



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisuja

Kirjoita nro/Kirjoita vuosi

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030 / LUONNOS 1.4.22

MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset
hankkeet



Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030 / LUONNOS 1.4.22

MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet

Väyläviraston julkaisuja Kirjoita nro/Kirjoita vuosi

Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma

Verkkajulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Kirjoita xxx-x

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

: Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2023-2030 / LUONNOS 1.4.22 - MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet. Väylävirasto Helsinki Kirjoita vuosi. Väyläviraston julkaisu Kirjoita nro/Kirjoita vuosi. Kirjoita sivumäärä sivua ja Kirjoita liitemäärä liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

Avainsanat: Kirjoita avainsanat

Tiivistelmä

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023-2030. Raportissa on lyhyesti esitelty MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisia hankkeita.

: Kirjoita julkaisun otsikko ruotsiksi. - Kirjoita alaotsikko ruotsiksi.. Trafikledsverket. Helsingfors Kirjoita vuosi. Trafikledsverkets publikationer Kirjoita nro/Kirjoita vuosi. Kirjoita sivumäärä sidor och Kirjoita liitemäärä bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

Sammanfattning

Kirjoita tiivistelmäteksti

: Kirjoita julkaisun otsikko englanniksi. - Kirjoita alaotsikko englanniksi.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki Kirjoita vuosi. Publications of the FTIA Kirjoita nro./Kirjoita vuosi. Kirjoita sivumäärä pages and Kirjoita liitemäärä appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Kirjoita tähän.

Abstract

Kirjoita tiivistelmäteksti

Esipuhe

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023-2030. Raportissa on lyhyesti esitelty MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisia hankkeita.

Helsingissä Kirjoita kuukausikuussa Kirjoita vuosi

Väylävirasto
Kirjoita vastuuosasto/yksikkö

Sisältö

1	MAL-KAUPUNKISEUTUJEN YHTEISRAHOITTEISET HANKKEET	8
1.1	Ratahankkeet.....	8
1.2	Maantiehankkeet.....	10

LIITTEET

Liite 5a	MAL-kaupunkiseuduilta esille nostetut maantiehankkeet
----------	---

1 MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan kaupunkiseuduilla tulee edistää kestävästä liikumisesta monipuolisella keinovalikoimalla. Liikenneväyliä pidetään kunnossa ja kehitetään niin, että kestävä liikenteen edistäminen on mahdollista (esimerkiksi raiteliikenne, kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri sekä liityntäpysäköinti).

Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 milj. euron rahoitus pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskierron toimenpiteiden valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla. Rahoitukseen sisältyy valtion väyläverkolle kohdistuvia kehittämis- ja parantamisinvestointeja sekä valtionavustuksia mm. kuntien raiteliikennehankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii valtionavustusviranomaisena. Tulevien MAL-sopimusten osalta ei ole vielä muodostettu näkemystä siitä, kuinka iso osa rahoituksesta voisi kohdistua valtion ylläpitämälle väyläverkolle.

Ohessa on tuotu tietoa mahdollisista valtion väyläverkolle kohdistuvista yhteisrahoituksella toteutettavista hankkeista. Nämä hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan, koska niihin käytettävissä oleva rahoitus ei ole tiedossa.

1.1 Ratahankkeet

Helsingin seudulla merkittävä ratoja koskeva kysymys on Helsinki-Pasila -välin tulevaisuuden ratkaisut. Helsinki-Pasila-välin ratakapasiteettia ja liikennekysyntää ollaan selvittämässä. Siinä huomioidaan tulevaisuuden raiteliikenteen kasvutarpeet Helsingin seudulla ja valtakunnallisesti (mm. nopeat yhteydet, lentorata) sekä toimintaympäristön muutokset: uudet varikot (huoltoraiteiden käyttömahdollisuus), Digirata, aseman toimintamallien muutosmahdollisuudet, vaihteistomuutokset. Ratakapasiteettia arvioidaan sekä Pisaran kanssa, että ilman Pisaraa. Tämän jälkeen suunnitellaan liikenne tarkemmin yhdessä muun toiminnallisen kokonaisuuden kanssa (Pisara + varikot + Digirata + muut infratoimenpiteet) sekä tarkennetaan Pisaran ratasuunnitelman mahdolliset päivitystarpeet. Selvityskokonaisuuteen kuuluu tarkoituksenmukaisen liikennöintimallin suunnittelu eri vaiheissa.

Monet seudun asemat ovat heikossa kunnossa. Selvitystä heikkokuntoisimpien asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista ollaan laatimassa.

Kerava-Nikkilä -välillä on varauduttu henkilöliikenteen käynnistämiseen. Yhteysväliille on laadittu maankäytön aluevaraussuunnitelma. Henkilöliikenteen aloittaminen edellyttäisi laiturien rakentamista, kohtauspaikkaa sekä yli- ja alikulkujen rakentamista. Hanke ei ole ajankohtainen ennen vuotta 2030.

Lisäksi HSL on ehdottanut lisätoimenpiteitä Espoon kaupunkirata -hankkeeseen, jotka parantaisivat operoinnin, häiriöhallinnan ja kunnossapidon toimintaedellytyksiä. Toimenpiteet ovat niin laajoja, että ehdotetut toimenpiteet hankkeen nykyrahoituksella ja hankkeen aikataulussa eivät ole mahdollisia.

Tampereen kaupunkiseudulla yhteisesti rahoitettavat kehittämisinvestoinnit kytkeytyvät jatkossa keskeisesti lähijunaliikenteen edistämiseen. Seudulla on valmistunut keväällä 2022 luonnos selvityksestä, jossa haetaan muun muassa visiota ja

kehittämispolkua lähijunaliikenteen edistämiseksi sekä on muodostettu näkemystä infratoimista. Luonnoksen mukaan seudulla tavoitellaan 2020-luvulla useamman uuden seisakkeen toteuttamista (ei kustannusarvioita), Ylöjärven raakapuun kuormauspaikan siirtoa (10 M€) sekä Nokian ja Ylöjärven suuntien lisäraiteiden jatko-suunnittelua. Toimenpiteet vaativat vielä myös selvityksiä, erityisesti ratakapasiteettiselvityksellä varmistettaviin vielä ensimmäisen vaiheen seisakkeiden toteutuskelpoisuutta ja lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia edelleen tämän vuosikymmenen jälkeen. Infran kehittäminen vaatii selkeyttä myös junaliikenteen kehittämisestä.

Turun seudulla on esillä Turun ratapihan jatkokehittäminen. Ratapihan ensimmäinen vaihe on jo saanut rahoituksen. Jatkokehittämiseen liittyy mahdollinen VAK-raiteiden siirto (eri vaihtoehtojen kustannukset vaihtelevat yli 30 M€ - yli 60 M€) ja kytkentä Matkakeskuksen kehittämiseen. Kustannusten jakautumisessa eri osapuolille olisi otettava jatkossa huomioon myös se, että kyse on pitkälti muista kuin liikenteellisistä tavoitteista. Matkakeskuksen kehittämiseen kytkeytyy myös muita toimenpiteitä kuten liityntäpysäköinnin kehittämistä.

Turun seudulla selvitetään lähijunaliikenteen kehittämistä. Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen kehittämissuunnitelma valmistui vuonna 2021. Paikallisjunaliikenne on suunniteltu käynnistettäväksi ensimmäisessä vaiheessa välillä Turku–Uusikaupunki. Paikallisjunaliikenteen käynnistämisen edellytyksenä on Uudenkaupungin radan päällysrakenteen uusiminen (sisältyy investointiohjelmaan) ja matkustajalaiturien toteuttaminen.

Turun seudulla on laadittu selvitys raakapuun kuormauspaikoista. Selvityksessä on haettu uutta sijaintia erityisesti Turun kuormauspaikalle. Siirto kytkeytyy kuormauspaikan nykyisen alueen muihin maankäyttölisiin tavoitteisiin. Kytkentä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin syntyy maankäytön kehittymisen kautta. Hankkeen kustannukset ovat noin 20 M€.

Oulun seudulla keskeinen asia on Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan kehittäminen. Esillä oleviin toimenpiteisiin liittyy erilaisia laiturijärjestelyjä (parantamista ja kehittämistä), laitureiden peruskorjausta, uusi alikulkutunneli, autolastauspaikan siirto ja liityntäpysäköintijärjestelyjä. Toimenpiteiden tarve kytkeytyy keskeisesti asemanseudun kehittämisen tavoitteisiin. Tämänhetkinen kustannusarvio on 20 M€. Hankkeen ratasuunnitelmaa tehdään vuoden 2022 aikana.

Jyväskylän, Kuopion ja Lahden seuduilla ratoja koskevat mahdolliset yhteisrahoitteiset hankkeet vaativat vielä selkeyttä. Yhteisrahoitteisina hankkeina voisi toteuttaa esimerkiksi henkilöliikennepaikkojen kuntoonpanoa ja palvelutason nostoa (vrt. Lahden seudulla suunnitellaan Järvelän laituripolun poistamista).

Lisäksi Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Turun ja Oulun seuduilla on vuonna 2021 valmistunut yhteinen selvitys alueellisesta junaliikenteestä. Näiden seutujen lisäksi selvityksessä on tarkasteltu Lappeenranta-Imatra -aluetta ja Seinäjoen seutua. Työssä tarkasteltiin mm. maankäyttöä, kysyntää ja infraa eri näkökulmista. Lähijunaliikenteen kehittämisessä on kyse infran kehittämisen lisäksi siitä, miten liikennettä kehitetään ja keskeisessä roolissa asiassa ovat myös LVM ja Traficom.

1.2 Maantiehankkeet

MAL-kaupunkiseuduilta on nostettu esiin kustannustehokkuudeltaan ja vaikutuksiltaan hyviä tiehankkeita, jotka ovat joko maankäytön kehittämisen tai joukkoliikenteen kannalta merkittäviä ja täyttävät yhteisrahoituksen kriteerit. Hankelistauksessa on huomioitu seutujen MAL-suunnitelmissa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tehdyt hankkeiden priorisoinnit valtakunnallisesta näkökulmasta. Esiin nostetuista hankkeista kaksi sijaitsee Helsingin seudulla, yksi Tampereen seudulla ja yksi Jyväskylän seudulla. MAL-seuduilla on nostettu esiin myös seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion väyläverkolla.

Maantiehankkeet ovat:

- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kannelmäki-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa, kokonaiskustannusarvio 53 M€
- Vt 4 Hakunilan ja Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit, Vantaa, kokonaiskustannusarvio 37 M€
- Vt 4 Palokan kohdalla, Jyväskylä, kokonaiskustannusarvio 15 M€
- Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere, kokonaiskustannusarvio 71 M€
- seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion väyläverkolla
- perusväylänpidon pienet parantamishankkeet seudullisesti priorisoituna.

MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa.

Liite 5a

MAL-kaupunkiseuduilta esille nostetut maantie- hankkeet

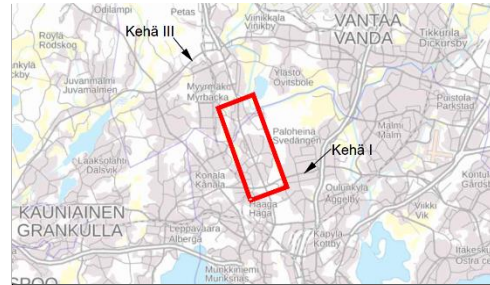
Maantiehankkeiden kuvaukset

- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa
- Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, Vantaa
- Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit, Vantaa
- Vt 4 Palokan kohdalla, Jyväskylä
- Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere

Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela (MAL)

Tiedot päivitetty
16.3.2022

Hämeenlinnanväylä on yksi pääkaupunkiseudun tärkeimmistä valtakunnallisista sisääntuloväylistä. Hämeenlinnanväylällä on välityskykyongelmia ja ruuhkia, erityisesti välillä Kannelmäki – Kaivoksela. Hankkeen vaikutusalueella, niin Helsingin kuin Vantaankin kaupunkien alueella, on vireillä useita maankäytön ja liikenneverkon kehittämistoimia. Välille Kannelmäen etl – Kaivokselan etl esitetään kolmansiä kaistoja sekä pikaparannustoimenpiteitä Kehä I eritasoliittymään.



NYKYTILA

Hämeenlinnanväylä (vt 3) on osa kansainvälistä E12-tietä ja tie kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän ehdottamaan valtakunnallisesti merkittävien liikenneverkkojen runkotieverkkoon. Hämeenlinnanväylä on valtakunnallisella tasolla tärkeä yhteys Länsisatamaan suuntautuvalle raskaalle liikenteelle. Seudullisella tasolla Hämeenlinnanväylä on tärkeä yhteys Helsingin, Vantaan sekä Espoon jakelu liikenteelle.

Hämeenlinnanväylällä kulkee arkipäivisin 32 000–59 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on 5–7 % kokonaisliikennemäärästä. Liikenne on kasvanut varsin voimakkaasti Hämeenlinnanväylällä viimeisen kolmen vuoden aikana, jolloin kasvua on ollut 6–9 % vuodessa.

Hämeenlinnanväylä on erittäin ruuhkautunut. Ruuhkan pullonkauloina ovat erityisesti Hakamäentien liikennevalo-ohjattu tasoliittymä sekä Kannelmäen etl–Kaivokselan etl väli. Lisäksi Hämeenlinnanväylän varrella on Liikenneviraston meluntorjuntaohjelmassa 2013-2018 tunnistettuja melusuojausta tarvitsevia alueita, joiden melusuojausta ei ole vielä toteutettu.

HANKE JA TAVOITTEET

Tavoitteena on liittää nykyinen ja tuleva maankäyttö luontevasti Hämeenlinnanväylään, huomioida alueen melusuojaus, parantaa henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä tehdä jalankulun ja pyöräilyn yhteydet sujuviksi ja turvallisiksi. Raskaan liikenteen sujuvuuden ja matka-ajan ennustettavuuden parantaminen on myös yksi tavoitteista.

- V1a = Kehä I liittymään esitetään uutta erkanevaa kaistaa Kehä I:lle pohjoisesta länteen
- V1b = Hämeenlinnanväylälle esitetään kolmansiä ja osin neljänsiä kaistoja välillä Kannelmäki–Kaivoksela. Kaivokselan eritasoliittymän parantamiseksi esitetään uutta rampia etelästä itään.
- V2 = Uusi Kuninkaantammen eritasoliittymä esitetään Kannelmäen ja Kaivokselan eritasoliittymien väliin. Eritasoliittymän toteuttaminen edellyttää kolmansien kaistojen toteuttamisen välille Kannelmäki–Kaivoksela.
- V1b ja V2 vaihtoehdot pyritään toteuttamaan yhtenä kokonaisuutena.

AIKATAULU

Tiesuunnitelma on valmis.

KUSTANNUKSET

Alustava kustannusarvio on välille Kannelmäki–Kaivoksela noin 53 milj. euroa ja koko välille Kehä I – Kaivoksela noin 91 milj. euroa. (MAKU 2015=100:120)

VAIKUTUKSET

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

Tiejakson palvelutasoa kehitetään pääväyläasetuksen palvelutasovaatimukset huomioiden.

Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteista hanke parantaa saavutettavuutta, vastaa elinkeinojen ja työssäkäynnin tarpeisiin sekä parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Hankkeella on merkitystä niin seudullisella kuin valtakunnallisella liikennejärjestelmätasolla. Hanke turvaa valtakunnallisesti merkittävän tieyhteyden toimivuutta sekä yhteyksiä valtakunnallisesti merkittävään Helsingin TEN-T ydin verkon satamiin.

Saavutettavuus

Raskaan liikenteen sujuvuus paranee, matka-ajat nopeutuvat ja matka-ajan ennustettavuus paranee ruuhka-aikoina.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus paranee. Kaikkien suunnittelukokonaisuuksien (V1-V3) toteuttaminen vähentäisi onnettomuuksien määrää 0,91 onnettomuutta vuodessa.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Kestävyys

Jalankulun- ja pyöräilyn olosuhteet ja turvallisuus paranevat. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. Ruuhkautumisen vähentyminen nopeuttaa matka-aikoja. Pidemmät liittymiskaistat helpottavat bussien liittymistä Hämeenlinnan väylälle. Meluhaitat asutukselle vähenevät melusuojaustoimenpiteillä.

Tehokkuus

Hankkeen suurimmat yhteiskuntataloudelliset hyötyerät kohdistuvat tienkäyttäjän matkakustannuksiin sekä kuljetuskustannuksiin, jotka koostuvat aika- ja ajoneuvokustannuksista. Positiivisia hyötyjä kertyy myös turvallisuusvaikutuksista. Hyöty-kustannussuhde on 3,5.

Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit (MAL)

Tiedot päivitetty
16.3.2022

Nykytilassa valtatiellä 4 ei ole Vantaan alueella lainkaan linja-autopysäkkejä, eikä joukkoliikenteen kaukoliikennettä käyttävillä matkustajilla ole vaihtomahdollisuutta Kehä III:n suuntaiseen joukkoliikenteeseen. Liikennemäärien ennustetaan kasvavan alueella voimakkaasti, mikä korostaa entistään tarvetta joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen alueella. Vantaan pikaraitiotien toteutuessa vaihtoyhteydelle muodostuu selkeä tarve.



NYKYTILA

Valtatien 4 liikennemäärä Kyytitien ylittävien Hakunilan risteyssiltojen kohdalla vuodelle 2035 laaditun liikenne-ennusteen mukaan on enimmillään noin 68 135 ajon./vrk ja Kyytitien noin 16 000 ajon./vrk. Nykytilassa valtatiellä 4 ei ole Vantaan alueella lainkaan linja-autopysäkkejä, joten kaukoliikenteellä ei ole mahdollisuutta pysähtyä alueella, eikä joukkoliikenteen kaukoliikennettä käyttävillä matkustajilla ole vaihtomahdollisuutta Kehä III:n suuntaiseen joukkoliikenteeseen. Valtatie 4 on pääväyläasetuksen mukainen valtakunnallinen tason I pääväylä.

Vaaralan eritasoliittymä on erittäin vilkkaasti liikennöity. Sen idän suunnasta Lahdenväylälle pohjoiseen liittyvä ramppi on todettu nykytilassa liikenneturvallisuudeltaan ja välityskyvyltään ongelmalliseksi. Alueen melutasot ovat jo nykytilassa korkeahkot, ja ongelman arvioidaan pahenevan tulevaisuudessa merkittävän liikennemäärien kasvun myötä

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke liittyy vahvasti Vantaan pikaraitiotiehankkeeseen. Hakunilan vaihtopysäkit (vt 4) on syytä toteuttaa Vantaalle suunnitellun pikaraitiotien (Mellunmäki-lentoasema) yhteydessä.

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Valtatien 4 molemmille puolille sijoitetaan neljälle linja-autolle mitoitettut pysäkkialueet
- Valtatien 4 uusille pysäkeille toteutetaan erillisillä rampeilla sijaitsevat joukkoliikennekaistat
- Pysäkeille toteutetaan toimivat ja selkeät kevyen liikenteen yhteydet katuverkolta
- Valtatien 4 länsipuolelle toteutetaan henkilöautojen liityntäpysäköintialue
- Vaaralan eritasoliittymän ramppijärjestelyitä parannetaan. Valtatielle 4 ja rampeille toteutetaan uudet melunsuojarakenteet.

Hankkeen tavoitteena on:

- Parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä alueella sovittamalla yhteen joukkoliikenteen pysäkkitarpeita sekä mahdollistamalla seudullisen ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen vaihdot myös Vantaan pikaraitiotien toteutuessa
- Parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta Vaaralan eritasoliittymässä
- Parantaa alueen meluolosuhteita
- Tukea Hakunilan alueen maankäytön kehittämistä.

AIKATAULU

Tiesuunnitelma on valmis.

KUSTANNUKSET

Rakennuskustannusennuste on 22,0 milj. euroa (MAKU 120 (2015=100)).

VAIKUTUKSET

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

Hanke parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä alueella ja on siten linjassa keskeisen lainsäädännön kanssa.

Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Hanke parantaa Liikenne 12 -suunnitelman alueiden välisen ja sisäisen saavutettavuuden ja kestävyiden tavoitteita. Työssäkäyntimahdollisuudet joukkoliikenteellä paranevat myös pitkämatkaisessa liikenteessä ja ihmisten mahdollisuudet valita kestäviä liikkumismuotoja kasvavalla kaupunkiseudulla paranevat.

Saavutettavuus

Hanke parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä Helsingin seudun työssäkäyntialueella että muualta Suomesta pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus ja liikenteen toimivuus paranevat valtatiellä 4 ja Vaaralan eritasoliittymässä.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Kestävyys

Joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja palvelutaso paranevat. Alueesta muodostuu merkittävä joukkoliikenteen solmukohta. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksien parantaminen edistää yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Ihmisten elinolosuhteet tien välittömässä ympäristössä paranevat meluntorjuntatoimenpiteiden myötä.

Luonnon monimuotoisuus heikkenee paikallisesti, koska rakentaminen sijoittuu osin Pelto-ojan puiston ja Kormuniitynojan kohdalle

Tehokkuus

Hyöty-kustannussuhde on 0,6.

Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit (MAL)

Tiedot päivitetty
16.3.2022

Valtatielle 7 toteutetaan Vantaan ratikkaan (Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis) liittyvät joukkoliikenteen vaihtopysäkit Länsimäentien kohdalle tarvittavine ramppijärjestelyineen. Lisäksi turvataan TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan Kehä III:n eritasoliittymän liikenteen sujuvuus.



NYKYTILA

Valtatie 7 (Porvoonväylä) on pääväylä, joka toimii yhtenä Helsingin säteittäisenä sisääntulotienä ja liikenteen jakajana Helsingin kehäteille. Vt 7 on myös osa Suomen TEN-tieverkkoa ja Kehä III:n itäpuolella osa kansainvälistä E18-yhteyttä ja yleiseurooppalaista TEN-T-ydinverkkkoa. Tie on merkittävä työmatkaliikenteen väylä ja tiejaksolla kulkee merkittävästi valtakunnallista ja seudullista linja-autoliikennettä.

Valtatien 7 keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) on Kehä III:n länsipuolella noin 17 800 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Kehä III:n itäpuolella noin 32 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne on arkisin vilkkaampaa, jolloin liikennemäärät ovat Kehä III:n länsipuolella noin 19 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja itäpuolella noin 35 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Valtatie 7 on Suomen vilkkaimpia valtakunnallisen linja-autoliikenteen reittejä Kotkan, Kouvolan ja Lahden suunnilta. Porvoon ja Sipoon suunnista Porvoonväylän kautta kulkee arkisin yli 100 linja-autovuoroa. Ongelmana on, ettei valtatiellä 7 ole bussipysäkkejä Vantaalla. Länsimäentien eritasoliittymän läheisyydessä on merkittäviä työpaikka-alueita. Lisäksi suunnitteilla oleva Vantaan ratikka riskittää valtatiellä 7 Länsimäentien kohdalla. Länsimäentien eritasoliittymään on tarve suunnitella linja-autopysäkit vaihtoyhteyksineen.

Kehä III:n eritasoliittymän Porvoon suunnan erkanemis- ja liittymisrampoilla esiintyy nykyisin ajoittaista ruuhkautumista ja sen on ennustettu pahenevan. Porvoonväylän varrella on jonkin verran meluhaittoja.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke liittyy vahvasti Vantaan pikaraitiotiehankkeeseen. Länsimäentien vaihtopysäkit on syytä toteuttaa Vantaalle suunnitellun pikaraitiotien (Mellunmäki-lentoasema) yhteydessä.

Toteutetaan Vantaan ratikkaa palvelevat vaihtopysäkit Länsimäentien eritasoliittymään tarvittavine ramppijärjestelyineen. Samalla tehdään pohjavesisuojuuksia ja meluntorjuntaa. Fazerilan risteysilta uusitaan Vantaan ratikkaan liittyen. Kehä III:n eritasoliittymään toteutetaan kaksikaistaiset erkanemiset ja liittymiset Porvoonväylän itäsuunnalle.

Tavoitteena on joukkoliikenteen kehittämisestä turvaaminen sekä Kehä III:n eritasoliittymän liikenteen häiriöherkkyyden vähentäminen.

AIKATAULU

Tiesuunnitelma on tekeillä.

KUSTANNUKSET

Länsimäentien pysäkkien vaatimien toimenpiteiden kustannusennuste on maanteiden osalta noin 10,3 milj. euroa ilman Fazerilan risteysilta ja Länsimäentien toimenpiteitä, jotka liittyvät Vantaan ratikan kustannuksiin. Kehä III:n eritasoliittymän parantamistoimenpiteiden kustannusennuste on noin 4,9 milj. euroa (MAKU 2015=100; 120). Kustannusennuste on yhteensä 15,2 milj. euroa (MAKU 2015=100; 120).

VAIKUTUKSET

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

Hanke parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä alueella ja on siten linjassa keskeisen lainsäädännön kanssa.

Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Hanke tukee Liikenne12 suunnitelman saavutettavuuden tavoitetta kehittämällä maakuntakeskusten välistä työssäkäyntiliikennettä, markkinaehtoisen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä matkaketjujen toimivuutta pitkämatkaisen ja HSL alueen joukkoliikenteen välillä. Hankkeella tuetaan kestävien kulkumuotojen käyttöä Helsingin kasvavalla kaupunkiseudulla ja sen työssäkäyntialueella.

Saavutettavuus

Hanke parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä Helsingin seudun työssäkäyntialueella että muualta Suomesta pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Turvataan liikenteen sujuvuus ja vähennetään liikenteen häiriöherkkyyttä E18-tiellä.

Liikenneturvallisuus

Ei merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Kestävyys

Tuetaan joukkoliikenteen kehittämistä ja Vantaan ratikan toteuttamista. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. Pohjavesien pilaantumisriski pienenee. Suojauksia tehdään noin kilometrin matkalle. Vähennetään melun aiheuttamia haittoja. Melulle altistuvien määrä vähenee noin 20 asuinkiinteistöllä ja melusuojauksia tehdään noin 550 metriä.

Tehokkuus

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on selvitetty Vantaan ratikan yhteydessä.

Vt 4 Palokan kohdalla (MAL)Tiedot päivitetty
16.3.2022

Hankkeessa parannetaan valtatie 4 eritasoliittymän rampeja sekä rakennetaan liittymä- ja kaistajärjestelyjä valtatie 4 ylittävälle väylälle. Valtatie 4 eritasoliittymää parannetaan, jotta ramppien välityskyky ja turvallisuus paranevat. Liikenne ruuhkautuu ajoittain aiheuttaen autojonoja, jotka ulottuvat valtatielle asti.

**NYKYTILA**

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

Jyväskylän Palokan eritasoliittymässä Palokanorsi (mt 16685) ylittää moottoritien yhdistäen itäpuolen Palokan keskustan asunto- ja palvelualueet ja länsipuolen jatkuvasti laajenevan kaupallisen alueen.

Valtatie 4 liikennemäärät eritasoliittymän eteläpuolella ovat noin 24 700 ja pohjoispuolella noin 20 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ramppien keskimääräinen vuorokausiliikenne on 2700 – 4750 ajoneuvoa. Vilkkain ramppi on Jyväskylän suunnasta tuleva valtatie 4 erkanemiskaista. Raskaan liikenteen osuus rampeissa on noin 5 %. Palokanorren keskimääräinen vuorokausiliikenne on 10 800 – 12 300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Palokan alue on merkittävä kaupallinen keskittymä. Alueen uudet ja nykyiset kaupat sekä alueen kasvanut asutus ovat lisänneet liikennemääriä niin paljon, että Palokanorren ja siihen Jyväskylän keskustan suunnasta liittyvän moottoritien ramppien liikenne ruuhkautuu ajoittain. Autojonot ulottuvat hetimitäin moottoritielle saakka. Häiriötilanteissa liikenteen sujuvuus heikkenee ja vaaratilanteet lisääntyvät valtatiellä.

Suunnittelujaksolla on tapahtunut vuosina 2015-2019 yhteensä 19 onnettomuutta, joista kahdeksan on johtanut loukkaantumisiin.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeeseen sisältyy mm. seuraavat toimenpiteet:

- Valtatie 4 ylittävä väylä (Palokanorsi) parannetaan 2+1-kaistaiseksi
- Nykyiset kiertoliittymät (3 kpl) parannetaan turbokiertoliittymiksi
- Ramppien tiegeometriaa parannetaan ja rampeihin toteutetaan lisäkaistoja
- Rakennetaan uusi jalankulku- ja pyöräilyväylän silta valtatie yltäen
- Palokanorren ja Matinmäentien liittymään rakennetaan kiertoliittymä
- Toteutetaan melusuojausta.

Tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja ennen kaikkea liikenneturvallisuuden parantaminen siten, etteivät autojonot ulotu ruuhka-aikanakaan Palokanorren liittymistä moottoritielle saakka.

AIKATAULU

Valtatie ylittävää väylää koskeva tiesuunnitelma on hyväksymiskäsittelyssä. Valtatie rampeja koskeva tiesuunnitelma valmistuu 2022.

KUSTANNUKSET

Tiesuunnitelman mukainen kustannusarvio valtatie 4 ylittävään Palokanorren ratkaisujen osalta on 10 milj. euroa, MAKU-indeksi 120, (2015=100). Kustannusarvio sisältää Jyväskylän kaupungin rahoitusosuuden.

Valtatie 4 eritasoliittymän ramppien parantamisen kustannusarvio on 5 milj. euroa MAKU-indeksi 120, (2015=100). Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelman edetessä.

VAIKUTUKSET

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

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

Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

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

Saavutettavuus

Tavoitteena on matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieyhteys, joka mahdollistaa yhdessä katuverkon kanssa tehokkaan seudullisen ja paikallisen työmatkaliikenteen sekä valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten ajantasaisuuden myös ruuhka-aikoina.

Hanke parantaa Jyväskylän kaupunkiseudun saavutettavuutta, elinvoimaa ja kilpailukykyä sekä tie liikenteen turvallisuutta. Hanke edesauttaa Jyväskylän alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä elinkeinoelämän kehittämistä.

Liikenneturvallisuus

Merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, koska toimenpiteillä erotetaan ajoneuvo- ja kevytliikenne toisistaan paremmin. Lisäksi hankkeessa parannetaan todennäköisesti myös valtatie rampien turvallisuutta ja sujuvuutta. Hankekohtaiset tiedot päivitetään, kun ne ovat valmiina.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Kestävyys

Palokanorren kevyen liikenteen kulkuyhteydet paranevat

Tehokkuus

Hankkeesta ei ole laadittu hyöty-kustannuslaskelmaa.

Vt 12 ja Kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä (MAL)Tiedot päivitetty
16.3.2022

Tampereen Rantaväylän tunnelin valmistumisen myötä valtatie 12 ja kantatie 65 Vaitinaron liittymän kapasiteettiongelma on korostunut ja johtanut useasti tunnelin lännen ajosuunnan sulkemiseen. Vaitinaron liittymä sijaitsee n. 2,5 kilometriä tunnelin länsipuolella. Vaitinaron liittymässä valtatie 12 kääntyy etelän/lounaan suuntaan ja kantatie 65 jatkaa länteen.

Tampereen kaupunki kehittää uutta Hiedanrannan asuin- ja työpaikka-alueita. Hiedanranta koostuu Hiedanrannan keskusta-alueesta ja Näsijärven täytölle suunnitellusta Järvikaupungista. Alueelle sijoittuu arviolta 20 000–25 000 uutta asukasta ja 10 000 uutta työpaikkaa.

**NYKYTILA**

Valtatie 12 ja kantatie 65 ovat Tampereen kaupunkiseudun sisääntuloväyliä. Liikenteestä suurin osa alkaa tai päättyy Tampereelle. Suunnittelualueen kohdalla kantatiellä 65 liikennemäärä vaihtelee nykyisin välillä 24 300 - 42 600 ajon./vrk. Valtatien 12 liikennemäärä on Vaitinaron kohdalta Nokian suuntaan lounaaseen 23 200 ajon./vrk ja Tampereen keskustan suuntaan itään 45 300 ajon./vrk. Valtatie 12 kuuluu maanteiden pääväyläverkkoon.

Nopeusrajoitus on suunnittelualueella 70 km/h ja tiejakso on automaattisen liikennevalvonnan piirissä. Valtatien 12 ja kantatien 65 liittymät suunnittelualueella ovat liikennevalo-ohjattuja. Hiedanrannan vanhalle tehdasalueelle vievä Hiedanraitin suuntaisliittymä on valo-ohjaamaton.

Valtatie 12 ja kantatie 65 eivät nykyisin vastaa pääteiltä odotettavaa palvelutasoa. Nykytilanteessa liikenne rantatunnelista länteen ruuhkautuu ajoittain Vaitinaron ja Santalahden välillä, jolloin tunneli on jouduttu sulkemaan. Myös nykyisten valo-ohjattujen liittymien onnettomuusriski on suuri ja toimivuus huonoa. Ilman maankäytön kehityshankkeitaakin vt 12 ja kt 65, Paasikiventien liittymiä tulisi parantaa.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen tavoitteena on parantaa Vaitinaron liittymän välityskykyä ja mahdollistaa Hiedanrannan alueen maankäytön kehittäminen sekä liikenteellinen kytkentä. Hiedanrannan liikennejärjestelmä tukeutuu voimakkaasti raitiotiehen, mutta vaatii myös toimivat liittymät kantatielle 65. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Vaitinaron liittymän kehittäminen eritasoliittymäksi
- Vt 12 lisäkaistat välille Vaitinara–Santalahti (3+3)
- Jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt
- Maantien kuivatusvesien hallinta pohjavesialueella
- Meluntorjunta
- Johto- ja kaapelisiirrot (ml. maakaasulinjan siirto)

AIKATAULU

Hankkeesta on laadittu aluevaraussuunnitelma, jonka pohjalta on tavoitteena käynnistää tiesuunnittelu lähivuosina. Tiesuunnittelun aikataulu on sidoksissa Hiedanrannan asemakaavoituksen aikatauluun.

KUSTANNUKSET

Santalahti-Vaitinara hankkeen toisessa vaiheessa toteutettavan Vaitinaron ja Hiedanrannan eritasoliittymien ja rinnakkaiskadun kustannuksiksi on arvioitu 70,8 milj. euroa (MAKU-indeksi 120; 2015 = 100).

Aluevaraus suunnitelmaan sisältyvän Lielahden eritasoliittymän kustannusarvio on 13,5 milj. euroa. Eritasoliittymä esitetään toteutettavaksi tieosuuden parantamisen 3. vaiheessa.

VAIKUTUKSET

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

Vaitinaron ja Hiedanrannan eritasoliittymien rakentaminen sekä liittyvät tiejärjestelyt parantavat pääväyläasetuksen mukaisen valtatie 12 sujuvuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta. Lisäksi hanke vähentää merkittävästi Rantatunnelin häiriöherkkyyttä.

Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Saavutettavuus

Valtatien 12 ja kantatien 65 liittymän välityskyky turvataan pitkälle tulevaisuuteen.

Liikenteen sujuvuus paranee ja alueen häiriöherkkyyks vähenee merkittävästi.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus paranee.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

Kestävyys

Luodaan edellytykset Hiedanrannan ja muiden alueen maankäyttöhankkeiden toteuttamiselle.

Tehokkuus

Hyöty-kustannussuhde on 1,4.



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-
www.vayla.fi