



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu  
Kirjoita nro/2023

# Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032 Luonnos

## Liite 2: Maantiehankkeet



**Valtion väyläverkon investointiohjelma  
vuosille 2025–2032  
Luonnos**

Liite 2: Maantiehankkeet

Väyläviraston julkaisuja Kirjoita nro/2023

*Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma*

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

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Kirjoita xxx-x

Väylävirasto  
PL 33  
00521 HELSINKI  
puh. 0295 343 000

## Esipuhe

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032. Raportissa on esitetty tarkemmat kuvaukset investointiohjelmaan sisältyvistä maantiehankkeista ja niiden vaikutuksista.

Helsingissä marraskuussa 2023

Väylävirasto

## Sisältö

1	INVESTOINTIOHJELMAN MAANTIEHANKKEIDEN VAIKUTUKSET.....	5
---	--	---

### LIITTEET

Liite 2a	Investointiohjelman 2025-2032 maantiehankkeet
----------	---

# 1 Investointiohjelman maantiehankkeiden vaikutukset

Investointiohjelman tiehankkeet parantavat kansainvälistä, alueellista ja alueiden sisäistä saavutettavuutta verrattuna siihen, että investointeja ei tehtäisi. Kokonaisuutena maantieverkon palvelutaso kuitenkin heikkenee nykytilanteeseen verrattuna. Tämä johtuu tieliikenteen ennustetusta kasvusta ja ruuhkautumisen lisääntymisestä. Rahoitustaso ei riitä nykyisen palvelutason ylläpitämiseen.

Tiehankkeista vaikuttavuudeltaan suurimpia ja monipuolisimpia ovat isot kehittämishankkeet, joita investointiohjelmassa kuusi kappaletta (kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa, vt 4 välillä Kehä I- Kehä III, vt 4 Vaajakosken kohta, vt 9 Tampere – Orivesi, vt 15 Kotka – Kouvola ja vt 25 Hanko – Mäntsälä). Hankkeet sijoituvat pääosin kansainvälisen liikenteen kannalta oleellisille reiteille. Ne parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, työmatkaliikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. TEN-T ydinverkolla olevat hankkeet toteuttavat TEN-T-ydinverkon vaatimuksia.

Pienet ja keskiuuret hankkeet parantavat mm. liikenteen sujuvuutta, liikenneturvallisuutta, häiriöherkkyyttä ja matka-aikojen ennakoitavuutta sekä turvaavat tasaisen nopeustason. Pistemäisissä hankkeissa tyypillisesti liittymäalueen 60 km/h nopeusrajoitus nousee 80 km/h:iin. Näin saadaan aikaisempaa pidempiä yhtenäisen nopeusrajoituksen jaksoja, mistä hyötyy erityisesti raskas liikenne. Nämä kohdistuvat ympäri Suomen useille kaupunkiseuduille, pääväylille ja TEN-T-ydinverkokäytävälle.

Keskisuurten kriittisten siltojen korjauksilla pystytään säilyttämään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet ja ne mahdollistavat myös erikoiskuljetuksille lyhyempiä reittejä.

Investointiohjelmassa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja liityntäpysäköintiin osoitettu rahoitus tukee kestävästä liikkumisesta sijaintialueellaan ja mahdollistaa osaltaan myös siirtymän kestäviin kulkumuotoihin. Tällä sekä liikenneturvallisuuden parantumisella on kokonaisuutena myönteinen vaikutus terveyteen ja hyvinvointiin.

Investointiohjelman yksittäisten tiehankkeiden suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä. Etenkin kaupunkiseuduilla on kuitenkin tarpeen arvioida, tukevatko hankkeet tavoiteltua vähäpäästöistä liikennejärjestelmäkokonaisuutta.

Investointiohjelman tiehankkeet eivät yksittäisinä investointeina vaikuta ilmastonmuutokseen sopeutumiseen. Tiehankkeiden suunnittelussa otetaan huomioon ilmastonmuutokseen sopeutumisen edellyttämät riskit ja haitat.

Investointiohjelman tiehankkeiden vaikutukset ekologisen kestävyuden osa-alueisiin eivät ole kokonaisuutena merkittäviä.

Investointiohjelman kokonaisuus tuottaa tehokkuuden maksimoivan kokonaisuuden hyödyistä noin 60 %. Investointiohjelman tuottamien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen määrä on yhteensä 2,17 miljardia euroa ja maantiekokonaisuuden hyöty-kustannussuhde 1,5.

# Liite 2a

## Investointiohjelman 2025–2032 maantiehankkeet

### Investointiohjelman maantiehankkeiden kuvaukset

#### TEN-T ydinverkon parantaminen

- T1 E18 Kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa (1)
- T2 Vt 4 välillä Kehä I - Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki (2)
- T3 Vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (2)
- T4 Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (2)

#### Muiden pääväylien parantaminen

- T5 Vt 3 ja Vt 19 liittymä Jalasjärvellä, Kurikka (1)
- T6 Vt 9 Tampere - Orivesi 1.vaihe (väli Alasjärvi-Käpykangas) (1)
- T7 Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie) (1)
- T8 Vt 21 Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekiö (1)
- T9 Vt 2 Humppilan kohta (väli Vt 9 - Mt 232) (2)
- T10 Vt 2 Ruskila - Haistila, Ulvila (2)
- T11 Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke, Rökkakoski-Hanhijärvi (2)
- T12 Vt 3 Alaskylä-Parkano (2)
- T13 Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka (2)
- T14 Vt 8 Kokkolan keskustan kohta 1. vaihe (Eteläväylä) (2)
- T15 Vt 8 ja st 742 Vaasan yhdystie 1. vaihe (väli Vt 3 - Sepänkyläntie) (2)
- T16 Vt 15 Kotka (Rantahaka) - Kouvola (2)
- T17 Vt 21 Palojoensuu - Maunu, Enontekiö (2)
- T18 Vt 2 parantaminen Porin keskustassa (3)
- T21 Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1. vaihe (3)

#### Muun tieverkon parantaminen

- T24 Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo (1)
- T25 Vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi (2)
- T29 Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen (2)
- T30 Yt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (2)

#### Maantieverkon keskisuuret kriittiset sillat

- T19 Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli (3)
- T20 Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee (3)
- T22 Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori ja Ulvila (1)
- T23 Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta (1)
- T26 Kt 40 Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina (2)
- T27 Kt 73 Lieksanjoen silta, Lieksa (2)
- T28 St 849 Iijoen silta, Oulu (2)
- T31 Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä (3)
- T32 Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala (3)
- T33 St 937 Pellon silta (3)

#### Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen (1, 2, 3)

**T1 E18 Turun kehätie Raision keskustassa (prioriteetti 1)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

Raision ydinkeskustan läpi kulkee TEN-T ydinverkkokäytävän E18 -tie (kt 40) sekä seudullinen pääkatu Raisiontie. Lisäksi keskustaa sivuaa valtatie 8 (E8), joka liittyy E18 tiehen eritasoliittymällä. Tiejakso Raision keskustassa poikkeaa huomattavasti muista E18 tieosuuksista. Keskustassa kaupunkiliikenne ja päätien liikenne sekoittuvat ja tie ei täytä tärkeimmille päätieyhteyksille asetettuja tavoitteita.

**NYKYTILA**

Liikennemäärät keskustassa ovat erittäin suuret (19 000–36 000 ajoneuvoa/vrk), etenkin raskasta liikennettä (satamat, öljyterminaali) on paljon. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa. Keskustan valo-ohjatut liittymät toimivat ruuhka-aikana kapasiteettinsa ääri rajoilla. Lähellä olevat liittymät vaikeuttavat liikenteen toimivuutta. Ongelmallisimpia ovat valo-ohjattu Raisiontien tasoliittymä sekä Raision eritasoliittymä. Viiden vuoden aikana on tapahtunut 13 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Liikenteen ihmisiin kohdistuvat haittavaikutukset ovat suuret mm. hiukkasten, melun ja estevaikutusten osalta. Nykyiset liikennejärjestelyt vaikeuttavat pahoin Raision keskustan maankäytön kehittämistä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Kehätien parantamisen tavoitteena on korjata puutteet tienlaatussa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseudun kasvuedellytyksiä. Tavoitteena on TEN-T ydinverkon vaatimusten saavuttaminen kaupunkikeskustan kohdalla.

E18 -tielle (kantatie 40) rakennetaan 3+3-kaistainen n. 450 m pituinen tunneli. Raision keskustan eritasoliittymä rakennetaan tunneliin länsipuolelle ja kaupunkikeskustan katuverkkoa täydennetään uusilla katuyhteyksillä. Rakennetaan puuttuva E18 -tien rinnakkaiskatu E8 yli itään. E18 ja vt 8 liittymä parannetaan kiertoeritasoliittymäksi. Jalankulun ja pyöräilyn reittejä parannetaan ja risteämiset pääväylien kanssa toteutetaan eritasossa. Tehdään meluntorjuntaa.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen.

Hankkeen kustannusennuste on noin 235 milj. euroa (MAKU 2020=100:145). Hankkeen kustannuksille on mahdollista hakea CEF-tukea ydinverkon satamaan johtavana tienä.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Joukkoliikenteen järjestämisen kannalta kaupunkiseudun ratikka-/superbussiratkaisu mahdollistuu. Jalankulun ja pyöräilyn E18 suuntainen yhteys parannetaan laatukäytäväksi. Hankkeella on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen; matka-aika lyhenee ja ruuhkasuorite vähenee. Kehätien ja rinnakkaisväylien asema liikennejärjestelmässä selkiintyy uuden katuverkon myötä. Hanke edistää Pohjoisen kasvuyöhykkeen kytkeytymistä osaksi EU:n TEN-T-ydinverkkokäytävää.

**Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet vähenevät 33 % ja liikennekuolemat lähes 90 %.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke puolittaa hiilidioksidipäästöt.

**Kestävyys**

Hankkeella tuetaan Raision yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytyä. Hankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja altistuvien asukkaiden määrä vähenee. Raision keskustaan muodostuu laaja kävelykeskusta-alue. Jalankulun ja pyöräilyn



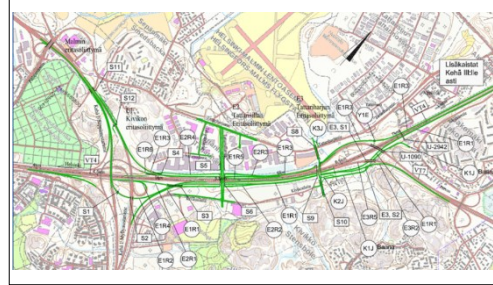
olosuhteet paranevat. Joukkoliikenteen palvelutasoa voidaan kehittää mm. pikaraitiotiehen tuketu-  
tuen.

**Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja sen hyötykustannussuhde on 1,3. Hankkeen suurim-  
mat yhteyskuntataloudelliset hyötyerät kohdistuvat tienkäyttäjän matkakustannuksiin sekä kuljetus-  
kustannuksiin, jotka koostuvat aika- ja ajoneuvokustannuksista. Positiivisia hyötyjä kertyy myös  
turvallisuus- ja ympäristövaikutuksista.

**T2 Vt 4 välillä Kehä I - Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä sis. liikenteen hallinta välille Helsinki -Järvenpää (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 4 (Lahdenväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa ja pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä. Helsingin ja Järvenpään välillä tie palvelee sekä valtakunnallista että seudullista liikennettä, erityisesti työmatka- ja asiointiliikennettä. Merkitys tavaraliikenteelle ja joukkoliikenteelle on suuri. Parannustoimenpiteet tähtäävät vilkkaan yhteyden ruuhkakohtien turvallisuuden ja liikennöitävyyden parantamiseen**

**NYKYTILA**

Lahdenväylää ajaa arkipäivisin 55 000–78 000 autoa. Suurista liittyvistä liikennevirroista ja suuresta raskaan liikenteen määrästä johtuen liikenne on häiriöherkkää. Rekkojen runsaus ja nopeusero muuhun liikenteeseen johtaa koko tiekapasiteetin heikkoon hyödyntämiseen. Valtatien 4 käytävään on keskittynyt valtakunnallista logistista toimintaa ja logistiikkakeskuksia. Koskela–Järvenpää-välin onnettomuusaste on kaksinkertainen ja onnettomuusaste keskimääräistä korkeampi valtakunnalliseen moottoriteiden keskiarvoon nähden. Yhteysvälin välityskyky ylittyy vakavimmin Kehä I:n ja valtatie 7 välillä. Sekoittuvat liikennevirrat ovat suuret ja jonot yltyvät aamuisin valtatielle 7 ja iltaapäivisin jopa kilometrejä Kehä I:tä pitkin. Väyläosuutta käyttää Lahden suunnan, Itä-Vantaan ja koillisen Uudenmaan linja-autoliikenne. Valtatie 7 (Porvoon-väylä) yhdistyy valtatiehen 4 Kehä I:n ja Kehä III:n välillä. Puutteet on tunnistettu Liikenteen strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Tavoitteena on turvata Lahdenväylän liikennöitävyys sekä mahdollistaa Malmin uuden maankäytön liikenneyhteydet.

Lahdenväylää parannetaan välillä Kehä I - Kehä III sekä toteutetaan maankäyttöä palveleva Ilmasillan eritasoliittymä. Ilmasillan tulisi käyttää myös Viikki-Malmi pikaraitiotie.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja hyväksymismenettelyssä. MAL 2019 suunnitelmassa hanke on esitetty rakennettavaksi kaudella 2024–2027. Liikenteen hallintaa voidaan toteuttaa Kehä III pohjoispuolella 2023–2024.

Rakennuskustannusarvio on 138 milj. euroa (MAKU-indeksi 145,2020=100). Muiden osapuolien rahoitusosuus on merkittävä. Kustannusjaosta ei ole vielä sovittu. Lisäksi hankkeeseen liittyy valtatie 4 liikenteen hallinta välille Helsinki - Järvenpää, jonka kustannusennuste on 9 milj. euroa (MAKU-indeksi 145,2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke vähentää suunnittelualueen häiriöherkkyyttä ja siten parantaa matka-ajan ennustettavuutta. Erityisen merkittävää tämä on valtakunnallisten kuljetusvirtojen kannalta. Valtatie 4 on yhteys Helsingin kantakaupungin satamiin, jotka kuuluvat TEN-T ydinverkkoon. Hankkeen tuottamat matka-aikasäästöt perustuvat ruuhkautumisen ja häiriöiden vähenemään. Suurin osa matka-aikasäästöistä kohdistuu henkilöliikenteelle, mutta myös elinkeinoelämälle kohdistuu merkittävä määrä hyötyjä.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää suunnittelualueella 0,8 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Lisäksi muulla läheisellä tie- ja katuverkolla henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 3,7 onnettomuudella vuodessa, koska hankkeen vaikutuksesta liikennettä siirtyy moottoriteille ja muulle päätieverkolle, missä laskennallinen onnettomuusriski on huomattavasti pienempi. Hanke on vertailujoukon yksi turvallisuustehokkaimpia hankkeita (4. tehokkain).

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hiilidioksidipäästöt vähenevät 0-vaihtoehtoon verrattuna noin 5 400 tonnia vuodessa.

**Kestävyys**

Hankkeella tuetaan Malmin alueen kehittämisen mahdollisuuksia. Suunnitellun meluntorjunnan avulla päästään Malmin kaavarungon alueella pääosin 55 dB alittavaan melutasoon.

Kehä I Sepänmäen kohdan melusteillä saavutetaan tarkastelupisteestä riippuen 5–13 dB melutason alenema. Melusteiden toteutumisella on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia tämän pientaloalueen melutilanteeseen. Saavutetut meluhyödyt jäävät laskennallisesti hyvin pieniksi.

Joukkoliikenteen vaihtoyhteydet paranevat.

**Tehokkuus**

Hankkeen yhteiskuntataloudellinen laskelma koskee vain tieverkon toimenpiteiden kustannuksia ja hyötyjä, mutta kustannusarviossa on mukana myös investoinnit katuverkkoon. Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja sen hyöty-kustannussuhde on 5,4. Hankevaihtoehtojen hyöty-kustannussuhteisin vaikuttavat suurimmat hyötyerät muodostuvat henkilöliikenteen aikakustannussäästöistä päätiellä. Tavaraliikenteen ajoneuvo- ja aikakustannussäästöt, joukkoliikennematkustajien aikahyödyt sekä turvallisuushyödyt ovat henkilöautoliikenteen aikahyötyihin verrattuna selvästi pienempiä, mutta silti merkittäviä.

**T3 Vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 4 (E75) on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa. Valtatie 4 on maanteiden pääväylä ja kuuluu palvelutasoluokkaan I. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle. Hanke on osa yhteysvälin Lahti-Jyväskylä vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**

**NYKYTILA**

Valtatiellä ei ole riittävästi turvallisia ohituspaikkoja tai kattavaa rinnakaistieverkkoa. Rinnakaistieverkon puuttuessa paikallinen ja hidas liikenne käyttää valtatieä myös lyhyillä matkoilla. Häiriötilanteessa, jossa koko valtatie joudutaan sulkemaan, valtatie liikenteelle tulee merkittävää haittaa. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä hankealueella on 5 869 ja raskaan liikenteen määrä 1 021 ajoneuvoa (17,4 %). Valtatie suuresta liikennemäärästä johtuen tasoliittymistä valtatie liikenteen sekaan liittyminen on vaikeaa ja turvatonta. Myös valtatieltä sivutielle kääntyminen on turvatonta, etenkin vasemmalle kääntyessä. Korkea liittymätiheys, vilkkaat tasoliittymät ja liittymien järjestelmättömyys aiheuttavat häiriötä valtatie liikenteelle hidastaen suoraan ajavaa liikennettä. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Rakennetaan keskikaide nykyiselle ohituskaisaasuudelle, poistetaan ohituskaisalla olevat suorat yksityistie liittymät, tehdään yksityistie järjestelyjä sekä parannetaan poikittaisia yhteyksiä.

Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

**AIKATAULU JA KUSTANUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis. Tiesuunnitelman muutossuunnitelma käynnistyy v. 2023.

Kustannusarvio on noin 11 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke parantaa sekä valtakunnallisia liikenneyhteyksiä että maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä sekä parantaa yhteyksiä Helsinkiin. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatie 4 käytävässä sekä vähennetään valtatie häiriöherkkyyttä.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Hankkeessa suljetaan suorat yksityistie liittymät valtatielle ja järjestellään yhteydet rinnakaistieverkon kautta ohituskaisaasuuksien ulkopuolelle. Valtatie varren rinnakaistie mahdollistaa maankäytön kehittämisen, kun yhteydet valtatielle parannetaan turvallisemmiksi.

**Tehokkuus**

Hanke edistää tehokkuutta, kun nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Yhteiskuntataloudellista laskelmaa ei ole tästä kokonaisuudesta tehty.

**T4 Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

Valtatie 4 (E75) Vaajakosken kohdalla on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Samalla tieosuudella kulkeva valtatie 9 (E63) on tärkeä osa valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsisuuntaista poikittaisyhteyttä ja yhteysväli Jyväskylä-Kuopio yhdistää Keski-Suomen ja Pohjois-Savon kasvukeskukset toisiinsa. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa ja valtatie 9 on osa TEN-T kattavaa verkkoa. LVM:n asetuksessa pääväylistä valtatiet 4 ja 9 on määritetty pääväylien palvelutasoluokkaan I.

**NYKYTILA**

Tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Valtatie 4 on Vaajakosken ja Kanavuoren välillä kaksikaistainen sekaliikennetie, missä nopeusrajoitus on 50–60 km/h. Suunnittelualueen liikennemäärät ovat 20 200–25 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on 7–11 %. Valtatien 4 liikennemäärät ovat kasvaneet huomattavan nopeasti, noin 17–20 % viimeisen kahdeksan vuoden aikana. Hankkeen alueella esiintyy säännöllisesti sujuvuusongelmia. Kiertoliittymien kapasiteetti ei riitä ja jonot ulottuvat pahimmillaan Vaajakosken moottoritiele asti. Liittyminen sivusuunnilta valtatielle on vaikeaa. Lyhin kiertotie on yli 40 km pitkä ja huonotasoinen. Liikenteestä aiheutuu meluhaittaa. Tieosuudella tapahtuu vuosittain keskimäärin 2 henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja puutteita on useita.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatietä 4 parannetaan ja moottoritietä rakennetaan uuteen maastokäytävään (n. 3 km) Varassaaressen kautta. Valtatietä 9 parannetaan ja valtatie 9 linjausta muutetaan noin 0,6 km matkalta. Valtatielle 4 ja 9 rakennetaan uusia eritasoliittymiä ja parannetaan Haapalahden olemassa olevaa eritasoliittymää. Uusia siltoja rakennetaan 26, joista merkittävin on Vaajavirran ylittävä silta. Tien varren asukkaita suojataan liikenteen aiheuttamalta melulta meluntorjuntarakenteilla. Parannetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.

Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden parantaminen ja ruuhkautumiseen johtavien ongelmien poistaminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma valmistuu vuonna 2023.

Hankkeen kustannusarvio on noin 225 milj. euroa (MAKU 145,2020=100). Muiden osapuolien rahoitusosuudet selviävät tiesuunnittelun aikana.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke parantaa sekä valtakunnallisia liikenneyhteyksiä että yhteyksiä maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä sekä parantaa yhteyksiä Helsinkiin. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatie 4 käytävässä sekä parannetaan koko väyläverkon toimintavarmuutta. Hanke parantaa merkittävästi Jyvässeudun saavutettavuutta. Liikenteellisen saavutettavuuden hyödyt painottuvat hieman enemmän elinkeinoelämälle. Hankkeen yhteydessä toteutetaan korkealuokkainen raskaan liikenteen palvelu- ja taukopaikka-alue, millä on merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää 1,5 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen arvioidaan vähentävän tieliikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä noin 3,14 tn/v.

**Kestävyys**

Rakennettavat melusuojauskset vähentävät merkittävästi liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Kestävien liikkumismuotojen houkuttelevuutta parannetaan merkittävästi. Toimenpiteet edistävät linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä edistävät jalankulkua ja pyöräilyä niin työmatkoilla kuin vapaa-ajalla. Hankkeella edistetään Jyväskylän pyöräbaanaverkon laajentumista Vaajakoskelle.

**Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja sen hyötykustannussuhde on 1,4. Suurimmat hyödyt saadaan tienkäyttäjien matkakustannusten, erityisesti aikakustannusten pienentymisestä.

**T5 Vt 3 ja vt 19 liittymä Jalasjärvellä, Kurikka  
(prioriteetti 1)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 3 on Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan johtava valtatie. Yhteysväli on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista yhteyksistä sekä osa kansainvälistä Euroopan laajuista TEN-T kattavaa verkkoa (E12) ja pääosin myös pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa. Vastaavasti valtatie 19 välittää pitkämatkaista etelä-pohjoissuuntaista liikennettä valtatieltä 3 Etelä-Pohjanmaan maakunnan läpi edelleen pohjoiseen valtatielle 8. Valtatie 19 kuuluu kokonaisuudessaan pääväyläasetuksen mukaiseen runkoverkkoon. Hanke on osa yhteysvälin Tampere-Seinäjoki vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**

**NYKYTILA**

Valtateiden 3 ja 19 liittymä on nykyisin kolmihaaraliittymä, jonka läheisyydessä on paljon myös katu- ja yksityistieliittymiä. Valtatien 3 eteläisen haaran liikennemäärä on 10 400 ajoneuvoa ja pohjoisen haaran 4 500 ajoneuvoa (KVL 2019). Vastaavasti valtatie 19 liikennemäärä alueella on 6 200 ajoneuvoa. Raskasta liikennettä on valtatiellä 3 liittymän eteläpuolella 1 200 ajoneuvoa ja pohjoispuolella 400 ajoneuvoa sekä valtatiellä 19 osuudella 800 ajoneuvoa (KVLras 2019).

Tiellä on ongelmia liikenneturvallisuudessa, liikenteen sujuvuudessa ja yleisessä laatutasossa. Nykyinen tasoliittymä aiheuttaa sujuvuus- ja turvallisuusongelmia valtateiden liikenteelle. Suuri kääntyvän liikenteen määrä haittaa erityisesti Seinäjoen suunnalta saapuvan etelään kääntyvän liikenteen sujuvuutta ja aiheuttaa jonoutumista ja kapasiteetin heikkenemistä liittymässä. Raskaan liikenteen suuri osuus korostaa ongelmaa. Lisäksi liittymäalueen läheisyydessä olevat muut tasoliittymät aiheuttavat turvallisuuspuutteita alueella.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeessa valtateiden 3 ja 19 tasoliittymän (nk. Vuohiluoman liittymä) tilalle rakennetaan kevennetty yksiramppinen eritasoliittymä. Kevennytyssä eritasoliittymässä rakennetaan valtatie 3 alittava ramppi Seinäjoelta suunnasta valtatieltä 19 Tampereelle suuntautuvalla liikenteelle, millä ratkaistaan liittymän välityskykyongelmia. Tiesuunnitelman mukaisesti tehdään myös muita liittymäjärjestelyjä, rakennetaan kevyen liikenteen väyliä ja toteutetaan korvaavia paikallisen liikenteen yhteyksiä liittymäalueen läheisyydessä.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta. Hanke edistää liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita parantamalla saavutettavuutta ja tieverkon tehokkuutta. Lisäksi parantuvat kevyen liikenteen olosuhteet tukevat liikennejärjestelmäsuunnitelman kestävyys tavoitetta.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen.

Kustannusarvio on noin 13 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Sujuvampi liikenne ja parantuvat liittymäjärjestelyt parantavat saavutettavuutta suunnittelujaksolla. Erityisesti pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet paranevat, mutta samalla toimivimmat liittymä- ja rinnakkaisjärjestelyt parantavat alueellista saavutettavuutta ja mahdollistavat maankäytön kehittämisen liittymäalueen läheisyydessä. Elinkeinoelämän edistämisen osalta koko hankejoukon 14. tehokkain.

**Liikenneturvallisuus**

Toimenpiteillä on lievä positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hieman hiilidioksidipäästöjä.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan taajaman kohdalla.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,0. Hanke sisältää kuitenkin paljon katu- ja yksityistiejärjestelyitä sekä jalankulku- ja pyöräilyä, joista ei muodostu laskennallisia hyötyjä kannattavuuslaskelmaan. Jos poistetaan kustannukset, joista ei saada laskennallisia hyötyjä hankkeen HK-suhde on 1,4.



**T6 Vt 9 Tampere-Orivesi 1.vaihe väli Alasjärvi-Käpykangas (prioriteetti 1)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 9 muodostaa yhden Suomen tärkeimmistä itä-länsisuuntaisista pitkämatkaisten kuljetusten käytävistä. Tie on LVM:n asetuksessa määritelty maanteiden pääväylä. Tie on osa TEN-tieverkkoa (E63). Tampereen ja Oriveden välillä tie ei vastaa laatutasoltaan nykyliikenteen vaatimuksia. Valtatie 9 parannetaan nelikaistaiseksi moottoritieksi osuudella Alasjärvi-Suinula ja nelikaistaiseksi keskikaitteelliseksi valtatieksi osuudella Suinula-Käpykangas.**

**NYKYTILA**

Tiejakso Alasjärvi-Käpykangas on elinkeinoelämän kuljetusten lisäksi merkittävä työmatka-, asiointi- ja vapaa-ajan liikenteen yhteys. Strategisessa tilannekuvassa yhteysväliillä on pisin yhtäjaksoinen palvelutasopuute.

Tiejakso ei vastaa nykyliikenteen tarpeita. Vuorokausiliikennemäärä (KVL 2019) vaihtelee välillä 11 800–21 400 ajon/vrk, josta raskasta liikennettä on 7–13 %. Tampereen kaupungin alueella valtatie 9 on Suomen viikkain yksiajoratainen tieosuus. Keskimääräisen vuorokausiliikennemäärän ennustetaan kasvavan 14 200–25 900 ajon/vrk vuoteen 2040 mennessä. Osuudella on puutteita liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tien laatutasossa. Ongelmia aiheuttavat etenkin valtatie 9:n ruuhkaisuus ja siitä aiheutuva heikko liikenneturvallisuus. Vuosina 2014–2018 suunnittelualueella tapahtui 22 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 2 henkilöä.

Muutokset tasoliittymät ja yksityistieliittymien suuri määrä heikentävät tien liikennöitävyyttä. Tampereen kaupunkiseudun maankäytön voimakas kasvu lisää valtatie 9:n liikennettä tulevaisuudessa. Valtatie aiheuttaa estevaikutusta paikalliselle liikkumiselle ja alueen eläimistöille. Liikenteestä aiheutuu ympäristöhaittoja, mm. melua ja päästöjä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatie 9 rakennetaan Alasjärven ja Käpykankaan väliseltä osuudelta kaksiajorataiseksi nelikaistaiseksi tieksi, jonka nopeustaso on 100 km/h. Alasjärven ja Suinulan välillä tie on moottoritietä. Tie parannetaan nykyisessä maastokäytävässä.

Valtatielle rakennetaan eritasoliittymät Tasanteen ja Suinulan kohdille. Nykyiset Aitovuoren ja Tarastejärven eritasoliittymät parannetaan. Kaikki tiejakson tasoliittymät poistetaan ja yhteydet valtatielle järjestetään eritasoliittymiin johtavilla rinnakkaistieyhteyksillä. Tasanteen ja Lintukalliontien kohdille rakennetaan vihersillat, jotka palvelevat virkistyskäyttöä ja mahdollistavat eläinten liikkumisen valtatie 9:n yli. Lisäksi tieosuudelle rakennetaan melusuojuuksia valtatiestä aiheutuvien meluhaittojen pienentämiseksi. Pieneläimille rakennetaan valtatie 9:n alitusputkia.

Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti keskeisen päätieyhteyden palvelutaso, parantaa tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Liikenneturvallisuuden osalta tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä ja pienentää 25 prosentilla henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrää.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis. Suunnitelma on hallinnollisessa käsittelyssä v. 2023.

Hankkeen kustannusarvio on noin 114 milj. euroa (MAKU 2020; 145), josta valtion osuus on n. 95 M€. Kangasalan kaupungin osuus kustannuksista on n. 4 M€ ja Tampereen kaupungin n. 13 M€. Kangasalan ja Tampereen kaupungit osallistuvat hankkeen rakennuskustannuksiin.

## VAIKUTUKSET

### **Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Vuoden 2040 tilanteessa henkilöautojen matka-aika lyhenee keskimäärin 3,9 minuuttia ja raskaiden ajoneuvojen 2,8 minuuttia.

Uusien eritasoliittymien rakentaminen ja nykyisten parantaminen mahdollistavat maankäytön kehittämisen Tampereen ja Kangasalan kaavoitetuilla työpaikka- ja asuinalueilla.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä pienenee 37 % ja onnettomuuksissa kuolleiden määrä 71 %.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä vuositasolla laskennallisesti noin 820 tonnia.

### **Kestävyys**

Rakennettavat melusuojaukset vähentävät liikenteen aiheuttamia meluhaittoja.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteydet toteutetaan eritasoliittymien, alikulkukäytävien ja vihersiltojen yhteyteen, mikä parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta.

Rakennettavat rinnakkaistiet muodostavat turvalliset väylät paikalliselle liikenteelle.

### **Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja sen hyötykustannussuhde on 2,2. Suurimmat hyödyt saadaan tienkäyttäjien matkakustannusten, erityisesti aikakustannusten pienentymisestä. Hankearvioinnissa hanke on tasaisen hyvä usealla tavoitealueella.

**T7 Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie)  
(prioriteetti 1)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 15 Hyväntuulentie (4 km) on pääyhteys Kotkan keskustasta ja HaminaKotka satamasta (Hietanen, Mussalo) E18-tielle. Tie on linkki EU:n TEN-T-ydinverkon sataman ja E18-tien välillä. Se kuuluu pääväylien palvelusluokkaan I.**

**NYKYTILA**

Kotkan satamassa sijaitsee merkittäviä tavaraterminaaleja, joilla on suuri merkitys metsäteollisuuden kuljetuksille ja Venäjälle kulkevan transitoiliikenteen kannalta. Tieosuus on hyvin vilkkaasti liikennöity (20 800–29 600 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista raskaita ajoneuvoja 1 500–2 100).

Nykyinen yksiajoratainen ja valo-ohjatuin liittymin varustettu tie ruuhkautuu ja tien liikenneturvallisuus on huono. Valtatiejakso on yksiajoratainen, nelikaistainen ja paikoin geometrialtaan pieni- ja kapea. Tien nopeusrajoitus on 70 km/h ja Paimenportin liittymässä 50 km/h, joka ei vastaa päätieverkolle asetettuja tavoitteita. Paimenportin eritasoliittymä on rakenteilla, mutta jaksolle jää liikennevaloliittymä. Vuosina 2017–2021 tiejaksoilla on tapahtunut 5 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Meluntorjunta on puutteellinen. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja ne kohdistuvat tien laatuun ja turvallisuuteen.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatien ajosuunnat erotetaan toisistaan keskikaiteella Kymminlinnan ja Paimenportin välillä ja liikennevalo-ohjattu liittymä poistuu. Lisäksi tehdään meluntorjuntaa.

Tavoitteena on kuljetusten, työmatka- ja sairaalaliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden oleellinen parantaminen sekä asuinalueiden meluhaittojen vähentäminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen.

Kustannusennuste on noin 7 milj. euroa (MAKU 145; 2020=100). Hankkeelle on mahdollista hakea CEF-tukea satamaan johtavana yhteytenä.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke parantaa pitkämatkaisen liikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta, joka parantaa myös Kotkan sataman ja Kotkan keskussairaalan saavutettavuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin yhdellä vuosittain ja liikennekuolemat 0,8 liikennekuolemalla/10 vuotta (25 %).

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hieman hiilidioksidipäästöjä.

**Kestävyys**

Melulle alistuvien asukkaiden määrä vähenee. Meluntorjuntaa tehdään 1,9 kilometrin matkalla.

**Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 3,1. Hanke parantaa liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Merkittävimmät hyödyt syntyvät henkilö- ja tavaraliikenteen aika- ja ajoneuvokustannussäästöistä sekä onnettomuussäästöistä.

**T8 Vt 21 Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekiö (prioriteetti 1)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

Tieosuus on osa valtakunnallista pääväyläverkkoa (taso II) ja tärkeä kansainvälinen yhteys (E8) Pohjois-Norjaan ja Jäämerelle. Yhteyden merkitys on kasvanut muuttuneessa tilanteessa. Osuus ei täytä pääväylille asetettuja palvelutasotavoitteita, tie on kapea, geometrialtaan ja kunnoltaan huono ja liikenneturvallisuus on valtakunnallisen keskiarvon alapuolella. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa, vaikka tämän osahankkeen kannattavuus on heikko.

**NYKYTILA**

Nykyinen tie ei vastaa leveydeltään (päällysteen leveys pääosin 6,5 m), geometrialtaan tai kunnoltaan (runsaasti reunapainauksia ja -sortumia) pääväylille asetettuja minimivaatimuksia. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vaihtelee tarkasteluvälillä 350–1 500 ajon./vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 13–20 %. Liikenteen kausivaihtelu on erittäin suurta hiihto-, pääsiäis- ja kesälomien sekä ruskun aikaan.

Tieosuudella on v. 2016–2020 tapahtunut 13 liikenneonnettomuutta, joista kuusi on johtanut henkilövahinkoihin ja yksi kuolemaan.

Tieosuudella tapahtuu runsaasti rekkojen suistumisonnettomuuksia (57 hinausta talvella 2014–15) talviolosuhteisiin tottumattomien ulkomaisten kuljettajien menettäessä ajoneuvonsa hallinnan. Suistumisonnettomuudet sekä ajoneuvojen nostotoimenpiteet katkaisevat valtatie liikennöinnin ja aiheuttavat merkittäviä häiriöitä liikenteelle ja hälytysajoneuvoille, koska tiellä ei ole kiertotiemahdollisuutta. Liikenteen ollessa katkaistuna, kiertomatka voi olla jopa 450 km. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

- Tie täyttää pääväylille asetetut liikenteelliset ja liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet.
- Tien leveys 8 m, geometria ja rakenne on kunnostettu ja kohtaamistilanteet ovat turvallisia.
- Nopeusrajoitus 100 km/h, liikenne on sujuvaa, tehokasta ja liikkuminen on turvallista kaikilla liikkumismuodoilla kaikkina vuodenaikoina.
- Matka-ajat ovat kohtuulliset ja hyvin ennakoitavissa. Olosuhteista ja häiriötilanteista tiedotetaan reaaliajassa.
- Alueen saavutettavuus, pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.
- Tien kunnossapito tehostuu.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Hanke on toteutusvalmis.

Kustannusennuste on noin 4 milj. euroa (MAKU 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke lisää liikenteen sujuvuutta, vähentää raskaan liikenteen suistumisia ja niistä aiheutuvia pitkiä liikenteen keskeytyksiä ja pitkien kiertotieyhteyksien (jopa 450 km) käyttöä. Kuntakeskuksessa ja Muoniossa sijaitsevat palvelut ovat helpommin kilpisjärveläisten saavutettavissa. Hankkeen liikenteellisen saavutettavuuden vaikutukset painottuvat erityisesti elinkeinoelämälle.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää raskaan liikenteen suistumisia, joita tapahtuu haastavista liikennöintiolosuhteista johtuen runsaasti. Jokainen suistuminen on potentiaalinen vakava liikenneonnettomuus vilkkaalla

matkailuyhteydellä. Suistumisonnettomuuksien vaikutus arvioidaan vielä hankearviointien täydennyksenä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Valtatien parempi palvelutaso pienentää päästöjä ja vähentää routimisesta aiheutuvia haittoja. Valtatien parantaminen pienentää ilmastonmuutoksen vaikutuksia mm. parantuneella kuivatuksella. Hankkeen vaikutukset liikenteen hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi.

**Kestävyys**

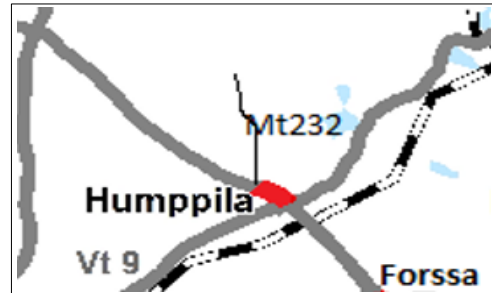
Hanke parantaa tieliikenteen turvallisuutta, minkä vuoksi sillä on myönteinen vaikutus ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Riski raskaan liikenteen suistumisista aiheutuviin ympäristövahinkoihin pienenee.

**Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta etenkin elinkeinoelämän sekä työ- ja vapaa-ajan matkojen näkökulmasta. Tien kunnossapito tehostuu ja helpottuu, routavaurioiden vuoksi asetetut/asetettavat nopeusrajoitukset poistuvat. Hanke on luokiteltavissa pääosin parantamishankkeeksi. HK-suhde on 0,16 eli hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

**T9 Vt 2 Humppilan kohdalla väli Vt 9- Mt 232  
(prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
27.10.2023

Valtatie 2 Helsingistä Poriin on Satakunnan maakunnan ja Forssan seudun pääliikenneyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä on merkittävä rooli sekä henkilö- että raskaan liikenteen reittinä valtakunnallisesti, mutta myös seudullisesti. Valtatiet 2 (Helsinki–Pori) ja 9 (Turku–Tampere–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu) kuuluvat maanteiden pääväyliin. Liikenteen strategisessa tilannekuvassa vt 2 Helsinki–Pori on yksi palvelutasoltaan puutteellisimpia pääväyliä. Tien merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttuessa. Tämä hanke on osa vt 2:n vaiheittain parantamista. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa, vaikka tämän osahankkeen kannattavuus on heikko.

**NYKYTILA**

Suunniteltava osuus valtatiestä 2 on pituudeltaan noin 5,3 km ja sijoittuu valtatie 9 eritasoliittymän ja Humppila–Loimaa-kuntarajan välille. Suunnittelualueen länsiosassa siihen liittyy seututie 232 (Humppila–Punkalaidun). Muita maanteiden liittymiä suunnittelualueella ovat maanteiden 13581 (Tourunkulmantie) ja 13579 (Rantalankulmantie) liittymät. Valtatie 2 on suunnittelualueella osa suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoa. Valtatie 2 on suunnittelualueella kaksikaistainen ja yksiajoratainen. Nopeusrajoitus on suurimmalla osalla aluetta 80 km/h, länsipäässä 100 km/h.

Suunnittelualueella keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2021 oli noin 3 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista raskasta liikennettä oli noin 650 ajoneuvoa/vrk (19 %). Raskaista ajoneuvoista valtaosa oli ajoneuvoyhdistelmiä. Ennen koronapandemiaa vuonna 2019 KVL oli noin 3 640 ajoneuvoa/vrk. Suuri raskaan liikenteen osuus ja heikot ohittamismahdollisuudet heikentävät liikenteen sujuvuutta. Keskimääräinen onnettomuusaste on korkeampi kuin valtateillä yleensä.

Suurimpia puutteita ovat pohjavesisuojausten ja riista-aidan puuttuminen sekä puutteelliset liittymäjärjestelyt. Reunaympäristö on vaarallinen, koska luiskat ovat osin jyrkät ja puusto lähellä ajoradan reunaa. Henkilövahinko-onnettomuuksien riski on 1,6-kertainen ja tiheys yli kaksinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke sisältää tien leventämistä, tien reunaympäristön pehmentämistä, yksityisteiden vähäisiä liittymäjärjestelyjä, riista-aitaa sekä pohjavedensuojausta.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiita. Tiesuunnitelma on lainvoimainen.

Kustannusennuste on noin 9 milj. euroa (MAKU 2020; 145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Vaikutukset näihin jäävät kuitenkin suhteellisen pieniksi.

**Liikenneturvallisuus**

Reunaympäristön pehmentäminen, riista-aidat, tien leventäminen ja liittymäjärjestelyt parantavat liikenneturvallisuutta. Hanke vähentää liikenneonnettomuuksia.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Pieni negatiivinen vaikutus käytön aikaisten vaikutusten osalta.

**Kestävyys**

Pohjaveden suojaukset vähentävät tärkeän pohjavesialueen pilaantumisriskiä.

**Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, mutta sisältää tärkeän pohjavesialueen suojausta, mikä ei näy hyötynä yhteiskuntataloudellisissa laskelmissa. Liikenteellisen saavutettavuuden hyödyt yhteensä n. 800 t€ laskenta-ajalta. Suurimmat hyödyt tulevat kevyiden ajoneuvojen aikakustannussäästöistä. Hyödyt eivät ole turvallisuustehokkuuden kannalta suuria, mutta hankkeen hyötyprofiilissa korostuvat, turvallisuushyödyt laskenta-ajalta noin 300 t€. Suhteessa hankkeen muihin vaikutuksiin turvallisuushyödyt ovat merkittäviä. HK-suhde on 0,1 ja jos pohjavesialueen kustannukset poistetaan HK-suhde 0,4.

**T10 Vt 2 Ruskila - Haistila, Ulvila (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 2 Helsingistä Poriin on Satakunnan maakunnan ja Forssan seudun pääliikenneyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä on merkittävä rooli sekä henkilö- että raskaan liikenteen reittinä valtakunnallisesti, mutta myös seudullisesti. Valtatie 2 (Helsinki–Pori) kuuluu maanteiden pääväyliin. Liikenteen strategisessa tilannekuvassa vt 2 Helsinki-Pori on yksi palvelutasoltaan puutteellisimpia pääväyliä. Tien merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttuessa. Tämä hanke on osa vt 2:n vaiheittain parantamista. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**

**NYKYTILA**

Tie on vilkkaasti liikennöity (4 100–7 500 ajon/vrk). Liikennemäärästä raskaan liikenteen osuus on 8–17 %. Suuri raskaan liikenteen osuus ja heikot ohittamismahdollisuudet heikentävät liikenteen sujuvuutta. Keskimääräinen onnettomuusaste on korkeampi kuin valtateilla yleensä.

Valtatien 2 suurimpia puutteita ovat ajosuuntien erottelun puuttuminen ja tiegeometria sekä tiheässä olevat liittymät, joista osassa on puutteellinen kanavointi tai väistötila sekä valaistus. Tien nopeus- ja laatutaso vaihtelevat. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke sisältää Ruskila-Haistila ohituskaistojen keskikaiteellistamisen ja siihen liittyvät rinnakkais-tiejärjestelyt.

Hankkeen tavoitteena on osaltaan yhtenäistää valtatie 2 Helsinki-Pori yhteysvälin palvelutasoa ja parantaa turvallisuutta.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen. Osa tiesuunnitelman toimenpiteistä on jo toteutettu.

Kustannusarvio on noin 7 milj. euroa (MAKU 2020; 145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää liikenneonnettomuuksia.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke ei vaikuta merkittävästi hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Jalankululle ja pyöräilylle on olemassa rinnakkaisväylä.

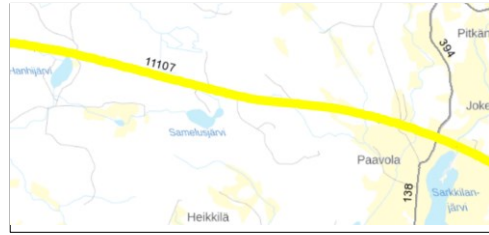
**Tehokkuus**

Hankekokonaisuus ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. HK-suhde on 0,6.



**T11 Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke, Rökkakoski -  
Hanhijärvi (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä. Etenkin elintarvikekuljetuksille tieosuudella on suuri merkitys. Tie on osa asetuksen mukaista maanteiden pääväyläverkkoa. Tieosuus ei nykyisellään täytä pääväylästä annettua asetuksen mukaisia liikenteen sujuvuus ja turvallisuus tavoitteita. Hanke on osa yhteysvälin Tampere-Seinäjoki vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa, vaikka tämän osahankkeen kannattavuus on heikko.**

**NYKYTILA**

Tieosuuden liikennemäärä (KVL 2020) on 10 000–11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Siitä raskaan liikenteen osuus on n. 1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nykytilanteessa kohteessa on 2+1 ohituskaista, jossa ei ole keskikaidetta. Suunnittelualueella on paljon liittymiä ja paikallista liikennettä, joka sekoittuu pitkämatkaiseen liikenteeseen. Tien puutteet heikentävät liikenteen sujuvuutta sekä pitkämatkaisen että paikallisen liikenteen osalta. Suunnittelujaksolla on vuosien 2015–2019 aikana tapahtunut yhteensä 11 onnettomuutta, joista 3 on loukkaantumiseen johtanut ja 1 kuolemaan johtanut. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatietä levennetään koko suunnitteluosuudelta keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi tieksi ja tehdään rinnakkaistiejärjestelyjä. Valtatieltä katkaistaan kaikki yksityistie- ja maatalousliittymät. Lisäksi poliisiin käyttöön toteutetaan tarkastusalueet. Melusteita tehdään asutuksen kohdille. Valtatie vaistaan koko suunnitteluosuudelta. Rakennetaan pieneläinputkia valtatie alii.

Hankkeen tavoitteena on osaltaan yhtenäistää valtatie 3 Tampere-Vaasa yhteysvälin palvelutasoa, parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen.

Hankkeen kustannusarvio on noin 13 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Erityisesti pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet paranevat, mutta samalla toimivammat liittymäjärjestelyt parantavat alueellista saavutettavuutta ja mahdollistavat maankäytön kehittämisen valtatie varrella. Liikenteellisen saavutettavuuden osalta suurempi osa hyödyistä kohdistuu elinkeinoelämälle kuin työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämiseen.

**Liikenneturvallisuus**

Vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien määrä vähenee noin 50 % verrattuna nykytilaan, kun taas henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee n. 40 %. Laskennallisesti henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 0,21 kpl vuodessa, kun taas liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vähenevät n. 0,06 kpl vuodessa. Yksi hankearvioitujen maantiehankelijoukon tehokkaimmista turvallisuushankkeista (5. tehokkain).

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Kannattavuuslaskelman mukaan hankkeella on pieni negatiivinen vaikutus hiilidioksidipäästöihin käytön aikaisten vaikutusten osalta.

**Kestävyys**

Tehtävät melusuojaukset varmistavat, ettei altistuvien määrä kasva.

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee, kun käyttöön tulee rinnakkaiset väylät valtatieen sijaan.

**Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyötykustannussuhde on 0,5 kun laskelmasta poistetaan kustannukset, jotka eivät tuota rahamääräisiä hyötyjä, mutta turvallisuustehokkuudessa mitattuna hanke on hyvä.

**T12 Vt 3 Alaskylä - Parkano (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä. Etenkin elintarvik kuljetuksille tieosuudella on suuri merkitys. Tie on osa asetuksen mukaista maanteiden pääväyläverkkoa. Alaskylän ja Parkanon välinen tieosuus ei nykyisellään täytä päätieväylistä annetun asetuksen mukaisia liikenteen sujuvuus ja turvallisuus tavoitteita. Hanke on osa yhteysvälin Tampere-Seinäjoki vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa, vaikka tämän osahankkeen kannattavuus on heikko.**

**NYKYTILA**

Tieosuuden liikennemäärä (KVL 2021) on 5 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Siitä raskaan liikenteen osuus on 870 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nykyisen tien geometria ei vastaa valtatielle asetettuja vaatimuksia eikä nopeustavoitetaso 100 km/h täyty. Suunnittelualueella on paljon liittymiä ja paikallista liikennettä, joka sekoittuu pitkämatkaiseen liikenteeseen. Tien puutteet heikentävät liikenteen sujuvuutta sekä pitkämatkaisen että paikallisen liikenteen osalta. Liikenne jonoutuu vähäisten ohitusmahdollisuuksien ja runsaiden liittymien vuoksi. Ajoittain liittyminen valtatielle on hankalaa. Tieosuudella tapahtui vuosina 2016–2020 yhteensä kolme henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kaksi johti kuolemaan. Lisäksi tapahtui viisi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on osaltaan yhtenäistää valtatie 3 Tampere-Vaasa yhteysvälin palvelutasoa, parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

Hankkeessa tehdään uusi 2+1 keskikaiteellinen ohituskaista sekä nykyisen ohituskaistan jatkaminen ja liittämisen uuteen ohituskaistaan; uutta keskikaiteellista tieosuutta yhteensä 4,2 km. Lisäksi tehdään Alaskylän liittymäjärjestelyt, valtatie 3 uusi linjaus Alaskylän kohdalla, valtatie 3 nopeustason nostaminen sekä uusia rinnakkaistiejärjestelyjä ja alikulku. Melusteitä tehdään asutuksen kohdille 2 575 m. Tampereenkadun jatkeeksi tehdään valtatie 3 ylittävä silta. Valtatielle tehdään valaistus.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Tiesuunnitelma on lainvoimainen.

Hankkeen kustannusarvio on noin 17 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100). Parkanon kaupungin osuus kustannuksista on noin 0,7 milj. euroa.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

E erityisesti pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet paranevat, mutta samalla toimivimmat liittymäjärjestelyt parantavat alueellista saavutettavuutta ja mahdollistavat maankäytön kehittämisen valtatie varrella. Elinkeinoelämälle ja henkilöliikenteelle jakaantuvat liikenteellisen saavutettavuuden hyödyt yhtä suurina.

**Merkitys liikenneturvallisuuteen (alue- ja ljtaso)**

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee 0,7 onnettomuudella vuodessa.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Tavoitetilassa hiilidioksidipäästöt ovat n. 0,3 tuhatta tonnia suuremmat vuodessa kuin vertailuvaihtoehdossa vuonna 2040.

**Kestävyys**

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.

Kehitettävät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteydet parantavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteita.

**Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyötykustannussuhde on 0,8.

**T13 Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 3 on Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan johtava valtatie. Yhteysväli on yksi Suomen tärkeimmistä ja vilkkaimmista yhteyksistä sekä osa kansainvälistä Euroopan laajuista TEN-T kattavaa verkkoa (E12) ja pääosin myös pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa. Hanke on osa yhteysvälin Tampere-Seinäjoki vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**

**NYKYTILA**

Tiellä on ongelmia liikenneturvallisuudessa, liikenteen sujuvuudessa ja yleisessä laatutasossa. Tiejaksolla on sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita erityisesti vilkkailla osuuksilla. Tiejaksolla on paljon puutteellisia liittymäjärjestelyjä, jotka haittaavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Kokonaisuutena tien palvelutaso ei ole pääväyläasetuksen ja TEN-T verkon edellyttämällä tasolla.

Suunnittelualueella valtatiellä 3 Jalasjärvellä Rajalanmäen ja Koskuen kohdalla liikennemäärät vaihtelevat välillä 4 500–6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2019) raskaan liikenteen määrän ollessa noin 800–1 000 (KVLras 2020). Liikennemäärä ja erityisesti suuri raskaan liikenteen osuus heikentävät ohitusmahdollisuuksia suunnittelualueella. Lisäksi puutteelliset liittymäjärjestelyt aiheuttavat turvallisuuspuutteita. Valtatien 3 Tarva-mallinnuksen mukainen onnettomuusaste Jalasjärven kohdalla on 5,4 hevaonn./100 milj. ajon. km.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeessa rakennetaan kaksi uutta ohituskaistaosuutta Kurikan Jalasjärvelle Rajalanmäen ja Koskuen kohtiin. Rajalanmäen kohtaan rakennetaan yksittäinen 2+1 ohituskaistaosuus etelään Tampereen suuntaan kulkevalla liikenteelle. Lisäksi toteutetaan muita liittymä ja rinnakkaistiejärjestelyjä rakennettavan ohituskaistaosuuden eteläpuolella. Koskuen kohtaan rakennetaan rinnakkainen ohituskaistapari, eli 2+2 ohituskaistaosuus. Lisäksi tehdään liittymäjärjestelyjä ja rakennetaan rinnakkaisteita suunnittelualueella.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta. Hanke edistää liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita parantamalla saavutettavuutta ja tieverkon tehokkuutta.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis. Ennen tiesuunnitelman toteuttamista tulee varmistaa tiesuunnitelman ajantasaisuus mm. esitettyjen liittymätyyppien osalta. Hankkeelle tulee toteuttaa myös hankearvio.

Kustannusarvio on noin 14 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Sujuvampi liikenne ja parantuvat liittymäjärjestelyt parantavat saavutettavuutta suunnittelujaksolla. Erityisesti pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet paranevat, mutta samalla toimivimmat liittymäjärjestelyt parantavat alueellista saavutettavuutta ja mahdollistavat maankäytön kehittämisen valtatievarrella.

**Liikenneturvallisuus**

Toimenpiteillä on merkittävä positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ohituskaistaosuuksien rakentaminen parantaa liikenneturvallisuutta poistamalla kohtaamisonnettomuudet ohituskaistajaksolla ja laajemminkin jaksolla, kun riskiohitusten määrä ohituskaistojen läheisyydessä vähenee.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

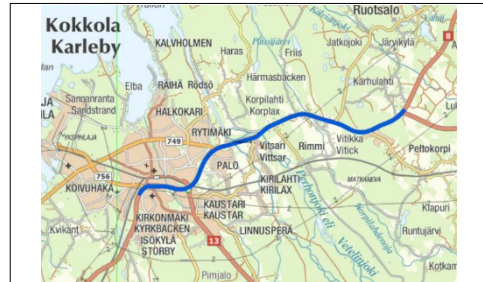
Parantuvat rinnakkaistiejärjestelyt parantavat jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

**Tehokkuus**

Yhteiskuntataloudellista laskelmaa ei ole tehty.

**T14 Vt 8 Kokkolan keskustan kohta (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuille kuljetuksille. Valtatie kaipaa parantamista Kokkolan kohdalla.**

**NYKYTILA**

Valtatie 8 on Länsi-Suomen rannikkoalueen pääväylä ja osa TEN-T-verkkoa sekä kuuluu maanteiden päätieverkkoon. Kokkolan kohdalla valtatie 8 kautta kulkee pääosa Kokkolan sataman tiekuljetuksista. Raskaan liikenteen määrä valtatiellä on suuri. Kokkolan kohdalla valtatiellä on myös merkittävä määrä paikallisliikennettä. Valtatiellä 8 on Kokkolan kohdalla neljä liikennevalo-ohjattua tasoliittymää.

Suunnittelualue alkaa Kirkkolehdon kiertoliittymän (vt 8 ja mt 756) alueesta ja päättyy Kokkolan pohjoispuolella valtateiden 8 ja 28 liittymään. Suunnittelualueella valtatie liikennemäärä on 9 700–13 300 ajon/vrk (KVL 2022). Raskaan liikenteen määrä on 900–1 100 ajon/vrk.

Viimeksi kuluneen viiden vuoden (2017–2021) aikana suunnittelualueella valtatiellä 8 on sattunut yhteensä 78 liikenneonnettomuutta, joista 18 on johtanut loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on ollut yksi. Tarva-mallinnuksen mukainen onnettomuusaste suunnittelualueella on 5,4 hevaonn./100 milj. ajon. km. kun se on valtateilla keskimäärin 4,4 (vuonna 2017).

Kirkkolehdon kiertoliittymän kapasiteetti on täysin käytössä ruuhka-aikoina. Kiertoliittymän tulosuunnilla esiintyy päivittäin jonoutumista. Satamasta tuleva liikenne ruuhkautuu pahimmin. Kokkolan kohdalla valtatie 8 liikennevaloliittymissä esiintyy lievempää jonoutumista. Maantien 18004 ja valtatie 28 liittymässä on puutteita sujuvuudessa ja turvallisuudessa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja pitkämatkaisen liikenteen matka-aikojen ennakoitavuuden paraneminen Kirkkolehdon kiertoliittymän ja valtatie 28 välillä. Hankkeen ensimmäinen vaihe koostuu toimenpiteistä Kirkkolehdon kiertoliittymän ja valtateiden 8 ja 13 eritasoliittymän välillä. Ensimmäisessä vaiheessa

- Kirkkolehdon kiertoliittymän kapasiteettia parannetaan lisäkaistoilla.
- Satamatieltä (mt 756) poistetaan Vaunumiehenkadun tasoliittymä, joka sijaitsee hyvin lähellä kiertoliittymää. Korvaava yhteys rakennetaan kolmihaaraliittymänä Vaasantielle.
- Höyläämökadun tasoliittymä Satamatielle muutetaan suuntaisliittymäksi ja alueelta rakennetaan lisäksi uusi yhteys kiertoliittymän Vaasantielle.
- Valtatie 8 parannetaan nelikaistaiseksi Latojankadun ja vt 13 eritasoliittymän välillä.
- Valtateiden 8 ja 13 eritasoliittymää parannetaan

Hankkeen seuraavissa vaiheissa Peltokorventien (mt 18004) liittymään rakennetaan kanavointi ja erillinen oikealle kääntymiskaista Kokkolan suunnalta ja valtatie 28 liittymää parannetaan kevennettyä eritasoliittymänä siten, että valtatieltä 28 idästä saapuva, Kokkolaan suuntautuva liikenne tuodaan risteysillalla valtatie 8 ali. Lisäksi valtateiden 13 ja 28 välisellä jaksolla valtatie 8 varren yksityisteiden liittymien järjestelyjä parannetaan. Valtatie 8 varren levähdysalueet säilytetään ja niitä kehitetään mm. poliisin valvonnan tarpeisiin.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma valmistuu v. 2023 aikana.

Hankkeen kustannusarvio on noin 18 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100), josta valtion osuus noin 13 M€. Noin puolelle hankkeen kustannuksista on mahdollista hakea CEF-tukea satamaan johtavana tienä. Hankkeeseen sisältyvä kapasiteetin ja muu kuin satamayhteyksien parantaminen ei ole tukikelpoista.

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuus ja välityskyky paranevat. Häiriötilanteet vähenevät ja matka-aikojen ennustettavuus paranee. Hanke parantaa saavutettavuutta myös paikallisesti, kun liittymäjärjestelyt paranevat.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen vaikutus päästöihin on vähäinen.

### **Kestävyys**

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee ja maankäytön kehittämisedellytykset paranevat.

### **Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,8.



**T15 Vt 8 ja st 742 Vaasan yhdystie 1.vaihe, väli Vt 3 - Sepänkyläntie (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuille kuljetuksille. Pääosin yksiajoratainen Yhdystie toimii Vaasan ohikulkutienä ja valtakunnallisen merkityksen ohella se yhdistää seudun eri maankäyttöalueita toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin jo nykyisellään ja vilkas liikenne aiheuttaa lisäksi melu- ja viihtyvyyshaittoja.**

**NYKYTILA**

Vaasan Yhdystie on Vaasan moottoritien ja Gerbyn välinen pääosin kaksikaistainen tieosuus (8,6 km), joka toimii kaupunkialueen yhdysväylänä välittäen valtakunnallista ja seudullista liikennettä ydinkeskustan ohi. Valtatien 8 osuus yhdystiestä kuuluu pääväyläasetuksen mukaiseen maanteiden runkoverkkoon.

Tien läheisyyteen rakennetaan Liisanlehdon kaupallista aluetta. Lisäksi on kaavoitettu Risön kaupallinen alue sekä lentoaseman itäpuolelle Suomen suurin kemikaaleja käsittelevän teollisuuden tehdasalue. Vaasan lentokentän vieressä sijaitseva Airport Parkin työpaikkakeskittymä ja laajeneva Vaasan seudun teollisuus- ja logistiikka-alue lisäävät lähivuosina merkittävästi yhdystien liikennettä. Liikenteen melu häiritsee ympäröivää asutusta monin paikoin.

Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystiellä liikennemäärä suunnitteluosuudella on 5 400–12 900 ajon/vrk (KVL 2022), josta raskaan liikenteen osuus on 230–750 ajoneuvoa / vrk. Valtatiellä 8 raskaan liikenteen osuus on noin 6 % ja maantiellä 724 noin 3,5 %. Maankäytön voimakas kehittyminen on kasvattanut tien liikennemääriä ennustettua voimakkaammin. Tasoliittymien ja valtatie 3 Pitkämäen eritasoliittymän moottoritierampin kohdalla liikennejärjestelyiden kapasiteetti ylittyy.

Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystiellä on viimeksi kuluneen viiden vuoden (2018–2022) aikana sattunut yhteensä 70 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 7 on johtanut loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole sattunut. Tarva-mallinnuksen onnettomuusaste tiejaksoilla on 6,7 hevaonn./100 milj. ajon. km. Suunnittelualueella valtatie 8 osuudella onnettomuusaste on 7,3 hevaonn./100 milj. ajon. km. Valtatie 8 palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen ensimmäinen vaihe koostuu valtatie 8 parantamisesta moottoritien (vt 3) ja Sepänkyläntien välillä (kuvassa eteläisin osuus). Ensimmäisessä vaiheessa parannetaan Pitkämäen, Muuntajatehtaan ja Huutoniemen olemassa olevia eritasoliittymiä sekä muutetaan nykyinen kaksikaistainen tie nelikaistaiseksi. Ensimmäiseen vaiheeseen sisältyy merkittävästi myös meluntorjuntatoimenpiteitä sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista. Hankekokonaisuuden myöhemmissä vaiheissa on tavoitteena tehdä kaikista hankealueen teistä 2+2-kaistaiset.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Vaiheen 1 tiesuunnitelma valtatie 8 parantaminen välillä valtatie 3-Sepänkyläntie on valmis ja lähössä hallinnolliseen käsittelyyn.

Hankkeen 1. vaiheen kustannusarvio on 46 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100). Kustannukset jakautuvat valtion ja Vaasan kaupungin kesken suhteessa 60/38 %. Kustannuksista 2 % tulee laitteiden ja kaapeleiden omistajille.

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Hanke parantaa saavutettavuutta sekä valtakunnallisesti, alueellisesti että seudullisesti. Toimenpiteet parantavat yhteysvälin Turku-Oulu liikenteen sujuvuutta. Yhdystien välityskyky on alueellisesti merkittävä, sillä valtatie kulkee Vaasan taajamien läpi. Tieosuuden sujuvuus on seudullisesti tärkeä, sillä Vaasa on seudullinen keskus ja Yhdystie toimii henkilöauto- sekä raskaan liikenteen reittinä Vaasan kaupungin keskustaan.

### **Liikenneturvallisuus**

Hankkeen toimenpiteet saavuttavat lähes tavoitellun 30 % henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien vähentämisen verrattuna nykyverkolla vuodelle 2040 ennustettujen onnettomuuksien määrään.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hieman hiilidioksidipäästöjä.

### **Kestävyys**

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee ja jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Lisäksi maankäytön kehittämisen mahdollisuudet parantuvat.

### **Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,3.

**T16 Vt 15 Kotka (Rantahaka) - Kouvola (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 15 Kotkasta (E18) Kouvolaan (valtatie 6) on Kymenlaakson tärkein etelä-pohjois-suuntainen yhteys (40 km). Tie on linkki EU:n TEN-T-ydinverkkoon kuuluvien HaminaKotka sataman, Kouvolan rautatieterminaalin (RRT) ja E18-tien välillä. Se on pääväyläasetuksen mukainen tason I pääväylä.**

**NYKYTILA**

Valtatie 15 on elintärkeä suurteollisuuden kuljetusreitti ja Kymenlaakson kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen pääväylä. Kotkan laajentuvaan keskussairaalaan keskittyvät maakunnan terveystalot lisäävät valtatie 15 liikenteellistä merkitystä. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja ne kohdistuvat laatuun, turvallisuuteen, sujuvuuteen ja maantieverkon kuntoon.

Valtatie 15 on vilkasliikenteinen (5 300–8 100 ajoneuvoa vuorokaudessa) ja raskaan liikenteen osuus huomattavan suuri (11–19 %) erityisesti satamaliikenteen takia. Arkiliikenne on yli 10 % vilkkaampaa (5 900–9 000 ajoneuvoa vuorokaudessa). Siitä raskasta liikennettä on 1 100–1 400 ajoneuvoa vuorokaudessa (14–22 %).

Yhteysvälin ongelmina ovat heikko liikenneturvallisuus sekä kapean kaksikaistaisen tien riittämättömyys palvella suurta ja kasvavaa liikennemäärää. Liikenteen jonoutuminen on yleistä erityisesti arkipäivisin runsaan työmatka- ja raskaan liikenteen sekä huonojen ohitusmahdollisuuksien takia. Lisäksi vilkkaat tasoliittymät ja tien huono geometria aiheuttavat turvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Tieosuudella on 2017–2021 tapahtunut 36 henkilövahinko-onnettomuutta, joista kaksi oli kuolemaan johtaneita.

Valtatiellä ei ole jalankulku- ja pyöräilyteitä tai leveitä pientareita, joka vaikeuttaa liikkumista pyörällä tai jalan.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Leikari-Kiehuva väli (33 km) parannetaan yhtenäiseksi keskikaiteelliseksi ohituskäytäväksi (13 ohituskäytävää). Uronlammen ja Inkeröisten välillä tielinjausta muutetaan (noin 10 km) ja muualla tietä parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan.

Juurikorven, Marinkylän, Uronlammen ja Huovilantien kohdalle tehdään eritasoliittymät. Leikarin, Tehtontien ja Tykkimäen eritasoliittymiä parannetaan. Inkeröisten, Rautakorven ja Kiehuvan liittymät parannetaan porrastetuiksi liittymiksi. Lisäksi tehdään yhtenäinen rinnakkaismaantietasoisena, yksityistiejärjestelyjä, riista-aitoja, kaksi vihersiltaa, melusuojuuksia, pohja-vesisuojuusta, tievalaistusta sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä Kouvolan Tykkimäkeen ja Inkeröisiin, Kotkan Tavastilaan ja päällyttymiin.

Tavoiteratkaisun loput toimenpiteet toteutetaan myöhemmin. Tällöin rakennetaan vielä yhteysvälin pohjoisosa (6 km) keskikaiteelliseksi ohituskäytäväksi ja neljä päällyttymää eritasoliittymiksi.

Hankkeen tavoitteena on liikenneturvallisuuden sekä kuljetusten ja henkilö- ja työmatkaliikenteen sujuvuuden huomattava parantaminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lähdössä hallinnolliseen käsittelyyn vuoden 2023 aikana.

Hankkeen kustannusennuste on 158 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100), josta kuntien ja johtojen omistajien osuus on 3,8 milj. euroa. Lisäksi lunastus- ja korvauskustannukset ovat 3,4 milj. euroa. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain. Suppeamman 1. vaiheen kustannukset ovat 122 milj. euroa. Toisen vaiheen kustannukset ovat 46 milj. euroa, johon sisältyy vaiheistuksen lisäkustannukset (noin 6 milj. euroa). Hanke palvelee satamaan johtavaa liikennettä, mutta se ei ole niin sanottu last mile -yhteys, jolle olisi mahdollista hakea CEF-tukea.

## VAIKUTUKSET

### **Saavutettavuus**

Liikenteen palvelutaso paranee, ohitusmahdollisuudet lisääntyvät ja matka-aika on ennakoitavampi. Kuljetusten ongelmakohdat poistuvat. Suurin osa liikenteellisen saavutettavuuden hyödyistä kohdistuu nimenomaan elinkeinoelämälle.

### **Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinkojen määrä vähenee 2,9 onn./v (45 %) ja liikennekuolemat 4 onn./10 vuodessa (65 %).

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hieman hiilidioksidipäästöjä.

### **Kestävyys**

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee 200 asukkaalla.

Pohjavesisuojausta tehdään 1,5 km matkalla. Jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä kehitetään.

### **Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyötykustannussuhde on 0,6. Hankkeen hyötyprofiili on poikkeuksellinen siinä mielessä, että se tuottaa turvallisuushyötyjä enemmän kuin yksinään henkilöliikenteelle tai elinkeinoelämälle.

**T17 Vt 21 Palojoensuu - Maunu, Enontekiö (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

Tieosuus on osa valtakunnallista pääväyläverkkoa (taso II) ja tärkeä kansainvälinen yhteys (E8) Pohjois-Norjaan ja Jäämerelle. Yhteyden merkitys on kasvanut muuttuneessa tilanteessa. Osuus ei täytä pääväylille asetettuja palvelutasotavoitteita, tie on kapea, geometrialtaan ja kunnoltaan huono ja liikenneturvallisuus on valtakunnallisen keskiarvon alapuolella. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa, vaikka tämän osahankkeen kannattavuus on heikko.

**NYKYTILA**

Nykyinen tie ei vastaa leveydeltään (päällysteen leveys pääosin 6,5 m), geometrialtaan tai kunnoltaan pääväylille asetettuja minimivaatimuksia. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vaihtelee tarkasteluvälillä 350–1 500 ajon./vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 13–20 %. Liikenteen kausivaihtelu on erittäin suurta hiihto-, pääsiäis- ja kesälomien sekä ruskan aikaan.

Tieosuudella on v. 2016–2020 tapahtunut 14 liikenneonnettomuutta, joista 5 on johtanut henkilövahinkoihin ja 1 kuolemaan.

Tieosuudella tapahtuu runsaasti rekkojen suistumisonnettomuuksia talviolosuhteisiin tottumattomien ulkomaisten kuljettajien menettäessä ajoneuvonsa hallinnan. Suistumisonnettomuudet sekä ajoneuvojen nostotoimenpiteet katkaisevat valtatien liikennöinnin ja aiheuttavat merkittäviä häiriöitä liikenteelle ja hälytysajoneuvoille, koska tiellä ei ole kiertotiemahdollisuutta. Liikenteen ollessa katkaistuna, kiertomatka voi olla jopa 450 km. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

- Tie täyttää pääväylille asetetut liikenteelliset ja liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet.
- Tien leveys 8 m, geometria ja rakenne on kunnostettu ja kohtaamistilanteet ovat turvallisia.
- Nopeusrajoitus 100 km/h, liikenne on sujuvaa, tehokasta ja liikkuminen on turvallista kaikilla liikkumismuodoilla kaikkina vuodenaikoina.
- Matka-ajat ovat kohtuulliset ja hyvin ennakoitavissa. Olosuhteista ja häiriötilanteista tiedotetaan reaaliajassa.
- Alueen saavutettavuus, pitkämatkaisen liikenteen turvallisuus ja sujuvuus paranevat. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan
- Kävelijöille ja pyöräilijöille omat erilliset väylät kylien kohdilla.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.
- Tien kunnossapito tehostuu.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on käynnissä. Välin pituus on 50 km, josta kolmelle osuudelle noin 23 km matkalle on olemassa rakenteen parantamissuunnitelmat. Suunnitelmien täydennystarpeet tarkistetaan tiesuunnittelun yhteydessä.

Kustannusennuste on noin 36 milj. euroa (MAKU 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke lisää liikenteen sujuvuutta, vähentää raskaan liikenteen suistumisia ja niistä aiheutuvia pitkiä liikenteen keskeytyksiä ja pitkien kiertotieyhteyksien (jopa 450 km) käyttöä. Kuntakeskuksessa ja Muoniossa sijaitsevat palvelut ovat helpommin kilpisjärveläisten saavutettavissa. Hankkeen liikenteellisen saavutettavuuden vaikutukset painottuvat erityisesti elinkeinoelämälle.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää raskaan liikenteen suistumisia, joita tapahtuu haastavista liikennöintiolosuhteista johtuen runsaasti. Jokainen suistuminen on potentiaalinen vakava liikenneonnettomuus vilkkaalla

matkailuyhteydellä. Suistumisonnettomuuksien vaikutus arvioidaan vielä hankearviointien täydennyksenä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Valtatien parempi palvelutaso pienentää päästöjä ja vähentää routimisesta aiheutuvia haittoja. Valtatien parantaminen pienentää ilmastonmuutoksen vaikutuksia mm. parantuneella kuivatuksella. Hankkeen vaikutukset liikenteen hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi.

**Kestävyys**

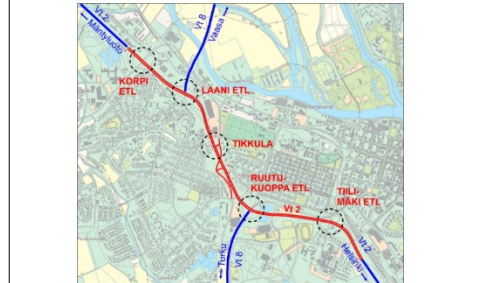
Hanke parantaa tieliikenteen turvallisuutta, minkä vuoksi sillä on myönteinen vaikutus ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Riski raskaan liikenteen suistumisista aiheutuviin ympäristövahinkoihin pienenee.

**Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta etenkin elinkeinoelämän sekä työ- ja vapaa-ajan matkojen näkökulmasta. Tien kunnossapito tehostuu ja helpottuu, routavaurioiden vuoksi asetetut/asetettavat nopeusrajoitukset poistuvat. Hanke on luokiteltavissa pääosin parantamishankkeeksi. Hankkeen peruslaskelman HK-suhde 0,3. HK-suhde nousee 0,4:ään, jos laskelma tehdään sulkien pois toimenpiteet, joille ei ole laskettavissa rahamääräisiä hyötyjä. Kummassakin tapauksessa hanke ei kuitenkaan ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

**T18 Vt 2 Porin keskustassa (prioriteetti 3)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 2 välittää Porin keskustan kohdalla sekä Porin satamien, että lounaisrannikon suuntaisen valtatie 8:n tavaraj- ja henkilöliikennettä osana TEN-T kattavaa verkkoa. Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuille kuljetuksille. Valtatiet 2 ja 8 kuuluvat pääväyläverkkoon.**

**NYKYTILA**

Valtatie on yksiajoratainen pois lukien Laanin eritasoliittymän kohta. Osuudella on neljä eritasoliittymää sekä yksi tasoliittymä (Tikkula). Tieosuus on erittäin vilkasliikenteinen; keskustan kohdalla 18 300–19 800 ajon./vrk ja Mäntyluodon suuntaan noin 12 900 ajon./vrk. Raskasta liikennettä on 6–8 %.

Ensisijainen ongelma on jakson häiriöalttius liittymisessä sekä linjaosuuden ruuhkautuminen. Myös ramppijärjestelyissä ja meluntorjunnassa on puutteita. Tiejaksolla on tapahtunut v. 2016–2020 17 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta ja yksi kuolemaan johtanut onnettomuus. Keskustan maankäytön tehostuminen Laani–Tikkula alueella on aiheuttanut palvelunkäyttäjille päätieverkon saavutettavuusongelman. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatie rakennetaan nelikaistaiseksi Tiilimäen ja Korven eritasoliittymien välillä. Nykyiset eritasoliittymät parannetaan. Tikkulan suuntaisliittymä täydennetään perusverkon eritasoliittymäksi ja valtatie alitetaan Tikkulan ja Eteläväylän kierto liittymien välisellä uudella katuyllytydellä. Koko tiejaksolle toteutetaan meluntorjuntaa.

Hanke on mahdollista yhdistää vt 8 parantaminen Tiiliruukin eritasoliittymän kohdalla -hankkeeseen, jolloin hankkeiden toteuttamisessa voidaan saavuttaa merkittäviä synergiahyötyjä.

Hankkeen tavoitteena on yhteen sovittaa kahden valtatie kasvanut liikenne Porin ydinkeskustan laajentuneeseen maankäyttöön.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma valmistui v. 2022. Hankkeelle todettiin lain mukaisen YVA-menettelyn tarve. YVA laaditaan v. 2023–2024.

Hankkeen kustannusarvio on noin 72 milj. euroa /MAKU 2020=100: 145). Hankkeella on CEF-potentiaalia satamaan johtavana tienä. Hankkeeseen sisältyvä kapasiteetin ja muu kuin satamayhteyksien parantaminen ei ole tukikelpoista.

**VAIKUTUKSET**

Hankkeella tuetaan Porin yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytymistä. Valtatie ja rinnakkaisväylien asema liikennejärjestelmässä selkiintyy Tikkulan parannetun liittymäjärjestelyn vähentäessä katuverkon läpiajoliikennettä ja parantaessa palvelujen saavutettavuutta.

**Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Erikoiskuljetusten liikenneolosuhteet parantuvat (Porin satama on merkittävä erikoiskuljetusten kohde).

Hankkeen tuottamat matka-aikasäästöt perustuvat ruuhkautumisen vähenemään, liittymäviiveiden poistumiseen sekä nykyistä korkeampaan nopeustasoon. Hankkeella on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen; matka-aika lyhenee ja ruuhkasuorite vähenee.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 0,2 onn./v ka kuolemaan johtaneet onnettomuudet 0,22/ 10 v. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät lähes kokonaan poistuvista risteysonnettomuuksista.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Hankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja altistuvien asukkaiden määrä vähenee merkittävästi (73 hlöä). Tikkulan parannettu liittymäjärjestely vähentää katuverkon läpiajoliikennettä ja parantaa palvelujen saavutettavuutta.

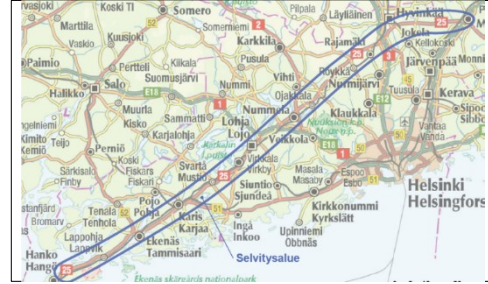
**Tehokkuus**

Hankkeen suurimmat yhteyskuntataloudelliset hyötyerät kohdistuvat tienkäyttäjän matkakustannuksiin sekä kuljetuskustannuksiin, jotka koostuvat aika- ja ajoneuvokustannuksista. Positiivisia hyötyjä kertyy myös turvallisuusvaikutuksista. Hyötykustannussuhde on 1,2.



**T21 Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1.vaihe (prioriteetti 3)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**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. Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä sekä kuljetusten kannalta tärkeä väylä on laatutasoltaan vaihteleva. Valtatie 25 on keskeinen yhteys Hangon satamaan. Valtatiellä on suuri merkitys alueen elinkeinotoiminnalle ja kaupunkiseutujen työmatkaliikenteelle. Tie sisältyy komission ehdotukseen uudeksi kattavan verkon tieksi (COM (2021)821).**

**NYKYTILA**

Valtatie on monilla osuuksilla vilkasliikenteinen (KVL 3 900-21 900 ajoneuvoa vuorokaudessa) ja raskaan liikenteen määrä on suuri (700–1 400 ajon/vrk). Tien varteen on keskittynyt raskasta teollisuutta ja logistiikka-alueita. Nykyisellään valtatie 25 on pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä pääväylien palvelusotavoitteita. Ongelmia on erityisesti laatutasossa, 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 2017–2021 aikana 104 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kuolemaan johtaneita oli 13. Hanke sijaitsee lähes kokonaan tärkeällä harju- ja pohjavesialueella. Palvelusopuutteen on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankekokonaisuus sisältää uusia eritasoliittymiä ja nykyisten eritasoliittymien parantamisia Raaseporin, Lohjan ja Nummellan (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, erikoiskuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen aivan keskeisimmissä ongelmakohteissa.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Ohituskaistaparin Meltola-Muistio tiesuunnitelma on valmis. Muilta osin suunnittelu on käynnissä.

Hankkeen kaikkein kiireellisimmän 1. vaiheen kustannusennuste on noin 106 milj. euroa (MAKU 2020; 145). Hanke palvelee satamaan johtavaa liikennettä, mutta se ei ole niin sanottu last mile - yhteys, jolle olisi mahdollista hakea CEF-tukea.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuus paranee ja matka-ajat lyhenevät kuljetusten ja työmatkaliikenteen osalta. Parantaa erityisesti Hangon satamien saavutettavuutta. Suurimmat saavutettavuuden säästöt kohdistuvat henkilöliikenteelle aika- ja ajoneuvokustannusten kanssa. Myös elinkeinoelämän matkoihin kohdistuva hyötyjen osuus on merkittävä, mutta hieman pienempi.

**Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 0,42 (2 %) onnettomuudella vuodessa ja tieliikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneet ja kuolleet 2,1 henkilöllä /10 vuotta (5 %).

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hiilidioksidipäästöt pienenevät noin 420 tn/vuodessa

**Kestävyys**

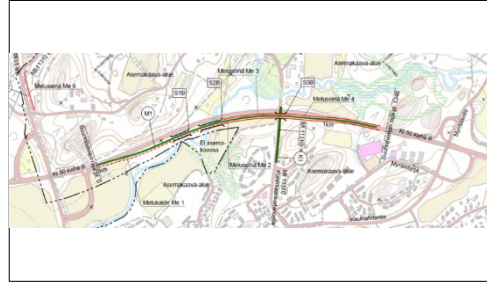
Hankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja altistuvien asukkaiden määrä vähenee. Pohjaveden pilaantumisriski pienenee noin 6 kilometrin matkalla. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,1. Merkittävimmät säästöt saadaan tienkäyttäjien matkakustannuksista ja kuljetusten kustannuksista. Myös onnettomuuskustannukset vähenevät. Hankkeeseen sisältyy merkittävästi kustannuksia, joille ei taloudellisuuskalkelmissa ole vaikutuksia, niitä ovat mm. pohjavesisuojaukset, tasoristeyksen poisto sekä raskaan liikenteen levähdysalueet. Jos näiden kustannukset jätetään pois investoinnista, niin hyöty-kustannussuhde nousee 1,4.

**T24 Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus (prioriteetti 1)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Kehä III on Helsingin seudun säteittäisiä pääteitä yhdistävä kehätie. Hanke on Espoonkartanon kohdalla Länsi-Espoossa lähellä Kirkkonummen rajaa. Tiejaksolla on suuri merkitys sekä paikalliselle että seudulliselle liikenteelle ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Hankkeen toteuttamisella turvataan Kehä III:n liikennöitävyys sekä mahdollistetaan asemakaava-alueiden rakentuminen.**

**NYKYTILA**

Tiessä on vuosittaisesta asfaltilla korjaamisesta huolimatta toistuvasti liikenneturvallisuutta vaarantavia painumia. Mankinjoen pohjoispuolella paaluhatturakenne on pettänyt monin kohdin. Tiepenger on vaarassa vaurioitua äkillisesti täysin ajokelvottomaksi, jolloin tie voidaan joutua sulkemaan. Myös nykyiset Mankinjoen ja Kuninkaankartanon tien ylittävät sillat ovat huonokuntoisia ja ne tulee uusia.

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.

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.

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen. Rakennussuunnitelma on valmis.

Hankkeen kustannusarvio on noin 38 milj. euroa (MAKU 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hankkeella turvataan tieverkon laajuus nykyisellään.

**Liikenneturvallisuus**

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

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen vaikutukset liikenteen hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi.

**Kestävyys**

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

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhdetta ei ole laskettu, koska parantamishankkeille (painumakorjaus) ei ole määritetty arviointimenetelmää.

**T25 Vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi  
(prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**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 (SEKV). Hankkeessa parannetaan elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta rakentamalla uusi Karvion silta. Hanke on investointiohjelmassa SEKV-verkon pullonkaulan poistamiseksi, vaikka se ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.**

**NYKYTILA**

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.

Valtatie 23 kuuluu Karvion kohdalla Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoon (SEKV). 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. Valtatie 23 varrella ei ole turvallisia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, mikä heikentää liikenneturvallisuutta erityisesti sillan kohdalla.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeessa valtatielle 23 rakennetaan uusi silta Karvion kanavan yli. Uusi silta toteutetaan nykyisen sillan pohjoispuolelle. Nykyinen silta jää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön.

Uuden sillan vuoksi valtatie linjausta muutetaan Takunlahdentien ja Luostarintien välisellä osuudella. Valtatie 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.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma valmistuu v. 2023.

Hankkeen kustannusennuste on noin 14 milj. euroa (MAKU 2020; 145)

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

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

**Liikenneturvallisuus**

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

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.

**Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 0,06.

**T29 Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla,  
Parainen (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**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.**

**NYKYTILA**

Kivimon lossi sijaitsee Paraisten kaupungissa maantiellä 12003 Houtskarinselän 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 Houtskarinselän yhteysalureittiä. Vesiväylän liikenne on pääasiassa kesäaikaan sijoittuvaa veneilyä, mutta koko avovesikauden ajan se on merkittävä kulkureitti kunnan keskustaan sekä Houtskarinselän 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 tunnistettu strategisessa tilannekuvassa. Hankkeiden merkittävin vaikutus on lauttaliikenteen palvelusopimusten kustannusten poistuminen.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Kivimon silta muodostuu kolmesta pääosasta: avattavasta siltaosuudesta ja kahdesta kiinteästä siltaosuudesta avattavan siltaosuuden molemmiin puoliin. 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.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen ja vesilupa on saatu. Rakentamissuunnittelu on käynnissä. Toteutusvalmius on vuonna 2023.

Kustannusarvio on noin 12 milj. euroa (MAKU2020=100: 145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

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 Houtskarinselän sisäistä toimeliaisuutta maantiesuhteiden nopeutuessa. Liikenteellisen saavutettavuuden osalta hanke painottaa enemmän työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämistä kuin elinkeinoelämän matkojen edistämistä.

**Liikenneturvallisuus**

Tieliikenteen hyvä turvallisuustaso säilyy silloilla tapahtuvien onnettomuuksien ollessa harvinaisia. Ajogeometrialtaan tie on sujuva ja turvallinen, uusille tieosille tulee 50 km/h rajoitus. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on hyvä korkean kaiteen sekä leveän pientareen takia. Hankkeen turvallisuusvaikutukset ovat hyvin marginaalisia, mutta positiivisia.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen vaikutukset liikenteen hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi. Vaikutukset ovat kuitenkin positiivisia, vaikka määrällisesti pieniä. Hankkeen kokoon nähden ja muiden maantiehankkeiden CO<sub>2</sub>-tehokkuuteen verrattuna vaikutusta voidaan pitää keskimääräistä suurempana.

**Kestävyys**

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.

**Tehokkuus**

Hankkeen H/K suhde on 1,6. Tienpidon kustannustehokkuuden osalta hanke on koko tarkastellun hankejoukon paras.



**T30 Yt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (prioriteetti 2)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

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

**NYKYTILA**

Lintusalon maantie 15123 johtaa Puumalasta Niinisaareseen ja edelleen Lintusaloon. Hätinvirran lossiyhteys risteää Lauritsala–Savonlinna-syväväylää (osa TEN-ydinverkkoa), jonka nimellisyvyys 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 rikkoontuessa tai puu-uiton keskeyttäessä lossiliikenteen, saariston ja mantereiden välillä ei pääse kulkemaan. Liikennöintiongelmia ja liikenteen kiireellisyys korostuvat hälytysajoneuvojen kohdalla. Lossista aiheutuu tienpitäjälle noin 0,7 M€ vuotuiset ylläpitokustannukset.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hätinvirran yli rakennetaan uusi silta, joka korvaa lossiyhteyden. Viisiuukkoisen sillan vapaa alikulkukorkeus on 24,5 m vedenpinnasta, hyötyleveys on 8,0 m ja pituus noin 395 m. Tien linjaus ja korkeusasema laaditaan siten, että tien liikenneturvallisuus paranee ja nopeustaso säilyy koko matkalla 60 km/h.

Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereiden välillä sekä nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikkumista. Valittu vesiliikenteen alikulkukorkeus ei muuta kaupallisen alusliikenteen nykyisiä olosuhteita. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

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

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Ajantasaistettu tiesuunnitelma valmistuu v. 2023 aikana.

Hankkeen kustannusennuste on noin 15 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

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

**Liikenneturvallisuus**

Hankkeen arvioidaan parantavan hieman liikenneturvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Suurin päästöjä vähentävä erä on lautan päästökustannusten poistuminen.

**Kestävyys**

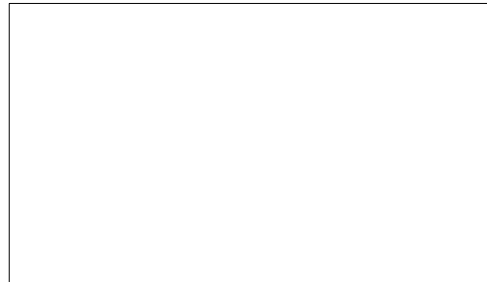
Pelastustoimen toimintaedellytykset turvataan.

**Tehokkuus**

Suurin hyötyerä on lauttaliikenteen palvelumaksujen poistuminen. Toinen merkittävä hyötyerä on lautan odotus- ja matka-aikakustannusten pieneneminen. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,0. Tienpidon kustannustehokkuuden osalta merkittävä hanke ja kunnossapitokustannusten vähenemisestä saadaan merkittävät hyödyt.

**T19, 20, 22, 23, 26, 27, 28, 31, 32, 33 Keskisuuret kriittiset sillat (prioriteetti 2, 3)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

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

**NYKYTILA**

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 milj. euroa. Lisäksi perusväylänpidon rahoituksella korjataan pienempiä siltoja noin 70 kpl vuodessa. Kustannukset ovat noin 60 milj. euroa/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.

**HANKE JA TAVOITTEET**

- Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli 18 M€. Silta hankaloittaa merkittävästi erikoiskuljetusten kulkua, eikä sillan ylitse ole nykykunnossaan mahdollista avata myöskään HCT-reittiä raskaimmille massoille. Suunnittelua ei ole aloitettu.
- Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee 8 M€. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua merkittävästi ja estää myös HCT-kuljetusten kulkemisen. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä. Suunnittelua ei ole aloitettu.
- Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori 16 M€. Reitillä on kysyntää raskaimmille erikoiskuljetuksille, mutta sillan kantavuus ei riitä. Sillan ylitse ei voida myöskään avata HCT-reittejä. Siltojen kantavuus rajoittaa monia itä-länsisuunnan yhteyksiä. Korvaava yhteys kiertää Vaasan kautta. Tiesuunnitelma on valmis ja vesilupa on saatu. Toteuttamisvalmius on arviolta vuonna 2023.
- Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta 14 M€. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua ja aiheuttaa pitkän kiertomatkan raskaimmille kuljetuksille. Vt 27 on merkittävä yhteys raskaimmille kuljetuksille matkalla rannikon satamiin. Tiesuunnitelma on valmis ja ST-urakka-asiakirjat valmiit.
- Kt 40 Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina 8 M€. Korjataan vakavuudeltaan kriittinen painuma ja rakennetaan kaksi uutta siltaa. Tiesuunnitelma on valmis, toteutusvalmius on loppuvuodesta 2023.
- Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä 8 M€. Sillan kantavuus estää sekä erikoiskuljetusten että HCT-ajoneuvojen kulkemista. Korvaavaa yhteyttä ei ole lähellä, vaan etelästä on suuntauduttava jo Rovaniemeltä valtatielle 4. Edellyttää suunnittelua.
- Vt 24 Vääsän kriittinen silta, Asikkala 7 M€. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua sekä HCT-yhdistelmien kulun. Sillalle ei ole suurille massoille lyhyttä korvaavaa reittiä. Kuljetukset kiertävät joko Tampereen tai Jyväskylän kautta. Silta on peruskorjattu 2012, mutta vahventamista ei tehty. Suunnittelua ei ole aloitettu.
- Kt 73 Lieksanjoen silta 10 M€. Lieksanjoen ylittävä painorajoitusuhan alainen silta uusitaan. Toteuttaminen vaatii suunnitelmien laatimisen sekä vesilain mukaisen lupakäsittelyn.
- St 849 Iijoen silta, Oulu 11 M€. Iijoen sillan kantavuus on erittäin heikko ja kunnan heikentyminen saattaa johtaa lähiaikoina painorajoitukseen. Muu tieyhteys on juuri parannettu raskaalle liikenteelle ja sillalla on selkeä tarve 76 tonnisten liikennöinnille. Suunnittelua on aloitettu.
- St 937 Pellon silta, Pello 13 M€. Sillan ylitse kulkee huomattavia määriä erikoiskuljetuksia rajan ylitse Ruotsiin. Tornion silta etelämpänä on korkeille kuljetuksille ongelmallinen ja Aavasaksan silta on Ruotsin valtion kunnossapidettävä ja kantavuudeltaan erittäin huono. Sillan kantavuus rajoittaa erikoiskuljetusten kulkua. Suunnittelua ei ole aloitettu.

**AIKATAULU**

Kolme hanketta ovat toteutusvalmiita. Muut edellyttävät suunnittelua.

## **KUSTANNUKSET**

Yhteensä em. siltojen parantamisen kustannusarvio on n. 113 M€ (MAKU 145; 2020=100)

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Parantaa erityisesti raskaimpien kuljetusten reittien optimointimahdollisuuksia.

### **Liikenneturvallisuus**

Joidenkin hankkeiden yhteydessä parannetaan myös liikenneturvallisuustilannetta.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

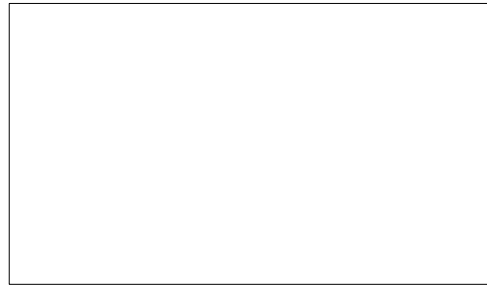
Ei havaittavaa vaikutusta.

### **Tehokkuus**

Hankkeiden hyötykustannussuhdetta ei ole laskettu, koska parantamishankkeille ei ole määritetty arviointimenetelmää.

**Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

Pyöräliikenteen verkkojen kehittämistä kaupunkiseuduilla on tehty perinteisesti lyhyempinä hankkeina ja verkollisia yhteystarpeita on paljon. Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittämishankkeille esitetään erillistä kehittämispakettia investointiohjelman Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Hankkeessa pyritään poistamaan pyöräliikenteen verkon jatkuvuus- ja laatu-putteita.

**NYKYTILA**

Seudullisiin pyöräilyn tavoiteverkkoihin on tunnistettu uusia valtion väyläverkon yhteystarpeita noin 500 km matkalla, joista osa on MAL-kaupunkiseuduilla. Lisäksi nykyisten väylien palvelutason korottamisille laatukäytävätaisoiksi on tarvetta erityisesti seudullisilla pääpyöräilyreiteillä. Käyttäjänäkökulmasta oleellista on verkon jatkuvuus ja sujuvuus. Pyörätieverkon kehittämiselle ei ole aikaisemmin osoitettu rahoitusta itsenäisinä kehittämishankkeina. Vuonna 2022 tehdyssä Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla- selvityksessä on tunnistettu pidemmän yhteysvälin pyöräliikenteen kehittämishankkeita. Tässä selvityksessä tunnistettiin noin 60 km uusia pyöräliikenteen yhteyksiä, noin 100 km parannettavia pyöräiteitä ja noin 50 km matkailua palvelevia pyöräiteitä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

SUUNNITTELUOHJELMAN 2023-2026 KOHTEET:

- Vt 12 Nokian kohdalla (MAL-kaupunkiseudulla)
- Mt 301 Vesilahti–Lempäälä (MAL-kaupunkiseudulla)
- Mt 6113 ja 16620 jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen välillä Muurame–Keljonkangas (MAL-kaupunkiseudulla)
- Mt 7041 Lapua–Nurmo
- Mt 120 Vihdintien kestävä liikumisen laatukäytävä ja sen jatkosuunnitelmat (MAL-kaupunkiseudulla)

PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISHANKKEET MAANTIEVERKOLLA- SELVITYKSESSÄ NOUSSEET KÄRKIKOHTTEET:

- Uudet pyörätiet
  - Vt 9 Keljonkangas–Muurame 5,0 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Vt 18 Ristonmaan etl – Kukumäki 2,3 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Kt 43 Kodjala–Kalanti 7,4 km
  - Kt 63 Kauhava 13,5 km
  - St 749 Uusikaarlepyy–Pietarsaari 11,8 km
  - Mt 2555 Järvikylä–Noormarkku 5,6 km
  - Mt 7041 Nurmo–Lapua 15,4 km
- Parannettavat pyörätiet
  - Vt 4 Jyväskylä–Tikkakoski 5,6 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Vt 4, kt 81, mt 9442 ”Siltojen lenkki” 4,8 km
  - Vt 9 Ylämylly–Siilainen 11,2 km
  - Vt 12 Teiskontie 3,8 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Mt 312 välillä vt 4 – Nastola 10,0 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - St 339 Suorama–Liuttu 2,3 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Mt 559 Vanha viitonen 16,2 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Mt 637 Jyväskylä–Laukaa 20,0 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Mt 2804/2821 Jokioinen–Tammela 17,0 km
  - Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki 10,0 km (osin MAL-kaupunkiseudulla)
- Matkailua palvelevat pyörätiet
  - Kt 79, Kittilä 10,5 km
  - Mt 145 yhteysväli Järvenpää – Hyrylä 8,0 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Mt 180 Prosvik–Nauvo 13,4 km (MAL-kaupunkiseudulla)

- Mt 269 Yyteri–Reposaari 9,0 km
- St 301 Vesilahti–Lempäälä 4,7 km (MAL-kaupunkiseudulla)
- Mt 14871 Kaljaniementie 4,1 km

Kokonaisuuden tavoitteena on mahdollistaa ja edistää laajempien maantieverkkoon liittyvien pyörätieverkkojen suunnittelu ja kehittäminen. Kohteista puolet sijaitsevat MAL-kaupunkiseuduilla ja puolet muualla.

### **AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Kolme kohdetta ovat toteutusvalmiita: Kt 43 Kodjala–Kalanti, Vt 12 Teiskontie ja Mt 180 Prostvik–Nauvo. Viidessä kohteessa tiesuunnittelu on käynnissä tai käynnistymässä. Nämä kohteet ovat: Vt 9 Keljonkangas–Muurame, Mt 2555 Järvikylä–Noormarkku, Mt 7041 Nurmo–Lapua, Mt 269 Yyteri–Reposaari ja St 301 Vesilahti–Lempäälä. Muut kohteet edellyttävät tarkempaa suunnittelua.

Kolmen toteutusvalmiin kohteen yhteiskustannus on noin 12 M€. Muiden osahankkeiden suunnittelu on alkuvaiheessa, joten kustannustietoa ei vielä ole. Karkeasti keskimääräisillä kilometrikustannuksilla laskien kokonaisuuden kustannusennuste on 60–70 M€. Suunnittelun edetessä ja tiedon tarkentuessa hankejoukkoon voi tulla muutoksia.

### **VAIKUTUKSET**

#### **Saavutettavuus**

Hankkeet parantavat pyöräliikenteen verkollista saavutettavuutta paikallisesti ja seudullisesti.

#### **Liikenneturvallisuus**

Uusien pyöräteiden osalta erottelu autoliikenteestä parantaa merkittävästi kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Parannettavien osalta hankkeilla turvallisuus paranee mm. jalankulun ja pyöräliikenteen erottelulla ja liittymäjärjestelyjä kehittämällä.

#### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke edistää kulkumuutosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.

#### **Kestävyys**

Hanke edistää kulkumuutosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.

#### **Tehokkuus**

Yhteiskuntataloudellista tarkastelua ei ole tehty. Hanke poistaa nykyisellä tieverkolla olevia pyöräliikenteen pullonkauloja ja mahdollistaa verkon tehokkaamman käytön.