



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Turun ja Helsingin välinen tieyhteys on tärkeä sekä kansallisesti että osana Suomen kansainvälisesti merkittävintä tietä, Eurooppatie E18:aa. Tie yhdistää Suomen voimakkaasti kehittyvät alueet pääkaupunkiseutuun ja tärkeisiin ulkomaankaupan terminaleihin. Liikennekäytävää kehitetään kaikkien liikennemuotojen kokonaisuutena EU:n priorisoiman Pohjolan Kolmion osana.
- Kaksikaistaisen sekaliikennetiejakson Muurla - Lieviö laatutaso ei vastaa nykyliikenteen vaatimuksia eikä turvaa alueen kehitystä jatkossa. Tien nykyinen kuljetusvarmuus ei täytä elinkeinoelämän ja kansainvälisen kuljetuskäytävän vaatimuksia.
- Liikenneturvallisuus on huono. Yleisestä kehityksestä poiketen tieosuuden turvallisuus on heikentynyt. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin 3,2 ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia keskimäärin 26 kpl vuosittain.
- Keskimääräinen liikennemäärä on 9 000 - 11 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on 13 - 15 %. Liikenne ruuhkautuu valtaosin 1 herkästi.
- Nykyinen tie on teknisesti vanhentunut. Alunperin 1930-luvulla linjattu tie on tullut päätienä käyttöikänsä päähän. Se on kuitenkin riittävä moottoritien rinnakkaisena seudullisena väylänä.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uutta moottoritietä 50 kilometriä ja Lohjan läntisen sisääntulotien,
- Kahdeksan eritasoliittymää,
- 7 tunnelia, joiden yhteispituus on 5,1 km,
- Kevyen ja joukkoliikenteen järjestelyjä,
- Laajat meluntorjunnat ja pohjavesisuojaukset.

Hankkeeseen niveltävästä moottoritieosuudesta Lohja - Lohjanharju on jo rahoituspäätös, ja sen rakentaminen alkaa 2003 valmistuen liikenteelle 2005. Osuuden Muurla - Lohja rakennustyöt alkavat hallituksen periaatepäätöksen mukaisesti vuonna 2004 ja tavoitteena on osuuden avaaminen liikenteelle vuonna 2008.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen vaikutukset on arvioitu koko välin Muurla - Lohjanharju suunnittelun yhteydessä.

- + Riittävä ja yhtenäinen palvelutaso kotimaan kuljetuksille, henkilöauto- ja joukkoliikenteelle sekä samalla ulkomaankaupan ja kansainvälisen liikenteen tarpeisiin.
- + Tukee koko Lounais-Suomen sekä Turun, Salon ja Lohjan kasvukeskusten kehitystä sekä niiden yhteyksiä pääkaupunkiseutuun.
- + Kymmenessä vuodessa vältetään n. 250 henkilövahinko-onnettomuudelta, joissa kuolisi noin 50 ihmistä.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee merkittävästi ja melualueilla (yli 55 dB) asuvien ihmisten määrä vähenee noin 1800 ihmisellä. Loma-asuntojen melutilanne muuttuu nykyisestä, mutta tilannetta on lievennetty tehokkaalla ja laajalla meluntorjunnalla.
- + Saadaan koko Turku-Helsinki-tieyhteyden hyödyt tehokkaasti käyttöön.
- + Nykyisten teiden varrella asuinmukavuus ja taajamakuva paranevat.
- Tie leikkaa merkittäviä luontoaluekokonaisuuksia, muuttaa luonnonmaisemaa sekä kulttuuri- maisema-alueita. Vaikutuksia on lievennetty tehokkaasti tunneleilla, tien sijoittamisella sekä maisema- ja vihersilloilla.
- Tien rakentaminen heikentää liito-oravien elinolosuhteita. Tie ei kuitenkaan heikennä niiden suotuisan suojelun tasoa alueella, ja ympäristöviranomaisten lupa on saatu.

Kustannusarvio

Muurla-Lohja osuuden kustannusarvio on 310 M€ (joulukuu 2002). Hankkeen toteutuksessa selvitetään mm. erilaisten elinkaarimallien soveltuvuutta. H/K-suhde on 1,7.

**HANKEKORTTI**

© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Keskeisen Suomen poikki kulkeva valtatie 13 johtaa Lappeenrannasta valtatie 6 kautta vilkkaalle Nuijamaan rajanylityspaikalle, jota käyttää suurin osa Keski- ja Itä-Suomen Venäjälle suuntautuvasta liikenteestä.
- Vuonna 2001 rajan ylitti noin 1,5 milj. henkilöä ja noin 0,8 milj. ajoneuvoa. Venäläisten osuus rajanylityksistä kasvaa koko ajan, mikä pidentää tarkastusaikoja olennaisesti. Vuorokausiliikenne oli noin 2300 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus oli 14%.
- Rajan ylittävien määrän ennustetaan kaksinkertaistuvan vuoteen 2015 mennessä ja kasvavan 2,8 milj. henkilöön ja 1,8 milj. ajoneuvon vuodessa.
- Nykyisin rajanylityspaikalle Nuijamaan taajaman läpi johtava valtatiejakso on mäkinen ja mutkainen ja siitä aiheutuu paljon ongelmia ja haittoja:
- Valtatien tukkivat rekkajonot ovat usein kilometrien pituisia ja odotusajat yli kymmenen tuntia.

- Pakokaasuhaitat tien varren asutukselle.
- Häiriöt ja turvallisuusriskit Nuijamaan taajaman liikenteelle.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uusi rajanylityspaikka rakennetaan Nuijamaan taajaman länsipuolelle. Parannettavan tiejakson kokonaispituus on noin 4,8 km, josta Venäjän puoleinen osuus on noin 2,9 km.
- Raja-asemien välinen tieosuus toteutetaan 3+3-kaistaisena kokonaisleveyden ollessa 22,5 metriä.
- Suomen puolella raja-asemalle johtavalle valtatielle 13 rakennetaan rekkaliikenteelle erillinen odotuskaista (noin 3km).

Uusi rajanylityspaikka koostuu henkilöliikennekeskuksesta, tavaraliikennekeskuksesta ja tarkastusalueesta. Senaatti-kiinteistöt rakentaa kustannuksellaan tarvittavat rakennukset ja vuokraa ne Tullille ja Rajavartiolaitokselle.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2004.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

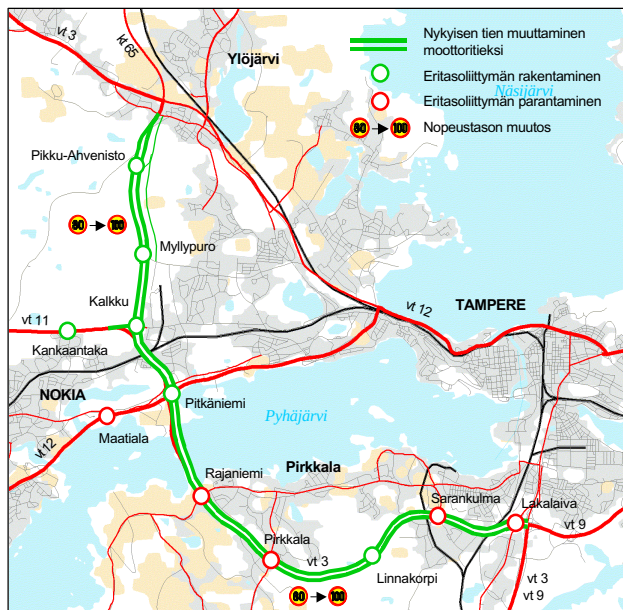
- + Rajanylityspaikan palvelutaso paranee olennaisesti rajamuodollisuuksien nopeutuksessa.
- + Ruuhkat poistuvat pääosin Suomen puolella.
- + Huoltoliikenne Saimaan kanavan vuokra-alueelle nopeutuu.
- + Häiriöt Nuijamaan taajamalle ja tienvarren asutukselle poistuvat.

Tiejärjestelyjen rakennuskustannuksiksi on arvioitu noin 14,5 M€ Suomen puolella ja noin 3,5 M€ Venäjän puolella.

Hankkeen hyötykustannussuhde on noin 1,5, jossa on otettu huomioon vain matkan lyhenemisestä aiheutuvat säästöt, mutta ei mahdollisia rajamuodollisuuksien nopeutumisia.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa on Suomen tärkeimpiä pääteitä ja se kuuluu eurooppalaiseen TERN-tieverkkoon (E12). Valtatie on osa Tampereen kehätietä, joka välittää sekä Tampereen ohittavaa valtakunnallista liikennettä että seudullista liikennettä.
- Nykyinen tie on yksiajoratainen ja osin varustettu eritasoliittymin. Pääosa tietä on sekaliikennetietä ja osa moottoriliikennetietä.
- Tämän hetken liikennemäärät ovat 8 000–23 000 ajon/vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 14 000–40 000 ajon/vrk.
- Nykytilanteessa liikenne ruuhkautuu sekä tie-osuuksilla että eritasoliittymissä. Erityisesti ruuhka-aikoina liittymien päätielle on vaikeaa.
- Läntisen kehätien osuus on valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa pahin liikenteellinen pullonkaula Helsingin ja Tampereen välisen moottoritien valmistumisen jälkeen.
- Nykyinen yksiajoratainen tie ja sen liittymäjärjestelyt ovat alttiita häiriöille ja onnettomuuksille.
- Läntisen kehätien henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuustiheys on yli kaksinkertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon. Yleisimpiä onnettomuustyyppisiä ovat peräänajo- ja yksittäisonnettomuudet.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 7 henkilövahinko-onnettomuutta.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Läntiselle kehätielle rakennetaan toinen ajorata nykyisen viereen noin 21 km matkalle ja nykyisiä eritasoliittymiä (Lakalaiva, Sarankulma, Pirkkala, Rajaniemi, Maatiala) täydennetään.
- Nykytilanteessa ongelmallisin Nokian moottoritien (Pitkäniemen) eritasoliittymä rakennetaan uudestaan.
- Linnakorpeen, Kalkkuun, Kankaantaahan, Myllypuroon ja Pikku-Ahvenistoon rakennetaan uudet eritasoliittymät.
- Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään rakentamalla melusuojaus noin 12 km:n osuudelle.

Hanke toteutetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisen rakennusvaiheen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa, ja se käsittää moottoritien rakentamisen Pirkkalan (Rajaniemi) ja Kalkun välille (5km). Vaihe sisältää myös risteysjärjestelyt Nokian moottoritien (vt12) kanssa sekä uusien siltojen rakentamisen Pyhäjärven yli nykyisen sillan jäädessä paikalliseen käyttöön.

Ensimmäisen vaihe on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005 ja sen kustannukset (57 M€) ovat puolet koko hankkeen kustannusarviosta (114 M€). Hankkeen toinen vaihe, eli osat Lakalaiva - Pirkkala ja Kalkku - Ylöjärvi on tarkoitus toteuttaa vuosina 2005-2007.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hankkeen toteuttamisen vaikutuksesta liikenteen ruuhkautuminen poistuu lähes kokonaan ja tien nopeustaso nousee.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Henkilövahinko-onnettomuuksien ennustetaan vähenevän lähes puoleen.
- + Kohtausonnettomuuksia ei juuri tapahdu ja eritasoliittymien täydentäminen vähentää myös merkittävästi kääntymis- ja peräänajo-onnettomuuksia.
- + Merkittävimmin päästöt alenevat alemmalla tieverkolla ja kaupungin pää- ja sivukaduilla, jolta moottoritie kokoaa pois tarpeetonta ja ruuhkia aiheuttavaa liikennettä.
- Rajasalmeen Pyhäjärven ylitse rakennetaan uusi vesistösilta.

Koko hankkeen kustannusarvio on 114 M€, josta ensimmäisen rakennusvaiheen Pirkkala - Kalkku kustannukset ovat 57 M€. Koko hankkeen H/K-suhde on 2,9.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Nykyinen 1950-luvulla rakennettu valtatie on kapea ja näkemiltään huono aiheuttaen herkästi liikenteen jonoutumista ja ruuhkautumista.
- Valtatieosuuden liikenne määrä on 5500 - 9700 autoa /vrk. Ennustettu liikennemäärä vuonna 2035 on 7500 – 15000 ajon./vrk.
- Valtatiellä on runsaasti tasoliittymiä, jotka ovat etenkin taajamien kohdalla vaarallisia.
- Tie sijaitsee taajama-alueella Joroisissa, Kuvansissa ja Varkaudessa, joissa tie jakaa taajamarakennetta ja aiheuttaa meluhaittoja.
- Joroisten kirkonkylän kohdalla tien nopeusrajoitus on 60 km/h ja muualla 80 km/h.
- Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu vuosittain noin 5 kpl.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

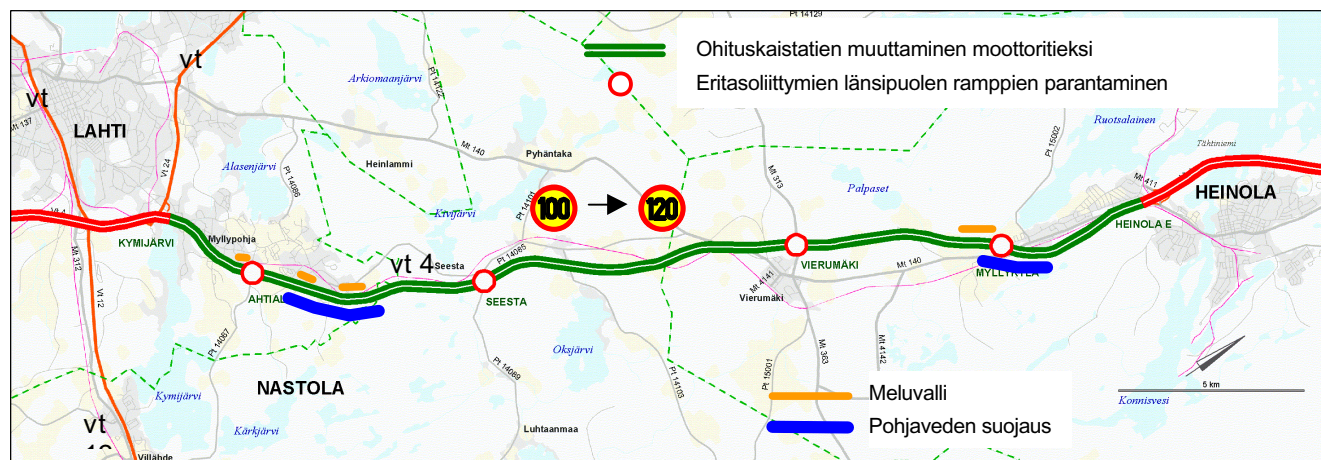
- Valtatie rakennetaan uudelle linjalle 19 km matkalla.
- Nykyinen tie jää rinnakkaistieksi palvelemaan paikallista liikennettä sekä erikoiskuljetusten ja kevyen liikenteen tarpeita.
- Välillä Joroinen - Kuvansi tien poikkileikkaus on 10,5/7,5 ja tieosuudella on 4 ohituskaistaa, joista 2 on varustettu keskikaiteella.
- Osuudella Kuvansi - Varkaus valtatie on suunniteltu kaksiajorataiseksi.
- Liittymät uudella tielinjalla ovat eritasossa.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Uusi tie parantaa valtieliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta noin 18 km:n matkalla. Nopeusrajoitus voidaan nostaa koko tieosuudella 100 km/h.
- + Valtatien palvelutaso paranee välttävällä yksiajorataisella osuudella tyydyttäväksi ja kaksiajorataisella osuudella erittäin hyväksi.
- + Nykyiselle tielle jäävän kevyen liikenteen olosuhteet paranevat, kun pääosa n. 80 % autoliikenteestä siirtyy uudelle tielle.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 2,4 onnettomuudella vuodessa.
- + Uusi tielinjaus tukee nykyisten taajamarakenteiden kehitystä tien kiertäessä taajama-asutuksen Joroisten kirkonkylässä ja Kuvansissa.
- + Melualueella (55 dBA) asuvien henkilöiden määrä vähenee nykyisestä noin 400 asukkaasta 100 asukkaaseen. Myös tiestä aiheutuva estevaikutus vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriski Kotkatharjun alueella pienenee noin 2 km pitkän pohjavesisuojaus-ansioista.

Hankkeen kustannusarvio on 27 milj. euroa ja H/K-suhde on 1,7.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Valtatie 4 Lahdesta Heinolaan on moottoriliikennetie ohituskaistoilla varustettuna. Noin 27 kilometrin pituisen ohituskaistatien länsipuolella on varaus moottoritien toiselle ajoradalle. Valtatie 4 on viime vuosina parannettu moottoritieksi tarkastelukohteen molemmin puolin eli Helsingin ja Lahden välillä sekä Heinolan kohdalla.
- Valtatie 4 on osa eurooppalaista päätieverkkoa (TERN), tie numero E75.
- Valtatie 4 on yksi tärkeimpiä päätieyhteyksiä Suomessa. Lahden ja Heinolan kautta kulkee merkittävä osa pääkaupunkiseudulta Pohjois-Suomeen ja Itä-Suomeen suuntautuvasta valtakunnallisesta henkilö- ja tavaraliikenteestä.
- Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä osuudella on 11 900–13 400 ajoneuvoa (KVL 2000). Liikenteen kausivaihtelut ovat suuria. Pahimpina ruuhkapäivinä liikennemäärä on 23 000 ajon./vrk. Liikenne on lisääntynyt voimakkaasti viime vuosina. Viiden vuoden keskimääräinen vuosikasvu 5 % on selvästi pääteiden keskimääräistä kasvua (= 2,5 %) suurempaa.
- Valtatielle asetetut liikennöitävyystavoitteet jäävät toteutumatta jo nykyisillä liikennemäärillä. Tie ruuhkaantuu pahoin etenkin kesäviikonloppuisin. Liikenteen ja ongelmien ennustetaan kasvavan edelleen.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 7 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusriski on suurin ohituskaistojen alku- ja päättymiskohdissa.
- Tien varren asutus kärsii liikenteen meluhaitoista. 55 dB:n ylittävällä alueella sijaitsee 152 asuntoa ja noin 450 asukasta.

- Suunnitteluosuudella on pohjaveden pilaantumisriski. Valtatie 4 kulkee neljällä pohjavesialueella, joista kaksi I-luokan ja kaksi III-luokan aluetta.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Ohituskaistatie muutetaan moottoritieksi 27 kilometrin matkalla.
- Tien länsipuolen rampit parannetaan.
- Melunsuojausta rakennetaan noin 11 km:n matkalla.
- Suojataan 1. luokan pohjavesialueet.
- Rakennetaan 27 siltaa, joista 1 hirvisilta.
- Kehitetään tienvarsipalvelualueita.

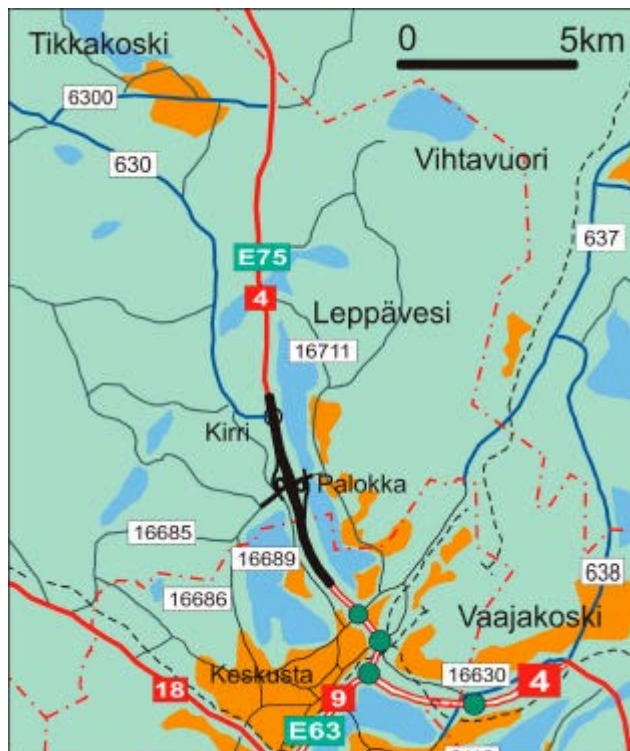
Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Poistaa verkollisen epäkohdan Helsingin ja Heinolan väliltä.
- + Liikenteen sujuvuus paranee.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 20 %. Onnettomuuksien vakavuusaste lievenee. Kuolleiden määrä vähenee noin yhdellä vuodessa.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee.
- Suojaamattomien kohteiden melutaso nousee liikenteen lisääntyessä ja ajonopeuden kasvessa.
- Tiealue laajenee.

Hankkeen kustannusarvio on 41 M€ ja H/K-suhde on 2,5 (Tieliikenteen ajokustannukset 1996).

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 (E75) on tärkein tieyhteys Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä sekä osa yleiseurooppalaista TEN -tieverkkoa.
- Tiejakson liikenteestä suuri osa on pitkämatkaista. Nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h, Palokan ja Kirrin liittymissä 60 km/h.
- Nykyinen tie on yksiajoratainen ja noin 10 m leveä. Tie toimii osana lentokenttäyhteyttä.
- Liikennemäärät tieosuudella ovat 14 900 - 17 200 ajon./vrk (KVL 2001). Ennustetilanteessa vuonna 2020 liikenteen arvioidaan olevan 19 000 - 22 000 ajon./vrk. Viime vuosien perusteella kasvu on ollut huomattavasti ennusteita nopeampaa. Rinnakkaiset yhteydet kaupunkiin ovat ruuhkautuneet valtatie liittymien huonon vetävyyden vuoksi.
- Nykytilanteessa liikenteen palvelutaso erityisesti liittymäalueilla on heikko, päätielle liittyminen ja sieltä vasemmalle kääntyminen on vaikeaa. Suurista liikennemääristä johtuen ohituspaikkoja on vähän.
- Nelostien liikenneturvallisuus on huomattavasti heikompi kuin valtateillä keskimäärin. Tiejaksolla tapahtuu vuosittain noin 4 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusriski on suurin liittymissä.

- Palokan eritasoliittymän läheisyydessä on asutusta ja nopeasti kasvava liiketoiminta-alue, jossa on yksi Jyväskylän seudun neljästä automarketista ja syksyllä 2000 avattu automarkettia suurempi Palokankeskus II. Kirrissä on asutuksen lisäksi myös liike- ja toimistokiinteistöjen alue.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haittoista (melu, päästöt, turvallisuus, asumisviihtyisyys). Nykyisin valtatie ja rinnakkaisväylien melualueella asuu noin 1000 henkilöä.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatie parannetaan nykyisellä paikalla moottoritieksi 4,8 km matkalla.
- Tie rakennetaan kevennettynä moottoritietyyppinä, jossa keskikaista ja ulkopientareet ovat kapeat.
- Rakennetaan kolme eritasoliittymää; Mannila, Palokka ja Kirri. Lisäksi Palokan orren ja moottoritien ramppien liittymiin rakennetaan kiertoliittymät.
- Meluhaitat torjutaan meluseinien ja -vallien avulla. Kirrin pohjavesialue suojataan rakenteellisin keinoin.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta koko osuudella. Erityisesti liittymäjärjestelyt parantavat turvallisuutta. Hankkeen toteuttamisen arvioidaan vähentävän 0,6 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain.
- + Liikennejärjestelyt tukevat suunniteltua maankäyttöä ja selkeyttävät liikennevirtojen suuntautumista lähialueella.
- + Hanke tukee seudullisesti lentokentän saavutettavuutta ja Jyväskylän seudun yhteyksiä Äänekosken suuntaan sekä edesauttaa paikallisesti Palokan - Kirrin alueen voimakasta kehitystä.
- + Hanke vähentää merkittävästi liikenteen ympäristöhaittoja ja -riskejä.

Hankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 21 M€ ja hyötykustannussuhde 3,2.

HANKEKORTTI



NYKYTILÄ JA ONGELMAT

- Valtatie 8 toimii Turun pohjoisena sisään tuloväylänä ja palvelee sekä paikallista työmatka- ja asiointiliikennettä että Turun ja Naantalin satamien kansainvälisiä kuljetuksia.
- Raision keskustaajama on levinnyt valtatie 8 ja maantien 192 (Kustavintie) varsille. Tiet aiheuttavat merkittävän estevaikutuksen taajaman toiminnoille.
- Raision keskustan maankäyttömahdollisuuksia ei voida täysin hyödyntää osin puutteellisten tie- ja katuysteysien vuoksi.
- Valtatien nykyinen liikennemäärä Raision keskustan kohdalla on noin 20 500 ajon/vrk (KVL 2001) ja liikenteen ennustetaan kasvavan noin 26 000 ajon/vrk vuoteen 2020 mennessä.
- Kustavintien valo-ohjaamaton tasoliittymä tukkeutuu päivittäin ruuhka-aikana. Ongelma kärjistyy aamu- ja iltaruuhkan aikana sekä kesäajan liikenteessä.

- Tiejaksoilla (vt 8 + mt 192) tapahtuu vuosittain noin 3,5 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusriski on suurin liittymissä.
- Tien varren asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys).

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatie rakennetaan nykyisellä paikallaan nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi 3,5 km:n matkalla.
- Kustavintien liittymä rakennetaan eritasoliittymäksi noin 0,8 km pohjoiseen nykyiseltä paikaltaan.
- Uutta maantietä (Kustavintie) rakennetaan noin 1 kilometri.
- Valtatien yli rakennetaan uusi yhteys Petterinpellon alueelta Raision keskusta.
- Kevyen liikenteen verkkoa ja rinnakkaistiejärjestelyjä täydennetään.
- Venheen asuntoalueen kohdalle rakennetaan melusuojaus.

Hankkeen toteutuksesta on päätetty vuoden 2003 talousarviossa ja se on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2004.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että Raision keskustan liikennekuormitus vähenee ja liikenteen estevaikutus poistuu.
- + Eheytyvä aluerakenne ja täydentyvä tieverkko luovat uusia toimintaedellytyksiä mm. joukkoliikenteen kehittämiseksi.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 3 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Raision kaupungin maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat Voudinkadun ja Petterinpellon uusien yhteysmahdollisuuksien ansiosta.
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi- ja tavaraliikenteen (satamat) olosuhteet paranevat.
- + Ympäristörakentamisella minimoidaan liikennemelun ja päästöjen haittavaikutuksia niin, että asuinviihtyvyys paranee.
- Valtatien teialue laajenee hieman ja Kustavintien alkuosa kulkee Raision keskustaaajan reunalla.

Hankkeen kustannusarvio on 14 M€ ja laskettu H/K-suhde on 3,8.



TIEHALLINTO

Uudenmaan tiepiiri ja

Kaakkois-Suomen tiepiiri

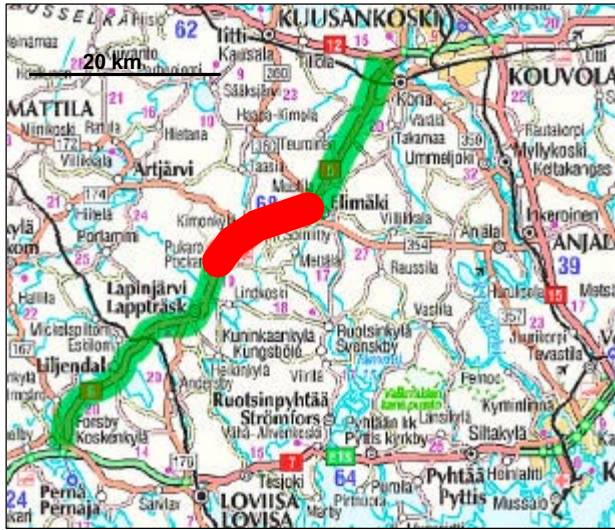
Vt 6 Koskenkylä – Kouvola puuttuvat parannustyöt

(Pukaro – Elimäki)

1 –sivuinen hanketiivistelmä

17.1.2003

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatien 6 parantaminen leveäkaistatieksi välillä Koskenkylä - Kouvola (55km) on parhaillaan käynnissä lukuunottamatta tiejakson väliin jäävää noin 10 km pituista osuutta välillä Pukaro-Elimäki. Nyt rakenteilla oleva osuus valmistuu vuonna 2004.
- Pukaron ja Elimäen välinen osuus (10km) ei kuitenkaan mahtunut koko välille myönnetyn sopimusvaltuuden puitteisiin, vaikka parantamistarve on lähes yhtäläinen muun tiejakson kanssa.
- Osuuden KVL on nykyisin 5400 – 6200 ajon/vrk ja ennusteen mukaisesti 7600 – 8700 ajon/vrk vuonna 2020. Tien leveyden (alle 8 m) suhde liikennemäärään on huono.
- Pukaro-Elimäki välille jää kapea ja osittain mäkinen muusta tieosuudesta poikkeava tieosuus, jolla ohittaminen on vaikeaa ja liikenne jonoutuu ongelmatilanteissa.
- Liikenteen kasvaessa tiejaksolla esiintyy toistuvaa ruuhkaantumista. Poikkeava tieosuus ja telematiikan puuttuminen saattaa aiheuttaa oleellisen liikenneturvallisuusriskin. Ongelmat haittaavat myös tien runsasta raskasta- ja joukkoliikennettä.
- Tiejakson kuolemantiheys on keskimääräistä suurempi verrattuna vastaavien teiden keskiarvoon. Kuolemantiheys- ja riskiluokat ovat 4 – 5.
- Vuosina 1996 – 2000 tiellä tapahtui 16 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli yksi henkilö. Pukaron ja Kimonkylän kohdalle jää merkittäviä jaksoja, joissa on suuri kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tiheys.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Leveäkaistatie tie- ja liittymäjärjestelyineen parantamattomalle 10 km osuudelle välillä Pukaro - Elimäki.
- Nopeustaso 100 km/h.
- Meluntorjuntaa Lapinjärven ja Pukaron välille.
- Telematiikka koko välille Koskenkylä-Suvioja (automaattinen nopeusvalvonta, muuttuvat nopeusrajoitukset, liikenteen seuranta ja -tiedotus sekä hirvivaroitussysteemi).

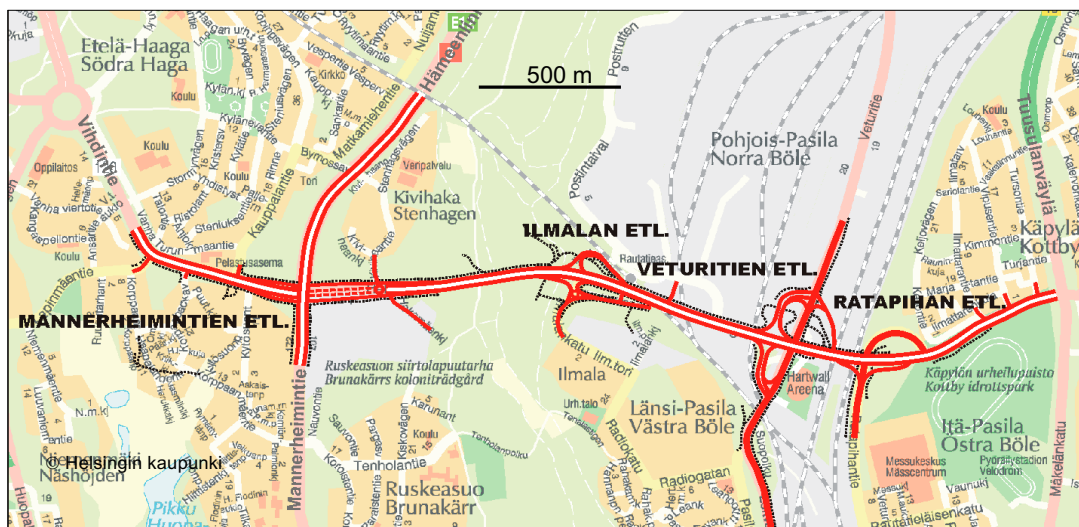
Puuttuvan osuuden Pukaro - Elimäki tiesuunnitelmat ovat valmiit. Hankkeen toteuttaminen vaatii ainoastaan rahoituspäätöksen.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

Hankkeen vaikutukset on arvioitu koko välin Koskenkylä-Kouvola suunnittelun yhteydessä.

- + Koko jakson, jolla on uusi tietyyppi, liikenneturvallisuus paranee telematiikan toteuttamisen myötä. Muuttuva nopeusrajoitus ja automaattinen nopeusvalvonta vähentää hevaonnettomuuksia noin 10 % ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia noin 15 %. Myös hirvivaroitussysteemi parantaa liikenneturvallisuutta.
- + Koskenkylän ja Kouvolan välille muodostuu yhtenäinen tieosuus, jolla liikenteen sujuvuus on turvattu sekä varmistettu raskaan- ja joukkoliikenteen kuljetusvarmuus.

Puuttuvan osuuden Pukaro - Elimäki kustannusarvio on 10 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,2).

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Hakamäentie on tärkeä poikittainen katuyhteys Helsingin niemen pohjoisten kaupunginosien välillä ja tulevan Pasilanväylän keskiosa. Pasilanväylä on maakuntakaavassa ja Helsingin yleiskaavassa kantakaupungin tärkein poikittaisyhteys Turunväylän ja Lahdenväylän välillä.
- Hakamäentiellä kulkee arkivuorokauden aikana noin 34 500 ajoneuvoa. Ennusteiden mukaan Hakamäentien liikenne kasvaa 1,2 – 1,8 –kertaiseksi (riippuen muista seudulle toteutettavista hankkeista) vuoteen 2020 mennessä.
- Suurimmat ongelmat ovat:
- Hakamäentie on verkolliseen asemaansa nähden selvästi puutteellinen (1-ajoratainen, tasoliittymät). Väyläkapasiteetin puute on johtanut poikittaisliikenteen ongelmiin koko linjalla keskustasta Kehä I:lle.
- Kaikki Hakamäentien liittymät ovat nykyään tasoliittymiä, jotka ruuhkautuvat pahasti aamuin illoin ja liikenneturvallisuus on huono. Erityisen ongelmallinen tilanne on Hämeenlinnanväylän, Hakamäentien, Vihdintien ja Mannerheimintien liittymässä. Ajoittaisia huippuja aiheuttavat Messukeskuksen ja Hartwall-Areenan liikenne. Keski-Pasilan rakentaminen tuo väylälle lisää kysyntää.
- Joukkoliikenteen sujuvuus ja vaihtoyhteydet ovat huonot.
- Lapinmäentien ja Mäkelänkadun välisellä jaksolla tapahtuu vuosittain noin 15 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta.

HANKE

Hankkeeseen kuuluu Hakamäentien parantaminen katujärjestelyineen Vihdintieltä Lapinmäentien kohdalta Mäkelänkadulle (3,8 km). Hanke on samalla Pasilanväylän 1. rakennusvaihe. Hankkeen sisältö on seuraava:

- Tehdään yhtenäinen 2+2-kaistainen väylä koko matkalle Lapinmäentieltä Mäkelänkadulle.
- Hämeenlinnanväylän etelään johtava bussikaista jatketaan alkavaksi Metsäläntien eritasoliittymästä.

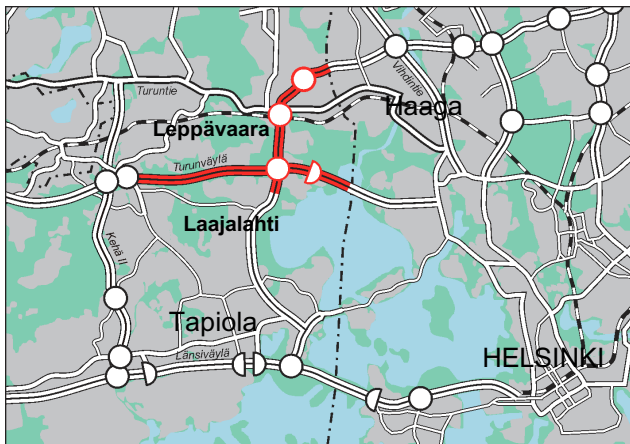
- Hakamäentie tunneloidaan noin 320 metrin matkalla Mannerheimintien liittymästä Kivihaan liittymään.
- Mannerheimintien, Ilmalan, Veturitie ja Ratapihan tien tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi.
- Kevyt liikenne risteää Hakamäentien eritasossa.
- Meluntorjuntaa parannetaan.
- Hankkeen toteuttamisen yhteydessä Hakamäentie muuttuu yleiseksi tieksi.

Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty joulukuussa 2000 ja se on lainvoimainen. Suunnittelutilanteen puolesta hanke on valmis toteutettavaksi välittömästi.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee selvästi sekä Hakamäentiellä että Hämeenlinnanväylällä.
- + Bussiliikenne nopeutuu Hakamäentiellä ja Hämeenlinnanväylällä. Joukkoliikenteen vaihtoyhteydet paranevat erityisesti Mannerheimintien eritasoliittymässä ja Ilmalan aseman kohdalla.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee eritasoratkaisujen takia.
- + Meluhaitta pienenee.
- + Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät noin 4 onnettomuudella vuodessa.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuus-riskiä, minkä takia hankkeen turvallisuushyöty ei ole suurempi.
- Vihdintien ja Lapinmäentien sekä Hakamäentien ja Mäkelänkadun liittymien ruuhkaisuus saattaa pahentua, koska Hakamäentiele siirtyy uutta liikennettä. Nämä ongelmat poistuvat vasta Pasilanväylän myötä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 76 M€. Valtion osuus kustannuksista on 50 M€ ja Helsingin kaupungin 26 M€. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,9.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Kehä I on pääkaupunkiseudun merkittävin kehämäinen yhteys ja samalla Suomen vilkkaimpia teitä. Leppävaaran kohdalla kulkee arkivuorokautena 78 000 autoa ja kehää risteävällä Turunväylällä (Vt 1) 58 000 autoa. Ennusteet vuodelle 2020 ovat 1,5-kertaisia eli suurimmillaan selvästi yli 100 000 autoa/vrk.
- Leppävaara on merkittävä joukkoliikenteen solmukohta kaupunkiradan ja poikittaisen Jokerilinjan risteyksessä. Vaihtoyhteyksiä palvelevat pysäkkijärjestelyt valmistuivat Kehä I:lle syksyllä 2002. Kehä I toimii myös jatkuvasti kasvavan Leppävaaran aluekeskuksen pääliikenneyhteytenä. Suur-Leppävaaran alueella on 57 000 asukasta ja 26 000 työpaikkaa, joista noin puolet sijaitsee tiiviillä kaupunkialueella Kehä I:n tuntumassa.
- Kehä I Turunväylän pohjoispuolella on tukkoisin pullonkaula pääkaupunkiseudulla. Liikenne ruuhkautuu arkisin usean tunnin ajaksi aamu- ja iltapäivisin valo-ohjattujen liittymien takia. Viivytykset ovat pahimmillaan kymmeniä minutteja (noin 2 milj. ajoneuvotuntia/v). Turunväylällekin muodostuu säännöllisesti seisovia jonoja. Viivytykset kohdistuvat myös joukkoliikenteeseen.
- Turun moottoritien sekä kaikkien kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Kehä I:n onnettomuustiheys on 2-kertainen ja onnettomuusaste 1,4-kertainen muihin kaksiajorataisiin teihin nähden.
- Suuresta liikenteestä aiheutuu merkittävä meluhaitta tiheään rakennetulla alueella. Ennustetilanteessa 55 dBA:n melualueella asuisi noin 600 ihmistä. Pysähtelevän liikenteen päästöt vähentävät asuinviihtyisyyttä.

HANKE

Kehä I:n parantaminen Turunväylältä Helsingin kaupungin rajalle (n. 3,3 km). Turunväylää parannetaan

Kauniaisten liittymän ja Helsingin rajan välillä (n. 4 km). Hankkeen sisältö on seuraava:

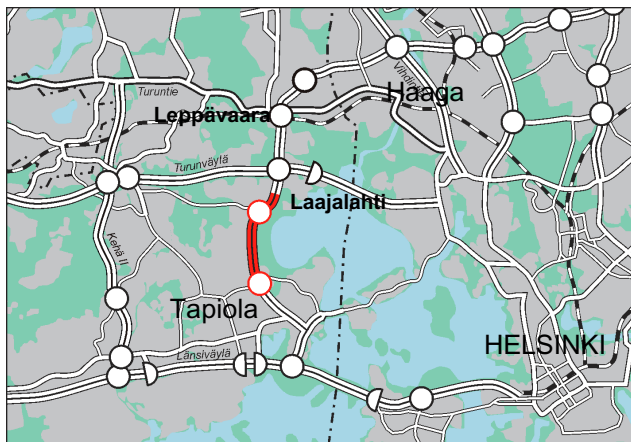
- Kolmannet kaistat lisätään Kehä I:lle Turuntieltä Helsingin rajalle sekä Turunväylälle.
- Kehä I sijoitetaan tunneliin 500 metrin matkalle Turuntien pohjoispuolella (Mestarintunneli).
- Turunväylän ja Kehä I:n liittymään rakennetaan uusi ramppi (Turunväylältä Helsingistä Kehä I:lle länteen) ja paremmat pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyt.
- Mestarinsolmun eritasoliittymä toteutetaan liikennevalo-ohjattujen tasoliittymien tilalle.
- Rakennetaan suuntaisliittymä Turunväylälle Kehä I:n itäpuolelle Helsingin suuntaan (Vermosolmu).
- Parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä sekä Kehä I:n suuntaisesti että sen poikki (eritasoratkaisut).
- Liikenteen melua torjutaan meluntorjuntaratkaisuin.

Hanke on kokonaisuutena suunnitelmien puolesta valmis aloitettavaksi vuonna 2005. Ensimmäiseen vaiheeseen (Turunväylän liittymä ja lisäkaistat) aloitusvalmius on jo vuonna 2003.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus kehällä ja Turunväylällä paranee merkittävästi.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin neljällä onnettomuudella vuodessa. Erityisesti peräänajot vähenevät.
- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat selvästi joukkoliikennekaistojen ja pysäkkijärjestelyjen ansiosta.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat verkon täydentyessä.
- + Tunneli- ja meluntorjuntaratkaisut vähentävät merkittävästi altistumista liikennemelulle.
- + Hanke tukee Leppävaaran aluekeskuksen toteuttamista ja kehittämismahdollisuuksia. Tunneliratkaisu eheyttää kaupunkirakennetta, tarjoaa uutta rakennusmaata ja vähentää estevaiikutusta.
- Kehä I:n ja Turunväylän liittymässä on parannuksista huolimatta odotettavissa liikennöityvyysongelmia aamuruuhkan aikaan.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia turvallisuushyöty ei ole suurempi.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 65 M€. Kustannukset jaetaan valtion ja Espoon kaupungin kesken. Valtion osuus kokonaiskustannuksista tulee olemaan 50% - 70%. Lopullinen jakosuhte on vielä sopimatta. Hankkeen hyötykustannussuhde on 5,7.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

- Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkein kehämäinen väylä, joka yhdistää Helsingistä lähteviä säteittäisiä pääväyliä.
- Tapiolan ja Turunväylän välillä Kehä I palvelee Otaniemen, Otsolahden, Pohjois-Tapiolan, Ruukinrannan ja Pohjois-Laajalahden alueita, joissa on tällä hetkellä noin 16 000 asukasta ja 17 000 työpaikkaa. Vuonna 2030 alueen asukasmäärä on maankäyttövaihtoehdosta riippuen 15 000 – 22 500 ja työpaikkamäärä 22 500 – 25 000. Alueiden suunnittelu on käynnissä osana Etelä-Espoon yleiskaavoitusta.
- Laajalahden kohdalla kulkee arkivuorokautena 47 000 autoa. Kehä II:n valmistuminen vähensi Kehä I:n liikennettä noin 20 %. Maankäytön kasvu kuitenkin vastaavasti lisää liikennettä. Ennusteen mukaan vuorokausiliikenne kasvaa 57 000 autoon vuoteen 2020 mennessä.
- Kalevalantien / Tekniikantien tasoliittymä on yksi pääkaupunkiseudun vilkkaimmista, ja sen huono toimivuus ruuhkauttaa Kehä I:n liikenteen aamuisin länteen ja iltaapäivisin itään. Myös muiden tasoliittymien toimivuus on huono. Tiejaksen liikenteen nopeudet laskevat ruuhka-aikoina 10 – 30 %.
- Kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Tiejaksolla tapahtuu vuodessa noin 5 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joista 60 % liittymissä.

HANKE

Hankkeeseen kuuluu Kehä I:n parantaminen Kalevalantien liittymästä (Maarinsolmu) Turunväylän liittymään. Hankkeen sisältö on seuraava:

- Rakennetaan Maarinsolmun eritasoliittymä Kalevalantien ja Tekniikantien tasoliittymän tilalle. Kimmeltien nykyisiä melusteita korotetaan ja niiden aukkoja suljetaan.
- Rakennetaan Laajalahden luonnonsuojelualueen ja vanhojen metsien suojelualueen suojaksi meluvalli ja -aita.
- Rakennetaan Turvesuontien eritasoliittymä nykyisten Turvesuontien, Ruukinrannantien ja Kurkijoentien tasoliittymien paikalle. Kehä I:n itäpuolelle rakennetaan rinnakkaiskatu Ruukinrannasta Turvesuontielle.
- Eritasoliittymien yhteyteen tehdään kevyen liikenteen järjestelyjä ja eritasoja sekä melusteita.

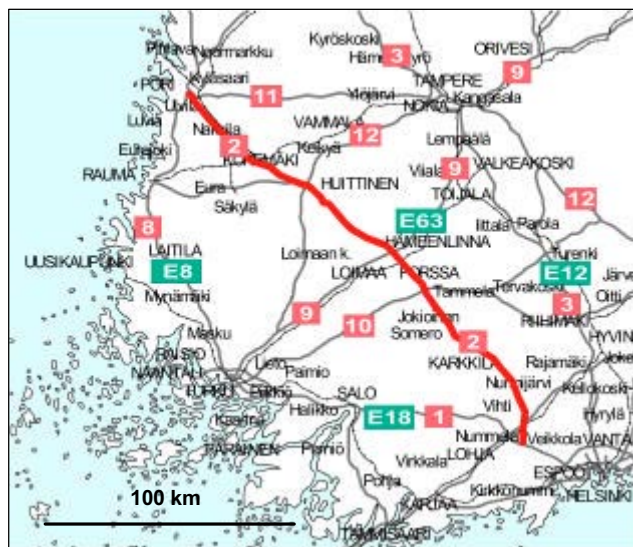
Hankkeen yleissuunnitelma valmistui vuonna 1999. Suunnittelutilanteen puolesta hanke toteuttaminen voitaisiin aloittaa aikaisintaan vuonna 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tasoliittymien poistaminen parantaa sekä kehän suuntaisen että sitä risteävän liikenteen sujuvuutta.
- + Kehää käyttävien bussien ajoajat lyhenevät, koska liikenteen sujuvuus paranee.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat, kun verkkoa täydennetään ja tehdään eri-tasoja.
- + Vuodessa tapahtuu noin yksi henkilövahinkoonnettomuus vähemmän. Onnettomuuksien (erityisesti peräänajojen) kokonaismäärä vähenee selvästi.
- + Laajalahden luonnonsuojelualueen ja Elfvikin vanhojen metsien suojelualueen meluhaitat pienenevät. Myös asutuksen meluhaitat pienenevät.
- Ruukinrannan ja Laajalahden pohjoisosien yhteydet hieman huononevat nykyisestä rinnakkaistie-järjestelyjen takia. Yksi pysäkipari poistuu Laajalahden kohdalla.
- Kehä I:n länsipään liikennettä jäävät edelleen haittaamaan Tapiolantien ja Karhusaarentien tasoliittymät.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia hankkeen turvallisuushyöty ei ole suurempi.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on noin 28 M€. Meneillään olevassa suunnitteluvaiheessa hankkeen rahoitusta ei ole vielä käsitelty, mutta kokonaiskustannukset jaettaneen noin puoliksi valtion ja Espoon kaupungin kesken. Hankkeen H/K-suhde on 5,2.

HANKEKORTTI



- Rakennetaan riista-aitoja ohituskaistojen kohdille ja eläinonnettomuuksien kasaantumiskohtiin.
- Täydennetään kevyen liikenteen verkkoa Forssassa ja Vihdissä.
- Parannetaan 6 pikavuoropysäkkiä.
- Täydennetään tievalaistusta Porissa ja Vihdissä.

Suunnitelmien puolesta hankkeen toteuttaminen voidaan aloittaa Hämeen tiepiirin alueella jo vuonna 2003. Muissa kohteissa tulee laatia tiesuunnitelmat ennen toteutusta. Tavoitteena on, että tieyhteyden parantaminen voidaan käynnistää vuonna 2004.

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 2 toimii pääyhteytenä pääkaupunkiseudulta Satakuntaan sekä osiin Hämettä, Pirkanmaata ja Pohjanmaata.
- Valtatie 2 toimii vaikutusalueensa yhteytenä Helsingin, Porin ja Rauman satamiin.
- Tien riittämättömästä kapasiteetista aiheutuu ajoittaista ruuhkaa Vihdin ja Karkkilan välillä sekä Porin kohdalla.
- Tien mäkisyys, kapeus sekä tiheässä olevat tasoliittymät yhdessä paikoitellen suurten liikennemäärien kanssa heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Valtatiellä 2 tapahtuu vuosittain noin 44 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 6 ihmistä. Yhteysväli on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi.
- Pohjavesisuojaus- ja meluntorjunnassa on puutteita.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Poistetaan tasoliittymät 2 –ajorataisten osuuksien ja ohituskaistojen kohdilta rinnakkaistiejärjestelyin.
- Rakennetaan 2 uutta eritasoliittymää ja täydennetään 6 eritasoliittymää.
- Kaikki vilkkaat tasoliittymät parannetaan.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee → parantaa elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, kuljetusten tehokkuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta.
- + Valtatien ja siihen liittyvän muun tie- ja katuverkon liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 4 henkilövahinkoonnettomuutta.
- + Joukkoliikenteen palvelutason ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen lisää autottomien liikkumismahdollisuuksia → sosiaalinen tasa-arvo paranee.
- + Parantaa vaikutusalueen kilpailukykyä ja luo edellytyksiä uusille kasvusuunnille.
- + Vähentää yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden likaantumisen riskiä.
- Hankkeen toteuduttua yhteysvälille jää edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuusongelmia.
- Meluntorjuntaa ei pystytäkään toteuttamaan tällä kustannusraamilla.

Hankkeen kustannusarvio on 35 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,2) ja laskettu H/K-suhde on 1,2.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 6 on osa valtakunnallista runkoverkkoa ja yksi Suomen vetovoimaisimmista matkailureiteistä. Tien merkitys itäliikenteen kansainvälisenä yhteytenä on yhä kasvamassa.
- Lappeenranta – Imatra –alueella on maan merkittävin puuteollisuuskeskittymä. Valtatie 6 toimii alueen kuljetustarpeiden välittäjänä sekä kaupunkiseutujen välisten työ- ja asiointivirtojen väylänä.
- Lappeenranta, Joutseno ja Imatra muodostavat yhdessä Etelä-Karjalan ydinalueen, jossa asuu 70 % maakunnan väestöstä. Vireillä on myös hanke kuntien yhdistämisestä.
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat hyvin korkeat (kolminkertainen verrattuna vilkkaiden pääteiden keskiarvoon). Vuosina 1996-2000 osuudella tapahtui 22 liikennekuolemaa.
- Pääosin 2-kaistainen valttie on vilkasliikenteinen (KVL 10000 - 13 000 ajon/vrk), josta raskaan liikenteen osuus on noin 13,5 %. Ennusteen mukaan liikenteen arvioidaan kasvavan 30-45 % vuoteen 2030 mennessä.
- Liikenne ruuhkautuu erityisesti Lappeenrannassa valtatie 13 liittymässä Selkäharjussa ja osuudella Mattilasta Muukkoon, joissa ruuhkaliikenteen osuus on nykyisin jo yli 10 %.
- Tie sijaitsee suurelta osin vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla. Pohjavesisuoja-uksia ei ole ja meluntorjunta on puutteellinen.

HANKE

Hanke on noin 44 km:n mittainen alkaen Lappeenrannan länsipuolelta Kärjen kylästä ja päättyen Imatralle Mansikkalan eritasoliittymään. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Sekaliikennetie (100 km/h) parannetaan lähes kokonaan nykyisellä paikalla.
- Tietyyppi 2+2 kaistaa, taajamien kohdalla kapea keskikaista ja muualla pelkkä kaide.
- Kaikki liittymät eritasoliittymiksi (14, joista on jo 9)

- Laajat katu- ja yksityistiejärjestelyt.
- Jatkuva kevyen liikenteen yhteys koko välillä.
- Joukkoliikenteen tarpeisiin 12 pysäkkiparia ja niille kevyen liikenteen yhteydet.
- Riista-aidat Selkäharjun alueelle sekä väleille Muukko – Joutseno ja Joutseno – Korvenkangas.
- Meluntorjunta tiiviillä asuinalueilla ja tärkeimmillä virkistysalueilla.
- Pohjaveden suojaukset ensimmäisen luokan pohjavesialueilla Joutsenossa.
- Suurten erikoiskuljetusten ja liikenteen seurannan vaatimat järjestelyt.

Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeen rakentaminen on aloitettavissa vuonna 2005. Vuonna 2002 on erillisenä EU-osarahoitteisena hankkeena käynnistynyt suunnittelujakson sisään jäävän 4 km mittaisen Muukko - Ahvenlampi osuuden rakentaminen Joutsenossa.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutaso paranee merkittävästi.
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavar- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Erityisesti kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski vähenee.
- + Pohjavesien likaantumisen riski pienenee merkittävästi ja melualueilla asuvien ihmisten määrä vähenee.
- Tie muuttaa Saimaan kanavan kohdalla kulttuuriympäristöä ja sijoittuu Salpalinjan tukikohdan päälle.

Hankkeen kustannusarvio on 119 M€ (maku 118,2) ja H/K-suhde 1,5 (ilman pohjavesisuojausasuojauksia 1,7).



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä ja osa TEN-verkkoa. Valtatie 4 on valtakunnan tavaraliikenteen pääväylä pohjois-eteläsuunnassa.
- Lusi – Kanavuoren tiejakson pituus on noin 110 kilometriä. Keskimääräinen vuorokausiliikenne osuudella on 4000 – 6000 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 11 - 16 %. Kesäkaudella liikenne on vilkkaimmillaan 9000 autoa vuorokaudessa. Liikenteen on ennustettu kasvavan noin 1,4 kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Tie on kaksikaistainen moniongelmainen valtatiejakso. Ongelmina ovat tien huono geometria sekä kapeus, kevytliikenneväylien vähäisyys, yksityistie liittymien suuri määrä, tierakenteen heikko kunto sekä melu- ja pohjavesisuojausten puuttuminen.

- Ohitusmahdollisuuksia osuudella on vähän ja jonoja muodostuu helposti. Valtatien leveys ei ole pääteiltä edellytettävällä tasolla. Tien päällysteleveys on useilla tieosilla vain 8 metriä taivoteleveyden ollessa 10,5 metriä.
- Tieosuudella on tapahtunut keskimäärin 14 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys). Tie sivuaa Hartolan, Joutsan ja Leivonmäen kirkonkylien keskustajamia sekä useita pienempiä kylätaajamia.

HANKE

Valtatie 4 parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen. Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Uutta tietä rakennetaan osuuden pohjoispäässä Oravasaaren ja Kanavuoren välillä noin 12 kilometriä sekä tiejakson jyrkimpiä mutkia oikaistaessa.
- Tielle rakennetaan 26 uutta ohituskaistaa, joista 22 on kohdakkain (11 ohituskaistaparia). Koko osuudelle tehdään ohituskaistoja keskimäärin viiden kilometrin välein.
- Lisäksi parannetaan liittymiä, rakennetaan uusia alikulkukäytäviä ja kevytliikenneväyliä, tehdään yksityistiejärjestelyjä, parannetaan geometriaa sekä tehdään melu- ja pohjavesisuojausta.

Hankkeen tiesuunnittelu on käynnissä. Suunnitelmien puolesta hankkeen arvioidaan olevan kokonaisuudessaan toteutusvalmis vuonna 2004.

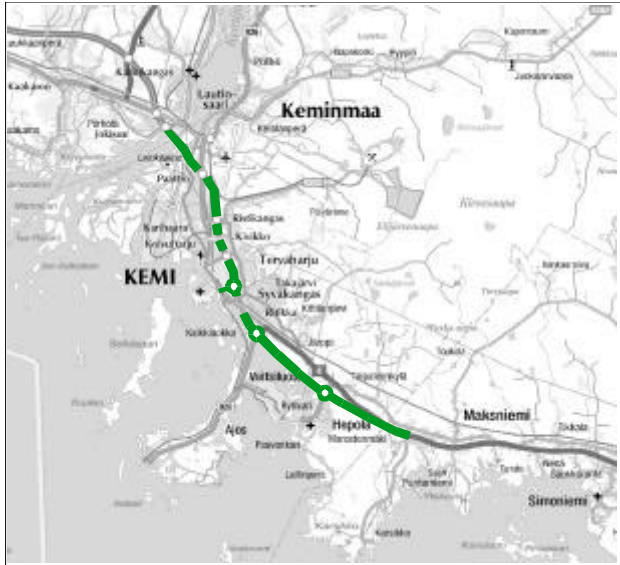
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat ohitusosuuksien lisääntyessä sekä liittymien vähentyessä ja jäljelle jääviä parannettaessa.
- + Kuljetusten toimitusvarmuus paranee.
- + Hanke tukee henkilö- ja tavaraliikenteen kustannustehokkuutta lisäämällä liikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät arviolta 4,8 onn./vuosi (TARVA).
- + Hanke vähentää läpikulkuliikenteen haittoja.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat alikulkujen ja uusien väylien ansiosta.
- + Melualueella asuvien määrä vähenee ja
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee.

Hankkeen Rakentamiskustannukset ovat noin 54 M€ (MAKU 1995=100, on 117,3). Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,6. Herkkyystarkastelujen mukaan hyötykustannussuhteen haarukka on 1,2 - 2,0.



HANKEKORTTI



© Genimap Oy

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, joka välittää suurimman osan Lappiin ja Pohjois-Ruotsiin sekä Norjaan suuntautuvasta liikenteestä. Valtatie 4 kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN -tieverkkoon.
- Kemin kohdalla valtatie 4 toimii myös tärkeänä Kemi - Tornio -kaupunkiseudun liikenteen välittäjänä ja pääväylänä.
- Nykyinen liikennemäärä valtatiellä 4 Kemin eteläpuolella on 7300 autoa/vrk ja Veitsiluodon - Siikalahden liittymien välillä noin 9600 autoa/vrk. Nykyisen moottoriliikennetien eteläpäässä liikennemäärä on noin 6000 autoa/vrk ja pohjoispäässä noin 11 500 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan 1,4 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Valtatien 4 suunnitteluosuudella tapahtui viisivuotisjaksolla 1997 - 2001 yhteensä 63 liikenneonnettomuutta, joista 16 oli henkilövahinkoonnettomuutta ja 3 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Suunnitteluosuus kuuluu kuolematuoluokaltaan (luokka 5) valtakunnan pahimpiin tiejaksoihin.
- Nykyisen moottoriliikennetien pahimmat sujuvuus- ja turvallisuusongelmat ovat:
 - o moottoritien kaventuminen yksiajorataiseksi Kemijoen kohdalla eritasoliittymän alueella
 - o ramppiliittymien huono toimivuus, mikä johtuu kiihdytyskaistojen puuttumisesta
 - o huonot ohitusmahdollisuudet
 - o valtatie epäjatkuvuus alueen eteläosassa

HANKE

Valtatie 4 parannetaan moottoritieksi välillä Kemi-joki - Ajos ja välillä Ajos - Marostenmäki rakennetaan moottoriliikennetie. Parannettavan valtatiepituus on yhteensä 17,9 km. Hanke sisältää mm:

- Isohaaran ja Vähähaaran sillat
- kolme uutta eritasoliittymää
- nykyisten eritasoliittymien parantamisen
- uuden sisääntuloyhteyden Kemin keskustaan
- melusuojuuksia noin 10 km matkalle

Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiit. Suunnittelun puolesta hanke on toteuttamisvalmis vuonna 2003.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tornion ja Kemin välinen moottoritie saadaan standardiltaan yhtenäiseksi Kemiin saakka ja nykyinen pullonkaula Kemijoen kohdalla poistuu
- + Valtatien standardi Kemin kohdalla paranee, jolloin liikennöitävyys selkeytyy ja paranee
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee, vuositasolla säästyy 2 - 3 henkilövahinkoonnettomuutta
- + Kemin päätie- ja pääkatuverkko selkiytyvät ja valtatie palvelutaso paranee, jolloin osa liikenteestä siirtyy kaupungin katuverkolta valtatielle, mikä parantaa katuverkon toimivuutta ja turvallisuutta sekä ympäristön viihtyisyyttä
- + Kevyen liikenteen yhteydet keskustaan paranevat Etelänselän toteuttamisen myötä
- + Kaupungin katuverkon selkiytyessä maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat ja teollisuuden liikenneyhteydet sekä toimintaedellytykset parantuvat
- + Liikennemelun haittavaikutukset pienentyvät, jolloin asumisviihtyvyys paranee
- Siikalahden ranta-alue muuttuu, koska ranta-alue joudutaan paikoin pengertämään merelle päin ja rantaniittyjen päälle rakennetaan tiejärjestelyjä ja melusuojuuksia

Hankkeen kustannusarvio on 47,4 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 117,3) ja laskettu H/K-suhde on 2,2 (H/K -laskelma ei sisällä Isohaaran ja Vähähaaran siltoja, ne on huomioitu aikanaan Kemi - Tornio moottoritiehankkeessa).



Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa

1 –sivuinen hanketiivistelmä

17.1.2003

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 8 palvelee Vaasan kaupunkiseudulla sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että kaupunkiseudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää.
- Valtatie sijaitsee keskeisesti Sepänkylän taajamassa. Taajaman maankäyttö-ratkaisut on aikoinaan tehty siltä pohjalta, että ohikulkutie rakennetaan.
- Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta kehittävät maankäyttöään voimakkaasti valtatie välittömässä läheisyydessä. Alueella sijaitsee mm. kaksi supermarketia, muita liikkeitä sekä suuri urheiluhalli - Botniahalli. Liikkeen lisäksi läheisyyteen on suunnitteilla ja osin jo rakenteilla kuntien yhteinen n.6000 asukkaan Maraholmenin asuntoalue.
- Valtatien liikennemäärä kohteessa on 8000–14 000 ajon./vrk. Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä.
- Tiejaksolla tapahtuu vuosittain 2,5 henkilövahinko-onnettomuutta. Onnettomuusmäärä on lisääntynyt 36 % edelliseen 5-vuotiskauteen verrattuna. Liikenneonnettomuudet kasautuvat tasoliittymiin.
- Suunnittelualueella on seitsemät liikennevalot. Lähes 40 %:lla suunnitteluosuuden pituudesta on 60 km/h nopeusrajoitus. Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ajamaan ruuhkassa tai jonossa. Ruuhkasuoritteiden osuus on 30-34 %.

- Nykyinen liikenne aiheuttaa ongelmia asu- tukselle sekä maisema- ja taajamakuvalle ja on riskitekijä Sepänkylän pohjavesialueelle.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Välille Kotiranta - Stormossen rakennetaan ohikulkutie n. 7,3 km:n matkalle. Tien poik- kileikkaus vaihtelee 10/7 metristä 2x12,75 metriin.
- Osuudelle rakennetaan kolme eritasoliittymää joista yksi suuntaisliittymä.
- Lisäksi rakennetaan tarvittavat tie- ja katu- järjestelyt sekä kevyen liikenteen väylät ja eritasoratkaisut.
- Rakennetaan tarvittavat pohjavesi- ja melusuojaukset.

Hanke on Vaasan seudun liikennejärjestelmä- suunnitelmassa todettu tieliikenteen ykköshankkeeksi.

Hankkeen tie- ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit. Suunnittelutilanteen puolesta hanke voidaan toteuttaa välittömästi.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat
- + Liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy 3,8 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Nykyisen valtatie estevaikutus taajamassa vähenee merkittävästi.
- + Joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen olo- suhteet paranevat.
- + Vähentää pohjavesi- ja meluhaittoja.
- + Mahdollistaa Kivihaan ja Sepänkylän maan- käytön kehittämisen suunnitellulla tavalla.

Hankkeen kustannusarvio on 25 M€ (MAKU 1995 = 100; 118,5) ja laskettu H/K suhde noin 2,3.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 14 on osa keskisen Suomen poikittaisuutta valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Tie kulkee Savonlinnan keskustan läpi katuverkossa.
- Nykyisin pääkatujen vuorokausiliikennemäärät ovat 12500 - 23000 ja ennusteen mukaan vuonna 2020 23000 – 31 000 ajoneuvoa. Päivittäiset ruuhkat lisääntyvät ja korostuvat kesällä. Kyrönsalmen sillan avausten aikana (550 krt/vuosi) jonnott tukkivat etenkin keskustan puoleisen katuverkon.
- Liikenneturvallisuustilanne on huono; 15 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa, joista pääosassa (2/3) kevyt liikenne mukana. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui 1990-luvulla 7 eli lähes yksi vuodessa. Heväs-onnettomuuksia on arvioitu tapahtuvan 23 vuonna 2020.
- Liikenteen ympäristöhaitat asukkaiden riesana. Melualueella (>55 dB) asuu 3500 ihmistä.
- Keskustassa on vähän tilaa rakentamiselle. Pitkä, nauhamainen kaupunkirakenne venyy entistään ja lisää liikenneongelmia.
- Raskaan liikenteen pullonkaula. Kaikki raskas liikenne pääkadulla, jolla on jyrkkiä mäkiä sekä ahtaita risteyskoja. Ruislahdessa rekoja varten on vaarallinen kiertotie. Vaarallisten aineiden kuljetukset ovat pääkadulla; suuronnettomuusriski.

HANKE

Parannettava valtatiejakso Savonlinnan keskustan kohdalla välillä Laitaatsalmi – Miekkonieni on 5,6 km pitkä. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uuden kaksikaistaisen valtatiejakson rakentaminen keskustan pohjoisrannalle, Kyrönsalmeen toisen sillan sekä niiden edellyttämät uudet tie- ja katujärjestelyt.

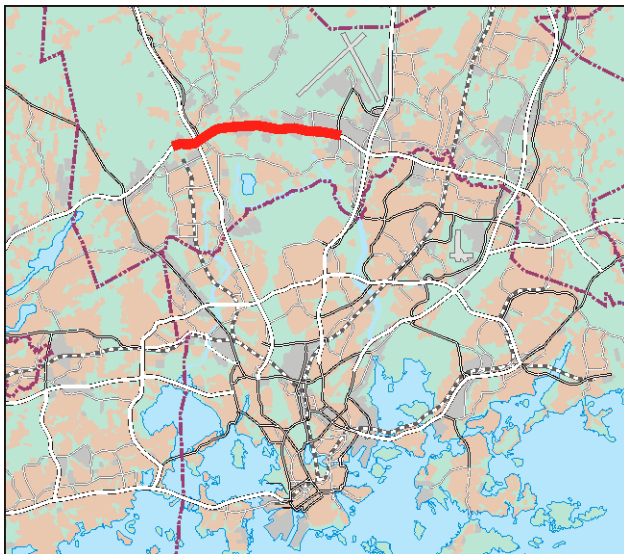
- Pääliittymät katuverkkoon tehdään tasoliittyminä.
- Kevyen liikenteen järjestelyt, risteämiset valtatiejakson kanssa eritasossa, melusuojaukset.
- Ratapihan ja aseman siirto keskustan itäpuolelle, Pääskylahden sekä radan siirto keskustan kohdalla valtatiejakson varteen.

Hankkeen tiesuunnitelma on vahvistettu v. 1995 ja tiesuunnitelman tarkistus valmistui v. 2002. Suunnitelmien puolesta rakentaminen voi käynnistyä v. 2003.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen ongelmat poistuvat. Pääkatujen liikenteestä puolet siirtyy uudelle valtatielle.
- + Henkilövahingot vähentyvät puoleen nykyisestä (vähemmän 10 onnettomuutta/vuosi) ja kevytliikenteen onnettomuudet paranevat huomattavasti. Uudella valtatiellä arvioidaan tapahtuvan yksi (1,1) heväs-onnettomuus vuodessa.
- + Pääkatujen saneeraus. Uusi hyväkuntoinen rantatähti-alue. Melusta vähemmän haittaa.
- + Keskustaan uutta maankäyttöä, jolloin kaupunkirakenne tiivistyy.
- + Järjestelyjen alle jää vesialueita. Rantarakentamisen laatutaso on korkea ja nykytilanne paranee.

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 49,7 M€ (mr.ind.=116,5, 1995=100). Hyötykustannussuhde (h/k) on 4,5. Tiivistävästä kaupunkirakenteesta saavutetaan yhteiskunnalle taloudellista hyötyä (ei mukana h/k:ssa).

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

Kehä III on osa kansainvälistä E18-tietä ja Etelä-Suomen tärkeintä itä-länsisuuntaista kuljetusväylää. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vantaan joukkoliikenteen runko-
väylä sekä Vuosaaren rakennettavan sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on myös tärkeä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Rakennustyöt Kehä III:n parantamiseksi Lentoasemantien ja Tikkurilan välillä ovat alkaneet keväällä 2002 ja ne valmistuvat vuonna 2005. Lentoasemantien eritasoliittymä ei sisälly hankkeeseen.

Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä Kehä III on 2+2-kaistainen väylä, jolla on valo-ohjattuja tasoliittymiä. Tällä tiejaksoilla kulkee arkivuorokautena noin 55 400 ajoneuvoa. Ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5 - 2-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Maankäyttö Kehä III:n varrella kasvaa voimakkaasti. Vantaankoski – Lentoasemantie-välin valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin sekä aamu- että iltpäivisin. Henkilövahinkoihin johtavia peräänajoja tapahtuu paljon.
- Kehä III:n nykyiset liikennejärjestelyt eivät vastaa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeälle (E 18) liikenneyhteydelle asetettuja vaatimuksia. Matka-ajan ennustettavuus heikkenee jatkuvasti ruuhkaisuuden lisääntyessä.
- Tiejakso kuuluu sekä kuoleman- että henkilövahinkotiheyden osalta pääteiden runkoverkon vaarallimpaan viidennekseen.

HANKE

Kehä III:a parannetaan nykyisellä paikallaan Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä (7 km).

- Tie sijoitetaan uudelle linjalle Raappavuorentien ja Vantaankosken eritasoliittymän välillä.
- Tien peruspoikkileikkaus on 2-ajoratainen joukkoliikennekaistoin varustettu kaupunkimoottoritie.
- Myllymäen ja Kalliosolan eritasoliittymät korvaavat nykyiset viisi tasoliittymää.
- Vantaankosken, Martinkylän, Pakkalan ja Lentoasemantien eritasoliittymissä parannetaan ramppi-, pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyjä.
- Tikkurilantieltä rakennetaan eritasoliittymä Lentoasemantielle. Ylästöntien kohdan järjestelyjä Tuusulanväylällä parannetaan bussirampeilla ja pysäkeillä.
- Rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa parannetaan, kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen kehän suuntainen väylästä ja melusteet toteutetaan työpaikka- ja asuinalueiden kohdalle.

Hankkeen tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 1997. Tiesuunnitelmasta ei ole tehty hyväksymispäätöstä, koska alueen asemakaavoitus on kesken. Hyväksymispäätös on tarkoitus saada vuoden 2002 aikana.

Hanke voidaan toteuttaa kahdessa vaiheessa, ensin Tuupakan eritasoliittymästä Lentoasemantielle (64 M€) ja sitten Vantaankoskelta Tuupakan liittymään (52 M€).

VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee sekä kehällä että rinnakkaisväylillä. Ruuhka-ajan keskinopeus kasvaa monin paikoin 20 km/h.
- + Turvataan tärkeän kuljetusväylän toimintavarmuus, erityisesti lentokentän yhteydet.
- + Liikennettä siirtyy rinnakkaisväyliltä Kehä III:lle ja katuverkon läpiajoliikenne melu- ja turvallisuushaittoineen vähenee. Kehä III:n melusteet vähentävät niin ikään meluhaittoja.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee.
- + Joukkoliikenteen edellytykset paranevat bussikaistojen ja pysäkkijärjestelyjen takia.
- + Onnettomuuksien kokonaismäärä vähenee noin 50 %, koska peräänajojen riski pienenee huomattavasti.
- Vantaankosken alueen uudet siltarakenteet vaikuttavat merkittävästi kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemakuvaan.
- Ajonopeuksien nousu heikentää hieman liikenneturvallisuushyötyä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2001 hintatasossa on 116 M€. Valtion osuus perinteisellä tavalla jaetuista kustannuksista on 105 M€ ja Vantaan kaupungin 11 M€. Hankkeen hyötykustannussuhde on 3,1.

**HANKEKORTTI**

© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 itäisen osan Suomen pääväylä, joka on pääosin uudelleen rakennettu korkeatasoiseksi valtatieksi. Lahden ja Mikkelin välillä (120 km) osuudella Koirakivi-Hurus on kolme parantamattomaa, huonokuntoista tiejaksoa yhteensä noin 15 km:n matkalla.
- Nykyinen liikennemäärä on keskimäärin 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kausi- ja viikonpäivävaihtelut ovat erittäin suuria. Kesäviikonloppuina liikennemäärät ovat yli kaksinkertaisia keskimääräiseen tilanteeseen verrattuna ja tällöin liikenne ruuhkautuu. Valtatiellä 5 on runsaasti vapaa-ajan ja matkailuliikennettä. Pitkämatkan liikenteen osuus on selvästi yli puolet. Raskaan liikenteen osuus on 12 %.
- Tie on Vihantasalmen molemmin puolin parannettu ohituskaistatien ja jaksolle on jo rakennettu kaksi eritasoliittymää. Parantamattomilla osilla tien geometria on pienipiirteistä; tie on kapea (leveys 8 metriä), mäkinen ja mutkainen. Näkemäolosuhteet ovat huonot ja mahdollisuudet turvallisiin ohituksiin ovat ohituskaistojen ulkopuolella olemattomat. Osuudella sijaitsee Mäntyhärjun/Hirvensalmen (Uutela) ja Pertunmaan pääliittymät (Toivola).
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat pääteiden runkoverkon pahimpia (5,3 henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,8 kuolemaa vuodessa).
- Alue on haja-asutusalue. Vesistöjen rannoilla on runsaasti loma-asutusta. Vihantasalmen kohdalla sijaitsee kaupallisia tienvarsipalveluja.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Nykyisille Vihantasalmen ja Tiilikkalan ohituskaistoille rakennetaan keskikaide ja tie levennetään 15,5 metriin.

- Parantamattomat tiejaksot väleillä Koirakivi – Karankamäki, Mäntysenlampi – Toivola ja Tiilikkala -Hurus rakennetaan pääosin uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Tien kokonaisleveys uusien ohituskaistojen (4 kpl) kohdalla on 15,5 metriä, muualla 10,5 metriä. Ohituskaistojen kohdalle rakennetaan hirviadat. Mitoitusnopeus on 100 km/h.
- Toivolaan ja Uutelaan rakennetaan eritasoliittymät ja Tiilikkalaan rakennetaan hirvisilta.
- Valtatien parantaminen edellyttää yksityistiejärjestelyjä ja yksityistieverkon täydentämistä.
- Paikallistien 15076 nykyinen neliahaaraliittymä muutetaan kahdeksi T-liittymäksi.
- Tievalaistus rakennetaan välille Mäntymotelli – Vihantasalmi.
- Kevyt liikenne sallitaan valtatie 1,5 metriä leveällä pientareella. Osalla matkaa tien suuntaiset yksityistiet tarjoavat kevyelle liikenteelle valtatieliikenteestä erillään olevan reitin.

Hankkeesta on valmistunut tiesuunnitelma välille Koirakivi-Karankamäki vuonna 1998 ja välille Mäntysenlampi-Toivola vuonna 2001. Suunnittelun puolesta hankkeen arvioidaan olevan toteutusvalmis vuoden 2003 lopulla. Hankkeeseen ei liity erityisiä kiistakysymyksiä.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee; ohituskaistojen ansiosta ohitukset ovat sujuvampia ja liikennevirta kulkee tasaisemmin. Valtatielle liittyminen ja sieltä poistuminen helpottuvat.
- + Valtatien liikenneturvallisuus paranee sekä linjaosuuksilla että liittymissä. Erityisesti vakavien ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski pienenee (vähenemä 2,3 henkilövahinko-onnettomuutta ja 0,4 kuolemaa vuodessa).
- + Hanke parantaa tien suuntaisen kevyen liikenteen reitin muodostumista sekä kevyen liikenteen turvallisia yhteyksiä pysäkeille.
- + Hanke parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä valtatie 5 tienvarsikunnissa ja luo edellytyksiä palvelutoimintojen kehittymiselle eritasoliittymäalueilla. Toimenpiteet eivät aiheuta merkittäviä haittoja nykyiselle maankäytölle.
- Tarvitaan uutta tiealuetta.
- Toimenpiteet pirstovat hieman ympäristöä ja alue-ekologisia kokonaisuuksia.

Hankkeen kustannusarvio on 17,0 M€ (MAKU 1995 = 100 ; 118,5)



HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Karjaalle ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Se on Uudenmaan läntisen rannikkoseudun pääliikenneväylä ja Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity kaksikaistainen tieyhteys.
- Helsingissä ja Espoossa kantatie on moottoritie (Länsiväylä), mutta Kirkkonummen puolella pääosin levein pientarein varustettu yksiajoratainen sekaliikennetie.
- Tieosuudella Jorvas - Inkilä kantatien nykyinen liikennemäärä on Kehä III:n (Kt50) länsipuolella yli 20 000 autoa/vrk ja itäpuolellakin noin 16 000 autoa/vrk.
- Huipputuntien aikana liikenne on usein ruuhkautunutta ja liittymissä pääsy tielle erityisesti ruuhka-aikoina on vaikeaa. Liikennevalot Jorvaksessa aiheuttavat jonoja ja huomattavaa viivytystä kantatien liikenteelle.
- Tieosalla on kaksi yleisten teiden tasoliittymää ja useita vaarallisia yksityistieliittymiä.
- Vuosina 1996-2000 tieosuudella tapahtui 13 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 2 ja loukkaantui 15 henkilöä. Yli puolet onnettomuuksista tapahtui liittymäalueilla.
- Suuret liikennemäärät aiheuttavat melua tien varren asutukselle, tieosan kohdalla melualueella asuu noin 250 henkilöä. Melusuojaus ei ole.
- Tien suuntaiset kevytliikenneväylät puuttuvat.
- Nykyisen tien kunto on Jorvaksen kohdalla huono, tiessä on pahoja painumia.

HANKE

Kantatie 51 parannetaan moottoritieksi Kirkkonummen ja Kivenlahden väliltä (10 km). Hankkeeseen sisältyy kolme uutta eritasoliittymää. Lisäksi täydennetään moottoritien rinnakkaista tieverkkoa ja parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä. Meluesteitä rakennetaan noin 3km.

Hankkeen ensimmäisenä vaiheena parannetaan tien ruuhkaisin osuus Jorvakselta Inkilän / Kehä III:n eritasoliittymään noin 4 km. Ensimmäiseen vaiheeseen sisältyvät parantamistoimenpiteet ovat:

- Kantatien rakentaminen kaksiajorataiseksi noin neljän kilometrin osuudelta
- Jorvaksen valo-ohjattu tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä
- Inkilän/Kehä III:n eritasoliittymään lisätään linja-autoramppi
- Kevyen liikenteen järjestelyt
- Meluesteet Sundetin kohdalle
- Vihersillan rakentaminen Finnräskin kohdalle

Hanke voitaisiin suunnitelmien valmiuden kannalta käynnistää lähes välittömästi.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tieosuuden parantamisella turvataan liikenteen sujuvuus ja riittävä palvelutaso. Hanke tukee läntisen Uudenmaan rannikkoseudun ja erityisesti Kirkkonummen maankäyttösuunnitelmien toteutumista.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin puolella. Viidessä vuodessa vältetään noin 20 henkilövahinkoon johtavalta onnettomuudelta.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Meluesteet vähentävät liikennemelua noin 70 asukkaan osalta verrattuna tilanteeseen ilman meluesteitä.
- + Tien kunto Jorvaksen kohdalla paranee.
- Kaksiajoratainen tie lisää tien estevaikutusta. Estevaikutusta vähennetään rakentamalla poikittaisia yhteyksiä ja vihersilta tien yli.

Koko hankkeen kustannusarvio on 42 milj. euroa (maku.ind. 116.5, 1995=100) ja H/K-suhde 3,8. Herkkyystarkastelun perusteella H/K-suhde vaihtelee välillä 3,2 - 4,7.



HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 20 eli Kuusamontie toimii Oulun si-
säntuloväylänä ja palvelee sekä paikallista
työmatka- ja asiointiliikennettä että Koillis-
maalle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennet-
tä.
- Oulun seudulla on tavoitteena kehittää sormi-
maista yhdyskuntarakennetta, josta seu-
raa maankäytön kehittyminen pääteiden
varsille.
- Oulun kaupungin alueella, välillä Hintta – Kor-
venkylä, valtatiehen tukeutuu esikaupunkira-
kennetta runsaine työpaikkakeskittymineen
(esim. NOKIA ja alihankkijat). Alueen asutus ja
teollisuus ovat vahvassa kasvussa.
- Nykyinen liikennemäärä Hintan - Korvenkylän
välillä on noin 14 000 autoa/vrk ja liikenteen
ennustetaan kasvavan noin 1,6 -kertaiseksi
vuoteen 2020 mennessä. Tien varren asukas-
määrä kasvaa vuoteen 2020 mennessä 13
000:lla ja työpaikat 8 000:lla.
- Jaksolle on jo rakennettu yksi eritasoliittymä,
mutta tien toimivuusongelmia se ei ole yksittäi-
senä ja pistekohtaisena toimenpiteenä pystynyt
ratkaisemaan. Erityisesti Raitotien ja Yli-
Kiimingintien liittymät ruuhkautuvat ja valtatiehen
liikennettä on siirtynyt tarkoitukseen soveltu-
mattomille kaduille.
- Välillä Hintta-Korvenkylä on vuosina 1997-
2001 tapahtunut yhteensä 9 henkilö-vahinko-
onnettomuutta. Onnettomuudet ovat olleet
pääasiassa autoliikenteen liittymäonnetto-
muuksia
- Tien varren asutus kärsii liikenteen haitoista
(melu, päästöt, turvallisuus, asuinviihtyisyys).

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Välillä Hintta – Korvenkylä rakennetaan toinen
ajorata noin 5 km matkalle.
- Osuudelle rakennetaan kaksi eritasoliittymää
Raitotie ja Liitintie sekä meluesteet.
- Liittymiä ja kevyen liikenteen väylästä täyden-
netään liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
- Vaalantien (mt 8300) liikennevalo-ohjattua
Hintan tasoliittymää parannetaan lisäkaistoin ja
kevyen liikenteen alikulkukäytävällä.
- Ylikiimingintien (mt 833) liittymä siirretään noin
1 km idemmäksi, jolloin se voidaan sujuvuutta
ja turvallisuutta vaarantamatta pitää tasoliitty-
mäliittymänä. Maantietä rakennetaan uudelle
linjalle noin 4 km.

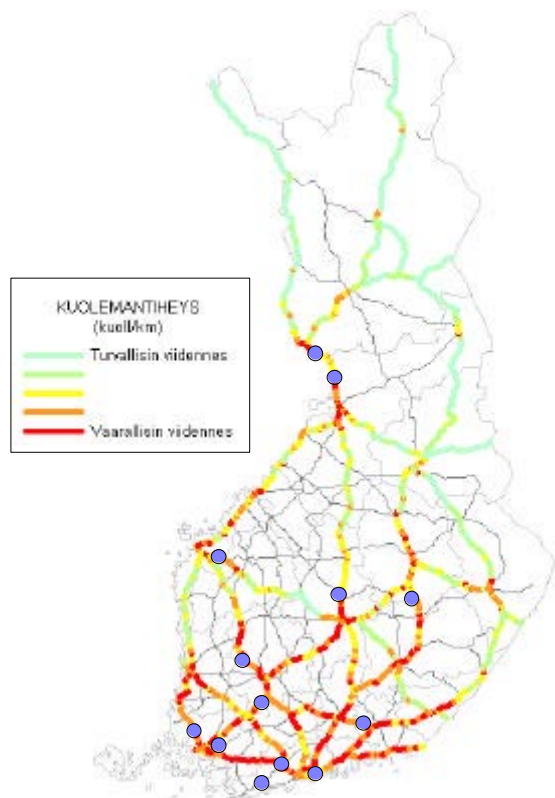
Suunnittelun puolesta hankkeen arvioidaan ole-
van toteutusvalmis vuonna 2004. Myöhemmin
toteuttavaksi jää valtatie 20 kehittäminen välillä
Korvenkylä – Kiiminki.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Ruskonselän ja Korvensuoran alueiden
maankäyttöyhteydet liittyvät valtatiehen jä-
sentyneesti, minkä ansiosta maankäytön ke-
hittämisedellytykset paranevat.
- + Valtatiehen liikenteen sujuvuus paranee ja taso-
liittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väy-
lille niin, että alueen katuverkon kuormitus
vähenee
- + Eheytyvä aluerakenne ja täydentyvä tieverkko
luovat uusia toimintaedellytyksiä joukkoliie-
kenteen kehittämiselle.
- + Valtatiehen, katuverkon ja liittymien liikennetur-
vallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin
1,2 henkilövahinko-onnettomuutta (TARVA).
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä
työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen
olosuhteet paranevat.
- + Ympäristörakentamisella minimoidaan liiken-
nemelun ja päästöjen haittavaikutuksia niin,
että asuinviihtyisyys paranee.
- Valtatie 20 tiealue laajenee ja Ylikiimingintie
sijoittuu kokonaan uuteen paikkaan.

Hankkeen kustannusarvio on 22,1 M€ (MAKU
1995 = 100; 118,5) ja laskettu H/K-suhde on 2,6.
Hankkeen rakentamiskustannuksista Oulun kau-
pungin kustannusosuus on noin 3,2 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Tieliikenteessä kuolee kokonaisuudessaan noin 420 ja loukkaantuu noin 8 500 ihmistä vuodessa. Suurin osa - lähes 3/4 - tieliikenteen kuolemista ja noin puolet loukkaantumisista tapahtuu yleisillä teillä.

Pääteiden osuus yleisten teiden liikennekuolemista on runsas 60 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin 50 % vaikka niiden osuus yleisten teiden kokonaistiepitäydestä on vain 17 %. Pääteiden henkilövahinko-onnettomuudet ovat myös seurauksiltaan vakavampia kuin muiden teiden. Pääteillä kuolee tiekilometriä kohden yli 8 kertaa enemmän ihmisiä kuin muulla yleisten teiden verkolla.

Päätieverkon keskeisin ongelma on kuolemaan johtavat kohtaamisonnettomuudet. Taajamissa ja tienvarsi-asutuksen kohdalla myös kuolemaan johtavat liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuudet ovat vakava ongelma.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio edellyttää, että liikenneturvallisuus on tienpidossa ensisijainen tavoite. Liikennenympäristö tulee suunnitella siten, että ihminen ei kuole eikä loukkaannu vakavasti liikenteessä. Huomio on suunnattava toimenpitei-

siin, joilla voidaan eliminoida vakavimmat onnettomuudet.

TEEMAPAKETTI

Pääteiden keskisuuret turvallisuusinvestoinnit - teemapaketti sisältää päätieverkon toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseen liittyviä, liikenneturvallisuutta parantavia investointeja tai suurten hankkeiden ensimmäisiä osavaiheita. Toimenpiteitä ovat mm.

- Keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen ja toteutettujen ohituskaistaosuuksien varustaminen keskikaiteella.
- Rinnakkais- ja yksityistiejärjestelyt edellisiin liittyvinä tai erillisinä.
- Yleisten teiden liittymien parantaminen ja esteiden poistaminen erikoiskuljetusreiteiltä.
- Eräiden vaarallimpien moottoritieosuuksien varustaminen keskikaiteilla ja tievalaistuksella.

Teemapaketin rahoitukseksi on arvioitu 40 M€. Tällä rahoituksella voidaan edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi rakentaa mm. kevyen liikenteen väyliä noin 35 km, alikulkua noin 20 kpl sekä lisätä melu- ja pohjavesisuojausta. Yleisten teiden liittymiä parannetaan tasoliittymiä porrastamalla sekä kiertoliittymäksi tai eritasoratkaisuksi rakentamalla. Hankkeet (1-5 M€) kohdistuvat pääosin runkoverkolle. Jotkut hankkeet toteutetaan yhteistyössä kuntien kanssa.

Investoinnit kohdennetaan liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpiin kohteisiin ottaen huomioon myös muita näkökohtia mm. alueelliset näkökohdat. Teemapaketin hankkeet valmistellaan ja priorisoidaan yhdessä tiepiirien kanssa ennen toteuttamista.

VAIKUTUKSET

- + Pääteiden ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy arviolta yksi liikennekuolema ja kuudesta seitsemään henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Keskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla vähennetään erityisesti kohtaamisonnettomuuksia.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee ja valtatien estevaikutus paikalliselle liikenteelle vähenee kevyen liikenteen alikulkujen ja yksityistiejärjestelyjen myötä.

Teemapaketti on pääteiden kehittämisen toimintalinjojen mukainen ja sen kustannusarvio on 40 M€.

HANKEKORTTI



Esim. Teemapaketin hanke 1. Kokkolan satamatie

NYKYTILA JA ONGELMAT

Useilla kaupunkiseuduilla elinkeinoelämän pääreitti satamaan tai muuhun merkittävään liikenneterminaliin kulkee kaupunkirakenteen läpi. Tällöin kuljetukset aiheuttavat tarpeetonta haittaa asukkaille ja muulle liikenteelle. Myös vaarallisten aineiden kuljetukset kulkevat usein näitä samoja reittejä. Lähes kaikilla suurimpiin satamiin johtavilla tieyhteyksillä on kehittämistarpeita.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Kaupunkirakenteessa kulkevien kuljetusten häiriötekijät asutukselle ja muulle liikenteelle.
- Tavaraliikenteen pääreittien toimivuus ja turvallisuus.
- Tavaraliikenteen matka-aikojen ennustettavuus ja sen vaikeus.
- Vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskitekijät.

TEEMAHANKE

Tavoitteena on parantaa tavaraliikenteen merkittävien satama- ja terminaaliyhteyksien matkaketjujen toimivuutta ja turvallisuutta.

Teemapaketti sisältää pääasiassa katuyhteyksiä korvaavia tai uusia tieyhteyksiä satamiin, muihin

liikenneterminaliin ja maakunnallisiin jätteenkäsittelylaitoksiin.

Pakettiin on koottu eri puolilta Suomea kaikkein kiireellisimpiä kohteita. Kaikki kohteet ovat ennestään tunnettuja ns. väliinputojahankkeita, jotka ovat suunnitelmavalmiuden puolesta toteutettavissa vuosina 2004-2006.

Teemapaketti sisältää seuraavat kohteet:

1. Kokkolan satamatie, 8M€
2. Rauman satamatie, 6M€
3. Haminan satamatie, 3M€
4. Seinäjoen lentoaseman uusi tieyhteys, 2,7M€
5. Röyttän satamatien parantaminen, Tornio 2,6M€
6. Ajoksen satamatien parantaminen, Kemi 2,3M€
7. Tarastejärven jätteenkäsittelylaitokseen liittyvät tiejärjestelyt, Tampere 2,1M€
8. Kt 40 liittymien parantaminen, Naantalin satamayhteys 2M€
9. Etelä-Karjalan jätteenkäsittelylaitos, Soskuan uusi tieyhteys, Lappeenranta 1,7M€
10. Kuopion syväsataman liittymäjärjestelyt, 0,5M€

VAIKUTUKSET

- + Parantaa satamiin, muihin liikenneterminaliin ja jätteenkäsittelylaitoksiin johtavia tieyhteyksiä.
- + Parantaa yhdyskuntarakenteen viihtyisyyttä siirtämällä tavaraliikennettä ja kuljetuksia pois kaupunkirakenteesta ja asutuksesta.
- + Parantaa elinkeinoelämän matkaketjujen toimivuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja liikenneturvallisuutta.
- + Vähentää vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamaa riskiä.
- + Selkeyttää liikenneverkkoa jakamalla pitkämatkaisen satamaliikenteen ja paikallisen henkilöautoliikenteen omille väylilleen.
- + Mahdollistaa satamien ja liikenneterminaalien ympäristön maankäyttösuunnitelmien ja halutunlaisen kaupunkirakenteen toteuttamisen.

Teemahankkeen kustannusarvio on 30 M€. Myös kunnat osallistuvat merkittäväillä kustannusosuuksilla yhteistyöhankkeisiin.

**HANKEKORTTI****NYKYTILA JA ONGELMAT**

Pääkaupunkiseudulla arviolta 67 500 ihmistä asuu yleisten teiden varsilla yli 55 dBA:n melualueella. Näistä noin 1 650 asukasta altistuu yli 65 dBA:n melulle. Kaikkiaan tie- ja katuliikenteen melulle altistuu pääkaupunkiseudulla noin 225 000 ihmistä. Ongelmat kasvavat liikenteen ja asutuksen lisääntyessä. Ilman toimenpiteitä pääkaupunkiseudun yleisten teiden melualueella asuvien määrän ennustetaan kasvavan 110 000 asukkaaseen vuoteen 2020 mennessä.

Vuonna 2000 laadittiin Tiehallinnon, kuntien ja YTV:n yhteistyönä *Pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelma 2000-2020*. Kokonaisuudessaan ohjelma sisältää 55 kiireellisintä meluntorjuntakohdetta, joiden kustannus yhteensä on noin 40 M€. Ohjelma vähentää kaikkiaan 16 000 asukkaan meluhaittaa.

Perustienpidon rahoituksen niukkuuden vuoksi erillisiä meluntorjuntakohteita on voitu toteuttaa erittäin vähän. Valtion rahoitusosuuden puuttuminen on jarruttanut useiden yhteistyössä kaupunkien kanssa toteutettavien hankkeiden edistymistä. Erillisrahoitus on ainoa mahdollisuus saada meluntorjuntaohjelmaa toteutettua.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Pääkaupunkiseudulla 67 000 ihmistä altistuu yleisten teiden liikenteen melulle.
- Melulle altistuvien määrä kasvaa voimakkaasti ja on 110 000 vuonna 2020.
- Meluntorjuntaa on vaikea toteuttaa lisäämättä väylien estevaikutusta ja maisemallista haittaa.

TEEMAHANKE

Teemahanke sisältää *Pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelman* 1. vaiheen (2000-2004) toimenpiteet, joita ei ole rahoituksen niukkuuden takia voitu toteuttaa ohjelman mukaisesti. Kohteiden sijainti näkyy oheisella kartalla. Kohteet ovat suunnitelmavalmiudeltaan ja kuntien kanssa tehtävien sopimusten osalta valmiita toteutettavaksi ohjelman mukaisesti.

Teemahankkeen kustannusarvio on 17 M€, josta Tiehallinnon osuus on noin 12 M€. Kohteet on ohjeellisesti jaettu neljälle vuodelle:

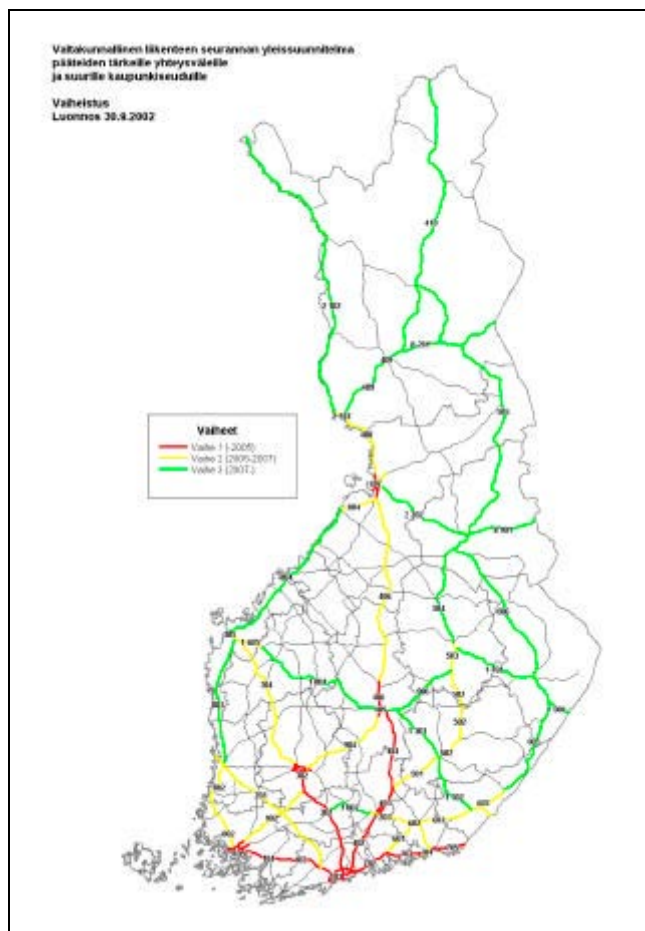
- **Vuosi 1:** Kaksi kohdetta, 730 asukasta ja koulu suojataan yli 65 dBA:n melulta, kaikkiaan 3 400 asukkaan meluhaitta vähenee, kustannusarvio 4,0 M€, Tiehallinnon osuus 2,8 M€.
- **Vuosi 2:** Neljä kohdetta, 210 asukasta ja koulu suojataan yli 65 dBA:n melulta, kaikkiaan 1 320 asukkaan meluhaitta vähenee, kustannusarvio 4,0 M€, Tiehallinnon osuus 2,9 M€.
- **Vuosi 3:** Viisi kohdetta, kaikkiaan 1 110 asukkaan ja yhden koulun meluhaitta vähenee, kustannusarvio 3,5 M€, Tiehallinnon osuus 2,5 M€.
- **Vuosi 4:** Kuusi kohdetta, 40 asukasta suojataan yli 65 dBA:n melulta, kaikkiaan 1 730 asukkaan, 3 päiväkodin ja 2 koulun meluhaitta vähenee, kustannusarvio 6,1 M€, Tiehallinnon osuus 4,0 M€.

VAIKUTUKSET

- + Teemahankkeella suojataan noin 1 000 asukasta ja 2 koulua yli 65 desibelin melulta.
- + Meluhaitat vähenevät noin 7 600 asukkaan, 3 koulun ja 3 päiväkodin ympäristössä.
- + Toimenpiteillä voidaan hillitä pääkaupunkiseudun meluongelman huomattavaa kasvua.
- + Teemahanke on mukana pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksessa. Hanke edistää PLJ 2002:n toteutumista.
- Useissa kohteissa melusteet voivat lisätä väylien estevaikutusta ja maisemallista haittaa.

Teemahankkeen kustannusarvio on 17 M€. Kustannukset jaetaan valtion ja kuntien kesken. Valtion osuus on noin 12 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Tiehallinnon liikenteen hallinnan peruspalveluiden (liikenteen ohjauksen, joukkotiedotuksen ja häiriön hallinnan) tuottaminen edellyttää riittävän laadukasta ja kattavaa ajantasaista liikenteen ja kelin seuranta. Tiehallinto kehittää palveluita yhdessä muiden toimijoiden kanssa ja luo näin myös edellytyksiä kaupallisten tahojen palvelujen syntymiselle mm. luovuttamalla ajantasaista tietoa tietojärjestelmistään. Digiroadin käyttöönoton jälkeen (v. 2003) ja navigointilaitteiden yleistyessä tarve ajantasaiselle liikennetiedolle kasvaa voimakkaasti. Sään ja kelin seuranta kehittämällä luodaan myös eri talvihoitourakoitsijoille mahdollisuudet tehostaa toimintaansa ja parantaa kunnossapitotasoa kustannusten oleellisesti kohoamatta. Tällä hetkellä Tiehallinnolla on noin 280 liikenteen automaattista mittauspistettä (LAM), noin 280 tiesääasemaa, noin 190 keli- ja liikennekameraa sekä muutamalla tie

jaksolla automaattiset matka-ajan mittausjärjestelmät. Liikenteen seurantatieto ei ole riittävän ajantasaista ja kattavaa laadukkaiden tiedotuspalveluiden tuottamiseksi. Vain noin puolet nykyisistä liikenteen mittausasemista pystyy tuottamaan ajantasaista seurantatietoa. Suurin osa nykyisistä tiesääasemista on vanhentuvaa mallia ja ne on uusittava seuraavan viiden vuoden aikana.

TEEMAHANKE

Teemapaketin tavoitteena on toteuttaa ajantasainen liikenteen seurantajärjestelmä pääteiden runkoverkon tärkeimmille yhteysväleille, häiriön hallinnan kannalta merkittäviin erityiskohteisiin ja suurimpien kaupunkiseutujen yleisille teille, yhteensä noin 3200 km:lle. Näistä on

- kaupunkiväyliä n. 330 km
- moottoriväyliä n. 570 km
- muuta runkoverkkoa n. 2300 km.

Näissä kohteissa yhteysvälin merkityksen ja ongelmien perusteella määritetty liikenteen seurannan laatutasoluokka on korkea tai hyvä. Hyvän laatutason seuranta perustuu pistekohtaiseen seurantaan ja korkean laatutason seurannassa pistekohtaisen lisäksi voidaan käyttää myös tieosaseuranta. Tehdyn yleissuunnitelman mukaan liikenteen seurannan laatutaso muun runkoverkon (n. 3400 km) osalta on edellisiä alempi.

Sään ja kelin seurannan osalta on tarkoitus laajentaa tiesääasema- ja kelikameraverkosto kattamaan koko pääteiden runkoverkko sekä tärkeimmät alemman tieverkon liikenneyhteydet. Lisäksi uusitaan vanhentuneet MILOS tiesääasemat.

VAIKUTUKSET

- + laadukkaasti liikenne- ja kelitiedottamisen avulla voidaan vaikuttaa kuljettajien matkapäätöksiin ja ajokäyttäytymiseen, jolloin liikenneturvallisuus paranee ja liikenteen ruuhkautuminen vähenee
- + matkustusmukavuus lisääntyy laadukkaamman tiedotuksen myötä
- + laadukkaat seurantatiedot luovat edellytyksiä kaupallisten tahojen tuottamille palveluille
- + dynaaminen ajoneuvonavigointi tulee mahdolliseksi
- + teiden talvihoitotaso sekä taloudellisuus paranevat optimaalisen tiesääasema- ja kelikameraverkoston myötä

Hankekorin kustannusarvioiksi on karkeasti arvioitu 12 M€.