima on tällä hetkellä sama kuin noin yhden miljardin euron ostovoima vuosina 2015–2020.



Väyläverkon korjausvelka noin

4,0
mrd €

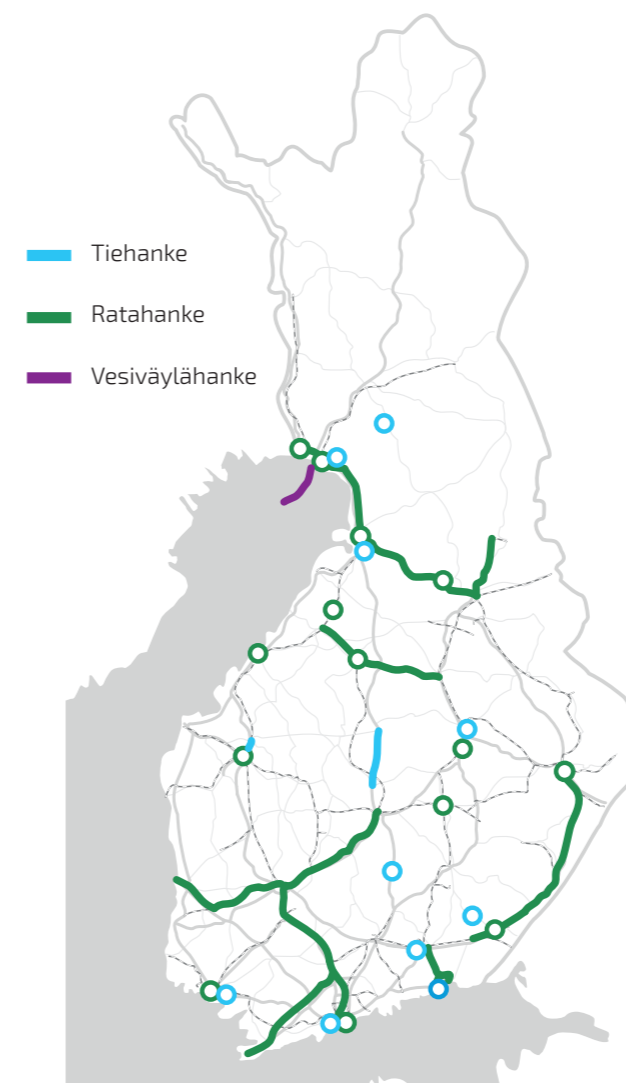
Korjausvelkalaskelmat on tehty vuoden 2015 maarakennuskustannustasossa. Tämä kustannustaso pysyi kohtuullisen vakiona vuoteen 2020 asti. Maarakennusalan kustannustason nousu näkyy suoraan myös korjausvelan vähentämiseen tarvittavien toimenpiteiden hinnoissa. Kun tämä kustannustason muutos huomioidaan korjausvelkalaskelmissa, nousee korjausvelka noin 3 miljardista noin 4 miljardiin.

Kehittämisinvestoinneilla nostetaan väyläverkon palvelutasoa. Vuonna 2023 käynnissä on 33 suurta kehittämishanketta ja 11 perusväylänpidon hanketta.

Rakenteilla kehittämissankkeita yhteensä

2,1

mrd € arvosta



Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Muun muassa näitä tavoitetta edistetään yhteistyöhön perustuvalla liikennejärjestelmäsuunnittelulla.

Valtakunnallisella tasolla liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuvat Väyläviraston lisäksi muun muassa liikenne- ja viestintäministeriö, ELY-keskukset sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun osallistuvat virastomme lisäksi esimerkiksi maakuntien liitot, kunnat ja kaupunkiseudut. Alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu palvelee alueellisia tarpeita sekä tarjoaa syötteitä valtakunnalliselle suunnittelutasolle.



Väyläviraston rooli liikennejärjestelmäsuunnittelussa

- Olemme mukana valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.
- Tuomme mukaan erityisesti väylänpidon asiantuntemusta sekä väylänomaisuuden haltijan näkökulman.

Mitä kaikkea otetaan huomioon liikennejärjestelmäsuunnittelussa?

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa otetaan huomioon monia erilaisia asioita:

- Ihmisten liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus
- Yritysten kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus
- Tulevaisuuden liikkumistarpeet
- Liikenneverkkojen ja niiden solmukohtien kehittämistarpeet ja rahoitus
- Liikenteen turvallisuus
- Liikennejärjestelmän energiatehokkuus
- Liikenteen ympäristöhaittojen ehkäiseminen ja vähentäminen
- Tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet
- Liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut

3 tärkeää tavoitetta

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta sekä parantamaan liikenneturvallisuutta:

- **Saavutettavuus:** Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- **Kestävyys:** Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.
- **Tehokkuus:** Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12)

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitelma ohjaa sitä, miten valtio kehittää Suomen liikennejärjestelmää.

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laadittiin parlamentaarisesti vuosille 2021–2032. Suunnitelman laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma koskee koko Suomea ja kaikkia kulkumuotoja. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristöä koskeva analyysi, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä

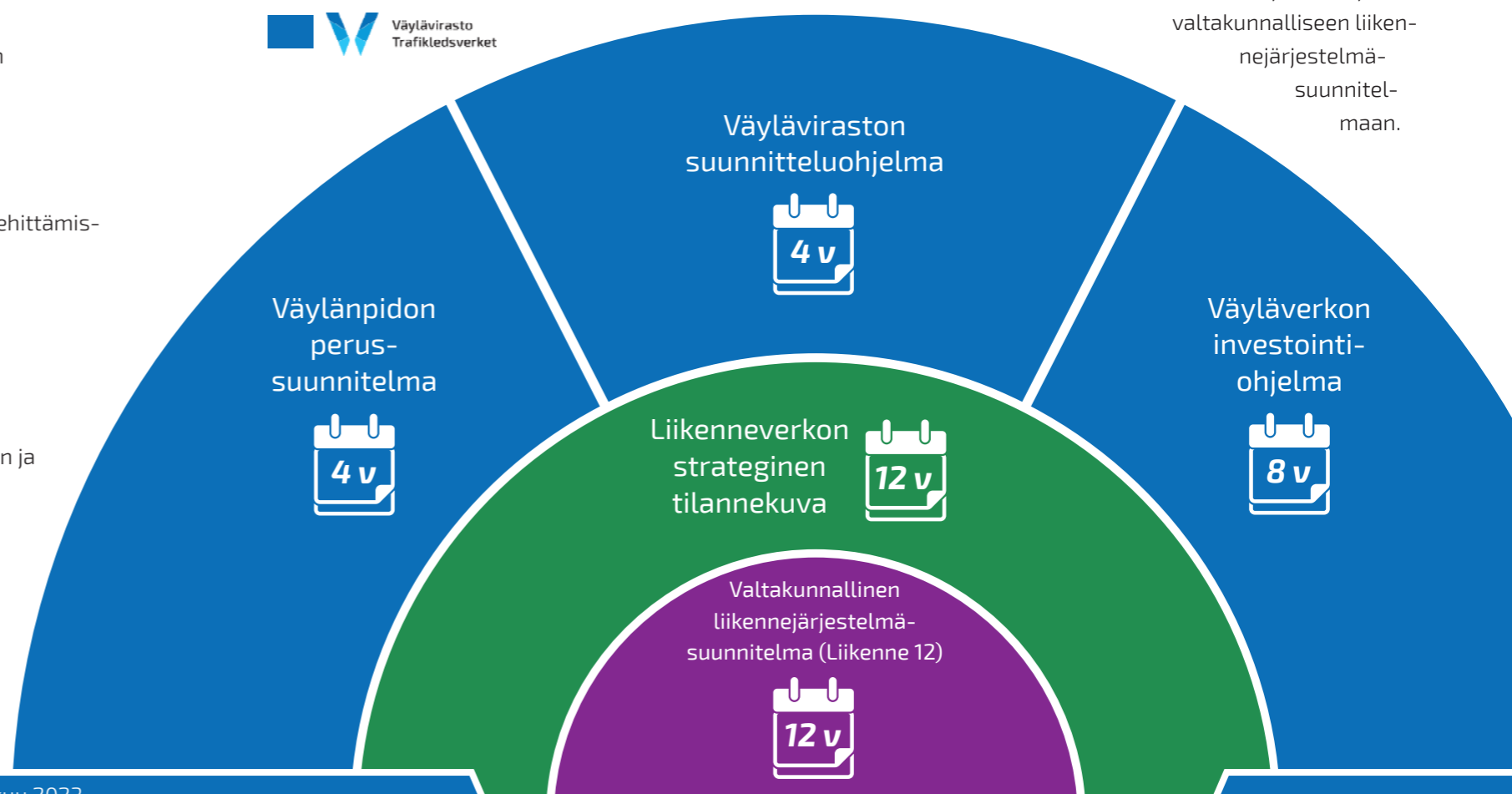


vuoteen 2050 asti ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevat tavoitteet.

Suunnitelma sisältää 12-vuotisen toimenpideohjelman, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskevan valtion rahoitusohjelman. Suunnitelmassa kuvataan myös liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen vaikutukset.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Suunnitelman hyväksyy valtioneuvosto. Ennen hyväksymistä suunnitelma annetaan eduskunnalle selontekona. Väylävirasto osallistuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun erityisesti valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kunnossapidon ja kehittämisen osalta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tuo reunaehdot moniin muihin suunnitelmiin. Esimerkiksi Väyläviraston suunnitteluohjelma, perussuunnitelma sekä investointiohjelma nojaavat valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.



Väyläverkon investointiohjelma

Investointiohjelma on Väyläviraston näkemys siitä, mitkä uudet maantie-, rata- ja vesiväylähankkeet kannattaisi rakentaa seuraavan kahdeksan vuoden aikana. Viimeisin investointiohjelma on laadittu vuosille 2024–2031 ja se on osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12 -suunnitelma) toimeenpanoa. Investointiohjelman kehittämishankkeiden mahdollisesta toteuttamisesta päättää eduskunta.

Investointiohjelma sisältää kehittämis- ja parantamishankkeiden lisäksi isoja peruskorjaushankkeita. Mukana ovat vain sellaiset hankkeet, joille ei ole vielä myönnetty rahoitusta. Investointiohjelma ei sisällä jo rakenteilla olevia hankkeita. Myös jotkin isommat suunnitteilla olevat hankekokonaisuudet (esimerkiksi Digirata ja hankeyhtiöiden isot ratahankkeet) jäävät investointiohjelman ulkopuolelle.

Miten investointiohjelman hankkeet on valittu?

Investointiohjelmaan päästäkseen hankkeen suunnittelun tulee olla jo pitkällä. Tähän on useampi syy. Hankkeesta tulee olla tarpeeksi suunnittelutietoa, jotta sen kustannuksia ja vaikutuksia voi arvioida. Lisäksi hankkeen tulee olla suunniteltu niin pitkälle, että rakennustyöt voisi aloittaa lähivuosien aikana.

Investointiohjelman hankkeiden valinta pohjautuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja tavoitteisiin. Kokonaisuutena investointiohjelman hankkeiden tulee siis edistää liikennejärjestelmän tehokkuutta, kestävyyttä ja saavutettavuutta.

Investointiohjelman talouskehys ja rahoituksen linjaukset tulevat valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Suunnitelman mukaan kehittämishankkeille olisi käytössä noin 2,7 miljardia euroa ja perusväylän-



Väyläverkon investointiohjelma lukuina

- Suunnitelman mukaan investointiohjelmassa kehittämishankkeille **3 miljardia** euroa ja parantamishankkeille **755 miljoonaa** euroa.
- Viimeisimmässä investointiohjelmassa (2024–2031) mukana **26** ratahanketta, noin **80** tiehanketta ja **9** vesiväylähanketta

pidon parantamishankkeille reilu 700 miljoonaa euroa. Summat ovat isoja, mutta silti investointiohjelman ulkopuolelle jää paljon hyviä ja tarpeellisia hankkeita, sillä väylillämme on kehittämistarpeita yli 10 miljardin euron edestä.

Vaikka investointiohjelma on Väyläviraston asiantuntijänäkemys, siinä otetaan huomioon muun muassa yritysten, maakuntien ja kuntien näkemyksiä. Investointiohjelman päivittämisessä käydään läpi ohjelmasta annetut lausunnot, joita saimme viimeksi yli 270.

Väylänpidon perussuunnitelma

Valtion väyläverkon hoito, korjaus, liikenteen palvelut ja perusväylänpidosta rahoitettava parantaminen kuvataan väylänpidon perussuunnitelmassa. Suunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdennetaan väyliä palvelutason ja virastolle osoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kuinka perusväylänpidon rahoituksesta ja sen ohjaisesta päätetään?

Eduskunta päättää vuosittain perusväylänpidon määrärahoista ja asettaa tavoitteet rahoituksen käytölle. Rahoitus ohjataan tavoitteiden ja tarpeen mukaan. Suunnittelu tehdään pääasiassa yhdelle vuodelle ja alustavana nelivuotiskaudelle. Vuoden 2023 rahoitus on päätetty valtion talousarviossa. Vuosien 2024–2026 osalta rahoitus on julkisen talouden suunnitelman mukainen.

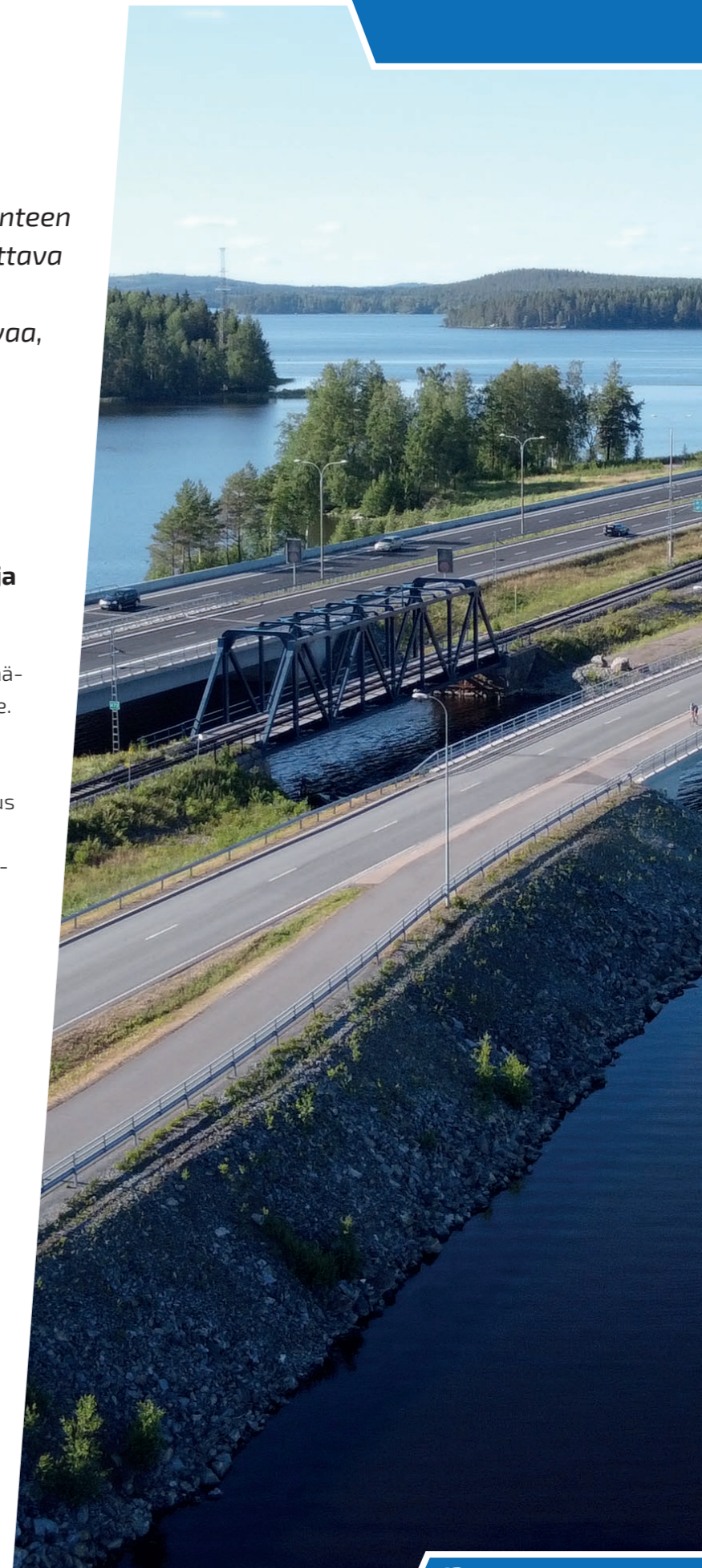
ELY-keskukset tekevät alueelliset tienpidon ja liikenteen suunnitelmat

Väylävirasto ohjaa ELY-keskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat väylänpidon suunnitteluun, ja muutokset otetaan huomioon suunnitelman tarkistusten ja päivittämisen yhteydessä.



Väyläomaisuus

20
mrd €



Suunniteltaessa uutta tietä tai nykyisen tien parantamista taikka uutta rautatietä tai rataosuuden parantamista, on suunnittelun perustuttava maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan. Vesiväylien suunnittelu ei perustu kaavoitukseen, vaan väylän sijainti päätetään vesilain mukaisessa luvassa. Luvan myöntämisessä kuitenkin huomioidaan kaavoitukselliset asiat.

Isojen tie- ja ratahankkeiden suunnittelu on pitkä prosessi, joka vie tyypillisesti monta vuotta. Hyvä suunnittelu kuitenkin kannattaa, sillä niin varmistetaan erilaisten näkemysten kuuleminen ja parhaan toteutusvaihtoehdon löytäminen.

Kaikkia suunnitteluvaiheita ei aina tarvita, jos hankkeen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi. Vaiheita voidaan tarvittaessa yhdistää.

Suunnitteluohjelma

Suunnitteluohjelma on kooste Väylävirastossa ja ELY-keskuksissa käynnissä olevista valtion tie-, rata ja vesiväylähankkeiden suurempien kohteiden selvityksistä, yleissuunnitelmista, tie- ja ratasuunnitelmista.

Tuorein suunnitteluohjelma koskee vuosia 2023–2026. Yhteensä suunnitteluohjelmassa on noin sata väylähanketta. Uusia hankkeita tai seuraavaan suunnittelu- vaiheeseen eteneviä hankkeita on noin neljäkymmentä, loput ovat aikaisemmin aloitettuja hankkeita, joiden suunnittelu jatkuu. Suunnitteluohjelma päivitetään vuosittain.

Suunnitteluohjelman kohteiden valinnassa otetaan huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet sekä liikenteen akuutit ja kriittiset tarpeet. Suunnitteluohjelma on vahvasti yhteydessä myös investointiohjelmaan. Potentiaalisimmat hankkeet voivat edetä suunnitteluohjelman kautta investointiohjelmaan. Investointiohjelman kohteiden tulee olla vaikutuksiltaan arvioituja ja tarpeeksi pitkälle suunniteltuja.

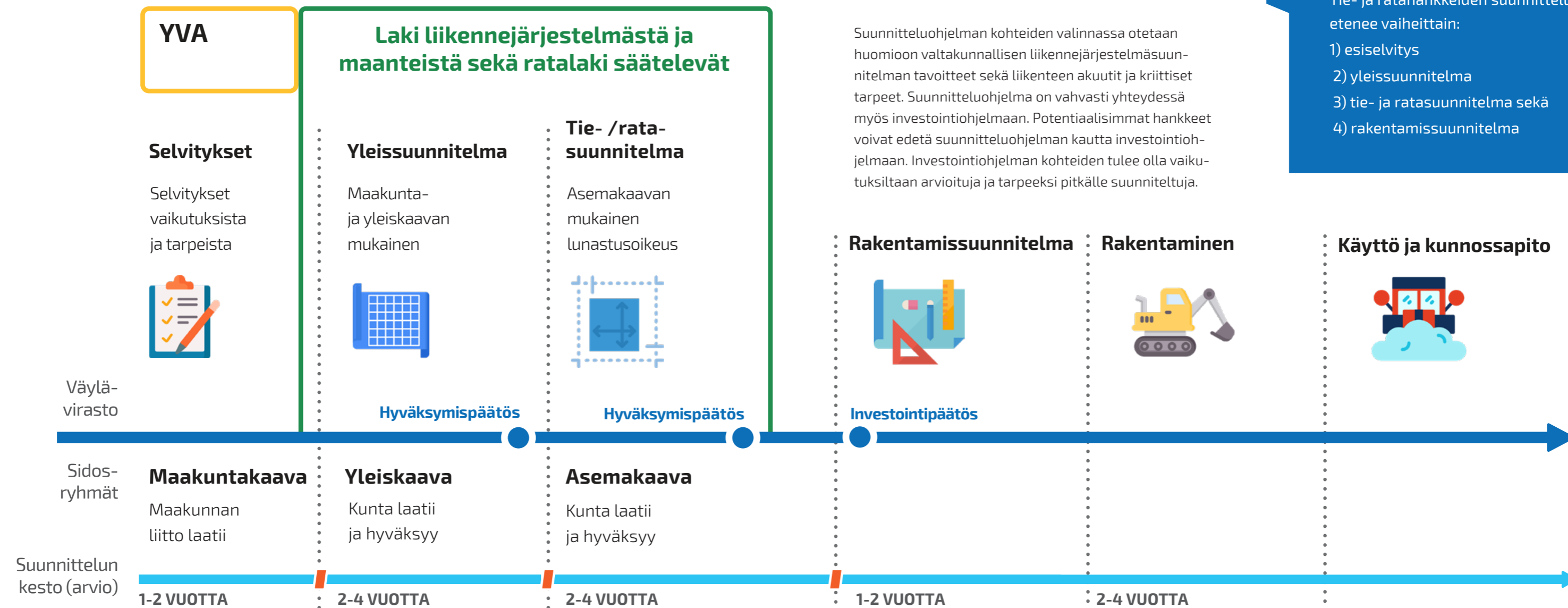
Suunnitteluohjelman puitteissa suunnitteluun käytetään noin 15 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on hyvin pieni osa siitä, mitä rakentamiseen käytetään rahaa. Hyvä suunnittelu säästää rahaa, kun vaihtoehtoja on tarpeeksi ja monet sudenkuopat on jo selvitetty suunnittelussa ja sen aikaisessa vaikutusten arvioinnissa.



Hankkeen vaiheet suunnittelusta toteutukseen

Tie- ja ratahankkeiden suunnittelu etenee vaiheittain:

- 1) esiselvitys
- 2) yleissuunnitelma
- 3) tie- ja ratasuunnitelma sekä
- 4) rakentamissuunnitelma



█ Hankinta suunnitteluvaiheiden välissä vie isommissa hankkeissa n. 1-2 vuotta.

OLLAAN YHTEYDESSÄ!

Johtoryhmä:

pääjohtaja Kari Wihlman

johtaja Anna Jokela, yhteiskuntasuhteet ja henkilöstö

johtaja Laura Kuistio, lakiasiat

hankintajohtaja Pekka Petäjäniemi

toimialajohtaja Mirja Noukka, toiminnanohjaus

toimialajohtaja Pekka Rajala, suunnittelu

toimialajohtaja Magnus Nygård, hankkeet

toimialajohtaja Virpi Anttila, väylänpito

toimialajohtaja Juuso Kummala, väylien käyttö, turvallisuus ja tieto



Sähköpostiosoitteemme ovat
muotoa etunimi.sukunimi@vayla.fi



[Vayla.fi](https://vayla.fi)



[@vaylafi](https://twitter.com/vaylafi)



[@vaylafi](https://facebook.com/vaylafi)



[vaylafi](https://linkedin.com/company/vaylafi)



[@vaylafi](https://instagram.com/vaylafi)



Väyläviraston vaihde p. 0295 34 3000

Asiakaspalvelu

Liikenteen asiakaspalvelu:



liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi



p. 0295 020 600

Tieliikenteen häiriötilanteet:



Tienkäyttäjän linja, 24 h, p. 0200 2100

Palauteväylä:



palautevayla.fi

