



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer

Ange nr/Ange år

Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST 1.4.22

Vägnätprojekt



Kirjoita tekijät; Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi

**Investeringsprogram för statens
trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST
1.4.22**

Vägnätprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år

Omslagsbild: Ange namnet på fotografen.

Nätpublikation PDF (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
tfn 0295 343 000

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: **Investeringsprogram för statenstrafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST1.4.22 - Vägnätprojekt.** Trafikledsverket Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr / Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Nyckelord: Ange nyckelord

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på svenska. – Skriv undertexten på svenska.. Trafikledsverket. Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr / Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Sammanfattning

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. I rapporten beskrivs effekterna av landsvägsprojekten i investeringsprogrammet och beskrivningen av de landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och några av de landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. I rapporten beskrivs effekterna av landsvägsprojekten i investeringsprogrammet och beskrivningen av de landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och några av de landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

I Helsingfors Ange månad Ange år

Trafikledsverket
Ange ansvarig avdelning/enhet

Innehåll

1	INVESTOINTIOHJELMAN MAANTIEHANKKEIDEN VAIKUTUKSET.....	8
1.1	Vaikutukset saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon	8
1.2	Vaikutukset kestävyYTEEN.....	10
1.3	Vaikutukset liikennejärjestelmän turvallisuuteen.....	11
1.4	Investointiohjelman maantiehankkeiden tuottamat hyödyt PRIO:lla laskettuna	12

BILAGOR

Bilaga 2a	Investeringsprogrammets landsvägsprojekt
Bilaga 2b	Landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

1 Effekterna av investeringsprogrammets landsvägsprojekt

1.1 Effekter på tillgängligheten och servicenivån för resor och transporter

Vägprojektens betydande effekter påverkar främst faktorerna för tillgänglighet (hastighet, smidighet, frihet från störningar) och påverkar därmed servicenivån (användarfördelarna) för resor och transporter. I de flesta fall är vägprojektens främsta mål – utöver trafiksäkerheten – att öka hastigheten, smidigheten eller friheten från störningar. Förutom användarfördelar kan förändringar i tillgängligheten också ses ur ett interregionalt och regionernas interna tillgänglighetsperspektiv, vilket därmed är kopplat till utvecklingsförutsättningarna i regionerna, till förutsättningarna för ekonomisk tillväxt och, på mycket lång sikt, till den regionala strukturen.

Den största påverkan på tillgängligheten kommer från projekt som förbättrar kapaciteten i de stora stadsregionerna. Smidighet, snabbhet och störningsfrihet förbättras, särskilt i regionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Jyväskylä, på vägavsnitt där servicenivån är låg.

Varje landsvägsprojekt i investeringsprogrammet kommer att förbättra **sin regions interna tillgänglighet**. Effekten är störst i stadsområden, särskilt under rusningstid. Förutom de stora stadsområdena förbättras också smidigheten i regionerna Björneborg, Jyväskylä, Kotka och Vasa. Effekterna påverkar främst arbetsresor och övrig trafik under rusningstid. Vägprojekten i stadsregionerna kan på längre sikt få omfattande effekter på stadsregionens trafiksystem och utveckling av markanvändning. (Här text från Luftbron om stadsregionernas kapacitetsprojekts inverkan på markanvändningens utveckling, samhällsstrukturens utvidgande, spridning) I Helsingfors, Västra Nyland, Åbo, Uleåborg, Kotka och Björneborg kommer investeringsprogrammets projekt att förbättra tillgängligheten till hamnar och tillhörande industri- och logistikområden, och i huvudstadsregionen, Vasa och Karleby smidigheten för den tunga trafiken som passerar centrum. Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller stöder cykling och gång och påverkar den interna tillgängligheten för stadsregionerna. Projekten definieras inte i investeringsprogrammet och effekternas betydelse beror på projektens placering och innehåll. Syftet är att genomföra allt mer omfattande projekthelheter för cykelnätet, som har en betydande regional inverkan i form av ökad cykeltrafik.

Förutom av projekt i stadsregionerna **påverkas den interregionala tillgängligheten** av projekt som utförs punktvis i olika delar av landet. De förbättrar bland annat smidigheten i trafiken, trafiksäkerheten, känsligheten för störningar i trafiken och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. I punktmässiga objekt är syftet att uppnå längre, enhetliga sträckor på 80 km/h, vilket särskilt kommer att gynna den tunga trafiken. Även om projekten är punktmässiga är många av dem belägna i delar av nätet med en stor mängd långväga trafik. Fördelarna med projekten är koncentrerade till ett större område än målområdet – ofta till angränsande landskap och också längre. Projektens på den

förutsättningarna för ekonomisk tillväxt beror särskilt på minskade transportkostnader och tids- och resekostnader för pendling, vilket återspeglas i tillgängligheten mellan företag och regioner och i omfattningen av pendlingsområden. Förändringarna i tillgänglighet gäller Mellersta Finland, Södra Österbotten mot Tammerfors och övriga Södra Finland. Med tanke på den regionala strukturen är inverkan av de vägprojekt som ingår i investeringsprogrammet på tillgängligheten mellan regionerna emellertid så begränsad att en betydande inverkan inte uppstår med enbart dessa projekt. Reparation av befintliga broar säkerställer att den nuvarande tillgänglighetsnivån upprätthålls och minskar på reparationskulden. Vägprojekten har ingen betydande inverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan landskapscentrumen.

Vägprojekten som helhet påverkar inte i någon större utsträckning **regionernas internationella tillgänglighet**. Trafikens servicenivå förbättras punktvis på flera destinationer över hela landet. Investeringsprogrammet kommer att ha en positiv inverkan på de internationella transportförbindelsernas (hamnförbindelser) funktionalitet i flera stadsregioner (förbindelser som betjänar hamnarna i Helsingfors, Åbo/Nådendal, Kotka, Björneborg, Hangö och Uleåborg) samt på förbindelserna till Norge i Lapska armen. De mest betydande förändringarna i tillgängligheten koncentreras på Mellersta Finland: projekten längs riksväg 9 mellan Jyväskylä och Tammerfors (Jyväskylä–Jämsä och Orivesi–Tammerfors) förbättrar tillgängligheten för hamnarna på västkusten. Vägprojekten har ingen betydande inverkan Helsingfors-Vanda flygplats förbindelser, vilket är avgörande för persontrafikens internationella tillgänglighet.

Landsvägsprojektens väsentliga effekter på **resornas servicenivå- och användarfördelar** kommer från inverkan på restid, förutsägbarhet i fråga om restid eller komfort samt från inverkan på olika befolkningsgruppers möjligheter till rörlighet. Effekterna kommer att märkas i samma regioner som effekterna på tillgängligheten. Samhällsekonomiska beräkningar har gjorts för 71 procent av vägprojekten i investeringsprogrammet, baserat på andelar av kostnaderna. De beräknade användarfördelarna för av arbets- och fritidsresor som genereras av dessa projekt är betydande (nuvärdet för den 30-åriga beräkningsperioden är cirka 972 milj. euro) – klart högre än besparingarna som genereras i kostnaderna för näringslivets transporter och arbetsresor (cirka 648 miljoner euro).

Med vägprojekten kan man påverka **transporternas servicenivå och användarfördelar**. Vägprojekten i investeringsprogrammet kommer att ha en positiv inverkan på transporternas servicenivå och användarfördelar. Vägprojekten påverkar förutsägbarheten och hanterbarheten av transporttider samt säkerheten och i viss mån transporttiderna under rusningstid. De största effekterna är huvudsakligen punktvis koncentrerade till de stora och medelstora stadsregionerna (regionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Jyväskylä, Björneborg och Vasa). Dessutom uppstår betydande användarfördelar för transporter genom de förbindelser mellan Birkaland och Mellersta Finland (riksväg 9) som ingår i investeringsprogrammet samt i mindre utsträckning från Tammerfors till Södra Österbotten (riksväg 3), från Kouvola till Kotka (riksväg 15) och i Lapska armen (riksväg 21). På huvudlederna kommer överbelastade vägsträckor att minska med cirka 38 kilometer. Standardbristen minskar över en sträcka på cirka 35 km, vilket särskilt förbättrar villkoren för tung trafik. Ett antal punktvisa och små projekt förbättrar bland annat smidigheten i trafiken, trafiksäkerheten, känsligheten för störningar i trafiken och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. På punktvisa objekt kommer hastighetsgränsen på 60 km/h för anslutningsområdet

vanligtvis att ökas till 80 km/h. På så sätt uppnås längre, enhetliga sträckor med samma hastighetsbegränsning, vilket särskilt kommer att gynna den tunga trafiken. Broreparationer möjliggör även kortare rutter för specialtransporter.

1.2 Effekter på hållbarheten

Ekonomisk hållbarhet

Ett av de viktigaste urvalskriterierna för projekten som valts till investeringsprogrammet har varit projektets **samhällsekonomiska effektivitet**. Projekt har också utvärderats och jämförts med fokus på olika målområden (näringslivets behov, arbets- och fritidsresor, trafiksäkerhet, koldioxidutsläpp, miljömässig hållbarhet och medborgarnas hälsa). Nyttokostnadsförhållandet för alla vägprojekt som valts ut för investeringsprogrammet och för vilka en projektutvärdering har genomförts är minst 1,0. De, i sitt nyttokostnadsförhållande, mest lönsamma projekten befinner sig i stora stadsregioner, där även trafikvolymerna är störst. Investeringsprogrammet omfattar ett betydande projekt för trafikledning (riksväg 4 i Helsingforsregionen) samt ett antal små, kostnadseffektiva projekt för att åtgärda brister i servicenivån. De projekt för reparation av broar som ingår i investeringsprogrammet kommer för sin del att bidra till att minska skulden för reparationer av trafikinätet.

Projekten i investeringsprogrammet **påverkar den offentliga ekonomin** genom att öka kostnaderna för underhåll av vägnätet. De reparationsprojekt som ingår i programmet bidrar emellertid till att undvika en ökning av reparationskulden.

Ekologisk hållbarhet

Landsvägsprojekten har många effekter på klimatförändringen. Förbättrad tillgänglighet för biltrafiken kommer att öka biltrafikens prestanda och utsläpp. Ändringar i färd sätt ingår dock endast i projektbedömningarna av få vägprojekt som gjorts med hjälp av trafikmodeller och återspeglas därför inte i utsläppsberäkningarna. Särskilt i stadsregioner kommer förbättrad tillgänglighet för biltrafik på längre sikt att leda till decentralisering av samhällsstrukturen och ökad trafikprestanda, vilket inte heller återspeglas i utsläppsberäkningarna. Utsläpp av växthusgaser från byggandet av infrastrukturen ingår inte heller i utsläppsberäkningarna. Å andra sidan kan ett förbättrat trafikflöde och en eventuell förkortning av resor, till följd av vägprojektet, bidra till att minska utsläpp.

Den direkta klimatpåverkan från investeringsprogrammets enskilda vägprojekt är liten och kan inte betraktas som berättigade prioriteringskriterier. Särskilt i stadsregioner är det nödvändigt att bedöma om projekten stöder målet om en trafiksystemshelhet med låga utsläpp. De vägprojekt i stadsregioner som ingår i investeringsprogrammet stöder inte övergången till hållbara färd sätt, men är å andra sidan en förutsättning för hållbara markanvändningslösningar. Deras främsta mål är att förbättra servicenivån i fordonstrafiken (minska trafikstockningar och störningskänslighet) och förbättra trafiksäkerheten. På punktvisa objekt säkerställer man en jämn färdhastighet, vilket särskilt minskar utsläppen från tung trafik.

Den finansiering som anslagits för att främja gång, cykling och infartsparkering i investeringsprogrammet stöder hållbar rörlighet i stadsregioner och bidrar också till övergången till hållbara färd sätt. Effekternas regionala inriktning kommer att klargöras genom en mer detaljerad programplanering av projekten.

Vägprojekten i investeringsplanen, som enskilda investeringar, påverkar inte **anpassningen till klimatförändringen**. I planeringen av vägprojekten beaktas de risker och olägenheter som krävs för att anpassa sig till klimatförändringen.

Landsvägsprojekten **påverkar samhällsstrukturens hållbarhet** genom förändringar i tillgängligheten. På längre sikt kan de få omfattande effekter på stadsregionens trafiksystem och utveckling av markanvändning. Projekten kan också ha en inverkan på utvecklingsförutsättningarna för markanvändning. Tillgänglighet som förbättrats i och med projekten kan decentralisera samhällsstrukturen, men i planerna för områdesanvändning och stadsregionernas trafiksystem har man försökt definiera den önskade hållbara samhällsstrukturen och ett trafiksystem som stödjer den. I MBT-avtalsregionerna ligger investeringsprogrammets vägprojekt i linje med MBT-avtalen. Projekten för Luftbron planskild anslutning på riksväg 4 i Helsingforsregionen (området för Malms flygplats) och i Åboregionen, E18 vid Resos centrum, är starkt relaterade till utvecklingsförutsättningarna för markanvändning.

Landsvägsprojektens **inverkan på andra aspekter av ekologisk hållbarhet** är att minska exponering för trafikutsläpp som försvagar luftkvaliteten, buller och vibrationer, biologisk mångfald, användning av naturresurser och materialeffektivitet samt risker för vatten och mark. Effekterna av investeringsprogrammets vägprojekt på de övriga delområdena av ekologisk hållbarhet är inte betydande i sin helhet. De lokala och regionala miljökonsekvenserna av enskilda planeringsprojekt kommer att bedömas närmare i MKB-processerna, på grundval av vilka beslut kommer att fattas om godkännande av planer och om åtgärder för att minska potentiella olägenheter.

Social hållbarhet

Vägprojekten i investeringsprogrammet har som helhet ingen betydande inverkan på **möjligheterna till rörlighet** (förändring i förhållande till den nuvarande situationen). Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller stöder cykling och gång och påverkar förutsättningarna för rörlighet till fots och på cykel. Projekten definieras inte i investeringsprogrammet. Effekternas betydelse beror på projektens placering och innehåll.

Vägprojekten förbättrar trafiksäkerheten och har därför som en helhet en positiv **inverkan på hälsa och välbefinnande**. Effekterna är lokala. Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller stöder cykling och gång och har därmed en positiv inverkan på hälsa och välbefinnande. Effekternas inriktning och betydelse beror på projektens placering och innehåll. För övrigt har vägprojekten ingen betydande inverkan på hälsa och välbefinnande.

1.3 Effekter på trafiksystemets säkerhet

Investeringsprogrammet förbättrar avsevärt vägtrafikens säkerhet. Samhällsekonomiska beräkningar har gjorts för 71 procent av vägprojekten i investeringsprogrammet, baserat på andelar av kostnaderna. De beräknade trafiksäkerhetsfördelarna med dessa projekt är cirka 14 genomsnittliga olyckor med personskador per år, eller cirka 226 miljoner euro i nuvärde för den 30-åriga beräkningsperioden.

Jämfört i mängden euro är fördelarna är klart mindre än användarfördelarna för resor och transporter (se ovan). Eftersom vägprojekten i investeringsprogrammet täcker mer än 70 procent av de maximala säkerhetsfördelarna för den projektutvärderade jämförelsegruppen kan man ändå dra slutsatsen att de utvalda vägprojekten effektivt främjar målområdet för säkerhet. Programmet innehåller dessutom ett stort antal små projekt för vilka ingen samhällsekonomisk utvärdering har gjorts, vilket leder till att den kvantifierade effekten som presenteras tydligt underskattar programmets säkerhetseffekter. Små projekt kommer bland annat att förbättra anslutningsarrangemang, bygga mitträcken och viltstängsel, utvidga vägrensområden och bygga ytterligare körfält på överbelastade vägvsnitt. Åtgärderna har identifierats som effektiva för att minska antalet olyckor och ett av kriterierna för att välja ut dem har varit att förbättra trafiksäkerheten.

Investeringsprogrammet förbättrar avsevärt säkerheten i rörlighetsmiljöerna i områdena som påverkas av vägprojekten. Investeringsprogrammet har ingen betydande inverkan på omfattningen av de miljöer som anses vara bristfälliga i fråga om säkerhet.

1.4 Fördelarna med investeringsprogrammets landsvägsprojekt, beräknade med PRIO

18 av vägprojekten i investeringsprogrammet har varit föremål för en projektutvärdering i enlighet med Trafikledsverkets riktlinjer för projektutvärdering. Investeringskostnaderna för de projekt som projektutvärderats uppskattas till cirka 870 miljoner euro.

- Investeringsprogrammets projektkorg producerar 60 procent av fördelarna i en korg som maximerar fördelar. De totala samhällsekonomiska fördelarna med investeringsprogrammets korg uppgår således till 1,55 miljarder euro och nytto-kostnadsförhållandet för korgen till 1,40.
- När det gäller tillgänglighet kommer de projektutvärderade projekten i investeringsprogrammet att generera sammanlagda fördelar på 1,64 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod, vilket är 60 procent av de maximala fördelarna för det berörda målområdet.
- Inom målområdet för säkerhet kommer fördelarna att uppgå till totalt 149 miljoner euro under en beräkningsperiod på 30 år, vilket motsvarar 50 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- När det gäller koldioxidutsläpp genererar korgen fördelar på 17 miljoner euro, vilket motsvarar cirka 39 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- Inom målområdet för hållbarhet uppgår de negativa fördelarna till 125 miljoner euro. Hållbarhetsproblemen orsakas av den spridning av samhällsstruktur som orsakas av landsvägsprojekten.

Relativt sett lägger investeringsprogrammets projektkorg störst vikt vid tillgänglighet. Den näst högsta viktningen av de granskade målområdena är säkerhetsfördelar. Bland målområdena har korgen det svagaste viktningen för hållbarhet och minskade koldioxidutsläpp. Jämfört med alla andra korgar som ingår i jämförelsen presterar dock IP-korgen bäst i målområdet för hållbarhet efter den korg som maximerar hållbarheten. Med andra ord orsakar den minst skada på hållbarheten jämför med andra jämförelsekorgar (exklusive korgen som maximerar målområdet). Den största förlusten i fråga om belopp i euro ligger emellertid i målområdet

tillgänglighet, där de flesta av landsvägsprojektens kalkylmässiga fördelar kommer från.

Bilaga 2a

Investeringsprogrammets landsvägsprojekt

Beskrivningar av investeringsprogrammets landsvägsprojekt

- T1 Riksväg 2, vid Humppila (sträckan riksväg 9–landsväg 232)
- T2 Riksväg 2, Ruskila–Haistila, Ulvsby
- T3 Riksväg 3, Tavastkyroledens förlängning, Rökkakoski–Hanhijärvi
- T4 Riksväg 3, Alaskylä–Parkano
- T5 Riksväg 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka
- T6 Riksväg 3 och Riksväg 19, anslutning i Jalasjärvi, Kurikka
- T7 Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors
- T8 Riksväg 4, norr om Leivonmäki, Joutsa
- T9 Riksväg 4, vid Vestonmäki, Toivakka
- T10 Riksväg 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä
- T11 Riksväg 6 vid Korja (Hevossuo–Nappa), Kouvola
- T12 Riksväg 8 och regionväg 724, Vasa förbindelseväg, fas 1 (sträckan mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen)
- T13 Riksväg 8 förbi Karleby centrum, fas 1 (Södraleden)
- T14 Riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas)
- T15 Riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola, fas 1
- T16 Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie), Kotka
- T17 Riksväg 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis
- T18 Riksväg 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis
- T19 E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum
- T20 Riksväg 2, förbättring av avsnittet Landsväg 120–Karkkila
- T21 Riksväg 2, förbättring i Uleåborg centrum
- T22 Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä
- T23 Riksväg 5, Savilahti bro, S:t Michel
- T24 Riksväg 6, Syrjäsalmi bro, Kides
- T25 Riksväg 8, Vasa–Karleby, Kovjoki, Kållby och Kronoby omkörningsfiler med mitträcken
- T26 Riksväg 9 Jämsä–Korpilax
- T27 Riksväg 9, förbättring och trafikarrangemang för landsväg 562, Lento-kentäntie, Siilinjärvi
- T28 Riksväg 9, förbättring vid Ylämylly, Libelits
- T29 Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä, 1:a etappen
- T30 Riksväg 23, vid Karvio kanal, Heinävesi
- T31 Riksväg 27, Ylivieskas södra viadukt
- T32 Stamväg 40, Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins
- T33 Stamväg 50, Ring III vid Esbogård, sättningsreparation
- T34 Förbindelseväg 8155, Uleåborgs hamnförbindelse, förbättring av Poikkimaantie
- T35 Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas
- T36 Förbindelseväg 15123, ersättning av Hätinvirtas färja med en bro, Puumala
- T37 Riksväg 5, bron i Kitinen, Sodankylä
- T38 Riksväg 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg
- T39 Riksväg 24, Vääksy bro, Asikkala
- T40 Stamväg 73, Lieksanjoki bro, Lieksa
- T41 Regionalväg 849, Ijo älvs bro, Uleåborg
- T42 Regionalväg 937, Pello bro
- T43 Förbindelseväg 19758, Suhanko gruvväg, Ranua

T1 Riksväg 2, vid Humppila, sträckan riksväg 9–landsväg 232 (projektorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och regionen Forssa. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksvägarna 2 (Helsingfors–Björneborg) och 9 (Åbo–Tammerfors–Jyväskylä–Kuopio–Niirala) hör till landsvägarnas huvudleder. Vägens betydelse förstärks av bristen på en direkt järnvägsförbindelse.

**AKTUELL STATUS**

Vägen är livligt trafikerad (4 100–7 500 fordon/dygn). Den tunga trafiken utgör 8–17 procent av trafikvolymen. Den stora andelen tung trafik och de svaga omkörningsmöjligheterna försvagar trafikflödet. Den genomsnittliga olycksfrekvensen är högre än på riksvägar i allmänhet.

De största bristerna på riksväg 2 är bristen på separation av köriktningar och väggeometrin samt ofta förekommande anslutningar, varav vissa har bristande kanalisering eller mötesutrymme samt belysning. Hastigheten och kvaliteten på vägen varierar. Tätheten av anslutningar längs riksväg 2 är vid Humppila något högre än referensvärdet för riksvägar och anslutningsarrangemangen är på vissa platser bristfälliga och svåra bland annat för tung trafik. När det gäller anslutningarna vid Humppilas Lasitehdas har hastighetsgränsen sänkts till 60 km/h, vilket inte är i linje med KM:s förordning om att säkerställa en jämn färdhastighet för långväga trafik och en minimihastighet på 80 km/h. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Vid Humppila passerar vägen genom ett viktigt grundvattenområde.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar grundvattenskydd, breddning av väg, mjukgörande av väggkantsmiljö och anslutningsarrangemang.

TIDTABELL

Väg- och byggplanerna är klara.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 7 milj. euro (MAKU 2015; 120).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet kommer bättre att genomföra de mål för servicenivån som fastställs i förordningen.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Förbättrar den interregionala tillgängligheten genom att utveckla huvudförbindelsen mellan Helsingfors och Björneborg. Förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att öka vägtrafiksäkerheten.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion.

Trafiksäkerhet

Mjukgörandet av väggkantsmiljön, viltstängslen, breddningen av vägen och anslutningsarrangemangen kommer att förbättra trafiksäkerheten. Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar påverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Grundvattenskyddet minskar risken för föroreningar i viktiga grundvattenområden.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt men omfattar skyddande av ett viktigt grundvattenområde, vilket inte återspeglas som en fördel i de samhällsekonomiska beräkningarna.

T2 Riksväg 2, Ruskila–Haistila, Ulvila (projekt-korg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och regionen Forssa. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksvägarna 2 (Helsingfors–Björneborg) och 9 (Åbo–Tammerfors–Jyväskylä–Kuopio–Nii-rala) hör till landsvägarnas huvudleder. Vägens betydelse förstärks av bristen på en direkt järnvägsförbindelse.

**AKTUELL STATUS**

Vägen är livligt trafikerad (4 100–7 500 fordon/dygn). Den tunga trafiken utgör 8–17 procent av trafikvolymen. Den stora andelen tung trafik och de svaga omkörningsmöjligheterna försvagar trafikflödet. Den genomsnittliga olycksfrekvensen är högre än på riksvägar i allmänhet. Vägen är en del av stomrutten för specialtransporter.

De största bristerna på riksväg 2 är bristen på separation av körriktningar och väggeometrin samt ofta förekommande anslutningar, varav vissa har bristande kanalisering eller mötesutrymme samt belysning. Hastigheten och kvaliteten på vägen varierar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar byggande av mitträcken för omkörningsfilerna längs Ruskila–Haistila och därmed sammanhängande parallella vägarrangemang.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och har laga kraft. Vissa av åtgärderna i vägplanen har redan genomförts.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen är cirka 6 milj. euro (MAKU 2015; 120).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet kommer bättre att genomföra de mål för servicenivån som fastställs i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Förbättrar den interregionala tillgängligheten genom att utveckla huvudförbindelsen mellan Helsingfors och Björneborg. Förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att öka vägtrafiksäkerheten.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen betydande inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Det finns en parallell led för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

En projektutvärdering håller på att genomföras.

T3 Riksväg 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski–Hanhijärvi (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 3 norr om Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportvägar för näringslivet. Särskilt när det gäller livsmedelstransporter är vägavsnittet av stor betydelse. Vägavsnittet uppfyller för närvarande inte de trafikflödes- och säkerhetsmål som anges i förordningen om huvudleder.

**AKTUELL STATUS**

Avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi (cirka 3,5 km långt) längs riksväg 3 (E12) är en del av den nationella huvudvägsförbindelsen från huvudstadsregionen till Österbotten genom Birkaland. Vägavsnittets trafikvolym (medeldygnstrafik 2020) är 10 000–11 000 fordon per dygn. Av detta är den tunga trafikens andel cirka 1 000 fordon per dygn. I planeringsområdet finns det många anslutningar och lokaltrafik, som blandas med fjärrtrafik. Vägens brister försvagar trafikens smidighet, både för långväga och lokal trafik. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Riksvägen kommer att breddas längs hela planeringsdelen till en 2+2-filig väg med mitträcke. Alla privatvägs- och jordbruksförbindelser kommer att stängas av från riksvägen. Man bygger erforderliga ersättande parallella vägförbindelser för anslutningarna som stängs av. Dessutom kommer inspektionsområden att upprättas för polisens användning. Bullerhinder görs där det finns bosättning.

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet samt att minska trafikens miljöpåverkan.

TIDTABELL

En vägplan kommer att färdigställas 2022.

KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till cirka 7 milj. euro (MAKU-index 120, 2015 = 100).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet kommer att genomföra målen i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet förbättrar funktionaliteten i förbindelsen Tammerfors–Vasa/Seinäjoki och därmed tillgängligheten.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Trafiksäkerhet

Antalet personskador kommer att minska.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet för projektet är 0,5, men projektet är bra när det gäller säkerhetseffektivitet.

T4 Riksväg 3, Alaskylä–Parkano (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 3 norr om Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportvägar för näringslivet. Särskilt när det gäller livsmedelstransporter är vägavsnittet av stor betydelse. Vägavsnittet mellan Alaskylä och Parkano uppfyller för närvarande inte de trafikflödes- och säkerhetsmål som anges i förordningen om huvudleder.

**AKTUELL STATUS**

Avsnittet Alaskylä–riksväg 23 (cirka 5,0 km långt) längs riksväg 3 (E12) är en del av den nationella huvudvägsförbindelsen från huvudstadsregionen till Österbotten genom Birkaland. Vägavsnittets trafikvolym (medeldygnstrafik 2017) är 5 730 fordon per dygn. Av detta är den tunga trafikens andel 850 fordon per dygn.

Den nuvarande vägens geometri uppfyller inte de krav som ställts på riksvägen och hastighetsmålet på 100 km/h uppfylls inte. I planeringsområdet finns det många anslutningar och lokaltrafik, som blandas med fjärrtrafik. Vägens brister försvagar trafikens smidighet, både för långväga och lokal trafik. Köbildning i trafiken förekommer på grund av begränsade omkörningsmöjligheter och ett rikligt antal anslutningar. Då och då är det svårt att komma in på riksvägen.

Under åren 2015–2019 inträffade totalt fyra olyckor som ledde till personskador på vägavsnittet, varav en med dödlig utgång. Dessutom inträffade fem olyckor med materiella skador. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

De planerade åtgärderna för området vid Parkano planskilda anslutning (bland annat en ny korsningsbro och en rondell för riksväg 23) genomfördes till stor del under 2016.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet samt att minska trafikens miljöpåverkan. Följande åtgärder kommer att vidtas:

Projektet kommer att genomföra en ny 2+1 omkörningsfil med mitträcke samt en utbyggnad av den befintliga omkörningsfilen och en anslutning till den nya omkörningsfilen – ett nytt vägavsnitt med mitträcke på totalt 4,2 km. Dessutom kommer anslutningsarrangemangen för Alaskylä, den nya linjeringen av riksväg 3 vid Alaskylä, höjningen av hastighetsnivån för riksväg 3 samt nya parallella vägarrangemang och en underfart att genomföras. Bullerhinder på 2 575 m görs där det finns bosättning. En bro över riksväg 3 kommer att byggas som en förlängning av Tampereenkatu. Riksväg 3 kommer att belysas i projektområdet.

TIDTABELL

Väg- och byggplanerna är klara. Projektet är omedelbart genomförbart.

KOSTNADER

Projektets kostnadsberäkning uppgår till cirka 14 milj. euro (MAKU-index 120, 2015 = 100). Parkano stads andel av kostnaderna uppgår till cirka 0,5 milj. euro.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer att genomföra målen i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet förbättrar funktionaliteten i förbindelsen Tammerfors–Vasa/Seinäjäki och därmed tillgängligheten.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Betydelse för trafiksäkerheten (regional och trafiksystems nivå)

Antalet personskador kommer att minska med 6,2 olyckor per år.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska.

Utvecklingen av förbindelser för fotgängare och cyklister kommer att förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,8.

T5 Riksväg 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors till Vasa via Tammerfors. Det är en av de viktigaste och mest trafikerade förbindelserna i Finland och det internationella TEN-T-nätets övergripande nät som omfattar Europa (E12) och till största delen huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder.

**AKTUELL STATUS**

På riksväg 3 spelar Tammerfors–Vasa en viktig roll som förmedlare för trafiken i syd-nordlig riktning och sammankopplare av landskapscentrum. På vägen finns problem med trafiksäkerheten, trafikflödet och den övergripande kvaliteten. Det råder brist på smidighet och säkerhet längs vägavsnittet, särskilt längs de livliga delarna. Längs vägavsnittet finns flera bristfälliga anslutningsarrangemang som hindrar trafikens säkerhet och smidighet. På planeringsområdet är Riksväg 3 en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med förordningen om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. På det hela taget ligger servicenivån inte på den nivå som krävs enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätet.

I planeringsområdet på riksväg 3 i Jalasjärvi varierar trafikvolymerna för Rajalanmäki och Koskue mellan 4 500–6 500 fordon per dygn (medeldygnstrafik 2019), medan volymen tung trafik är cirka 800–1000 (medeldygnstrafik, tung 2020). Trafikvolymen och i synnerhet den stora andelen tung trafik försvagar omkörningsmöjligheterna i planeringsområdet. Dessutom leder otillräckliga anslutningsarrangemang till säkerhetsbrister. Enligt Tarva-avbildningen för Riksväg 3 uppgår olycksfrekvensen vid Jalasjärvi till 5,4 personskadeolyckor/100 miljoner km, medan den är i genomsnitt 4,4 (2017) på riksvägar.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att bygga två nya avsnitt med omkörningsfiler vid Rajalanmäki och Koskue i Jalasjärvi i Kurikka. Vid Rajalanmäki byggs ett enda 2+1 avsnitt med omkörningsfil för trafiken söderut mot Tammerfors. Dessutom kommer andra anslutnings- och parallella vägarrangemang att utföras söder om det avsnitt med omkörningsfiler som ska byggas. Vid Koskue byggs ett parallellt par omkörningsfiler, det vill säga ett 2+2 avsnitt med omkörningsfiler. Dessutom kommer anslutningsarrangemang och parallella vägar att byggas i planeringsområdet.

Syftet med projektet är att förbättra den trafikens smidighet och säkerhet samt näringslivstransporternas driftsäkerhet. Projektet bidrar till de mål som anges i planerna för trafiksystem genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Innan vägplanen genomförs ska det säkerställas att vägplanen är aktuell, bland annat med avseende på de typer av anslutningar som presenteras. En projektutvärdering måste också göras.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 10 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet kommer att förbättra landsvägarnas huvudled för att bättre uppfylla målen som lagts för huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet kommer att förbättra framför allt trafiksystemets tillgänglighet, effektivitet och säkerhet, men hållbarhetsaspekten kommer också att beaktas, bland annat genom förbättrade förbindelser för kollektivtrafik och fotgängare och cyklister.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna har en betydande positiv inverkan på trafiksäkerheten. Byggandet av sträckor med omkörningsfiler förbättrar trafiksäkerheten genom att eliminera mötesolyckor på avsnitt med omkörningsfil och även under en längre sträcka då antalet riskfyllda omkörningar i närheten av omkörningsfiler minskar.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förbättrade parallella vägarangemang förbättrar förutsättningarna för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts.

T6 Riksväg 3 och Riksväg 19, anslutning i Jala-sjärvi, Kurikka (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors till Vasa via Tammerfors. Det är en av de viktigaste och mest trafikerade förbindelserna i Finland och det internationella TEN-T-nätets övergripande nät som omfattar Europa (E12) och till största delen huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder.



AKTUELL STATUS

På riksväg 3 spelar Tammerfors–Vasa en viktig roll som förmedlare för trafiken i syd-nordlig riktning och sammankopplare av landskapscentrum. På vägen finns problem med trafiksäkerheten, trafikflödet och den övergripande kvaliteten. På motsvarande sätt förmedlar riksväg 19 långväga trafik i sydlig-nordlig-riktning från riksväg 3 genom landskapet Södra Österbotten vidare norrut till riksväg 8. Riksväg 19 är i sin helhet en del av huvudnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Söder om anslutningsområdet, hela sträckan Helsingfors–Vasa, är riksväg 3 en del av huvudnätet och TEN-T-nätets övergripande nät.

Anslutningen mellan riksväg 3 och 19 är nu en trepartsförbindelse, med många gatu- och privata anslutningar i närheten. Trafikvolymen för den södra grenen av riksväg 3 är 10 400 fordon och för den norra grenen 4 500 fordon (medeldygnstrafik 2019). På motsvarande sätt är trafikvolymen på riksväg 19 i området 6 200 fordon. När det gäller tung trafik finns det 1 200 fordon på riksväg 3 söder om anslutningen och 400 fordon på riksväg 3 norr om anslutningen samt 800 fordon på avsnittet för riksväg 19 (medeldygnstrafik, tung 2019).

Den nuvarande plankorsningen medför problem med smidigheten och säkerheten för trafiken på riksvägarna. Den stora volymen vändande trafik försvårar särskilt det smidiga flödet av vändande trafik från Seinäjoki-riktningen söderut och orsakar köbildning och kapacitetsförsvagning vid korsningen. Den stora andelen tunga trafik belyser problemet. Dessutom orsakar andra plankorsningar i närheten av korsningsområdet säkerhetsbrister i området.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet byggs istället för riksvägarnas 3 och 19 plankorsning (s.k. Vuohiluomas anslutning) en lätt planskild anslutning med en ramp. En ramp som går under riksväg 3 kommer att byggas vid den lätta planskilda anslutningen för trafik från riktningen Seinäjoki längs riksväg 19 som svänger mot Tammerfors, vilket kommer att lösa trafikcapacitetsproblemen i anslutningen. I enlighet med vägplanen kommer andra anslutningsarrangemang att göras, lätta trafikleder att byggas och ersättande lokala trafikförbindelser att genomföras i närheten av anslutningsområdet.

Syftet med projektet är att förbättra den trafikens smidighet och säkerhet samt näringslivstransporternas driftsäkerhet. Projektet bidrar till de mål som anges i planerna för trafiksystem genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet. De förbättrade förhållandena för den lätta trafiken stödjer dessutom hållbarhetsmålen i planen för trafiksystemet.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 10 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer att förbättra landsvägarnas huvudled för att bättre uppfylla målen som lagts för huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet kommer att förbättra framför allt trafiksystemets tillgänglighet, effektivitet och säkerhet, men hållbarhetsaspekten kommer också att beaktas, bland annat genom förbättrade förbindelser för kollektivtrafik och fotgängare och cyklister.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutnings- och parallella arrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen i närheten av anslutningsområdet.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna har en betydande positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister kommer att förbättras vid tätorten.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,0. Projektet omfattar dock ett stort antal gatu- och privata vägarangemang samt gång- och cykelleder som inte ger några beräkningsmässiga fördelar vid beräkning av lönsamhet.

T7 Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning inklusive hantering av trafik för sträckan Helsingfors–Järvenpää (nroiektkora 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 4 (Lahtisleden) är en del av TEN-T-stomnätet och i enlighet med förordningen om huvudleder en huvudled på nivå I. Mellan Helsingfors och Järvenpää betjänar vägen både nationell och regional trafik, särskilt pendling och nyttotrafik. Betydelsen för godstrafiken och kollektivtrafiken är stor. Förbättringsåtgärderna syftar till att förbättra säkerheten och tillgängligheten för rusningspunkter i livligt trafikerade förbindelser



AKTUELL STATUS

Mellan 55 000 och 78 000 bilar kör längs Lahtisleden per vardag. På grund av stora anslutande trafikflöden och den stora mängden tung trafik är trafiken känslig för störningar. Överflödet av lastbilar och den stora hastighetskillnaden mot övrig trafik leder till en svag användning av all vägkapacitet. Man har fokuserat och kommer att fortsätta fokusera nationell logistikverksamhet och logistikcentrum till korridoren som är riksväg 4. Olyckstätheten mellan Koskela och Järvenpää är dubbelt så hög och olycksfrekvensen är högre än genomsnittet jämfört med det nationella genomsnittet för motorvägar. Bristerna har identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiken.

Förbindelsesträckans trafikkapacitet överskrids mest mellan Ring I och riksväg 7. De blandade trafikflödena är stora och köerna når riksväg 7 på morgonen och även flera kilometer längs Ring I på eftermiddagen. Ännu längre norrut, mellan Ring III och den planskilda anslutningen i Korso (regionallväg 152), överskrids trafikkapaciteten särskilt på morgonen mot söder. Rusningen hindrar också buss- och godstrafiken och omdirigerar trafiken till nätet av lägre grad. Särskilt känsliga för störningar är sträckan Ring I–Ring III och sträckan mellan Björkbys och Korsos planskilda anslutningar. Ledsavsnittet används av busstrafiken i riktning mot Lahtis, östra Vanda och nordöstra Nyland. Riksväg 7 (Borgåleden) ansluter till riksväg 4 mellan Ring I och Ring III. Den södra delen av leden används också av trafiken mot Borgås riktning och kommer i framtiden att användas av trafiken från det flygplatsområde som ska byggas för bostadsbruk i Östersundom och Malm. Trots den mycket höga trafikvolymen finns det inga busshållplatser längs riksväg 4 i riktning mot Vik och riksväg 4. Markanvändningen längs riksväg 4 lider av trafikbuller.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet är att säkerställa trafikförmågan längs Lahtisleden och möjliggöra trafikförbindelserna för Malm's nya markanvändning.

Lahtisleden förbättras längs avsnittet Ring I–Ring III och man genomför Luftbron planskild anslutning som betjänar markanvändningen. Luftbron skulle också användas av snabbspårvägen Vik–Malm.

TIDTABELL

Förbättring av riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors, vägplan färdigställs 3/2022. I MBT 2019-planen har projektet föreslagits för byggnation under perioden 2024–2027. Trafikledning kan genomföras norr om Ring III från 2022 till 2023.

KOSTNADER

Förbättring av riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors. Kostnadsprognosen för vägplanens byggnation uppgår till 101,5 milj. euro och kostnaden för trafikledningen för sträckan Helsingfors–Järvenpää längs riksväg 4 till 8,4 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Riksväg 4 (Lahtisleden) är en del av TEN-T-stomnätet och i enlighet med förordningen om huvudleder en huvudled på nivå I. Betydelsen för gods- och kollektivtrafiken är stor.

De nationellt betydande förbindelserna mellan huvudstadsregionen och övriga Finland kommer att förbättras i och med projektet. Trafiksäkerheten och smidigheten kommer att förbättras.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet stöder tillgänglighetsmålet i Trafik 12-planen genom att utveckla pendeltrafiken mellan landskapscentrum och genom att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transporter i TEN-T-stomnätet. Luftbrons anslutning är en förutsättning för genomförandet av snabbspårvägen Vik-Malm, som främjar målet om hållbar rörlighet. Trafikledningsåtgärderna stöder Trafik 12-planens effektivitetsmål

Tillgänglighet

Projektet minskar planeringsområdets störningskänslighet och förbättrar därmed restidens förutsägbarhet. Detta är särskilt betydande för nationella transportflöden. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och är en förbindelse till hamnarna i Helsingfors centrum, som också är delar av TEN-T-stomnätet.

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning och störningar

Projektet stödjer möjligheter till utveckling av området Malm.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet personolyckor i planeringsområdet med 0,8 per år. Dessutom kommer personolyckorna på andra väg- och gatunät i närheten att minska med 3,7 olyckor per år, eftersom projektet kommer att flytta trafiken till motorvägar och det övriga huvudledsnätet, där den beräknade olycksrisken är betydligt lägre.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Jämfört med alternativ 0 kommer koldioxidutsläppen att minska med omkring 5 400 ton per år.

Hållbarhet

Den planerade bullerbekämpningen kommer att bidra till att uppnå en bullernivå i områdesplanen vid området Malm som i huvudsak ligger under 55 dB.

Med bullerhinder vid Smedsbacka längs Ring 1 uppnås en reduktion på 5–13 dB, beroende på observationspunkt. Bullernivåerna i hindrens påverkansområde sjunker från 55–72 dB till 50–62 dB. Bullerhindren påverkar ett fåtal (cirka 20) fristående hus. För dessa kommer bullerläget att förbättras avsevärt, men bullernivåerna kommer fortfarande att överstiga referensvärdet. Införandet av bullerhinder har betydande positiva effekter på bullersituationen i detta villaområde.

Bytesförbindelserna inom kollektivtrafiken kommer att förbättras.

Effektivitet

Den samhällsekonomiska beräkningen av projektet gäller endast kostnader och nytta för vägnätets åtgärder, men i kostnadsberäkningen ingår även investeringar i gatunätet. Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 3,4. De största fördelarna som påverkar projektalternativens nytto-kostnadsförhållande är tidsbesparingarna för persontrafiken på huvudledsnätet. Jämfört med tidsfördelarna för personbilstrafiken är besparingarna i godstrafikens fordons- och tidsbesparingar, tidsfördelarna för kollektivtrafiken och säkerhetsfördelarna klart mindre, men ändå betydande.

T8 Riksväg 4, norr om Leivonmäki, Joutsa (projektorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Säkerheten och smidigheten längs riksväg 4 kommer att förbättras genom att man bygger omkörningsfiler, planskilda anslutningar och genomför anslutningsarrangemang. Det finns många anslutningar till privata vägar längs riksvägen och det finns inte tillräckligt med säkra omkörningspunkter på vägavsnittet. Det finns 21 kilometer motortrafiksväg längs riksväg 4 utan anslutningar, vilket orsakar problem för polis- och räddningstjänst samt nackdelar i form av omvägar för bland annat markanvändningen längs den parallella vägen.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 4 (E75) är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och nätet för stora specialtransporter. Riksväg 4 är en huvudled för landsvägar i servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Riksväg 4 är också en viktig pendlingsled mellan Jyväskylä och Toivakka.

Planeringsavsnittets genomsnittliga dagliga trafikvolym är cirka 6 200–7 600 fordon och den tunga trafikens andel cirka 11–17 procent.

Det finns en 21 km lång motorvägssträcka längs riksväg 4 där det inte finns några anslutningar. Detta orsakar problem i form av omvägar för polis- och räddningstjänst samt bland annat markanvändningen. Riksvägen är livligt trafikerad och det finns mycket tung trafik. Det finns inte tillräckligt med säkra omkörningsplatser eller ett omfattande parallellt vägnät längs riksvägen. I avsaknad av ett parallellt vägnät använder lokal och långsam trafik riksvägen även för korta sträckor. Vid störningssituationer, som medför att hela riksvägen måste stängas, orsakas trafiken på riksvägen betydande skador. På grund av den höga trafikvolymen på riksvägen är det svårt och osäkert att ansluta sig till riksvägens trafik från plankorsningar. Det är också farligt att svänga från riksvägen till sidovägar, särskilt vid svängning till vänster, på grund av den höga trafikvolymen på riksväg 4. Den höga anslutningstätheten, livliga plankorsningar och bristen på organisering i anslutningar orsakar störningar i trafiken på riksvägen, vilket bromsar trafiken direkt. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Man bygger nya avsnitt med omkörningsfiler och genomför privatvägsarrangemang samt förbättrar korsande anslutningar.

Syftet med projektet är att förbättra den långväga trafikens smidighet och säkerhet.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 10 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten genom att bygga ett sammanhängande parallellt vägnätverk längs riksvägen som möjliggör en säkrare och smidigare rörlighet till fots och på cykel lokalt, samt över en längre sträcka.

Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar avsevärt trafiksäkerheten genom att bygga säkra avsnitt med omkörningsfiler och genom att strukturellt förhindra mötesolyckor. Avlägsnandet av direkta privata väkanslutningar till riksvägen samt körfilsarrangemangen för plankorsningar som genomförs kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet konfliktpunkter på riksvägen och när anslutning och avfart till riksvägen genomförs med förbättrade körfilsarrangemang.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet möjliggör en smidigare färdhastighet när ett par omkörningsfiler genomförs på riksvägen. Regelbundna omkörningsmöjligheter minskar bromsning och möjliggör kontrollerad omkörning av långsammare fordon, så som tung trafik. Effekterna på koldioxidutsläppen är dock begränsade.

Hållbarhet

Man utför bullerskydd i projektet, så antalet personer som exponeras för buller i nuläget kommer att minska med projektet.

Projektet kommer att genomföra en parallell väg längs hela riksvägen i form av ett privat vägnätverk, vilket kommer att göra det möjligt för fotgängare och cyklister att röra sig säkrare än längs riksvägen.

Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att bygga ett mitträcke längs den nuvarande omkörningsfilen, vilket förhindrar mötesolyckor. Avlägsnandet av direkta privata väganlutningar till riksvägen samt förbättrandet av plankorsningar som genomförs kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet konfliktpunkter på riksvägen och när anslutning och avfart till riksvägen genomförs med förbättrade körfilsarrangemang.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I projektområdet ligger enskilda bostadshus och fritidsbostäder i bullerområdet.

Projektet kommer att avlägsna direkta privata väganlutningar till riksvägen och organisera förbindelser via ett parallellt vägnät utanför avsnitten med omkörningsfiler.

Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

T10 Riksväg 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä (projektorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Säkerheten och rörligheten längs riksväg 4 kommer att förbättras genom att man bygger en planskild anslutning vid Oravasaaris korsningsbro, förbättrar den övergående förbindelseväg 16633 och förbättrar korsningen mellan landsväg 16633 och 644. Det finns 21 kilometer motortrafiksväg längs riksväg 4 utan anslutningar, vilket orsakar problem för polis- och räddningstjänst samt nackdelar i form av omvägar för bland annat markanvändningen längs den parallella vägen.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 4 (E75) är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och nätet för stora specialtransporter. Riksväg 4 är en huvudled för landsvägar i servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Riksväg 4 är också en viktig pendlingsled mellan Jyväskylä och Toivakka. Riksväg 4 är en viktig led för godstrafiken och volymen av tung trafik är hög.

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen i projektområdet längs riksväg 4 är 5 507 fordon och den tunga trafikvolymen 833 fordon (15 procent). Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen på landsväg 16633 är 355 fordon och antalet tung trafik 23 fordon. Trafikvolymen på landsväg 644 är 1 409 fordon och antalet tung trafik 145 fordon. För närvarande finns ingen förbindelser till regionväg 644 vid Oravasaari. När den planskilda anslutningen med riksväg 4 genomförs kommer trafiken att öka även på landsväg 16633 och vid korsningen mellan landsvägarna 16633 och 644.

Det finns en 21 km lång motorvägssträcka längs riksväg 4 där det inte finns några anslutningar. Detta orsakar problem i form av omvägar för polis- och räddningstjänst samt bland annat markanvändningen. Riksvägen är livligt trafikerad och det finns mycket tung trafik. Vid störningssituationer, som medför att hela riksvägen måste stängas, orsakas trafiken på riksvägen betydande skador. Strukturen av landsväg 16633 klarar inte belastningen av den ökande trafikvolymen. Landsvägens tvärsnitt är smalt.

Den parallella vägen till riksväg 4, regionväg 644, är en del av nätet av stora specialtransporter och riksväg 4 i projektområdet en del av den kompletterande rutten. Efter en färdigställd planskild anslutning kommer landsvägarna 16633 och 644 att fungera som reservrutter för all trafik.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Man kompletterar korsningsbroarna vid Oravasaari och Majalahti med ramper och genomför privata vägsarrangemang samt förbättrar korsande anslutningar.

Syftet med projektet är att förbättra den långväga trafikens smidighet och säkerhet.

TIDTABELL

Väg- och byggplanen för Oravasaari planskild anslutning är färdigställd. Vägplanen för förbättringen av landsväg 16633 och för förbättringen av korsningen mellan landsvägarna 16633 och 644 kommer att påbörjas 2022.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 5 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den nationella trafiksystemsplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet kommer också att förbättra hållbarheten när busshållplatser byggs vid Oravasaari planskild anslutning.

Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet. Projektet kommer särskilt att främja tillgängligheten när det gäller polis- och räddningstjänster genom att påskynda förbindelserna till olika delar av nätet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att avsevärt förbättra trafiksäkerheten, eftersom en del trafik kommer att kunna byta till riksväg 4 i stället för den mindre landsväg 644. Trafiksäkerheten på landsväg 16633 kommer också att förbättras avsevärt genom att landsvägen breddas och strukturen förbättras.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Bullerbekämpande åtgärder har redan vidtagits i samband med förbättrandet av riksväg 4.

Busshållplatser byggs i anslutning till Oravasaari planskild anslutning och säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras i korsningen mellan landsvägarna 16633 och 644.

Projektet gör det möjligt att utveckla markanvändningen i närheten av Oravasaari planskild anslutning, när anslutningen till området öppnas via riksväg 4.

Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

T11 Riksväg 6 vid Korja (Hevossuo–Nappa), Kouvola (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 6 är den andra huvudförbindelsen för vägtrafik i riktning mot Sydvästra Finland och Ryssland, och i västra delen av Kouvola är den otrygg och har exceptionellt dålig kvalitetsnivå. Trafiken hämmas särskilt i västra delen av Kouvola av en riksvägsbro i dåligt skick. Korja banbro som går över banan Lahtis–Kouvola kommer att förnyas och den dåliga riksvägen på båda sidor av bron kommer att uppgraderas till huvudvägnätets kvalitetsnivå.

**AKTUELL STATUS**

Landsvägarnas huvudled, riksväg 6 (TEN-T övergripande nät), som är ryggraden i vägtrafiken i sydöstra Finland, är en annan huvudvägförbindelse från Finland till Ryssland. Vägen är särskilt viktig för storindustrin i sydöstra Finland och för den ryska godstrafiken. Det finns brister i vägnätets struktur och i servicenivån på riksväg 6. Riksväg 6 är en huvudled på nivå I enligt förordningen om huvudleder.

Sträckan från Forsby till Hevossuo uppgraderades 2004 till bredfilsväg, men den norra delen av sträckan uppgraderades inte. Den återstående delen, som nu är en flaskhals för trafiken, är dåligt riktad, smal och har dåliga anslutningsmöjligheter jämfört med andra delar av sträckan. Bron över järnvägen är smal och i dåligt skick och medför risker för tågtrafiken. Hastighetsbegränsningen på vägen är låg (70–80 km/h), vilket leder till att en stor del av trafiken passerar genom Korja tätort på mindre vägar och gator.

Genomsnittlig trafikvolym (år 2019) är cirka 5400 fordon/dygn under granskningsperioden, varav största delen är långvägstrafik. Andelen tung trafik är 13 %. Tre olyckor med personskada har inträffat på den korta vägsträckan mellan 2017 och 2021. Tidigare har flera olyckor med dödlig utgång inträffat på vägsträckan. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och uppmärksamhet har fästs vid landsvägens kvalitet och säkerhet samt broarnas skick.

PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 6 kommer att uppgraderas över en sträcka av ca 2 km väster om den nuvarande vägen till en ny väglinje, som till stor del är lämplig för en mer omfattande uppgradering av riksväg 6 i ett senare skede. Vägen kommer att byggas i söder som en bredfilsväg och i norr som en normal riksväg med minimalt byggsvinn. Den nya delen av vägen ansluter till den nuvarande riksvägen ca 700 meter före korsningen i Nappa. Öppningen vid järnvägen, intill den nya överfartens norra ände, kommer att vara så bred att biltrafiken kan passera under bron till olika sidor av riksvägen. Den befintliga bron kommer att rivas. I samband med genomförandet av projektet kommer en ny bro att byggas för att fungera som en lättare väg parallell med riksvägen. Ingenmaanties privatvägsanslutning till riksvägen kommer att avskäras, och en ersättningsförbindelse kommer att byggas via Terästie (gata) och regionväg 359 till Nappas korsning.

I målläget är riksväg 6 en väg med omkörningsfil och mitträcke ända fram till Suvioja. Korsningen mellan riksvägarna 6 och 12 kommer att flyttas västerut till den nya planskilda anslutningen i Suvioja, och huvudriktningen kommer att vara riksväg 6. En regionalväg från Korja (landsväg 359) kommer också att anslutas till anslutningen.

Målet är att eliminera en ovanligt dålig vägsträcka och därmed förbättra säkerheten för och smidigheten i långväga transporter och persontrafiken.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Genomförandet kan inledas 2023.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 11 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens smidighet, säkerhet och hållbarhet på en nationellt viktig huvudled. Det höjer också servicenivån på järnvägssträckan Riihimäki–Kouvola och förbättrar säkerheten.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten genom att tillgodose företagens och sysselsättningens behov.

Tillgänglighet

Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet.

Trafiksäkerhet

Personskade- eller dödsolyckor minskar med 0,2 per år.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Den förfallna bron på riksvägen kommer att förnyas och förbättras.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,7. Projektet kommer också att minska reparationsskulden för broar. De största fördelarna kommer från tidsbesparingar för trafikanterna.

T12 riksväg 8 och regionväg 742, Vasa förbindelseväg, fas 1, sträckan mellan riksväg 3 och

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 8 från Åbo till Uleåborg är en av de viktigaste huvudvägarna i Finland. Förbindelsevägen, som i huvudsak har en körfil, fungerar som en förbifartsled för Vasa och sammanför, förutom sin nationella betydelse, de olika markanvändningsområdena i regionen till en funktionell helhet. Plankorsningarna är redan nu hårt belastade, och den tunga trafiken orsakar också buller- och trivselproblem.

**AKTUELL STATUS**

Vasa förbindelseväg är ett till största delen tvåfiligt vägavsnitt mellan Vasa motorväg och Gerby (8,6 km), som fungerar som en förbindelseled för stadsområdet och leder den nationella och regionala trafiken förbi stadskärnan. Riksväg 8-delen av förbindelsevägen är en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med förordningen om huvudleder.

Liselunds affärsområde byggs i närheten av vägen. Dessutom är Risö affärsområde och Finlands största fabriksområde för kemisk industri planerade öster om flygplatsen. Arbetsplatskoncentrationen i Airport Park vid Vasa flygplats och det expanderande industri- och logistikområdet i Vasaregionen kommer att avsevärt öka trafiken på förbindelsevägen under de kommande åren. Trafikbuller stör den omgivande befolkningen på många ställen.

Trafikvolymen på den planerade sträckan Vasa förbindelseväg mellan riksväg 8 och regionväg 724 är 5 500–13 800 fordon/dygn (KVL 2019), varav den tunga trafikens andel är 230–750 fordon/dygn. Den tunga trafikens andel är cirka 6 % på riksväg 8 och cirka 3,5 % på landsväg 724. Den starka utvecklingen av markanvändningen har ökat trafikvolymen på vägen mer än väntat. Vid plankorsningarna och motorvägsrampen vid Långbackens planskilda anslutning på riksväg 3 överskrider trafikregleringens kapacitet.

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 98 trafikolyckor som polisen känner till inträffat på Vasa förbindelseväg mellan riksväg 8 och regionväg 724, varav 12 har lett till personskador. Det har inte skett några dödsolyckor. Tarva-avbildningens olycksfrekvens för vägsträckan är 6,7 personskadeolyckor/100 miljoner km körning. I planområdet uppgår olycksfrekvensen på ifrågakvarande sträcka riksväg 8 till 7,3 personskadeolyckor/100 miljoner km; i genomsnitt är den 4,4 (2017) på riksvägar. Bristerna i servicenivån på riksväg 8 har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Den första fasen i projektet består i att uppgradera riksväg 8 mellan motorvägen (riksväg 3) och Smedsbyvägen (den sydligaste delen på bild). I den första fasen förbättras de befintliga planskilda anslutningarna vid Långbacken, transformatorfabriken och Roparnäs och den nuvarande tvåfiliga vägen omvandlas till fyrfilig väg. Den första fasen omfattar också betydande bullerminskningsåtgärder och förbättringar av gång- och cykelförhållanden. I de senare faserna av projektpaketet är målet att göra alla vägar i projektområdet 2+2-filiga.

TIDTABELL

Fas 1, vägplanen för uppgradering av riksväg 8 mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen är färdig.

Av de följande faserna är vägplanen för uppgradering av landsväg 724 mellan Storviken och Singsbyvägen också färdig. Vägplanen för landsväg 724 för sträckan Smedsbyvägen–Metviken uppdateras.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för fas 1 av projektet är 37 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100). Kostnadsberäkningen för hela projektet är 85,5 miljoner euro. Kostnaderna fördelas 60/38 procent mellan staten och Vasa stad. 2 procent av kostnaderna går till ägarna av anordningarna.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Den del av riksväg 8 som ingår i planeringsområdet ligger på servicenivå II i förordningen om huvudleder, där utgångspunkten är en jämn färdhastighet för långvägstrafiken. Projektet förbättrar den långväga trafikens smidighet.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet stöder alla mål i riksomfattande trafiksystemplanen. Projektet förbättrar trafiksäkerheten och vägtrafikens smidighet på riksvägs- och landsvägsdelen som en del av förbindelsen Åbo–Uleåborg. Projektet stöder hållbarhetsmålet genom att förbättra gång- och cykelförbindelserna genom nya arrangemang. Projektet kommer också att förbättra kollektivtrafikförbindelserna, bland annat genom nya hållplatsarrangemang och effektivisering av trafiken, vilket höjer kollektivtrafikens servicenivå och tillförlitlighet.

Tillgänglighet

Projektet förbättrar tillgängligheten på nationell, regional och områdesnivå. Åtgärderna förbättrar trafikens smidighet mellan Åbo och Uleåborg. Förbindelsevägens kapacitet är regionalt betydande, eftersom riksvägen passerar genom tätorterna i Vasa. Att vägavsnittet fungerar smidigt är viktigt ur regional synvinkel, eftersom Vasa är ett regionalt centrum och förbindelsevägen fungerar som en rutt för personbilar och tung trafik till Vasa centrum.

Trafiksäkerhet

Projektets åtgärder uppnår nästan målet att minska antalet olyckor som leder till personskador med 30 % jämfört med det antal olyckor som förutspås för det nuvarande nätverket för 2040.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska och förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Dessutom kommer möjligheterna att utveckla markanvändningen att förbättras.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,3.

T13 riksväg 8 vid Karleby centrum (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Riksvägen behöver förbättras vid Karleby.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 8 är huvudleden i västra Finlands kustområde och en del av det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Vid Karleby kör huvuddelen av vägtransporterna till Karleby hamn via riksväg 8. Andelen tung trafik på riksvägen är stor. Vid Karleby kör också en betydande mängd lokaltrafik på riksvägen. Det finns fyra trafikljusstyrda plankorsningar på riksväg 8 vid Karleby.

Planeringsområdet börjar vid Kyrklunds rondell (riksväg 8 och landsväg 756) och slutar norr om Karleby vid avfarten till riksvägarna 8 och 28. I planområdet är trafikvolymen på riksvägen 10 000–13 700 fordon/dygn (KVL 2019). Mängden tung trafik är 950–1 050 fordon/dygn.

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 50 trafikolyckor inträffat på planeringsområdet på riksväg 8, varav 9 har lett till personskador. Det har inte skett några dödsolyckor. Enligt Tarvaavbildning uppgår olycksfrekvensen på planeringsområdet till 5,4 personskadeolyckor/100 miljoner km; i genomsnitt är den 4,4 (2017) på riksvägar.

Kapaciteten i Kyrklunds rondell är full under rusningstid. Det finns dagligen kö i rondellens ankomst-riktningar. Trafiken från hamnen är mest överbelastad. Köerna är kortare vid trafikljuskorsningarna på riksväg 8 vid Karleby. Det finns brister i smidigheten och säkerheten vid anslutningarna till landsväg 18004 och riksväg 28.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafikens smidighet och förutsebarheten av långvägstrafikens restider mellan Kyrklunds rondell och riksväg 28. Den första fasen av projektet består av åtgärder mellan Kyrklunds rondell och den planskilda anslutningen mellan riksvägarna 8 och 13. I första fasen

- förbättras kapaciteten i Kyrklunds rondell med ytterligare körfält
- tas Vagnkarlsgatan plankorsning, som ligger mycket nära rondellen, bort från Hamnvägen (landsväg 756). En ersättande anslutning byggs som en trepartsförbindelse till Vasavägen
- byggs plankorsningen från Hyvlerigatan till Hamnvägen om till en parallell anslutning och en ny förbindelse byggs från området som en rondell till Vasavägen
- uppgraderas riksväg 8 till fyrfilig väg mellan Latojankatu och planskilda anslutningen till riksväg 13
- förbättras den planskilda anslutningen mellan riksvägarna 8 och 13.

I nästa etapp av projektet kommer kanalisering och ett separat körfält för högersvängande trafik att byggas vid avfarten till Peltokorventie (landsväg 18004) för trafik från Karleby riktning, och avfarten till riksväg 28 kommer att förbättras som en lätt planskild anslutning så att trafiken från öster längs riksväg 28 till Karleby kan föras under riksväg 8 med en korsningsbro. På sträckan mellan riksvägarna 13 och 28 kommer dessutom arrangemangen för privatvägskorsningar längs riksväg 8 att förbättras. Rastplatserna längs riksväg 8 bevaras och utvecklas bland annat för polisens övervakningsbehov.

TIDTABELL

Färdplanen kommer att färdigställas under 2022.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 9 milj. euro MAKU 120 (2015 = 100), varav statens andel är cirka 50 %. Ungefär hälften av projektkostnaderna kan sökas för CEF-stöd som väg som leder till hamnen. De förbättringar av kapacitet och andra än hamnförbindelser som ingår i projektet är inte stödberättigande.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar riksvägens trafiksäkerhet och vägtrafikens smidighet som en del av förbindelsen mellan Åbo och Uleåborg.

Tillgänglighet

Trafikens smidighet och kapacitet förbättras. Störningssituationer minskar och restidens förutsägbarhet förbättras. Projektet kommer också att förbättra tillgängligheten lokalt när anslutningsarrangemangen förbättras.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektets inverkan på utsläppen är begränsad.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska och utvecklingsförutsättningarna för markanvändning förbättras.

Effektivitet

Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,4.

T14 riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas) (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 9 är en av de viktigaste huvudvägarna i Finland. Vägen är en del av det internationella vägnätet TEN-T (E63), som anses vara strategiskt viktigt för EU:s trafikpolitik. Mellan Tammerfors och Orivesi uppfyller vägen inte kvalitetskraven för trafik i dagens läge. Riksväg 9 kommer att uppgraderas till en fyrfilig motorväg på sträckan Alasjärvi–Suinula och en fyrfilig motorväg med mitträcke på sträckan Suinula–Käpykangas.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 9 är en av Finlands viktigaste öst-västra fjärrtransportkorridorer. Vägen är en av landsvägarnas huvudleder enligt definitionen i kommunikationsministeriets förordning. Vägavsnittet Alasjärvi–Käpykangas är, utöver näringslivets transporter, en betydande länk för pendling, nyttotrafik och fritidstrafik. I den strategiska lägesbilden har sträckan den längsta kontinuerliga bristen på servicenivå.

Vägavsnittet uppfyller inte dagens trafikbehov. Den dagliga trafiken (KVL 2019) varierar mellan 11 800 och 21 400 fordon/dygn, varav 7–13 % är tung trafik. Riksväg 9 i Tammerfors stads område är den mest livligt trafikerade vägsträckan med endast en körfil i Finland. Den genomsnittliga dagliga trafiken beräknas öka med 14 200–25 900 fordon/dygn fram till 2040. På sträckan finns brister i trafikens smidighet och säkerhet samt vägens kvalitet. Problem orsakas framför allt av riksvägens överbelastning och en därav följande svag trafiksäkerhet. Under 2014–2018 inträffade 22 olyckor med personskada i planeringsområdet, och 2 personer dog.

Också plankorsningarna och det stora antalet privatavvägsanslutningar försämrar vägens servicenivå. Den kraftiga ökningen av markanvändning i Tammerfors stadsområde kommer att öka trafiken på riksvägen i framtiden. Riksvägen utgör ett hinder för den lokala rörligheten och för faunan i området. Trafiken orsakar miljöskador, bland annat buller och utsläpp.

PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 9 kommer för sträckan mellan Alasjärvi och Käpykangas att byggas till en fyrfilig väg med två körbänor och en körhastighetsnivå på 100 km/h. Mellan Alasjärvi och Suinula är vägen motorväg. Vägen kommer att förbättras i den nuvarande terrängkorridoren.

Separata planskilda anslutningar kommer att byggas på riksvägen mellan Tasanne och Suinula. De befintliga planskilda anslutningarna i Aitovuori och Tarastejärvi kommer att uppgraderas. Alla plankorsningar längs vägavsnittet kommer att tas bort och anslutningar till riksvägen kommer att arrangeras med parallella vägförbindelser till de planskilda anslutningarna. Ekodukter kommer att byggas vid Tasanne och Lintukalliontie för rekreativ ändamål och så att djur kan passera över riksvägen. Dessutom kommer bullerskydd att byggas på vägavsnittet för att minska de bullerstörningar som riksvägen orsakar. Rörtunnlar under riksvägen byggs för små djur.

Syftet är att säkerställa servicenivån för den nationellt centrala huvudförbindelsen, att förbättra gods- och persontrafikens smidighet och tillförlitlighet samt att göra färdtiderna mer förutsägbara. Vad gäller trafiksäkerheten är målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken och att minska antalet olyckor som leder till personskador med 25 procent.

TIDTABELL

Vägplanutkastet färdigställdes i april 2021. Vägplanen är under administrativ behandling. En projektberäkning har gjorts.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för projektet är cirka 95 milj. euro (MAKU 2015; 120), varav andelen lösen och ersättningskostnader uppskattas vara cirka 4 miljoner. Kangasala och Tammerfors städer bidrar till projektets byggkostnader.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet uppfyller väl de servicenivåmål som fastställs i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten. Projektet minskar koldioxidutsläpp och bidrar därmed till att bekämpa klimatförändringen.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. År 2040 kommer den genomsnittliga restiden för personbilar att minska med 3,9 minuter och för tunga fordon med 2,8 minuter.

Byggandet av nya planskilda anslutningar och förbättringen av befintliga anslutningar kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i de planlagda arbetsplats- och bostadsområdena i Tammerfors och Kangasala.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Antalet personskadeolyckor kommer att minska med 37 % och antalet dödsoffer med 71 %.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet kommer att minska koldioxidutsläppen med cirka 820 ton per år.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken.

Förbindelserna för fotgängare och cyklister kommer att förverkligas i samband med planskilda anslutningar, underfarter och ekodukter, vilket förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

De parallella vägar som byggs bildar säkra farleder för den lokala trafiken.

Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 2,2. De största fördelarna kommer att vara minskade resekostnader för trafikanterna, särskilt när det gäller tid.

T15 riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola (projektorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 15 mellan Kotka och Kouvola är huvudleden för hamn- och industritransporterna och pendeltrafiken i Kymmenedalen. Den osäkra och överbelastade förbindelsen kommer att förbättras på den centrala sträckan och göras mer sammanhängande med ett system av omkörningsfiler, uppgradering av huvudanslutningarna och omfattande väg- och anslutningsarrangemang.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 15 från Kotka (E18) till Kouvola (riksväg 6) är den viktigaste förbindelsen i syd-nordlig riktning i Kymmenedalen (40 km). Vägen är en länk mellan Fredrikshamn-Kotka hamn, Kouvola järnvägsterminal (RRT) och vägen E18 som alla ingår i EU:s TEN-T-stomnät. Den är en huvudled på nivå I enligt förordningen om huvudleder. Trafiken mellan Inre Finland och Ryssland samt hamnarna i sydöstra Finland går i stor utsträckning längs den. Vägen är en livsviktig transportrutt för storindustri och huvudleden för pendlingstrafiken i stadsregionerna i Kymmenedalen. I dess påverkansområde befinner sig landets största hamn Fredrikshamn-Kotka, Kymmenedalens storindustri- och logistikcentraler, gränsstationen Vaalimaa samt Kymmenedalens avfallshanteringsanläggning. Landskapets hälsovårdstjänster hänförs i huvudsak till Kotkas växande centralsjukhus och de ökar den trafikmässiga betydelsen av riksväg 15. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och de hänförs sig till landsvägsnätets kvalitetsnivå, säkerhet och smidighet och skick.

Riksväg 15, som ingår i huvudledsnätet på riksnivå, har en hög trafikvolym (mellan 5 300 och 8 100 fordon per dygn) och en stor andel tung trafik (11–19 %), särskilt på grund av hamntrafiken. Vardagstrafiken är mer än 10 % livligare (5 900–9 000 fordon per dygn). Av detta är den tunga trafikens andel 1 100–1 400 fordon per dygn (14–22 %).

Problemen med förbindelsesträckan är dålig trafiksäkerhet och att den smala tvåfiliga vägen är otillräcklig för att betjäna en stor och växande trafikvolym. Köer är vanliga i trafiken särskilt under vardagar på grund av riklig pendeltrafik och tung trafik samt dåliga omkörningsmöjligheter. Dessutom orsakar de livliga plankorsningarna och vägens dåliga geometri säkerhets- och smidighetsproblem. På vägavsnittet har det inträffat 36 olyckor med personskador mellan 2017 och 2021, varav två med dödlig utgång.

Det finns inga gång- och cykelvägar eller breda vägrenar på riksvägen, vilket gör det svårt att cykla eller gå.

PROJEKT OCH MÅL

Avsnittet Leikari–Kiehuva (33 km) uppgraderas till en enhetlig väg med omkörningsfiler med mitt-räcke (13 omkörningsfiler). Mellan Uronlampi och Ingerois ändras väglinjen (cirka 10 km) och på andra håll förbättras vägen i huvudsak i sitt nuvarande läge.

Planskilda anslutningar byggs vid Juurikorpi, Marinkylä, Uronlampi och Huovilantie. De planskilda anslutningarna vid Leikari, Tehontie och Tykkimäki förbättras. Anslutningarna vid Ingerois, Rautakorpi och Kiehuva uppgraderas till stafflerade anslutningar. Dessutom byggs en enhetlig parallellväg på landsvägsnivå, privatvägsarrangemang, viltstängsel, två ekodukter, bullerskydd, grundvattenskydd, vägbelysning samt fotgångar- och cykelarrangemang vid Tykkimäki och Ingerois i Kouvola, Tavastila i Kotka och huvudanslutningarna.

De återstående åtgärderna i mållösningen kommer att genomföras senare. Härvid byggs även den norra delen av förbindelsen (6 km) om till en väg med omkörningsfiler och mitträcke och fyra huvudanslutningar byggs som planskilda anslutningar.

Syftet med projektet är att avsevärt förbättra trafiksäkerheten och smidigheten i transporter samt person- och pendeltrafiken.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och beslut om godkännande väntas fås under 2022.

Beredskapen för genomförande av vägplansprojektet infaller 2023.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är 126 miljoner euro (MAKU 130; 2010=100), och kommunernas och ledningsägarnas andel av detta är 3,1 miljoner euro. Dessutom uppgår inlösen- och ersättningskostnaderna till 3 miljoner euro. Projektet kan genomföras i etapper. Kostnaderna för en mer begränsad första fas är 93 miljoner euro. Kostnaderna för den andra fasen är 42 miljoner euro, vilket omfattar tilläggskostnader för uppdelningen i faser (cirka 6 miljoner euro). Projektet betjänar trafiken till hamnen, men det är inte en så kallad last mile-förbindelse för vilken det skulle vara möjligt att ansöka om CEF-stöd.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att verkställa viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Servicenivån på vägavsnittet förbättras till att motsvara kraven enligt huvudledsförordningen.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet säkerställer den nationellt viktiga förbindelsen till Kotka hamn. Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten.

Tillgänglighet

Servicenivån inom transportsektorn förbättras, omkörningsmöjligheterna ökar och restiden kommer att bli mer förutsägbar. Transportrelaterade problem elimineras.

Trafiksäkerhet

Antalet personskador minskar med 2,9 olyckor per år (45 %) och antalet dödsfall i trafiken med 4 olyckor per 10 år (65 %).

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska med 200.

Grundvattenskydd utförs på en sträcka av 1,5 km. Förutsättningarna för fotgängare och cyklister utvecklas.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,6.

T16 Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie) (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 15 är huvudförbindelsen mellan Kotka centrum och dess hamnar. Förbindelsen räknas till en huvudled. I Kotka hamn finns det viktiga godsterminaler som är av stor betydelse för skogsindustrins transporter och för transittrafiken till Ryssland.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 15 Hyväntuulentie (4 km) är huvudförbindelse från Kotka centrum och Fredrikshamn-Kotka hamn (Hietanen, Mussalo) till E18. Vägen är en länk mellan en hamn i EU:s TEN-T-stomnät och E18. Den tillhör servicenivåklass I bland huvudlederna. Vägavsnittet är mycket livligt trafikerat (20 800–29 600 fordon per dygn, varav 1 500–2 100 tunga fordon).

Den nuvarande vägen med en körfil och ljusstyrda korsningar blir överbelastad och trafiksäkerheten är dålig. Riksvägssträckan har en körbana, fyra filer och på vissa ställen liten geometri. Hastighetsbegränsningen på vägen är 70 km/h och 50 km/h vid Paimenportti-anslutningen, vilket inte uppfyller de mål som satts för huvudvägnätet. En planskild korsningen håller på att byggas vid Paimenportti, men det kommer även i fortsättningen att finnas en trafikljuskorsning på vägavsnittet. Mellan 2017 och 2021 har det skett fem olyckor med personskada som följd på vägavsnittet. Bullerbekämpningen är bristfällig.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och de hänför sig till vägens kvalitetsnivå och säkerhet.

PROJEKT OCH MÅL

Körriktningarna på riksvägen separeras från varandra med ett mitträcke mellan Kymnlinna och Paimenportti och den trafikljusstyrda korsningen avlägsnas. Dessutom byggs bullerbekämpning.

Syftet är att väsentligen förbättra smidigheten i och säkerheten för transporter och pendel- och sjukhustrafik samt att minska bullret i bostadsområden.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och genomförandet kan påbörjas år 2022.

Planhelheten har inte genomgått en projektutvärdering, men lönsamhetsberäkningen för den tidigare projektutvärderingen (inklusive planskilda anslutningen vid Paimenportti) har uppdaterats för endast denna projekthelhet år 2022.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 8 miljoner euro (MAKU 120, 2015 = 100). Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en hamnförbindelse.

EFFEKTER**Hur kommer projektet att verkställa viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet förbättrar kvalitetsnivån för riksväg 15, som ingår i servicenivåklass I bland landsvägarnas huvudleder, genom att förbättra servicenivån för långväga trafik och avlägsna en trafikljusstyrd korsning. Projektet stöder utvecklingen av Kotka hamns förbindelser.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten genom att tillgodose företagets och sysselsättningens behov.

Tillgänglighet

Projektet förbättrar smidigheten och säkerheten i långväga trafik och näringslivets transporter, vilket även ger Kotka hamn och Kotka centralsjukhus bättre tillgänglighet.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras. Olyckor med personskada minskar med cirka en på årsnivå och trafikolyckor med dödlig utgång minskar med 0,8 dödsfall per 10 år (25 %).

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska. Bullerbekämpning utförs på en 1,9 kilometer lång sträcka.

Effektivitet

Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 2,5. Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. De främsta nyttorna uppstår genom tids- och kostnadsbesparingar för person- och godstrafiken samt färre olyckor.

T17 Riksväg 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Vägavsnittet ingår i det nationella huvudleds-nätet (nivå II) och är en viktig internationell förbindelse (E8) till norra Norge och Ishavet. Avsnittet uppfyller inte de servicenivåmål som fastställts för huvudlederna, vägen är smal, har dålig geometri och är i dåligt skick och trafiksäkerheten ligger under det nationella genomsnittet.

**AKTUELL STATUS**

Den nuvarande vägen motsvarar varken till bredden (beläggningens bredd i huvudsak 6,5 m), geometrin eller skicket de minimikrav som ställts för huvudlederna. Den genomsnittliga dygnstrafikvolymen varierar under kontrollintervallet mellan 350 och 1 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 13–20 %. Säsongsvariationen i trafiken är mycket stor under sportlov, påsk- och sommarsemesterar samt under ruskasäsongen.

Det har skett 14 trafikolyckor på vägavsnittet under 2016–2020, varav fem med personsador och en med dödlig utgång.

Ett stort antal avkörningsolyckor för långträdare inträffar på vägsträckan när utländska förare som inte är vana vid vinterförhållanden förlorar kontrollen över sitt fordon. Avkörningsolyckorna samt lyft av fordon avbryter vägtrafiken på riksvägen och orsakar betydande störningar för trafiken och räddningsfordon på grund av att det saknas en omväg. När trafiken avbryts kan omvägssträckan vara upp till 450 km.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

- Vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna.
- Vägens bredd är 8 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert.
- Hastighetsbegränsningen är 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla tider av året.
- Restiderna är rimliga och kan förutsägas väl. Förhållanden och störningar kommuniceras i realtid.
- Områdets tillgänglighet och den långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras. Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas.
- Det finns separata rutter för fotgängare och cyklister vid byarna.
- Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.
- Vägunderhållet blir effektivare.

TIDTABELL

Utarbetandet av vägplanen håller på att starta. Vägsträckan är 50 km, varav det finns planer på att förbättra konstruktionerna på tre avsnitt som utgör cirka 23 km. Behovet av att komplettera planerna ses över i samband med vägplaneringen.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 23 miljoner euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att verkställa viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet för transporter. Servicenivåmål i enlighet med huvudledsförordningen eftersträvas.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet främjar trafiksystemets funktion och förbättrar trafiksäkerheten. Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet och förutsägbarhet för transporter.

Tillgänglighet

Projektet ökar smidigheten i trafiken, minskar den tunga trafikens avkörningar och tillhörande långa trafikavbrott och användning av långa omvägar (upp till 450 km). Tjänsterna i kommunens centrum och Muonio är mer lättillgängliga för invånarna i Kilpisjärvi.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar den tunga trafikens avkörningar som är vanliga på grund av de svåra trafikförhållandena. Varje avkörning är en potentiell allvarlig trafikolycka på det livliga turismvägavsnittet.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Riksvägens bättre servicenivå minskar utsläppen och minskar skador orsakade av tjäle. Förbättringen av riksvägen minskar effekterna av klimatförändringen bland annat genom förbättrad dränering. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Projektet förbättrar säkerheten i vägtrafiken, varför projektet har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Risken för miljöskador till följd av den tunga trafikens avkörningar minskar.

Effektivitet

Projektet förbättrar ekonomin i trafiken framför allt ur näringslivets samt arbets- och fritidsresornas perspektiv. Vägunderhållet blir effektivare och enklare, man slipper hastighetsbegränsningar som sätts/ska sättas på grund av tjälskador. Projektet kan i huvudsak klassificeras som ett förbättringsprojekt.

.

T18 Riksväg 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Vägavsnittet ingår i det nationella huvudleds-nätet (nivå II) och är en viktig internationell förbindelse (E8) till norra Norge och Ishavet. Avsnittet uppfyller inte de servicenivåmål som fastställts för huvudlederna, vägen är smal, har dålig geometri och är i dåligt skick och trafiksäkerheten ligger under det nationella genomsnittet.

**AKTUELL STATUS**

Den nuvarande vägen motsvarar varken till bredden (beläggningens bredd i huvudsak 6,5 m), geometrin eller skicket de minimikrav som ställts för huvudlederna. Den genomsnittliga dygnstrafikvolymen varierar under kontrollintervallet mellan 350 och 1 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 13–20 %. Säsongsvariationen i trafiken är mycket stor under sportlov, påsk- och sommarsemestrar samt under ruskasäsongen.

Det har skett 23 trafikolyckor på vägavsnittet under 2015–2019, varav nio med personskador och en med dödlig utgång. Frekvensen för personskador är hög (5,7 olyckor/100 miljoner km) och ligger klart över det nationella genomsnittet (2,2 olyckor/100 miljoner km).

Ett stort antal avkörningsolyckor för långtradare inträffar på vägsträckan (57 bärgningar vintern 2014–15) när utländska förare som inte är vana vid vinterförhållanden förlorar kontrollen över sitt fordon. Avkörningsolyckorna samt lyft av fordon avbryter vägtrafiken på riksvägen och orsakar betydande störningar för trafiken och räddningsfordon på grund av att det saknas en omväg. När trafiken avbryts kan omvägssträckan vara upp till 450 km.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

- Vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna.
- Vägens bredd är 8 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert.
- Hastighetsbegränsningen är 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla tider av året.
- Restiderna är rimliga och kan förutsägas väl. Förhållanden och störningar kommuniceras i realtid.
- Områdets tillgänglighet och den långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras. Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas.
- Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.
- Vägunderhållet blir effektivare.

TIDTABELL

Projektet är klart för genomförande.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 4 miljoner euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att verkställa viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet för transporter. Servicenivåmål i enlighet med huvudledsförordningen eftersträvas.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet främjar trafiksystemets funktion och förbättrar trafiksäkerheten. Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet och förutsägbarhet för transporter.

Tillgänglighet

Projektet ökar smidigheten i trafiken, minskar den tunga trafikens avkörningar och tillhörande långa trafikavbrott och användning av långa omvägar (upp till 450 km). Tjänsterna i kommunens centrum och Muonio är mer lättillgängliga för invånarna i Kilpisjärvi.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar den tunga trafikens avkörningar som är vanliga på grund av de svåra trafikförhållandena. Varje avkörning är en potentiell allvarlig trafikolycka på det livliga turismvägavsnittet.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Riksvägens bättre servicenivå minskar utsläppen och minskar skador orsakade av tjäle. Förbättringen av riksvägen minskar effekterna av klimatförändringen bland annat genom förbättrad dränering. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Projektet förbättrar säkerheten i vägtrafiken, varför projektet har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Risken för miljöskador till följd av den tunga trafikens avkörningar minskar.

Effektivitet

Projektet förbättrar ekonomin i trafiken framför allt ur näringslivets samt arbets- och fritidsresornas perspektiv. Vägunderhållet blir effektivare och enklare, man slipper hastighetsbegränsningar som sätts/ska sättas på grund av tjälskador. Projektet kan i huvudsak klassificeras som ett förbättringsprojekt.

T19 E18 Åbos ringled i Reso centrum (projekt-korg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Vägavsnittet i Reso centrum avviker avsevärt från de övriga vägavsnitten längs E18. I centrum blandas stadstrafiken och trafiken på huvudleden, och vägen uppfyller inte de mål som satts upp för de viktigaste huvudledsförbindelserna. Målet med förbättringen av ringleden är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, smidigheten och säkerheten i trafiken samt stödja stadsregionens förutsättningar för utveckling.



AKTUELL STATUS

TEN-T-stomnätskorridoren E18 (rv 40) och den regionala huvudgatan Raisiontie går genom Reso stadskärna. Dessutom går riksväg 8 (E8) precis bredvid centrum och ansluts till E18 i en planskild anslutning. Trafikvolymen i stadskärnan är mycket hög (19 000-36 000 fordon/dygn), och det finns särskilt mycket tung trafik (hamnar, oljeterminal). Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

De ljusstyrda korsningarna i centrum ligger vid bristningsgränsen för kapaciteten i rusningstid. De närliggande anslutningarna försämrar trafikens funktion. De besvärligaste är den trafikljusstyrda plankorsningen vid Raisiontie samt Reso planskilda anslutning.

Under fem år har det skett 13 olyckor med personskada som följd. Trafikens negativa effekter på människor är stora bland annat när det gäller partiklar, buller och hinderverkan. De nuvarande trafikarrangemangen försvårar avsevärt utvecklingen av markanvändningen i Reso stadskärna.

PROJEKT OCH MÅL

Målet är att uppfylla kraven för TEN-T-stomnätet vid stadens centrum. Längs vägen E18 (stamväg 40) byggs en cirka 450 meter lång tunnel med 3+3 filer. Tunneln går under Raisiontie. Den planskilda anslutningen i Reso centrum byggs på den västra sidan om tunneln och gatunätet i stadens centrum kompletteras med nya gatuförbindelser. Den saknade parallellgatan till E18 byggs över E8 österut. Anslutningen mellan E18 och rv 8 förbättras till en planskild anslutning i tre plan med rondeller. Gång- och cykelrutter kommer att förbättras och korsningar med huvudleder kommer att genomföras planskilt. Bullerbekämpning kommer att utföras. Projektet är en del av utvecklingen av E18 Åbos ringled.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och ute för godkännande, beredskap att genomföras under 2022.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 189 miljoner euro (MAKU 2015=100:120). Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en väg som leder till en hamn i stomnätet.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att verkställa viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet säkerställer kontinuiteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till de nationellt viktiga hamnarna, oljeterminalen och Meyers varv. Servicenivån på vägavsnittet förbättras till att motsvara kraven på TEN-T-nätet. EU:s krav på färdigställande är 2030.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,5. Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten. Det möjliggör utvecklingen av Resos stadskärna utifrån kollektivtrafik, promenader och cykling. Projektet minskar koldioxidutsläpp och bidrar därmed till att bekämpa klimatförändringen.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. När det gäller att organisera kollektivtrafiken blir en spårvagns-/superbusslösning i stadsområdet möjlig. Förbindelsen för fotgängare och cyklande i riktning mot E18 kommer att förbättras till en kvalitetskorridor.

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning, avskaffande av tillträdesförseningar och en högre hastighetsnivå än idag. Projektet kommer att ha en betydande inverkan på trafikflödet, restiden kommer att förkortas och trafikstockningarna kommer att minska.

Projektet kommer att stödja den planerade integrationen av Resos stads- och markanvändningsstruktur och en bättre integrering av den nordliga tillväxtzonen i EU:s centrala TEN-T-nät. Ringvägens och parallella vägars placering i transportsystemet kommer att klargöras i och med det nya gatunätet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Olyckor som leder till personskador kommer att minska med 33 procent och dödsfall i trafiken med nästan 90 procent. De främsta fördelarna med projektets åtgärder är fotgängar- och cykelolyckor och vägkorsningsolyckor, som nästan helt försvinner.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet kommer att halvera koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. I centrum av Reso bildas ett omfattande fotgängarcentrumområde. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Man kan utveckla kollektivtrafikens servicenivå, bland annat genom att förlita sig på snabbspårvägen.

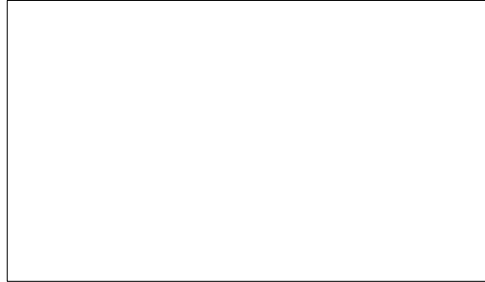
Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 1,3. Beräkningen har gjorts med en prognos enligt Åbo regionens transportmodell. De viktigaste samhällsekonomiska nyttorna i projektet riktar sig på väganvändarnas resekostnader och transportkostnader, som består av tid och fordonskostnader. Det finns också positiva säkerhets- och miljöfördelar. En specificera beräkning finns i tabellen nedan.

T20 Riksväg 2, förbättring av avsnittet Landsväg 120–Karkkila (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och regionen Forssa. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksvägarna 2 (Helsingfors–Björneborg) och 9 (Åbo–Tammerfors–Jyväskylä–Kuopio–Nii-rala) hör till landsvägarnas huvudleder. Vägens betydelse förstärks av bristen på en direkt järnvägsförbindelse.

**AKTUELL STATUS**

Vägen är livligt trafikerad (4 100–7 500 fordon/dygn). Den tunga trafiken utgör 8–17 procent av trafikvolymen. Den stora andelen tung trafik och de svaga omkörningsmöjligheterna försvagar trafikflödet. Den genomsnittliga olycksfrekvensen är högre än på riksvägar i allmänhet.

De största bristerna på riksväg 2 är bristen på separation av körriktningar och väggeometrin samt ofta förekommande anslutningar, varav vissa har bristande kanalisering eller mötesutrymme samt belysning. Hastigheten och kvaliteten på vägen varierar. Vägkantsmiljön är farlig eftersom ramperna är branta, träden nära vägkanten och klipporna i huvudsak är oskyddade. Under åren 2007–2011 inträffade 60 personskador, varav 7 med dödlig utgång. 82 personer skadades. Antalet olyckor som ledde till materiella skador var 358, av vilka 245 var älg- och hjortolyckor. Risken för personskador är 1,6 gånger högre och frekvensen mer än dubbelt så hög som genomsnittet för motorvägar.

PROJEKT OCH MÅL

Målet är att ha en målsituation i enlighet med regleringen av de viktigaste farlederna när det gäller trafikflöde och säkerhet, samtidigt som utvecklingen av området möjliggörs, särskilt i tätortsområdena i Nummela, Vichtis och Högfors.

Projektet (ca 10 km) omfattar breddning av vägar, mjukgörande av vägkantsmiljön, mindre tillträdesarrangemang för privata vägar och mötesutrymmen vid korsningar, viltstängsel och vägräcken. Omkörningsfiler med mitträcken kommer att byggas mellan riksväg 120 och Högfors och vägbelysningen kommer att renoveras.

TIDTABELL

På sträckan Rv 120–Högfors har en utvecklingsstudie inletts, på grundval av vilken innehållet i vägplanen kommer att fastställas. Utvecklingsstudien kommer att vara klar 2022 och vägplansfasen kan påbörjas ca 2023. Andelen Mullinkallio–Häiviä färdigställdes 2018. Arrangemangen för lätt trafik vid Vichtis kyrkby är på väg att färdigställas 2022. Projektutvärderingen sker i utvecklingsutredningen 2022. Tidigaste byggstart 2024 (uppskattning)

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 11 milj. euro. I utvecklingsrapporten blir kostnadsberäkningen av projektet mer exakt när omfattningen av den vägplan som ska upprättas är känd.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna och anslutningen från Satakunta till Helsingfors-Vanda flygplats.

Tillgänglighet

Förbättrar den interregionala tillgängligheten genom att utveckla huvudförbindelsen mellan Helsingfors och Björneborg. Förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att öka vägtrafiksäkerheten. Trafikflödet, säkerheten och transportkapaciteten förbättras. Störningssituationer minskar och restidens förutsägbarhet förbättras och riksvägens kvalitetsnivå är enhetligare.

Trafiksäkerhet

Nya mötesutrymmen och graderingar förbättrar säkerheten, särskilt vid sväng åt vänster. Viltstängsel minskar antalet djurolyckor.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Risken för förorening av grundvattnet minskar. Underhållskostnaderna ökar.

Effektivitet

Samhällsekonomiska granskningar görs i samband med planeringen.

T21 Riksväg 2 Björneborgs centrum (projektkorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Förändringen till fyra filer av rv 2 och rv 8 i Björneborgs centrum genomfördes inte i det tidigare förbättringsprojektet 1988. Målet med projektet är att anpassa den märkbart ökade trafiken på två riksvägar till den expanderade markanvändningen i Björneborg stadskärna.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 2 ansluter vid Björneborg centrum både till Björneborg hamnar och gods- och persontrafiken utmed riksväg 8 i riktning mot sydvästkusten som en del av nätet som täcker TEN-T. Riksvägen är en väg med en körbana, bortsett från vid Laani planskilda anslutning. På avsnittet finns fyra planskilda anslutningar och en plankorsning (Sticku). Vägen är mycket trafikerad; 18 700-19 200 fordon per dag vid centrum och cirka 13 900 fordon per dag i riktning mot Mäntyluoto. 6–8 procent är tung trafik.

Det främsta problemet är avsnittets känslighet för störningar vid anslutningarna och rusningstrafiken i linjeavsnittet. Det finns också brister i ramparrangemang och bullerbekämpning. Under de fem åren har det skett fem olyckor med personskada som följd på vägavsnittet. Effektivare användning av stadens mark i Laani-Sticku-området har skapat problem för serviceanvändarna när det gäller tillgängligheten till huvudledens vägnät. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Riksvägen byggs om till en fyrfilig väg mellan Tegelbackens och Korpi planskilda anslutningar. De nuvarande planskilda anslutningarna förbättras. Korsningen vid Sticku kommer att uppgraderas till en planskild anslutning i stomnätet och trafiken leds under riksvägen med en ny gatuförbindelse mellan rondellerna i Sticku och Södra leden. Bullerbekämpning genomförs utmed hela vägavsnittet.

Målet med projektet är att anpassa den ökade trafiken på två riksvägar till den expanderade markanvändningen i Björneborg stadskärna.

TIDTABELL

Vägplanen färdigställs i april 2022. Beredskap för genomförande är uppskattningsvis 2024.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 60 milj. euro/MAKU 2015=100: 120). Projektet har CEF potential som en väg till hamnen. De förbättringar av kapacitet och andra än hamnförbindelser som ingår i projektet är inte stödberättigande.

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Servicenivån på vägavsnittet förbättras till att motsvara kraven på servicenivå på en huvudväg av klass 1.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet säkerställer funktionaliteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till hamnen i det nationellt betydelsefulla TEN-T-transportnätet i Björneborg.

Projektet kommer att stödja den planerade integrationen av Björneborgs stads- och markanvändningsstruktur. Motorvägens och parallella vägars placering i transportsystemet kommer att bli tydligare i och med att det förbättrade anslutningsarrangemanget i Sticku minskar genomfartstrafiken i gatunätet och förbättrar tillgängligheten till tjänster.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Trafikförhållandena för specialtransporter förbättras (hamnen i Björneborg är ett viktigt resmål för specialtransporter).

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning, avskaffande av tillträdesförseningar och en högre hastighetsnivå än idag. Projektet kommer att ha en betydande inverkan på trafikflödet, restiden kommer att förkortas och trafikstockningarna kommer att minska.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. De främsta fördelarna med projektets åtgärder är vägforsningsolyckor, som nästan helt försvinner.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli betydligt färre. Stickus förbättrade anslutningsarrangemang minskar genomfartstrafiken i gatunätet och förbättrar tillgängligheten till tjänsterna.

Effektivitet

De viktigaste samhällsekonomiska nyttorna i projektet riktar sig på väganvändarnas resekostnader och transportkostnader, som består av tid och fordonskostnader. Det finns också positiva säkerhetsfördelar. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,3.

T22 Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (projekt-korg 1B).

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Genom att bygga en motorväg mellan Haapalahti och Vaajakoski och förbättra riksväg 9 mellan Kanavuori och Ruokosaari förbättras smidigheten och säkerheten på riksväg 4 och 9. Projektet främjar utbyggnaden av Jyväskyläs banannät för trafik på hjul till Vaajakoski och inför bullerskydd.



AKTUELL STATUS

Riksväg 4 (E75) vid Vaajakoski är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 9 (E63), som går längs samma sträcka, är en viktig del av den nationella och internationella öst-västförbindelsen och förbindelsen Jyväskylä-Kuopio förbinder tillväxtcentrumen i Mellersta Finland och Norra Savolax. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och riksväg 9 en del av det nät som täcker TEN-T. I KM: s förordning definieras riksvägarna 4 och 9 som huvudvägar och järnvägar som huvudvägar i service-nivåklass I. Båda riksvägarna är en del av nätverket för stora specialtransporter. Bristerna i service-nivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och det finns flera brister.

Vägavsnittet fungerar som Jyväskylä södra infart, som förmedlar fjärrtrafik, regional trafik och närtrafik. Riksväg 4 är en tvåfilig väg för blandad trafik mellan Vaajakoski och Kanavuori, där hastighetsgränsen är 50-60 km/h. Trafikvolymen i planområdet är 20 200–25 600 fordon per dygn. Tung trafik utgör 7–11 procent. Trafikvolymen på riksväg 4 har ökat anmärkningsvärt snabbt, cirka 17–20 procent under de senaste åtta åren.

Problem med hur grafiken löper uppstår regelbundet i Vaajakoski och Kanavuori. Rondellernas kapacitet är otillräcklig och köerna sträcker sig i värsta fall till motorvägen i Vaajakoski. Det är svårt att ansluta från sidovägarna till riksvägen. Hastighetsbegränsningen mellan Vaajakoskis och Kanavuoris rondeller är 50–60 km/h. Den kortaste omvägen är över 40 km lång och av dålig kvalitet. Trafiken orsakar bullerstörningar för dem som bor nära motorvägen. På vägavsnittet inträffar i genomsnitt två olyckor som leder till personskador per år. Tydliga olycksanhopningar finns i Vaajakoskis och Kanavuoris rondeller.

PROJEKT OCH MÅL

Motorväg 4 kommer att uppgraderas och motorvägen kommer att byggas i en ny terrängkorridor (ca 3 km) via Varassaari. Riksväg 9 kommer att uppgraderas och sträckan för riksväg 9 kommer att ändras med en sträcka av ca 0,6 km. Nya korsningar byggs på riksväg 4 och 9 och den befintliga korsningen vid Haapalahti förbättras. 26 nya broar byggs, varav den mest betydande är bron över Vaajavirta. De boende invid vägen skyddas från trafikbuller genom bullerdämpande konstruktioner. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras.

Målet med projektet är att förbättra trafikflödet och eliminera de problem som leder till trafikstockningar.

TIDTABELL

En vägplan utarbetas.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för projektet uppgår till cirka 158 milj. euro (MAKU 120, 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från KM:s förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter det att projektet

har slutförts kommer riksväg 4 och 9 tt bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T:s övergripande nät.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten, när människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras.

Projektet främjar näringslivets verksamhetsmöjligheter, tillgodoser behovet av pendling och förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och förbättra hela trafikledsnätets funktionssäkerhet. Projektet kommer att avsevärt förbättra tillgängligheten och öka livskraften i Jyväskyläregionen.

I samband med projektet kommer en högkvalitativ service- och rastplats för tung trafik att införas, vilket kommer att ha en betydande inverkan på näringslivets verksamhetsförutsättningar i området.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet personolyckor med 1,5 per år.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet beräknas minska koldioxidutsläppen från vägtransporter med cirka 4,85 ton/år.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att märkbart minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken.

Hållbara transportsätt kommer att bli betydligt mer attraktiva. Åtgärderna kommer att främja verksamhetsförutsättningarna för busstransport och främja promenader och cykling både under pendling och fritid. Projektet främjar utbyggnaden av Jyväskyläs bannät för cykeltrafik Vaajakoski och inför bullerskydd.

Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 1,3. De största fördelarna kommer att vara minskade resekostnader för trafikanterna, särskilt när det gäller tid. Även om detta delvis är en ny transportinvestering bidrar den också till hållbara transporter och de sociala fördelarna med investeringen uppväger investeringskostnaderna.

T25 Riksväg 8, Kovjoki, Kållby och Kronoby omkörningsfiler med mitträcken (projektorg 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Vägens anslutningar och geometri behöver förbättras.

**AKTUELL STATUS**

Riksväg 8 mellan Vasa och Karleby (130 km) är en del av huvudförbindelsen mellan västkustens hamnstäder Åbo och Uleåborg. Riksväg 8 en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med KM:s förordning om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. Vägen är av stor betydelse för västkustens tunga exportindustri och för hamntransporter.

Riksväg 8 är Finlands viktigaste trafikled för specialtransporter i syd-nordlig riktning. Vägen är en bland trafikväg på vilken det förekommer brister gällande anslutningsarrangemangen. Omkörningsmöjligheterna utanför tätorter försämras av bristen på omkörningsfiler samt av bitvis smal och kurvig väggeometri. Trafiken längs sträckan är livlig i tätorterna 9 800–13 800 fordon per dygn (2019). Det förekommer även rätt mycket trafik i landsbygdsavsnitten, 3 700–6 700 fordon per dygn (2019). Den tunga trafiken på de mest trafikerade delarna uppgår till 800–1 000 fordon per dygn (2019).

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 447 trafikolyckor som polisen känner till inträffat och som polisen fått kännedom, varav 58 har lett till personskador och 6 har haft dödlig utgång. Enligt Tarva-avbildning uppgår olycksfrekvensen på vägavsnittet till 5,2 personskadeolyckor/100 miljoner km, medan den är i genomsnitt 4,4 (2017) på riksvägar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att genomföra nya omkörningsfiler med mitträcke för sträckan. Vägplanering för de nya förbifartssträckorna har påbörjats under 2021 mellan Ytterjeppo-Sorvist och Edsevö-Lepplax och nästa plan kommer att inledas för sträckan med omkörningsfiler vid kommungränsen mellan Kronoby och Karleby. Utöver sträckorna med omkörningsfiler kommer projekten att genomföra anslutningsarrangemang och andra åtgärder för att förbättra trafikflödet och säkerheten i omedelbar närhet av omkörningsfilerna. Nya parallella vägar för lokaltrafik kommer också att byggas på sträckorna för omkörningsfiler.

På längre sikt kommer dessutom det enda omkörningsfältet i nuvarande skick i Oravais att utvecklas även för den andra riktningen, och en ny delsträcka i omkörningsområdet söder om Ytterjeppo plan-silda anslutning kommer att införas.

Syftet är att förbättra trafiksäkerheten och säkerställa en säker omkörning, särskilt för de behov långväga transporter har.

TIDTABELL

Vägplanering för Ytterjeppo-Sorvist och Edsevö-Lepplax omkörningsfiler pågår och vägplanerna kommer att färdigställas 2022.

Ansträngningar kommer att göras för att starta vägplaneringen för omkörningsfilen vid kommungränsen mellan Kronoby och Karleby under 2022.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 13 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100). Kostnadsberäkningarna för omkörningsfilerna uppdateras med vägplanen allteftersom vägplaneringen fortskrider.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

De främsta effekterna kommer att bli att trafiksäkerheten och trafikflödet förbättras. Projektet stöder tillgänglighets- och effektivitetsmål, särskilt på nationell nivå. Projektet förbättrar också förutsättningarna för gång och cykel i planområdet något och stöder därmed målet om en hållbar transportplan.

Tillgänglighet

Smidigare trafik, bättre omkörningsmöjligheter och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Trafiksäkerhet

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.

Effektivitet

Hankearviointi toteutetaan tiesuunnitelmien valmistuttua.

T26 Vt 9 Jämsä - Korpilahti (hankekor 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 9 (E63) liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan mm. rakentamalla nykyisille ohituskaistoille keskikaiteet ja toteuttamalla yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä. Valtatiellä 9 on paljon yksityistieliittymiä ja tasoliittymiä, mistä on vaikeaa päästä mukaan valtatie liikennevirtaan. Liikenne jonoutuu ajoittain ja osa suunniteluosuuden ohituskaistoista on lyhyitä ja keskikaiteettomia.

**AKTUELL STATUS**

Valtatie 9 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikittaisyhteyttä. Valtatie 9 yhdistää Tampereen ja Jyväskylän kasvavat kaupunkiseudut toisiinsa. Valtatie 9 on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Valtatie 9 on liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksessa määritetty kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I. Valtatie 9 on myös osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.

Valtatie 9 on kaksikaistainen sekaliikennetie, missä on sekä keskikaiteettomia että keskikaiteellisia ohituskaistoja. Valtatien nopeusrajoitus hankealueella on 80 ja 100 km/h. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä hankealueella on 7 282 - 8 767 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen määrä on 777 - 850 ajoneuvoa (9,7 - 10,7 %).

Valtatiellä 9 on useita yksityistieliittymiä. Valtatien suuresta liikennemäärästä johtuen liittymistä on vaikeaa päästä valtatie liikennevirtaan ja kääntyminen valtatielle on turvatonta. Valtatiellä on keskikaiteettomia ohituskaistoja, ohituskaistat ovat paikoin hyvin lyhyitä ja ohituskaistojen kohdalla on liittymiä, mikä aiheuttaa riskejä niin liikenteen sujuvuudessa kuin turvallisuudessa.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och det finns flera brister.

PROJEKT OCH MÅL

Parannetaan nykyisiä ohituskaistoja ja rakennetaan ohituskaistat keskikaiteellisiksi. Toteutetaan yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä. Rakennetaan uutta valaistusta.

Hankkeen tavoitteena on valtatie turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

TIDTABELL

Tiesuunnitelman muutossuunnitelma käynnistyy 2022. Valtatielle 9 välille Orivesi - Jyväskylä laaditaan toimenpideselvitystä, joka valmistuu 2022.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 16 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Hankkeella varmistetaan maantieverkon yhteneväisyys ja palvelutaso, kun valtatielle 9 luodaan yhtenäinen liikennenympäristö koko yhteysvälille Orivesi - Korpilahti. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 9 täyttää paremmin pääväyläverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Hanke parantaa myös kestävyyttä, kun valtatie varteen rakennetaan yhtenäinen rinnakkaistieverkko, joka mahdollistaa turvallisemman ja sujuvamman liikkumisen jalan ja pyörällä paikallisesti.

Projektet främjar näringslivets verksamhetsmöjligheter, tillgodoser behovet av pendling och förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvariga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatie 9 käytävässä sekä vähennetään valtatie häiriöherkkyyttä.

Trafiksäkerhet

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun nykyisille ohituskaistoille rakennetaan keski-kaiteet, millä estetään kohtaamisonnettomuudet. Avlägsnandet av direkta privata väganslutningar till riksvägen samt förbättrandet av plankorsningar som genomförs kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet konfliktpunkter på riksvägen och när anslutning och avfart till riksvägen genomförs med förbättrade körfilsarrangemang.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hanke mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun valtatiellä olevia ohituskaistoja pidennetään. Regelbundna omkörningsmöjligheter minskar bromsning och möjliggör kontrollerad omkörning av långsammare fordon, så som tung trafik. Hankkeen vaikutukset hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi.

Hållbarhet

Projektet kommer att avlägsna direkta privata väganslutningar till riksvägen och organisera förbindelser via ett parallellt vägnät utanför avsnitten med omkörningsfiler. Toteutettava rinnakkais-tieverkko mahdollistaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisemman liikkumisen kuin valtatie varrella.

Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

Effektivitet

Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

T27 Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentätien liikennejärjestelyt, Siilinjärvi (hankekoru 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Hankealue sijaitsee Siilinjärvellä valtatiellä 9, välillä Lotteinen–Jännevirta. Tiesuunnitelman tavoitteena on valtatie 9 liikennejärjestelyjen parantaminen. Vt 9 ja mt 562 nykyiset tasoliittymät korvataan eritasoliittymällä ja korvaavilla tieyhteyksillä. Valtatieosuus toteutetaan 2+2-kaistaisena ja sille rakennetaan varalaskupaikka. Lisäksi parannetaan jalankulku- ja pyöräilyväyliä sekä tehdään yksityistiejärjestelyitä. Hanke tukee maankäytön kehittämistä suunnittelualueella.

**AKTUELL STATUS**

Kokonaisuudessaan Siilinjärven kunnan alueelle sijoittuva suunnittelualue alkaa lännessä Toivalantien liittymän itäpuolelta ja päätty idässä Uuhilahdentien liittymään.

Yhteysvälin Kuopio–Joensuu liikennöitävyyttä haittaavat tien kapeus, mäkyisyys ja mutkaisuus. Ohiusmahdollisuudet ovat huonot lähes koko yhteysvälillä. Lisäksi alueen liittymissä on toimivuusongelmia valtatie liikennevirtaan liityttäessä. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Suunnittelualan nopeusrajoitus on talvisin pääosin 80 km/h ja kesäisin 100 km/h.

Valtatien liikennemäärä (KVL 2019) on noin 9 300–10 500 ajon./vrk. Liikenteestä noin 5–6 % on raskasta liikennettä.

Valtatie 9 kuuluu yhteysvälillä Kuopio–Joensuu–Niirala maanteiden pääväyliin palvelutasoluokassa II ja siten myös runkoverkkoon. Suunnitteluosuus kuuluu myös suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkkoon (SEKV). Väylä palvelee sekä pitkämatkaista että paikallista liikennettä.

Hankkeen toteuttamatta jättäminen pahentaa nykyisiä ongelmia entisestään tulevaisuudessa, sillä alueen maankäytön kasvutavoitteet kohdistuvat valtatie eteläpuolisille alueille.

PROJEKT OCH MÅL

Valtatietä parannetaan noin 4,2 km matkalla 2+2-kaistaiseksi. Valtatie 9 ja maantien 562 liittymä suunnitellaan eritasoliittymänä. Valtatielle suunnitellaan lentokoneiden varalaskupaikka eritasoliittymän ja Jännevirran sillan välille. Suunnitellaan rinnakkaisie varalaskupaikan kohdalle. Kulkuyhteyksien järjestämiseksi kiinteistöille suunnitellaan katuja ja yksityisteitä. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan.

Tavoitteena on liikenteen sujuvoittaminen ja matka-aikojen lyhentäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

TIDTABELL

En vägplan kommer att färdigställas 2022.

KOSTNADER

Toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 30 M€ (MAKU 120 (2015=100)).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Hanke toteuttaa vuoden 2019 alussa voimaan tulleen asetuksen (Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta) mukaisesti kohdan "Tienpitäjän on turvattava alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h".

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hankkeen merkittävimmät vaikutukset ovat liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden paraneminen. Hanke parantaa lisäksi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

Tillgänglighet

Hanke parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja ennustettavuutta. Liittyminen ja poistuminen valtatielle on turvallisempaa.

Trafiksäkerhet

Tiesuunnitelman mukaisilla toimenpiteillä henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrä vähennee 0,054 onnettomuudella vuodessa eli noin 21 prosentilla ja liikennekuolemat vähenevät vuodessa 0,004:llä eli noin 16 prosentilla.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Toimenpiteillä edistetään joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä.

Hanke mahdollistaa maankäytön kehittämisen suunnittelualueella

Effektivitet

Yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

T28 Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, Liperi (hankekorja 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralan raja-asemalle. Tiesuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon ja pääväylien II tasoluokkaan. Tiesuuden liikennöitävyyttä haittaa tasoliittymien turvallisuuspuutteet ja liikenteen sujuvuuspuutteet.

**AKTUELL STATUS**

Suunnittelukohte sijaitsee valtatie 9:llä Ylämyllyn taajaman alueella, Liperin kunnassa. Suunniteltava tiesuus on pituudeltaan 6 km. Tiesuus alkaa Honkalammen liittymästä ja päättyy Joensuun suuntaan ennen Hirsiniemen eritasoliittymää. Suunnittelualueen keskellä sijaitsee M 4706 Liperintien tasoliittymä. Suunniteltavan tiesuuden liikennöitävyyttä haittaavat erityisesti Liperintien tasoliittymän välityskyvyn ja liikenneturvallisuuden puutteet. Ylämyllyn taajaman liikennemäärät kasvavat maankäytön lisääntyessä. Liittymän kohdalla on 80 km/h nopeusrajoitus. Honkalammen kohdalla on valtatiellä Ylämyllyntien kadun tasoliittymä. Valtatie sijoittuu lähes koko osuudella I-luokan pohjavesialueelle. Valtatielle ei ole tehty pohjaveden suojausja. Valtatietä sivuaa sen pohjoispuolella luonnonsuojelualueet. Nykyinen valtatie läheisyydessä oleva asutus on pääosin melualueella ja suojausja ei ole toteutettu. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Liperintien liittymään suunnitellaan eritasoliittymä suorin rampein. Valtatie suunnitellaan 2+2 keski-kaiteelliseksi tieksi, jossa on 100 km/h nopeusrajoitus. Honkalammen liittymään suunnitellaan myös eritasoratkaisu suuntaisliittymäin. Valtatielle suunnitellaan risteyssilloja ja pohjavesi- sekä melusuojausja. Suunnitteluratkaisut tukevat myös Liperin kunnan maankäytön ja liikenteen sujuvuuden pitkän aikavälin tavoitteita. Valtatielle suunnitellaan risteyssilloja ja pohjavesi- sekä melusuojausja.

Hankkeen tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 20 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke tukee ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä, matkojen ja palvelujen palvelutasoa sekä ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Projektet stöder tillgänglighets- och effektivitetsmål, särskilt på nationell nivå.

Tillgänglighet

Päätieverkon liikenteellinen sujuvuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Eritasoliittymät parantavat liikenteen sujuvuutta ja alemman tieverkon yhteyksiä valtatielle. Työmatkaliikenteen yhteydet paranevat lyhentäen myös matka-aikoja. Liperin kunnan uusien asuinalueiden saavutettavuus valtatie molemmin puolin paranee. Suunnitellut ratkaisut eivät heikennä erikoiskuljetusten (SEKV), joukkoliikenteen eikä kevyen liikenteen toimivuutta ja saavutettavuutta. Hidas liikenne ohjataan valtatieltä nykyisen järjestelyn mukaisesti Ylämyllyntielle Honkalammen eritasoliittymän kautta.

Trafiksäkerhet

Arvioitu henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemä on 0,415 onnettomuutta vuodessa (toimenpideselvitysvaiheessa 2021 määritelty). Tarkentuu tiesuunnitelman laadinnan ja hankearvioinnin yhteydessä.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Suunnitteluratkaisut tukevat Liperin kunnan liikenteen ja maankäytön tavoitteita alueella.

Melun torjunnalla parannetaan alueen ympäristöolosuhteita.

Pohjaveden suojaukset pienentävät ympäristöriskejä.

Effektivitet

Yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

T29 Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1.vaihe (hankekorin 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Den nationellt och internationellt betydande samt ur perspektivet för transporterna viktiga huvudleden har en varierande kvalitetsnivå. Säkerheten på vägen och smidigheten i trafiken är dålig. Riksvägens värsta brister förbättras i synnerhet ur perspektivet för transporterna.

**AKTUELL STATUS**

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla lähellä pääkaupunkiseutua. Tie jatkuu Mäntsälästä Porvooseen kantatienä 55. Valtatiestä 25 ja 55 muodostuu Helsingistä säteittäin lähteviä valtateitä yhdistävä kehäyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä 25 on myös selkeä kansainvälinen ja valtakunnallinen rooli. Föbindelsen betjänar exporten och importen i Finland, eftersom vägen är en central förbindelse till Hangö hamn, Sköldviks oljerafinaderi och hamn samt Vaalimaa och Nuijamaa gränsstationer. Utmed vägen har koncentrerats tung industri och logistikområden. Riksvägen har en stor betydelse för näringsverksamheten i området och stadsregionernas pendlingstrafik. Tie sisältyy komission ehdotukseen uudeksi kattavan verkon tieksi (COM (2021)821).

Valtatie on monilla osuuksilla vilkasliikenteinen (KVL 4000-21700 ajoneuvoa vuorokaudessa) ja raskaan liikenteen määrä on suuri (700–1400 ajon/vrk). Nykyisellään valtatie 25 on pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä pääväylien palvelutasotavoitteita. Ongelmia on erityisesti laatu- ja sujuvuudessa sekä turvallisuudessa. Tiellä on alle 80 km/h nopeusrajoituksia lähes 7 km:n matkalla. Tien varressa on monin paikoin runsaasti maankäyttöä, myös asutusta. Yhteysväliillä on runsaasti tasoliittymiä ja monet nykyiset eritasoliittymät ovat yhden rampin liittymiä.

Valtatiellä 25 on tapahtunut vuosien 2013–2017 aikana 112 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 10 henkilöä. Raskaan liikenteen määrä ja osuus on suuri koko osuudella. Hanke sijaitsee lähes kokonaan tärkeällä harju- ja pohjavesialueella. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Hankekokonaisuus sisältää uusia eritasoliittymiä ja nykyisten eritasoliittymien parantamisia Karjaalla, Lohjan ja Nummelan (Vihti) alueilla, Hyvinkäällä ja Mäntsälässä, ohituskaistaparin Meltola-Muistio välille. Lisäksi kokonaisuuteen kuuluu tasoliittymien parantamisia, rinnakkaistie- sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä sekä pohjavesisuojaus- ja meluntorjuntaa parannettaville osuuksille.

Tavoitetilanteessa Virkkala-Nummela ja Rajamäki-Hyvinkää jaksot parannetaan nelikaistaisiksi ja loput osuudet Tammisaaresta Mäntsälään jatkuvaksi ohituskaistatieksi. Hangon ja Tammisaaren välillä tavoitetilanne on kaksikaistainen pääväylä.

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen aivan keskeisimmässä ongelmakohteissa

TIDTABELL

Ohituskaistaparin Meltola-Muistio tiesuunnitelma on valmis. Vägplanering pågår för övrigt.

KOSTNADER

Hankkeen kaikkein kiireellisimmän 1. vaiheen kustannusennuste on noin 85 M€ (MAKU 2015; 120). Projektet betjänar trafiken till hamnen, men det är inte en så kallad last mile-förbindelse för vilken det skulle vara möjligt att ansöka om CEF-stöd.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke edesauttaa pääväyläasetuksen mukaista valtatie kehittämistä

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke parantaa saavutettavuutta, turvaa pääväyläverkon palvelutasoa ja kansainvälisiä yhteyksiä sekä parantaa liikenneturvallisuutta.

Tillgänglighet

Liikenteen sujuvuus paranee ja matka-ajat lyhenevät kuljetusten ja työmatkaliikenteen osalta. Parantaa erityisesti Hangon satamien saavutettavuutta.

Trafiksäkerhet

Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 1,2 (5 %) onnettomuudella vuodessa ja liikennekuolemat 1 onnettomuudella/10 vuotta (8 %).

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hiilidioksidipäästöt pienenevät noin 5100 tn/vuodessa

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. Pohjaveden pilaantumisriski pienenee noin 6 kilometrin matkalla. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,7.

T30 Vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi (hankekor 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 23 kuuluu tärkeisiin itä-länsisuuntaisiin poikittaisyhteyksiin ja elinkeinoelämän keskeisiin kuljetusreitteihin. Heinävedellä tie ylittää Karvion kanavan ja Karvionkosken 160 metrin pituisella sillalla, jonka kantavuus ei ole riittävä suurille erikoiskuljetuksille. Hankkeessa parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta rakentamalla uusi Karvion silta.

**AKTUELL STATUS**

Valtatien 23 toimii poikittaisena yhteytenä länsirannikolta Keski-Suomen kautta Joensuuhun. Tie palvelee koko yhteysvälin vaikutusalueetta valtakunnallisesti. Tieosuus Karvion kohdalla valtateiden 9 ja 5 välillä on tärkeä reitti erityisesti Joensuun seudun liikenteelle. Valtatie 23 toimii keskeisenä väylänä Pohjois-Karjalan alueen ja Varkauden seudun elinkeinoelämän raaka-aine- ja tavarakuljetuksille.

Parannettava osuus sijaitsee Heinäveden kunnassa Karvion kanavan molemmin puolin. Osuuden pituus on noin 2 km.

Vid Karvio hör riksväg 23 till vägnätet för stora specialtransporter (SEKV, Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkko). Nykyisen Karvion sillan kantavuus ei kuitenkaan ole riittävä elinkeinoelämän suurille erikoiskuljetuksille. Lisäksi ajoradat ovat kapeat: valtatie poikkileikkaus on kapeimmillaan 8/7 metriä. Mikäli suurten erikoiskuljetusten kulku Karvion kohdalla estyy, kiertoreiteistä aiheutuu merkittäviä lisäkustannuksia ja matka-aikojen kasvua elinkeinoelämälle.

Heinäveden reittiin kuuluva Karvion kanava on kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokas kohde. Kanavan läheisyydessä on matkailun ja vapaa-ajan yritystoimintaa. Asutus on keskittynyt kanavan eteläpuolelle. Valtatien 23 varrella ei ole turvallisia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, mikä heikentää liikenneturvallisuutta erityisesti sillan kohdalla.

PROJEKT OCH MÅL

Hankkeessa valtatielle 23 rakennetaan uusi silta Karvion kanavan yli. Uusi silta toteutetaan nykyisen sillan pohjoispuolelle. Den nuvarande bron kvarblir för användning av fotgängare och cyklister.

Uuden sillan vuoksi valtatie linjausta muutetaan Takunlahdentien ja Luostarintien välisellä osuudella. Valtatien 23 poikkileikkausta levennetään 10/7 metriin. Lepikkomäentien liittymän viereen rakennetaan raskaan liikenteen levähdyspaikka. Valtatielle rakennetaan jalankulku- ja pyöräilytie sekä kaksi alikulkukäytävää. Lisäksi tehdään meluntorjuntaa ja tarvittavat katu- ja yksityistieyhteydet sekä joukkoliikenteen järjestelyt.

Hankkeen tavoitteena on elinkeinoelämän logististen yhteyksien parantuminen. Tavoitteena on edistää kuljetusten sujuvuutta, toimintavarmuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta. Lisäksi tavoitteena on parantaa kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuutta.

TIDTABELL

En vägplan kommer att färdigställas 2022.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusennuste on noin 12 M€ (MAKU 2015; 120)

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke toteuttaa hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä ylläpitämällä matkojen ja kuljetusten palvelutasoa maanteillä. Keskeistä poikittaisyhteyttä ja elinkeinoelämän kuljetusreittiä parantamalla tuetaan turvallista ja toimivaa liikkumista ja kuljettamista koko maassa kohtuullisin kustannuksin.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) saavutettavuustavoitetta, jonka mukaan liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinon, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Valtatie 23 kuuluu elinkeinoelämän kuljetustarpeille keskeisiin yhteysväleihin. Tie lukeutuu pääväylät yhdistäviin poikittaisiin tieyhteyksiin, joilla kulkee paljon teollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetuksia.

Tillgänglighet

Suurten erikoiskuljetusten tieverkko paranee, mikä palvelee elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta, toimintavarmuutta ja kustannustehokkuutta. Liikenteen sujuvuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat.

Trafiksäkerhet

Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen valtatielle 23 toteuttaa Keski-Savon liikenneturvallisuussuunnitelmaa 2018, jossa väylä on määritelty kiireellisyysluokkaan 3.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

Effektivitet

Yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

Stamväg 50, Ring III vid Esbogård, sättningsreparation (projektkorg 1A)8

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Kehä III:n esitetään uusittavaksi uudelle linjaukselle toisen ajoratavarauksen paikalle Espoonkartanon kohdalla noin kilometrin matkalla nykyisen vaurioituneen tierakenteen vuoksi. Dessutom förnyas två broar, som för närvarande är i dåligt skick, samt genomförs bullerbekämpning. Hankeens toteuttamisella turvataan Kehä III:n liikennöitävyys sekä mahdollistetaan asemakaava-alueiden rakentaminen.

**AKTUELL STATUS**

Suunnittelukohteena on Kehä III Espoonkartanon kohdalla Länsi-Espoossa lähellä Kirkkonummen rajaa. Suunnittelualue rajautuu nykyisten Mankin ja Myntin eritasoliittymien välille.

Tiessä on vuosittaisesta asfaltilla korjaamisesta huolimatta toistuvasti liikenneturvallisuutta vaarantavia painumia. Pålplattestrukturen norr om Mankån har gett efter på många ställen. Den nuvarande vägbanken riskerar att skadas plötsligt och bli helt okörbar, varvid det kan hända att vägen måste stängas av. Myös nykyiset Mankinjoen ja Kuninkaankartanontien ylittävät sillat ovat huonokuntoisia ja ne tulee uusia.

Kehä III:n arkiliikennemäärä vuonna 2018 oli keskimäärin noin 24 100 ajoneuvoa ja vuoden 2030 ennustetilanteessa se on noin 46 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on 7 %. Kehä III on alueella yksiajoratainen. Nopeusrajoitus Kehä III:lla on Mankin eritasoliittymän alueella 60 km/h ja muutoin suunnittelualueella 80 km/h.

Melulle altistuvien määrä nykytilassa on 55-60 dB 20 henkilöä ja 60-65 dB 11 henkilöä.

PROJEKT OCH MÅL

Kehä III parannetaan yksiajorataisena tienä uudelle linjaukselle toisen ajoratavarauksen paikalle noin kilometrin matkalla. Uuden ajoradan kohdalle rakennetaan noin 500 metriä paalulaattaa. Nykyiset, huonokuntoiset Mankinjoen ja Kuninkaankartanontien sillat uusitaan. Uuden ajoradan kohdalle toteutetaan meluntorjunta noin 1,5 kilometrin matkalla sekä Kehä III:n etelä- että pohjoispuolella.

Hankeen tavoitteena on turvata Kehä III:n liikennöitävyys ja turvallisuus. Lisäksi mahdollistetaan Kehä III:n pohjoispuolen asemakaava-alueiden toteutuminen rakentamalla meluesteet.

TIDTABELL

Rakennussuunnitelma on valmis.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 27 milj. euro MAKU 120 (2015 = 100).

EFFEKTER

Mikäli hanketta ei toteuteta ja tiepenger lähtee liikkumaan, tie joudutaan sulkemaan. Kiertotien rakentaminen on hidasta ja kallista. Tie on siten poikki useita kuukausia. Tien sulkemisella on merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmän toimimiseen. Mikäli huonokuntoisia siltoja ei uusita ajoissa, silloille joudutaan asettamaan painorajoitus. Hanke on kiireellisin sortumavaara / painuma-korjauskohde Uudenmaan ELYn alueella.

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Laki liikennejärjestelmästä ja maantiestä edellyttää, että: "Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Maantien kunnossapidossa ja kunnossapidon tason määräytymisessä on otettava huomioon tieomaisuuden säilyminen." (§ 33)

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Kantatien 50 hanke Espoonkartanon kohdalla tukee etenkin Liikenne 12 suunnitelman liikennejärjestelmän tehokkuuden tavoitetta. Parantamisella tavoitellaan nykyisen maantien vakavien puutteiden korjaamista ja varmistetaan tien pitäminen liikennöitävässä kunnossa. Kantatie 50 Espoonkartanon kohdalla voidaan joutua sulkemaan äkillisestikin, jos vauriot etenevät.

Tillgänglighet

Hankkeella turvataan tieverkon laajuus nykyisellään.

Trafiksäkerhet

Eryityisesti raskas liikenne heittelee vaarallisesti epätasaiseksi painuneella tiellä. Hankkeessa poistetaan liikenneturvallisuutta vaarantava tierakenteen painuma.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Meluntorjunnan avulla mahdollistetaan asemakaava-alueiden toteutuminen. Uusilla asuinalueilla päästään pääosin päiväajan 55 dB ohjearvon alittavaan melutasoon ja vähintään 60 dB melutasoon.

Effektivitet

Hankkeen H/K-suhdetta ei ole laskettu, koska parantamishankkeille (painumakorjaus) ei ole määritetty arviointimenetelmää.

T34 Yt 8155 Oulun satamayhteys (hankekorin 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Poikkimaantie (yt 8155) on tärkeä työ- ja asiointiliikenteen sekä raskaan liikenteen yhteys Oulun satamaan. Sataman kehittyminen ja paperiteollisuuden tuotantosuunnan muutos lisäävät raskaan liikenteen kuljetuksia Poikkimaantiella. Poikkimaantien lisäkaistoilla ja liittymäjärjestelyillä parannetaan liikenteen sujuvuutta, parannetaan teollisuuden ja satamatoimintojen kehitysedellytyksiä sekä työ- ja asiointiliikenteen olosuhteita. Melusteilla vähennetään meluhaittoja ja parannetaan asuinviihtyisyyttä.

**AKTUELL STATUS**

Poikkimaantie on osa Oulun yleiskaavassa osoitettua keskustan eteläpuolista kehätietä. Poikkimaantie on Oulun sataman pääväylä, joka yhdistää valtatie 4 ja 22 satamaan ja terminaali-alueeseen. Sataman ja logistiikka-alueen kehittymisen lisäksi lähialueiden tiivistyvä maankäyttö ja paperiteollisuuden tuotantosuunnan muutos lisäävät raskaan liikenteen kuljetuksia Poikkimaantiella. Poikkimaantien jatkeelle, Oulujoen itäpuolelle, on rakenteilla merkittävä uusi Hiukkavaaran asuntoalue palveluineen (+24 000 asukasta).

Nykyinen Poikkimaantie on 2-kaistainen tie, jonka nopeusrajoitus on 60 km/h. Viikkaimmissa tasoliikenteissä on kanavoinnit ja liikennevalot. Tiellä on 10 alikulkukäytävää, 2 risteyssiltaa ja 1 radan ylikulkusilta. Mäntylän ja Kaukovainion asuntoalueiden kohdille on rakennettu melusteita.

Arkiliiikenteen määrä vaihtelee viikkaimmalla tieosuudella 12 722 - 18 320 ajon/vrk (KAVL 2016). Vuoden 2030 liikenne-ennuste on 16 000 - 23 000 ajon/vrk. Raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan noin 2 000 ajon/vrk ja sen osuus on 6 - 20 %. Raskas liikenne tulee lisääntymään nykyisestä.

Poikkimaantiella on loukkaantunut vuosittain keskimäärin yksi henkilö, ei kuolleita. Onnettomuudet keskittyvät liittymiin. Tien palvelutaso on huono ja liittymissä on toimivuusongelmia huippuliikenteen aikoina. Tien varren asutus kärsii meluhaitoista.

PROJEKT OCH MÅL

Sataman päässä Poikkimaantie linjataan uuteen paikkaan ja portin edustalle rakennetaan kiertoliittymä. Poikkimaantie levennetään 4-kaistaiseksi 2,4 km:n matkalla Äimäraution ja Kiilakiventien liittymän välillä. Liittymiä parannetaan ja uusia siltoja rakennetaan. Uusia melusteita rakennetaan Mäntylän, Nokelan, Lintulan ja Kaukovainion asuntoalueiden kohdille. Tievalaistus uusitaan ja rakennetaan telematiikkaa.

Tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, elinkeinoelämän kuljetuksia, maankäytön kehitysedellytyksiä sekä vähentää asutuksen liikennemeluhaittoja.

TIDTABELL

Väg- och byggplanerna är klara.

KOSTNADER

Hankkeen rakennussuunnitelmien kustannusarvio on noin 33 M€ MAKU 120 (2015=100), josta Oulun kaupungin ja sataman osuus on yhteensä noin 9 M€. Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en hamnförbindelse.

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnon-alan keskeistä lainsäädäntöä.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) on asetettu kolme tavoitetta:

- Människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras – särskilt i stadsregioner.
- Trafiksystemet garanterar tillgängligheten för hela Finland och tillgodoser de behov som näringsliv, sysselsättning och boende har.
- Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

Hanke parantaa liikennejärjestelmän kestävyttä sujuvoittamalla liikennettä suunnittelualueella, mikä näkyy suoraan päästökustannuksista saatavina säästöinä (n. 2 milj. euro). Lisäksi hanke vähentää tieliikenteen yli 55 dB melulle altistuvien määrää suunnittelualueella lähes 1 000 asukkaalla. Hanke parantaa myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen Poikkimaantiellä uusien pysäkkijärjestelyjen myötä.

Hankkeen suurimmat hyödyt saavutetaan tienkäyttäjien ja kuljetusten kustannuksista. Hanke lyhentää huomattavasti niin kevyiden kuin raskaidenkin ajoneuvojen matka-aikaa Poikkimaantiellä. Etenkin ruuhka-aikana matka-aika lyhenee merkittävästi, millä on vaikutusta erityisesti työmatkaliikenteeseen. Hanke parantaa jo olemassa olevien ja kehittyvien asuinalueiden saavutettavuutta sekä edistää etenkin Oritkarin sataman saavutettavuutta valtateiltä 22 ja 4.

Tillgänglighet

Hanke parantaa saavutettavuutta mm. turvaamalla Oritkarin satamalle ja Nuottasaaren teollisuusalueelle sujuva ja toimiva yhteys päätieverkolta.

Trafiksäkerhet

Hankeella on positiivinen vaikuttavuus suunnittelualan liikenneturvallisuuteen.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankeella on positiivinen vaikuttavuus hiilidioksidipäästöihin, mikä johtuu pääosin ruuhkautumisen vähenemisestä. Vaikutukset jäävät kuitenkin vähäisiksi.

Hållbarhet

Meluhaittojen osalta hankkeella on hyvä vaikuttavuus ja hankkeen myötä tieliikenteen melulle altistuvat henkilöt vähenevät ennustevuonna jopa noin 1 000 henkilöllä. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ja turvallisuus paranevat uusien liikennevalo- ja väyläjärjestelyjen myötä. Hanke myös parantaa Poikkimaantien suuntaisen joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia merkittävästi. Mahdollistaa suunnitellun maankäytön kehittämisen.

Effektivitet

Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Hankkeen H/K-suhde on 2,3.

**T35 Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla,
Parainen (hankekor 1A)**

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Kivimon nykyinen lossi on rakennettu vuonna 2011 käyttöikänsä päähän tulleen lossin tilalle. Lossi aiheuttaa tien pitäjälle merkittäviä käyttökustannuksia, minkä vuoksi lyhyt lossiyhteys on taloudellisesti kannattavaa korvata sillalla.

**AKTUELL STATUS**

Kivimon lossi sijaitsee Paraisten kaupungissa maantiellä 12003 Houtskarins pääsaaren ja Kivimon välillä. Lossia käytti vuonna 2019 keskimäärin 238 ajoneuvoa vuorokaudessa, kesäaikana liikenne kasvaa huomattavasti.

Kivimon lauttaväylää risteää vesiväylä, jonka kulkusyvyyden on 3,0 m. Väylä on osa Houtskarins yhteysalureittiä. Vesiväylän liikenne on pääasiassa kesäaikaan sijoittuvaa veneilyä, mutta koko avovesikauden ajan se on merkittävä kulkureitti kunnan keskustaan sekä Houtskarins itä- ja länsipuolisen saariston välillä. Sillan rakentaminen suunnitellulle paikalle vaatii maantien 12003 uudelleenlinjaamista noin 0,5 km matkalta.

Lossi aiheuttaa tienpitäjälle merkittäviä käyttökustannuksia. 169 metrin pituinen lossiyhteys aiheuttaa tienkäyttäjälle keskimäärin 8 minuutin viivytyksen.

Lyhyiden lauttavälien korvaaminen silloilla on tunnustettu strategisessa tilannekuvassa. Hankkeiden merkittävin vaikutus on lauttaliikenteen palvelusopimusten kustannusten poistuminen.

PROJEKT OCH MÅL

Kivimon silta muodostuu kolmesta pääosasta: avattavasta siltaosuudesta ja kahdesta kiinteästä siltaosuudesta avattavan siltaosuuden molemmin puolin. Sillan jännemittojen summa on 234 m. Sillan hyötyleveys on 8 metriä. Läppäsillan alikulkukorkeus on 8 metriä. Silta rakennetaan nykyisen lossiyhteyden länsipuolelle. Silta varustetaan puomeilla. Liikenteenohjaus toteutetaan LED-opasteilla sekä tie- että vesiliikenteen osalta.

Hankkeen tavoitteena on käyttökustannuksiltaan kalliin lossin korvaaminen sillalla.

TIDTABELL

Tiesuunnitelma on hyväksytty ja vesilupa on saatu. Rakentamissuunnittelu on käynnissä. Beredskapen för genomförande infaller 2023.

KOSTNADER

Kustannusarvio on noin 10 M€ (MAKU2015=100: 120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)
Edistää tienpidon kustannustehokkuutta.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Tienpidon taloudellisuus paranee. Hankkeen merkittävin vaikutus on lauttaliikenteen palvelusopimusten kustannusten poistuminen (557 000 €/v).

Tillgänglighet

Autoliikenteen kannalta merkittävin vaikutus on lautan aiheuttaman viivytyksen (keskimäärin 8 minuuttia) poistuminen. Lautan painorajoituksen (60 t) poistuessa myös raskaimmat kuljetukset voidaan hoitaa ilman kuorman viemistä osissa.

Avattava silta sallii moottoriveneiden sekä merivartioston, Merivoimien ja palolaitoksen pienempien alusten sekä muiden alle 8 m korkeiden veneiden ja alusten kulun kiinteän siltaosan alta. Yli 8 m korkeat veneet ja alukset kulkevat avattavan läppäsillan kautta.

Kivimon lautan korvaaminen kiinteällä yhteydellä vilkastuttaa hieman Houtskarın sisäistä toimeliaisuutta maantieyhteyden nopeutuessa.

Trafiksäkerhet

Tieliikenteen hyvä turvallisuustaso säilyy silloilla tapahtuvien onnettomuuksien ollessa harvinaisia. Ajo geometrialtaan tie on sujuva ja turvallinen, uusille tieosille tulee 50 km/h rajoitus. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on hyvä korkean kaiteen sekä leveän pientareen takia.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Jalankulun ja pyöräilyn kannalta silta on nousujen pituuden ja jyrkkyyden suhteen tyydyttävä. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä ei edellytä erillistä jalankulku- ja pyöräilyväylää.

Lautan poistuminen poistaa sen aiheuttamat meluhaitat.

Effektivitet

Hankkeen H/K suhde on 1,6.

T36 Yt 15123 Häтинvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (hankekoru 1A)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Häтинvirran lossi Puumalassa korvataan 413 metriä pitkällä sillalla, jonka alikulkukorkeus on laivaväylän keskikohdalla 24,5 metriä. Sillan rakentamisen tavoitteena on parantaa Lintusalon saariston asutuksen ja elinkeinoelämän yhteyksiä mantereelle.

**AKTUELL STATUS**

Lintusalon maantie 15123 johtaa Puumalasta Niinisaareen ja edelleen Lintusaloon. Häтинvirran lossiyhteys risteää Lauritsala–Savonlinna-syväväylää (osa TEN-ydinverkkoa), jonka nimellissyvyys on 4,2 metriä. Syväväylä muodostaa läpi vuoden liikennöitävän kauppaliikenteen ja uiton pääväylän pohjoisen ja eteläisen Saimaan välille.

Lossin kantavuus on 60 tonnia ja maantien keskimääräinen liikennemäärä noin 260 ajoneuvoa vuorokaudessa. Lossi aiheuttaa tienkäyttäjille keskimäärin 9 minuutin viivytyksen. Lisäksi lossin rikkoutuessa tai puu-uiton keskeyttäessä lossiliikenteen, saariston ja mantereen välillä ei pääse kulkemaan. Liikennöintiongelmät ja liikenteen kiireellisyys korostuvat hälytysajoneuvojen kohdalla.

Lossista aiheutuu tienpitäjälle noin 0,55 M€ vuotuiset ylläpitokustannukset.

PROJEKT OCH MÅL

Häтинvirran yli rakennetaan uusi silta, joka korvaa lossiyhteyden. Viisiaukkoisen sillan vapaa alikulkukorkeus on 24,5 m vedenpinnasta, hyötyleveys on 8,0 m ja pituus noin 395 m. Vägsträckningen och höjdstationen utarbetas så att vägens trafiksäkerhet förbättras och hastighetsnivån kan vid bron höjas till 60 km/h, såsom vid vägens övriga partier.

Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereen välillä sekä nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikkumista. Valittu vesiliikenteen alikulkukorkeus ei muuta kaupallisen alusliikenteen nykyisiä olosuhteita. Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Yksityistiejärjestelyjä tehdään niiltä osin, missä teiden liittymät jäävät sivuun tai katkeavat.

TIDTABELL

Ajantasaistettu tiesuunnitelma toimitetaan hyväksymiskäsittelyyn v. 2022 aikana.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 15 milj. euro (MAKU 120, 2015 = 100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke edistää liikenteen toimivuutta ja kestävyyttä.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinoelämän, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Siltaratkaisu parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Tillgänglighet

Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereen välillä sekä nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikkumista. Valittu vesiliikenteen alikulkukorkeus ei muuta kaupallisen alusliikenteen nykyisiä olosuhteita.

Trafiksäkerhet

Hankkeen arvioidaan parantavan jonkin verran liikenneturvallisuutta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Suurin päästöjä vähentävä erä on lautan päästökustannusten poistuminen.

Hållbarhet

Pelastustoimen toimintaedellytykset turvataan.

Effektivitet

Suurin hyötyerä on lauttaliikenteen palvelumaksujen poistuminen. Toinen merkittävä hyötyerä on lautan odotus- ja matka-aikakustannusten pieneneminen. Hankkeen H/k-suhde on 1,3.

T43 Yt 19758 Suhangon kaivostie, Ranua (hanke-kori 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Kantatieltä 78 (Rovaniemi-Ranua) Suhangon kaivokselle johtavan Palovaaran tien parantaminen kaivostoiminnan mahdollistamiseksi.

**AKTUELL STATUS**

Kaivosyhtiö valmistelelee Suhangon kaivoksen avaamista Ranuan kunnassa, kaivos tuottaa palladiumia, platinaa ja muita metalleja. Kaivosalueelle pääsee tällä hetkellä kantatieltä 78 vain Palovaaran paikallistietä 19758 ja metsäautotietä pitkin. Paikallisten liikennemäärä on tällä hetkellä noin 43 ajon/vrk (KVL 2018)

Nykyinen paikallistie on leveydeltään ja kantavuudeltaan riittämätön kaivoksen tarpeisiin. Kaivoksen avaamisen jälkeen liikennemäärän arvioidaan olevan noin 400 ajon/vrk, josta raskasta liikennettä noin 10 %. Uuden tieyhteyden kautta kaivokselle kuljetetaan kaikki kaivoksen tarvitsemat koneet ja laitteet sekä materiaalit.

PROJEKT OCH MÅL

Hankeessa rakennetaan uusi maantietasoinen tieyhteys kantatieltä 78 kaivosalueelle. Uuden tieyhteyden pituus on noin 10,7 km, josta maantietä on noin 8,5 km kantatie 78:lta kaivospiirin rajalle ja 2,2 km yksityistietä kaivosalueen sisällä. Maantieyhteydelle rakennetaan kaksi uutta siltaa.

Uusi tieyhteys noudattaa 4,0 km matkalla nykyisen paikallistien linjausta ja sijoittuu 6,7 km matkalla uuteen maastokäytävään.

TIDTABELL

Kaivoksen rakentamisesta ei ole tehty investointipäätöstä. Alustavan aikataulun mukaan rakentaminen alkaisi v. 2023.

KOSTNADER

Kustannusarvio on noin 7 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Hanke toteuttaa keskeistä lainsäädäntöä parantamalla elinkeinoelämän sekä työssäkäynnin saavutettavuutta, mikäli uusi kaivos toteutuu.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke toteuttaa saavutettavuus -tavoitetta elinkeinoelämän sekä työssäkäynnin osalta, mikäli uusi kaivos toteutuu.

Tillgänglighet

Malmin kuljetus kaivokselta ei ole mahdollista nykyisiä tieyhteyksiä käyttäen.

Trafiksäkerhet

Uusi yhteys ei paranna liikenneturvallisuuksilannetta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Uuden yhteyden rakentamisella kaivosalueelle ei ole ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Luonnonympäristöä jää uuden yhteyden alle.

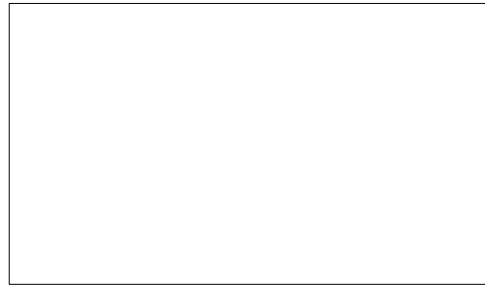
Effektivitet

H/K-suhde on 5,4. Hyötykustannussuhde ei kuitenkaan kuvaa itse hankkeen kannattavuutta, koska sen edellytyksenä on kaivoksen toteutuminen.

T23, 24, 31, 32, 37, 38, 39, 40, 41, 42 Keskisuuret kriittiset sillat (hankekor 1A, 1B)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Maanteiden keskisuuret sillat ovat usein kokoluokaltaan sellaisia, että korjaamisen kustannukset ylittävät perusväylänpidon rahoitusmahdollisuudet. Siksi esitetään n. 12 sillan korjauspakettia investointiohjelmaan.

**AKTUELL STATUS**

Perusväylänpidon rahoituksella voidaan toteuttaa **siltojen peruskorjauksia** noin 100 kpl ja **painorajoituksen kannalta** kriittisiä keskisuuria ja pieniä siltoja päätieverkolla noin 10 kpl. Kustannukset ovat v. 2021–2032 yhteensä noin 230 M€. Lisäksi perusväylänpidon rahoituksella korjataan pienempiä siltoja noin 70 kpl vuodessa. Kustannukset ovat noin 60 M€/vuosi.

Liikenteen strategisessa tilannekuvassa on päätieverkolla todettu 12 kpl ja muulla tieverkolla noin 10 kpl keskisuuria siltoja, jotka ovat kuntensa tai painorajoituksen vuoksi korjauksen tarpeessa tarkasteltavalla aikavälillä v. 2021–2032. Tässä esitetään näistä kymmentä kiireellisintä kohdetta.

PROJEKT OCH MÅL

- Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli 15 M€. Silta hankaloittaa merkittävästi erikoiskuljetusten kulua, eikä sillan ylitse ole nykykunnossaan mahdollista avata myöskään HCT-reittiä raskaimmille massoille. Planeringen har inte inletts.
- Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee 5 M€. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter i stor utsträckning och förhindrar även passagen för HCT-transporter. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä. Planeringen har inte inletts.
- Riksväg 11 Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg (10 milj. euro); korg 1A På rutten finns en efterfrågan på tyngre specialtransporter, men brons bärförmåga är inte tillräcklig. Det är heller inte möjligt att öppna HCT-rutter över bron. Broarnas bärförmåga begränsar många förbindelser öster- och västerut på vägnätet. En ersättande förbindelse går via Vasa. Tiesuunnitelma on valmis ja vesilupa on saatu. Toteuttamisvalmius on arviolta vuonna 2023.
- Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta 11 M€. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter och orsakar en lång omväg för tyngre transporter. Riksväg 27 är en betydande förbindelse för tyngre transporter på väg till hamnarna vid kusten. Tiesuunnitelma on valmis ja ST-urakka-asiakirjat valmiit.
- Stamväg 40 Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins (7 milj. euro); korg 1A Korjataan vakavuudeltaan kriittinen painuma ja rakennetaan kaksi uutta siltaa. Tiesuunnitelma on valmis, toteutusvalmius on loppuvuodesta 2023.
- Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä 6 M€. Sillan kantavuus estää sekä erikoiskuljetusten että HCT-ajoneuvojen kulkemista. Korvaavaa yhteyttä ei ole lähellä vaan etelästä on suuntauduttava jo Rovaniemeltä valtatielle 4. Detta förutsätter planering.
- Vt 24 Vääslyn kriittinen silta, Asikkala 5 M€. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter och HCT-kombinationer. Sillalle ei ole suurille massoille lyhyttä korvaavaa reittiä. Transporterna går antingen via Tammerfors eller Jyväskylä. Silta on peruskorjattu 2012, mutta vahventamista ei tehty. Planeringen har inte inletts.
- Kt 73 Lieksanjoen silta 7 M€. Lieksanjoen ylittävä painorajoitusuhan alainen silta uusitaan. Toteuttaminen vaatii suunnitelmien laatimisen sekä vesilain mukaisen lupakäsittelyn.
- St 849 Iijoen silta, Oulu 6 M€. Bärförmågan för Ijo älvs bro är mycket svag och försämringen av skicket kan leda till en viktbegränsning inom den närmaste tiden. Den övriga vägförbindelsen har nyligen förbättrats för den tunga trafiken och på bron finns ett tydligt behov av 76 tons trafikering. Planeringen har inte inletts.
- St 937 Pellon silta, Pello 10 M€. En ansenlig mängd specialtransporter åker över bron, över gränsen till Sverige. Torneå bro längre söderut är problematisk för höga transporter och Aavasaksa bro underhålls av svenska staten och är i oerhört dåligt skick. Brons bärförmåga begränsar passagen för specialtransporter. Planeringen har inte inletts.

TIDTABELL

Yksi hanke on toteutusvalmis. Muut edellyttävät suunnittelua.

KOSTNADER

Texten hämtas från projektkortet och kompletteras/uppdateras vid behov

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Teksti

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke ylläpitää elinkeinoelämän kuljetusten olosuhteita.

Tillgänglighet

Parantaa erityisesti raskaimpien kuljetusten reittien optimointimahdollisuuksia.

Trafiksäkerhet

Joidenkin hankkeiden yhteydessä parannetaan myös liikenneturvallisuuksustilannetta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Ei havaittavaa vaikutusta.

Effektivitet

Hankeiden H/K-suhdetta ei ole laskettu, koska parantamishankkeille ei ole määritetty arviointimenetelmää.

Bilaga 2b

Banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

Muutamien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden maantiehankkeiden kuvaukset

- Riksväg 4 vid Jyväskylä
- Vt 4 Rovaniemen kohta (väli Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi)
- Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio
- Vt 6 Kouvolan kohta 1.vaihe (iso kriittinen Keltin silta)
- Riksväg 8 vid Letala
- Vt 9 Lieto-Aura
- Vt 9 Tampere-Orivesi 2.vaihe (väli Käpykangas-Orivesi)
- Vt 9 Riistaveden kohta (iso kriittinen Kivisillansalmen silta)
- Vt 12 Tampere-Kangasala (väli Alasjärvi-Huutijärvi)
- Vt 12 Lahti-Kouvola 1. vaihe (Uusikylä-Tillola)
- Vt 18 Laihia-Seinäjoki 1.vaihe
- Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2.vaihe
- E18 kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski
- E18 Kt 40 Naantali-Raisio
- Mt 815 Lentokentätien parantaminen, Oulu ja Kempele
- Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys 1.vaihe (väli Nukari-Purola)

Muut tarkastellut hankkeet (luettelo)

Riksväg 4 vid Jyväskylä

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 4 sujuvuutta ja turvallisuutta parnetaan rakentamalla uusi eritasoliittymä ja purkamalla nykyinen Tourulan eritasoliittymä. Lohikosken ja Aholaidan eritasoliittymien järjestelyjä parannetaan mm. rakentamalla uusia rampeja.



AKTUELL STATUS

Valtatie 4 (E75) Jyväskylän kohdalla (Rantaväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa sekä tärkeä valtakunnallinen ja kansainvälinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on määritetty LVM:n pääväyläasetuksessa kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I. Valtatiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle. Riksväg 4 är en viktig led för godstrafiken och volymen av tung trafik är hög.

Valtatie 4 halkaisee Jyväskylän keskustan kaupunkirakenteen ja tieosuus toimii Jyväskylän keskustan eteläisenä sisääntulotienä välittäen sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Jyväskylässä sijaitsee useita merkittäviä logistiikkakeskuksia.

Valtatie 4 on 2+2-kaistainen valtatie, missä nopeusrajoitus on 70 km/h. Nykyiset eritasoliittymät ovat liian tiheässä ja ramppijärjestelyt ovat puutteelliset. Valtatien etelä-pohjoissuuntainen liikenne joutuu käyttämään erittäin ahdasta ramppia Aholaidassa. Valtatie 4 on erittäin häiriöherkkä. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och det finns flera brister.

Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät ovat 29 000 ja raskaan liikenteen osuus on 8 %. Liikenneennusteen mukaan vuonna 2040 liikennemäärä on 40 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

PROJEKT OCH MÅL

Seppälän eritasoliittymän rakentaminen. Aholaidan ja Lohikosken eritasoliittymien täydentäminen uusien rampein. Tourulan nykyisen eritasoliittymän ramppien poisto. Melusteiden rakentaminen.

Hankkeen tavoitteena on turvallinen sekä matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieyhteys, joka mahdollistaa valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten ajantasaisuuden myös ruuhka-aikoina.

TIDTABELL

En vägplan utarbetas.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 123 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke edistää valtakunnallisesti merkittävän pääväylän liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten, när människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras.

Projektet främjar näringslivets verksamhetsmöjligheter, tillgodoser behovet av pendling och förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvariga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och förbättra hela trafikledsnätets funktionssäkerhet.

Hanke parantaa merkittävästi Jyvässeudun saavutettavuutta, elinvoiman kasvua ja kilpailukykyä. Hanke edesauttaa Jyväskylän alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä elinkeinoelämän kehittämistä ja mahdollistaa julkisen henkilöliikenteen kehittämisen työssäkäynnin pääyhteysuunnissa.

Trafiksäkerhet

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Hankkeen toimenpiteet vähentävät 3,3 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Liikennekuolemat vähenevät yhdellä kuolleella / 3 vuotta. Toimenpiteet parantavat valtateiden 4/9 toimintavarmuutta vähentämällä onnettomuuksia ja liikennehäiriöitä erityisesti eritasoliittymien kohdilla.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankkeen toimenpiteet vähentävät tieliikenteen aiheuttamia mm. CO2 päästöjä n 3,5 tn/v.

Hållbarhet

Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja merkittävästi. Usean alueen asukkaan kokema melutaso laskee nykyisestä hanke valmistuttua. Maankäytön suunniteltu kehittyminen mahdollistuu.

Effektivitet

Hankeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Arviointiin sisältyvät kaupungin katuverkon rakentaminen sekä sen kustannukset, mutta niiden hyötyjä ei pystytä IVAR ohjelman laskelmin toteamaan. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, H/K-suhde on 0,8.

Vt 4 Rovaniemen kohta, väli Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Vt 4 Helsinki-Utsjoki on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, osa valtakunnallista päätieverkkoa sekä TEN-T kattavaa verkkoa. Tiejaksolla Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta, kestävyyttä ja taloudellista tehokkuutta.

**AKTUELL STATUS**

Tiejako Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi (36 km) on keskeinen osa kansainvälistä liikennekäytävää, joka toimii maakunnan yhteytenä muuhun Suomeen sekä Ruotsiin, Norjaan ja Luoteis-Venäjälle. Lapin kaivoshankkeet sekä koko Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja siihen liittyvät investoinnit ja kuljetukset lisäävät valtatie merkitystä entisestään.

Vuonna 2015 valmistuneen kehittämisselvityksen mukaan Rovaniemen keskustaa sekä etelästä että pohjoisesta lähestyttäessä esiintyy palvelutasopuutteita. Onnettomuustiheys ja -aste ovat suurempia kuin valtateillä keskimäärin, matka-ajan ennakoitavuus on huono ja nopeustaso on alhainen.

PROJEKT OCH MÅL

Tietä siirretään Hirvaan kylän kohdalla uudelle linjaukselle. Nykyinen Isoaavantie/vt4 liikennevalo-ohjattu nelihaaraliittymä korvataan eritasoliittymällä ja vt 4 väli Isoaavantie - Oijustie parannetaan 2+2 kaistaiseksi. Lisäksi tehdään Rovaniemen kaupungin katuosuuksien järjestelyjä, liittymä- ja kevyen liikenteenjärjestelyjä (Niskanperä, Alakorkalontie), melusuojuuksia ja ympäristön parantamistoimenpiteitä. Vt 4:n ja Lentoasemanmaantien (mt 951) liittymä parannetaan eritasoliittymäksi. Napapiirin matkailualueen kohdalla nykyisten liittymien määrää vähennetään tai siirretään. Tiesuutta Napapiiri - Vikajärvi levennetään ja geometriaa parannetaan vastaamaan pääteiden palvelutasoa.

Toimenpiteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta, ennakoitavuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kuljetusten taloudellista tehokkuutta, maankäytön kehittämistä ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä vähentää päästöjä ja meluhaittoja.

TIDTABELL

Planeringen har inte inletts.

KOSTNADER

Hankkeen kokonaiskustannus noin 40 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Hanke toteuttaa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä esitettyjä tavoitteita kestävyys, toimivuus ja turvallisuus.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita saavutettavuus, kestävyys, liikenneturvallisuus ja tehokkuus.

Tillgänglighet

Parantaa liikenteen sujuvuutta.

Trafiksäkerhet

Liikenneturvallisuustilanne paranee.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Maankäytön suunniteltu kehittyminen mahdollistuu.

Effektivitet

Hankeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Arviointiin sisältyvät kaupungin katuverkon rakentaminen sekä sen kustannukset, mutta niiden hyötyjä ei pystytä IVAR ohjelman laskelmin toteamaan. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, H/K-suhde on 0,8.

Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 5 on valtakunnallisesti tärkeä itäisen Suomen pääväylä ja vt 5 Leppävirta–Kuopio on Itä-Suomen liikennestrategian kärkihanke. Hanke parantaa merkittävästi tieosuuden liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, jolloin mm. elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat. Hanke parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja luo sille uusia kehittämismahdollisuuksia. Suunnitellut toimenpiteet tukevat alueen yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittämistä.



AKTUELL STATUS

Valtatien 5 osuus Leppävirta–Vehmasmäki (32 km) on osa Savon, Pohjois-Karjalan ja Kainuun pääväyläyhteyttä Etelä-Suomeen sekä osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Yhteysväliillä on kohtalaisen paljon liikennettä (6 260–6 650 ajoneuvoa/vrk). Raskaan liikenteen osuus on noin 12 %.

Tiejakso on liikenteen määrään suhteutettuna kapea, mäkinen ja mutkainen ja yhteysväliillä on alhainen nopeusrajoitus. I synnerhet i tätorterna finns flera farliga plankorsningar. Nykyinen tie jakaa taajamarakennetta ja liikenne aiheuttaa meluhaittoja. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat myös huonot.

PROJEKT OCH MÅL

Leppävirran kohdalla suunnittelualue alkaa Nikkilänmäen eteläpuolelta ja ulottuu Kaidanlammen eteläpuolelle. Perusratkaisuna on keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä. Leppävirta–Palokangas-välillä (14,8 km) tietä parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan muun muassa rakentamalla ohituskaistoja ja yhtenäinen keskikaide sekä poistamalla tasoliittymät.

Palokankaalta Humalajoelle nykyiselle moottoritiele (17,5 km) tie rakennetaan nelikaistaisena uuteen maastokäytävään nykyisen tien länsipuolelle nykyisen tien jäädessä rinnakkaistieksi.

Projektets mål är att:

Kehittää tieosuudesta liikenteen edellyttämän laatutason täyttävä valtatieyhteys, jossa nopeusrajoitus on 100 km/h. Vähentää liikennekuolemia ja henkilövahinko-onnettomuuksia merkittävästi. Parantaa elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Kehittää väyläverkkoa ja valtatie liittymäatkaisuja siten, että ne parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, palvelujen saavutettavuutta ja tukevat Leppävirran maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallista kehittämistä. Turvata elinympäristön viihtyisyys, terveellisyys, turvallisuus ja toimivuus. Varmistaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja turvalliset yhteydet pysäkeille.

TIDTABELL

Vt 5 Leppävirta–Palokangas ja vt 5 Palokangas–Humalajoki -tiesuunnitelmat ovat ajantasaistettavina ja ne valmistuvat v. 2022 aikana.

Leppävirran kohdan tiesuunnittelu käynnistyi v. 2021. Suunnitelma valmistuu vuoden 2022 loppuun mennessä.

KOSTNADER

Yhteysvälin parantamisen alustava kustannusennuste on noin 120 M€ (MAKU 120, 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke tukee ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä, matkojen ja palvelujen palvelutasoa sekä ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä tulevaa liikennetarvetta. Hanke huomioi Leppävirran kunnan maankäytön tarpeet.

Tillgänglighet

Liikenteen nopeustaso nousee ja autoliikenteen sujuvuus paranee; alhaiset nopeusrajoitukset poistuvat.

Trafiksäkerhet

Tasoliittymien poistaminen ja keskikaide lisäävät liikenneturvallisuutta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken. Palokangas–Humalajoki -välin uusi tielinjaus tukee nykyisen taajamarakenteen kehittämistä ja Paukarlahden kylän kulttuurimaiseman suojelua. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat ja tien estevaikutus vähenee.

Leppävirran kohdan suunnittelulla vaikutetaan haastavien joukkoliikennepysäkkien parempaan saavutettavuuteen ja kestäväen työmatkapedelöinnin helpottamiseen Kuopion työssäkäyntialueella.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Uudet arviot tehdään tiesuunnittelun yhteydessä.

Vt 6 Kouvolan kohta 1. vaihe (iso kriittinen Keltin silta)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 6 är den andra huvudförbindelsen för trafik i riktning mot Sydvästra Finland och Ryssland, och vid Kouvola är den otrygg och har exceptionellt dålig kvalitetsnivå. Tielikennettä hättää erityisesti Keltin huonokuntoinen valtatie silta. Keltissä Kymijoen silta uusitaan ja samalla parannetaan valtatie vastamaan liikenteellisiä tarpeita vilkkaimmalla osuudella. Lisäksi kaupungin keskustan yhteyksiä kehitetään ja poistetaan keskeisimmät jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteet sekä asutuksen meluongelmat.

**AKTUELL STATUS**

Valtakunnallisesti tärkeä ja Kaakkois-Suomen tieliikenteen selkäranka valtatie 6 (TEN-T kattava verkko) on erityisen tärkeä Kaakkois-Suomen suurteollisuudelle, Kouvolan logistiikkakeskuksille ja Venäjän tavarakuljetuksille. Kouvolan kohdalla sitä risteävät valtatie 12 Lahdesta ja valtatie 15 Kotkasta ja Mikkelistä. Tieverkon jäsentelyssä on puutteita valtatie 6 liittymistä johtuen.

Valtatien liikenne kulkee osin alemman luokan väylillä. Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla moottoriliikennetie. Valtatie on vilkasliikenteinen (9200–11700 ajon/vrk) ja huomattava osa liikenteestä on pitkämatkaista. Suurin liikennemäärä on välillä Keltti–Puhjo, jossa on ajoittain jonoutumista. Raskaan liikenteen määrä (noin 1500 ajon/vrk) ja osuus (13–15 %) ovat suuria ollen reilusti yli kaksinkertaisia pääteiden keskiarvoon verrattuna. Runsaan kesäasutuksen takia liikenne ruuhkautuu varsinkin kesäviikonloppuisin. Puhjon eritasoliittymän (Kouvolan pääliittymä) alueella on maakunnan suurin kaupakeskittymä, joka lisää liikennettä valtatielle ja ruuhkauttaa liittymiä. Yhteydet valtatieltä 6 keskustaan ja asuinalueilta kaupakeskittymään ovat puutteelliset.

Liikenneturvallisuuksien tilanne on heikko tieosuuden liikennekuolemien ja henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiheyden ollessa yli kaksinkertainen pääteiden keskiarvoon verrattuna. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot ja liittymien ruuhkautuminen lisää onnettomuusriskejä. Vuosina 2017–2021 valtatiellä 6 tapahtui 8 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Valtateiden varren asuntoalueille aiheutuu paljon meluhaittoja ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksissä on puutteita. Valtatien Kymijoen vesistösilta on erittäin huonokuntoinen ja käyttöikänsä lopussa vaatien korjaamista.

Hanke on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja nostaa väylän palvelutasoa.

PROJEKT OCH MÅL

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja RR-terminaalialueen yhteyksien turvaaminen, henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, jalankulku ja pyöräily-yhteyksien täydentäminen ja sujuvat yhteydet Kouvolan keskustaan. Tavoitetilanteessa valtatie 6 on moottoritie ja Korialta etelään keskikaiteellinen ohituskaistatie.

Ensi vaiheessa valtatie 6 vilkkain osuus Keltistä Tanntarin itäpuolelle parannetaan moottoritieksi. Keltin ja Puhjon eritasoliittymiä parannetaan. Tanntariin tehdään uusi eritasoliittymä ja keskustan sisääntulokatu. Valtatien pohjoispuolelle Tanntarista Puhjoon rakennetaan rinnakkaiskatu paikallista liikennettä varten. Siltoja korjataan tai uusitaan. Niistä suurin on Kymijoen ylittävä Keltin silta. Kevyen liikenteen väyliä ja melusuojauksia lisätään huomattavasti. Myöhemmin toteutetaan Kullasvaaran eritasoliittymä terminaaliyhteyksineen ja Keltin länsipuolelle laaja Suviojan eritasoliittymä ja muut tiejärjestelyt.

TIDTABELL

Valtatien 6 yleissuunnitelma valmistui vuonna 2015 ja hyväksyttiin Liikennevirastossa (nyk. Väylävirasto) 2018. Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettu ja se valmistuu kesällä 2023.

Rakentaminen voidaan aloittaa aikaisintaan vuonna 2024.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 62 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens smidighet, säkerhet och hållbarhet på en nationellt viktig huvudled.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Teksti

Tillgänglighet

Hanke parantaa pitkämatkaisen liikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta. Jonot ja lyhyet ruuhkat poistuvat. Tien vaikutusalueen logistiikkakeskusten sekä Kouvolan keskustan ja Puhjon keskuksen saavutettavuus paranee eri kulkumuodoilla. Keskeiset yhteyspuutteet poistuvat. Alemman tie- ja katuverkon kuormitus vähenee etenkin kaupungin keskusta-alueilla.

Trafiksäkerhet

Henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen vähenemä on 0,7 onn/v (40 %) ja liikennekuolemien 1,7 onn/10 v (40 %). Hanke parantaa oleellisesti liikenneturvallisuutta myös katuverkolla sekä jalankulun ja pyöräilyn osalta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ja palvelutaso paranevat. Uusi yhteys Kymijoen yli on tärkein.

Kehittyvälle maankäytölle turvataan toimivat ja lyhyemmät liikenneyhteydet. Katuverkon järjestelyt selkeyttävät keskustan liikenneverkkoa ja tukevat sen kehittämistä. Kouvolan pohjoisosien yhteydet keskustaan ja Puhjoon paranevat. Kaksi rautatien tasoristeystä poistuu.

Valtatien huonot sillat uudistuvat ja paranevat.

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee noin 1000:lla (10,4 km melusuojausjauksia).

Effektivitet

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Hyöty-kustannussuhde on 1,0. Merkittävimmät hyödyt syntyvät henkilöliikenteen aikakustannussäästöistä päätieverkolla sekä muulla tie- ja katuverkolla ja onnettomuussäästöistä.

Riksväg 8 vid Letala

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Vägavsnittet vid Letala centrum avviker från det övriga vägavsnittet för riksväg 8. Vid centrum blandas den lokala trafiken och trafiken på huvudleden, och vägen uppfyller inte målen som satts upp för de viktigaste huvudledsförbindelserna. Målet med förbättringen är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, smidigheten och säkerheten i trafiken samt stödja stadens förutsättningar för utveckling.

**AKTUELL STATUS**

Turun ja Porin välinen osuus valtatiestä 8 on merkittävä tavaraliikenneväylä Lounais-Suomessa. Tieosuuden painoarvoa nostavat sen varrella sijaitsevat viisi satamaa ja ratayhteyden puuttuminen. Viikalla väylällä on myös runsaasti työmatkaliikennettä. Valtatie 8 on osa TEN-T-kattavaa verkkoa. Laitilan kaupungin keskusta-alue sijoittuu valtatie 8 ja kantatie 43 liittymän läheisyyteen valtatie 8 molemmille puolille.

Liikennemäärä keskustan kohdalla on suuri (n. 7400-8000 ajon./vrk) ja raskasta liikennettä on paljon (n. 830 ajon./vrk). Raskaan liikenteen kasvu on Lounais-Suomen pääteillä ollut selkeästi muuta maata nopeampaa. Vt 8 / kt 43 valo-ohjattu liittymä toimii huonosti haitaten erityisesti kuljetusten sujuvuutta. Keskustan kohdalla on viimeisten viiden vuoden aikana tapahtunut 4 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Trafikens negativa effekter på människor är stora bland annat när det gäller partiklar, buller och hinderverkan. Nykyiset liikennejärjestelyt vaikeuttavat pahoin Laitilan keskustan maankäytön kehittämistä.

PROJEKT OCH MÅL

I anslutningen för riksväg 8 och stamväg 43 genomförs en rundkörande planskild anslutning. Två korsningsbroar förverkligas över riksväg 8 (Kaukolantie och Keskuskatu). Gatukorsningarna utmed stamväg 43 ändras till cirkulationsplatser och på stamvägen förverkligas fyra underfarer för gång- och cykeltrafik. Hanke on osa Vt 8 Turku - Pori Yhteysvälin kehittämistä.

Tavoitteena on liikenteen, Laitilan keskustan maankäytön kehittämisen ja taajamakuullisten tavoitteiden yhteensovittaminen EU:n TEN-T kattavan verkon vaatimusten kanssa.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Tarvittava yksittäinen asemakaavan täydennys on laadittavana. Toteutusvalmius on arviolta 2023.

KOSTNADER

Hankkeen kokonaiskustannus noin 38 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Valtatien standardin nostaminen sellaiselle tasolle, jota pääväylien I palvelutasoluokka edellyttää. Tähän liittyy mm. liittymätiheyden pienentyminen ja liittymästandardin nosto, valtatie nopeustason vaihtelujen vähentyminen sekä liikenneturvallisuuden ja onnettomuuksista aiheutuvien häiriöiden vähentyminen.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hankkeeseen sisältyvillä toimenpiteillä lievennetään liikenteestä ja väylistä paikalliselle liikkumiselle, ympäristölle ja elinoloille aiheutuvia haittoja. Keskustaosuuden meluhaitat vähentyvät merkittävästi. Maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen kohdistuvat haittavaikutukset saadaan pidettyä alueen merkittävyyteen nähden kohtalaisen lievinä. Vaikutukset alueen luontotyypeihin ovat vähäiset.

Tillgänglighet

Kuljetusten nopeudenvaihtelut valtatiellä 8 ja Uusikaupunki - Harjavalta suunnassa tasoittuvat, matka-ajasta tulee ennakoitavampaa.

Paikallisen liikenteen ja liikkumisen näkökulmasta hanke parantaa erityisesti jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ja houkuttelevuutta, kun jkpp-väylien verkko täydentyy huomattavasti ja valtatie ylittyy pääsee turvallisesti risteyspiltojen kautta. Valtatielle liittyminen on aiempaa turvallisempaa eritasoliit-
tymien ramppien kautta. Hankkeen myötä keskustan liikenneverkkoa voidaan kehittää paremmin paikallisen liikenteen ja erityisesti kestävien liikkumismuotojen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökul-
masta.

Alueen suurten työnantajien mm Laitilan Wirvoitusjuomatehdas yhteydet päätieverkolle paranevat mahdollistaen yritysten toiminnan laajentumisen.

Trafiksäkerhet

Hanke vähentää onnettomuuksien määrää laskennallisesti 0,7 onnettomuutta vuodessa.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hanke vähentää liikenteen CO₂-päästöjä 1 600 tonnia vuodessa, mikä vastaa 12 % vähentymää vertailuvaihtoehtoon nähden.

Hållbarhet

Myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.

Myös maankäytölle hanke avaa uusia mahdollisuuksia.

Hanke laskee melulle altistuvien määrää 68 asukkaasta 14 asukkaaseen.

Effektivitet

Hankkeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Suurimmat laskennalliset hyödyt saadaan matkojen ja kuljetusten aika- ja ajoneuvokustannuksista. Raskaalla liikenteellä painotuvat erityisesti ajoneuvokustannukset, henkilöliikenteellä puolestaan aikakustannukset. Hankkeen H/K-suhde on 1,2.

Vt 9 Lieto-Aura

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 9 välillä Turku–Akaa on huonokuntoisin osa Etelä-Suomen kasvukolmiota. Valtatie 9 on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Yhteysvälille on jo toteutettu viime vuosina pienempiä parannustoimenpiteitä ja lähivuosina suunnitellaan keskisuuria toimenpiteitä.

**AKTUELL STATUS**

Vt 9 Turku–Tampere on osa poikittaista TEN-T kattavan verkon yhteyttä Turusta Niiralaan. Tie on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Turun lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, jota käyttää päivittäin yli 20 500 autoa. Välillä Lieto-Aura liikennemäärä on noin 11 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 10 prosenttia.

Valtatie 9 on nykyisellään leveäkaistatie, jonka merkittävimmät puutteet liittyvät liikenneturvallisuuteen ja tien laatuun. Tieosuudella tapahtuu enemmän onnettomuuksia kuin maan muilla valteilla keskimäärin kilometriä kohden. Liikennevirran tiheys on nykyisin niin suuri, että ajokäyttäytyminen leveäkaistatiella aiheuttaa nopeustason suurta vaihtelua samoin kuten liittyminen nykyisistä liittymistä valtatielle.

Valtatie ei nykyisellään täytä sille asetettuja tavoitteita liikenteen palvelutason suhteen. Palvelutasopuutteet liittyvät ensisijaisesti turvallisuuteen. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Hankkeessa parannetaan leveäkaistainen Lieto-Aura osuus 4-kaistaiseksi keskikaiteelliseksi päätieksi. Uusitaan kaksi eritasoliittymää ja parannetaan Auranportin tasoliittymää. Rakennetaan rinnakkaisväylät, uusitaan nykyiset sillat, rakennetaan riista-aitaa sekä melusuojuuksia asutuksen kohdalle.

Hankkeen tavoitteena on turvallinen sekä matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieteyhteys, joka mahdollistaa valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten täsmällisyyden myös ruuhka-aikoina.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Toteutusvalmius on noin 2024.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 55 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Valtatien palvelutaso paranee vastaamaan 1. luokan pääväylän palvelutasotavoitteita. Liittymien kokonaisuus vähenee ja rinnakkaisväylien täydentyminen vähentää pitkämatkaisen sekä paikallisen liikenteen sekoittumista päätiellä.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke turvaa yhteyksiä valtakunnallisesti merkittäviin Turun ja Naantalin TEN-T ydinverkon satamiin.

Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut paranevat merkittävästi, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Trafiksäkerhet

Hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia noin 33 % ja liikennekuolemia noin 66 %. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät kohtaamisonnettomuuksien vähenemästä nykyisen leveäkaistatien muuttuessa keskikaiteelliseksi tieksi ja risteämisonnettomuuksien vähenemästä tasoliittymien korvautuessa uusilla eritasoliittymillä. Riista-aitojen rakentamisen johdosta eläinonnettomuudet vähenevät merkittävästi.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Hållbarhet

Hanke mahdollistaa Auran maankäytön kehittämisen laadittavana olevan osayleiskaavan mukaisesti. Joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut paranevat merkittävästi, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Liikenteen kasvusta huolimatta liikennemeluhaitat eivät lisäännä ennustetilanteessa.

Effektivitet

Tiesuunnitelman yhteydessä laaditun hankearvioinnin mukaan hankkeen hyöty-kustannussuhde on alle yhden, joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyöty-kustannussuhteeseen vaikuttaa voimakkaasti rinnakkaistieratkaisut sekä tien nykytilan kohtalainen toimivuus, joten liikenteelliset vaikutukset jäävät pieniksi. Hankkeella on kuitenkin selkeät turvallisuustilannetta parantavat vaikutukset.

Vt 9 Tampere-Orivesi 2. vaihe (väli Käpykangas-Orivesi)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Tampere-Orivesi yleissuunnitelman mukainen tavoitetila on 2+2-kaistainen eritasoliittymä.

**AKTUELL STATUS**

Valtatien 9 yhteysväli Tampereelta Orivedelle (35 km) on osa maan halki kulkevaa poikittaisyhteyttä Turusta Niiralaan. Yhteysväli on vilkasliikenteinen 10 800–21 400 autoa päivässä, joista 1100-1600 on raskaita ajoneuvoja. Vilkasliikenteisin osuus on Alasjärven ja Aitovuoren välinen moottoriliikenteisuus, joka palvelee erityisesti myös Tampereen seudun työssäkäyntiliikennettä.

Tieosuuden ongelmana on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä sekä tien huono palvelutaso. Liikenteessä on sujuvuusongelmia aamu- ja iltaruuhkan aikaan sekä viikonloppuisin. Ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset. Liikennettä lisää myös kasvava maankäyttö tien vaikutusalueella. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Viiden vuoden (2015-2019) aikana tieosuudella on tapahtunut seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa on kuollut kahdeksan henkilöä. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut 38 kappaletta. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 46 henkilöä. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat olleet pääasiassa kohtausonnettomuuksia.

PROJEKT OCH MÅL

Tavoitetilanne on 2+2 -kaistainen sekaliikennetie välillä Käpykangas-Suinula ja 2+2 keskikaidetie eritasoliittymä välillä Suinula-Oritupa ja Oriveden ohituskaistan kaiteistus. Lisäksi Orituvan etelä ja jäljellä olevien tasoliittymien parantaminen sekä rinnakkaisteiden, kaiteiden, riista-aitojen parantaminen, leveä keskialue, vaihtuvan nopeusrajoitusjärjestelmän päivitys ja Jkpp-väyliä, pysäkkien parantamista ja liityntäpysäköintipaikkoja.

Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti keskeisen päätieyhteyden palvelutaso, parantaa tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Vad gäller trafiksäkerheten är målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken och att minska antalet olyckor som leder till personskador med 25 procent.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusennuste on noin 55 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Valtatien palvelutaso paranee vastaamaan 1. luokan pääväylän palvelutasotavoitteita.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

Tillgänglighet

Parantaa liikenteen sujuvuutta ja matka-aikojen ennakoitavuutta.

Trafiksäkerhet

Liikenneturvallisuustilanne paranee.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Joukkoliikenteen edellytykset paranevat. Tien estevaikutus pienenee.

Effektivitet

Tämän kokonaisuuden yhteiskuntataloudellista kannattavuutta ei ole laskettu. Koko välin Alasjärvi-Orivesi hyötykustannussuhde on 1,7.

Vt 9 Riistaveden kohta (iso kriittinen Kivisillansalmen silta)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatien 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralan raja-asemalle. Tieosuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon. Tieosuuden liikennöitävyyttä haittaa tien puutteellinen geometria ja ohitusmahdollisuuksien puute.



AKTUELL STATUS

Suunnittelukohte sijaitsee valtatie 9:llä, Riistavedellä Kuopion itäosassa. Suunnitteluosuuden pituus on noin 7 kilometriä. Suunniteltava tieosuus alkaa Vartialasta, maantien 5400 liittymästä ja sivuaa Melalahden taajamaa sen eteläpuolelta. Tieosuus päättyy taajaman itäpuolella maantien 16441 liittymään.

Suunniteltavan tieosuuden liikennöitävyyttä haittaavat tien kapeus, mäkisyyys ja mutkaisuus. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot. Tieosuuden suuntaus alittaa jopa 80 km/h mitoitusnopeudelle asetetut vaatimukset, eikä se näin ollen täytä valtatielle asetettuja palvelutason II vaatimuksia. Puutteita on myös tien tasauksessa.

Yksittäisiä ongelmakohteita valtatiellä ovat kapean poikkileikkauksen takia Kivisillansalmen silta sekä Riistaveden kirkon ja hautausmaan välinen kohta. Kivisillansalmen holvisilta rajoittaa myös ajoneuvoasetusta raskaimpien erikoiskuljetusten liikennöintiä. Mikäli sillan kunto heikkenee, niin sillalle joudutaan asettamaan painorajoitus.

Liittymistä ongelmallisimpia ovat laaja-alainen ja kanavoimaton Keskustien liittymä sekä maantien 566 (Kaavintie) liittymä. Liittymissä on huonot näkemäolosuhteet.

Suunniteltavalla tiejaksolla ei ole erillistä pyörätieyhteyttä ja näin ollen jalankulun ja pyöräliikenteen asema on turvaton valtatie kapeilla pientareilla.

PROJEKT OCH MÅL

Hankkeen tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen. Valtatiejaksoa parannetaan ohituskaistoilla, kehittämällä jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita sekä toteuttamalla yksityisteiden ja maanteiden liittymäjärjestelyjä. Uusi tielinja johdetaan Hätilänsalmen kautta, johon rakennetaan uusi vesistösilta. Uusi tieyhteys vesistösiltoineen mahdollistaa suurten ja ajoneuvoasetusta raskaampien kappaleiden kuljettamisen valtatieä pitkin.

Seudulliseen pääreittiin liittyvä pyörätieyhteys jatkuu maantien 5400 (Savulahdentie) liittymästä Melalahden taajamaan saakka.

Suunniteltavan tieosuuden lähtökohtana on 100 km/h mitoitusnopeus ja sen mukainen valtatie poikkileikkaus, pituuskaltevuus ja suuntaus.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Alustava kustannusennuste on noin 20 M€ (MAKU 120, 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke tukee ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä, matkojen ja palvelujen palvelutasoa sekä ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä tulevaa liikennetarvetta. Hanke huomioi myös Kuopion kaupungin maankäytön tarpeet. Vähentää ja ennaltaehkäisee ympäristöhaittoja.

Tillgänglighet

Päätieverkon liikenteellinen sujuvuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Eritasoliittymät parantavat liikenteen sujuvuutta ja alemman tieverkon yhteyksiä valtatielle. Työmatkaliikenteen yhteydet paranevat lyhentäen myös matka-aikoja. Erikoiskuljetusten reitinvalintamahdollisuudet paranevat.

Trafiksäkerhet

Tarkentuu tiesuunnitelman yhteydessä.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Hållbarhet

Valtatielinjauksen siirtyminen kauemmaksi taajamasta vähentää meluhaittoja sekä mahdollistaa maankäytön kehittämisen taajamassa.

Pohjavesisuojauskset vähentävät tienpidosta ja onnettomuuksista aiheutuvia haittoja ja riskejä vedenoton kannalta.

Effektivitet

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus lasketaan tiesuunnittelun yhteydessä.

Vt 12 Tampere-Kangasala (väli Alasjärvi-Huuti-järvi)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 12 är en av Finlands viktigaste tvärgående förbindelser. Riksvägen spelar en betydande roll i Tammerfors stadsregion som en nationell, regional och lokal förbindelse. Planeringsavsnittet har betydande brister vad gäller trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken.

**AKTUELL STATUS**

Valtatiellä 12 on liikenteellisesti erittäin keskeinen merkitys Tampereen kaupunkiseudulle. Valtatie 12 tieosuus Alasjärveltä Huutijärvelle sijaitsee Tampereen ja Kangasalan kaupunkien alueilla. Valtatie on nykyisin yksiajoratainen moottoriliikennetie. Parannettavan tieosuuden pituus on noin 12 km. Tieosuus ruuhkautuu säännöllisesti työmatkaliikenteen aikana.

Valtatien 12 parantamisella on suuri merkitys maankäytön kehittämismahdollisuuksiin kaupunkiseudulla. Tien vaikutusalueella on useita voimakkaasti kasvavia alueita, joista Tampereen ja Kangasalan rajaseudulle rakentuva noin 13 000 asukkaan Lamminrahkan-Ojalan alue on merkittävin.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vuonna 2019 suunnittelualueella oli 9200-22500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa oli vuonna 2019 750-1100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkaimmillaan liikenne on Alasjärven eritasoliittymässä valtateiden 9 ja 12 liittymäkohdassa. Ennustetilanteessa vuonna 2040 liikennemäärät nousevat 12200-36800 ajoneuvon vuorokaudessa. Viiden vuoden (2015-2019) aikana tieosuudella on tapahtunut 20 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa on loukkaantunut yhteensä 25 henkilöä. Lisäksi ramppi liittymissä tai risteävien väylien osuuksilla on tapahtunut neljä henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatien nelikaistaistaminen rakentamalla uusi ajorata tieosuuden alkupäässä nykyisen ajoradan pohjoispuolelle ja loppupäässä nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Som vägens tvärsnitt används ett smalt, fyrfiligt tvärsnitt med mitträcke.
- Seitsemän nykyisen eritasoliittymän parantaminen.
- Valtatien poikittaisten kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen
- Melusuojausten rakentaminen sekä asuinalueiden että Kirkkojärven Natura-alueen suojaamiseksi melulta.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Tiesuunnitelma tarvitaan.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 100 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Valtatie 12 on asetuksen mukainen pääväylä ja sen kehittäminen on LjMtl:n mukaista.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Teksti

Tillgänglighet

Liikenteen palvelutaso paranee ja etenkin työmatkaliikenteen ongelmat vähenevät

Trafiksäkerhet

Liikenneturvallisuus paranee erityisesti linjaosuuden kohtaamisonnettomuuksien osalta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ja palvelutaso paranevat.

Nopean joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Hanke tukee maankäytön kehittämistä.

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska.

Effektivitet

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Hyötykustannussuhde on 3,6.

Vt 12 Lahti-Kouvola 1. vaihe (Uusikylä-Tillola)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Riksväg 12 är en nationellt och internationellt sett viktig tvärgående förbindelse mellan Lahtis och Kouvola och har en varierande kvalitetsnivå samt dålig smidighet och trafiksäkerhet. Valtatie parannetaan ensivaiheessa keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylä - Tillola.tehokkuutta.

**AKTUELL STATUS**

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko), osa Suomen maanteiden pääväyläverkkoa (palvelutasoluokka I) ja merkittävä elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä. Valtatien 12 liikennemäärä vaihtelee 6 800–8 100 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (13–14 %).

Uudenkylän ja Tillolan välisen tieosuuden (25 km) liikenneturvallisuus on huono, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu. Vuosina 2015–2019 tiejaksoilla tapahtui 18 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Viimeisin liikennekuolema on tapahtunut tarkastelujakson jälkeen vuonna 2021.

Riksvägen är exceptionellt smal och vägens geometri är dålig i Arola och Kausalassa. Omkörningsmöjligheterna är ringa och den livliga tunga trafiken orsakar köbildning i trafiken. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa noin 5 km:n matkalla. Nopeusrajoitus on Kausalassa ja Arolassa alhainen (50–60 km/h) ja tiejakson muilla osuuksilla pääosin 80 km/h. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Nykyinen valtatie on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa. Eniten liikenteen meluhaittoja asutukselle on Arolassa ja Kausalassa, mutta myös muualla tievarsialueelle aiheutuu meluhaittoja.

PROJEKT OCH MÅL

Valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan Uudenkylän, Arolan, Kausalassa ja Siperianmäen kohdilla. Valtatien mitoitussnopeus on 100 km/h. Kausalassa ja Tillolaan tehdään eritasoliittymät, muut pääliittymät ovat 1.vaiheessa tasoliittymiä. Eritasoliittymien rampit ja risteävät tiet sekä liittymäalueet valaistaan ja valtatielle rakennetaan riista-aidat koko suunnittelualueelle. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkastie, jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Valtatielle toteutetaan laadukkaat joukkoliikenteen järjestelyt Uudenkylän ja Kausalassa eritasoliittymiin sekä Jokuen tasoliittymän yhteyteen. Arolan kohdalle toteutetaan valtatielle pysäköimisalueet, jotka toimivat myös raskaan liikenteen tarkastuspisteinä. Pohjavesialueet suojataan.

Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen sekä työ- ja asiointimatkojen turvallisuuden, sujuvuuden, toimintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 134 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke edistää valtakunnallisesti merkittävän pääväylän liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke parantaa sekä alueiden kansainvälistä että alueiden välistä **saavutettavuutta**. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 12 täyttää paremmin TEN-T kattavalle verkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia ja toimenpiteillä parannetaan TENT-T ydinverkkoon kuuluvan Kouvolan RRT-terminaalin pääyhteyden saavutettavuutta.

Hanke parantaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa parantamalla kuljetusten tehokkuutta ja lisäämällä liikenteen turvallisuutta. Liikenneverkon laajentaminen mahdollistaa yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen nykyiseen maankäyttöön tukeutuen, kun valtatieliikenne siirtyy pois taajamarakenteen sisältä. Joukko- ja kevyen liikenteen järjestelyillä turvataan eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet.

Suunnitelmassa esitetyillä joukko- ja kevyenliikenteen liikenteen järjestelyillä edistetään ihmisten mahdollisuuksia valita **kestävämpiä** liikkumismuotoja.

Suunnitelmaratkaisussa on hyödynnetty nykyistä liikenneverkkoa pääväyläasetuksen asettamien palvelusovaitumusten mahdollistamissa rajoissa, millä on parannettu suunnitelman yhteiskuntataloudellista **tehokkuutta** ja parannettu toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Tillgänglighet

Alueiden välinen saavutettavuus paranee, kun elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeää yhteyttä maakuntakeskus Lahden ja Kouvolan välillä kehitetään. Toimenpiteiden myötä etenkin tavaraliikenteen ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus paranee. Hanke lyhentää matka-aikoja, mikä edistää myös markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden kilpailuedellytyksiä.

Trafiksäkerhet

Toimenpiteillä on oleellinen vaikutus tieosuuden liikenneturvallisuuteen. Tiejakson parantaminen lisää sekä autoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Toimenpiteiden myötä henkilövahinko-onnettomuudet ja liikennekuolemat vähenevät tiejaksolla vuosittain arviolta 1,5 henkilövahinko-onnettomuutta (39 %) ja 1,3 liikennekuolemaa/10 vuotta (58 %).

Hanke parantaa sekä henkilöliikenteen että kuljetusten turvallisuutta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Melulle altistuvien määrä vähenee 390 asukkaalla. Suunnitelmassa esitetyillä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn järjestelyillä edistetään myös ihmisten mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumismuotoja. Myös maankäytön kehittyminen mahdollistuu Kausalassa ja Arolassa. Risken för förorening av grundvattnet minskar.

Effektivitet

Suurin hyötyerä muodostuu tienkäyttäjien matka-aikasäästöistä, jotka muodostuvat matka-ajan lyhentämisestä keskimäärin kuudella ja puolella minuutilla. Muita merkittäviä hyötyeriä ovat onnettomuuskustannusten säästöt sekä raskaan liikenteen ajoneuvokustannukset ja aikakustannukset. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,7.

Vt 18 Laihia-Seinäjoki 1. vaihe

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtakunnallisesti tärkeä valtatie 18 yhdistää Vaasan, Seinäjoen ja Jyväskylän kaupunkiseudut. Tie on Laihian ja Seinäjoen välillä laadultaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuudeltaan huono. Tiesan ensimmäisen vaiheen parannustoimenpiteitä ovat liittymäjärjestelyt ja yksi ohituskaistaus.

**AKTUELL STATUS**

Vaasa–Seinäjoki -yhteysväli muodostaa kahden merkittävän maakuntakeskuksen välisen linkin ja kuuluu maanteiden päätieverkkoon. Kunnissa on yhteensä noin 217 000 asukasta, joista 87 000 asuu maakuntakeskusten välisissä kunnissa ja 130 000 Vaasassa ja Seinäjoella. Alueella on runsaasti työpaikkoja, joiden tuottama liikkuminen tarvitsee valtatieä tai raideyhteyttä. Vaasan ja Seinäjoen välinen tieosa kuuluu kokonaisuudessaan pääväyläasetuksen mukaiseen maanteiden runkoverkkoon ja palvelutasoluokkaan I.

Laihia–Seinäjoki osuudella liikennemäärä on 5500–8650 ajoneuvoa/vrk (KVL 2019), josta raskaan liikenteen osuus on 440–480. Valtatien 18 liikenneonnettomuuksissa loukkaantuu vuosittain keskimäärin 12 henkilöä. Viimeksi kuluneen viiden vuoden (2017–2021) aikana on sattunut yhteensä 114 liikenneonnettomuutta, joista 24 on johtanut loukkaantumiseen ja 3 on johtanut kuolemaan. Onnettomuusaste yhteysväliä on noin 5,5 hevaonn./100 milj. ajon.km, kun se on valtateilla keskimäärin noin 4,4 hevaonn./100 milj. ajon.km (vuoden 2017 keskiarvo). Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Tien geometria on pääosin riittävän hyvä, mutta osalla tiestä on leveyspuutteita. Tiesan ongelmana on erittäin suuri liittymätiheys ja kesäaikainen vilkas maatalousliikenne, joka häiritsee valtatie liikennettä ja vaikeuttaa liikkumisen ennakoimista.

PROJEKT OCH MÅL

Tavoitteena on erityisesti pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden oleellinen parantaminen.

Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa parannetaan tien välityskykyä ja turvallisuutta Halkosaaren kohdalla Seinäjoella. Valtatien 18 ja maanteiden 7013 ja 7033 nykyinen nelihaaraliittymä muutetaan eritasoliittymäksi. Eritasoliittymästä länteen Laihian suuntaan rakennetaan uusi 2+2-kaistainen ohituskaistaus ja eritasoliittymästä itään Seinäjoen suuntaan nykyisin liian kapeaa tietä levennetään Kiikkuun saakka. Lisäksi alueella toteutetaan muita liittymäjärjestelyitä, joilla liittymämäärää vähennetään.

TIDTABELL

Tiesuunnittelu käynnistyy keväällä 2022.

KOSTNADER

Hankkeen alustava kustannusarvio on noin 20 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Valtatie 18 Seinäjoki-Laihia kuuluu tason I valtakunnalliseen maanteiden pääväyläverkkoon, jolla tulee lain liikennejärjestelmästä ja maanteista mukaan olla korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Pääväyläasetuksen mukaan tason I pääväylillä tulee olla säännöllisin välein turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja liittymien tulee olla sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Hankkeen toimenpiteet parantavat valtatieä 18 välillä Seinäjoki-Laihia kohti pääväyliä tason I mukaista palvelutasoa.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Parantamalla kahden maakuntakeskuksen välistä pääväyläverkkoon kuuluvaa tietä hanke toteuttaa erityisesti saavutettavuuden ja liikenneturvallisuuden tavoitteita. Hanke parantaa myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

Tillgänglighet

Nopeuksien kasvaminen ja ruuhkautuvan tasoliittymän poistaminen parantavat alueiden saavutettavuutta ja edistävät liikenteen sujuvuutta. Parantuvat liittymäjärjestelyt tukevat myös maankäytön kehittymistä alueella yleiskaavojen mukaisesti.

Trafiksäkerhet

Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi, kun vaarallinen tasoliittymä poistuu ja yksityistieliittymien määrä vähenee. Lisäksi uusi ohituskaistaosuus parantaa liikenneturvallisuutta tarjoten turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja vähentäen riskiohitusten määrää laajemmalla alueella.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankkeen vaikutus hiilidioksidipäästöihin on vähäinen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Rinnakkaistiet ja risteysillat lisäävät paikallisen liikenteen turvallisuutta.

Effektivitet

Hanke on juuri ja juuri yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,0. Arviointi päivittyy tiesuunnittelun yhteydessä.

Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2. vaihe

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Valtatie 19 on Etelä-Pohjanmaan valtavyölyä ja osa päävyölyäasetuksen mukaista keskeistä päätieverkkoa. Valtatien 19 liikennemäärät ovat nopeassa kasvussa. Onnettomuusalttiin tieosuuden Seinäjoki-Lapua leventäminen nelikaistaiseksi ja liittymien muutostyöt parantavat liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

**AKTUELL STATUS**

Etelä-Pohjanmaan valtavyölyä, valtatie 19, palvelee pitkämatkaista liikennettä sekä Seinäjoen ja Lapuan kaupunkiseutujen maankäyttöä ja elinkeinoelämää. Valtatien vaikutukset heijastuvat myös Kauhavan ja Ylihärän alueen teollisuuden tieyhteyksiin etelänsuuntaan. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä tulevaisuudessa.

Valtatien 19 yhteysväli Seinäjoki-Lapua on moniongelmainen tieosuus. Sen liikenneturvallisuustilanne on huono ja tiejaksolla on sujuvuusongelmia, jotka aiheutuvat muun muassa suuresta raskaan liikenteen määrästä ja hitaasta maatalousliikenteestä. Tiejaksolla ei ole juurikaan mahdollisuuksia turvallisiin ohituksiin. Tien aikaisempi 100 km/h nopeusrajoitus on jo useita vuosia sitten laskettu 80 km/h kasvaneiden liikennemäärien ja heikentyneen turvallisuustilanteen takia. Bristerna i serviceni-vån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Valtatien 19 liikennemäärä suunnitteluosuudella on 9300–13000 ajon/vrk (KVL 2019). Raskaan liikenteen määrä on 950–1260 ajon/vrk (KVL 2019).

Suunnittelualueella on viimeisen viiden vuoden (2017-2021) aikana sattunut yhteensä 71 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 13 on johtanut loukkaantumiseen ja 4 kuolemaan. Tasoliittymiin kasautuvat erityisesti henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet. Onnettomuusaste on 4,4 hevaonn. / 100 milj. ajon.km (Tarva), mikä on suuruudeltaan valtateiden valtakunnallista keskitasoa.

Hankkeen 1. vaihe on rakenteilla. Siinä rakennetaan Lapuan ja Nurmon 2+2 ohituskaistat sekä näihin kytkeytyvät eritaso- ja tasoliittymäjärjestelyt.

PROJEKT OCH MÅL

Hankkeen toisessa vaiheessa koko tieosuus Lapuan ja Seinäjoen välillä rakennetaan tavoitetilaan 2+2 yhteydeksi. Tavoitetaso vaatii tiesuunnitelmien laatimisen Kivisaaren eritasoliittymän ja Nurmon ohituskaistan väliselle osuudelle, Nurmon ja Lapuan ohituskaistojen väliselle osuudelle sekä Lapuan ohituskaistan ja Koveron eritasoliittymän väliselle osuudelle. Lisäksi Koveron ja Ritämäen eritasoliittymien väliselle osuudelle tulee laatia selvitys toteutettavista vaihtoehdoista.

Hanke edistää maakuntakaavassa sekä maakunnan ja valtakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita parantamalla saavutettavuutta ja tieverkon tehokkuutta. Myös liikenneturvallisuuden parantaminen on hankkeen keskeisiä tavoitteita, sillä tieosalla sattuu nykyisin paljon vakavia onnettomuuksia.

TIDTABELL

Hankkeen toisen vaiheen suunnitteluun on myönnetty 600 000 euron rahoitus. Tiesuunnittelu on aloitettu Kivisaaren ja Atrian eritasoliittymien välisestä osuudesta.

KOSTNADER

Hankkeen 2.vaiheen kustannusarvio on noin 30 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Valtatie 19 kuuluu tason I valtakunnalliseen maanteiden pääväyläverkkoon, jolla tulee lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaan olla korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Pääväyläasetuksen mukaan tason I pääväylillä tulee olla säännöllisin välein turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja liittyvien tulee olla sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Hankkeen toimenpiteet parantavat valtatie 19 kohti pääväylien tason I mukaista palvelutasoa.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteista erityisesti saavutettavuuden, tehokkuuden ja liikenneturvallisuuden tavoitteita. Lisäksi liikenteen sujuvuus parantuu ja liikennevirrasta tulee tasaisempaa, millä voi olla vähentävä vaikutus myös liikenteen päästöihin.

Tillgänglighet

Saavutettavuus paranee seudullisesti ja valtakunnallisesti, koska tieosuudella on suuri merkitys myös pitkämatkaisessa liikenteessä.

Trafiksäkerhet

Liikenneturvallisuus paranee erittäin merkittävästi. Valtatien 19 alkuperäinen 100 km/h nopeusrajoitus on tien kapeudesta ja suurista liikennemääristä johtuen jouduttu laskemaan 80 km/h:ssa. Tiellä on kasvavia sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmia. Hankkeen toteuttaminen vähentää vuosittain 1,7 henkilövahinko-onnettomuutta ja 1,5 kuolemaa/10v.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Meluhaitat vähenevät. Yksityistiejärjestelyt vähentävät maa- ja metsätalousliikenteen liikennöintitarvetta valtatiellä.

Effektivitet

Hankkeen 2.vaiheen yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan tiesuunnittelun yhteydessä.

E18 kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

E18 Kt 50 (Kehä III) on merkittävä yhteys sekä kotimaiselle että kansainväliselle liikenteelle ja sen toimivuus on turvattava nyt ja pitkällä aikavälillä. Välillä Vanhakartano–Vantaankoski kasvava liikennemäärä ja liian lyhyet kiihdytyskaistat aiheuttavat häiriöitä ja onnettomuuksia. Välille esitetään kolmansiä kaistoja ja liittymien parantamistoimenpiteitä.

**AKTUELL STATUS**

Kehä III on osa TEN-T -ydinkäytävää, E18-tietä sekä pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä ja erittäin tärkeä pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Kehä III:n liikennemäärät Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä ovat suuria (yli 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa). Ongelmia aiheuttavat suurten liikennemäärien lisäksi ramppien ja linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat. Liikenteen suuri määrä ruuhka-aikoina ja puutteelliset järjestelyt aiheuttavat häiriöitä ja onnettomuuksia. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan entisestään, mikä pahentaa ruuhkautumista. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Mellan Gammelgård och Vanda år är syftet att förbättra smidigheten och säkerheten i trafiken på Ring III och lederna som ansluter till den. Tielle on suunniteltu lisättäväksi kolmas kaista kummallekin ajoradalle välillä Hämeenkylässä eritasoliittymä - Myllymäen eritasoliittymä. På de korta anslutningsavstånden är tvärsnittet 4+4-filig på grund av växlingssträckorna. Utöver de extra filerna omfattar projektet en förbättring av ramparrangemangen med anknytning till Skrapbergsvägens och Petikkos planskilda anslutningar och de filarrangemang för Tavastby planskilda anslutning som ännu inte har beslutats att genomföras. Kävelyn ja pyöräilyn palvelutaso pysyy nykyisen kaltaisena. Merkittävimmät toimenpiteet ovat kävelyn ja pyöräilyn eritasoratkaisut Riihitontuntien ja Raappavuorentien risteysissä.

TIDTABELL

Vanhakartano-Vantaankoski välin tiesuunnitelma on lainvoimainen. Toteutus voidaan käynnistää heti.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio noin 45 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke tukee matkojen ja kuljetusten palvelutasoa koskevia tavoitteita sen sijaitessa valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeällä pääväylällä.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke tukee etenkin Liikenne 12 suunnitelman liikennejärjestelmän tehokkuuden tavoitetta.

Tillgänglighet

Liikenteen sujuvuuden paraneminen parantaa palveluiden ja elinkeinoelämän toimipaikkojen saavutettavuutta.

Trafiksäkerhet

Hanke parantaa hieman liikenneturvallisuutta, mutta välityskyvyn paranemisen arvioidaan nostavan keskinopeutta, mikä vaikuttaa onnettomuuksien vakavuuteen heikentävästi. Lisäkaistoilla ja erkänemis-, liittymis- ja sekoittumiskaistojen sujuvuutta parantamalla voidaan vähentää suureen liikennetiheyteen liittyvää onnettomuusriskiä ja erityisesti kaistanvaihto- ja peräänajo-onnettomuuksia.

Kävelyn ja pyöräilyn siirto eri tasoon parantaa turvallisuutta (ja autoliikenteen sujuvuutta) Riihitontuntien liittymässä, kun kehältä kääntyvän liikenteen ei tarvitse väistää suojatietä ylittäviä. Hevionnettomuuksien määrä laskee noin 0,14 onnettomuudella (3 %)

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Hanke vähentää ruuhkautumisesta johtuvia hiilidioksidipäästöjä noin 1400 tonnia vuodessa (4 %).

Hållbarhet

Lisäkaistat ja bussipysäkkien parantaminen sujuvoittavat Kehä III suuntaista joukkoliikennettä.

Effektivitet

Hankkeen merkittävimmät hyödyt syntyvät tienkäyttäjien aika- ja ajoneuvokustannussäästöinä. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Hyötykustannussuhde on 2,0.

E18 kt 40 Naantali-Raisio

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Tiejakso välillä Naantali–Raisio poikkeaa huomattavasti muista E18 tieosuuksista. Turun kehätie on välillä kaksikaistainen seka-liikennetie, joka ei täytä tärkeimmille pää-tieyhteyksille ja TEN-T ydinverkolle asetettuja tavoitteita. Kehätien parantamisen tavoitteena on korjata puutteita tien laatu-tasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseudun kas-vedellytyksiä.

**AKTUELL STATUS**

Turun kaupunkiseudun sekä sinne saapuvat valtatiet (vt 1, vt 10, vt 9, vt 8) ja Turun sekä Naantalin satamat yhdistää 30 km pituinen TEN-T Skandinavia–Välimeri ydinverkkokäytävään kuuluva E18 Turun kehätie.

Nykyisellään kehätie on monin paikoin kuormittunut. Osuuden Naantali–Raisio tasoliittymät sekä Vanto–Kaanaa 2-kaistainen osuus ruuhkautuvat säännöllisesti aamun ja illan työmatkaliikenteessä. Nesteen eritasoliittymässä on E18 yhteydessä epäjatkuvuuskohta. Lisäksi E18 tiellä on useita suoja-teitä tasossa. Liikennemäärä välillä Naantali–Raisionkaari on 9300–19400. Raskaan liikenteen osuus on 4-9 %.

Liikenneturvallisuustaso on heikko. Osuudella tapahtuu vuosittain keskimäärin 2 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta. Viimeisen viiden vuoden aikana on ollut kaksi kuolonkolaria. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Tavoitteena on TEN-T ydinverkon vaatimusten saavuttaminen Naantalin ja Raision kaupunkiraken-teen sisällä. E18 rakennetaan 4-kaistaiseksi välillä Naantali–Raisio. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan neljä ja kolme eritasoliittymää parannetaan lähes kokonaan uusimalla. Lisäksi rakennetaan yksi riista-alikulku ja täydennetään rinnakkaiskatujärjestelyjä sekä kevyen liikenteen järjestelyjä. Naantalin öl-jyterminalille johtava rata uusitaan kehätien varrella. Melusuojauksia rakennetaan huomattavissa määrin. Hanke on osa E18 Turun kehätien kehittä-mistä.

TIDTABELL

Tiesuunnittelu on käynnissä ja valmistuu syksyllä 2023. Toteutusvalmius aikaisintaan 2025.

KOSTNADER

Alustava kustannusennuste on noin 158 M€ (MAKU 120, 2015=100). Hankkeella olisi CEF-potentiaalia satamaan johtavana tienä, mutta hankkeen hyöty-kustannussuhde on riittämätön CEF-haun kan-nalta. Hankkeen tiesuunnitelmalle on haettu tukea CEF2021-haussa.

EFFEKTER**Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)**

Projektet säkerställer kontinuiteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till de nationellt viktiga hamnarna, oljeterminalen och Meyers varv. Servicenivån på vägvagnsnettet förbättras till att motsvara kraven på TEN-T-nätet.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Joukko-liikenteen järjestämisen kannalta kehätien ja rinnakkaisteiden asema liikennejärjestelmässä selkiintyy ja hanke tarjoaa uusia mahdollisuuksia nopealle Naantali-Turku joukko- ja pyöräliikenteelle.

Tillgänglighet

Hanke parantaa Turun kaupunkiseudun aluerakenteellista asemaa sekä verkottumista valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Hankkeella tuetaan Turun kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytymistä ja Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kytkeytymistä paremmin osaksi EU:n TEN-T -ydinverkkokäytävää.

Hanke luo seudullisia edellytyksiä elinkeinoelämän uusille investoinneille ja kilpailukyvyyn vahvistamiselle tukien mm. Meyerin Turun telakan ja siihen kiinteästi liittyvän Blue Industry Park:n toimintojen laajentumista.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät, lähes kokonaan poistuvista, kohtaamis- ja risteysonnettomuuksista (heva-vähennämä 0,43 hvjo/v ja liikennekuolemien vähennämä 0,05 kj.onn/v).

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. Terveydelle suoraan haitallisten päästöjen, eli typen oksidien (NOx), hiilivetyjen (HC), hään (CO) ja hiukkasten päästömäärien arvioidaan alenevan. Raison-lahden pohjukan virtaama paranee.

Myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.

Effektivitet

Hyötykustannussuhde on 1,1. Hankearviointi uusitaan tiesuunnittelun yhteydessä.

Mt 815 Lentokentätien parantaminen

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Lentokentätie (mt 815) on Oulun lentoaseman ja Hailuodon pääliikenneyhteys, jota kehitetään korkealuokkaisena tienä. På vägen och i plankorsningarna förekommer problem med smidigheten och säkerheten. Utvecklingen av kommunernas markanvändning förutsätter en utveckling av trafikarrangemangen på Lentokentätie. Man planerar att förbättra Lentokentätie till en 2+2-filig väg med mitträcke. Plankorsningarna förbättras på den befintliga platsen, broar rustas upp och breddas, och bullerskydd ska byggas.

**AKTUELL STATUS**

Lentokentätie mt 815 sijoittuu Oulun kaupungin ja Kempeleen kunnan alueelle. Tie kulkee Oulun salon taajaman läpi Oulun lentoasemalle. Lentokentätie on myös osa Hailuodon ja Oulun seudun välistä tieyhteyttä. Tie on pääosin 2-kaistainen ja liittymät ovat tasoliittymiä. Tiellä on valaistus ja kevyen liikenteen väylä. Tieosuudella on 4 alikulkukäytävää, 2 vesistösiltaa ja rautatien ylikulkusilta. Asemakaava-alueet sijoittuvat suunnittelujakson päihin. Tien eteläpuolelle sijoittuu Kempeleenharjun pohjavesialue. Melusteitä on muutamissa kohdin. Kempeleenlahti on luonnonsuojelualuetta (mm. linnustoalue).

Arkiliikennemäärä (KAVL 2019) on 16 300 - 19 200 ajon/vrk (raskaita 2–3,5 %). Arkiliikenteen ennuste (KAVL 2040) on 23 000 - 26 000 ajon/vrk. Molempiin suuntiin kulkee talviarkipäivinä 55 linja-autovuoroa.

Liikenneturvallisuuksustilanne vastaa keskimääräistä. Tiellä ja sen liittymissä on sujuvuus ja turvallisuusongelmia jo nykyliikenteellä. Liittymät ruuhkautuvat huipputuntiliikenteen aikoina. Kuntien maankäytön laajeneminen edellyttää liittymäjärjestelyjen parantamista. Meluntorjunta vaatii täydentämistä. Vesistösilan ja radan ylikulkusillan kunto on enää tyydyttävä.

PROJEKT OCH MÅL

Lentokentätietä kehitetään korkealuokkaisena väylänä ja yhteytenä Oulun lentoasemalle ja Hailuodon. Kehittämistoimenpiteet ovat:

- Kapea 2+2 -kaistainen keskikaidetie välille Hailuodontie (st 816) - vt 4 ramppiliittymä (4,4 km, tieleveys 17,7 m).
- Siltojen uusimisia ja korjaamisia.
- Limingantien liikennevaloliittymään suoraan ajavien lisäkaista, kääntymiskaistojen jatkaminen ja yhdelle tulosuunnalle vapaa-oikea -järjestelyt.
- Hailuodontien kiertoliittymä rakennetaan turbokiertoiliittymäksi.
- Maantien suuntainen jalankulku- ja polkupyörätie levennetään 4m päällysteleveyteen
- Nykyiset melusuojuukset uusitaan ja korotetaan sekä rakennetaan uusia melusuojuuksia
- Uusi alikulkukäytävä ja jalankulku- ja polkupyörätieyhteys Santaniemeen
- Linja-autopysäkit uusitaan

Tavoitteena on Parantaa tien liikenneturvallisuuksua, sujuvuutta ja tasoliittymien toimivuutta. Varmistaa Oulun lentoaseman ja Hailuodon liikenteen toimivuus ja parantaa matka-aikojen ennustettavuutta. Parantaa alueen maankäytön kehittämisedellytyksiä, vähentää liikennemeluhaittoja ja parantaa asuinviihtyisyyttä sekä mahdollistaa joukkoliikenteen kehittäminen.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Rakennussuunnitelmaa laaditaan.

KOSTNADER

Hankkeen kustannusarvio on noin 25 M€ (MAKU-indeksi 120; 2015=100).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) on asetettu kolme tavoitetta:

- Människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras – särskilt i stadsregioner.
- Trafiksystemet garanterar tillgängligheten för hela Finland och tillgodoser de behov som näringsliv, sysselsättning och boende har.
- Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

Hanke parantaa liikennejärjestelmän kestävyttä sujuvoittamalla liikennettä suunnittelualueella, mikä näkyy suoraan päästökustannuksista saatavina säästöinä. Lisäksi hanke vähentää tieliikenteen yli 55 dB melulle altistuvien määrää suunnittelualueella noin 30 asukkaalla. Hanke parantaa myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita Lentokentätien läheisyydessä. Hankkeen yhteydessä parannetaan Lentokentätien pysäkki-infraa ja hanke mahdollistaa pidemmällä aikavälillä Lentokentätien lisäkaistojen muuttamisen joukkoliikennekaistoiksi.

Hankkeen suurimmat hyödyt saavutetaan tienkäyttäjien matkakustannuksista. Hanke lyhentää huomattavasti niin kevyiden kuin raskaidenkin ajoneuvojen matka-aikaa Lentokentäntiellä. Etenkin ruuhka-aikana matka-aika lyhenee merkittävästi, millä on vaikutusta erityisesti työmatkaliikenteeseen. Hanke parantaa jo olemassa olevien ja kehittyvien asuinalueiden saavutettavuutta sekä edistää Oulun lentoaseman saavutettavuutta valtatieltä 4.

Tillgänglighet

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta koko suunnitteluosuudella. Koska Lentokentäntie on yhteys lentoasemalle, on hankkeella vaikutuksia sekä seudullisella että valtakunnallisella liikennejärjestelmätasolla lentoaseman saavutettavuuden parantumisen myötä.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten. Hankkeen seurauksena myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ja turvallisuus paraneva alueellisella liikennejärjestelmätasolla.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hankkeella on vähäinen vaikuttavuus hiilidioksidipäästöihin, mikä on seurausta pääosin liikenteen sujuvoitumisesta hankealueella.

Hållbarhet

Lentokentätien suuntainen jalankulku- ja pyöräiliikenteen väylä levennetään suunnittelualueella 4 m päällystelevyteen, mikä parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella. Hankkeen yhteydessä rakennetaan lisäksi uusi jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävä, mikä tarjoaa uuden yhteyden Santanimeen. Hankkeen yhteydessä parannetaan Limingantien suuntainen jalankulku- ja pyöräyväylä baanatasoiseksi noin 500 metrin matkalla, mikä osaltaan parantaa pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella.

Olemassa olevien joukkoliikennereittien sujuvuus paranee liikenteen ruuhkaisuuden vähentyessä. Myös linja-autopysäkit uusitaan suunnittelualueella, mikä parantaa osaltaan joukkoliikenteen olosuhteita. Pidemmällä aikavälillä hanke myös mahdollistaa ulompien kaistojen muuttamisen joukkoliikennekaistoiksi.

Hanke edistää myös Oulunsalon, Hailuodon ja Kempeleen maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Hankkeen yhteydessä Oulunlahden ylikulkusillan suunnittelussa on huomioitu kaksoisraidevaraus.

Effektivitet

Projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Hyötykustannussuhde on 1,2.

Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys 1.vaihe (väli Nukari-Purola)

Uppgifterna uppdaterade 25.3.2022

Keski-Uudenmaan logististen yhteyksien parantamivaihtoehtoja on arvioitu Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksessä vuonna 2015. Helsingin seudun MAL2019 suunnitelmassa on ensimmäisenä kehitettäväksi yhteydeksi määritelty Järvenpään pohjoinen yhteys välillä Vt3-Vt4.

**AKTUELL STATUS**

Keski-Uudenmaan epäjatkuvat poikittaiset yhteydet aiheuttavat ongelmia sekä henkilöautoliikenteelle että raskaalle liikenteelle. Suurin yhteys eteläisen Keski-Uudenmaan logistiikka-alueilta valtatie 3 suuntaan kulkee nykyisin kantatietä 45 Hyrylän keskustan kautta, jossa raskaasta liikenteestä aiheutuu haittaa paikalliselle liikenteelle ja maankäytölle. Myös Järvenpään tasolla reitit valtatie 3 suuntaan ovat epäjatkuvia ja osin huonosti raskaalle liikenteelle soveltuvia. Järvenpään pohjoisosissa on tulevaisuudessa kehitettäviä työpaikka-alueita, jotka lisäävät kuljetuksia valtatie 3 suuntaan.

PROJEKT OCH MÅL

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee valtakunnallisten ja seudullisten logistiikka-alueiden liikennettä valtatie 4 varren ja valtatie 3 välillä. Teyhteys vähentää raskaan liikenteen kuormitusta muilla Keski-Uudenmaan poikittaisilla tieyhteyksillä.

Keski-Uudenmaan pohjoinen tieyhteys toteutetaan vaiheittain valtatie 3 ja maantien 140 (Vanha Lahdentie) välille. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys muodostuu kolmesta jaksosta. Pohjoisimpana on kantatien 45 parantaminen valtatie 3 ja Nukarin välillä n. 9 km matkalla, keskellä Nukarin ja Purolan välisen tiejakson parantaminen myötäillen nykyistä maastokäytävää n. 7 km matkalla ja itäisimpänä pääosin Järvenpään kaupungin alueella maantien 1452 parantaminen välillä Purola – mt 140, n. 7 km matkalla.

TIDTABELL

Tarvitsee tiesuunnitelman.

KOSTNADER

Hankkeen 1.vaiheen (väli Nukari-Purola) kustannusarvio on noin 30 M€ (MAKU 2015=100:120).

EFFEKTER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Teksti

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Hanke tulee Liikenne 12 ohjelman saavutettavuuden tavoitetta parantamalla kuljetusten palvelutasoa Helsingin seudulla. Hanke edistää välillisesti myös taajamien liikenneturvallisuutta ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä siirtämällä raskasta liikennettä pois Hyrylän taajamasta.

Tillgänglighet

Liikenteen sujuvuuden paraneminen parantaa elinkeinoelämän toimipaikkojen saavutettavuutta

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten. Kävely- ja pyöräilyväylät ja alikulut parantavat turvallisuutta.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä 4,2 1000 tn/v.

Hållbarhet

Raskaan liikenteen määrä Hyrylän keskustassa vähenee. Hyrylän keskustan liikenneverkon toimivuus ja liikenneturvallisuus paranee. Maankäytön kehittämismahdollisuudet seudulla paranevat. Pohjaveden pilaantumisriski vähenee pohjavesisuojausten vaikutuksesta.

Effektivitet

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,2-2,0.

Investointiohjelman 2022-2029 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut valmistelussa esille nousseet toimenpiteet, jotka eivät sisälly investointiohjelmaan

- Vt 1 lisäkaistat välillä Tuomarila Espoo - Vt 2 (40 M€)
- Riksväg 2 Ulasöre planskild anslutning, Björneborg (10 milj. euro)
- Vt 2 Ulvilan kohdalla (50 M€)
- Vt 2 Friitala-Harjavalta sis. Haistilan eritasoliittymä (70 M€)
- Vt 2 Kantemaan liittymä, Punkalaidun (1-2 M€)
- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa (MAL 55 M€)
- Vt 3 / Kt 67 liittymä ja Tuiskulan suora (Vt 3 ja Kt 67 yhteinen jakso) (xx M€)
- Vt 3 Hattulan Merven sijoittuvan eritasoliittymän ja siihen kytkeytyvien tieyhteyksien toteutukseen tähtäävä suunnittelu ja rakentaminen (xx M€)
- Vt 3 Moreeni-Rastikangas -eritasoliittymä (xx M€)
- Vt 3 Lempäälä-Pirkkala-Tampere ja Tampereen kakkoskehän suunnittelun jatkaminen.
- Vt 3 Lempäälä-Pirkkala (Puskiaisten oikaisu) sekä II-kehä Sääksjärvi-Lentoasema (120 M€)
- Riksväg 3 Lakalaiva-Sarankulma fil- och ramparrangemang, Tammerfors (25 milj. euro)
- Vt 3 Tampere-Vaasa 1. vaihe jäljelle jäävät kohteet (45-50 M€)
- Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö (100 M€)
- Vt 3 Ikaalinen-Sikuri (10 M€)
- Riksväg 3 vid Letala centrum (20 milj. euro)
- Vt 3 Vaasa (Helsinby)-Laihia (xx M€)
- Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, Vantaa (MAL 20-25 M€)
- Riksväg 4 Metsola-Jokivarsi bullerskydd, Vanda (5 milj. euro)
- Vt 4 lisäkaistat Kehä III-Kerava (50 M€)
- Vt 4 Keravan Kivisillan alueen melusuojaus (xx M€)
- Vt 4 Tuuliruusun palvelualue liittymän kehittäminen normaaliksi moottoritie liittymäksi (xx M€)
- Vt 4 Bussipysäkkien toteuttaminen Mäntsälän aseman kohdalle (xx M€)
- Vt 4 Lusi-Joutsa (xx M€)
- Vt 4 Joutsan kohta, Joutsansalmen 2. silta (xx M€)
- Riksväg 4 Majalahti planskild anslutning, Toivakka (10 milj. euro)
- Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä 160 milj. euro
- Vt 4 Jyväskylän kohdalla (123 M€)
- Vt 4 Palokan kohdalla, Jyväskylä (15 M€)
- Vt 4 Vehniä-Äänekoski (105 M€)
- Vt 4 Äänekoski-Pihtipudas (400 M€)
- Vt 4:än/ E75 liikenneturvallisuus: Kärsämäen taajaman kohdalla kevyenliikenteen alitukset kiertoliittymän tuntumassa (xx M€)
- Vt 4 Pulkila-Haurukylä (xx M€)
- Vt 4 Oulun kohta (20 M€)
- Vt 4 Ii-Haukiputaantie (xx M€)
- Vt 4 Iin ohikulkutie (110 M€)
- Vt 4 Simon taajaman kohdalla (xx M€)
- Vt 4 välillä Pohjois-Ii - Kemi (110 M€)
- Riksväg 4 Keminmaa-Muurola (30 milj. euro)
- Riksväg 4 Hirvas-Rovaniemi (40 milj. euro)
- Vt 4 Rovaniemen kohta (40 M€)
- Vt 4 Napapiiri-Vikajärvi, Rovaniemi (10 M€)
- Vt 4 Vikajärvi-Sodankylä (38 M€)
- Vt 4 Kevyen liikenteen väylä Ivalo-Inari (xx M€)
- Vt 4 Utsjoen rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Vt 5 Lusi-Koirakivi liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen (xx M€)

- Vt 5 Hietanen–Pitkäjärvi (100 M€)
- Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio 120 milj. euro
- Vt 5 Siilinjärvi-Pöljä (45 M€)
- Riksväg 5 Nerkoo omfartsväg, Lapinlax (30 milj. euro)
- Vt 5 Kemijärvi-Kuusamo kehittäminen (xx M€)
- Vt 5 Kemijärvi-Sodankylä kehittäminen (xx M€)
- Vt 5 laajempi kehittäminen (xx M€)
- Vt 6 Kouvolan kohta 1.vaihe, iso kriittinen Keltin sillan (65 M€)
- Riksväg 6 Kullasvaaras planskilda anslutning, Kouvola (10 milj. euro)
- Vt 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi Lappeenranta-Imatra (5 M€)
- Riksväg 6 Imatra–Joensuu 1:a etappen (50 milj. euro)
- E18 Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit (MAL 15 M€)
- E18 Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantaminen ja pikavuoropysäkkien rakentaminen (xx M€)
- Vt 8 Kehittäminen Porin ja Turun välillä
 - Vt 8 Nousiainen-Mynämäki (35 M€)
 - Riksväg 8 vid Letala 40 milj. euro
 - Vt 8 / Vt 12 Rauman eritasoliittymä (10 M€)
 - Vt 8 Rauma-Eurajoki (40 M€)
 - Vt 8 Luvian eritasoliittymä (10 M€)
 - Vt 8 Luvia-Pori (40 M€)
 - Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymä, Pori (21 M€)
 - Vt 8 Laani-Hyvelä (35 M€)
 - Vt 8 Hyvelä-Söörmarkku linjaosuudet (30 M€)
- Vt 8 Lapväärtin sillan perusparannus (xx M€)
- Vt 8 Kehittäminen laajemmin (esim. Bäckliden–Övermark) (xx M€)
- Vt 8 Vaasa-Kokkola sisältää useita erillisiä kokonaisuuksia (xx M€)
 - Vt 8 Giga Vaasa alueelta eteenpäin Fågelberget/Stormossen och Kuni alueille (xx M€)
 - Vaasan Yhdystie jäljelle jäävät osuudet (xx M€)
 - Liikenneturvallisuuden parantaminen Ölis-Kärklax-osuudella ja ohituskaistat Oravaisissa (xx M€)
 - Alajepuan Vt 8 ja Vt 19 sekä Vt19 ja Mt 7320-risteysalueen toteuttaminen (xx M€)
 - Vt 8 ohituskaistojen sekä Koivulahden, Ytterjeppon ja Kruunupyyn Hopsalan risteysien rakentaminen ja loppuun saattaminen (xx M€)
 - Vt 8 Kokkolan keskustan jatko hanke nyt toteutettavan Eteläväylän parantamisen jatko Kajaanintien risteykseen saakka, Vt 28:lle (xx M€)
- Vt 8 Ohituskaistat välillä Oulu-Vaasa (xx M€)
 - Vt 8 ohituskaistat Siikajoki-Raahe-Kalajoki (15-20 M€)
 - Riksväg 8 vid Limingo (35 milj. euro)
- Vt 9 Lieto-Aura (55 M€)
- Vt 9 Auran kohdan Vt 9 / Kt 41 tiejärjestelyt (35 M€)
- Vt 9 Aura-Humppila (30 M€)
- Vt 9 Tampere - Orivesi, 2.vaihe Käpykangas-Orivesi (xx M€)
- Vt 9 Jämsä-Jyväskylä (noin 220 M€)
- Vt 9 Jyväskylän kohdalla (xx M€)
- Vt 9 Kanavuori-Lievestuore, sisältää isot Leppäveden ja Metsolahden sillat (90 M€)
- Vt 9 ja Vt 13 Lievestuoreen kohta (25 M€)
- Vt 9 Lievestuore-Hankasalmi (80 M€)
- Vt 9 ohituskaistojen mahdollisuus välillä Kuopio-Suonenjoki (xx M€)
- Vt 9 Suonenjoen liittymän parantaminen, Suonenjoki (2 M€)
- Vt 9 Liittymä 69-tielle Koskelon kohdalla turvallisuuden parantaminen (xx M€)
- Vt 9 Riistaveden kohta, iso kriittinen Kivisillansalmen silta (20 M€)
- Vt 9 Kuopio - Joensuu (80 M€)
- Vt 9 Naljakan eritasoliittymän parantaminen, Joensuu (x M€)
- Vt 9 Onkamo-Niirala (100 M€)

- Vt 9 Niiralan rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Vt 10 ja 12 Turku-Forssa-Lahti sekä kt 54 teiden mahdollisten toiminnallisten luokkien muutoksista aiheutuvat parannus- ja investointitarpeet (xx M€)
- Turun Ravattulassa liikennevalojen poisto (xx M€)
- Vt 10 käänntö Liedon kohdalla (40 M€)
- Vt 10 järjestelyt Hämeenlinnan kohdalla (50 M€)
- Vt 10 ja Vt 12 Hämeenlinna-Lahti (xx M€)
- Vt 11 Nokia - Häijää (10 M€)
- Vt 11 jatke valtatielle 8, Porin eteläinen kehä (30 M€)
- Riksväg 11 vid Murhasaari, Nokia (10 milj. euro)
- Vt 12 Nokia, Maatiala – Nokia, Kahtalammi nelikaistaistaminen, kaistajärjestelyt ja eritasoliittymän rakentaminen (50 M€)
- Riksväg 12 Nokia–Sastamala (10 milj. euro)
- Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere (MAL 70 M€)
- Vt 12 Kouvola-Tampere parantaminen.
 - Riksväg 12 arrangemang kring Teiskonties tvärgående anslutningar, Tammerfors (15 milj. euro, varav staten står för 10 milj. euro)
 - Vt 12 Tampere-Kangasala, väli Alasjärvi-Huutijärvi (100 M€)
 - Vt 12 Kangasala-Pälkäne (10 M€)
 - Vt 12 Lahti-Kouvola 1.vaihe, väli Uusikylä-Tillola (2.kori 135 M€)
 - Vt 12 Lahti-Kouvola 2.vaihe, väli Joutjärvi-Uusikylä (100 M€)
- Vt 13 Perusparannustoimenpiteet (xx M€)
- Vt 13 Kangasniemi – Lappeenranta (xx M€)
- Vt 13 tiejärjestelyt Saarijärvellä (3 M€)
- Vt 13 Saarijärven (Asemakannaksen) kohta (xx M€)
- Vt 13 Saarijärvi (Linnankyläntie) - Vt 4 Huutomäki (xx M€)
- Vt 13 Mikkeli–Lappeenranta, 1.vaihe (40 M€)
- Vt 13 Lappeenranta-Nuijamaa, sisältää rajanylityspaikan järjestelyt (70 M€)
- Vt 14 Juva-Savonlinna-Parikkala (110 M€)
- Vt 14 parantaminen välillä Tuusmäentie-Kolkonrannantie, Juva ja Rantasalmi (5 M€)
- Vt 15 ja St 370 Kouvola-Valkeala (10 M€)
- Vt 15 Kotka-Kouvola 2.vaihe (80 M€)
- Vt 18 Laihia-Seinäjoki 1.vaihe (20 M€)
- Vt 18 Multia – Ähtäri (80 M€)
- Vt 18 ja Vt 23 Keuruu-Jyväskylä (50 M€)
- Vt 19 Seinäjoki-Ytterjeppo (xx M€)
- Vt 19 Seinäjoki - Lapua 2. vaihe (xx M€)
- Vt 20 Oulu–Kuusamo, väli Korvenkylä-Kiiminki (55 M€)
 - Kuusamo-Oulu välin kolmen keskeisen ohituskaistan suunnittelu ja toteutus, noin 5-10 M€/ohituskastapari
 - Ohituskaistat välillä Oulu-Pudasjärvi (25 M€)
- Vt 21 Tornio-Palojoensuu-Kilpisjärvi, sisältää useita erillisiä kokonaisuuksia (130 M€)
 - Vt 21 Maunu-Ailikkalahti parantaminen (xx M€)
 - Vt 21 Sähköautoille tiiviin infran mahdollistaminen ja älytien edistäminen
- Vt 22 Oulu-Kajaani-Vartius (40 M€)
 - Vt 22 Soso–Rovastinoja liittymäalueen parantaminen (1-2 M€)
 - Riksväg 22 Utajärvi–Paldamo (10 milj. euro)
- Riksväg 22 Utajärvi–Paldamo (10 milj. euro)
- Vt 23 Varkaus - Viinijärvi 2.vaihe (28 M€)
- Vt 24 Kalliolan koulun ja päiväkodin kohdalta pohjoisen suuntaan puuttuvan kevyen liikenteen väylän ja Paimelantien mt 14119 liittymäjärjestelyiden toteuttamiseen tähtäävä jatkosuunnittelu.
- Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala (5 M€)
- Vt 24 Karisto-Kalliola (45 M€)
- Vt 25 Lempolan eritasoliittymän suunnittelu.

- Vt 25 Braskin liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen (xx M€)
- Vt 25 Kapulin risteys (xx M€)
- Vt 26 ja St 387 Lappeenranta-Hamina 1. vaihe (20-50 M€)
- Vt 27 Kehittäminen (xx M€)
- Vt 27 Liikenneturvallisuuden edistäminen (xx M€)
- Vt 28 Liikenneturvallisuuden parantaminen (xx M€)
- Vt 29 Tornion rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- E18 kt 40 Turun kehätie Avantin eritasoliittymä (5 M€)
- E18 kt 40 Turun kehätie välillä Naantali-Raisio (160 M€)
- Kt 43 Uusikaupunki-Laitila kevyenliikenteen väylä (x M€)
- Stamväg 45 Torparbackens bullerskydd, Helsingfors (6 milj. euro)
- Kt 45 Tuusulanväylä välillä Tuomarinkylä–Kehä III (xx M€)
- Kt 45 parantaminen välillä Nukari - Vt 3, osa Keski-Uudenmaan logistiikkayhteyttä (20 M€)
- Stamväg 50 Ring III på sträckan stamväg 51–Mankby, etapp 1
- Kt 50 Kehä III parantaminen Majvikin ja Masalan kohdalla (xx M€)
- Stamväg 50 Ring III vid Parkstad, Helsingfors (15 milj. euro)
- E18 Kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski (45 M€)
- Kt 51 Parantamien välillä Kirkkonummi – Karjaa
 - Kt 51 Kirkkonummi-Inkoo (xx M€)
 - Stamväg 51/regionalväg 115 Sunnaviks planskilda anslutning, Sjundeå (20 milj. euro)
 - Välillä Kirkkonummi-maantie 115 tulee alkaa tällä ohjelmakaudella (xx M€)
 - Liikenneturvallisuuden parantaminen Inkoon ja Siuntion alueella (xx M€)
 - Länsiväylän (Kt 51) Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden sekä liittymätarpeiden edistäminen (xx M€)
- Kt 52 Tammisaari – Perniö (xx M€)
- Kt 52 Pohjoispään uusi linjaus (ns. Palikkalan oikaisu) (xx M€)
- Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie (40 M€)
- Kt 54 Tammela-Hollola (xx M€)
- Kt 55 Monninkylän eritasoliittymä (5 M€)
- Kt 58 Tason nosto ja ylläpidon parantaminen (xx M€)
- Kt 58 Pyhäjoen ylittävä kevyenliikenteen silta (xx M€)
- Kt 68 risteuksen parantaminen ja muuttaminen kiertoliittymäksi (xx M€)
- Kt 63 Kaustinen-Toholampi-Sievi välin kunnostus (xx M€)
- Kt 63 Evijärvi-Kaustinen parantaminen (20 M€)
- Kt 67 Teuva-Kaskinen parannus (xx M€)
- Kt 67 Ilmajoki-Seinäjoki (80 M€)
- Kt 68 Siltojen uusiminen Ähtävän- ja Purmonjokien yli (xx M€)
- Kt 68 Edsevö-Pietarsaari, Pietarsaaren sisääntuloväylä (5 M€)
- Kt 73 Lieksanjoen silta (xx M€)
- Stamväg 75 breddning och förbättring, Kuhmois (5 milj. euro)
- Kt 78 Kajaanintie, Jätkänkylä-Pöykkölä, Rovaniemi (10 M€)
- Kt 79 liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen esim. liikenneympyrällä (xx M€)
- Kt 79 Peruskorjaus ja kevyenliikenteen väylän rakentaminen (14 M€)
- Kt 80 Sodankylä-Kittilä (28 M€)
- Kt 81 Parantaminen välillä Rovaniemi-Posio-maakunnan raja-Kuusamo (15 M€)
- Kt 82 Joutsjärvi-Salla-Sallan raja-asema (12 M€)
- Stamväg 82 Vikajärvi–Kemijärvi (40 milj. euro)
- Kt 88 Iisalmen ja Vieremän välisen turvallisen kevyen liikenteen väylän kehittämisen (xx M€)
- Kt 92 Kaamanen-Sevettijärvi parantaminen (xx M€)
- Kt 92 Näätämon rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)

- St 101 Kehä I pullonkaulat 2. vaihe
 - St 101, Kehä I Maarinsolmu (50 M€)
 - St 101, Kehä I Myllypuron liittymä (xx M€)
- Regionalväg 101 Rönnebacka, bullerskydd, Helsingfors (5 milj. euro)
- St 101, Kehä I Pakila, 4+4-kaistaa välillä Vt 3 - Kt 45 (xx M€)
- St 110 Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen, Vihti (xx M€)
- St 120 Vihdintie suunnitelmien tarkistus ja täydentäminen välillä Kehä III - Velskolantie.
- St 140 Parantaminen Kaskelantien kohdalla (xx M€)
- St 148 Kapasiteetin turvaaminen (xx M€)
- Mt 152 jatke, Kehä IV (130 M€)
- St 180 Saariston rengastiellä pyörätien puuttuvat osat (xx M€)
- St 180 Prostvik-Nauvon keskusta pyörätien toteuttaminen (xx M€)
- Mt 180 Kurkela – Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie (55 M€)
- Mt 180 Parainen-Nauvo kiinteä yhteys (130 M€)
- St 222 Aurajoentien puuttuva pyörätie Aura-Lieto (xx M€)
- St 280 Liikenneturvallisuuden parantaminen (xx M€)
- Mt 355 Hamina-Kotka satamayhteys, Merituulentie Kotka (50 M€)
- St 453 Parantaminen välillä Niittypurontie – Käpykankaantie (xx M€)
- St 455/ Yt 15323 liittymäjärjestelyt (xx M€)
- St 468 Tappuvirran lossin korvaamisen sillalla ja Haponlahden kanavaan uusi korkeampi silta (xx M€)
- St 468 Kangaslammin kirkonkylän keskustan kevyen liikenteen turvallisuus (xx M€)
- St 471 Parannusinvestointi (xx M€)
- St 479 Punkaharju-Kesälahti peruskunnostaminen ja päällystäminen (xx M€)
- Regionalväg 637 förbättring av Laukaantie, Jyväskylä (16 milj. euro)
- St 637 liittymä- ja yksityistiejärjestelyt Vihtavuorella (7 M€)
- St 637 Kuormaajantie, Jyväskylä-Laukaa (60 M€)
- Regionalväg 638 Vihtiäläs korrigerings, Jyväskylä och Laukaa (14 milj. euro)
- St 638 Leppävesi-Tikkakoski, Jyväskylä ja Laukaa (6 M€)
- Mt 642 Äänekosken silta ja Äänekoskentien liittymäjärjestelyt (15 M€)
- Regionalväg 661 Kauhajoki–Storå (10 milj. euro)
- St 679 Åmine-Köpings (xx M€)
- Regionalväg 749 (Norraleden) samt bygge av planskild anslutning i plankorsningen till Karleby hamns bana mot Yxpila (5 milj. euro)
- Regionalväg 815 förbättring av Lentokentäntie, Uleåborg och Kempele 25 milj. euro
- St 920 Ajoksentien rinnakkainen yhteyslinjaus (xx M€)
- Mt 920 Ajoksentien ja rautatien eritasojjärjestely (xx M€) Kaidi?
- St 926 Liikenneturvallisuuden parantaminen (xx M€)
- St 940 Äkäslompolontien kehittäminen (xx M€)
- St 955 Köngäs-Inari parantaminen (xx M€)
- St 955 Levi-Inari -välin kehittäminen (xx M€)
- Mt 967 Kelujärvi-Hihnavaara parantaminen, Sodankylä ja Savukoski (10 M€)
- Förbindelseväg 1002 ersättning av Skäldö färja med en bro, Raseborg (20 milj. euro)
- Yt 1605 Huuvari-Suntianmäki (xx M€)
- Yt 3601 parantaminen (xx M€)
- Yt 4703 Viljolahdentien perusparantaminen (xx M€)
- Yt 7520 Perho – Kinnula parantaminen (xx M€)
- Yt 7890 Parantaminen (ainakin väli Oulainen - Merijärvi) (2 M€)
- Förbindelseväg 9005 på sträckan stamväg 76–Sotkamo Silver Oy:s gruva, Sotkamo (10 milj. euro).
- Yt 9471 Patoniemi-Moursusalmi (xx M€)
- Landsväg 9643 förbättring av Värriö bro i Kemijärvi och vägförbindelsen till Pato kangas industriområde (20 milj. euro).
- Yt 11466 Tuusulan itäväylän kehittäminen (xx M€)
- Yt 11933 Parantaminen (xx M€)

-
- Yt 11937 Parantaminen (xx M€)
 - Yt 11671 Linjatien (mt 11671) jkp-tie (xx M€)
 - Yt 15123 Hätingvirran silta + muut Saimaan vesistöalueen siltahankkeet (xx M€)
 - Yt 15398 Puomilansalmen sillan korottaminen (xx M€)

Muut kohteet

- Kemin biotuotetehtaaseen liittyvän infrahankekokonaisuus (tie, rata ja vesi), alemman tieverkon osalta (50 M€)
- Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, välillä Vt 3-Nukari-Purola-Mt 140 (60 M€). Sisältää osuudet Nukari – Purola (30 M€), Purola-Mt 140 (10 M€) ja Vt 3-Nukari (20 M€).
- Yhteyksien kehittäminen Tampere – Pirkkala lentoasemalle (xx M€)
- Pyöräilyn laatukäytävät, Tampere.
- Meri-Lapin seudullisen pyörätieverkon ja laatukäytävien suunnittelu.
- Paavalniemen siltayhteys, Rovaniemi (xx M€)
- Satamatien yleissuunnitelman loppuunsaattaminen Vaasassa.
- Yhdistää Giga Vaasa-alue satamaan Vasklotissa

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år.
