



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer  
Ång nummer/2023

# Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 Utkast 31.1.2023

Bilaga: MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt





**Investeringsprogrammet för statens  
trafikledsnät för 2024–2031 Utkast  
31.1.2023**

Bilaga: MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nummer/2023

*Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling*

Nätpublikation pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343 000

## Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2024–2031. Rapporten ger en kort översikt över MBT-stadsregionernas eventuella samfinansierade projekt.

Helsingfors xx 2023

Trafikledsverket

---

## Innehåll

1	MBT-STADSREGIONERNAS SAMFINANSIERADE PROJEKT .....	5
1.1	Banprojekt.....	5
1.2	Landsvägsprojekt .....	7

### BILAGOR

Bilaga 5a	Landsvägsprojekt från MBT-stadsregioner
-----------	---

# 1 MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

Enligt Trafik 12-planen bör hållbar rörlighet i stadsregioner främjas genom ett mångsidigt urval av metoder. Trafikleder upprätthålls och utvecklas på ett sådant sätt att det är möjligt att främja hållbar trafik (till exempel spårtrafik, gång- och cykelinfrastruktur samt infartsparkering).

Finansieringen på 661 miljoner euro enligt Trafik 12-planen innefattar statsfinansieringen av åtgärderna inom de två följande MBT-avtalsomgångarna i sju MBT-regioner (Helsingfors, Jyväskylä, Kuopio, Lahtis, Uleåborg, Tammerfors och Åbo). Finansieringen omfattar utvecklings- och förbättringsinvesteringar i statens trafikledsnät samt statliga bidrag till bland annat kommunala järnvägstrafikprojekt och utveckling av tjänster. Transport- och kommunikationsverket Traficom verkar som statsbidragsmyndighet. För kommande MBT-avtal har det inte bildats någon uppfattning av hur mycket finansiering som skulle kunna anslås till trafikledsnätet som staten upprätthåller.

I rapporten föreslås eventuella projekt som genomförs i statens trafikledsnät med samfinansiering. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet, eftersom den finansiering som är tillgänglig för dem inte är känd.

## 1.1 Banprojekt

I **Helsingforsregionen** är de framtida lösningarna för Helsingfors–Böle-sträckan en viktig fråga. Trafikefterfrågan och bankapaciteten på sträckan Helsingfors–Böle har utretts ytterligare 2022. I utredningen tas hänsyn till de framtida tillväxtbehoven för järnvägstrafiken i Helsingforsregionen och hela landet (bland annat höghastighetsförbindelser, flygbanan) samt förändringar i verksamhetsmiljön, såsom nya depåer, Digirata, möjligheter att ändra stationens verksamhetsmodeller samt ändringar i växlarna. Bankapaciteten har bedömts både med och utan Centrumslingan. Utredningarna har visat att sträckan inte verkar bilda en flaskhals när trafiken ökar, även om inga betydande investeringar för att förbättra förmedlingskapaciteten skulle göras. Genomförandet av de nya depåerna i HRT-regionen är en förutsättning för en betydande ökning av tågmängderna i området.

En utredning av regionsstationernas utvecklings- och reparationsbehov har utarbetats 2022. I utredningen föreslås korrigeringsmetoder, vars kostnader uppgår till 50 miljoner euro. Åtgärderna har klassificerats enligt skyndsamhetsklass.

På sträckan Kervo–Nickby har man förberett sig på att passagerartrafiken ska börja. En områdesreserveringsplan för markanvändning har utarbetats för sträckan. För att passagerartrafiken ska kunna inledas krävs det att plattformar, en mötesplats samt gångbroar och underfarter byggs. Projektet är inte aktuellt förrän markanvändningen på sträckan Kervo–Nickby utvecklas betydligt, tidigast 2030. Sibbo har dock uttryckt sitt intresse för att köpa trafik redan före det.

Dessutom har HRT föreslagit ytterligare åtgärder för projektet Esbo stadsbana, vilket skulle förbättra verksamhetsförutsättningarna för operation, störningshantering och underhåll. Åtgärderna är så omfattande att de föreslagna åtgärderna inte

är möjliga med den nuvarande finansieringen av projektet och inom projektschemat.

I **Tammerfors** stadsregion kommer samfinansierade baninvesteringar att vara centrala för främjandet av närtågstrafiken. En utredning om närtågstrafiken har färdigställts i regionen på sommaren 2022 med syftet att bland annat hitta en vision och utvecklingsväg för att främja närtågstrafiken, och en uppfattning om infrastrukturåtgärderna har bildats. Enligt utredningen är målet under 2020-talet att bland annat bygga flera nya hållplatser (ingen kostnadskalkyl), att flytta lastningsplatsen för råvirke i Ylöjärvi (10 milj. euro) och att planera ytterligare spår i riktning mot Nokia och Ylöjärvi. Åtgärderna kräver ännu ytterligare utredningar. En väsentlig utredning är bankapacitetsutredningen som färdigställs under våren 2023, med vilken man säkerställer att hållplatserna i den första fasen går att genomföra och huruvida det finns möjligheter till flera närtåg. Utvecklingen av infrastrukturen kräver också klarhet i utvecklingen av närtågstrafiken, t.ex. en del av de framlyfta hållplatserna bör inte genomföras utan att även trafiken utökas.

I **Åboregionen** pågår en vidareutveckling av Åbo bangård. Bangårdens första fas har redan finansierats. Ytterligare utveckling innebär eventuell flytt av TFÄ-spår (kostnaderna för olika alternativ varierar från mer än 30 miljoner euro till mer än 60 miljoner euro) och en anslutning till utvecklingen av Resecentrumet. Vid fördelningen av kostnaderna mellan de olika parterna måste man också ta hänsyn till att det i stor utsträckning rör sig om icke-trafikrelaterade mål. För närvarande pågår en utredning över att flytta TFÄ-bangården bort från Åbo centrum. Avsikten är att i det pågående Kuppis-Åbo-projektet flytta TFÄ-bangården för tillfället till Storheikkilä.

Åbo stad har utrett alternativen för att flytta Åbo hamnspår och utveckla markanvändningen i området. Den grova kostnadskalkylen för det valda linjedragningalternativet är 18,1 miljoner euro. Förflyttningen av hamnspåret tjänar i första hand utvecklingen av markanvändningen. Förflyttningen av hamnspåret påverkar också resekedjornas funktion och, i och med plankorsningarnas avlägsnande, även trafiksäkerheten. I nästa skede genomförs projektets tekniska planering och en projektbedömning.

I Åbo utreds utvecklingen av närtågstrafiken. En utvecklingsplan för stationsplaceringar för närtågstrafiken i Egentliga Finland färdigställdes 2021. Närtågstrafiken planeras starta i första fasen mellan Åbo och Nystad, som delvis ingår i MBT-regionen. Det grundläggande reparationsprojektet för Nystads spår som ingår i investeringsprogrammet förbättrar förutsättningarna för närtågstrafiken. Förutsättningen för att trafiken ska starta är också planeringen och genomförandet av passagerarplattformar. För sträckan Åbo-Nådendal utreds möjligheterna att fortsätta IC-tågtrafiken som upphör i Åbo ända till Reso och Nådendal. För detta krävs de nödvändiga plattformssarrangemangen samt elektrifiering av Reso-Nådendal-banan, vilket inte ingår i investeringsprogrammet. Dessutom inleds en utredning över tätorts- eller närtågstrafiken på sträckan Åbo-Toijala, som delvis ingår i Åbo MBT-region.

En rapport har utarbetats om lastningsplatserna för råvirke i Åboområdet. I utredningen har man sökt en ny placering särskilt för lastningsplatsen i Åbo. Flytten är kopplad till andra mål för markanvändning i lastningsplatsens nuvarande område. Kostnaderna för projektet är cirka 20 miljoner euro.



I **Uleåborgsregionen** är utvecklingen av Uleåborgs stationscentrum och bangården för persontrafik centralt. Åtgärderna omfattar olika typer av plattformsarangemang (förbättring och utveckling), grundlig reparation av plattformarna, en ny underfartstunnel, en förflyttning av lastningsplatsen för bilar och infartsparkeringsarrangemang. Behovet av åtgärder är centralt kopplat till målen för utvecklingen av stationsområdet. Kostnadskalkylen för projektet är för närvarande 20–25 miljoner euro. Utarbetandet av projektets järnvägsplan pågår.

I regionerna **Jyväskylä, Kuopio och Lahtis** behöver eventuella samfinansierade projekt fortfarande klarläggas. Till exempel renoveringen av persontrafikplatser och höjning av servicenivån kunde förverkligas som samfinansierade projekt. Till exempel i Lahtis är avsikten att avlägsna Järvelä stations plattformsstig som ett MBT-projekt så att planeringen görs under den innevarande MBT-perioden och genomförandet eventuellt sker under följande MBT-period.

Dessutom har en gemensam utredning om den regionala tågtrafiken färdigställts under 2021 i regionerna omkring Jyväskylä, Kuopio, Lahtis, Åbo och Uleåborg. Förutom dessa regioner granskas området Villmanstrand–Imatra och regionen omkring Seinäjoki i utredningen. I rapporten undersöktes bland annat markanvändning, efterfrågan och infrastruktur ur olika perspektiv. Transport- och kommunikationsverket Traficom har fortsatt göra utredningar ur trafikeringskostnadernas och efterfrågans perspektiv. Utöver utvecklingen av infrastrukturen är utvecklingen av närtågstrafiken också en fråga om hur trafiken utvecklas, och Kommunikationsministeriet och Traficom samt kommunerna spelar också en central roll i frågan. Eventuella kommande infrastrukturprojekt inom närtågstrafiken kan till exempel vara nya hållplatser.

## 1.2 Landsvägsprojekt

I MBT-stadsregionerna har man identifierat de vägprojekt som är mest kostnadseffektiva och har de bästa resultaten och som är betydande antingen för utvecklingen av markanvändningen eller kollektivtrafiken samt uppfyller kriterierna för samfinansiering. Projektplanen tar hänsyn till de nationella prioriteringar av projekt som görs för regionernas MBT-planer och trafiksystemsplaner. Två av projekten som lyfts fram är belägna i Helsingforsregionen, ett i Tammerforsregionen och ett i Jyväskyläregionen. I MBT-regionerna har även utvecklingen av regionala cykelvägsnätverk och kvalitetskorridorer i statens trafikledsnät lyfts fram. Dessutom har man för Helsingforsregionen presenterat ett sammandrag av de medelstora projekten som lyfts fram i MBT-arbetet.

Landsvägsprojekten är:

- Riksväg 3, förbättring av Tavastehusleden på sträckan Gamlas–Gruvsta, Helsingfors och Vanda, total kostnadskalkyl 65 milj. euro
- Byteshållplatserna vid riksväg 4 i Håkansböle och vid riksväg 7 i Västerkullavägen i Vanda, total kostnadskalkyl 45 milj. euro
- Riksväg 4 vid Palokka, Jyväskylä, total kostnadskalkyl 20 milj. euro
- Riksväg 12 och stamväg 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors, total kostnadskalkyl 83 milj. euro
- utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i statens trafikledsnät
- Helsingforsregionens medelstora projekt

- 
- små förbättringsprojekt inom bastrafikledshållningen, med regional prioritering.

Finansieringen av MBT-stadsregionerna är avsedd för samfinansierade projekt, dvs. projekt där även andra parter än farledshållaren gynnas på ett betydande sätt. Projekt som genomförs genom samfinansiering av MBT-stadsområden och deras kostnadsandelar definieras i separat förhandlade avtal mellan staten och kommunerna.

# Bilaga 5a

## Landsvägsprojekt från MBT-stadsregioner

### **Landsvägsprojektens beskrivningar**

- Riksväg 3, förbättring av Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta, Helsingfors och Vanda
- Riksväg 4 Håkansböle byteshållplatser, Vanda
- Riksväg 7 Västerkullavägens byteshållplatser, Vanda
- Riksväg 4 vid Palokka, Jyväskylä
- Riksväg 12 och stamväg 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors
- Helsingforsregionens medelstora projekt



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

Av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen förbättrar projektet tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet är relevant både på regional och nationell trafiksystems nivå. Projektet säkerställer funktionaliteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till hamnarna i det nationellt betydelsefulla TEN-T-transportnätet i Helsingfors.

**Tillgänglighet**

Flödet av tung trafik förbättras, restiderna blir kortare och förutsägbarheten av restiderna förbättras under rusningstid.

**Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras. Genomförandet av alla planhelheter (V1–V3) skulle minska antalet olyckor med 0,91 per år.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

Förbättrade förhållanden och säkerhet för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras. Minskade trafikstockningar förkortar restider. Längre påfarter gör det lättare för bussar att ansluta sig till Tavastehusleden. Bullerstörningar för bosättningen minskas genom bullerskyddsåtgärder.

**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. Nyttokostnadsförhållandet är 1,6.

**Riksväg 4 Håkansböle byteshållplatser (MBT)**

Uppgifterna uppdaterade 4.1.2023

I nuläget finns det inga busshållplatser i Vandaområdet längs riksväg 4 och resenärer som använder långväga kollektivtrafik har inte möjlighet att byta till kollektivtrafik i riktning mot Ring III. Trafikvolymerna i regionen beräknas öka kraftigt, vilket ytterligare understryker behovet av att förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området. När snabbspårvägen i Vanda blir verklighet kommer det att finnas ett tydligt behov av en bytesförbindelse.

**NULÄGE**

Enligt trafikprognosen för 2035 kommer trafikvolymen på riksväg 4 vid korsningsbroarna som går över Skjutsvägen i Håkansböle att vara högst ca 68 135 fordon/dygn och trafikvolymen för Skjutsvägen cirka 16 000 fordon/dygn. I nuläget finns det inga busshållplatser i Vandaområdet längs riksväg 4, så fjärrtrafiken har ingen möjlighet att stanna i området, och resenärer som använder långväga kollektivtrafik har inte möjlighet att byta till kollektivtrafik i riktning mot Ring III. Riksväg 4 är en huvudled på nivå I enligt förordningen om huvudleder.

Den planskilda anslutningen i Fagersta är väldigt livligt trafikerad. Anslutningens ramp som ansluter från öst norrut till Lahtisleden identifierats som problematisk när det gäller trafiksäkerhet och kapacitet. Bullernivåerna i området är redan rätt så höga, och problemet förväntas förvärras i framtiden till följd av en betydande ökning av trafikvolymerna.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projektet är starkt kopplat till snabbspårvägsprojektet i Vanda. Byteshållplatserna i Håkansböle (riksväg 4) borde genomföras i samband med snabbspårvägen (Mellungsbacka-flygplatsen) som planeras i Vanda.

Projektet omfattar följande åtgärder:

- På båda sidor om riksväg 4 placeras hållplatsområden som är dimensionerade för fyra bus-sar
- Kollektivtrafikfiler placerade på separata ramper genomförs till de nya hållplatserna på riksväg 4
- Funktionella och tydliga förbindelser för gång- och cykeltrafik från gatunätet genomförs vid de nya hållplatserna
- På västra sidan av riksväg 4 förverkligas ett anslutningsparkeringsområde för personbilar
- Ramparrangemangen vid Fagersta planskilda anslutning förbättras. Nya bullerskyddskonstruktioner byggs längs riksväg 4 och ramperna.

Projektets mål är att:

- Förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området genom att samordna kollektivtrafikens behov av hållplatser och genom att möjliggöra byten i den regionala och långväga kollektivtrafiken, även när snabbspårvägen i Vanda blir verklighet
- Förbättra trafikens smidighet och säkerhet i Fagersta planskilda anslutning
- Förbättra bullerförhållandena i området
- Stöda utvecklingen av markanvändning i Håkansböle område.

**TIDTABELL**

Vägplanen är klar.

**KOSTNADER**

Byggnadskostnadsprognosen är 26 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

## KONSEKVENSER

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

Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området och ligger därför i linje med relevant lagstiftning.

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

Projektet förbättrar målen för intra- och interregional tillgänglighet och hållbarhet i Trafik 12-planen. Pendelmöjligheterna med kollektivtrafiken kommer också att förbättras inom långvägstrafiken, och människor kommer att kunna välja hållbara transportsätt i det växande stadsområdet.

### **Tillgänglighet**

Projektet förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken både i Helsingforsregionens pendlingsområde och i trafiken från andra håll i Finland till huvudstadsregionen.

### **Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten och trafikens funktionalitet kommer att förbättras på riksväg 4 och vid Fagersta planskilda anslutning.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

### **Hållbarhet**

Verksamhetsförutsättningarna och servicenivån inom kollektivtrafiken kommer att förbättras. Området kommer att bli en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Förbättrade verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafiken främjar samhällsstrukturens tillgänglighet och en hållbar utveckling. Människors levnadsvillkor i den omedelbara omgivningen kommer att förbättras genom åtgärder för bullerbekämpning.

Den biologiska mångfalden försvagas lokalt, eftersom byggandet delvis sker vid Åkerbäcksparken och Kormängsbäcken

### **Effektivitet**

Nytto-kostnadsförhållandet är 0,7.

## Riksväg 7 Västerkullavägens byteshållplatser (MBT)

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

På riksväg 7 byggs byteshållplatser för kollektivtrafiken i samband med spårvägen i Vanda (Mellungsbacka–Dickursby–Aviapolis) samt nödvändiga ramparrangemang vid Västerkullavägen. Dessutom säkerställs trafikens smidighet i planskilda anslutningen på Ring III, som hör till TEN-T-kärnnetet.



### NULÄGE

Riksväg 7 (Borgåleden) är en huvudled som fungerar som en av Helsingfors radiella infartsvägar och som trafikfordelare till Helsingfors ringvägar. Riksväg 7 är också en del av Finlands TEN-vägnät och, öster om Ring III, en del av den internationella E18-förbindelsen och det alleuropeiska kärnnetet TEN-T. Vägen är en viktig pendlingsväg och betydande nationell och regional busstrafik färdas längs vägsektionen.

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen på riksväg 7 är cirka 17 800 fordon per dygn väster om Ring III och cirka 32 900 fordon per dygn öster om Ring III. Trafiken är livligare på vardagar, och då är trafikvolymen cirka 19 000 fordon per dygn väster om Ring III och cirka 35 000 fordon per dygn öster om Ring III.

Riksväg 7 är en av Finlands mest trafikerade nationella farleder för bussar från riktningen av Kotka, Kouvola och Lahtis. Fler än 100 bussar kör på vardagar från Borgå och Sibbo riktningar via Borgåleden. Problemet är att riksväg 7 inte har busshållplatser i Vanda. Det finns betydande arbetsplatsområden i närheten av Västerkullavägens planskilda anslutning. Dessutom korsar den planerade spårvagnslinjen i Vanda riksväg 7 vid Västerkullavägen. Busshållplatser med bytesförbindelse behöver planeras för Västerkullavägens planskilda anslutning.

För närvarande förekommer intermittent trafikstockning på avfarts- och anslutningsramperna mot Borgå vid Ring III planskilda anslutning, och det förutspås att situationen kommer att förvärras. Bullerstörningar förekommer i viss mån längs Borgåleden.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet är starkt kopplat till snabbspårvägsprojektet i Vanda. Byteshållplatserna vid Västerkullavägen borde genomföras i samband med snabbspårvägen (Mellungsbacka–flygplatsen) som planeras i Vanda.

Byteshållplatserna för Vanda spårväg genomförs med erforderliga ramparrangemang för Västerkullavägens planskilda anslutning. Samtidigt utförs grundvattenskydd och bullerdämpning. Korsningsbron vid Fazerila kommer att byggas om i samband med Vanda spårväg. Tvåfiliga avfarter och anslutningar byggs vid Ring III planskilda anslutning för Borgåledens östra riktning.

Syftet är att säkra förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling och att minska störningskänsligheten vid Ring III planskilda anslutning.

### TIDTABELL

Vägplanen är under utarbetning.

### KOSTNADER

Kostnadsprognosen för de åtgärder som krävs för Västerkullavägens hållplatser uppgår till cirka 12 miljoner euro för landsvägar, utan Fazerila korsningsbro och åtgärderna vid Västerkullavägen, som hör till kostnaderna för Vanda spårväg. Kostnadsprognosen för åtgärderna för att förbättra Ring III planskilda anslutning är cirka 6 miljoner euro (MAKU 2015=100; 130). Kostnadsprognosen är cirka 18 miljoner euro (MAKU 2015=100; 130).



## KONSEKVENSER

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

Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området och ligger därför i linje med relevant lagstiftning.

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

Projektet stöder tillgänglighetsmålet i Trafik 12-planen genom att utveckla pendeltrafiken mellan landskapscentrum, den marknadsbaserade kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar och resekedjorna mellan långvägstrafiken och kollektivtrafiken i HRT-området. Projektet stöder användningen av hållbara färdmedel i Helsingfors växande stadsområde och pendlingsområde.

### **Tillgänglighet**

Projektet förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken både i Helsingforsregionens pendlingsområde och i trafiken från andra håll i Finland till huvudstadsregionen. Säkerställer trafikens smidighet och minskar trafikens störningskänslighet på E18.

### **Trafiksäkerhet**

Inga betydande verkningar på trafiksäkerheten.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

### **Hållbarhet**

Utvecklingen av kollektivtrafiken och genomförandet av Vanda spårväg stöds. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Risken för förorening av grundvattnet minskar. Skydd byggs på en sträcka av cirka en kilometer. Bullerstörningarna minskas. Antalet personer som utsätts för buller minskas med cirka 20 bostäder, och bullerskydd byggs på en sträcka av cirka 550 meter.

### **Effektivitet**

Projektets nytto-kostnadsförhållande har utretts i samband med Vanda spårväg.

## Riksväg 4 vid Palokka (MBT)

Uppgifterna uppdaterade 4.1.2023

Projektet kommer att förbättra ramperna vid planskilda anslutningen vid riksväg 4 och bygga anslutnings- och körfältsarrangemang på farleden som går över riksväg 4. Den planskilda anslutningen på riksväg 4 uppgraderas för att förbättra rampernas kapacitet och säkerhet. Trafiken blir överbelastad då och då, vilket orsakar bilköer som sträcker sig hela vägen till riksvägen.



### NULÄGE

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-kärnätet 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.

Palokanorsi (landsväg 16685) korsar motorvägen vid Palokka planskilda anslutning i Jyväskylä och förbinder bostads- och serviceområdena i Palokka centrum på östra sidan och det ständigt expanderande affärsområdet på västra sidan.

Trafikvolymen på riksväg 4 är ca 24 700 fordon per dygn söder om den planskilda anslutningen och 20 300 norr om den. Den genomsnittliga dagliga trafikmängden på ramperna är mellan 2 700–4 750 fordon. Den mest trafikerade rampen är avfarten på riksväg 4 från Jyväskylä. Den tunga trafikens andel på ramperna är cirka 5 procent. Den genomsnittliga trafikvolymen på Palokanorsi är 10 800–12 300 fordon per dygn.

Palokkaområdet är ett betydande kommersiellt område. De nya och befintliga butikerna, liksom den växande befolkningen i området, har ökat trafikvolymerna så att trafiken på Palokanorsi och på motorvägsramperna som ansluter till den från Jyväskylä centrum ibland är överbelastad. Bilköerna sträcker sig ibland ända till motorvägen. Vid störningar försvagas trafikflödet och farliga situationer blir mer sannolika på riksvägen.

Totalt har 19 olyckor inträffat under planeringsperioden 2015–2019, varav åtta har lett till personskador.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer bland annat att omfatta följande åtgärder:

- Trafikleden som går över riksväg 4 (Palokanorsi) uppgraderas till 2+1 körfält
- Nuvarande rondeller (3 st.) uppgraderas till turborondeller
- Rampernas väggeometri förbättras och ytterligare körfält införs på ramperna
- En ny gång- och cykelbro byggs över riksvägen
- En rondell byggs vid Palokanorsi och Matinmäentie anslutning
- Bullerskydd byggs.

Målet är att förbättra trafikflödet och framför allt trafiksäkerheten så att bilköerna inte når motorvägen från Palokanorsis anslutningar, inte ens under rusningstid.

### TIDTABELL

Vägplanen för trafikleden som går över riksvägen har godkänts. Vägplanen för riksvägens ramper tas upp till behandling för godkännande 2023.

### KOSTNADER

Projektets kostnadskalkyl uppgår till 20 miljoner euro, MAKU-index 140 (2015=100), som innehåller förbättringen av Palokanorsi som går över riksväg 4 (kostnadskalkyl 12 milj. euro) och förbättring av

den planskilda anslutningens ramper (kostnadskalkyl 8 milj. euro). I kostnadskalkylen ingår Jyväskylä stads finansieringsandel.

## KONSEKVENSER

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

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

### **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 är också ett svar på åtgärden i den riksomfattande trafiksystemplanen 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 näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet samt minskar riksvägens känslighet för störningar. Genom projektet skapas en riksvägsförbindelse på hög nivå med bra restider och förutsägbarhet, vilket tillsammans med gatunätet möjliggör effektiv regional och lokal pendling samt säkerställer den nationella transportkedjans funktion och transporterens aktualitet även under rusningstid. Projektet förbättrar tillgängligheten, livskraften och konkurrenskraften i Jyväskylä stadsområde samt trafiksäkerheten. Projektet bidrar till utvecklingen av Jyväskyläs region- och samhällsstruktur samt näringslivet.

### **Trafiksäkerhet**

Projektet har betydande verkningar på trafiksäkerheten tack vare en bättre differentiering mellan fordonstrafik och lätt trafik.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Utsläppen minskar något.

### **Hållbarhet**

Förbindelserna för gång- och cykeltrafiken i Palokanorsi förbättras. Bullerbekämpningsåtgärderna minskar exponeringen.

### **Effektivitet**

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,6–2,3.

## Riksväg 12 och stamväg 65, Vaitinaros planskilda anslutning (MBT)

Uppgifterna uppdaterade 4.1.2023

I och med färdigställandet av Strandtunneln i Tammerfors har det ökade kapacitetsproblemet vid Vaitinaros anslutning för riksväg 12 och stamväg 65 ofta lett till att tunnelns västra riktning har stängts. Vaitinaros anslutning ligger cirka 2,5 kilometer väster om tunneln. Vid Vaitinaros anslutning svänger riksväg 12 mot syd/sydväst medan stamväg 65 fortsätter västerut.

Tammerfors stad planerar det nya bostads- och arbetsområdet Hiedanranta. Hiedanranta ska bestå av Hiedanrantas centrumområde och Järvikaupunki, som planeras på en konstgjord ö i Näsijärvi. Man uppskattar att det kommer att finnas 20 000–25 000 nya invånare och 10 000 nya arbetsplatser i området.



### NULÄGE

Riksväg 12 och stamväg 65 är ingångsvägar till Tammerfors stadsområde. Den största delen av trafiken börjar eller slutar i Tammerfors. På planområdet varierar trafikvolymen på stamväg 65 för närvarande mellan 24 300 och 42 600 fordon/dygn. Trafikvolymen på riksväg 12 är 23 200 fordon/dygn sydväst om Vaitinara i riktning mot Nokia och 45 300 fordon/dygn österut i riktning mot Tammerfors centrum. Riksväg 12 är en del av landsvägarnas huvudledsnet.

Hastighetsbegränsningen är 70 km/h i planområdet, och vägsektionen omfattas av den automatiska trafikövervakningen. Anslutningarna på riksväg 12 och stamväg 65 i planeringsområdet är trafikljusstyrda. Den parallella anslutningen på Hiedanraitti som leder till det gamla fabriksområdet i Hiedanranta har inga trafikljus.

Riksväg 12 och stamväg 65 motsvarar inte längre den förväntade servicenivån på huvudvägar. I nuläget är trafiken väster om tunneln ibland överbelastad mellan Vaitinara och Santalahti, och då har man varit tvungen att stänga tunneln. Risken för olyckor i de befintliga ljusstyrda anslutningarna är också hög och funktionaliteten är dålig. Även utan projekt för utveckling av markanvändningen borde anslutningarna vid riksväg 12, stamväg 65 och Paasikiventie förbättras.

### PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafikkapaciteten i Vaitinaros anslutning och möjliggöra utvecklingen av markanvändningen i Hiedanranta-området samt skapa trafikförbindelser till området. Hiedanrantas trafiksystem är starkt beroende av spårvägen, men kräver även funktionella anslutningar till stamväg 65. Projektet omfattar följande åtgärder:

- Utveckling av Vaitinaros anslutning till en planskild anslutning
- Gång- och cykelvägar
- Hantering av landsvägens dräneringsvatten i grundvattenområdet
- Bullerbekämpning
- Ledning- och kabelöverföring (inkl. överföring av naturgasledning)

### TIDTABELL

En områdesreserveringsplan har gjorts upp för projektet. Utifrån planen är målet att inleda vägplaneringen 2023. Vägplaneringsplanens tidtabell är kopplad till tidtabellen för Hiedanranta stadsplaneringsplan.

### KOSTNADER

Kostnaderna för de planskilda anslutningarna i Vaitinara och Hiedanranta och parallellgatan som ska genomföras under den första fasen av Santalahti-Vaitinara-projektet uppskattas vara 83 miljoner euro (MAKU-index 140; 2015 = 100).

Kostnadskalkylen för Lielahi planskilda anslutning som ingår i områdesreserveringsplanen uppgår till 16 miljoner euro. Den planskilda anslutningen föreslås genomföras i fas 2 av vägvagnsprojektets uppgradering.

## KONSEKVENSER

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

Vägvagnsprojektet hör till servicenivåklass I för huvudlederna. Enligt den strategiska lägesbilden finns det servicenivåbrister på vägen.

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

Med projektet förbättras betydande anslutningar mellan landskapscentrumen ur perspektivet för näringslivet och sysselsättningen. Trafiknätet stöder och främjar en hållbar samhällsstruktur. Vägtrafikens säkerhet förbättras.

### **Tillgänglighet**

Projektet skapar förutsättningar för att främja markanvändningsprojekt i Hiedanranta och andra områden. Med den planerade spårvägen kommer 40 procent av resorna från Hiedanranta-området till stadens centrum att använda spårvägen och andelen av personbil som färdstätt kommer att vara mindre än 50 procent av resorna, så projektet kommer också att främja användningen av mer hållbara färdstätt. Projektet minskar Strandtunnelns störningskänslighet avsevärt.

### **Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Enligt prognosen för 2040 kommer projektet att minska på utsläppen med 4 800 ton per år jämfört med det nuvarande nätet.

### **Hållbarhet**

Skapa förutsättningar för genomförandet av Hiedanranta och andra markanvändningsprojekt i området.

### **Effektivitet**

Nytto-kostnadsförhållandet är 1,1.

**Helsingforsregionens (MBT) medelstora projekt**

Uppgifterna uppdaterade 9.1.2023

De granskade projekten har valts i samband med MBT2023-planeringen av intressentgruppen som består av regionala aktörer (bl.a. HRT, NTM-centralen, landskapsförbundet, kommuner). De granskade projekten är projekt för MBT 2023-planens nära framtid, och av dessa har man krävt tillräcklig planeringsberedskap. Investeringarkostnaderna för de projekt som valts för utredningen var cirka 5–30 miljoner euro och riktades mot vägnätet.

**NULÄGE**

Projekthelheten består av sådana förbättringsprojekt för vägnätet som till sin storleksklass inte lämpar sig för KUHA-projekt som finansieras med finansiering för bastrafikledshållningen, men som inte heller har framskridit som stora utvecklingsprojekt. Objekten består till största delen av förbättringar av huvudlederna, vilket ofta omfattar betydande utveckling av markanvändningen.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projekthelheten består av följande objekt:

- Riksväg 1, förbättring av anslutningsområdet för Åboleden och Ring II, 12 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att reda ut trafikens flaskhals som orsakar köer på riksväg 1.
- Landsväg 101 (Ring I), byggande av Kvarnbäcksvägens planskilda anslutning, 50 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att förbättra trafiksäkerheten och stöda utvecklingen av områdets markanvändning.
- Stamväg 51, byggande av Björkholmens planskilda anslutning, 32 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att stöda utvecklingen av Björkholmens markanvändning.
- Landsväg 140, förbättring vid Kaskelantie och Koivulantie, 11 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att förbättra trafiksäkerheten och omständigheterna för gång- och cykeltrafiken.
- Stamväg 50, byggande av Masabyportens planskilda anslutning, 48 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att förbättra närområdets tillgänglighet och stöda planläggningen.
- Riksväg 25, utveckling i Mäntsälä, 13 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att förbättra smidigheten av gods- och persontrafiken på långa sträckor samt göra restiderna lättare att förutse och förbättra trafiksäkerheten.
- Stamväg 51 och landsväg 115, förbättring av Sunnanvik anslutning till en planskild anslutning, 34 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att göra anslutningen smidigare och minska på antalet olyckor i området.
- Riksväg 25, förbättring vid anslutningen till Asematie
  - Målet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt stöda utvecklingen av markanvändningen.
- Riksväg 25, förbättring av Kalevankatu anslutning till en planskild anslutning och landsväg 1421, förbättring av Jokelantie anslutning
  - Målet är att förbättra smidigheten av gods- och persontrafiken på långa sträckor samt göra restiderna lättare att förutse och förbättra trafiksäkerheten.
- Riksväg 7, förbättring av expresshallplatserna vid Sibbovikens planskilda anslutning och förbättring av anslutningen, 12 milj. euro (MAKU 140, 2015=100)
  - Målet är att möjliggöra utvecklingen av områdets markanvändning och förbättra busstrafikens servicenivå.

**TIDTABELL**

Vägplanen är klar i objekt 2 och 5. Områdesreserveringsplaner har gjorts upp i objekt 3, 6 och 10. I de övriga objekten pågår planeringen eller saknas en plan.

**KOSTNADER**

- Projektens kostnadskalkyler varierar mellan 13–50 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

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

En del av projekten gäller huvudlederna och förbättrar till dessa delar huvudledningarnas brister i servicenivån.

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

Majoriteten av projekten genomför målet för den regionala och lokala tillgängligheten.

**Tillgänglighet**

Huvudsakligen förbättrar projekten den regionala och lokala tillgängligheten.

**Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras. Kalkylmässigt minskar projektgruppen olyckor som leder till personsador med 1,7 olyckor per år.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Projekten har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

I flera projekt förbättras också omständigheterna för gång och cykling.

Stöder den planerade hållbara samhällsstrukturen.

**Effektivitet**

Projektens lönsamhet varierar stort projektvis. Nyttokostnadsförhållandena varierar -0,11–5,1. Projektet för riksväg 25 i Mäntsälä har den bästa lönsamheten (N/K=5,1), och den främsta nyttan är tidskostnaderna. Projektet för landsväg 140 har den svagaste lönsamheten (-0,11), och det negativa nyttokostnadsförhållandet beror på att lösningen orsakar omvägar för biltrafiken jämfört med nuläget.