



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu  
Kirjoita nro/2023

**Valtion väyläverkon investointiohjelma  
vuosille 2024–2031  
Luonnos 31.1.2023**

Liite: Maantiehankkeet





**Valtion väyläverkon investointiohjelma  
vuosille 2024–2031  
Luonnos 31.1.2023**

Liite: 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 2024–2031. Raportissa on esitetty investointiohjelman maantiehankkeiden vaikutukset sekä investointiohjelmaan sisältyvien maantiehankkeiden ja muutamien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden maantiehankkeiden kuvaukset.

Helsingissä xxkuussa 2023

Väylävirasto

## Sisältö

1	INVESTOINTIOHJELMAN MAANTIEHANKKEIDEN VAIKUTUKSET.....	5
1.1	Vaikutukset saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon .....	5
1.2	Vaikutukset kestävyYTEEN.....	7
1.3	Vaikutukset tehokkuuteen.....	7
1.4	Vaikutukset ilmastonmuutokseen.....	8
1.5	Vaikutukset liikennejärjestelmän turvallisuuteen.....	9
1.6	Investointiohjelman maantiehankkeiden tuottamat euromääräiset hyödyt	9

### LIITTEET

Liite 2a	Investointiohjelman 2024-2031 maantiehankkeet
Liite 2b	Investointiohjelman 2024-2031 ulkopuolelle jääneet maantiehankkeet

# 1 Investointiohjelman maantiehankkeiden vaikutukset

## 1.1 Vaikutukset saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon

Tiehankkeiden merkittävät vaikutukset kohdistuvat pääosin saavutettavuuden osatekijöihin (nopeuteen, sujuvuuteen, häiriöttömyyteen) ja sitä kautta edelleen matkojen ja kuljetusten palvelutasoon (käyttäjähäyötyihin). Tiehankkeiden ensisijaisina tarkoituksina on useimmissa tapauksissa – liikenneturvallisuuden ohella – parantaa nopeutta, sujuvuutta tai häiriöttömyyttä. Saavutettavuuden muutoksia voidaan käyttäjähäyötyjen ohella tarkastella myös alueiden välisen ja sisäisen saavutettavuuden näkökulmasta, mikä liittyy edelleen alueiden kehitysedellytyksiin, taloudellisen kasvun edellytyksiin ja hyvin pitkällä aikavälillä aluerakenteeseen.

Kaikkein suurimmat saavutettavuusvaikutukset saadaan suurten kaupunkiseutujen kapasiteettia parantavista hankkeista. Sujuvuus, nopeus ja häiriöttömyys paranevat nykytilanteeseen ja ennustetilanteeseen verrattuna erityisesti palvelutasoltaan heikoilla tiejaksoilla.

Jokainen investointiohjelman maantiehanke parantaa **alueensa sisäistä saavutettavuutta**. Vaikutukset ovat suurimpia kaupunkiseuduilla erityisesti ruuhka-aikoina työmatka- ja muussa liikenteessä mm. Turun, Tampereen, Porin, Jyväskylän, Kotkan ja Vaasan seuduilla. Kaupunkiseutujen tiehankkeet voivatkin pidemmällä aikavälillä laajentaa kaupunkiseutuja ja siten niillä on vaikutusta koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmään ja maankäytön kehitykseen. Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion ylläpitämällä väyläverkolla tukee pyöräilyä ja kävelyä ja vaikuttaa kaupunkiseutujen sisäiseen saavutettavuuteen. Tavoitteena on saada aikaan aikaisempaa laajempia pyörätieverkon hankekokonaisuuksia, joiden pyöräilyä lisäävä vaikutus on seudullisesti merkittävä.

Investointiohjelma vaikuttaa **alueiden väliseen saavutettavuuteen** kaikkialla. Länsi-Uudellamaalla, Turun seudulla, Kotkassa ja Porissa satamien ja niihin liittyvien teollisuus- ja logistiikka-alueiden yhteydet paranevat. Pääkaupunkiseudulla, Jyväskylässä, Vaasassa ja Kokkolassa keskustan ohittavan raskaan liikenteen sujuvuus parantuu. Vt 9 hanke Alasjärvi-Käpykangas parantaa saavutettavuutta laaja-alaisesti koko Etelä- ja Keski-Suomessa. Helsingissä ennustetun maankäytön huomattavan tiivistymisen ja sen aiheuttaman liikenteen kasvun takia vt 4 hankkeesta huolimatta alueiden välinen ja kansainvälinen saavutettavuus heikkenee. Hanke on kuitenkin maankäytön kehittämisen edellytys ja se turvaa saavutettavuuden kohtuullisen tason. Alueiden väliseen saavutettavuuteen vaikuttaa kaupunkiseutuhankkeiden lisäksi pistemäiset hankkeet eri puolilla maata. Ne parantavat mm. liikenteen sujuvuutta, liikenneturvallisuutta, liikenteen häiriöherkkyyttä ja matka-aikojen ennakoitavuutta sekä turvaavat tasaisen nopeustason. Paranomista tapahtuu sekä nykytilanteeseen että ennustetilanteeseen verrattuna. Pistemäisissä kohteissa pyritään saamaan aikaiseksi pidempiä yhtenäisiä 80 km/h jaksoja, mistä hyötyy erityisesti raskas liikenne. Vaikka hankkeet ovat pistemäisiä, niistä useat sijoittuvat verkon osille, jolla on paljon pitkämatkaista liikennettä. Hankkeiden hyödyt kohdistuvat kohdealueeltaan laajemmalle alueelle, usein viereisiin maakuntiin ja kauemmaksikin.

Hankkeiden vaikutus **taloudellisen kasvun edellytyksiin** syntyy erityisesti kuljetuskustannusten sekä työmatkojen aika- ja matkakustannusten pienenemisestä, mikä heijastuu yritysten ja alueiden väliseen saavutettavuuteen sekä työssäkäyntialueiden laajuuteen. Saavutettavuusmuutokset kohdistuvat Keski-Suomeen, Etelä-Pohjanmaalle, Pirkanmaalle ja muualle Etelä-Suomeen. Aluerakenteen kannalta investointiohjelmaan sisältyvien tiehankkeiden vaikutukset alueiden väliseen saavutettavuuteen ovat kuitenkin kokonaisuudessaan niin vähäiset, että merkittäviä vaikutuksia ei synny pelkästään näiden hankkeiden vaikutuksesta. Olemassa olevien siltojen korjaukset varmistavat saavutettavuuden nykyisen tason säilymisen ja lyhentävät korjausvelkaa. Tiehankkeilla ei ole merkittävää vaikutusta joukkoliikenteen kilpailukykyyn maakuntakeskusten välillä.

Tiehankeet turvaavat **alueiden kansainvälisen saavutettavuuden** tason. Liikenteen palvelutaso paranee pistekohtaisesti useissa kohteissa eri puolella maata. Investointiohjelmalla on myönteisiä vaikutuksia kansainvälisten kuljetusyhteyksien (satamayhteyksien) toimivuuteen useilla kaupunkiseuduilla (Helsingin, Turun/Naantalın, Kotkan, Porin ja Hangon satamia palvelevat yhteydet) sekä Käsivarren Lapissa yhteyksissä Norjaan. Tiehankkeilla ei ole merkittävää vaikutusta henkilöliikenteen kansainväliseen saavutettavuuden kannalta keskeisiin Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteyksiin.

Maantiehankkeiden oleelliset **matkojen palvelutaso- ja käyttäjähöyötyvaikutukset** tulee vaikutuksista matka-aikaan, matka-ajan ennakoitavuuteen tai mukavuuteen sekä vaikutuksista eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksiin. Vaikutuksista kohdistuvat samoille alueille kuin saavutettavuusvaikutukset. Investointiohjelman tiehankkeista on kustannusosuuden perusteella 86 %:sta laadittu yhteiskuntataloudelliset laskelmat. Hankkeiden hyödyistä kohdistuu 1 096 M€ työ- ja vapaa-ajan matkoihin ja 875 M€ elinkeinoelämän kuljetuksiin ja työajan matkojen kustannuksiin. Ero selittyy työ- ja vapaa-ajanmatkojen suurella osuudella tieverkolla.

Tiehankeilla voidaan vaikuttaa **kuljetusten palvelutasoon ja käyttäjähöyötyihin**. Investointiohjelman tiehankeet vaikuttavat myönteisesti kuljetusten palvelutasoon ja käyttäjähöyötyihin. Hankkeet vaikuttavat kuljetusaikojen ennakoitavuuteen ja hallittavuuteen sekä turvallisuuteen ja jossain määrin myös kuljetusaikoihin ruuhka-aikoina. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat pistemäisesti pääosin isoille ja keskisuurille kaupunkiseuduille (Helsingin, Turun, Tampereen, Jyväskylän, Porin ja Vaasan seudulle). Merkittäviä kuljetusten käyttäjähöyötyjä syntyy lisäksi investointiohjelmaan sisältyvillä yhteysväleillä Pirkanmaan ja Keski-Suomen välillä (vt 9) sekä pienemmässä määrin Tampereelta Etelä-Pohjanmaalle (vt 3), Kouvolasta Kotkaan (vt 15) ja Käsivarren Lapissa (vt 21). Pääväylillä ruuhkautuva tiepitiuus vähenee noin 38 km. Standardipuute vähenee noin 35 km matkalla, mikä parantaa erityisesti raskaan liikenteen olosuhteita. Lukuisat pistemäiset ja pienet hankeet parantavat mm. liikenteen sujuvuutta, liikenneturvallisuutta, häiriöherkkyyttä ja matka-aikojen ennakoitavuutta sekä turvaavat tasaisen nopeustason. Pistemäisillä kohteilla tyypillisesti liittymäalueen 60 km/h nopeusrajoitus nousee 80 km/h:iin. Näin saadaan aikaisempaa pidempiä yhtenäisen nopeusrajoituksen jaksoja, mistä hyötyy erityisesti raskas liikenne. Siltojen korjaukset mahdollistavat myös erikoiskuljetuksille lyhyempiä reittejä.

Maanteiden pääväylillä on investointiohjelman hankkeiden toteuduttua 226 kilometriä tiejaksoja, joiden palvelutaso on puutteellinen alle 80 km/h nopeusrajoituksen takia. Puutteiden määrä on noin 10 kilometriä pienempi kuin vuonna 2021.



Merkittävimmät muutokset ovat tapahtuneet valtatiellä 25 Hangon ja Mäntsälän välillä. Liikennemäärien kasvaessa pääteiden liikenteellisten toimivuusongelmien arvioidaan kuitenkin lisääntyvän 2,5-kertaiseksi jo vuoteen 2035 mennessä, vaikka tieverkkoa kehitetään ja tieliikenteen kasvua hillitään ilmastopolitiikan keinoin. Sujuvuusongelmia esiintyy 358 kilometrillä. Ruuhkautuva tiepituus lisääntyy eniten valtatiellä 8 Turku–Pori, valtatiellä 9 Tampere–Jyväskylä, valtatiellä 2 Helsinki–Pori ja valtatiellä 3 Tampere–Jalasjärvi.

## 1.2 Vaikutukset kestävyteen

Investointiohjelman tiehankkeilla ei ole kokonaisuutena merkittävää vaikutusta **liikkumisen mahdollisuuksiin** (muutos suhteessa nykytilanteeseen). Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion ylläpitämällä väyläverkolla tukee pyöräilyä ja kävelyä ja vaikuttaa liikkumisedellytyksiin jalan ja pyörällä.

Tiehankkeet parantavat liikenneturvallisuutta, joten niillä on kokonaisuutena myönteinen **vaikutus terveyteen ja hyvinvointiin**. Vaikutukset ovat paikallisia. Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion ylläpitämällä väyläverkolla tukee pyöräilyä ja kävelyä ja vaikuttaa siten myönteisesti terveyteen ja hyvinvointiin. Vaikutusten kohdentuminen ja merkittävyys riippuvat hankkeiden sijainnista ja sisällöstä. Muilta osin tiehankkeilla ei ole merkittävää vaikutusta terveyteen ja hyvinvointiin.

Maantiehankkeet **vaikuttavat yhdyskuntarakenteen kestävyteen** saavutettavuusmuutosten myötä. Niillä voi olla pidemmällä aikavälillä laajoja vaikutuksia kaupunkiseudun liikennejärjestelmään ja maankäytön kehitykseen. Hankkeilla voi olla vaikutuksia myös maankäytön kehittämisedellytyksiin. Hankkeiden myötä parantunut saavutettavuus voi hajauttaa yhdyskuntarakennetta, mutta alueidenkäytön suunnitelmassa ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on pyritty määrittelemään tavoiteltu kestävä yhdyskuntarakenne ja sitä tukeva liikennejärjestelmä. MAL-sopimuseduilla investointiohjelman tiehankkeet ovat MAL-sopimusten mukaisia. Helsingin seudulla vt 4 Ilmasillan eritasoliittymähanke (Malmin lentokentän alue) ja Turun seudulla E18 Raision keskustan kohdalla liittyvät vahvasti maankäytön kehittämisedellytyksiin.

Maantiehankkeiden **vaikutukset muihin ekologisen kestävyden osa-alueisiin** ovat liikenteen ilmanlaatua heikentäville päästöille sekä melulle ja tärinälle altistuminen ja luonnon monimuotoisuuteen, luonnonvarojen käyttöön ja materiaalihokkuuteen sekä vesiin ja maaperään kohdistuvat vaikutukset ja riskit. Investointiohjelman tiehankkeiden vaikutukset muihin ekologisen kestävyden osa-alueisiin eivät ole kokonaisuutena merkittäviä. Yksittäisten suunnitteluhankkeiden paikallisia ja alueellisia ympäristövaikutuksia arvioidaan tarkemmin YVA-prosesseissa, jonka perusteella tehdään päätöksiä suunnitelmien hyväksymisestä ja toimenpiteistä mahdollisten haittojen vähentämiseksi.

## 1.3 Vaikutukset tehokkuuteen

Investointiohjelmaan valittujen hankkeiden yhtenä keskeisenä valintakriteerinä on ollut hankkeen **yhteiskuntataloudellinen tehokkuus**. Hankkeita on myös arvi-

oitu ja vertailtu painottaen eri tavoitealueita (elinkeinoelämän tarpeet, työ- ja vapaa-ajan matkat, liikenneturvallisuus, hiilidioksidipäästöt, ympäristökestävyys ja kansalaisten terveys). Kaikkien investointiohjelmaan valittujen tiehankkeiden, joista on tehty hankearviointi, hyöty-kustannussuhde on vähintään yksi. Hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavimmat hankkeet sijoittuvat suurille kaupunkiseuduille, joilla myös liikennemäärät ovat suurimpia. Investointiohjelma sisältää merkittävän liikenteen hallinnan kehittämiskohteen (vt 4 Helsingin seudulla) sekä useita pienehköjä kustannustehokkaita palvelutasopuutteita korjaavia hankkeita. Investointiohjelmaan sisältyvät siltojen peruskorjaushankkeet vähentävät osaltaan liikenneverkon korjausvelkaa.

Investointiohjelman hankkeet **vaikuttavat julkistalouteen** lisäämällä tieverkon kunnossapitokustannuksia sekä vähentämällä verokertymää ajoneuvokustannusten pienemisen myötä. Ohjelmaan sisältyvät peruskorjaushankkeet auttavat kuitenkin välttämään korjausvelan kasvua.

## 1.4 Vaikutukset ilmastonmuutokseen

Maantiehankkeet vaikuttavat ilmastonmuutokseen monella tapaa. Autoliikenteen saavutettavuuden parantaminen lisää autoliikenteen suoritetta ja päästöjä. Kulkutapamuutokset ovat kuitenkin mukana vain harvojen liikennemallien avulla tehtyjen tiehankkeiden hankearvioinnissa eivätkä siten näy päästölaskelmissa. Etenkin kaupunkiseuduilla autoliikenteen saavutettavuuden paraneminen johtaa pidemmällä aikavälillä yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja liikennesuoritteiden kasvuun, mikä ei myöskään näy päästölaskelmissa. Infrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt eivät nekään sisälly päästölaskelmiin. Toisaalta tiehankkeesta seuraava liikenteen sujuvuuden paraneminen ja mahdollinen matkan lyheneminen voivat osaltaan vähentää päästöjä.

Investointiohjelman yksittäisten tiehankkeiden suorat ilmastovaikutukset ovat pieniä eikä niitä voida pitää perusteltuina priorisointiperusteina. Etenkin kaupunkiseuduilla on tarpeen arvioida, tukevatko hankkeet tavoiteltua vähäpäästöistä liikennejärjestelmäkokonaisuutta. Investointiohjelmaan sisältyvät kaupunkiseutujen tiehankkeet eivät tue siirtymää kestäviin kulkumuotoihin, mutta ovat toisaalta edellytys kestävästä maankäytön ratkaisuille. Niiden ensisijaisena tavoitteena on ajoneuvoliikenteen palvelutason parantaminen (ruuhkien ja häiriöherkkyyden vähentäminen) ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Pistemäisillä kohteilla saadaan turvattua tasainen matkanopeus, mikä vähentää erityisesti raskaan liikenteen päästöjä.

Investointiohjelmassa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja liityntäpysäköintiin osoitettu rahoitus tukee kestävästä liikkumisesta sijaintialueellaan ja mahdollistaa osaltaan myös siirtymän kestäviin kulkumuotoihin.

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

## 1.5 Vaikutukset liikennejärjestelmän turvallisuuteen

Investointiohjelma parantaa merkittävästi tieliikenteen turvallisuutta. Investointiohjelman tiehankkeista on kustannusosuuden perusteella 86 %:sta laadittu yhteiskuntataloudelliset laskelmat. Näiden hankkeiden laskennalliset liikenneturvallsuushyödyt ovat noin 14 keskimääräistä henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa eli nykyarvona 30 vuoden laskenta-ajanjaksolta n. 229 milj. euroa. Euromääräisesti vertailtuna hyöty on selvästi pienempi kuin matkojen ja kuljetusten käyttäjähyödyt (ks. edellä). Investointiohjelman tiehankkeiden kattaessa 56 % hankearvioidun vertailujoukon maksimiturvallsuushyödyistä, voidaan kuitenkin todeta valittujen tiehankkeiden edistävän turvallisuuden tavoitealuetta tehokkaasti. Ohjelma sisältää lisäksi runsaasti pieniä hankkeita, joista ei ole laadittu yhteiskuntataloudellista arviointia, minkä takia esitetyt määrälliset vaikutukset aliarvioivat mitä ilmeisemmin ohjelman turvallisuusvaikutuksia. Pienillä hankkeilla parannetaan mm. liittymäjärjestelyjä, rakennetaan keskikaiteita ja riista-aitoja, levennetään piennaralueita sekä rakennetaan ruuhkaisille teosuoksille lisäkaistoja. Toimien on tunnustettu vähentävän tehokkaasti onnettomuuksia ja niiden yhtenä valintaperusteena on ollut liikenneturvallsuuden parantaminen.

Investointiohjelma parantaa merkittävästi liikkumisympäristöjen turvallisuutta tiehankkeiden vaikutusalueilla. Turvallsuuden tasoltaan puutteelliseksi koettujen ympäristöjen laajuuteen investointiohjelmalla ei ole merkittävää vaikutusta.

## 1.6 Investointiohjelman maantiehankkeiden tuottamat euromääräiset hyödyt

Investointiohjelman 20 maantiehankkeista on laadittu Väyläviraston hankearviointiohjeita vastaava hankearviointi. Hankearvioitujen hankkeiden investointikustannukset ovat noin 1 162 miljoonaa euroa.

Väyläviraston PRIO-työkälulla voidaan muodostaa eri ehtojen perusteella hankejoukkoja, hankekoreja. Hankekori voidaan muodostaa valikoimalla koriin sovitut hankkeet erikseen, esimerkiksi investointiohjelmaan valikoituneet hankkeet muodostavat investointiohjelman hankekorin. Hankekoreja voidaan muodostaa myös antamalla halutuille tavoitealueille painotuksia. Esimerkiksi jos pyritään yhden tavoitealueen maksimointiin, annetaan muille tavoitealueille painotukseksi nolla, jolloin koriin valikoituvat hankkeet, joilla haluttu tavoitealue maksimoituu. Jos taas halutaan muodostaa puhtaasti hyödyt maksimoiva kori, annetaan kaikkien tavoitealueiden hyödyille sama kerroin - näin saadaan muodostettua hyöty-kustannussuhteen maksimoiva tehokkuuskori.

- Investointiohjelman hankekori tuottaa tehokkuuden maksimoivan korin hyödyistä 60 %. Investointiohjelman korin tuottamien yhteiskuntataloudellisten hyötyjen määrä on yhteensä näin ollen 1,69 miljardia euroa ja korin hyöty-kustannussuhde 1,5.
- Saavutettavuuden osalta investointiohjelman hankearvioidut hankkeet tuottavat yhteensä 1,97 miljardia euroa hyötyjä 30 vuoden laskenta-ajalta, joka on 58 % kyseisen tavoitealueen on maksimihyödyistä.

- Turvallisuuden tavoitealueella hyötyjä tuotetaan 30 vuoden laskenta-aikana yhteensä 229 milj. euroa, joka vastaa 56 % turvallisuustavoitealueen maksimihyödyistä.
- Hiilidioksidipäästöjen osalta kori tuottaa hyötyjä 35 milj. euroa ja tämä on noin 50 % kyseisen tavoitealueen maksimihyödyistä.
- Kestävyystavoitealueella negatiivisia hyötyjä tuotetaan 206 milj. euroa. Kestävyyshaittojen syntyminen johtuu maantiehankkeiden aiheuttamasta yhdyskuntarakenteen hajautumisesta.

Investointiohjelman hankekori painottaa suhteellisesti eniten saavutettavuutta. Toiseksi suurin painotus tarkastelluista tavoitealueista on turvallisuushyödyillä. Tavoitealueista heikoiten korissa painottuu kestävyys ja CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentäminen. Kaikkiin muihin vertailussa mukana oleviin koreihin verrattuna IO-kori pärjää kuitenkin kestävyuden maksimoivan korin jälkeen parhaiten juuri kestävyystavoitealueella. Toisin sanoen tuottaa muihin vertailukoreihin nähden vähiten haittoja kestävyydelle (pl. tavoitealueen maksimoiva kori). Euromäärissä mitattuna hyötyjen menetykset ovat kuitenkin suurimmat saavutettavuuden tavoitealueella, josta suurin osa maantiehankkeiden laskennallisista hyödyistä saadaan.

## Liite 2a

# Investointiohjelman 2024–2031 maantiehankkeet

### Investointiohjelman maantiehankkeiden kuvaukset

#### TEN-T ydinverkon parantaminen

- T1 Vt 4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki (1A)
- T2 Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa (1A)
- T3 Vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (1A)
- T4 Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä (1A)
- T5 E18 Kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa (1A)
- T6 Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (1B)

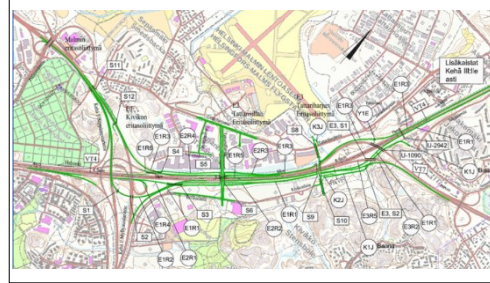
#### Muiden pääväylien parantaminen

- T7 Vt 2 Humppilan kohta (väli Vt 9 - Mt 232) (hankekoru 1A)
- T8 Vt 2 Ruskila-Haistila, Ulvila (1A)
- T9 Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke, Rokkakoski-Hanhijärvi (1A)
- T10 Vt 3 Alaskylä-Parkano (1A)
- T 11 Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka (1A)
- T 12 Vt 3 ja Vt 19 liittymä Jalasjärvellä, Kurikka (1A)
- T13 Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie 1.vaihe (väli Vt 3 - Sepänkyläntie) (1A)
- T14 Vt 8 Kokkolan keskustan kohta 1.vaihe (Eteläväylä) (1A)
- T15 Vt 9 Tampere-Orivesi 1. vaihe (väli Alasjärvi-Käpykangas) (1A)
- T16 Vt 15 Kotka (Rantahaka)–Kouvola 1. vaihe (1A)
- T17 Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie), Kotka (1A)
- T18 Vt 21 Palojoensuu-Maunu, Enontekiö (1A)
- T19 Vt 21 Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekiö (1A)
- T20 Vt 2 parantaminen Porin keskustassa (1B)
- T23 Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1.vaihe (1B)
- T24 Vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi (1A)
- T27 Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus (1A)
- T28 Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla, Parainen (1A)
- T29 Yt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (1A)
- Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen
- Keskisuuret kriittiset sillat
  - T21 Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli (1B)
  - T22 Vt 6 Syrjäsalmen silta, Kitee (1B)
  - T25 Vt 27 Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta (1A)
  - T26 Kt 40 Hepojoen silta ja Pietilän alikulkukäytävä, Kaarina (1A)
  - T30 Vt 5 Kitisen silta, Sodankylä (1B)
  - T31 Vt 11 Koiviston silta ja Pikkuhaaran silta, Pori (1B)
  - T32 Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala (1B)
  - T33 Kt 73 Lieksanjoen silta, Lieksa (1B)
  - T34 St 849 Iijoen silta, Oulu (1B)
  - T35 St 937 Pellon silta (1B)

## T1 Vt 4 välillä Kehä I - Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä sis. liikenteen hallinta välille Helsinki -Järvenpää (hankekor 1A)

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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 suuri nopeusero muuhun liikenteeseen johtaa koko tiekapasiteetin heikkoon hyödyntämiseen. Valtatien 4 käytävään on keskittynyt ja tulee jatkossakin keskittymään valtakunnallista logistista toimintaa ja logistiikkakeskuksia. Koskela–Järvenpää-välin onnettomuustiheys on kaksinkertainen ja onnettomuusaste keskimääräistä korkeampi valtakunnalliseen moottoriteiden keskiarvoon nähden. Puutteet on tunnistettu Liikenteen strategisessa tilannekuvassa.

Yhteysvälin välityskyky ylittyy vakavimmin Kehä I:n ja valtatie 7 välillä. Sekoittuvat liikennevirrat ovat suuret ja jonot yltävät aamuisin valtatielle 7 ja iltapäivisin jopa kilometrejä Kehä I:tä pitkin. Myös pohjoisempaan Kehä III:n ja Korson eritasoliittymän (st 152) välillä välityskyky ylittyy erityisesti aamuisin etelän suuntaan. Ruuhkautuminen haittaa myös bussi- ja tavaraliikennettä ja ohjaa liikennettä alempiasteiselle verkolle. Erittäin häiriöherkkiä ovat Kehä I–Kehä III -väli sekä Koivukylän ja Korson eritasoliittymien väli. 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. Väylän eteläistä osaa käyttää myös Porvoon suunnan ja tulevaisuudessa myös Östersundomin ja Malmin asuinkäyttöön rakennettavan lentokenttäalueen liikenne. Huolimatta erittäin korkeista liikennemääristä valtatiellä 4 ei ole bussipysäkkejä Viikin ja valtatie 4 suuntiin. Valtatie 4 varren maankäyttö kärsii liikennemelusta.

### 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 käyttämään myös Viikki-Malmi pikaraitiotie.

### AIKATAULU

Valtatie 4 parantaminen välillä Kehä I - Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki, tiesuunnitelma on valmis. MAL 2019 suunnitelmassa hanke on esitetty rakennettavaksi kaudella 2024–2027. Liikenteen hallintaa voidaan toteuttaa kehä III pohjoispuolelle 2022–2023.

### KUSTANNUKSET

Valtatie 4 parantaminen välillä Kehä I - Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki, tiesuunnitelman rakennuskustannusarvio kustannusennuste on 130 milj. euroa (MAKU-indeksi 140,2015=100).

### VAIKUTUKSET

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Valtatie 4 (Lahdenväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa ja pääväyläasetuksen mukainen I tason pääväylä. Merkitys tavara- ja joukkoliikenteelle on suuri.

Valtakunnallisesti merkittävät pääkaupunkiseudun yhteydet muualle Suomeen paranevat hankkeen myötä. Liikenneturvallisuus ja sujuvuus paranevat.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke tukee Liikenne12 -suunnitelman saavutettavuuden tavoitetta kehittämällä maakuntakeskusten välistä työssäkäyntiliikennettä ja parantamalla kuljetusten toimintaedellytyksiä TEN-T ydinverkolla. Ilmasillan liittyminen on edellytys kestävään liikkumisen tavoitetta edistävälle Viikki-Malmi pikaraitiotien toteuttamiselle. Liikenteen hallinnan toimenpiteet tukevat Liikenne 12 -suunnitelman tehokkuuden tavoitetta

**Saavutettavuus**

Hanke vähentää suunnittelualueen häiriöherkkyyttä ja siten parantaa matka-ajan ennustettavuutta. Erytisen merkittävää tämä on valtakunnallisten kuljetusvirtojen kannalta. Valtatie 4 kuuluu TEN-T ydinverkkoon ja on yhteys Helsingin kantakaupungin satamiin, jotka kuuluvat myös 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.

Hankkeella tuetaan Malmin alueen kehittämisen mahdollisuuksia.

**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).

**Ilmastomuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

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

**Kestävyys**

Suunnitellun meluntorjunnan avulla päästään Malmin kaavarungon alueella pääosin 55 dB alittavaan melutasoon.

Kehä I Sepänmäen kohdan melusteilla saavutetaan tarkastelupisteestä riippuen 5–13 dB melutason alenema. Melutasot laskevat esteiden vaikutusalueella tasolta 55–72 dB tasolle 50–62 dB. Melusteiden vaikutuksen piirissä on muutamia (noin 20 kpl) pientaloja. Näiden kohdalla melutilanne paranee merkittävästi, mutta melutasot kuitenkin edelleen ylittävät ohjearvon. 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 päätieverkolla. Tavaraliikenteen ajoneuvo- ja aikakustannussäästöt, joukkoliikennematkustajien aikahyödyt sekä turvallisuushyödyt ovat henkilöautoliikenteen aikahyötyihin verrattuna selvästi pienempiä, mutta silti merkittäviä.

## T2 Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa (hankkeori 1A)

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 4 turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan rakentamalla ohituskaistoja, eritasoliittymiä sekä toteuttamalla liittymäjärjestelyjä. Valtatiellä on paljon yksityistieliittymiä eikä tieosuudella ole riittävästi turvallisia ohituspaikkoja. Valtatiellä 4 on 21 kilometriä moottoriliikennetietä ilman liittymiä, mikä aiheuttaa haittaa poliisi- ja pelastustoimelle sekä kiertohaittaa mm. rinnakkaistien varren maankäytölle. Hanke on osa yhteysvälin Lahti-Jyväskylä vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**



### NYKYTILA

Valtatie 4 (E75) on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa ja suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Valtatie 4 on LVM:n asetuksen mukainen maanteiden pääväylä ja kuuluu palvelutasoluokkaan I. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle. Valtatie 4 on Jyväskylän ja Toivakan välillä myös tärkeä työmatkaliikenteen reitti.

Suunnitteluosuuden keskimääräinen vuorokausiliikenne-määrä on noin 6 200–7 600 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 11–17 %.

Valtatiellä 4 on 21 kilometriä pitkä moottoriliikennetieosuus, missä ei ole liittymiä. Tämä aiheuttaa kiertohaittaa poliisi- ja pelastustoimelle sekä kiertohaittaa mm. maankäytölle. Valtatie on vilkasliikenteinen ja raskasta liikennettä on paljon. Valtatiellä ei ole riittävästi turvallisia ohituspaikkoja eikä kattavaa rinnakkaistieverkkoa. Rinnakkaistieverkon puuttuessa paikallinen ja hidas liikenne käyttää valtatieä myös lyhyillä matkoilla. Häiriötilanteessa, jossa koko valtatie joudutaan sulkemaan, valtatie liikenteelle tulee merkittävää haittaa. Valtatien suuresta liikennemäärästä johtuen tasoliittymistä valtatie liikenteen sekaan liittyminen on vaikeaa ja turvatonta. Myös valtatieltä sivutielle kääntyminen on turvatonta, etenkin vasemmalle kääntyessä, johtuen valtatie 4 suuresta liikennemäärästä. Korkea liittymätiheys, vilkkaat tasoliittymät ja liittymien järjestelemättömyys aiheuttavat häiriötä valtatie liikenteelle hidastaen suoraan ajavaa liikennettä. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

### HANKE JA TAVOITTEET

Rakennetaan uusia ohituskaistoja ja tehdään yksityistiejärjestelyjä sekä parannetaan poikittaisia yhteyksiä.

Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

### AIKATAULU

Tiesuunnitelma on valmis.

### KUSTANNUKSET

Kustannusarvio on noin 14 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

### VAIKUTUKSET

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 4 täyttää myös paremmin TEN-T ydinverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.



**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hanke parantaa myös kestävyttä, kun valtatie varteen rakennetaan yhtenäinen rinnakkaistieverkko, joka mahdollistaa turvallisemman ja sujuvamman liikkumisen jalan ja pyörällä paikallisesti, sekä pidemmällä matkalla.

Hanke vastaa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisiosta.

**Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. 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 vähennetään valtatie häiriöherkkyyttä.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun rakennetaan turvallisia ohituskaistaosuuksia sekä estetään rakenteellisesti kohtaamisonnettomuudet. Suorien yksityistieliittymien katkaiseminen valtatielle sekä tasoliittymiin toteutettavat kaistajärjestelyt parantavat myös merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun konfliktipisteet valtatiellä vähenevät ja liittyminen sekä erkaneminen valtatiehen toteutetaan parannetuina kaistajärjestelyin.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun valtatielle toteutetaan ohituskaistapari. Säännölliset ohitusmahdollisuudet vähentää jarruttelua ja mahdollistaa hitaampien, kuten runsaan raskaan liikenteen ohittamiset hallitusti. Vaikutukset hiilidioksidipäästöihin ovat kuitenkin vähäisiä.

**Kestävyys**

Hankkeessa toteutetaan melusuojusta, joten melulle nykytilanteessa altistuvien määrä vähenee hankkeen myötä.

Hankkeessa toteutetaan koko välille kattava valtatie suuntainen rinnakkaistie yksityistieverkkona, joka mahdollistaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisemman liikkumisen kuin valtatie varrella.

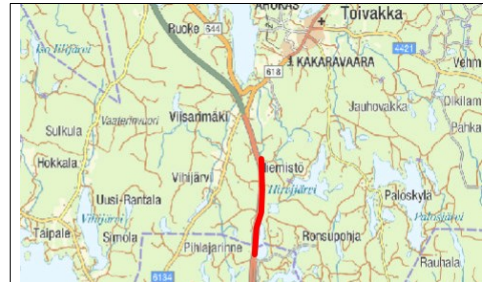
Valtatie varren rinnakkaistie mahdollistaa maankäytön kehittymisen, kun yhteydet valtatielle parannetaan turvallisemmiksi.

**Tehokkuus**

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

**T3 Vt 4 Vestonmäen kohta, Toivakka (hankekorin  
1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatien 4 turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan rakentamalla keskikaide nykyisen ohituskaistan kohdalle sekä poistamalla ohituskaistalla olevat suorat yksityistieliittymät. Hanke on osa yhteysvälin Lahti-Jyväskylä vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**

**NYKYTILA**

Valtatie 4 (E75) on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa ja suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Valtatie 4 on LVM:n asetuksen mukainen maanteiden pääväylä ja kuuluu palvelutasoluokkaan I. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle. Valtatie 4 on merkittävä tavaraliikenteen väylä ja raskaan liikenteen määrä on suuri. Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä hankealueella on 5 869 ja raskaan liikenteen määrä 1 021 ajoneuvoa (17,4 %).

Valtatie on vilkasliikenteinen, eikä valtatiellä ole riittävästi turvallisia ohituspaikkoja tai kattavaa rinnakkaistieverkkoa. Rinnakkaistieverkon puuttuessa paikallinen ja hidas liikenne käyttää valtatieä myös lyhyillä matkoilla. Häiriötilanteessa, jossa koko valtatie joudutaan sulkemaan, valtatieen liikenteelle tulee merkittävää haittaa. Valtatieen suuresta liikennemäärästä johtuen tasoliittymistä valtatieen liikenteen sekaan liittyminen on vaikeaa ja turvatonta. Myös valtatieltä sivutielle kääntyminen on turvatonta, etenkin vasemmalle kääntyessä, johtuen valtatieen 4 suuresta liikennemäärästä. Korkea liittymätiheys, vilkkaat tasoliittymät ja liittymien järjestelemättömyys aiheuttavat häiriötä valtatieen liikenteelle hidastaen suoraan ajavaa liikennettä.

Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Rakennetaan keskikaide nykyiselle ohituskaistaosuudelle ja tehdään yksityistiejärjestelyjä sekä parannetaan poikittaisia yhteyksiä.

Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on valmis.

**KUSTANNUKSET**

Kustannusarvio on noin 10 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 4 täyttää myös paremmin TEN-T ydinverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinon ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hanke parantaa myös kestävyttä. Hanke vastaa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisiosta.

**Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. 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, kun nykyiselle ohituskaistalle rakennetaan keskikaide, millä estetään kohtaamisonnettomuudet. Suorien yksityistie liittymien katkaiseminen valtatielle sekä tasoliittymien parantamiset, parantavat myös merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun konfliktipisteet valtatiellä vähenevät ja liittyminen sekä erkaneminen valtatiehen toteutetaan parannetuilla kaistajärjestelyillä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Hankealueella on yksittäisiä asuinrakennuksia sekä vapaa-ajan asuntoja melualueella.

Hankkeessa suljetaan suorat yksityistie liittymät valtatielle ja järjestellään yhteydet rinnakaistieverkon kautta ohituskaistaosuuksien ulkopuolelle.

Valtatien varren rinnakaistie mahdollistaa maankäytön kehittymisen, kun yhteydet valtatielle parannetaan turvallisemmiksi.

**Tehokkuus**

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

**T4 Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä  
(hankekorin 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 4 turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan rakentamalla eritasoliittymä Oravasaaren risteyssillan kohdalle, parantamalla ylimenevää yhdystietä 1663 sekä parantamalla maanteiden 1663 ja 644 liittymää. Valtatiellä 4 on 21 kilometriä moottoriliikennetietä ilman liittymiä, mikä aiheuttaa haittaa poliisi- ja pelastustoimelle sekä kiertohaittaa mm. rinnakkaistien varren maankäytölle. Hanke on osa yhteysvälin Lahti-Jyväskylä vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita. Tästä johtuen hanke on mukana investointiohjelmassa.**

**NYKYTILA**

Valtatie 4 (E75) on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa ja suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Valtatie 4 on LVM:n asetuksen mukainen maanteiden pääväylä ja kuuluu palvelutasoluokkaan I. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle. Valtatie 4 on Jyväskylän ja Toivakan välillä myös tärkeä työmatkaliikenteen reitti. Valtatie 4 on merkittävä tavaraliikenteen väylä ja raskaan liikenteen määrä on suuri.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä hankealueella valtatiellä 4 on 5 507 ja raskaan liikenteen määrä 833 ajoneuvoa (15 %). Maantien 1663 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on 355 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen määrä 23 ajoneuvoa. Maantien 644 liikennemäärä on 1 409 ja raskaan liikenteen määrä 145 ajoneuvoa. Oravasaaren kohdalta ei ole tällä hetkellä yhteyttä seututielle 644. Kun eritasoliittymä valtatielle 4 toteutetaan, lisääntyy liikenne myös maanteilla 1663 sekä maanteiden 1663 ja 644 liittymässä.

Valtatiellä 4 on 21 kilometriä pitkä moottoriliikennetieosuus, missä ei ole liittymiä. Tämä aiheuttaa kiertohaittaa poliisi- ja pelastustoimelle sekä kiertohaittaa mm. maankäytölle. Valtatie on vilkasliikenteinen ja raskasta liikennettä on paljon. Häiriötilanteessa, jossa koko valtatie joudutaan sulkemaan, valtatie liikenteelle tulee merkittävää haittaa. Maantien 1663 rakenne ei kestä lisääntyvän liikennemäärän kuormaa. Maantien poikkileikkaus on kapea.

Valtatie 4 rinnakkaistie seututie 644 on osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa ja valtatie 4 hankealueella osa täydentävää reittiä. Eritasoliittymän valmistumisen jälkeen maantiet 1663 ja 644 toimivat varareitteinä kaikelle liikenteelle.

Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Täydennetään Oravasaaren ja Majalahden risteyssillat rampeilla ja tehdään yksityistiejärjestelyjä sekä parannetaan poikittaisia yhteyksiä.

Hankkeen tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

**AIKATAULU**

Tie- ja rakentamissuunnitelma on valmis Oravasaaren eritasoliittymästä. Maantien 1663 parantamisesta sekä maanteiden 1663 ja 644 liittymän parantamiseksi tiesuunnitelma on käynnissä.

**KUSTANNUKSET**

Kustannusarvio on noin 7 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 4 täyttää myös paremmin TEN-T ydinverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hanke parantaa myös kestävyttä, kun rakennettavaan Oravasaaren eritasoliittymään toteutetaan linja-autoliikenteen pysäkit.

Hanke vastaa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisiosta.

### **Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. Hanke parantaa sekä valtakunnallisia liikenneyhteyksiä että maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatie 4 käytävässä sekä vähennetään valtatie häiriöherkkyyttä. Hanke edistää erityisesti saavutettavuutta poliisin ja pelastustoimen osalta, kun yhteydet verkon eri osille nopeutuvat.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun osa liikenteestä voi siirtyä käyttämään valtatie 4 pienipiirteisen maantien 644 sijaan. Maantien 16633 liikenneturvallisuus paranee myös merkittävästi, kun maantietä levennetään ja sen rakennetta parannetaan.

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

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Valtatie 4 parantamisen yhteydessä on jo toteutettu meluntorjuntatoimenpiteitä.

Oravasaaren eritasoliittymän yhteyteen toteutetaan linja-autopysäkit sekä parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta maanteiden 16633 ja 644 liittymässä.

Hanke mahdollistaa maankäytön kehittämisen Oravasaaren eritasoliittymän läheisyydessä, kun yhteys alueelle avataan valtatie 4 kautta.

### **Tehokkuus**

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

## T5 E18 Turun kehätie Raision keskustassa (hankkeori 1A)

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Tiejakso Raision keskustassa poikkeaa huomattavasti muista E18 tieosuuksista. Keskustassa kaupunkiliikenne ja päätien liikenne sekoittuvat ja tie ei täytä tärkeimmille päätieyhteyksille asetettuja tavoitteita. Kehätien parantamisen tavoitteena on korjata puutteet tienlaatutasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseudun kasvuedellytyksiä.**



### NYKYTILA

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. Liikennemäärät keskustassa ovat erittäin suuret (19 000–36 000 ajon./vrk), etenkin raskasta liikennettä (satamat, öljyterminaali) on paljon. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Keskustan valo-ohjatut liittymät toimivat ruuhka-aikana kapasiteettinsa äärirajoilla. Lähekkäin 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

Tavoitteena on TEN-T ydinverkon vaatimusten saavuttaminen kaupunkikeskustan kohdalla. E18 -tielle (kantatie 40) rakennetaan 3+3-kaistainen n. 450 m pituinen tunneli. Tunneli alittaa Raisiontien. Raision keskustan eritasoliittymä rakennetaan tunnelin länsipuolelle ja kaupunkikeskustan katuverkkoa täydennetään uusilla katuyhteyksillä. Rakennetaan puuttuva E18 -tien rinnakkaiskatu E8 yli itään. E18 ja vt 8 liittymä parannetaan kolmikerroksiseksi kiertoeritasoliittymäksi. Jalankulun ja pyöräilyn reittejä parannetaan ja risteämiset pääväylien kanssa toteutetaan eritasossa. Tehdään meluntorjuntaa. Hanke on osa E18 Turun kehätien kehittämistä.

### AIKATAULU

Tiesuunnitelma on valmis ja lainvoimainen, toteutusvalmis.

### KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusennuste on noin 221 milj. euroa (MAKU 2015=100:140). Hankkeen kustannuksille on mahdollista hakea CEF-tukea ydinverkon satamaan johtavana tienä.

### VAIKUTUKSET

#### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke turvaa valtakunnallisesti merkittävän tieyhteyden jatkuvuutta sekä yhteyksiä valtakunnallisesti merkittäviin satamiin, öljyterminaaliin ja Meyerin telakalle. Tiejakson palvelutaso parannetaan vastaamaan TEN-T-verkon vaatimuksia. Hanke poistaa pullonkaulan Skandinavia - Välimeri ydinverkkokäytävältä.

#### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Hanke vastaa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin sujuvoittamalla liikennettä ja parantamalla turvallisuutta. Se mahdollistaa Raision keskustan kehittämisen joukkoliikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuen. Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä ja tukee siten ilmastomuutoksen hillitsemistä.

**Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Joukkoliikenteen järjestämisen kannalta kaupunkiseudun ratikka-/superbussiratkaisu mahdollistuu. Jalankulun ja pyöräilyn E18 suuntainen yhteys parannetaan laatuikäväksi.

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.

Hankkeella tuetaan Raision yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytyä ja Pohjoisen kasvuyöhykkeen kytkeytymistä paremmin osaksi EU:n TEN-T-ydinverkkokäytävää. Kehä- tien ja rinnakkaisväylien asema liikennejärjestelmässä selkiintyy uuden katuverkon myötä.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia. Henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet vähenevät 33 % ja liikennekuolemat lähes 90 %. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät, lähes kokonaan poistuvista jalankulun ja pyöräilyn- sekä risteysonnettomuuksista.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke puolittaa hiilidioksidipäästöt.

**Kestävyys**

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 tukeutuen.

**Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja sen H/K-suhde on 1,3. Laskelma on tehty Turun seudun liikennemallin mukaisella ennusteella. Hankkeen suurimmat yhteyskuntataloudelliset hyödyt kohdistuvat tienkäyttäjän matkakustannuksiin sekä kuljetuskustannuksiin, jotka koostuvat aika- ja ajo-neuvokustannuksista. Positiivisia hyötyjä kertyy myös turvallisuus- ja ympäristövaikutuksista.

**T6 Vt 4 Vaajakosken kohta, Jyväskylä (hankekori 1B)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 4 ja 9 sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan rakentamalla moottoritie Haapalahden ja Vaajakosken välille ja parantamalla valtatietä 9 Kanavuoren ja Ruokosaaren välillä. Hankkeessa edistetään Jyväskylän pyöräbaanaverkon laajentamista Vaajakoskelle sekä toteutetaan melusuojuuksia.**

**NYKYTILA**

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 maanteiden ja rautateiden pääväyliksi valtatiet 4 ja 9 on määritetty pääväylien palvelutasoluokkaan I. Molemmat valtatiet ovat osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja puutteita on useita.

Tieosuus toimii Jyväskylän eteläisenä sisääntulotienä, joka välittää sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Valtatie 4 on Vaajakosken ja Kanavuoren välillä kaksi kaistainen 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.

Vaajakosken ja Kanavuoren kohdalla esiintyy säännöllisesti sujuvuusongelmia. Kiertoliittymien kapasiteetti ei riitä ja jonot ulottuvat pahimmillaan Vaajakosken moottoritielle asti. Liittyminen sivusuunnilta valtatielle on vaikeaa. Nopeusrajoitus Vaajakosken ja Kanavuoren kiertoliittymien välillä on 50–60 km/h. Lyhin kiertotie on yli 40 km pitkä ja huonotasoinen. Liikenteestä aiheutuu meluhaittaa valtatie 4:n läheisyydessä asuville. Tieosuudella tapahtuu vuosittain keskimäärin 2 henkilövahinkoihin johtavaa onnettomuutta. Selkeät onnettomuuskausat ovat Vaajakosken ja Kanavuoren kiertoliittymissä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatietä 4 parannetaan ja moottoritietä rakennetaan uuteen maastokäytävään (n. 3 km) Varassaaressa. 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**

Tiesuunnitelmaa valmistuu v. 2023.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 185 milj. euroa (MAKU 140,2015=100). Ulkopuolisten rahoitusosuudet selviävät tiesuunnittelun aikana.



## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 4 ja 9 täyttää myös paremmin TEN-T kattavalle verkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hanke parantaa myös kestävyttä, kun ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat.

Hanke edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, vastaa työmatkaliikenteen tarpeisiin sekä parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Hanke vastaa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisioista.

### **Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. 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 Jyväskylän saavutettavuutta ja elinvoiman kasvua. Liikenteellisen saavutettavuuden hyödyt painottuvat hieman enemmän elinkeinoelämälle kuin työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämiseen.

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 n 3,14 tn/v.

### **Kestävyys**

Rakennettavat melusuojaukset vähentävät merkittävästi liikenteen aiheuttamia meluhaittoja.

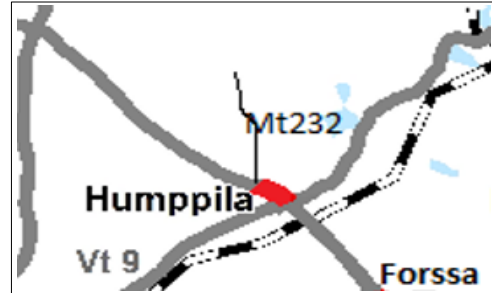
Kestävien liikkumismuotojen houkuttelevuutta parannetaan merkittävästi. Toimenpiteet edistävät linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä edistävät jalankulkua ja pyöräilyä niin työmatkoilla kuin vapaa-ajalla. Hankkeella edistetään Jyväskylän pyöräbaanaverkon laajentumista Vaajakoskelle.

### **Tehokkuus**

Hanke parantaa liikenteen taloudellisuutta ja sen H/K-suhde on 1,6. Suurimmat hyödyt saadaan tienkäyttäjien matkakustannusten, erityisesti aikakustannusten pienentymisestä. Vaikka kyseessä on osittain uusi liikenneinvestointi, edistää se myös kestävästä liikennestä ja investoinnista saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset.

**T7 Vt 2 Humppilan kohdalla väli Vt 9- Mt 232  
(hankekoru 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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–Niirala) 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 muodostaen suunnittelualueen rungon. 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 (SEKV), jonka mitoitustavoite perustuu kooltaan 7x7x40 metrin kuljetuksiin.

Valtatie 2 on suunnittelualueella kauttaaltaan kaksikaistainen ja yksiajoratainen. Nopeusrajoitus on suurimmalla osalla aluetta 80 km/h, länsipäässä 100 km/h.

Suunnittelualueelle keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2021 oli noin 3 400 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista raskasta liikennettä oli noin 650 ajon./vrk eli peräti 19 %. Raskaista ajoneuvoista valtaosa, yli 80 %, oli ajoneuvoyhdistelmiä. Ennen koronapandemiaa vuonna 2019 KVL oli noin 3 640 ajon./vrk ja ensimmäisenä koronavuonna 2020 noin 3 190 ajon./vrk. Suuri raskaan liikenteen osuus ja heikot ohittamismahdollisuudet heikentävät liikenteen sujuvuutta. Keskimääräinen onnettomuusaste on korkeampi kuin valtateillä yleensä.

Valtatien 2 välillä vt 9-mt 232 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**

Tie- ja rakennussuunnitelma suunnitelma on valmiita.

**KUSTANNUKSET**

Kustannusennuste on noin 8 milj. euroa (MAKU 2015; 140).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke toteuttaa paremmin asetuksessa määritellyjä palvelutasotavoitteita.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Parantaa alueiden välistä saavutettavuutta kehittämällä Helsinki–Pori-välin pääyhteyttä. Parantaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa lisäämällä tieliikenteen turvallisuutta.

**Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Vaikutukset näihin jäävät kuitenkin suhteellisen pieniksi, liikenteellisen saavutettavuuden hyödyt yhteensä n. 800 t€ laskenta-ajalta. Suurimmat hyödyt tulevat kevyiden ajoneuvojen aikakustannussäästöistä.

**Liikenneturvallisuus**

Reunaympäristön pehmentäminen, riista-aidat, tien leventäminen ja liittymäjärjestelyt parantavat liikenneturvallisuutta. Hanke vähentää liikenneonnettomuuksia. Hyödyt eivät ole turvallisuustehokkuuden kannalta suuria, mutta hankkeen hyötyprofiilissa korostuvat, turvallisuushyödyt laskenta-ajalta n. 300 t€. Suhteessa hankkeen muihin vaikutuksiin turvallisuushyödyt ovat merkittäviä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke ei juurikaan vaikuta hiilidioksidipäästöihin. 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. HK-suhde on 0,1 ja jos pohjavesialueen kustannukset poistetaan HK-suhde 0,4.

**T8 Vt 2 Ruskila - Haistila, Ulvila (hankekoru 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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. Tie on osa erikoiskuljetusten runkoreittiä.

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.

**AIKATAULU**

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

**KUSTANNUKSET**

Kustannusarvio on noin 7 milj. euroa (MAKU 2015; 140).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke toteuttaa paremmin pääväyläasetuksessa määriteltyjä palvelutasotavoitteita.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Parantaa alueiden välistä saavutettavuutta kehittämällä Helsinki–Pori-välin pääyhteyttä. Parantaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa lisäämällä tieliikenteen turvallisuutta.

**Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää liikenneonnettomuuksia.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke ei vaikuta merkittävästi hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

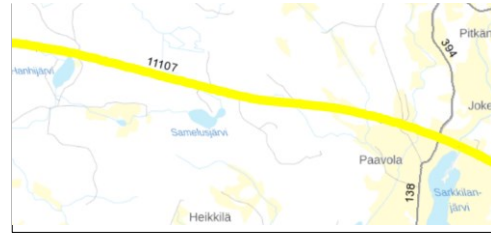
Jalankululle ja pyöräilylle on olemassa rinnakkaisväylä.

**Tehokkuus**

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

**T9 Vt 3 Hämeenkyrönväylän jatke, Rökkakoski -  
Hanhijärvi (hankekoru 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä. Etenkin elintarvikekuljetuksille tieosuudella on suuri merkitys. Tieosuus ei nykyisellään täytä pääväylistä 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.**



**Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinäjoen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä. Etenkin elintarvikekuljetuksille tieosuudella on suuri merkitys. Tieosuus ei nykyisellään täytä pääväylistä 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**

Valtatie 3 (E12) Rökkakoski-Hanhijärvi (pituus n. 3,5 km) on osa valtakunnallista päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Pirkanmaan kautta Pohjanmaalle. 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 tunnustettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatietä levennetään koko suunnitteluosuudelta keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi tieksi. Valtatietä katkaistaan kaikki yksityistie- ja maatalousliittymät. Katkaistaville liittymille tehdään niiden tarvitsemat korvaavat rinnakkaistieyhteydet. Lisäksi poliisin käyttöön toteutetaan tarkastusalueet. Me-luisteita tehdään asutuksen kohdille. Valtatie valaistetaan koko suunnitteluosuudelta. Rakennetaan pieneläinputkia valtatie alii.

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on valmis.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 12 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke toteuttaa pääväylistä annetun asetuksen mukaiset tavoitteet.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa Tampere-Vaasa/ Seinäjoki yhteyden toimivuutta ja siten alueiden välistä saavutettavuutta.

**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 valtatie varrella. Liikenteellisen saavutettavuuden osalta suurempi osa hyödyistä kohdistuu elinkeinoelämälle kuin työ- ja vapaa-ajan matkojen edistämiseen. Muihin maantiehankkeisiin nähden saavutettavuustehokkuus on keskimääräistä matalammalla tasolla.

**Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee. Vakavien loukkaantumisien 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 maantiehankkejoukon tehokkaimmista turvallisuushankkeista (5. tehokkain).

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Kannattavuuslaskelman mukaan hankkeella on pieni negatiivinen vaikutus hiilidioksidipäästöihin käytön aikaisten vaikutusten osalta.

**Kestävyys**

Alueella on vain vapaa-ajan asutusta, joten melumallilla ei saada laskettua altistuvien asukkaiden määrää. Tehtävät melusuojuukset ainakin varmistavat, ettei altistuvien määrä kasva.

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

**T10 Vt 3 Alaskylä - Parkano (hankeori 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 3 Tampereelta pohjoiseen Vaasan ja Seinä-joen suuntaan on yksi valtakunnan tärkeimpiä elinkeinoelämän kuljetusreittejä. Etenkin elintarvikekuljetuksille tieosuudella on suuri merkitys. 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**

Valtatien 3 (E12) Alaskylä–vt 23-tieosuus (pituus n. 5,0 km) on osa valtakunnallista päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Pirkanmaan kautta Pohjanmaalle. 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.

Parkanon eritasoliittymän alueelle suunnitellut toimenpiteet (mm. uusi risteyssilta ja kiertoliittymä valtatielle 23) on toteutettu pääosin vuonna 2016.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Hankkeessa tehdään seuraavia toimenpiteitä:

Hankkeessa tehdään uusi 2+1 keskikaiteellinen ohituskaista sekä nykyisen ohituskaistan jatkaminen ja liittäminen 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. Melusteita tehdään asutuksen kohdille 2 575 m. Tampereenkadun jatkeeksi tehdään valtatie 3 ylittävä silta. Valtatie 3 valaistaan hanke-alueella.

**AIKATAULU**

Tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Hanke on toteutettavissa välittömästi.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 16 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100). Parkanon kaupungin osuus kustannuksista on noin 0,7 milj. euroa.

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke toteuttaa pääväylistä annetun asetuksen mukaiset tavoitteet.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa Tampere-Vaasa/ Seinäjoki yhteyden toimivuutta ja siten saavutettavuutta.



**Saavutettavuus**

Sujuvampi liikenne ja parantuvat liittymäjärjestelyt parantavat alueiden välistä saavutettavuutta suunnittelujaksolla. 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 suuria.

**Merkitys liikenneturvallisuuteen (alue- ja lj-taso)**

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee 0,7 onnettomuudella vuodessa.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen toimenpiteet nostavat keskinopeuksia ja näin ollen hankkeella on negatiivisia vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin. 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.

**T11 Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat, Kurikka (hankekorja 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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**

Valtatiellä 3 Tampere–Vaasa on tärkeä rooli etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjänä maakuntakeskusten yhdistäjänä. Tiellä on ongelmia liikenneturvallisudessa, liikenteen sujuvuudessa ja yleisessä laatuolosuhteissa. Tiejaksolla on sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita erityisesti vilkkailla osuuksilla. Tiejaksolla on paljon puutteellisia liittymäjärjestelyjä, jotka haittaavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Suunnittelualueella Valtatie 3 kuuluu pääväyläasetuksen mukaiseen maanteiden runkoverkkoon ja TEN-T kattavaan verkkoon. 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. kun se on valtateilla keskimäärin 4,4 (vuonna 2017).

**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**

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

**KUSTANNUKSET**

Kustannusarvio on noin 18 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hankkeella parannetaan maanteiden pääväylää paremmin vastaamaan pääväylille asetettuja tavoitteita.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa erityisesti liikennejärjestelmän saavutettavuutta, tehokkuutta ja turvallisuutta, mutta myös kestävyysnäkökulma huomioidaan mm. joukkoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantamisella.

**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 valtatien varrella.

**Liikenneturvallisuus**

Toimenpiteillä on merkittävä positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Ohituskaistaosuuksien rakentaminen parantaa liikenneturvallisuutta poistamalla kohtaamisonnettomuudet ohituskaistajaksolla ja laajemmalla 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.

**T12 Vt 3 ja vt 19 liittymä Jalasjärvellä, Kurikka  
(hankekoru 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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**

Valtatiellä 3 Tampere–Vaasa on tärkeä rooli etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjänä maakuntakeskusten yhdistäjänä. Tiellä on ongelmia liikenneturvallisuudessa, liikenteen sujuvuudessa ja yleisessä laatussa. 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. Valtatie 3 kuuluu runkoverkkoon liittymäalueen eteläpuolella ja TEN-T kattavaan verkkoon koko välillä Helsinki-Vaasa.

Valtateiden 3 ja 19 liittymä on nykyisin kolmihaaraliittymä, jonka läheisyydessä on paljon myös katu- ja yksityisieliittymiä. 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).

Nykyinen tasoliittymä aiheuttaa sujuvus- 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. Kevennetyssä eritasoliittymässä rakennetaan valtatie 3 alittava ramppi Seinäjoelta suunnasta valtatieltä 19 Tampereelle suuntautuvalla liikenteelle, millä ratkaistaan liittymän välityskyongelmia. 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**

Tiesuunnitelma on valmis.

**KUSTANNUKSET**

Kustannusarvio on noin 12 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hankkeella parannetaan maanteiden pääväylä paremmin vastaamaan pääväylille asetettuja tavoitteita.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa erityisesti liikennejärjestelmän saavutettavuutta, tehokkuutta ja turvallisuutta, mutta myös kestävyysnäkökulma huomioidaan mm. joukkoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantamisella.

**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 H/K-suhde on 1,0. Hanke sisältää kuitenkin paljon katu- ja yksityistiejärjestelyitä sekä jalankulku- ja pyörävyliä, joista ei muodostu laskennallisia hyötyjä kannattavuuslaskelmaan. Jos poistetaan kustannukset, joista ei saada laskennallisia hyötyjä hankkeen HK-suhde on 1,4.

**T13 Vt 8 ja st 742 Vaasan yhdystie 1.vaihe, väli Vt 3 - Sepänkyläntie (hankekor 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 8 Turusta Ouluun on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä. 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 5 500–13 800 ajon/vrk (KVL 2019), 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 (2017–2021) aikana sattunut yhteensä 98 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 12 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 tunnustettu 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**

Vaiheen 1 tiesuunnitelma valtatie 8 parantaminen välillä valtatie 3-Sepänkyläntie on valmis.

Seuraavista vaiheista tiesuunnitelma Maantien 724 parantaminen välillä Isolahti–Singsbyntie on valmis. Mt 724 Sepänkyläntie-Onkilahti osuuden tiesuunnitelma on valmis. Edellyttää asemakaavan muutosta ennen hyväksyntää.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen 1. vaiheen kustannusarvio on 43 milj. euroa (MAKU 140, 2015=100). Koko hankkeen kustannusarvio on 100 milj. euroa. Kustannukset jakautuvat valtion ja Vaasan kaupungin kesken suhteessa 60/38 %. Kustannuksista 2 % tulee laitteiden ja kaapeleiden omistajille.

## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Suunnittelualueeseen sisältyvä valtatie 8 osuus on pääväyläasetuksen palvelutasoluokassa II, jolla lähtökohdana on pitkämatkaisen liikenteen tasainen matkanopeus. Hankkeen toimenpiteet parantavat pitkämatkaisen liikenteen sujuvuutta.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kaikkia tavoitteita. Hanke parantaa valtatie- ja maantieosuuden liikenneturvallisuutta ja tieliikenteen sujuvuutta osana Turku-Oulu-yhteysväliä. Hanke tukee kestävyystavoitetta parantamalla jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä uusilla järjestelyillä. Hanke parantaa myös joukkoliikenneyhteyksiä mm. uusilla pysäkkijärjestelyillä ja liikenteen sujuvoittamisella, mikä edistää joukkoliikenteen palvelutasoa ja luotettavuutta.

### **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**

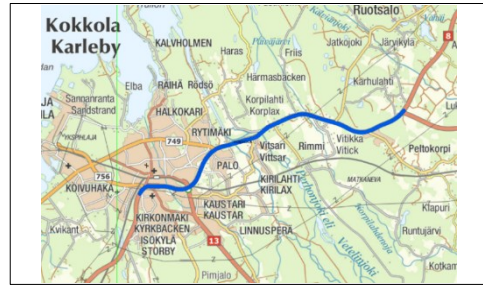
Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee ja jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Lisäksi maankäytön kehittämisen mahdollisuudet parantuvat.

### **Tehokkuus**

Hankkeen H/K-suhde on 1,3.

**T14 Vt 8 Kokkolan keskustan kohta (hankekori 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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 10 000–13 700 ajon/vrk (KVL 2019). Raskaan liikenteen määrä on 950–1 050 ajon/vrk.

Viimeksi kuluneen viiden vuoden (2017–2021) aikana suunnittelualueella valtatiellä 8 on sattunut yhteensä 50 liikenneonnettomuutta, joista 9 on johtanut loukkaantumiseen. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei ole ollut. 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 liittymissä 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**

Tiesuunnitelma valmistuu v. 2023 aikana.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 16 milj. euroa (MAKU 140, 2015=100), josta valtion osuus noin 50 %. Noin puolelle hankkeen kustannuksista on mahdollista hakea CEF-tukea satamaan johtavana tienä. Hankkeeseen sisältyvä kapasiteetin ja muu kuin satamayhteyksien parantaminen ei ole tukikelpoista.



## **VAIKUTUKSET**

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää pääväyläasetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamista.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa valtatie liikenneturvallisuutta ja tieliikenteen sujuvuutta osana Turku-Oulu-yhteysväliä.

### **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. H/K-suhde on 1,8.

**T15 Vt 9 Tampere-Orivesi 1.vaihe väli Alasjärvi-Käpykangas (hankeori 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 9 kuuluu Suomen merkittävimpiin pääteihin. Tie on osa EU:n liikennepoliitikassa strategisesti merkittäväksi nimettyä kansainvälistä TEN-tieverkkoa (E63). Tampereen ja Oriveden välillä tie ei vastaa laatutasoltaan nykyliikenteen vaatimuksia. Valtatie 9 parannetaan nelikaistaiseksi moottoritieksi osuudella Alasjärvi-Suinula ja nelikaistaiseksi keskikaiteelliseksi valtatieksi osuudella Suinula-Käpykangas.**

**NYKYTILA**

Valtatie 9 muodostaa yhden Suomen tärkeimmistä itä-länsisuuntaisista pitkämatkaisten kuljetusten käytävistä. Tie on LVM:n asetuksessa määritelty maanteiden pääväylä. 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 vilkkain 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 ruuhkaisuus ja siitä aiheutuva heikko liikenneturvallisuus. Vuosina 2014–2018 suunnittelualueella tapahtui 22 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 2 henkilöä.

Myös tasoliittymät ja yksityistieliittymien suuri määrä heikentävät tien liikennöitävyyttä. Tampereen kaupunkiseudun maankäytön voimakas kasvu lisää valtatie 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 yli. Lisäksi tieosuudelle rakennetaan melusuojuuksia valtatiestä aiheutuvien meluhaittojen pienentämiseksi. Pieneläimille rakennetaan valtatie 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**

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

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 108 milj. euroa (MAKU 2015; 140), josta lunastus- ja korvauskustannusten osuuden arvioidaan olevan noin 4 milj. euroa. Kangasalan ja Tampereen kaupungit osallistuvat hankkeen rakennuskustannuksiin.

## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke täyttää hyvin pääväylistä annetussa asetuksessa määritellyt palvelutasotavoitteet.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Hanke vastaa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin sujuvoittamalla liikennettä ja parantamalla turvallisuutta. Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä ja tukee siten ilmastomuutoksen hillitsemistä.

### **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 %.

### **Ilmastomuutoksen 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.

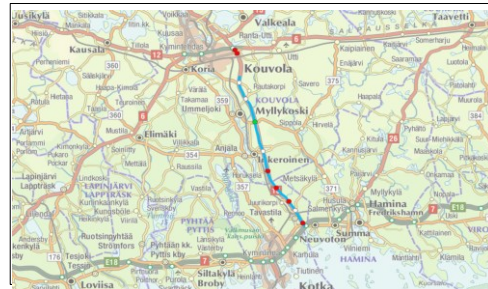
Rakennettavat rinnakkaistiet muodostavat turvalliset väylät paikalliselle liikenteelle.

### **Tehokkuus**

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

**T16 Vt 15 Kotka (Rantahaka) - Kouvola (hanke-kori 1A)**Tiedot päivitetty  
25.3.2022

**Valtatie 15 välillä Kotka–Kouvola on satamien ja suurteollisuuden kuljetusten sekä Kymenlaakson työmatkaliikenteen pääväylä. Turvontonta ja ruuhkaista yhteysväliä parannetaan keskeisellä osuudella yhtenäiseksi ohituskaistajärjestelmällä, pääliittymien parantamisella sekä laajoilla tie- ja liittymäjärjestelyillä.**

**NYKYTILA**

Valtatie 15 Kotkasta (E18) Kouvolaan (valtatie 6) on Kymenlaakson tärkein etelä-pohjoissuuntainen 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. Sen kautta kulkee laajalti Sisä-Suomen liikenne Venäjälle ja Kaakkois-Suomen satamiin. Tie on elintärkeä suurteollisuuden kuljetusreitti ja Kymenlaakson kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen pääväylä. Sen vaikutusalueella on maan suurin satama HaminaKotka, Kymenlaakson suurteollisuus ja logistiikkakeskukset, Vaalimaan raja-asema sekä Kymenlaakson jätteenkäsittelylaitos. Kotkan laajentuvaan keskussairaalaan keskittyvät maakunnan terveyspalvelut lisäävät valtatie 15 liikenteellistä merkitystä. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja ne kohdistuvat laatu-tasoon, turvallisuuteen, sujuvuuteen ja maantieverkon kuntoon.

Valtakunnalliseen merkittävään pääväyläverkkoon kuuluva 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. Tiesuudella 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 ohituskaistatieksi (13 ohituskaistaa). 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 rinnakkaistie maantietasoisena, yksityistiejärjestelyjä, riista-aitoja, kaksi vihersiltaa, melusuojuuksia, pohja-vesisuojausta, tievalaistusta sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä Kouvolan Tykkimäkeen ja Inkeröisiin, Kotkan Tavastilaan ja pääliittymiin.

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

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

## **AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on valmis ja hyväksymispäätöstä odotetaan vuoden 2022 aikana.

Tiesuunnitelmahankkeen toteuttamisvalmius on vuonna 2023.

## **KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusennuste on 140 milj. euroa (MAKU 140, 2010=100), josta kuntien ja johtojen omistajien osuus on 3,1 milj. euroa. Lisäksi lunastus- ja korvauskustannukset ovat 3 milj. euroa. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain. Suppeamman 1. vaiheen kustannukset ovat 100 milj. euroa. Toisen vaiheen kustannukset ovat 45 milj. euroa, johon sisältyy vaiheistuksen lisäkustannukset (noin 6 milj. euroa). Hanke palvelee satamaan johtavaa liikennettä, mutta se ei ole ns. last mile - yhteys, jolle olisi mahdollista hakea CEF-tukea.

## **VAIKUTUKSET**

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Tiejakson palvelutaso parannetaan vastaamaan pääväyläasetuksen vaatimuksia.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke turvaa valtakunnallisesti merkittävän yhteyden Kotkan satamaan. Hanke parantaa liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Hanke vastaa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin sujuvoittamalla liikennettä ja parantamalla turvallisuutta.

### **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 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie)  
(hankekorjaus 1A)**Tiedot päivitetty  
25.3.2022

**Valtatie 15 on Kotkan keskustan ja sen satamien pääyhteys. Yhteys kuuluu maanteiden pääväyliin. Kotkan satamassa sijaitsee merkittäviä tavaraterminaaleja, joilla on suuri merkitys metsäteollisuuden kuljetuksille ja Venäjälle kulkevan transitoliikenteen kannalta.**

**NYKYTILA**

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 palvelutasoluokkaan I. Tiesuus 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 pienipiirteinen. 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 laatutasoon 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**

Tiesuunnitelma on valmis ja toteuttaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2022.

Hankearviointia ei ole tehty esitetystä suunnitelmakokonaisuudesta, mutta aikaisemman (myös Paimenportin etl siinä mukana) hankearvioinnin kannattavuuslaskelman päivitys vain tätä hankekokonaisuutta koskien on tehty vuonna 2022.

**KUSTANNUKSET**

Kustannusennuste on noin 10 milj. euroa (MAKU 140; 2015=100). Hankkeelle on mahdollista hakea CEF-tukea satamaan johtavana yhteytenä.

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke parantaa maanteiden pääväylien palvelutasoluokkaan I kuuluvan valtatie 15 tavoitteiden mukaista laatutasoa, parantaen pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoa ja poistamalla liikennevalo-ohjatun liittymän. Hanke tukee Kotkan sataman yhteyksien kehittämistä.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin tarpeisiin.

**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.

**T18 Vt 21 Palojoensuu - Maunu, Enontekiö (hankkeori 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2022

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 kyltien kohdilla.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.
- Tien kunnossapito tehostuu.

**AIKATAULU**

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

**KUSTANNUKSET**

Kustannusennuste on noin 34 milj. euroa (MAKU 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)

Hanke edistää saavutettavuutta, taloudellista tehokkuutta, liikenneturvallisuutta sekä kuljetusten ennakoitavuutta. Tavoitellaan pääväyläasetuksen mukaisia palvelutasotavoitteita.



**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke edistää liikennejärjestelmän toimivuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Hanke edistää saavutettavuutta, taloudellista tehokkuutta sekä kuljetusten ennakoitavuutta.

**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.

## T19 Vt 21 Ailakkalahti-Kilpisjärvi, Enontekiö (hankekorin 1A)

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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

Hanke on toteutusvalmis.

### KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on noin 4 milj. euroa (MAKU 140; 2015=100).

### VAIKUTUKSET

Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)

Hanke edistää saavutettavuutta, taloudellista tehokkuutta, liikenneturvallisuutta sekä kuljetusten ennakoitavuutta. Tavoitellaan pääväyläasetuksen mukaisia palvelutasotavoitteita.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke edistää liikennejärjestelmän toimivuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Hanke edistää saavutettavuutta, taloudellista tehokkuutta sekä kuljetusten ennakoitavuutta.

**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**

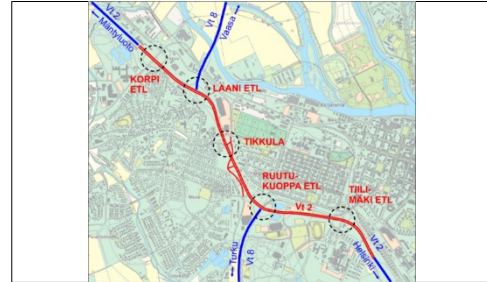
Hanke parantaa tieliikenteen turvallisuutta, minkä vuoksi sillä on myönteinen vaikutus ihmisten terveyteen ja hyvinvointiin. Riski raskaan liikenteen suistumisista aiheutuviin ympäristövahinkoihin pienenee.

**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.

**T20 Vt 2 Porin keskustassa (hankekorri 1B)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatien 2 ja valtatie 8 nelikaistaistaminen Porin keskustassa jäi toteutumatta edellisessä parannushankkeessa 1988. Hankkeen tavoitteena on yhteen sovittaa kahden valtatie merkittävästi kasvanut liikenne Porin ydinkeskustan laajentuneeseen maankäyttöön.**

**NYKYTILA**

Valtatie 2 välittää Porin keskustan kohdalla sekä Porin satamien, että lounaisrannikon suuntaisen valtatie 8:n tavara- ja henkilöliikennettä osana TEN-T kattavaa verkkoa. 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 vv. 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 kiertoliittymien välisellä uudella katuyhteydellä. Koko tiejaksolle toteutetaan meluntorjuntaa.

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

**AIKATAULU**

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

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 68 milj. euroa /MAKU 2015=100: 140). Hankkeella on CEF-potentiaalia satamaan johtavana tienä. Hankkeeseen sisältyvä kapasiteetin ja muu kuin satamayhteyksien parantaminen ei ole tukielpoista.

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Tiejakson palvelutaso paranee vastaamaan 1. luokan pääväylän palvelutasovaatimuksia.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke turvaa valtakunnallisesti merkittävän tieyhteyden toimivuutta sekä yhteyksiä valtakunnallisesti merkittävään Porin TEN-T kattavan verkon satamaan.

Hankkeella tuetaan Porin yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytyä. 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**

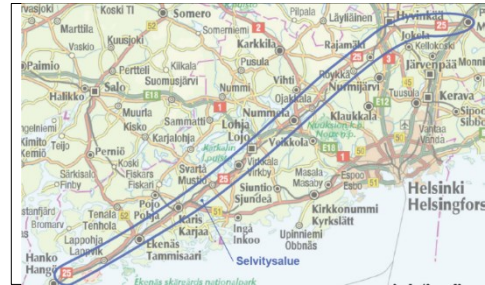
Hankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja altistuvien asukkaiden määrä vähenee merkittävästi (73 hlöä). Tikkulan parannettu liittymäjärjestely vähentää katuverkon läpiajoliikennettä ja parantaa palvelujen saavutettavuutta.

**Tehokkuus**

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

**T23 Vt 25 Hanko-Mäntsälä 1.vaihe (hankekorin 1B)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä sekä kuljetusten kannalta tärkeä maanteiden pääväylä on laatutasoltaan vaihteleva. Tien turvallisuus ja liikenteen sujuvuus ovat heikkoja. Valtatien pahimpia puutteita parannetaan etenkin kuljetusten näkökulmasta.**

**NYKYTILA**

Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudellamaalla lähellä pääkaupunkiseutua. Tie jatkuu Mäntsälästä Porvooseen kantatienä 55. Valtatiestä 25 ja 55 muodostuu Helsingistä säteittäin lähteviä valtateitä yhdistävä kehäyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä 25 on myös selkeä kansainvälinen ja valtakunnallinen rooli. Yhteys palvelee Suomen vientiä ja tuontia, koska tie on keskeinen yhteys Hangon satamaan, Kilpilahden öljynjalostamolle ja satamaan sekä Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemille. Tien varteen on keskittynyt raskasta teollisuutta ja logistiikka-alueita. Valtatiellä on suuri merkitys alueen elinkeinotoiminnalle ja kaupunkiseutujen työmatkaliikenteelle. Tie sisältyy komission ehdotukseen uudeksi kattavan verkon tieksi (COM (2021)821).

Valtatie on monilla osuuksilla vilkasliikenteinen (KVL 3 900-21 900 ajoneuvoa vuorokaudessa) ja raskaan liikenteen määrä on suuri (700–1 400 ajon/vrk). Nykyisellään valtatie 25 on pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä pääväyliin palvelutasotavoitteita. 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 liittyimiä.

Valtatiellä 25 on tapahtunut vuosien 2017–2031 aikana 104 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kuolemaan johtaneita oli 13. Hanke sijaitsee lähes kokonaan tärkeällä harju- ja pohjavesialueella. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

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

**AIKATAULU**

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

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kaikkein kiireellisimmän 1. vaiheen kustannusennuste on noin 100 milj. euroa (MAKU 2015; 140). Hanke palvelee satamaan johtavaa liikennettä, mutta se ei ole ns. last mile - yhteys, jolle olisi mahdollista hakea CEF-tukea.

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edesauttaa pääväyläasetuksen mukaista valtatiekehittämistä

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

**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 taloudellisuuslaskelmissa ole vaikutuksia, niitä ovat mm. pohjavesisuojuukset, tasoristeyksen poisto sekä raskaan liikenteen levähdysalueet. Jos näiden kustannukset jätetään pois investoinnista, niin hyöty-kustannussuhde nousee 1,4.

**T24 Vt 23 Karvion kanavan kohdalla, Heinävesi  
(hankekorjaus 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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**

Valtatien 23 toimii poikittaisena yhteytenä länsirannikolta Keski-Suomen kautta Joensuuhun. Tie palvelee koko yhteysvälin vaikutusalueutta valtakunnallisesti. Tiesuus 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 tavoitatieverkkoon (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. Valtatien 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. Valtatien 23 poikkileikkausta levennetään 10/7 metriin. Lepikkomäentien liittymän viereen rakennetaan raskaan liikenteen levähdyspaikka. Valtatielle rakennetaan jalankulku- ja pyöräilytie sekä kaksi alikulkukäytävää. Lisäksi tehdään meluntorjuntaa ja tarvittavat katu- ja yksityistieyhteydet sekä joukkoliikenteen järjestelyt.

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

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma valmistuu v. 2023.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusennuste on noin 13 milj. euroa (MAKU 2015; 140)



## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

### **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 liikenneturvallisuus-suunnitelmaa 2018, jossa väylä on määritelty kiireellisyysluokkaan 3.

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

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

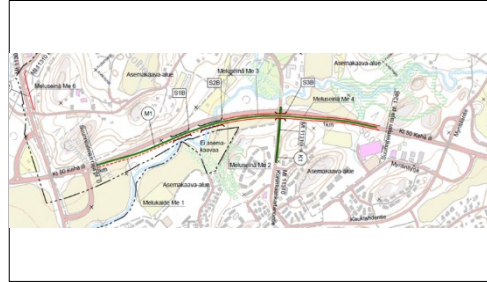
Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.

### **Tehokkuus**

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

**T27 Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla, painumakorjaus (hankekorjaus 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Kehä III:n esitetään uusittavaksi uudelle linjaukselle toisen ajoratavarauksen paikalle Espoonkartanon kohdalla noin kilometrin matkalla nykyisen vaurioituneen tierakenteen vuoksi. Lisäksi uusitaan kaksi nykyistä huonokuntoista siltaa sekä toteutetaan meluntorjuntaa. Hankeen toteuttamisella turvataan Kehä III:n liikennöitävyys sekä mahdollistetaan asemakaava-alueiden rakentuminen.**

**NYKYTILA**

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

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

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

**AIKATAULU**

Rakennussuunnitelma on valmis.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 36 milj. euroa (MAKU 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

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.

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Kantatien 50 hanke Espoonkartanon kohdalla tukee etenkin Liikenne 12 suunnitelman liikennejärjestelmän tehokkuuden tavoitetta. Parantamisella tavoitellaan nykyisen maantien vakavien puutteiden

korjaamista ja varmistetaan tien pitäminen liikennöitävässä kunnossa. Kantatie 50 Espoonkartanon kohdalla voidaan joutua sulkemaan äkillisestikin, jos vauriot etenevät.

#### **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 päiväajan 55 dB ohjearvon alittavaan melutasoon ja vähintään 60 dB melutasoon.

#### **Tehokkuus**

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

**T28 Yt 12003 Kivimon lossin korvaaminen sillalla,  
Parainen (hankekor 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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 Houtskarintalon pääsaaren ja Kivimon välillä. Lossia käytti vuonna 2019 keskimäärin 238 ajoneuvoa vuorokaudessa, kesäaikana liikenne kasvaa huomattavasti.

Kivimon lauttaväylää risteää vesiväylä, jonka kulkusyvyys on 3,0 m. Väylä on osa Houtskarintalon yhteysalureittiä. Vesiväylän liikenne on pääasiassa kesäaikaan sijoittuvaa veneilyä, mutta koko avovesikauden ajan se on merkittävä kulkureitti kunnan keskustaan sekä Houtskarintalon 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 molemmin puolin. Sillan jännemittojen summa on 234 m. Sillan hyötyleveys on 8 metriä. Läppäsillan alikulkukorkeus on 8 metriä. Silta rakennetaan nykyisen lossiyhteyden länsipuolelle. Silta varustetaan puomeilla. Liikenteenohjaus toteutetaan LED-opasteilla sekä tie- että vesiliikenteen osalta.

Hankkeen tavoitteena on käyttökustannuksiltaan kalliin lossin korvaaminen sillalla.

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on hyväksytty ja vesilupa on saatu. Rakentamissuunnittelu on käynnissä. Toteutusvalmius on vuonna 2023.

**KUSTANNUKSET**

Kustannusarvio on noin 12 milj. euroa (MAKU2015=100: 140).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Edistää tienpidon kustannustehokkuutta.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

**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 Houtskararin sisäistä toimeliaisuutta maantieyhteyden 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.

**T29 Yt 15123 Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla, Puumala (hankekor 1A)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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 elinkeinoelämän yhteyksiä mantereelle.**

**NYKYTILA**

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

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

Ajantasaistettu tiesuunnitelma valmistuu v. 2023 aikana.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusennuste on noin 14 milj. euroa (MAKU 140, 2015=100).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta ja kestävyyttä.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

**Saavutettavuus**

Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan kulun saariston ja mantereen 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.

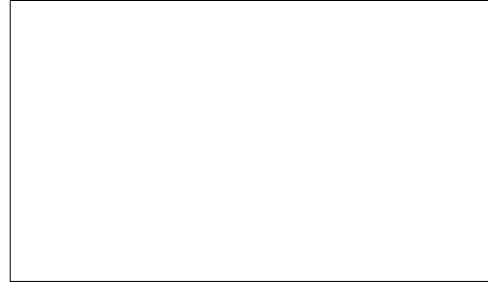
**Tehokkuus**

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

## Seudullisten pyörätieverkkojen ja merkittävien pyörämatkailureittien kehittäminen

Tiedot päivitetty  
5.1.2023

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 KÄR-  
KIKOHTTEET:

- Uudet pyörätiet
  - Vt 9 Keljonkangas–Muurame 5,0 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Vt 18 Ristonmaan etl – Kukkumäki 2,3 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Kt 43 Kodjala–Kalanti 7,4 km
  - Kt 63 Kauhava 13,5 km
  - St 749 Uusikaarlepeyy–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 välillä kt 45 – Poikkitie 8,0 km (MAL-kaupunkiseudulla)
  - Mt 180 Prostvik–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**

Suunnittelu alkanut.

## **KUSTANNUKSET**

Osahankkeiden suunnittelu on alkuvaiheessa. Kustannustietoa ei vielä ole. Karkeasti keskimääräisillä kilometrikustannuksilla laskien kokonaisuuden kustannusennuste on 60–70 M€. Suunnittelun edessä ja tiedon tarkentuessa hankejoukkoon voi tulla muutoksia.

## **VAIKUTUKSET**

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Laki liikennejärjestelmästä ja maankäytöstä velvoittaa huolehtimaan, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalalla.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita ympäristössään.

### **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 kulkumuotosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.

### **Kestävyys**

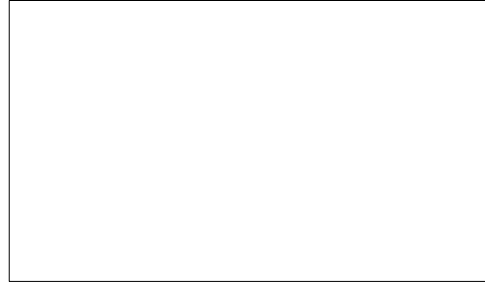
Hanke edistää kulkumuotosiirtymää kestäviin liikkumismuotoihin.

### **Tehokkuus**

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

**T21, 22, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35 Keskisuuret kriittiset sillat (hankekorit 1A, 1B)**Tiedot päivitetty  
25.3.2022

**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 17 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 7 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 12 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 13 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 9 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 Vääksyn 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 9 M€. Lieksanjoen ylittävä painorajoitusuhan alainen silta uusitaan. Toteuttaminen vaatii suunnitelmien laatimisen sekä vesilain mukaisen lupakäsittelyn.
- St 849 Iijoen silta, Oulu 8 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 12 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**

Yksi hanke on toteutusvalmis. Muut edellyttävät suunnittelua.

**KUSTANNUKSET**

Yhteensä em. siltojen parantamisen kustannusarvio on n. 102 M€ (MAKU 140; 2015=100)

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Nykyinen tieverkko pidetään liikenteellistä tarvetta vastaavassa kunnossa.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke ylläpitää elinkeinoelämän kuljetusten olosuhteita.

**Saavutettavuus**

Parantaa erityisesti raskaimpien kuljetusten reittien optimointimahdollisuuksia.

**Liikenneturvallisuus**

Joidenkin hankkeiden yhteydessä parannetaan myös liikenneturvallisuuksien tilannetta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Ei havaittavaa vaikutusta.

**Tehokkuus**

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

## Liite 2b

# Investointiohjelman 2024–2031 ulkopuolelle jääneet maantiehankkeet

### **Muutamien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden maantiehankkeiden kuvaukset**

- Vt 2 Nummela - Karkkila
- Vt 4 Jyväskylän kohdalla
- Vt 4 Rovaniemen kohta (väli Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi)
- Vt 5 Leppävirta-Kuopio
- Vt 6 Kouvola 1.vaihe (iso kriittinen Keltin silta)
- Vt 8 Laitilan kohta
- Vt 8 Vaasa - Kokkola, Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn keskikaiteelliset ohituskaistat
- Vt 9 Lieto-Aura
- Vt 9 Tampere-Orivesi 2.vaihe (väli Käpykangas-Orivesi)
- Vt 9 Jämsä - Korpilahti
- Vt 9 Riistaveden kohta (iso kriittinen Kivisillansalmen silta)
- Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla
- Vt 12 Tampere-Kangasala (väli Alasjärvi-Huutijärvi)
- Vt 12 Lahti-Kouvola 1. vaihe (Uusikylä-Tillola)
- Vt 18 Laihia-Seinäjoki 1.vaihe
- Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2.vaihe
- E18 kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski
- E18 Kt 40 Naantali-Raisio
- Mt 101 Kehä I Maarinsolmun kohdalla, Espoo
- Mt 815 Lentokentätien parantaminen, Oulu ja Kempele
- Mt 1002 ja mt 11039 Skåldön silta
- Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys 1.vaihe (väli Nukari-Purola)

### **Muut tarkastellut hankkeet (luettelo)**

**Vt 2 parantaminen välillä Nummela - Karkkila**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**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–Niirala) kuuluvat maanteiden pääväyliin. Tien merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttessa. Hanke on osa yhteysvälin Helsinki–Pori vaiheittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita.**

**NYKYTILA**

Valtatie 2 on vilkkaasti liikennöity (4300–11 200 ajon/vrk). Liikennemäärästä raskaan liikenteen osuus on 7–13 %.

Nykytilanteessa tien laatutaso vaihtelee. Osa tiestä on tavallista 2-kaistaista maantietä, maantien 120 ja Karkkilan välillä on useita lyhyitä (alle 1 km) keskikaiteettomia 2+1-ohituskaistajaksoja, joissa tapahtuu vaaratilanteita ja henkilövahinko-onnettomuuksia. Paikoitellen niiden turvattomuutta lisäävät jaksojen keskellä olevat yksityis-tieliittymät. Vuosina 2006–2020 tapahtui 46 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 3 johti kuolemaan. Loukkaantuneita oli 22. Liikenneturvallisuus on vastaava tai hieman parempi kuin muilla vastaavilla päteillä.

Suuri raskaan liikenteen osuus, vaihteleva tiegeometria sekä nykyisten ohituskaistojen puutteet haittaavat sujuvuutta eikä valtatie 2 nykyisellään vastaa pääväyläasetuksen määrittämää laatutasoa. Suunnittelualueella on myös puutteita pohjaveden suojauksissa sekä meluntorjunnassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Tavoitteena on pääväyläasetuksen mukainen tavoitetilä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden suhteen, mahdollistaen kuitenkin myös alueen kehittämisen etenkin taajamaosuuksilla Nummelan, Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan alueilla.

Tavoitetilassa valtatie 2 parannetaan Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välillä nelikaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi ja Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan välillä keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Kaikki tiejakson liittymät ovat eritasoliittymiä. Karkkilan keskustajakson kohdalle jää kaksikaistainen tie. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h ja Karkkilan keskustajakson kohdalla 80 km/h.

**AIKATAULU**

Vt 2 Nummela-Karkkila kehittämisselvitys valmistuu 2023 alussa. Ennen tiesuunnitteluvaiheen käynnistämistä selvitetään hankkeen mahdollinen YS ja YVA tarve.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen alustava kustannusarvio on noin 53 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100). Kehittämisselvityksessä hankkeen kustannusarvio tarkentuu, kun laadittavan tiesuunnitelman laajuus on selvillä. Hanke oli mukana investointiohjelmassa 2023–2030 laajuudeltaan merkittävästi pienempänä kohteena. Hanke edellyttää uutta yleissuunnittelua mahdollisesti YVA:aa.

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää pääväyläasetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamista.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa alueiden välistä saavutettavuutta sekä yhteyttä Satakunnasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Valtatien 2 parantaminen mahdollistaa sujuvan linja-autoliikenteen. Nykyiset jalankulun

ja pyöräilyn yhteydet turvataan. Raskaan liikenteen taloudellisuus, toimintavarmuus ja liikenteen sujuvuus valtatielellä 2 paranevat.

**Saavutettavuus**

Parantaa alueiden välistä saavutettavuutta kehittämällä Helsinki–Pori-välin pääyhteyttä. Parantaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa lisäämällä tieliikenteen turvallisuutta. Liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja kuljetusten välityskyky paranevat. Häiriötilanteet vähenevät ja matka-aikojen ennustettavuus paranee ja valtatien laatutaso on yhtenäisempi.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Pohjaveden pilaantumisriski pienenee. Kunnossapitokustannukset kasvavat.

**Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,0.

## Vt 4 Jyväskylän kohdalla

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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



### NYKYTILA

Valtatie 4 (E75) Jyväskylän kohdalla (Rantaväylä) on osa TEN-T ydinverkkoa sekä tärkeä valtakunnallinen ja kansainvälinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on määritetty LVM:n pääväyläasetuksessa kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I. Valtatiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle. Valtatie 4 on merkittävä tavaraliikenteen väylä ja raskaan liikenteen määrä on suuri.

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

Valtatie 4 on 2+2-kaistainen valtatie, missä nopeusrajoitus on 70 km/h. Nykyiset eritasoliittymät ovat liian tiheässä ja ramppijärjestelyt ovat puutteelliset. Valtatien etelä-pohjoissuuntainen liikenne joutuu käyttämään erittäin ahdasta ramppia Aholaidassa. Valtatie 4 on erittäin häiriöherkkä. Palvelutasopuutteet on tunnustettu strategisessa tilannekuvaassa ja puutteita on useita.

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

### HANKE JA TAVOITTEET

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

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

### AIKATAULU

Tiesuunnitelmaa laaditaan.

### KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on noin 143 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

### VAIKUTUKSET

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää valtakunnallisesti merkittävän pääväylän liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 4 täyttää myös paremmin TEN-T ydinverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hanke parantaa myös kestävyttä, kun ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat.

Hanke edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, vastaa työmatkaliikenteen tarpeisiin sekä parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Hanke vastaa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisiosta.

#### **Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. 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 Jyväseudun saavutettavuutta, elinvoiman kasvua ja kilpailukykyä. Hanke edesauttaa Jyväskylän alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä elinkeinoelämän kehittämistä ja mahdollistaa julkisen henkilöliikenteen kehittämisen työssäkäynnin pääyhteyssuunnissa.

#### **Liikenneturvallisuus**

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

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

Hankkeen toimenpiteet vähentävät tieliikenteen aiheuttamia mm. CO<sub>2</sub> päästöjä n 3,5 tn/v.

#### **Kestävyys**

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

#### **Tehokkuus**

Hankkeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Arviointiin sisältyvät kaupungin katuverkon rakentaminen sekä sen kustannukset, mutta niiden hyötyjä ei pystytä IVAR ohjelman laskelmin toteamaan. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, H/K-suhde on 0,9.



## Vt 4 Rovaniemen kohta, väli Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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



### NYKYTILA

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

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

Ennustetilanteessa tien ja liittymien kapasiteetti tulee hankearvioinnin mukaan loppumaan, liikenneturvallisuus, sujuvuus ja ennakoitavuus huononevat. Kaivos- ja bioinvestointien myötä palvelutaso heikkenee ennustetta nopeammin ja riskit kasvavat entisestään raskaanliikenteen kasvun seurauksena.

### HANKE JA TAVOITTEET

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

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

### AIKATAULU

Tiesuunnittelua ei ole aloitettu.

### KUSTANNUKSET

Hankkeen kokonaiskustannus noin 47 milj. euroa (MAKU 2015=100:140).

### VAIKUTUKSET

#### Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)

Hanke toteuttaa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä esitettyjä tavoitteita kestävyys, toimivuus ja turvallisuus. Hanke vähentää päästöjä, matka-ajat lyhenevät, liittymien toimivuus ja turvallisuus paranevat.

#### Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita saavutettavuus, kestävyys, liikenneturvallisuus ja tehokkuus. Hankkeessa parannetaan alueiden välistä saavutettavuutta

(Rovaniemi–Kemi–Oulu) sekä elinkeinoelämän merkittävää yhteyttä tuotantolaitoksilta satamiin. Samalla hanke parantaa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tärkeää yhteyttä alueelta maakuntakeskuksiin. Hanke vähentää päästöjä.

### **Saavutettavuus**

Vaihe 1 Hirvas–Rovaniemi: Henkilöautoliikenteen matka-aika suunnittelualueen läpi ruuhka-aikana on nykytilassa 13,21 minuuttia ja sen lasketaan kasvavan vuoden 2040 vertailuvaihtoehdossa 13,34 minuuttiin. Hankevaihtoehdossa henkilöautoliikenteen matka-aika ruuhka-aikana on 10,57 minuuttia.

Raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika suunnittelualueen läpi on nykytilassa 13,12 minuuttia ja vertailuvaihtoehdossa vuonna 2040 13,17 minuuttia. Hankevaihtoehdossa raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika on 11,94 minuuttia.

Vaihe 2 Rovaniemi–Vikajärvi: Henkilöautoliikenteen matka-aika suunnittelualueen läpi ruuhka-aikana on nykytilassa 15,49 minuuttia ja sen lasketaan kasvavan vuoden 2040 vertailuvaihtoehdossa 15,55 minuuttiin. Hankevaihtoehdossa henkilöautoliikenteen matka-aika ruuhka-aikana on 14,45 minuuttia.

Raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika suunnittelualueen läpi on nykytilassa 16,55 minuuttia ja vertailuvaihtoehdossa vuonna 2040 16,58 minuuttia. Hankevaihtoehdossa raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika on 16,16 minuuttia.

### **Liikenneturvallisuus**

Vaihe 1 Hirvas–Rovaniemi: Vertailuvaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vuoden 2040 liikennemäärillä 2,34 onnettomuutta/vuosi. Hankevaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu suunnittelualueella 1,96 onnettomuutta/vuosi. Onnettomuustilanne paranee selvästi verrattuna nykytilanteeseen (2,68 heva/v).

Vaihe 2 Rovaniemi–Vikajärvi: Vertailuvaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vuoden 2040 liikennemäärillä 1,70 onnettomuutta/vuosi. Hankevaihto-ehdossa henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu suunnittelualueella 1,23 onnettomuutta/vuosi. Onnettomuustilanne paranee selvästi verrattuna nykytilanteeseen (2,05 heva/v).

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

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Hanke lisää hieman päästöjä.

### **Kestävyys**

Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Maankäytön suunniteltu kehittyminen mahdollistuu.

### **Tehokkuus**

Hankkeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Arviointiin sisältyvät kaupungin katuverkon rakentaminen sekä sen kustannukset, mutta niiden hyötyjä ei pystytä IVAR ohjelman laskelmin toteamaan. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, H/K-suhde on 0,5–0,9.

**Vt 5 Leppävirta-Kuopio**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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

**NYKYTILA**

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

Tiejako on liikenteen määrään suhteutettuna kapea, mäkinen ja mutkainen ja yhteysväliillä on alhainen nopeusrajoitus. Erityisesti taajamissa on useita vaarallisia tasoliittymiä. Nykyinen tie jakaa taajamarakennetta ja liikenne aiheuttaa meluhaittoja. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat myös huonot.

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

Hankkeen tavoitteena on:

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

**AIKATAULU**

Valtatien 5 Leppävirta–Palokangas ja valtatie 5 Palokangas–Humalajoki-tiesuunnitelmat ovat ajantasaistettavina ja ne valmistuvat v. 2023 aikana.

Leppävirran kohdan tiesuunnittelu käynnistyi v. 2021. Suunnitelma valmistuu v. 2023.

**KUSTANNUKSET**

Yhteysvälin parantamisen alustava kustannusennuste on noin 140-150 milj. euroa (MAKU 140, 2015=100).

## **VAIKUTUKSET**

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

### **Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

Tasoliittymien poistaminen ja keskikaide lisäävät liikenneturvallisuutta.

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

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Rakennettavat melusuojuukset vähentävät liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Palokangas–Humalajoki-välin uusi tielinjaus tukee nykyisen taajamarakenteen kehittämistä ja Paukarlahden kylän kulttuurimaiseman suojelua. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat ja tien estevaikutus vähenee.

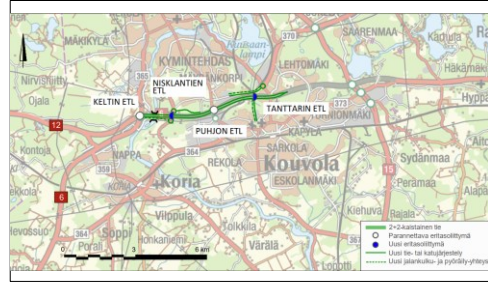
Leppävirran kohdan suunnittelulla vaikutetaan haastavien joukkoliikennepysäkkien parempaan saavutettavuuteen ja kestäväen työmatkapendelöinnin helpottamiseen Kuopion työssäkäyntialueella.

### **Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Uudet arviot tehdään tiesuunnittelun yhteydessä.

**Vt 6 Kouvolan kohta 1. vaihe (iso kriittinen Keltin silta)**Tiedot päivitetty  
25.3.2022

**Kaakkois-Suomen ja Venäjälle suuntautuvan liikenteen toinen pääyhteys valtatie 6 on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatutasoltaan poikkeava. Tieliikennettä haittaa erityisesti Keltin huonokuntoinen valtatiesilta. Keltissä Kymijoen silta uusitaan ja samalla parannetaan valtatieä vastaamaan liikenteellisiä tarpeita vilkkaimmalla osuudella. Lisäksi kaupungin keskustan yhteyksiä kehitetään ja poistetaan keskeisimmät jalankulun ja pyöräilyn yhteyspuutteet sekä asutuksen meluongelmat.**

**NYKYTILA**

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

Valtatien liikenne kulkee osin alemman luokan väylillä. Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla moottoriliikennetie. Valtatie on vilkasliikenteinen (9 200–11 700 ajon/vrk) ja huomattava osa liikenteestä on pitkämatkaista. Suurin liikennemäärä on välillä Keltti–Puhjo, jossa on ajoittain jonoutumista. Raskaan liikenteen määrä (noin 1 500 ajon/vrk) ja osuus (13–15 %) ovat suuria ollen reilusti yli kaksinkertaisia pääteiden keskiarvoon verrattuna. Runsaan kesäasutuksen takia liikenne ruuhkautuu varsinkin kesäviikonloppuisin. Puhjon eritasoliittymän (Kouvolan pääliittymä) alueella on maakunnan suurin kaupakeskittymä, joka lisää liikennettä valtatielle ja ruuhkauttaa liittymiä. Yhteydet valtatieltä 6 keskustaan ja asuinalueilta kaupakeskittymään ovat puutteelliset.

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

**AIKATAULU**

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

Rakentaminen voidaan aloittaa aikaisintaan vuonna 2024.

## KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on noin 67 milj. euroa (MAKU-indeksi 130; 2015=100). Kaupungin osuus on merkittävä.

## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää valtakunnallisesti merkittävän pääväylän liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Teksti

### **Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

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

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

Hanke vähentää hieman hiilidioksidipäästöjä.

### **Kestävyys**

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

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

Valtatien huonot sillat uudistuvat ja paranevat.

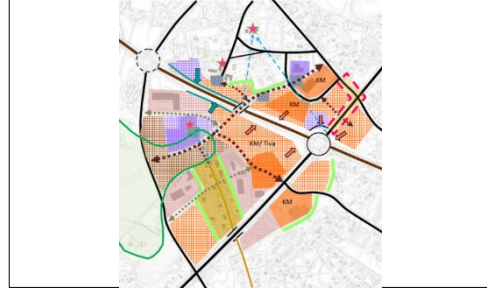
Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee noin 1 000:lla (10,4 km melusuojauskia).

### **Tehokkuus**

Hanke parantaa liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Hyöty-kustannussuhde on 1,0. Merkittävimmät hyödyt syntyvät henkilöliikenteen aikakustannussäästöistä päätieverkolla sekä muulla tie- ja katuverkolla ja onnettomuussäästöistä.

**Vt 8 Laitilan kohta**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Tiejakso Laitilan keskustan kohdalla poikkeaa muusta vt 8 tieosuudesta. Keskustan kohdalla paikallinen liikenne ja päätien liikenne sekoittuvat ja tie ei täytä tärkeimmille päätieyhetyksille asetettuja tavoitteita. Parantamisen tavoitteena on korjata puutteet tien laatussa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupungin kehittämisedellytyksiä.**

**NYKYTILA**

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

Liikennemäärä keskustan kohdalla on suuri (n. 7 400-8 000 ajon./vrk) ja raskasta liikennettä on paljon (n. 830 ajon./vrk). Raskaan liikenteen kasvu on Lounais-Suomen pääteillä ollut selkeästi muuta maata nopeampaa. Valtatie 8 ja kantatie 43 valo-ohjattu liittymä toimii huonosti haitaten erityisesti kuljetusten sujuvuutta. Keskustan kohdalla on viimeisten viiden vuoden aikana tapahtunut 4 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Liikenteen ihmisiin kohdistuvat haittavaikutukset ovat suuret mm. hiukkasten, melun ja estevaikutusten osalta. Nykyiset liikennejärjestelyt vaikeuttavat pahoin Laitilan keskustan maankäytön kehittämistä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatie 8 ja kantatie 43 liittymään toteutetaan kiertoeritasoliittymä. Valtatie 8 yli toteutetaan kaksi risteysilltaa (Kaukolantie ja Keskuskatu). Kantatie 43 katuliittymät muutetaan kiertoliittymiksi ja kantatielle toteutetaan 4 kevyen liikenteen alikulkukäytävää. Hanke on osa Vt 8 Turku-Pori-yhteysvälin kehittämistä.

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

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on valmis. Tarvittava yksittäinen asemakaavan täydennys on laadittavana. Toteutusvalmius on arviolta 2024.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kokonaiskustannus noin 45 milj. euroa (MAKU 2015=100:140).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hankkeeseen sisältyvillä toimenpiteillä lievennetään liikenteestä ja väylistä paikalliselle liikkumiselle, ympäristölle ja elinoloille aiheutuvia haittoja. Keskustaosuuden meluhaitat vähentyvät merkittävästi. Maakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen kohdistuvat haittavaikutukset saadaan pidettyä

alueen merkittävyyteen nähden kohtalaisen lievinä. Vaikutukset alueen luontotyyppeihin ovat vähäiset.

### **Saavutettavuus**

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

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

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

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää onnettomuuksien määrää laskennallisesti 0,7 onnettomuutta vuodessa.

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

Hanke vähentää liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä 1 600 tonnia vuodessa, mikä vastaa 12 % vähentymää ver-  
tailuvaihtoehtoon nähden.

### **Kestävyys**

Myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.

Myös maankäytölle hanke avaa uusia mahdollisuuksia.

Hanke laskee melulle altistuvien määrää 68 asukkaasta 14 asukkaaseen.

### **Tehokkuus**

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



## Vt 8 Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn keskikaiteelliset ohituskaistat

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitin kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuille kuljetuksille. Tiellä on suuri liikennemäärä ja erityisesti suuri raskaan liikenteen osuus, minkä vuoksi tiejaksolla on paljon ohitustarpeita. Ohitusmahdollisuuksia parannetaan ohituskaistaosuuksin.**



### NYKYTILA

Valtatie 8 yhteysväli Vaasa–Kokkola (130 km) on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkien runkoyhteyttä. Valtatie 8 kuuluu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon ja LVM:n asetuksen mukaiseen pääväyläverkkoon. Tiellä on suuri merkitys länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille.

Valtatie 8 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen erikoiskuljetusreitti. Tie on sekaliikenneväylä, jolla on puutteita liittymäjärjestelyissä. Taajamien ulkopuolella ohitusmahdollisuuksia heikentävät ohituskaistojen puute sekä paikoin kapea ja mutkainen tiegeometria. Yhteysvälin liikenne on vilkasta kaupunkiseuduilla 9 800–13 800 ajoneuvoa / vrk (2019). Maaseutujakoillakin liikennettä on kohtalaisen paljon 3 700–6 700 ajoneuvoa / vrk (2019). Raskasta liikennettä vilkkaimmilla osuuksilla on 800–1 000 ajoneuvoa / vrk (2019).

Viimeksi kuluneen viiden vuoden (2017–2021) aikana on sattunut yhteensä 447 Poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuutta, joista 58 on johtanut loukkaantumiseen ja 6 on johtanut kuolemaan. Tarva-mallinnuksen onnettomuusaste tiejaksolla on 5,2 hevaonn./100 milj. ajon. km. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

### HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeessa toteutetaan uusia keskikaiteellisia ohituskaistaosuuksia yhteysvälille. Uusien ohituskaistaosuuksien tiesuunnittelu on aloitettu vuonna 2021 Ytterjeppo-Sorvist ja Edsevö-Lepplax väleille ja seuraavaksi suunnittelu aloitetaan Kruunupyyn ja Kokkolan kuntarajan kohdalle tulevalle ohituskaistaosuudelle. Ohituskaistaosuuksien lisäksi hankkeissa toteutetaan liittymäjärjestelyjä ja muita liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia toimenpiteitä ohituskaistaosuuksien välittömässä läheisyydessä. Ohituskaistaosuuksille rakennetaan myös uusia rinnakkaisteitä paikallisen liikenteen tarpeisiin.

Lisäksi pidemmällä aikavälillä kehitetään Oravaisten nykytilassa yksittäistä ohituskaistaa myös toisen suunnan osalta sekä varaudutaan Ytterjepon eritasoliittymän eteläpuolella uuteen ohituskaistaosuu-teen.

Tavoitteena on tien standardin parantaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja turvallisten ohitusmahdollisuuksien varmistaminen erityisesti pitkämatkaisen liikenteen tarpeisiin.

### AIKATAULU

Ytterjeppo-Sorvist ja Edsevö-Lepplax ohituskaistaosuuksien tiesuunnittelu on käynnissä ja tiesuunnitelmat valmistuvat vuoden 2023 aikana.

Kruunupyyn ja Kokkolan kuntarajan kohdalle tulevan ohituskaistaosuuden tiesuunnittelu pyritään aloittamaan vuoden 2023 aikana.

### KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on noin 35–40 milj. euroa (MAKU-ind.140,2015=100). Ohituskaistaosuuksien kustannusarviot päivittyvät tiesuunnitelmittain tiesuunnittelun edetessä. Hanke oli mukana investointiohjelmassa 2023–2030 kustannuksiltaan merkittävästi pienempänä (12 M€).

## **VAIKUTUKSET**

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää pääväyläasetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamista.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Tärkeimpinä vaikutuksina ovat liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen. Hanke tukee valtakunnallisesti erityisesti saavutettavuuden ja tehokkuuden tavoitteita. Hanke parantaa hie-  
man myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella ja tukee siten liikennejärjestelmäsuunnitelman kestävyden tavoitetta.

### **Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi

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

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.

### **Tehokkuus**

Hankearviointi toteutetaan tiesuunnitelmien valmistuttua.

**Vt 9 Lieto-Aura**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Vt 9 Turku–Tampere on osa poikittaista TEN-T kattavan verkon yhteyttä Turusta Niiralaan. Tie on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Osuus Lieto as. – Aura on nykyisellään turvaton leveäkaistatie, jota käyttää päivittäin noin 11 200 ajoneuvoa.**

**NYKYTILA**

Valtatien 9 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2018) välillä Lieto-Aura on noin 11 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 10 prosenttia.

Valtatie 9 välillä Liedon as. – Aura on nykyisellään leveä-kaistatie, jonka merkittävimmät puutteet liittyvät liikenneturvallisuuteen ja tien laatutasoon. Suunnittelualueella on tapahtunut vuosien 2014–2018 aikana 53 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 15 on johtanut henkilövahinkoihin. Tieosuudella tapahtuu enemmän onnettomuuksia kuin maan muilla valtateillä keskimäärin kilometriä kohden.

Liikennevirran tiheys, ajokäyttäytyminen leveäkaistatiellä sekä pääsuunnan yli tasossa tapahtuvat kääntymiset aiheuttavat nopeustasoon suurta vaihtelua.

Tieosuus ei nykyisellään täytä 1 lk:n pääväylälle asetettuja palvelutasotavoitteita. Palvelutasopuutteet liittyvät ensisijaisesti turvallisuuteen. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on parantaa tieosuus vastaamaan 1 lk:n pääväylälle asetettuja palvelutasotavoitteita.

Hankkeessa muutetaan nykyinen leveäkaistatie keskikaiteelliseksi 4-kaistatieksi. Uusitaan Päivästäön ja Prunckalan eritasoliittymät. Parannetaan Auranportin tasoliittymää. Rakennetaan rinnakkaisväyliä.

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on valmis. Toteutusvalmius on noin 2024.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 63 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

Hanke vastaa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin sujuvoittamalla liikennettä ja parantamalla turvallisuutta.

**Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut paranevat merkittävästi, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Hankkeen vaikutukset joukkoliikenteen matka-aikoihin jäävät kuitenkin vähäiseksi. Hankkeessa ei toteuteta uusia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä, joten vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Hankkeen tuottamat matka-aikasäästöt perustuvat ruuhkautumisen vähenemään, liittymäviiveiden poistumiseen sekä nykyistä korkeampaan nopeustasoon. Hankkeella on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia noin 47 % ja liikennekuolemia noin 100 %. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät kohtaamisonnettomuuksien vähenemästä nykyisen leveäkaistatien muuttuessa keskikaiteelliseksi tieksi ja risteämisonnettomuuksien vähenemästä tasoliittymien korvautuessa uusilla eritasoliittymillä. Riista-aitojen rakentamisen johdosta eläinonnettomuudet vähenevät merkittävästi. Riista-aidoista syntyy estevaikutuksia erityisesti hirvi- ja peuraeläimille. Uudet risteysillat lieventävät estevaikutusta.

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

Tiesuunnitelmaratkaisun mukaisella tieverkolla päästöt kasvavat nykytilasta 3 %.

### **Kestävyys**

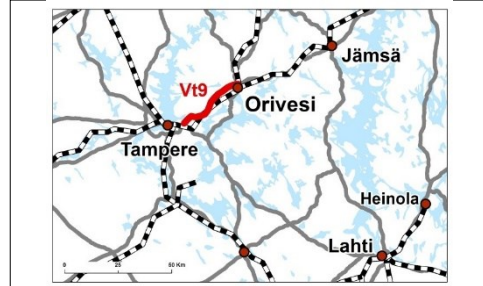
Hanke mahdollistaa Auran maankäytön kehittämisen laadittavana olevan osayleiskaavan mukaisesti. Joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut paranevat merkittävästi, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Liikenteen kasvusta huolimatta liikennemeluhaitat eivät lisäännä ennustetilanteessa.

### **Tehokkuus**

Tiesuunnitelman yhteydessä laaditun hankearvioinnin mukaan hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,5, joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyöty-kustannussuhteeseen vaikuttaa voimakkaasti rinnakkaistieratkaisut sekä tien nykytilan kohtalainen toimivuus, joten liikenteelliset vaikutukset jäävät pieniksi. Hankkeella on kuitenkin selkeät turvallisuustilannetta parantavat vaikutukset.

**Vt 9 Tampere-Orivesi 2. vaihe (väli Käpykangas-Orivesi)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

Valtatien 9 yhteysväli Tampereelta Orivedelle (35 km) on osa maan halki kulkevaa poikittaisyhteyttä Turusta Niiralaan. Tampere-Orivesi yleissuunnitelman mukainen tavoitetila on 2+2-kaistainen eritasoliittymä.

**NYKYTILA**

Yhteysväli on vilkasliikenteinen 10 800–21 400 autoa päivässä, joista 1 100–1 600 on raskaita ajoneuvoja. Vilkasliikenteisin osuus on Alasjärven ja Aitovuoren välinen moottoriliikenne-tieosuus, joka palvelee erityisesti myös Tampereen seudun työssäkäyntiliikennettä.

Tieosuuden ongelmana on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä sekä tien huono palvelutaso. Liikenteessä on sujuvuusongelmia aamu- ja iltaruuhkan aikaan sekä viikonloppuisin. Ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset. Liikennettä lisää myös kasvava maankäyttö tien vaikutusalueella. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

Yleissuunnitelman mukainen tavoitetilanne on moottoritie välillä Alasjärvi-Suinula ja 2+2 keskikaidetie eritasoliittymä välillä Suinula-Orivesi. Tavoitetila tarkentuu Käpykangas-Orivesi tiesuunnittelun yhteydessä.

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**

Tiesuunnitelma on käynnissä.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusennuste on noin 79 milj. euroa (MAKU 2015=100:140).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Valtatien palvelutaso paranee vastaamaan 1. luokan pääväylän palvelutasotavoitteita.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

**Saavutettavuus**

Parantaa liikenteen sujuvuutta ja matka-aikojen ennakoitavuutta. Hanke parantaa alueellista saavutettavuutta ja maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuuksustilanne paranee. Hanke vähentää henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia noin 30 % ja liikenteestä aiheutuvia kuolemia noin 70 %.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

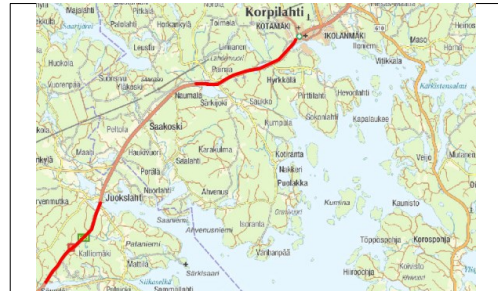
Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Joukkoliikenteen edellytykset paranevat. Tien estevaikutus pienenee.

**Tehokkuus**

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

**Vt 9 Jämsä - Korpilahti ohituskaistat**Tiedot päivitetty  
3.1.2022

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

**NYKYTILA**

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

Valtatie 9 on kaksikaistainen sekaliikennetie, missä on sekä keskikaiteettomia että keskikaiteellisia ohituskaistoja. Valtatien nopeusrajoitus vaihtelee 50–100 km/h välillä. 50 km/h rajoitus on Jämsän taajaman kohdalla valtateiden 9 ja 24 kiertoliittymän kohdalla.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä suunnittelualueella on 7 074–8 517 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on 10,4–11,4 prosenttia ja raskaan liikenteen määrä 763–884 ajoneuvoa vuorokaudessa.

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

Hankkeen tavoitteena on valtatie turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelman muutossuunnitelma on käynnissä. Valtatielle 9 välille Orivesi - Jyväskylä laaditaan toimenpideselvitystä, joka valmistuu 2023.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 46 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100). Hanke oli mukana investointiohjelmassa 2023–2030 kustannuksiltaan merkittävästi pienempänä (16 M€).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Hankeella varmistetaan maantieverkon yhteneväisyys ja palvelutaso, kun valtatielle 9 luodaan yhtenäinen liikenneympäristö koko yhteysvälille Orivesi - Korpilahti. Hankkeen toteutumisen jälkeen valtatie 9 täyttää paremmin pääväyläverkolle asetettuja palvelutaso- ja laatuvaatimuksia.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa saavutettavuutta vastaten elinkeinojen ja työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hanke parantaa myös kestävyttä, kun valtatie varteen rakennetaan yhtenäinen rinnakkaistieverkko, joka mahdollistaa turvallisemman ja sujuvamman liikkumisen jalan ja pyörällä paikallisesti.

Hanke edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, vastaa työmatkaliikenteen tarpeisiin sekä parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Hanke vastaa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteeseen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä sekä vastaa osaltaan tavoitetta nollavisioista.

**Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. Hanke parantaa sekä valtakunnallisia liikenneyhteyksiä että maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatie 9 käytävässä sekä vähennetään valtatie häiriöherkkyyttä.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun nykyisille ohituskaistoille rakennetaan keski-kaiteet, millä estetään kohtaamisonnettomuudet. Suorien yksityistie liittymien katkaiseminen valtatielle sekä tasoliittymien parantaminen, parantavat myös merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun konfliktipisteet valtatiellä vähenevät ja liittymien sekä erkanemien valtatiehen toteutetaan parannetuina kaistajärjestelyin.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun valtatiellä olevia ohituskaistoja pidennetään. Säännölliset ohitusmahdollisuudet vähentää jarruttelua ja mahdollistaa hitaampien, kuten runsaan raskaan liikenteen ohittamisen hallitusti. Hankkeen vaikutukset hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi.

**Kestävyys**

Hankkeessa suljetaan suorat yksityistie liittymät valtatielle ja järjestellään yhteydet rinnakkaistieverkon kautta ohituskaistaosuuksien ulkopuolelle. Toteutettava rinnakkaistieverkko mahdollistaa jalkakulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisemman liikkumisen kuin valtatie varrella.

Valtatie varren rinnakkaistie mahdollistaa maankäytön kehittymisen, kun yhteydet valtatielle parannetaan turvallisemmiksi.

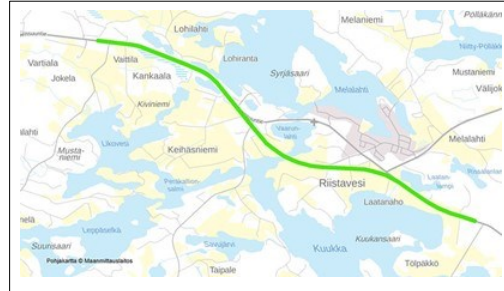
**Tehokkuus**

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



**Vt 9 Riistaveden kohta (iso kriittinen Kivisillan-salmen silta)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralan raja-asemalle. Tiesuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon ja pääväylien palvelutasoluokkaan II. Tiesuuden liikennöitävyyttä haittaavat puutteet liittymien turvallisuudessa ja liikenteen sujuvuuden ongelmat.**

**NYKYTILA**

Suunnittelukohte sijaitsee valtatiellä 9, Riistavedellä Kuopion itäosassa. Suunnitteluosuuden pituus on noin 7 kilometriä. Suunniteltava tiesuus alkaa Vartiialasta, maantien 5400 liittymästä ja sivuaa Melalahden taajamaa sen eteläpuolelta. Tiesuus päättyy taajaman itäpuolella maantien 16441 liittymään.

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

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

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

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

**AIKATAULU**

Tiesuunnittelu on käynnissä.

**KUSTANNUKSET**

Alustava kustannusennuste on noin 22 milj. euroa (MAKU 140, 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

**Saavutettavuus**

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

**Liikenneturvallisuus**

Tarkentuu tiesuunnitelman yhteydessä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

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

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

**Tehokkuus**

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus lasketaan tiesuunnittelun yhteydessä.

**Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, Liperi**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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

**NYKYTILA**

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

Hankkeen tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

**AIKATAULU**

Tiesuunnittelu on käynnissä.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusennuste on noin 49 milj. euroa (MAKU 140 2015=100). Hanke tuli mukaan investointiohjelmaan 2022–2029 kustannuksiltaan merkittävästi pienempänä (20 M€).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää pääväyläasetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamista.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke tukee ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä, matkojen ja palvelujen palvelutasoa sekä ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Hanke tukee valtakunnallisesti erityisesti saavutettavuuden ja tehokkuuden tavoitteita.

**Saavutettavuus**

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

**Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta saavutetaan 31 % vähenemä. Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden henkilömäärässä päästään 95 % kokonaisvähenemään.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Suunnitteluratkaisut tukevat Liperin kunnan liikenteen ja maankäytön tavoitteita alueella.

Melun torjunnalla parannetaan alueen ympäristöolosuhteita. Liikenteen melulle altistuvien rakennusten määrä vähenee 88 %.

Pohjaveden suojaukset pienentävät ympäristöriskejä.

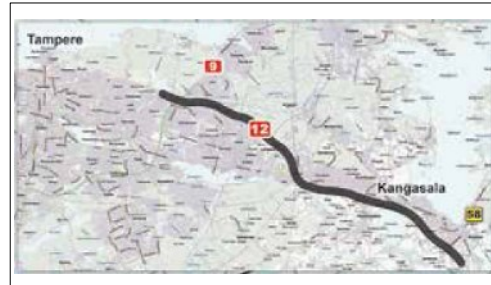
**Tehokkuus**

Hankkeen HK-suhde on 0,5 eli hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

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

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtatie 12 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia yhteyksiä. Valtatiellä on merkittävä rooli Tampereen kaupunkiseudulla valtakunnallisena, seudullisena ja paikallisena yhteytenä. Suunnitteluosuudella on merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa ja liikenteen sujuvuudessa.**



### NYKYTILA

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

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

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vuonna 2019 suunnittelualueella oli 9 200–22 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa oli vuonna 2019 750–1 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkaimmillaan liikenne on Alasjärven eritasoliittymässä valtateiden 9 ja 12 liittymäkohdassa. Ennustetilanteessa vuonna 2040 liikennemäärät nousevat 12 200–36 800 ajoneuvoon vuorokaudessa. Viiden vuoden (2015–2019) aikana tieosuudella on tapahtunut 20 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa on loukkaantunut yhteensä 25 henkilöä. Lisäksi rampiliittymissä tai risteävien väylien osuuksilla on tapahtunut neljä henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

### HANKE JA TAVOITTEET

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatien nelikaistaistaminen rakentamalla uusi ajorata tieosuuden alkupäässä nykyisen ajoradan pohjoispuolelle ja loppupäässä nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Poikkileikkauksena käytetään kapeaa nelikaistaista keskikaiteellista poikkileikkausta.
- Seitsemän nykyisen eritasoliittymän parantaminen.
- Valtatien poikittaisten kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen
- Melusuojausten rakentaminen sekä asuinalueiden että Kirkkojärven Natura-alueen suojaamiseksi melulta.

### AIKATAULU

Yleissuunnitelma on valmis. Tiesuunnittelu aloitetaan v. 2023.

### KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on noin 116 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

### VAIKUTUKSET

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke toteuttaa hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita.

### Saavutettavuus

Liikenteen palvelutaso paranee ja etenkin työmatkaliikenteen ongelmat vähenevät. Hanke parantaa alueellista saavutettavuutta ja maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee erityisesti linjaosuuden kohtaamisonnettomuuksien osalta. Hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia 24 % ja liikennekuolemia 61 % nykytilanteeseen verrattuna.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Hanke vähentää liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä ennustetilanteessa noin 4 000 tonnilla vuodessa.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ja palvelutaso paranevat.

Nopean joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Hanke tukee maankäytön kehittämistä.

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.

**Tehokkuus**

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

**Vt 12 Lahti-Kouvola 1. vaihe (Uusikylä-Tillola)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeä poikittaisyhteys valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatutasoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatie parannetaan ensivaiheessa keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylä-Tillola.**

**NYKYTILA**

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko), osa Suomen maanteiden pääväyläverkkoa (palvelutasoluokka I) ja merkittävä elinkeinoelämän kuljetuksille. Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä. Valtatien 12 liikennemäärä vaihtelee 6 400–7 500 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (14–15 %).

Uudenkylän ja Tillolan välisen tieosuuden (25 km) liikenneturvallisuus on huono, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu. Vuosina 2017–2021 tiejaksolla tapahtui 18 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan.

Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono Arolassa ja Kausalassa. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa noin 5 km:n matkalla. Nopeusrajoitus on Kausalassa ja Arolassa alhainen (50–60 km/h) ja tiejakson muilla osuuksilla pääosin 80 km/h. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

**AIKATAULU**

Tiesuunnitelma on valmis.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on noin 156 milj. euroa (MAKU 2015=100:140).

## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

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

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

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

### **Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

Toimenpiteillä on oleellinen vaikutus tieosuuden liikenneturvallisuuteen. Tiejakson parantaminen lisää sekä autoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Toimenpiteiden myötä henkilövahinko-onnettomuudet ja liikennekuolemat vähenevät tiejaksolla.

Hanke parantaa sekä henkilöliikenteen että kuljetusten turvallisuutta.

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

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Melulle altistuvien määrä vähenee 390 asukkaalla. Suunnitelmassa esitetyillä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn järjestelyillä edistetään myös ihmisten mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumismuotoja. Myös maankäytön kehittyminen mahdollistuu Kausalassa ja Arolassa. Pohjaveden pilaantumisriski pienenee.

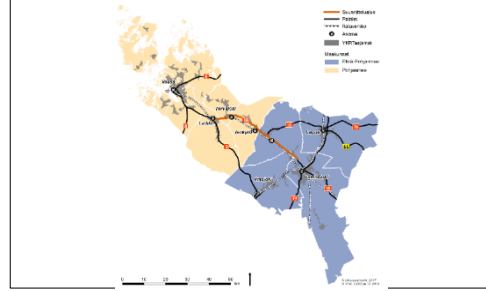
### **Tehokkuus**

Suurin hyötyerä muodostuu tienkäyttäjien matka-aikasäästöistä, jotka muodostuvat matka-ajan lyhentämisestä keskimäärin kuudella ja puolella minuutilla. Muita merkittäviä hyötyeriä ovat onnettomuskustannusten säästöt sekä raskaan liikenteen ajoneuvokustannukset ja aikakustannukset. Hankkeen hyötykustannussuhde on 0,9.



**Vt 18 Laihia-Seinäjoki**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Valtakunnallisesti tärkeä valtatie 18 yhdistää Vaasan, Seinäjoen ja Jyväskylän kaupunkiseudut. Tie on Laihian ja Seinäjoen välillä laadultaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuudeltaan huono. Yhteysväliillä Vaasa-Seinäjoki tie kuuluu pääväyläasetuksen mukaiseen maanteiden runkoverkoon ja palvelutasoluokkaan I.**

**NYKYTILA**

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

Laihia–Seinäjoki osuudella liikennemäärä on 5 500–8 650 ajoneuvoa/vrk (KVL 2019), josta raskaan liikenteen osuus on 440–480. Valtatien 18 liikenneonnettomuuksissa loukkaantuu vuosittain keskimäärin 12 henkilöä. Viimeksi kuluneen viiden vuoden (2017–2021) aikana on sattunut yhteensä 114 liikenneonnettomuutta, joista 24 on johtanut loukkaantumiseen ja 3 on johtanut kuolemaan. Onnettomuusaste yhteysväliillä on noin 5,5 hevaonn./100 milj. ajon.km. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

Valtatien 18 ja maanteiden 7013 ja 7033 nykyinen nelihaaraliittymä muutetaan eritasoliittymäksi. Eritasoliittymästä länteen Laihian suuntaan rakennetaan uusi 2+2-kaistainen ohituskaistaosuus ja eritasoliittymästä itään Seinäjoen suuntaan nykyisin liian kapeaa tietä levennetään Kiikkuun saakka. Lisäksi alueella toteutetaan muita liittymäjärjestelyitä, joilla liittymämäärää vähennetään.

**AIKATAULU**

Tiesuunnittelu on käynnissä.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen alustava kustannusarvio on noin 72 milj. euroa (MAKU 2015=100:140). Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnittelun edetessä.

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hanke edistää liikenteen toimivuutta, turvallisuutta ja kestävyttä, joten hanke toteuttaa hyvin LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä sekä myös pääväyläasetusta. Valtatie 18 Seinäjoki-Laihia kuuluu tason I valtakunnalliseen maanteiden pääväyläverkkoon, jolla tulee lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaan olla korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Pääväyläasetuksen mukaan tason I pääväylillä tulee olla säännöllisin välein turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja liittymien tulee olla sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Hankkeen toimenpiteet parantavat valtatieä 18 välillä Seinäjoki-Laihia kohti pääväylien tason I mukaista palvelutasoa.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

**Saavutettavuus**

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

**Liikenneturvallisuus**

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

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen vaikutus hiilidioksidipäästöihin on vähäinen.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. Rinnakkaistiet ja risteyssillat lisäävät paikallisen liikenteen turvallisuutta.

**Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen H/K-suhde on 0,9. Arviointi päivittyi tiesuunnittelun yhteydessä.

**Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2. vaihe**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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

**NYKYTILA**

Etelä-Pohjanmaan valtavyylä, valtatie 19, palvelee pitkämatkaista liikennettä sekä Seinäjoen ja Lapuan kaupunkiseutujen maankäyttöä ja elinkeinoelämää. Tie kuuluu päävyyläverkkoon palvelutasoluokkaan I.

Valtatien 19 yhteysväli Seinäjoki–Lapua on moniongelmainen tieosuus. Sen liikenneturvallisuustilanne on huono ja tiejaksolla on sujuvuusongelmia, jotka aiheutuvat muun muassa suuresta raskaan liikenteen määrästä ja hitaasta maatalousliikenteestä. Tiejaksolla ei ole juurikaan mahdollisuuksia turvallisiin ohituksiin. Tien aikaisempi 100 km/h nopeusrajoitus on jo useita vuosia sitten laskettu 80 km/h kasvaneiden liikennemäärien ja heikentyneen turvallisuustilanteen takia. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Valtatien 19 liikennemäärä suunnitteluosuudella on 9 300–13 000 ajon/vrk (KVL 2019). Raskaan liikenteen määrä on 950–1 260 ajon/vrk (KVLRAS 2019).

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeessa parannetaan vaiheittain tieosuutta Seinäjoelta Kivisaaren eritasoliittymästä Lapuan Ritamäen eritasoliittymään. Toimenpiteisiin sisältyy myös liittymäjärjestelyjä ja meluntorjuntatoimenpiteitä. Hanke edistää maa-kuntakaavassa sekä maakunnan ja valtakunnan liikenne-järjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita parantamalla saavutettavuutta ja tieverkon tehokkuutta.

Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan Lapuan ja Nurmon 2+2 ohituskaistaosuudet sekä Atrian eritasoliittymä. Hankkeen seuraavassa vaiheessa tieosuus rakennetaan tavoitetilään 2+2 yhteydeksi (nopeusrajoitus 100 km/h) koko matkalla Seinäjoen ja Lapuan Koveron välillä. Tavoitetaso vaatii tiesuunnitelmien laatimisen Kivisaaren eritasoliittymän ja Nurmon ohituskaistan väliselle osuudelle, Nurmon ja Lapuan ohituskaistojen väliselle osuudelle sekä Lapuan ohituskaistan ja Koveron eritasoliittymän väliselle osuudelle. Lisäksi Koveron ja Ritamäen eritasoliittymien väliselle osuudelle tulee laatia selvitys toteutettavista vaihtoehdoista.

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

**AIKATAULU**

Tiesuunnittelu on aloitettu Kivisaaren ja Atrian eritasoliittymien välisestä osuudesta sekä osuudella Hippimäki-Muurimäki.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen toiselle vaiheelle ei ole ajantasaista kustannusarviota. Kustannusarvio valmistuu tiesuunnittelun edetessä.

## **VAIKUTUKSET**

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Hankkeen toimenpiteet parantavat valtatietä 19 kohti pääväylien tason I mukaista palvelutasoa.

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

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

### **Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee erittäin merkittävästi. Valtatie 19 on suunnittelualueella liikenneturvallisuukseltaan ongelmallinen, koska samaa tietä käyttää pitkämatkainen ja paikallinen sekä hidas maatalousliikenne, mutta turvalliset ohitusmahdollisuudet puuttuvat. Myös liittymäjärjestelyt ovat puutteelliset, sillä useissa liittymissä ei ole kanavoiteja ja yksityisliittymiä on paljon.

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

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

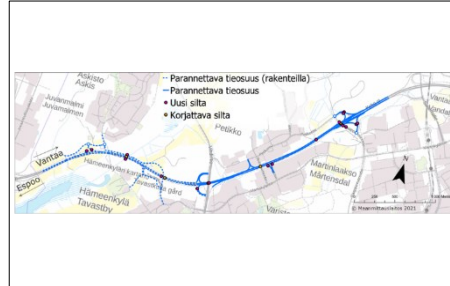
Meluhaitat vähenevät. Yksitystiejärjestelyt vähentävät maa- ja metsätalousliikenteen liikennöintitarvetta valtatiellä.

### **Tehokkuus**

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

**E18 kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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

**NYKYTILA**

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen Kehä III:lla ja siihen liittyvillä väylillä. Tielle on suunniteltu lisättäväksi kolmas kaista kummallekin ajoradalle välille Hämeenkylien eritasoliittymä - Myllymäen eritasoliittymä. Lyhyillä liittymävälillä poikkileikkaus on 4+4-kaistainen sekoittumisalueiden vuoksi. Lisäkaistojen lisäksi hankkeeseen kuuluu Raappavuorentien ja Petikon eritasoliittymien ramppijärjestelyiden parantaminen ja ne Hämeenkylien eritasoliittymän kaistajärjestelyt, joita ei ole vielä päätetty toteuttaa. Kävelyn ja pyöräilyn palvelutaso pysyy nykyisen kaltaisena. Merkittävimmät toimenpiteet ovat kävelyn ja pyöräilyn eritasoratkaisut Riihitontuntien ja Raappavuorentien risteyksissä.

**AIKATAULU**

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

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio noin 49 milj. euroa (MAKU 2015=100:140).

**VAIKUTUKSET****Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke tukee etenkin Liikenne 12 suunnitelman liikennejärjestelmän tehokkuuden tavoitetta.

**Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuuden paraneminen parantaa palveluiden ja elinkeinoelämän toimipaikkojen saavutettavuutta.

**Liikenneturvallisuus**

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

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

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Hanke vähentää ruuhkautumisesta johtuvia hiilidioksidipäästöjä noin 1400 tonnia vuodessa (4 %).

**Kestävyys**

Lisäkaistat ja bussipysäkkien parantaminen sujuvoittavat Kehä III suuntaista joukkoliikennettä.

**Tehokkuus**

Hankkeen merkittävimmät hyödyt syntyvät tienkäyttäjien aika- ja ajoneuvokustannussäästöinä. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Hyötykustannussuhde on 3,0.

## E18 kt 40 Naantali-Raisio

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

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



### NYKYTILA

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

Nykyisellään kehätie on monin paikoin kuormittunut. Osuuden Naantali–Raisio tasoliittymät sekä Vanto–Kaanaa 2-kaistainen osuus ruuhkautuvat säännöllisesti aamun ja illan työmatkaliikenteessä. Nesteen eritasoliittymässä on E18 yhteydessä epäjatkuvuuskohta. Lisäksi E18 tiellä on useita suoja- teitä tasossa. Liikennemäärä välillä Naantali–Raisionkaari on 9 300–19 400. Raskaan liikenteen osuus on 4–9 %.

Liikenneturvallisuustaso on heikko. Osuudella tapahtuu vuosittain keskimäärin 2 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta. Viimeisen viiden vuoden aikana on ollut kaksi kuolonkolaria. Palvelutaso- puutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

### HANKE JA TAVOITTEET

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

### AIKATAULU

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

### KUSTANNUKSET

Alustava kustannusennuste on noin 186 milj. euroa (MAKU 140, 2015=100). Hankkeella olisi CEF- potentiaalia satamaan johtavana tienä, mutta hankkeen hyöty-kustannussuhde on riittämätön CEF- haun kannalta. Hankkeen tiesuunnitelmalle on haettu tukea CEF2021-haussa, mutta hanketta ei va- littu rahoitettavaksi.

### VAIKUTUKSET

#### Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikenne- järjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)

Hanke turvaa valtakunnallisesti merkittävän tieyhteyden jatkuvuutta sekä yhteyksiä valtakunnallisesti merkittäviin satamiin, öljyterminaaliin ja Meyerin telakalle. Tiejakson palvelutaso parannetaan vas- taamaan TEN-T-verkon vaatimuksia.

#### Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Jouk- koliikenteen järjestämisen kannalta kehätien ja rinnakkaisteiden asema liikennejärjestelmässä sel- kiintyy ja hanke tarjoaa uusia mahdollisuuksia nopealle Naantali-Turku joukko- ja pyöräliikenteelle.

**Saavutettavuus**

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

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

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät, lähes kokonaan poistuvista, kohtaamis- ja risteysonnettomuuksista (heva-vähennä 0,43 hvjo/v ja liikennekuolemien vähennä 0,05 kj.onn/v).

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Hankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja altistuvien asukkaiden määrä vähenee. Terveydelle suoraan haitallisten päästöjen, eli typen oksidien (NO<sub>x</sub>), hiilivetyjen (HC), hään (CO) ja hiukkasten päästömäärien arvioidaan alenevan. Raisionlahden pohjukan virtaama paranee.

Mönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.

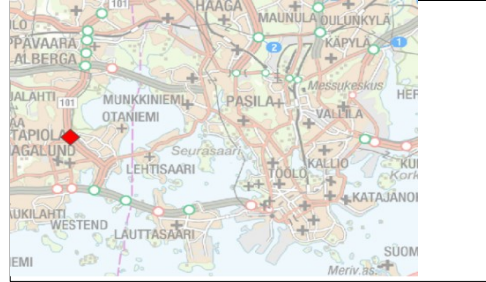
**Tehokkuus**

Hyötykustannussuhde on 0,8. Hankearviointi uusitaan tiesuunnittelun yhteydessä.



**Mt 101 Kehä I Maarinsolmun kohdalla (Espoo)**Tiedot päivitetty  
12.12.2022

**Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkeä kehäväylä ja Suomen vilkkain maantie, joka yhdistää mm. Länsi-sataman ja Helsingin seudulle johtavat valtatie. Kehä I länsi- ja keskiosa on keskeinen valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitti, jolla kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus tulee turvata. Kalevalantien liittymä on Kehä I:n ainoa tasoliittymä Lahdenväylän ja Länsiväylän välillä ja muodostaa merkittävän liikenteen toimintavarmuus-, sujuvus- ja turvallisuushaitan. Hankkeen tavoitteena on erityisesti liikennejärjestelmän toimintavarmuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen.**

**NYKYTILA**

Kehä I yhdistää Helsingin keskustaan johtavat säteittäisväylät ja kytkee asuin- ja työpaikka-alueita toisiinsa ja seudun muihin pääväyliin. Kehä I:n myös tärkeä Länsisataman ja valtatie yhdistävä kuljetusreitti. Kalevalantien liittymä on tärkeä ja vilkas maankäyttöliittymä, josta on yhteydet Tapiolaan ja Otaniemeen. Liittymä palvelee mm. Otaniemen kehittyvä kampusalueen ja Länsimetro- ja Raidejokerikäytävien solmukohdan kehittyvän maankäytön liikennettä.

Kehä I:n liikennemäärä suunnittelualueella on nykyisin (2019) arki vuorokaudessa n. 46 000 ajon/vrk ja Kalevalantien vastaavasti 19 000 ajon/vrk. Vuoteen 2030 mennessä Kehä I:n arki vuorokausiliikenteen on kohteessa ennustettu kasvavan noin 11 % ilman Maarinsolmun eritasoliittymää ja 20 % Maarinsolmu toteutuneena. Poikkeuksellisen merkittävän kasvun taustalla ovat mm. Kehä I länsiosien parantamishankkeet ja Otaniemen, Keilaniemen, Tapiolan, Turvesolmun sekä Perkkään alueiden maankäytön odotettavissa oleva kasvu.

Liikennevirta on häiriöherkkää ja ruuhka-aikoina kriittisillä osuuksilla on päivittäin pitkiä seisovia jonoja. Onnettomuusherkässä tasoliittymässä syntyy myös ennakoimattomia häiriöitä, jotka voivat aiheuttaa pitkiä viivytyksiä myös ruuhka-aiheiden ulkopuolella. Matka-ajan ennustettavuus on heikko.

Kalevalantien liittymässä on jouduttu sulkemaan ajokaistoja meriveden tulviessa liittymän kohdalle, kun veden pinta nousee n. 1 metrillä perustasostaan.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Nykyinen valo-ohjattu tasoliittymä parannetaan eritasoliittymäksi Kalevalantien (Maarinsolmu) liittymässä
- Nykyinen kevyen liikenteen suojatieylitys Kalevalantien yli muutetaan alikuluksi
- Kehä I:n meritulva-alttiutta pienennetään tulvakaukalorakenteella.

Tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja liikenneturvallisuutta tärkeällä kaupunkiseudun kehäväylällä.

**AIKATAULU**

Välin Kalevalantie-Vt1 tiesuunnitelma on hyväksytty Laajalahdensolmun parantamisen edellyttämin osin. Maarinsolmun tiesuunnitelman osalta hyväksyntää voidaan edistää asemakaavatilanteen edettyä.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannusarvio on n. 56 M€ (MAKU 140; 2015=100)

## **VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke parantaa liikennejärjestelmän tehokkuutta erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta.

### **Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuus paranee ja häiriöherkyys vähenee. Länsisataman kuljetusten matka-ajan enustettavuus paranee.

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee. Henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrä vähenee 0,4 onnettomuudella vuodessa.

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

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Melualueella asuvien henkilöiden määrä vähenee 141 henkilöllä.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. Kehä I:n liikenteellinen estevaikutus vähenee.

Hanke ja siihen liittyvät maankäytön suunnitelmat tähtäävät siihen, että Otaniemen ja Tapiolan alueet liittyvät tiiviimmin osaksi muuta yhdyskuntarakennetta.

### **Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,1.

## Mt 815 Lentokentäntien parantaminen

Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Lentokentäntie (mt 815) on Oulun lentoaseman ja Hailuodon pääliikenneyhteys, jota kehitetään korkealuokkaisena tienä. Tiellä ja tasoliittymissä on sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Kuntien maankäytön kehittäminen edellyttää Lentokentäntien liikennejärjestelyjen kehittämistä. Lentokentäntie suunnitellaan parannettavaksi 2+2 keskikaidetieksi. Tasoliittymät parannetaan nykypaikalla, siltoja kunnostetaan ja levennetään sekä rakennetaan melusteita.**



### NYKYTILA

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

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

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

### HANKE JA TAVOITTEET

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

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

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

### AIKATAULU

Tiesuunnitelma on valmis. Rakennussuunnitelmaa laaditaan.

### KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusarvio on noin 34 milj. euroa (MAKU-indeksi 140; 2015=100).

## VAIKUTUKSET

### **Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

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

### **Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Liikenne 12) on asetettu kolme tavoitetta:

- Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaukunkäynnillä
- Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin
- Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee

Hanke parantaa liikennejärjestelmän kestävyyttä sujuvoittamalla liikennettä suunnittelualueella, mikä näkyy suoraan päästökustannuksista saatavina säästöinä. Lisäksi hanke vähentää tieliikenteen yli 55 dB melulle altistuvien määrää suunnittelualueella noin 30 asukkaalla. Hanke parantaa myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita Lentokentätien läheisyydessä. Hankkeen yhteydessä parannetaan Lentokentätien pysäkki-infraa ja hanke mahdollistaa pidemmällä aikavälillä Lentokentätien lisäkaistojen muuttamisen joukkoliikennekaistoiksi.

Hankkeen suurimmat hyödyt saavutetaan tienkäyttäjien matkakustannuksista. Hanke lyhentää huomattavasti niin kevyiden kuin raskaidenkin ajoneuvojen matka-aikaa Lentokentäntiellä. Etenkin ruuhka-aikana matka-aika lyhenee merkittävästi, millä on vaikutusta erityisesti työmatkaliikenteeseen. Hanke parantaa jo olemassa olevien ja kehittyvien asuinalueiden saavutettavuutta sekä edistää Oulun lentoaseman saavutettavuutta valtatieltä 4.

### **Saavutettavuus**

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta koko suunnitteluosuudella. Koska Lentokentäntie on yhteys lentoasemalle, on hankkeella vaikutuksia sekä seudullisella että valtakunnallisella liikennejärjestelmätasolla lentoaseman saavutettavuuden parantumisen myötä.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta. Hankkeen seurauksena myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ja turvallisuus paraneva alueellisella liikennejärjestelmätasolla.

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

Hankkeella on vähäinen vaikuttavuus hiilidioksidipäästöihin, mikä on seurausta pääosin liikenteen sujuvoitumisesta hankealueella.

### **Kestävyys**

Lentokentätien suuntainen jalankulku- ja pyöräiliikenteen väylä levennetään suunnittelualueella 4 m päällystelevyyteen, mikä parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella. Hankkeen yhteydessä rakennetaan lisäksi uusi jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävä, mikä tarjoaa uuden yhteyden Santanimeen. Hankkeen yhteydessä parannetaan Limingantien suuntainen jalankulku- ja pyöräilyväylä baanatasoiseksi noin 500 metrin matkalla, mikä osaltaan parantaa pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella.

Olemassa olevien joukkoliikennereittien sujuvuus paranee liikenteen ruuhkaisuuden vähentyessä. Myös linja-autopysäkit uusitaan suunnittelualueella, mikä parantaa osaltaan joukkoliikenteen olosuhteita. Pidemmällä aikavälillä hanke myös mahdollistaa ulompien kaistojen muuttamisen joukkoliikennekaistoiksi.

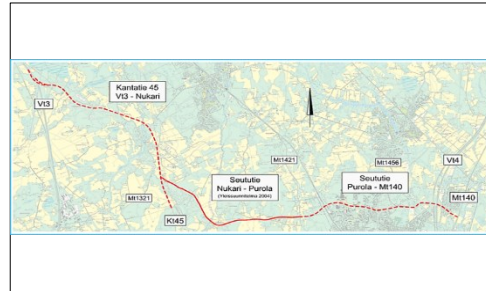
Hanke edistää myös Oulunsalon, Hailuodon ja Kempeleen maankäytön kehittämismahdollisuuksia. Hankkeen yhteydessä Oulunlahden ylikulkusillan suunnittelussa on huomioitu kaksoisraidevaraus.

### **Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,2.

**Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys 1.vaihe (väli Nukari-Purola)**Tiedot päivitetty  
3.1.2023

**Keski-Uudenmaan logististen yhteyksien parantamisvaihtoehtoja on arvioitu Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksessä vuonna 2015. Helsingin seudun MAL2019 suunnitelmassa on ensimmäisenä kehitettäväksi yhteydeksi määritelty Järvenpään pohjoinen yhteys välillä Vt3-Vt4.**

**NYKYTILA**

Keski-Uudenmaan epäjatkuvat poikittaiset yhteydet aiheuttavat ongelmia sekä henkilöautoliikenteelle että raskaalle liikenteelle. Suurin yhteys eteläisen Keski-Uudenmaan logistiikka-alueilta valtatie 3 suuntaan kulkee nykyisin kantatietä 45 Hyrylän keskustan kautta, jossa raskaasta liikenteestä aiheutuu haittaa paikalliselle liikenteelle ja maankäytölle. Myös Järvenpään tasolla reitit valtatie 3 suuntaan ovat epäjatkuvia ja osin huonosti raskaalle liikenteelle soveltuvia. Järvenpään pohjoisosissa on tulevaisuudessa kehitettäviä työpaikka-alueita, jotka lisäävät kuljetuksia valtatie 3 suuntaan.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee valtakunnallisten ja seudullisten logistiikka-alueiden liikennettä valtatie 4 varren ja valtatie 3 välillä. Tieyhteys vähentää raskaan liikenteen kuormitusta muilla Keski-Uudenmaan poikittaisilla tieyhteyksillä.

Keski-Uudenmaan pohjoinen tieyhteys toteutetaan vaiheittain valtatie 3 ja maantien 140 (Vanha Lahdentie) välille. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys muodostuu kolmesta jaksosta. Pohjoisimpana on kantatien 45 parantaminen valtatie 3 ja Nukarin välillä n. 9 km matkalla, keskellä Nukarin ja Purolan välisen tiejakson parantaminen myötäillen nykyistä maastokäytävää n. 7 km matkalla ja itäisimpänä pääosin Järvenpään kaupungin alueella maantien 1452 parantaminen välillä Purola-mt 140, n. 7 km matkalla.

**AIKATAULU**

Tarvitsee tiesuunnitelman.

**KUSTANNUKSET**

Hankkeen kustannukset selviävät osahankkeiden valmistuttua. Kt 45 (Nukari-vt3) kustannusarvio on 24 milj.euroa. Nukari-Purola n. 28–36 M€ ja Mt 1452 Vähänummentie (Purola-mt 140), 1.vaihe 11 milj. euroa ja 2.vaihe 44 milj. euroa. Yhteensä kustannusarvio on noin 107-115 milj. euroa (MAKU 140; 2015=100).

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke tukee Liikenne 12 -suunnitelman saavutettavuuden tavoitetta parantamalla kuljetusten palvelutasoa Helsingin seudulla. Hanke edistää välillisesti myös taajamien liikenneturvallisuutta ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä siirtämällä raskasta liikennettä pois Hyrylän taajamasta.

**Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuuden paraneminen parantaa elinkeinoelämän toimipaikkojen saavutettavuutta

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta. Kävely- ja pyöräilyväylät ja alikulut parantavat turvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä 4 200 tn/v.

**Kestävyys**

Raskaan liikenteen määrä Hyrylän keskustassa vähenee. Hyrylän keskustan liikenneverkon toimivuus ja liikenneturvallisuus paranee. Maankäytön kehittämismahdollisuudet seudulla paranevat. Pohjaveden pilaantumisriski vähenee pohjavesisuojausten vaikutuksesta.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,2–2,0.

**Mt 1002 ja mt 11039 Skåldön silta**Tiedot päivitetty  
25.3.2022

Skåldö sijaitsee Raaseporin kaupungissa noin 6 kilometriä Tammisaaren keskustasta etelään. Nykyisin paikalla liikennöi Skåldön lossi maanteiden 1002 ja 11039 välillä yhdistäen Skärlandetin ja Torsön saaret mantereeseen. Hanke parantaa huomattavasti saarten saavutettavuutta. Lauttareitin pituus on noin 460 metriä. Hanke sisältyy valtakunnalliseen ohjelmaan, joka koskee lyhyiden lauttavälien korvaamista silloilla.

**NYKYTILA**

Maantie 1002 johtaa Tammisaaren keskustasta Skåldöhön jossa tieyhteys hoidetaan nykyisin lossilla saareen. Saarella yhteys jatkuu maantienä 11039. Nopeusrajoitus mantereen puolella on 70 km/h ja saarella 80 km/h. Skåldön lauttaväylää risteää veneilyn runkoväylään kuuluva vesiväylä, jonka kulkusyvyyden on 3,0 metriä.

Lossi liikennöi klo 5–24 aikataulun mukaisesti (3–4 vuoroa/h) ja yöllä tarvittaessa. Henkilöautoja lossiin kyytiin mahtuu noin 30 ja sen hyötykuorma on 150 tonnia. Vuorokautinen liikennemäärä lossilla on noin 650 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Lossi aiheuttaa tienkäyttäjille keskimäärin 11 minuutin viivytyksen. Kesäaikana liikennemäärän kasvusta johtuen odotusajat ovat pidempiä. Kiirehtiminen lossiin on aiheuttanut tieliikenteessä ohituksia ja vaaratilanteita.

Tienpitäjälle lossi aiheuttaa ylläpitokustannuksia.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on vähentää lossin käytöstä aiheutuvia kustannuksia.

Hankkeessa korvataan nykyinen lossiyhteys kiinteällä sillalla.

**AIKATAULU**

Yleissuunnitelman laadinta on käynnistetty syksyllä 2022 ja yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2023 loppupuolella.

**KUSTANNUKSET**

Skåldön sillan alustava kustannusarvio on noin 22 M€ (MAKU 140, 2015=100). Kustannusarvio tarkentuu yleissuunnitelman yhteydessä.

**VAIKUTUKSET**

**Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)**

Parantaa huomattavasti Skåldön ja Torsön saarten saavutettavuutta. Liikenteen päästöt vähenevät.

**Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä**

Hanke tukee Liikenne 12 -suunnitelman saavutettavuuden tavoitetta parantamalla huomattavasti Skåldön ja Torsön saarten saavutettavuutta. Liikenteen päästöt vähenevät.

**Saavutettavuus**

Parantaa huomattavasti Skåldön ja Torsön saarten saavutettavuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa alueen liikenneturvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Maantielautan päästöt poistuvat, maantieliikenteen päästöt myös vähenevät.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet sekä joukkoliikenteen edellytykset paranevat.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,0.



**Investointiohjelman 2022–2029 ja 2023–2030 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut valmistelussa esille nousseet toimenpiteet, jotka eivät sisälly investointiohjelmaan**

- Vt 1 lisäkaistat välillä Tuomarila Espoo-Vt 2
- Vt 1 Veikkolan melusteet
- Vt 2 Ulasoorin eritasoliittymä, Pori
- Vt 2 Ulvilan kohdalla
- Vt 2 Friitala-Harjavalta sis. Haistilan eritasoliittymä
- Vt 2 Kantemaan liittymä, Punkalaidun
- Vt 2 vt 9:n liittymäjärjestelyt
- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa
- Vt 3 / Kt 67 liittymä ja Tuiskulan suora (Vt 3 ja Kt 67 yhteinen jakso)
- Vt 3 Hattulan Merven sijoittuvan eritasoliittymän ja siihen kytkeytyvien tieyhteyksien toteutukseen tähtäävä suunnittelu ja rakentaminen
- Vt 3 Moreeni-Rastikangas-eritasoliittymä
- Vt 3 Lempäälä-Pirkkala-Tampere ja Tampereen kakkoskehän suunnittelun jatkaminen.
- Vt 3 Lempäälä-Pirkkala (Puskiaisten oikaisu) sekä II-kehä Sääksjärvi-Lentoasema
- Vt 3 Lakalaiva-Sarankulma/Partola kaista- ja ramppijärjestelyt, Tampere
- Vt 3 Tampere-Vaasa 1. vaihe jäljelle jäävät kohteet
- Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö
- Vt 3 Ikaalinen-Sikuri
- Vt 3 Laihian keskustan kohta
- Vt 3 Laihian Ratikylän alikulkusilta
- Vt 3 Vaasa (Helsinby)-Laihia
- Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, Vantaa
- Vt 4 Metsola-Jokivarsi melusteet, Vantaa
- Vt 4 lisäkaistat Kehä III-Kerava
- Vt 4 Keravan Kivisillan alueen melusuojaus
- Vt 4 Tuuliruusun palvelualue liittymän kehittäminen normaaliksi moottoritie liittymäksi
- Vt 4 Bussipysäkkien toteuttaminen Mäntsälän aseman kohdalle
- Vt 4 Lusi-Joutsa
- Vt 4 Hartolan taajaman eritasoliittymä
- Vt 4 kehitystarpeet välillä Lusi-Oravakivensalmi
- Vt 4 Joutsan kohta, Joutsansalmen 2. silta
- Vt 4 Majalahden eritasoliittymä, Toivakka
- Vt 4 Jyväskylän kohdalla
- Vt 4 Palokan kohdalla, Jyväskylä
- Vt 4 Vehniä-Äänekoski
- Vt 4 Äänekoski-Pihtipudas
- Vt 4:än/ E75 liikenneturvallisuus: Kärsämäen taajaman kohdalla kevyenliikenteen alitukset kiertoliittymän tuntumassa
- Vt 4 Pihtipudas-Pulkkila
- Vt 4 Pulkkila-Haurukylä
- Vt 4 Oulun kohta
- Vt 4 Ii-Haukiputaantie
- Vt 4 Oulu-Kemi 2. vaihe
- Vt 4 Iin ohikulkutie
- Vt 4 Simon taajaman kohdalla
- Vt 4 välillä Pohjois-Ii-Kemi
- Vt 4 Keminmaa-Muurola
- Vt 4 Hirvas-Rovaniemi
- Vt 4 Rovaniemen kohta
- Vt 4 Napapiiri-Vikajärvi, Rovaniemi
- Vt 4 Vikajärvi-Sodankylä

- Vt 4 Kevyen liikenteen väylä Ivalo-Inari
- Vt 4 Utsjoen rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Vt 5 Lusi-Koirakivi liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
- Vt 5 Hietanen–Pitkäjärvi
- Vt 5 Leppävirta-Kuopio
- Vt 5 Siilinjärvi-Pöljä
- Vt 5 Nerkoon ohitustie, Lapinlahti
- Vt 5 Kemijärvi-Kuusamo kehittäminen
- Vt 5 Kemijärvi-Sodankylä kehittäminen
- Vt 5 laajempi kehittäminen
- Vt 6 Kouvolan kohta 1.vaihe, iso kriittinen Keltin sillan
- Vt 6 Kullasvaaran eritasoliittymä, Kouvola
- Vt 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi Lappeenranta-Imatra
- Vt 6 Imatra-Joensuu 1.vaihe
- E18 Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit
- E18 Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantaminen ja pikavuoropysäkkien rakentaminen
- Vt 8 Kehittäminen Porin ja Turun välillä
  - Vt 8 Nousiainen-Mynämäki
  - Vt 8 Laitilan kohta
  - Vt 8 / Vt 12 Rauman eritasoliittymä
  - Vt 8 Rauma-Eurajoki
  - Vt 8 Luvian eritasoliittymä
  - Vt 8 Luvia-Pori
  - Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymä, Pori
  - Vt 8 Laani-Hyvelä
  - Vt 8 Hyvelä-Söörmarkku linjaosuudet
- Vt 8 Lapväärtin sillan perusparannus
- Vt 8 leventäminen (esim. Bäckliden–Övermark)
- Vt 8 Älytie toimenpiteineen
- Vt 8 Vaasa-Kokkola sisältää useita erillisiä kokonaisuuksia
  - Vt 8 Giga Vaasa alueelta eteenpäin Fågelberget/Stormossen och Kuni alueille
  - Vaasan Yhdystie jäljelle jäävät osuudet
  - Liikenneturvallisuuden parantaminen Ölis-Kärklax-osuudella ja ohituskaistat Oravaisissa
  - Alajepuan Vt 8 ja Vt 19 sekä Vt19 ja Mt 7320-risteysalueen toteuttaminen
  - Vt 8 ohituskaistojen sekä Koivulahden, Ytterjeppon ja Kruunupyyn Hopsalan risteysten rakentaminen ja loppuun saattaminen
  - Vt 8 Kokkolan keskustan jatkoehänke nyt toteutettavan Eteläväylän parantamisen jatko Kajaanintien risteykseen saakka, Vt 28:lle
- Vt 8 Ohituskaistat välillä Oulu-Vaasa
  - Vt 8 ohituskaistat Siikajoki-Raahe-Kalajoki
  - Vt 8 Limingan kohta
- Vt 9 Lieto-Aura
- Vt 9 Auran kohdan Vt 9 / Kt 41 tiejärjestelyt
- Vt 9 Aura-Humppila
- Vt 9 Tampere-Orivesi, 2.vaihe Käpykangas-Orivesi
- Vt 9 Jämsä-Jyväskylä
- Vt 9 Keljon Eteläportti-Muuramenjoki parantaminen moottoritieksi
- Vt 9 Jyväskylän kohdalla
- Vt 9 Kanavuori-Lievestuore, sisältää isot Leppäveden ja Metsolahden sillat
- Vt 9 ja Vt 13 Lievestuoreen kohta
- Vt 9 Lievestuore-Hankasalmi
- Vt 9 ohituskaistojen mahdollisuus välillä Kuopio-Suonenjoki
- Vt 9 Suonenjoen liittymän parantaminen, Suonenjoki
- Vt 9 Liittymä 69-tielle Koskelon kohdalla turvallisuuden parantaminen
- Vt9 parantaminen välillä Vartiala-Riistavesi

- Vt 9 Riistaveden kohta, iso kriittinen Kivisillansalmen silta
- Vt 9 Kuopio-Joensuu
- Vt 9 Noljakan eritasoliittymän parantaminen, Joensuu
- Vt 9 Onkamo-Niirala
- Vt 9 Niiralan rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Vt 10 ja 12 Turku-Forssa-Lahti sekä kt 54 teiden mahdollisten toiminnallisten luokkien muutoksista aiheutuvat parannus- ja investointitarpeet
- Vt 10 Turun Ravattulassa liikennevalojen poisto
- Vt 10 käänkö Liedon kohdalla
- Vt 10 järjestelyt Hämeenlinnan kohdalla
- Vt 10 ja Vt 12 Hämeenlinna-Lahti
- vt 10 / mt 284 Vieremän pohjavedensuojaus –hanke
- Vt 11 Nokia-Häijää
- Vt 11 / kt 44 turvallisuutta parantavat toimenpiteet
- Vt 11 jatke valtatielle 8, Porin eteläinen kehä
- Vt 11 Murhasaaren kohta, Nokia
- Vt 12 Nokia, Maatiala-Nokia, Kahtalammi nelikaistaistaminen, kaistajärjestelyt ja eritasoliittymän rakentaminen
- Vt 12 Nokia-Huittinen ohituskaistajärjestelyt
- Vt 12 Nokia-Sastamala
- Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere
- Vt 12 Kouvola-Tampere parantaminen.
  - Vt 12 Teiskontien poikittaisyhteyksien järjestelyt, Tampere
  - Vt 12 Tampere-Kangasala, väli Alasjärvi-Huutijärvi
  - Vt 12 Kangasala-Pälkäne
  - Vt 12 Lahti-Kouvola 1.vaihe, väli Uusikylä-Tillola
  - Vt 12 Lahti-Kouvola 2.vaihe, väli Joutjärvi-Uusikylä
- Vt 13 Perusparannustoimenpiteet
- Vt 13 Honkolantie-Kyyjärvi kehittäminen
- Vt 13 Kangasniemi-Lappeenranta
- Vt 13 tiejärjestelyt Saarijärvellä
- Vt 13 Saarijärven (Asemakannaksen) kohta
- Vt 13 Saarijärvi (Linnankyläntie) - Vt 4 Huutomäki
- Vt 13 Mikkeli-Lappeenranta, 1.vaihe
- Vt 13 Lappeenranta-Nuijamaa, sisältää rajanylityspaikan järjestelyt
- Vt 14 Juva-Savonlinna-Parikkala
- Vt 14 parantaminen välillä Tuusmäentie-Kolkonrannantie, Juva ja Rantasalmi
- Vt 15 ja St 370 Kouvola-Valkeala
- Vt 15 Kotka-Kouvola 2.vaihe
- Vt 18 Laihia-Seinäjoki 1.vaihe
- Vt 18 ohituskaistaosuudet ja Halkosaaren eritaso
- Vt 18 Multia-Ähtäri
- Vt 18 ja Vt 23 Keuruu-Jyväskylä
- Vt 19 Seinäjoki-Ytterjeppo
- Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2. vaihe
- Vt 19 Powerparkin risteysalue
- Vt 20 Oulu-Kuusamo, väli Korvenkylä-Kiiminki
  - Kuusamo-Oulu välin kolmen keskeisen ohituskaistan suunnittelu ja toteutus, noin 5–10 M€/ohituskastapari
  - Ohituskaistat välillä Oulu-Pudasjärvi
- Vt 21 Tornio-Palojoensuu-Kilpisjärvi, sisältää useita erillisiä kokonaisuuksia
  - Vt 21 Maunu-Ailikkalahti parantaminen
  - Vt 21 Sähköautoille tiiviin infran mahdollistaminen ja älytien edistäminen
- Vt 22 Oulu-Kajaani-Vartius
  - Vt 22 Soso–Rovastinoja liittymäalueen parantaminen
  - Vt 22 Utajärvi-Paltamo
- Vt 22 Utajärvi-Paltamo

- 
- Vt 23 parantaminen Piilinjärvi-Petäisjärvi
  - Vt 23 Varkaus-Viinijärvi 2.vaihe
  - Vt 23 kokonaisuutena Pieksämäen kohdalla
  - Vt 23 Varkaus-Joensuu
  - Vt 24 koko yhteysväli
  - Vt 24 Kalliolan koulun ja päiväkodin kohdalta pohjoisen suuntaan puuttuvan kevyen liikenteen väylän ja Paimelantien mt 14119 liittymäjärjestelyiden toteuttamiseen tähtäävä jatkosuunnittelu.
  - Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala
  - Vt 24 Karisto-Kalliola
  - Vt 25 Lempolan eritasoliittymän suunnittelu.
  - Vt 25 Braskin liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen
  - Vt 25 Kapulin risteys
  - Vt 26 parantaminen
  - Vt 26 ja St 387 Lappeenranta-Hamina 1. vaihe
  - Vt 27 Kehittäminen
  - Vt 27 Liikenneturvallisuuden edistäminen
  - Vt 28 Liikenneturvallisuuden parantaminen
  - Vt 29 Tornion rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
  - E18 kt 40 Turun kehätie Avantin eritasoliittymä
  - E18 kt 40 Turun kehätie välillä Naantali-Raisio
  - Kt 43 Uusikaupunki-Laitila kevyenliikenteen väylä
  - Kt 43 Uusikaupunki-Laitila-Eura turvallisuuden parantaminen
  - Kt 44 kehittäminen
  - Kt 45 Torpparinmäen melusteet, Helsinki
  - Kt 45 Tuusulanväylä välillä Tuomarinkylä-Kehä III
  - Kt 45 parantaminen välillä Nukari-Vt 3, osa Keski-Uudenmaan logistiikkayhteyttä
  - Kt 50 Kehä III välillä kt 51-Mankki, 1. vaihe
  - Kt 50 Kehä III parantaminen Majvikin ja Masalan kohdalla
  - E18 Kt 50 Kehä III Puistolan kohdalla, Helsinki
  - E18 Kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski
  - Kt 51 Parantamien välillä Kirkkonummi-Karjaa
    - Kt 51 Kirkkonummi-Inkoo
    - Kt 51 / St 115 Sunnanvikin eritasoliittymä, Siuntio
    - Välillä Kirkkonummi-maantie 115 tulee alkaa tällä ohjelmakaudella
    - Liikenneturvallisuuden parantaminen Inkoon ja Siuntion alueella
    - Länsiväylän (Kt 51) Kirkkonummi-Siuntio liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden sekä liittymätarpeiden edistäminen
  - Kt 52 Tammisaari-Perniö
  - Kt 52 Pohjoispään uusi linjaus (ns. Palikkalan oikaisu)
  - Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie
  - Kt 54 Tammela-Hollola
  - Kt 55 Monninkylän eritasoliittymä
  - Kt 58 Tason nosto ja ylläpidon parantaminen
  - Kt 58 Pyhäjoen ylittävä kevyenliikenteen silta
  - Kt 63 ja kt 68 risteuksen parantaminen ja muuttaminen kiertoliittymäksi
  - Kt 63 Kaustinen-Toholampi-Sievi välin kunnostus
  - Kt 63 Evijärvi-Kaustinen parantaminen
  - Kt 63 Ina-Kaustinen
  - Kt 65 Tampere-Virrat
  - Kt 67 Teuva-Kaskinen parannus
  - Kt 67 Ilmajoki-Seinäjoki
  - Kt 68 Siltojen uusiminen Ähtävän- ja Purmonjokien yli
  - Kt 68 Edsevö-Pietarsaari, Pietarsaaren sisääntuloväylä
  - Kt 73 Lieksanjoen silta
  - Kt 75 leventäminen ja parantaminen, Kuhmo
  - Kt 78 Kajaanintie, Jätkänkylä-Pöykkölä, Rovaniemi

- Kt 79 liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen esim. liikenneympyrällä
- Kt 79 Peruskorjaus ja kevyenliikenteen väylän rakentaminen
- Kt 80 Sodankylä-Kittilä
- Kt 81 Parantaminen välillä Rovaniemi-Posio-maakunnan raja-Kuusamo
- Kt 82 Joutsjärvi-Salla-Sallan raja-asema
- Kt 82 Vikajärvi-Kemijärvi
- Kt 88 Iisalmen ja Vieremän välisen turvallisen kevyen liikenteen väylän kehittämisen
- Kt 92 Kaamanen-Sevettijärvi parantaminen
- Kt 92 Näätämon rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- St 101 Kehä I pullonkaulat 2. vaihe
  - St 101, Kehä I Maarinsolmu
  - St 101, Kehä I Myllypuron liittymä
  - St 101, Kehä I Länsiväylän liittymäjärjestelyt
- St 101 Pihlajanmäki, melusteet, Helsinki
- St 101, Kehä I Pakila, 4+4-kaistaa välillä Vt 3 - Kt 45
- St 110 Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen, Vihti
- St 120 Vihdintie suunnitelmien tarkistus ja täydentäminen välillä Kehä III - Velskolantie.
- St 140 Parantaminen Kaskelantien kohdalla
- St 148 Kapasiteetin turvaaminen
- Mt 152 jatke, Kehä IV
- St 180 Saariston rengastiellä pyörätien puuttuvat osat
- St 180 Prostvik-Nauvon keskusta pyörätien toteuttaminen
- Mt 180 Kurkela-Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie
- Mt 180 Parainen-Nauvo kiinteä yhteys
- St 222 Aurajoentien puuttuva pyörätie Aura-Lieto
- St 261 parantaminen
- St 280 Liikenneturvallisuuden parantaminen
- St 282 parantaminen
- St 290 Hyvinkään itäinen ohikulkutie
- St 301 parantamisen loppuun saattaminen
- Mt 355 Hamina-Kotka satamayhteys, Merituulentie Kotka
- St 453 Parantaminen välillä Niittypurontie-Käpykankaantie
- St 455/ Yt 15323 liittymäjärjestelyt
- St 464 / yt 4652 / yt 15348 liittymän parantaminen
- St 468 Tappuvirran lossin korvaaminen sillalla ja Haponlahden kanavaan uusi korkeampi silta
- St 468 Kangaslammin kirkonkylän keskustan kevyen liikenteen turvallisuus
- St 471 Parannusinvestointi
- St 471 Hanhivirran lossin korvaaminen sillalla
- St 479 Punkaharju-Kesälahti peruskunnostaminen ja päällystäminen
- St 568 parantaminen
- St 661 hankkeen loppuun saattaminen
- St 637 Laukaantien parantaminen, Jyväskylä
- St 637 liittymä- ja yksityistiejärjestelyt Vihtavuoressa
- St 637 Kuormaajantie, Jyväskylä-Laukaa
- St 638 Vihtiälän oikaisu, Jyväskylä ja Laukaa
- St 638 Leppävesi-Tikkakoski, Jyväskylä ja Laukaa
- Mt 642 Äänekosken silta ja Äänekoskentien liittymäjärjestelyt
- St 661 Kauhajoki-Isojoki
- St 661 Pääntäne-Isojokitie hankkeen loppuun saattaminen
- St 679 Åmine-Köpings
- St 749 (Pohjoisväylä) sekä Kokkolan satamaan Ykspihlajaan johtavan radan tasoristeyksen rakentaminen eritasoristeykseksi

- St 815 Lentokentäntien parantaminen, Oulu ja Kempele
- St 920 Ajoksentien rinnakkainen yhteyslinjaus
- Mt 920 Ajoksentien ja rautatien eritasojärjestely Kaidi?
- St 926 Liikenneturvallisuuden parantaminen
- St 940 Äkäslompolontien kehittäminen
- St 955 Köngäs-Inari parantaminen
- St 955 Levi-Inari-välin kehittäminen
- St 957 turvallisuuden parantaminen Kutunivassa
- Mt 967 Kelujärvi-Hihnavaara parantaminen, Sodankylä ja Savukoski
- Yt 1002 Skåldön lossin korvaaminen sillalla, Raasepori
- Yt 1605 Huuvari-Suntianmäki
- Yt 3601 parantaminen
- Yt 4703 Viljolahdentien perusparantaminen
- Yt 5270 liikenneturvallisuus
- Yt 7233 parantaminen
- Yt 7300 parantaminen
- Yt 7520 Perho-Kinnula parantaminen
- Yt 7890 Parantaminen väli Likala-Pyhänkoski
- Yt 7890 Parantaminen (ainakin väli Oulainen-Merijärvi)
- Yt 9005 välillä kt 76-Sotkamo Silver Oy:n kaivos, Sotkamo
- Yt 9471 Patoniemi-Moursusalmi
- Yt 9643 Kemijärven Varrion silta ja tieyhteyden parantaminen Patokankaan teollisuusalueelle
- Yt 11466 Tuusulan itäväylän kehittäminen
- Yt 11933 Parantaminen
- Yt 11937 Parantaminen
- Yt 11671 Linjatien (mt 11671) jkp-tie
- Yt 13659 oikaisu
- Yt 15123 Hätinvirran silta + muut Saimaan vesistöalueen siltahankkeet
- Yt 15398 Puomilansalmen sillan korottaminen
- Yt 17770 parantaminen
- Yt 17825 parantaminen
- Yt 18217 parantaminen

#### Muut kohteet

- Kemin biotuotetehtaaseen liittyvän infrahankekokonaisuus (tie, rata ja vesi), alemman tieverkon osalta
- Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, välillä Vt 3-Nukari-Purola-Mt 140. Sisältää osuudet Nukari-Purola, Purola-Mt 140 ja Vt 3-Nukari.
- Yhteyksien kehittäminen Tampere-Pirkkala lentoasemalle
- Pyöräilyn laatukäytävät, Tampere.
- Meri-Lapin seudullisen pyörätieverkon ja laatukäytävien suunnittelu.
- Paavalniemen siltayhteys, Rovaniemi
- Satamatien yleissuunnitelman loppuunsaattaminen Vaasassa.
- Yhdistää Giga Vaasa-alue satamaan Vasklotissa.
- Luikonlahden puutermiinaali, tieyhteyden Ohtaanniemi-Luikonlahti kunnostaminen
- Lukuisia jalankulun pyöräilyn yhteyksiä

Väyläviraston julkaisu Kirjoita nro./Kirjoita vuosi.

---