

Liite 1

Listaus Valtion väyläverkon investointiohjelmaluonnoksen (2022 – 2029) ulkopuolelle jääneistä vihreää siirtymää tukevista tiehankkeista, yhteensä 1 093 miljoonaan euroa

Varsinais-Suomi ja Satakunta

1.E 18, Turun kehätie

Hanke on EU:n ydinverkkokäytävän osa, jonka vaikutuspiirissä on kaksi käytävään kuuluvaa, Suomen ulkomaankaupan kannalta sekä Suomen ja Ahvenanmaan huoltovarmuuden näkökulmasta elintärkeää satamaa (Turku ja Naantali) sekä ydinverkkokäytävään kuuluva lentokenttä (Turku).

Parhaillaan Turun kehätien kahta ensimmäistä vaihetta Kauselan ja Kirismäen välillä rakennetaan Raision kohta on mukana investointiohjelmassa. Raisio – Naantali tarvitsee vielä rahoituksen:

Raisio – Naantali (158 M €, H/K suhde 0,8)

Raisio – Naantali sai 7/2020 lisäbudjetissa rahoituksen tiesuunnitelman laatimiseen.

2.VT 9 Turku – Tampere yhteysväli (118 M €, H/K suhde 1,76)

Valtatie 9 välillä Turku–Akaa ja rataosuus välillä Turku–Toijala on huonokuntoisin osa Etelä-Suomen kasvukolmiota. Hanke on yhteinen Varsinais-Suomen, Pirkanmaan ja Kanta-Hämeen kanssa. Tavaraliikenteen kannalta VT 9 on merkittävä ulkomaankaupan yhteys ydinverkkokäytävän satamiin Turku ja Naantali. Yhteysväli on jaettu viiteen tiejaksoon ja yhteen ratajaksoon. Kulkekin jaksolle on palvelutasoperusteisesti määritetty lukuisia toimenpiteitä tuottavuuspyramidin eri tasoilta ml. maankäytön suunnittelu.

Yhteysvälihankeen toteutuksen seurauksena yhdyskuntarakenteen hajautuminen vähenee ja palvelujen saavutettavuus turvataan. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee tehokkaimmilla toimilla 0,37 onnettomuutta/v ja kuolemat 0,19 kuolemaan johtanutta onnettomuutta/10v.

Tiekuljetusten nopeudenvaihtelut tasoittuvat, päästöt vähenevät ja matkajasta tulee ennakoitavaa. Raideliikenteen häiriöalttius vähenee ja asemien palvelutaso pyöräilijöille paranee. Pysäkkien ja liityntäpysäköinnin parantaminen nostaa linja-automatkojen palvelutasoa.

3.VT 8, parantaminen Laitilan kohdalla (35 M €, H/K suhde 1,2)

Tiejakso Laitilan keskustan kohdalla poikkeaa muusta vt 8 tieosuudesta, eikä täytä tärkeimmille päätieyhteysille asetettuja tavoitteita. Parantamisen tavoitteena on korjata puutteet tien laatutasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupungin kehittymisedellytyksiä. Vt 8:lla ei ole korvaavaa rautatieyhteyttä.

Tavoitteena on liikenteen, Laitilan keskustan maankäytön kehittämisen ja taa-jamakuvaallisten tavoitteiden yhteensovittaminen EU:n TEN-T kattavan verkon vaatimusten kanssa. Länsirannikon keskeinen elinkeinoelämän satamayhteys ja pääväylä paranevat kohti sen palvelutasotavoitteita vastaavaa tasoa. Kuljetusten nopeudenvaihtelut valtatiellä 8 ja Uusikaupunki -Harjavalta (kt 43) suunnassa tasoittuvat, jolloin päästöt pienenevät. Myös matka-ajasta tulee ennakoitavampaa, jolloin logistiikkatoimintojen tehokkuus paranee. Hankkeella on myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille. Liikenteen meluhaitat asutukselle pienenevät. Mahdollistaa keskustan kehittämisen kaupungin tavoitteiden mukaisesti, Uusi hankearviointi valmistuu 2020 ja tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä, nähtävillä pito päättyi 30.10.2020.

4.Kantatie 52, Salon kohta vaihe 2 (37 M €, H/K suhde 1,6)

Hankkeessa toteutetaan Salon keskustan itäpuolelle uusi päätieyhteys. Hanke edistää Salon elinkeinoelämän edellytyksiä parantamalla yhteyksiä E18-tielle. Ohjaamalla läpikulkeva liikenne pois Salon keskustasta (= katuverkolta) parannetaan keskustan turvallisuutta ja viihtyisyyttä, maankäytön kehittämisedellytyksiä sekä kantatien liikenteen sujuvuutta. Salon Korvenmäkeen rakennetaan parhaillaan ekovoimalaitosta, jonka tarvitsema kierrätyskelvoton jäte ja muu sen toiminnasta aiheutuva tavaraliikenne käyttää pääsääntöisesti ko. tieyhteyttä. Korvenmäen teollisuusalueen yhteydet MT 110 varressa paranevat. Yhteyttä käyttää myös voimakkaasti kasvanut Hangon sataman tavaraliikenne läntiseen Suomeen sekä Pirkanmaalle ja Kanta-Hämeeseen.

Nämä liikenteet on saatava pois Salon keskustasta. Valtatiellä liikenteen turvallisuus sekä sujuvuus paranevat ja ympäristövaikutukset pienenevät verrattuna nykytilanteeseen. Läpikulkuliikenteen haitat Salon keskusta-alueella vähenevät ja näin ollen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat kantatiellä 52. Metsä- ja kemianteollisuuden toimintaedellytykset paranevat. Kuljetusten turvallisuus, kustannustehokkuus ja häiriöttömyys paranevat. Hanke edistää myös valtakunnallisia päästötavoitteita vähentämällä raskaan liikenteen pysähdyksiä. Kantatien liikenne siirtyy alueelle, jossa on ohjearvot täyttävä meluntorjunta.

Uusimaa, Pääkaupunkiseutu ja Helsinki

5.VT 25 HANKO - MÄNTSÄLÄ, 1. VAIHE (84 M €, H/K suhde 1,8)

VT 25 on Hangon sataman keskeisin tieyhteys sekä Länsi-Uudenmaan pääväylä pk-seudulle. Tieosuudella on suuri raskaanliikenteen osuus (700- 1400 ajon/vrk). Nykymuodossaan aiheuttaa merkittävää haittaa kuljetusten sujuvuudelle ja liikenneturvallisuudelle. Toteuttamisella saavutettavissa 5100 tonnin vuotuinen alenema liikenteen hiilidioksidipäästöihin.

6.Kehä I pullonkaulat 2. vaihe, Helsinki-Espoo (79 M €, H/K suhde 1,3 - 6,4)

Hankkeen toteuttamisella pystytään parantamaan Kehä I:n, joka on pääkaupunkiseudun keskeinen kehäväylä ja Suomen vilkkein maantie, liikennejärjestelmän toimintavarmuutta ja turvallisuutta. Ratkaisevassa roolissa ovat nykyisten valo-ohjattujen tasoliittymien muuttaminen eritasoliittymiksi ja lisäkais-tojen rakentaminen Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välille.

7.VT 25 MELTOLA-MUSTIO (13 M €, H/K määritetään hankearvioinnissa)

VT25 on Hangon sataman keskeisin tieyhteys ja Länsi-Uudenmaan pääväylä. Suunnitteluväli Meltola-Mustio on tien liikenneturvattomin osuus, tieosuuden geometria on mutkainen ja kapea. Raskasta liikennettä keskimäärin 728 ajoneuvoa/vrk (keskimääräinen liikenne kaikkiaan 4 980 ajoneuvoa/vrk).

Pohjanmaa

8.VT 8 Vaasa - Kokkola (89 M €, H/K suhde 2,0)

9.VT 3 Tampere - Vaasa, 1. vaihe loppuunsaattaminen (64 M€, H/K suhde määritetään hankearvioinnissa)

Tien liikenneturvallisuus on monin paikoin erittäin heikko. Tieosuudella tapahtuu joka vuosi noin 30 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee noin 3 ja loukkaantuu noin 30 ihmistä. Tiellä on vaikea ohittaa, jolloin syntyy jonoutumista. Hanke vähentää raskaan liikenteen päästöjä.

Investointiohjelmassa Alaskylä-Parkano, Koskuen ja Rajalanmäen kohdat sekä vt19 liittymä (34 M€, puuttuu vielä loppu 30 M€)

10.VT 19 Seinäjoki – Lapua (50 M €, H/K suhde 2,6)

Tieosuus on merkittävä pullonkaula välillä Pohjanmaa – Helsinki. Etelä-Pohjanmaan pääväyläasetuksen mukainen valtavyöhyke, valtatie 19, liikennemäärät ovat nopeassa kasvussa. Onnettomuusalttiin tieosuuden Nurmo–Lapua leventäminen nelikaistaiseksi ja liittymien muutostyöt parantavat liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta ja vähentävät liikenteen päästöjä.

1. vaihe käynnissä (25 M€, puuttuu vielä loput 25 M€)

Keski-Suomi ja Itä-Suomi

11. VT 4 Vaajakosken kohdalla (139 M €, H/K suhde määritetään hankearvioinnissa)

Valtatie 4 (E75) on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä päätieyhteyttä pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on osa TEN-T ydinverkkoa, raskaan liikenteen runkoyhteyttä sekä suurten erikoiskuljetusten verkkoa. Valtatie 4 on määritetty LVM:n pääväyläasetuksessa kuuluvaksi palvelutasoluokkaan 1. Tiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille, että henkilöliikenteelle.

Valtatie 4 parannetaan moottoritienä Haapalahden ja Vaajakosken välillä sekä valtatie 9 Kanavuoren ja Ruokosaaren välillä. Hankkeeseen kuuluu kaksi uutta eritasoliittymää, kaksi uutta vesistösiltaa sekä nykyistä Haapalahden eritasoliittymää parannetaan. Tieliikenteenmelulta suojataan parannuksen yhteydessä laajahko alue. Hankkeella edistetään Jyväskylän pyöräbaanaverkon laajentumista Vaajakoskelle.

12. VT 4 Leivonmäki-Vaajakoski, Jyväskylä, Toivakka ja Joutsa (30 M€, Hankkeesta ei ole tehty hankearviointia eikä laskettu H/K suhdetta)

Valtatie 4 on Jyväskylän ja Toivakan välillä myös tärkeä työmatkaliikenteen reitti. Suunnitteluosuuden keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL 2017) on noin 6200 - 7600 ajoneuvoa ja raskaan liikenteen osuus noin 11 - 17 %.

Valtatie on vilkasliikenteinen ja raskasta liikennettä on paljon. Valtatiellä ei ole riittävästi turvallisia ohituspaikkoja. Valtatien suuresta liikennemäärästä johtuen tasoliittymistä valtatie liikenteen sekaan liittyminen on vaikeaa ja turvaton.

Hankkeen on arvioitu parantavan merkittävästi elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta sekä vähentävän häiriöherkkyyttä.

Leivonmäen pohjoispuolella, Vestonmäen kohta ja Oravasaaren etl investointiohjelmassa (25 M €, puuttuu vielä 5 M€)

13.VT 5 Leppävirta-Kuopio (120 M €, H/K suhde 0,73)

Valtatie 5 Helsingistä Sodankylään on valtakunnallisesti tärkeä itäisen Suomen pääväylä. Hanke parantaa merkittävästi Leppävirta–Kuopio-osuuden liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, jolloin mm. tavaraliikenteen toimintavarmuus ja matka-aikojen ennustettavuus paranevat. Hanke parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja luo sille uusia kehittymismahdollisuuksia. Hanke tukee suunnittelualueen yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

14.VT 13 Mikkeli-Lappeenranta (96 M €, H/K suhde 0,73)

Päätieksi huonolaatuinen valtatie 13 on tärkeä teollisuuden kuljetusreitti ja yhteys keskisestä Suomesta Venäjän rajanylityspaikoille ja Hamina-Kotka satamiin. Tietä parannetaan vaihteittain linjausmuutoksilla, ohituskaistajärjestelyillä sekä liittymä- ja kevyen liikenteenjärjestelyillä. Ristiinan kohta ja Savitaipeen Mytönmäki ovat kiireisimmät parantamiskohteet.

15.VT 23 Varkaus - Viinijärvi (53 M €, H/K suhde määritetään hankearvioinnissa)

Valtatie 23 toimii poikittaisena yhteytenä länsirannikolta Keski-Suomen kautta Joensuuhun. Varkauden ja Viinijärven välisellä osuudella tie toimii keskeisenä väylänä Pohjois-Karjalan alueen ja Varkauden seudun elinkeinoelämän raaka-aine- ja tavarakuljetuksille. Alueella on erityisesti paljon metsäteollisuuden kuljetuksia.

Nykyinen valtatie on mäkinen, mutkainen ja kapea. Näkemäolosuhteet ovat monin paikoin huonot. Tien puutteet aiheuttavat ongelmia erityisesti raskaalle liikenteelle.

Hanke vähentää raskaan liikenteen päästöjä.

Käynnissä Varkaus- Varpaisenmäki (10,5 M€, puuttuu 42,5 M€)

16.MT 471 Hanhivirran lossin korvaaminen sillalla (17 M €, H/K suhde 1,43)

Hanhivirran lossi esitetään korvattavaksi ratkaisulla, jossa maantie 471 linjataan lossin länsipuolelle ja laivaväylän kohdalle rakennetaan teräsbetonikantinen liittopalkkisilta. Sillan kokonaispituus on 492 m, hyötyleveys 8,5 m ja alkukukorkeus 24,5 m. Siltaa varten rakennetaan kaikkiaan noin 2 kilometriä uutta maantietä. Kiinteä yhteys mahdollistaa vapaan tieliikenteen kulkemisen vesistön ylitse ja nopeuttaa ajoneuvoliikenteen liikkumista.

Kaakkois-Suomi

17. Valtatie 15 Kotka-Kouvola väli 2. vaihe (6 M€)

Pohjois-Suomi

18. Valtatie 21:n osalta investointiohjelmassa on mukana kaksi kohdetta, tarvetta jää vielä paljon