

17.6.2003

951/2002/01/19
US - 185

Myrskylä - Porvoo-yhteysväliselvitys

MAANTIEN 1605 PARANTAMINEN**PÄÄTÖS**

Uudenmaan tiepiiri jatkaa maantien 1605 suunnittelua Myrskylä–Porvoo-yhteysväliselvityksessä esitettyjen vaihtoehtojen 1 (sujuvuutta painottava) ja 2 (liikenneturvallisuu- tta painottava) pohjalta. Lähtökohtana jatkosuunnittelulle on liikenteen sujuvuus, mutta sen lisäksi on kiinnitettävä erityistä huomiota tienvarren kyläkeskusten liikenneturvallisuu- teen ja ympäristöön. Seuraava suunnitteluvaihe on yleissuunnitelma, jonka valmistelu aloitetaan syksyllä 2003 ja joka pyritään laatimaan vuoden 2004 aikana. Yleissuunnitelmaa lukuun ottamatta Uudenmaan tiepiiri ei kuitenkaan vielä tässä vaiheessa sitoudu mihinkään muuhun toteutusaikatauluun. Hankkeen kustannusarvio on n. 5 milj. euroa ilman pohjavesisuojuuksia.

Myrskylä–Porvoo-yhteysväliselvityksessä tarkasteltiin myös maantien 167 parantamistarpeita. Selvityksen tulosten perusteella Uudenmaan tiepiiri ei toistaiseksi jatka maantien 167 suunnittelua. Piiri seuraa liikenteen kehitystä ja tien kuntoa sekä ryhtyy tarvittaviin tienpitotoimiin tilanteen sitä edellyttäessä.

PERUSTELUT**Aikaisemmat suunnitelmat ja päätökset**

Porvoo–Myrskylä-yhdystien 1605 parantamisen yleissuunnitelma 1991 (toimenpide-esitys 1993). Suunnitelma pohjautui vuoden 1988 yleissuunnitelmaan. Siinä ehdotettiin yhdystielle 1605 varsin järeää perusparannusta (tien leventämistä, tasausta, oikaisuja, kylien ohituksia ja kevyen liikenteen järjestelyjä), jota perusteltiin tien heikolla geometrialla ja kunnolla, liikenteen turvattomuudella, liikenteen epätarkoituk- senmukaisella ohjautumisella muille reiteille, maankäytön kehittämi- sellä sekä paikallisesti että alueellisesti ja yhteyksien parantamisella pääkaupunkiseudulle. Hanke todettiin teknistaloudellisesti ja ympäris- töllisesti toteuttamiskelpoiseksi. Toteutus oli tarkoitus hoitaa kahdessa vaiheessa siten, että kylätaajamien kohdat kevyen liikenteen järjeste- lyineen olisi rakennettu ensin. Hanke on kuitenkin jäänyt toteuttamatta 1990-luvun alun laman ja Tiehallinnon supistuneen rahoituksen takia.

17.6.2003

951/2002/01/19
US - 185

Askolan ja Pornaisten tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma 1991. Myrskylä–Porvoo-yhdystien 1605 parantaminen on suunnitelmassa asetettu ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeista kaikkein kiireellisimmäksi. Tien linjauksen parantamisedotusten osalta suunnitelma noudattaa vuoden 1991 yleissuunnitelmaa.

Myrskylän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma 1991. Myrskylä–Porvoo-yhdystien 1605 parantaminen on suunnitelmassa asetettu ensimmäisen kiireellisyysluokan hankkeista kaikkein kiireellisimmäksi. Toiseksi kiireellisimpänä pidettiin seututien 167 parantamista Myrskylän kunnan alueella.

Galgbakan liittymän tiesuunnitelma 1996. Huhtisten asutus- ja palvelualueen kasvaminen Galgbakantien kohdalla yhdystien 1605 eteläpäässä on luonut tarpeen parantaa nykyisen risteuksen liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Tätä hanketta ei ole toteutettu.

Särkijärvi–Juornaankylä-välin kevyen liikenteen väylien tarveselvitys 1998 (toimenpidepäätös 1999), Nyypakka–Huuvari-välin kevyen liikenteen väylän tie- ja rakennussuunnitelma (toimenpidepäätös 1999) ja Särkijärven kevyen liikenteen väylän pilottihankkeen tie- ja rakennussuunnitelma 2001. Koska vuonna 1991 suunniteltu yhdystien 1605 perusparannus oli jäänyt toteuttamatta suurten kustannusten ja rahoitusvajeen takia, tielle alettiin suunnitella korvaukseksi erillisiä kevyen liikenteen järjestelyjä. Toimenpiteet jaettiin neljään osavaiheeseen niiden kiireellisyyden mukaan: 1. Nyypakka–Huuvari, 2. Kaivopuisto–Nyypakka, 3. Juornaankylä (maantien 1611 liittymästä Fativiikintien liittymään) ja 4. Forslätt–Juornaankylä. Toimenpidepäätökset koskivat osavaiheita 1 ja 2, mutta osavaiheiden 3 ja 4 toteuttamiselle ei katsottu olevan riittäviä perusteita. Näistä hankkeista on toteutettu vain kevyen liikenteen väylä välille Särkijärven koulu–Huuvarin saha.

Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2001. Myrskylän tieyhteyksien parantaminen Porvoon suuntaan on mainittu liikennejärjestelmäsuunnitelman ensimmäisessä (kärkihankekorkeus 4) ja kolmannessa kiireellisyysluokassa otsikolla "Myrskylä–Koskenkylä-tien parantaminen (mt 167) tai Myrskylä–Porvoo-tien parantaminen (mt 1605)". Suunnitelman mukaan molemmat tieyhteydet vaativat kehittämistoimia tarkastelujaksolla 2002–2020, mutta toteutusjärjestys jäi avoimeksi. Toteutusjärjestys on sittemmin selvitetty Myrskylä–Porvoo-yhteysväliselvityksessä 2003. Ensimmäisessä kiireellisyysluokassa on hankkeena myös kevyen liikenteen väylän rakentaminen maantielle 1605 välille Kaivopuisto–Huuvari (kärkihankekorkeus 2) ja Galgbakantien liittymän parantaminen (kärkihankekorkeus 5). Liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimus on allekirjoitettu lokakuussa 2001.

17.6.2003

951/2002/01/19
US - 185

Myrskylä–Porvoo-yhteysväliselvitys 2003

Pääsuunnan selvittämiseksi laadittiin neljä erilaista toimenpidekokonaisuutta, joissa toimenpiteet valikoitiin ja suunnattiin eri tavoin yhdystielle 1605 ja seututielle 167 siten, että saatiin käsitys erityyppisten ratkaisujen vaikutuksista. Pohjana oli vuonna 1991 yhdystielle 1605 laadittu yleissuunnitelma, jota karsittiin kustannusten pienentämiseksi. Vaihtoehdot olivat: 1. yhdystien 1605 sujuvuutta painottava vaihtoehto, 2. yhdystien 1605 turvallisuutta painottava vaihtoehto, 3. elinkeinoelämän kuljetuksia painottava vaihtoehto, jossa pääosa toimenpiteistä suunnattiin seututielle 167, sekä 4. tasapuolisuusvaihtoehto, jossa kustannukset jaettiin tasan yhdystien 1605 ja seututien 167 kesken. Jokaisessa vaihtoehdossa toimenpiteiden kokonaishinta ilman pohjavesisuojauksia asetettiin n. 5 milj. euron tasoon, joten ne ovat sen suhteen vertailukelpoisia. Vaihtoehdoissa 3 ja 4 yhdystielle suunnatut toimenpiteet koskivat erityisesti kevyen liikenteen turvallisuutta, minkä lisäksi vaihtoehdossa 4 yhdystiellä parannettiin jonkin verran myös sujuvuutta.

Tehtyjen tarkastelujen, saatujen lausuntojen ja käydyn laajan kansalaiskeskustelun perusteella pääsuunnaksi valittiin yhdystie 1605. Jatkosuunnittelun pohjaksi suositeltiin vaihtoehtoja 1 ja 2.

Nykyiset olosuhteet ja vaikutusten arviointi

Oheinen yhteenveto perustuu Myrskylä–Porvoo-yhteysväliselvityksessä kerättyihin tietoihin.

Tieverkko

Myrskylä on Pukkilan ohella Itä-Uudenmaan ainoita kuntia, jolta puuttuu päätietajoinen yhteys alueen keskukseen, Porvooseen, ja edelleen pääkaupunkiseudulle. Pääyhteyksiä on kaksi: yhdystie 1605 Askolan itäosien kautta ja seututie 167 Koskenkylän kautta. Matka-aika molempia reittejä pitkin on suunnitteen sama, mutta Koskenkylän reitti on n. 7 km pidempi. Molemmat tiet ovat kapeita ja mutkaisia ja kulkevat usean kylän läpi.

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 matka-ajat yhdystien 1605 kautta lyhenevät Myrskylän ja Porvoon välillä henkilöautoilla 4,3 min (11,2 %) ja 2,7 min (7,0 %) ja raskailla autoilla vastaavasti 4,1 min (10,6 %) ja 2,6 min (6,8 %). Ajoneuvokustannukset pienenevät vastaavasti henkilöautoilla 1,1 € (8,7 %) ja 0,7 € (5,6 %) ja raskaille autoille 3,0 € (7,2 %) ja 1,7 € (4,1 %).

Liikenne

Liikennemäärät vaihtelevat molemmilla teillä tien eteläpään 1200–1700 ajoneuvosta vuorokaudessa tien keskiosien ja pohjoispään 600–700 ajoneuvon vuorokaudessa. Eri reiteillä on kuitenkin tieverkossa täysin erilainen rooli: yhdystie 1605 on työmatka- ja asiointiliikenteen pääyh-

17.6.2003

951/2002/01/19
US - 185

teys, joka toimii myös tienvarsiasiutusta laajemman alueen liikenteen välittäjänä. Seututie 167 on puolestaan erityisesti raskaan liikenteen välittäjä Päijät-Hämeen ja rannikkoseudun, erityisesti Loviisan sataman, välillä. Raskaan liikenteen osuus yhdystiellä 1605 on n. 5 % ja seututiellä 167 paikoin jopa 20 %.

Liikenneturvallisuus

Kummallakin tiellä on tapahtunut viime vuosina varsin vähän henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia. Sen sijaan omaisuusvahinkoihin johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut melko runsaasti (lähinnä yksittäisonnettomuuksia) ja tiet koetaan liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisiksi. Syynä turvattomuuteen on teiden huono geometria, kyläkeskusten läpikulut ja seututiellä 167 raskas liikenne.

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät yhdystiellä 1605 vastaavasti 0,111 (7,0 %) ja 0,156 (9,8 %) onnettomuudella vuodessa.

Liikennetalous

Tarkastelluista vaihtoehdoista vain vaihtoehto 1 on kannattava (HK-suhde ilman pohjavesisuojaus 1,34 ja pohjavesisuojausten kanssa 1,07). Vaihtoehto 2 on mahdollisesti kannattava (HK-suhde ilman pohjavesisuojaus 0,94 ja pohjavesisuojausten kanssa 0,92). Vaihtoehtojen 3 ja 4 kannattavuus vaatii lisätarkasteluja (vaihtoehdon 3 HK-suhteet ovat vastaavasti 0,65 ja 0,50 ja vaihtoehdon 4 vastaavasti 0,80 ja 0,73).

Ympäristö

Sekä yhdystie 1605 että seututie 167 sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti ja -maisemallisesti arvokkailla alueilla, joten toimenpiteet on suunniteltava huolella erityisesti kyläkeskusten kohdilla. Hankkeiden toteuttaminen edellyttää pohjavesien suojauksia.

Maankäyttö ja muut liikennemuodot

Maankäyttö lisääntyy Porvoon lähialueilla yhdystien 1605 varrella. Liikenteen sujuvuuden lisääminen ko. tiellä lisää sekä tienvarren että Myrskylän keskustaajaman kiinnostavuutta. Liikenteen turvallisuuden lisääminen lisää puolestaan Porvoon lähialueen ja tienvarren kylien kiinnostavuutta. Uusien asukkaiden myötä joukkoliikenteen kysyntä paranee yhdystiellä 1605. Uudet kevyen liikenteen järjestelyt puolestaan parantavat kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta. Tavarankuljetuksiin yhdystien 1605 parantamisella ei ole vaikutuksia.

17.6.2003

951/2002/01/19
US - 185

SUUNNITELMAN KÄSITTELY

Myrskylä–Porvoo-yhteysväliselvityksestä pyydettiin lausunnot Myrskylän, Askolan, Pernajan ja Liljendalin kunnilta, Porvoon ja Loviisan kaupungeilta, Loviisan satamalta, Itä-Uudenmaan liitolta, Helsingin kauppakamarin Itä-Uudenmaan yksiköltä, Uudenmaan ympäristökeskuksesta ja Museovirastolta. Museovirasto ei antanut suunnitelmasta omaa lausuntoaan. Loviisan sataman näkökulma oli huomioitu Loviisan kaupungin lausunnossa. Yhteenvedo lausunnoista:

Myrskylän ja Askolan kunnat kannattavat vaihtoehtoa 1, Uudenmaan ympäristökeskus puolestaan vaihtoehtoa 2 ja Helsingin kauppakamari sekä Itä-Uudenmaan liitto hakisivat ratkaisua vaihtoehtojen 1 ja 2 pohjalta. Perusteluna on työmatka- ja asiointiliikenne.

Porvoon kaupunki kannattaa yhdystien 1605 kehittämistä pääyhteytenä Myrskylän ja Porvoon välillä ja ehdottaa vaihtoehtoja 1 ja 2 jatkosuunnittelun pohjaksi. Porvoo toivoo myös, että suunnittelu ulotettaisiin koskemaan myös moottoritien eteläpuolista tiejaksoa.

Pernajan kunta kannattaa ensisijaisesti vaihtoehtoa 3 ja toissijaisesti vaihtoehtoa 4. Loviisan kaupunki hakisi ratkaisua vaihtoehtojen 3 ja 4 pohjalta. Perusteluna on Loviisan sataman tavaraliikenne.

Liljendalin kunnan mielestä vaihtoehdot 3 ja 4 eivät tuo oleellista parannusta nykyiseen tilanteeseen, koska liittymään valtatielle 6 ei ole panostettu riittävästi. Liljendal ei ota kantaa minkään vaihtoehdon puolesta.

Myrskylän kunta, Itä-Uudenmaan liitto ja Helsingin kauppakamari huomauttavat, että mikäli Loviisan sataman liikenne vilkastuu tai Loviisaan rakennetaan uusi ydinvoimalayksikkö, seututien 167 tilanne on tutkittava uudestaan ja sille on mahdollisesti järjestettävä erillisrahoitus. Itä-Uudenmaan liitto huomauttaa, että tielinjaukseen on kiinnitettävä ympäristön takia erityistä huomiota Särkijärven ja Juornaankylän kohdilla. Uudenmaan ympäristökeskus puolestaan huomauttaa, että suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota Särkijärven ja Tiilään kulttuurimaisemaan ja pohjavesien suojeluun.

Työryhmän kannanotto

Liikenteellisten tutkimuksien ja kyselyjen perusteella autoilijat pitävät yhdystietä 1605 selkeästi pääyhteytenä Myrskylän ja Porvoon välillä. Tien vaikutuspiirissä on myös paljon asutusta. Nykytilanteessa vaihtoehtoinen reitti Koskenkylän kautta on ajallisesti samanpituisen, mutta ei houkuttele autoilijoita. Syy tähän lienee seututien 167 poikkeuksellisen suuri raskaan liikenteen määrä, joka yhdistettynä tien kapeuteen ja vaikeaan geometriaan lisää ajajien turvattomuuden tunnetta. Koskenkylän

17.6.2003

951/2002/01/19
US - 185

kautta kulkeva yhteys on myös 6–8 km pidempi reitinvalinnasta riippuen, joten sen ajokustannuksellinen merkitys on myös huomattava varsinkin, jos kyseessä on päivittäinen työmatka tai muu säännöllinen matka.

Työryhmä ehdottaa, että yhdystietä 1605 kehitetään Myrskylän ja Porvoon välisenä pääyhteytenä. Sujuvan tieyhteyden saaminen Myrskylän ja Porvoon välille on seudun kehityksen kannalta erittäin tärkeää. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityisesti huomiota tienvarren kyläkeskusten liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön.

Työryhmä huomauttaa, että seututiellä 167 on myös tarvetta parannustoimiin, joten yhdystien 1605 parantaminen tulee saada käyntiin mahdollisimman nopeasti, jotta myös seututien 167 parannustoimet voidaan ohjelmoida lähivuosille.

Tiejohtaja

Rita Piirainen

Suunnittelupäällikkö

Leo Koivula