



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer
Ange nr/2023

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast

Bilaga 2: Landsvägsprojekt



Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast

Bilaga 2: Landsvägsprojekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/2023

Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling

Nätpublikation pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
tfn 0295 343000

Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2025–2032. I rapporten presenteras mer detaljerade beskrivningar av de landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och deras konsekvenser.

Helsingfors i november 2023

Trafikledsverket

Innehåll

1	EFFEKTERNA AV INVESTERINGSPROGRAMMETS LANDSVÄGSPROJEKT ...	5
---	--	---

BILAGOR

Bilaga 2a	Landsvägsprojekt i investeringsprogrammet 2025–2032
-----------	---

1 Effekterna av investeringsprogrammets landsvägsprojekt

Vägprojekten i investeringsprogrammet förbättrar den internationella och regionala tillgängligheten, samt tillgängligheten inom områdena, jämfört med att inga investeringar skulle göras. Som helhet försämras dock landsvägsnätets servicenivå jämfört med nuläget. Detta beror på den förutsedda ökningen av vägtrafiken och den ökade förekomsten av trafikstockningar. Finansieringsnivån räcker inte till för att upprätthålla den nuvarande servicenivån.

De största och mest mångsidiga vägprojekten är de stora utvecklingsprojekten, som i investeringsprogrammet är sex stycken (sv 40 Åbo ringväg i Reso centrum, rv 4 mellan Ring I och Ring III, rv 4 vid Vaajakoski, rv 9 Tammerfors – Orivesi, rv 15 Kotka – Kouvola och rv 25 Hangö – Mäntsälä). Projekten ligger huvudsakligen på rutter som är väsentliga för den internationella trafiken. De förbättrar näringslivets verksamhetsförutsättningar, arbetsresetrafikens smidighet och trafiksäkerheten. Projekten i TEN-T-stomnätet uppfyller kraven på TEN-T-stomnätet.

Små och medelstora projekt förbättrar bland annat smidigheten i trafiken, trafiksäkerheten, känsligheten för störningar i trafiken och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. Vid punktvisa objekt kommer hastighetsgränsen på 60 km/h för anslutningsområdet vanligtvis att ökas till 80 km/h. På så sätt uppnås längre, enhetliga sträckor med samma hastighetsbegränsning, vilket särskilt kommer att gynna den tunga trafiken. Dessa gäller flera stadsregioner, huvudleder och TEN-T-stomnätskorridorer runt om i Finland.

Genom reparationer av medelstora kritiska broar kan man bevara förbindelser som är viktiga för näringslivet och sysselsättningen. Dessutom möjliggör de också kortare rutter för specialtransporter.

Den finansiering som anslagits för att främja gång, cykling och infartsparkering i investeringsprogrammet stöder hållbar rörlighet inom sitt lokaliseringsområde och bidrar också till övergången till hållbara färd sätt. Detta, liksom även den förbättrade trafiksäkerheten har därför som en helhet en positiv inverkan på hälsa och välbefinnande.

Den direkta klimatpåverkan från enskilda vägprojekt inom investeringsprogrammet är liten. Särskilt i stadsregioner är det dock nödvändigt att bedöma om projekten stöder målet om en trafiksystemshelhet med låga utsläpp.

Vägprojekten i investeringsplanen, som enskilda investeringar, påverkar inte anpassningen till klimatförändringen. I planeringen av vägprojekten beaktas de risker och olägenheter som krävs för att anpassa sig till klimatförändringen.

Effekterna av investeringsprogrammets vägprojekt på delområdena av ekologisk hållbarhet är inte betydande i sin helhet.

Investeringsprogrammet producerar som helhet 60 % av fördelarna med en helhet som maximerar fördelar. De totala samhällsekonomiska fördelarna med investeringsprogrammet uppgår således till 2,17 miljarder euro och nytto-kostnadsförhållandet för landsvägshelheten till 1,5.

Bilaga 2a

Landsvägsprojekt i investeringsprogrammet 2025–2032

Beskrivningar av investeringsprogrammets landsvägsprojekt

Förbättring av TEN-T-stomnätet

- T1 E18, Stamväg 40, Åbos ringled i Reso centrum (1)
- T2 Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors (2)
- T3 Riksväg 4, vid Vestonmäki, Toivakka (2)
- T4 Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (2)

Förbättring av andra huvudleder

- T5 Riksväg 3 och Riksväg 19, anslutning i Jalasjärvi, Kurikka (1)
- T6 Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi, fas 1 (sträckan Alasjärvi–Käpykangas) (1)
- T7 Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie) (1)
- T8 Riksväg 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis (1)
- T9 Riksväg 2, vid Humpvila (sträckan riksväg 9–landsväg 232) (2)
- T10 Riksväg 2 Ruskila - Haistila, Ulvsby (2)
- T11 Riksväg 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski–Hanhijärvi (2)
- T12 Riksväg 3, Alaskylä–Parkano (2)
- T13 Riksväg 3 vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (2)
- T14 Riksväg 8, Karleby centrum, fas 1 (Södra leden) (2)
- T15 Riksväg 8 och regionväg 742, Vasa förbindelseväg, fas 1 (sträckan mellan riksväg 3–Smedsbyvägen) (2)
- T16 Riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola (2)
- T17 Riksväg 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis (2)
- T18 Riksväg 2, förbättring i Björneborgs centrum (3)
- T21 Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1 (3)

Förbättring av det övriga vägnätet

- T24 Riksväg 50 Ring III vid Esbogården, (sättningsreparation) (1)
- T25 Riksväg 23 vid Karvio kanal, Heinävesi (2)
- T29 Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (2)
- T30 Förbindelseväg 15123 Ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala (2)

Medelstora kritiska broar i landsvägsnätet

- T19 Riksväg 5, Savilahti bro, S:t Michel (3)
- T20 Riksväg 6, Syrjäsalmi bro, Kides (3)
- T22 Riksväg 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg och Ulvsby (1)
- T23 Riksväg 27, Ylivieskas södra viadukt (1)
- T26 Stamväg 40, Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins (2)
- T27 Stamväg 73, Lieksanjoki bro, Lieksa (2)
- T28 Regionalväg 849, Ijo älvs bro, Uleåborg (2)
- T31 Riksväg 5, bron i Kitinen, Sodankylä (3)
- T32 Riksväg 24, Vääkysy bro, Asikkala (3)
- T33 Regionalväg 937, Pello bro (3)

Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturism-rutter (1, 2, 3)

T1 E18 Åbo ringväg i Reso centrum (prioritet 1)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

TEN-T-stomnätskorridoren E18 (rv 40) och den regionala huvudgatan Raisiontie går genom Reso stadskärna. Dessutom går riksväg 8 (E8) precis bredvid centrum och ansluts till E18 i en planskild anslutning. Vägavsnittet i Reso centrum avviker avsevärt från de övriga vägavsnitten längs E18. I centrum blandas stadstrafiken och trafiken på huvudleden, och vägen uppfyller inte de mål som satts upp för de viktigaste huvudledsförbindelserna.

**NULÄGE**

Trafikvolymen i stadskärnan är mycket hög (19 000-36 000 fordon/dygn), och det finns särskilt mycket tung trafik (hamnar, oljeterminal). Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden. De ljusstyrda korsningarna i centrum ligger vid bristningsgränsen för kapaciteten i rusningstid. De närliggande anslutningarna försämrar trafikens funktion. De besvärligaste är den trafikljusstyrda plankorsningen vid Raisiontie samt Reso planskilda anslutning. Under fem år har det skett 13 olyckor med personskada som följd. Trafikens negativa effekter på människor är stora bland annat när det gäller partiklar, buller och hinderverkan. De nuvarande trafikarrangemangen försvårar avsevärt utvecklingen av markanvändningen i Reso stadskärna.

PROJEKT OCH MÅL

Målet med förbättringen av ringleden är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, smidigheten och säkerheten i trafiken samt att stödja stadsregionens förutsättningar för utveckling. Målet är att uppfylla kraven för TEN-T-stomnätet vid stadens centrum.

Längs vägen E18 (stamväg 40) byggs en cirka 450 meter lång tunnel med 3+3 filer. Den planskilda anslutningen i Reso centrum byggs på den västra sidan om tunneln och gatunätet i stadens centrum kompletteras med nya gatuförbindelser. Den saknade parallellgatan till E18 byggs över E8 österut. Anslutningen mellan E18 och rv 8 förbättras till en planskild rondellanslutning. Gång- och cykelrutter kommer att förbättras och korsningar med huvudleder kommer att genomföras planskilt. Bullerbekämpning kommer att utföras.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och har laga kraft.

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 235 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145). Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en väg som leder till en hamn i stomnätet.

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion. När det gäller att organisera kollektivtrafiken blir en spårvagns-/superbusslösning i stadsområdet möjlig. Förbindelsen för fotgängare och cyklande i riktning mot E18 kommer att förbättras till en kvalitetskorridor. Projektet kommer att ha en betydande inverkan på trafikflödet, restiden kommer att förkortas och trafikstockningarna kommer att minska. Ringvägens och parallella vägars placering i transportsystemet kommer att klargöras i och med det nya gatunätet. Projektet främjar den Nordliga tillväxtzonens koppling till EU:s TEN-T-stomnätskorridor.

Trafiksäkerhet

Olyckor som leder till personsador kommer att minska med 33 procent och dödsfall i trafiken med nästan 90 procent.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet kommer att halvera koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Projektet kommer att stödja den planerade integrationen av Reso samhällsstruktur och markanvändning. I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. I centrum av Reso bildas ett omfattande fotgängarcentrumområde. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Man kan utveckla kollektivtrafikens servicenivå, bland annat genom att förlita sig på snabbspårvägen.

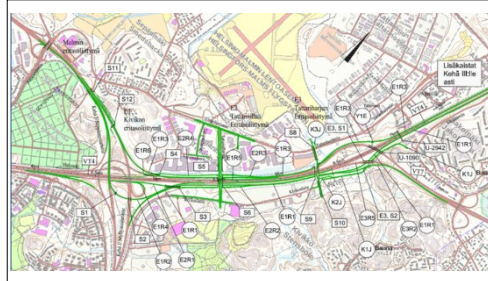
Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 1,3. De viktigaste samhällsekonomiska nyttorna i projektet riktar sig på väganvändarnas resekostnader och transportkostnader, som består av tid- och fordonskostnader. Det finns också positiva säkerhets- och miljöfördelar.

T2 Riksväg 4, avsnittet Ring I – Ring III och Luftbron planskilda anslutning inklusive hantering av trafik för sträckan Helsingfors – Träskända (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 4 (Lahtisleden) är en del av TEN-T-stomnätet och i enlighet med förordningen om huvudleder en huvudled på nivå I. Mellan Helsingfors och Träskända betjänar vägen både nationell och regional trafik, särskilt pendling och nyttotrafik. Betydelsen för godstrafiken och kollektivtrafiken är stor. Förbättringsåtgärderna syftar till att förbättra säkerheten och tillgängligheten för rusningspunkter i livligt trafikerade förbindelser



NULÄGE

Mellan 55 000 och 78 000 bilar kör längs Lahtisleden per vardag. På grund av stora anslutande trafikflöden och den stora mängden tung trafik är trafiken känslig för störningar. Det stora antalet lastbilar och hastighetsskillnaden jämfört med övrig trafik leder till en svag användning av all vägkapacitet. I korridoren på riksväg 4 har man koncentrerat riksomfattande logistikverksamhet och logistikcentraler. Olyckstätheten mellan Koskela och Träskända är dubbelt så hög och olycksfrekvensen är högre än genomsnittet jämfört med det nationella genomsnittet för motorvägar. Förbindelsesträckans trafikkapacitet överskrider mest mellan Ring I och riksväg 7. De blandade trafikflödena är stora och köerna når riksväg 7 på morgonen och även flera kilometer längs Ring I på eftermiddagen. Ledsavsnittet används av busstrafiken i riktning mot Lahtis, östra Vanda och nordöstra Nyland. Riksväg 7 (Borgåleden) ansluter till riksväg 4 mellan Ring I och Ring III. Bristerna har identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiken.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet är att säkerställa trafikförmågan längs Lahtisleden och möjliggöra trafikförbindelserna för Malms nya markanvändning.

Lahtisleden förbättras längs avsnittet Ring I–Ring III och man genomför Luftbron planskild anslutning som betjänar markanvändningen. Luftbron skulle också användas av snabbspårvägen Vik–Malm.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och godkännandeförfarandet för den pågår. I MBT 2019-planen har projektet föreslagits för byggnation under perioden 2024–2027. Trafikledning kan genomföras norr om Ring III 2023–2024.

Byggnadskostnadskalkylen är 138 miljoner euro (MAKU-index 145,2020=100). De övriga parternas finansieringsandel är betydande. Kostnadsfördelningen har ännu inte överenskommit. Dessutom ingår i projektet trafikledningen på riksväg 4 på sträckan Helsingfors–Träskända, vars kostnadsprognos är 9 miljoner euro (MAKU-index 145,2020=100).

KONSEKVENSER

Tillgänglighet

Projektet minskar planeringsområdets störningskänslighet och förbättrar därmed restidens förutsägbarhet. Detta är särskilt betydande för nationella transportflöden. Riksväg 4 utgör en förbindelse till hamnarna i Helsingfors stadskärna, vilka också hör till TEN-T-stomnätet. De besparingar i restiden som projektet ger upphov till grundar sig på att rusningen och störningarna minskar. Största delen av besparingarna i resetid gäller persontrafiken, men även näringslivet får betydande fördelar.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet personolyckor i planeringsområdet med 0,8 per år. Dessutom kommer personolyckorna på andra väg- och gatunät i närheten att minska med 3,7 olyckor per år, eftersom projektet kommer att flytta trafiken till motorvägar och det övriga huvudledsnätet, där den

beräknade olycksrisken är betydligt lägre. Projektet är ett av de mest säkerhetseffektiva projekten i jämförelsegruppen (fjärde effektivast).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Jämfört med alternativ 0 kommer koldioxidutsläppen att minska med omkring 5 400 ton per år.

Hållbarhet

Projektet stödjer möjligheter till utveckling av området Malm. Den planerade bullerbekämpningen kommer att bidra till att uppnå en bullernivå i områdesplanen vid området Malm som i huvudsak ligger under 55 dB.

Med bullerhinder vid Smedsbacka längs Ring I uppnås en reduktion på 5–13 dB, beroende på observationspunkt. Införandet av bullerhinder har betydande positiva effekter på bullersituationen i detta villaområde. De uppnådda bullerfördelarna är kalkylmässigt mycket små.

Bytesförbindelserna inom kollektivtrafiken kommer att förbättras.

Effektivitet

Den samhällsekonomiska beräkningen av projektet gäller endast kostnader och nytta för vägnätets åtgärder, men i kostnadskalkylen ingår även investeringar i gatunätet. Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 5,4. De största fördelarna som påverkar projektalternativens nytto-kostnadsförhållande är tidsbesparingarna för persontrafiken på huvudledsnätet. Jämfört med tidsfördelarna för personbilstrafiken är besparingarna i godstrafikens fordons- och tidsbesparingar, tidsfördelarna för kollektivtrafiken och säkerhetsfördelarna klart mindre, men ändå betydande.

T3 Riksväg 4, vid Vestonmäki, Toivakka (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 4 (E75) är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 4 är en del av det övergripande TEN-T-stomnätet. Riksväg 4 är en huvudled för landsvägar i service-nivåklass I. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Lahtis-Jyväskylä så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.

**NULÄGE**

Det finns inte tillräckligt med säkra omkörningsplatser eller ett omfattande parallellt vägnät längs riksvägen. I avsaknad av ett parallellt vägnät använder lokal och långsam trafik riksvägen även för korta sträckor. Vid störningssituationer, som medför att hela riksvägen måste stängas, orsakas trafiken på riksvägen betydande skador. Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen i projektområdet är 5 869 fordon och den tunga trafikvolymen 1 021 fordon (17,4 %). På grund av den höga trafikvolymen på riksvägen är det svårt och osäkert att ansluta sig till riksvägens trafik från plankorsningar. Det är också osäkert att svänga från riksvägen till sidovägen, särskilt när man svänger till vänster. Den höga anslutningstätheten, livliga plankorsningar och bristen på organisering i anslutningar orsakar störningar i trafiken på riksvägen, vilket bromsar trafiken direkt. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Ett mitträcke byggs på den nuvarande sträckan med omkörningsfil, direkta anslutningar till enskilda vägar avlägsnas, arrangemang för enskilda vägar görs och tvärgående förbindelser förbättras.

Syftet med projektet är att förbättra den långväga trafikens smidighet och säkerhet.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar. Ändringsplanen för vägplanen inleds 2023.

Kostnadskalkylen är cirka 11 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten avsevärt.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Projektet kommer att avlägsna direkta privata väganslutningar till riksvägen och organisera förbindelser via ett parallellt vägnät utanför avsnitten med omkörningsfiler. Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

T4 Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 4 (E75) vid Vaajakoski är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 9 (E63), som går längs samma sträcka, är en viktig del av den nationella och internationella öst-västförbindelsen och förbindelsen Jyväskylä-Kuopio förbinder tillväxtcentrumen i Mellersta Finland och Norra Savolax. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och riksväg 9 en del av det nät som täcker TEN-T. I kommunikationsministeriets förordning om huvudleder har riksvägarna 4 och 9 fastställts till servicenivåklass I för huvudleder.

**NULÄGE**

Vägavsnittet fungerar som Jyväskylä södra infart, som förmedlar fjärrtrafik, regional trafik och närtrafik. Riksväg 4 är en tvåfilig väg för blandad trafik mellan Vaajakoski och Kanavuori, där hastighetsbegränsningen är 50–60 km/h. Trafikvolymen i planeringsområdet är 20 200–25 600 fordon per dygn. Tung trafik utgör 7–11 procent. Trafikvolymen på riksväg 4 har ökat anmärkningsvärt snabbt, cirka 17–20 procent under de senaste åtta åren. Det förekommer regelbundet problem med smidigheten inom projektområdet. Rondellernas kapacitet är otillräcklig och köerna sträcker sig i värsta fall till motorvägen i Vaajakoski. Det är svårt att ansluta från sidovägarna till riksvägen. Den kortaste omvägen är över 40 km lång och av dålig kvalitet. Trafiken orsakar bullerolägenheter. På vägavsnittet inträffar i genomsnitt två olyckor som leder till personskador per år. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och det finns flera brister.

PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 4 förbättras och motorvägen byggs i en ny terrängkorridor (ca 3 km) via Varassaari. Riksväg 9 kommer att uppgraderas och sträckan för riksväg 9 kommer att ändras med en sträcka av ca 0,6 km. Nya planskilda anslutningar byggs på riksväg 4 och 9 och den befintliga planskilda anslutningen vid Haapalahti förbättras. 26 nya broar byggs, varav den mest betydande är bron över Vaajavirta. De boende invid vägen skyddas från trafikbuller genom bullerdämpande konstruktioner. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras.

Målet med projektet är att förbättra trafikflödet och eliminera de problem som leder till trafikstockningar.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen färdigställs 2023.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 225 miljoner euro (MAKU 145,2020=100). De övriga parternas finansieringsandelar klargörs under vägplaneringen.

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och förbättra hela trafikledsnätets funktionssäkerhet. Projektet kommer att avsevärt förbättra tillgängligheten i Jyväskyläregionen. Fördelarna med trafikmässig tillgänglighet riktar sig något mer till näringslivet. I samband med projektet kommer en högkvalitativ service- och rastplats för tung trafik att införas, vilket kommer att ha en betydande inverkan på näringslivets verksamhetsförutsättningar i området.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet personolyckor med 1,5 per år.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet beräknas minska CO₂-utsläppen från vägtransporter med cirka 3,14 ton/år.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att märkbart minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken. Hållbara transportsätt kommer att bli betydligt mer attraktiva. Åtgärderna kommer att främja verksamhetsförutsättningarna för busstransport och främja promenader och cykling både under pendling och fritid. Projektet främjar utbyggnaden av Jyväskylä's bannät för cykeltrafik Vaajakoski och inför bullerskydd.

Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 1,4. De största fördelarna kommer att vara minskade resekostnader för trafikanterna, särskilt när det gäller tid.

T5 Riksväg 3 och Riksväg 19, anslutning i Jala-sjärvi, Kurikka (prioritet 1)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors till Vasa via Tammerfors. Det är en av de viktigaste och mest trafikerade förbindelserna i Finland och det internationella TEN-T-nätets övergripande nät som omfattar Europa (E12) och till största delen huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. På motsvarande sätt förmedlar riksväg 19 långväga trafik i sydlig-nordlig-riktning från riksväg 3 genom landskapet Södra Österbotten vidare norrut till riksväg 8. Riksväg 19 är i sin helhet en del av stommätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.

**NULÄGE**

Anslutningen mellan riksväg 3 och 19 är nu en trepartsförbindelse, med många gatu- och privata anslutningar i närheten. Trafikvolymen för den södra grenen av riksväg 3 är 10 400 fordon och för den norra grenen 4 500 fordon (ÅDT 2019). På motsvarande sätt är trafikvolymen på riksväg 19 i området 6 200 fordon. När det gäller tung trafik finns det 1 200 fordon på riksväg 3 söder om anslutningen och 400 fordon norr om anslutningen samt 800 fordon på avsnittet för riksväg 19 (ÅDT, tung 2019).

På vägen finns problem med trafiksäkerheten, trafikflödet och den övergripande kvaliteten. Den nuvarande plankorsningen medför problem med smidigheten och säkerheten för trafiken på riksvägarna. Den stora volymen vändande trafik försvårar särskilt det smidiga flödet av vändande trafik från Seinäjoki-riktningen söderut och orsakar köbildning och kapacitetsförsvagning vid korsningen. Den stora andelen tunga trafik belyser problemet. Dessutom orsakar andra plankorsningar i närheten av korsningsområdet säkerhetsbrister i området.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet byggs istället för riksvägarnas 3 och 19 plankorsning (s.k. Vuohiluomas anslutning) en lätt planskild anslutning med en ramp. En ramp som går under riksväg 3 kommer att byggas vid den lätta planskilda anslutningen för trafik från riktningen Seinäjoki längs riksväg 19 som svänger mot Tammerfors, vilket kommer att lösa trafikkapacitetsproblemen i anslutningen. I enlighet med vägplanen kommer andra anslutningsarrangemang att göras, lätta trafikleder att byggas och ersättande lokala trafikförbindelser att genomföras i närheten av anslutningsområdet.

Syftet med projektet är att förbättra den trafikens smidighet och säkerhet samt näringslivstransporternas driftsäkerhet. Projektet bidrar till de mål som anges i planerna för trafiksystem genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet. De förbättrade förhållandena för den lätta trafiken stödjer dessutom hållbarhetsmålen i planen för trafiksystemet.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och har laga kraft.

Kostnadskalkylen är cirka 13 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutnings- och parallella arrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen i närheten av anslutningsområdet. När det gäller främjandet av näringslivet är projektet det fjortonde effektivaste i hela projektgruppen.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna har en lindrig positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister kommer att förbättras vid tätorten.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,0. Projektet omfattar dock ett stort antal gatu- och privata väggarrangemang samt gång- och cykelleder som inte ger några beräkningsmässiga fördelar vid beräkning av lönsamhet. Om man drar av kostnader som inte ger kalkylmässiga fördelar är projektets nyttokostnadsförhållande 1,4.

T6 riksväg 9 Tammerfors–Orivesi, fas 1 sträckan Alasjärvi–Käpykangas (prioritet 1)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 9 är en av Finlands viktigaste östvästliga fjärtransportkorridorer. Vägen är en av landsvägarnas huvudleder enligt definitionen i kommunikationsministeriets förordning. Vägen är en del av TEN-vägnätet (E63). Mellan Tammerfors och Orivesi uppfyller vägen inte kvalitetskraven för trafik i dagens läge. Riksväg 9 kommer att uppgraderas till en fyrfilig motorväg på sträckan Alasjärvi–Suinula och en fyrfilig motorväg med mitt-räcke på sträckan Suinula–Käpykangas.

**NULÄGE**

Vägavsnittet Alasjärvi–Käpykangas är, utöver näringslivets transporter, en betydande länk för pendling, nyttrafik och fritidstrafik. I den strategiska lägesbilden har sträckan den längsta kontinuerliga bristen på servicenivå.

Vägavsnittet uppfyller inte dagens trafikbehov. Den dagliga trafiken (ÅDT 2019) varierar mellan 11 800 och 21 400 fordon/dygn, varav 7–13 procent är tung trafik. Riksväg 9 i Tammerfors stads område är den mest livligt trafikerade vägsträckan med endast en körfil i Finland. Den genomsnittliga dygnstrafikmängden beräknas öka med 14 200–25 900 fordon/dygn fram till 2040. På sträckan finns brister i trafikens smidighet och säkerhet samt vägens kvalitet. Problem orsakas framför allt av riksvägens överbelastning och en därav följande svag trafiksäkerhet. Under 2014–2018 inträffade 22 olyckor med personskada i planeringsområdet, och 2 personer dog.

Också plankorsningarna och det stora antalet privatvägsanslutningar försämrar vägens servicenivå. Den kraftiga ökningen av markanvändning i Tammerfors stadsområde kommer att öka trafiken på riksvägen i framtiden. Riksvägen utgör ett hinder för den lokala rörligheten och för faunan i området. Trafiken orsakar miljöskador, bland annat buller och utsläpp.

PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 9 kommer för sträckan mellan Alasjärvi och Käpykangas att byggas till en fyrfilig väg med två körbänor och en körhastighetsnivå på 100 km/h. Mellan Alasjärvi och Suinula är vägen motorväg. Vägen kommer att förbättras i den nuvarande terrängkorridoren.

Separata planskilda anslutningar kommer att byggas på riksvägen mellan Tasanne och Suinula. De befintliga planskilda anslutningarna i Aitovuori och Tarastejärvi kommer att uppgraderas. Alla plankorsningar längs vägavsnittet kommer att tas bort och anslutningar till riksvägen kommer att arrangeras med parallella vägförbindelser till de planskilda anslutningarna. Ekodukter kommer att byggas vid Tasanne och Lintukalliontie för rekreatiönsändamål och så att djur kan passera över riksvägen. Dessutom kommer bullerskydd att byggas på vägavsnittet för att minska de bullerstörningar som riksvägen orsakar. Rörtunnlar under riksvägen byggs för små djur.

Syftet är att säkerställa servicenivån för den nationellt centrala huvudförbindelsen, att förbättra gods- och persontrafikens smidighet och tillförlitlighet samt att göra restiderna mer förutsägbara. Vad gäller trafiksäkerheten är målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken och att minska antalet olyckor som leder till personsador med 25 procent.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar. Planen är under administrativ behandling 2023.

Projektets kostnadskalkyl är cirka 114 miljoner euro (MAKU 2020;145), varav statens andel är cirka 95 milj. euro. Kangasala stads andel av kostnaderna är ca 4 milj. euro och Tammerfors stads andel ca 13 milj. euro. Kangasala och Tammerfors städer bidrar till projektets byggkostnader.

KONSEKVENSER

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. År 2040 kommer den genomsnittliga restiden för personbilar att minska med 3,9 minuter och för tunga fordon med 2,8 minuter.

Byggandet av nya planskilda anslutningar och förbättringen av befintliga anslutningar kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i de planlagda arbetsplats- och bostadsområdena i Tammerfors och Kangasala.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Antalet personskadeolyckor kommer att minska med 37 procent och antalet dödsoffer med 71 procent.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet kommer att minska koldioxidutsläppen med cirka 820 ton per år.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken.

Förbindelserna för fotgängare och cyklister kommer att förverkligas i samband med planskilda anslutningar, underfarter och ekodukter, vilket förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

De parallella vägar som byggs bildar säkra farleder för den lokala trafiken.

Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 2,2. De största fördelarna kommer att vara minskade resekostnader för trafikanterna, särskilt när det gäller tid. I projektutvärderingen är projektet på en jämn, god nivå inom flera målområden.

**T7 Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie)
(prioritet 1)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 15 Hyväntuulentie (4 km) är huvudförbindelse från Kotka centrum och Fredrikshamn-Kotka hamn (Hietanen, Mussalo) till E18. Vägen är en länk mellan en hamn i EU:s TEN-T-stomnät och E18. Den hör till huvudledernas servicenivåklass I.

**NULÄGE**

I Kotka hamn finns det viktiga godsterminaler som är av stor betydelse för skogsindustrins transporter och för transittrafiken till Ryssland. Vägavsnittet är mycket livligt trafikerat (20 800–29 600 fordon per dygn, varav 1 500–2 100 tunga fordon).

Den nuvarande vägen med en körfil och ljusstyrda korsningar blir överbelastad och trafiksäkerheten är dålig. Riksvägssträckan har en körbana, fyra filer och på vissa ställen liten geometri. Hastighetsbegränsningen på vägen är 70 km/h och 50 km/h vid Paimenportti-anslutningen, vilket inte uppfyller de mål som satts för huvudvägnätet. En planskild korsningen håller på att byggas vid Paimenportti, men det kommer även i fortsättningen att finnas en trafikljuskorsning på vägavsnittet. Mellan 2017 och 2021 har det skett fem olyckor med personskada som följd på vägavsnittet. Bullerbekämpningen är bristfällig. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och de hänför sig till vägens kvalitetsnivå och säkerhet.

PROJEKT OCH MÅL

Körriktningarna på riksvägen separeras från varandra med ett mitträcke mellan Kymnlinna och Paimenportti och den trafikljusstyrda korsningen avlägsnas. Dessutom byggs bullerbekämpning.

Syftet är att väsentligen förbättra smidigheten i och säkerheten för transporter och pendel- och sjukhustrafik samt att minska bullret i bostadsområden.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och har laga kraft.

Kostnadsprognosen är cirka 7 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100). Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en hamnförbindelse.

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet förbättrar smidigheten och säkerheten i långväga trafik och näringslivets transporter, vilket även ger Kotka hamn och Kotka centralsjukhus bättre tillgänglighet.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras. Olyckor med personskada minskar med cirka en på årsnivå och trafikolyckor med dödlig utgång minskar med 0,8 dödsfall per 10 år (25 procent).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska. Bullerbekämpning utförs på en 1,9 kilometer lång sträcka.

Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 3,1. Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. De främsta nyttorna uppstår genom tids- och kostnadsbesparingar för person- och godstrafiken samt färre olyckor.

T8 Riksväg 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis (prioritet 1)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Vägavsnittet ingår i det nationella huvudleds-nätet (nivå II) och är en viktig internationell förbindelse (E8) till norra Norge och Ishavet. Förbindelsens betydelse har ökat i den förändrade situationen. Avsnittet uppfyller inte de servicenivåmål som fastställts för huvudlederna, vägen är smal, har dålig geometri och är i dåligt skick och trafiksäkerheten ligger under det nationella genomsnittet. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.

**NULÄGE**

Den nuvarande vägen motsvarar varken till bredden (beläggningens bredd i huvudsak 6,5 m), geometrin eller skicket (gott om sättningar och delar som rasat på kanterna) de minimikrav som ställts för huvudlederna. Den genomsnittliga dygnstrafikvolymen varierar under kontrollintervallet mellan 350 och 1 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 13–20 procent. Säsongsvariationen i trafiken är mycket stor under sportlov, påsk- och sommarsemestrar samt under ruskasäsongen.

Det har skett 13 trafikolyckor på vägavsnittet under 2016–2020, varav sex med personskador och en med dödlig utgång.

Ett stort antal avkörningsolyckor för långtradare inträffar på vägsträckan (57 bärgningar vintern 2014–15) när utländska förare som inte är vana vid vinterförhållanden förlorar kontrollen över sitt fordon. Avkörningsolyckorna samt lyft av fordon avbryter vägtrafiken på riksvägen och orsakar betydande störningar för trafiken och räddningsfordon på grund av att det saknas en omväg. När trafiken avbryts kan omvägssträckan vara upp till 450 km. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

- Vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna.
- Vägens bredd är 8 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert.
- Hastighetsbegränsningen är 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla tider av året.
- Restiderna är rimliga och kan förutsägas väl. Förhållanden och störningar kommuniceras i realtid.
- Områdets tillgänglighet och den långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras. Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas.
- Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.
- Vägunderhållet blir effektivare.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Projektet är klart för genomförande.

Kostnadsprognosen är cirka 4 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet ökar smidigheten i trafiken, minskar den tunga trafikens avkörningar och tillhörande långa trafikavbrott och användning av långa omvägar (upp till 450 km). Tjänsterna i kommunens centrum och Muonio är mer lättillgängliga för invånarna i Kilpisjärvi. Effekterna av projektets trafik-tillgänglighet blir särskilt stora för näringslivet.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar den tunga trafikens avkörningar som är vanliga på grund av de svåra trafikförhållandena. Varje avkörning är en potentiell allvarlig trafikolycka på det livliga turismvägavsnittet. Avkörningsolyckornas påverkan bedöms ännu som ett komplement till projektutvärderingarna.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Riksvägens bättre servicenivå minskar utsläppen och minskar skador orsakade av tjäle. Förbättringen av riksvägen minskar effekterna av klimatförändringen bland annat genom förbättrad dränering. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Projektet förbättrar säkerheten i vägtrafiken, varför projektet har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Risken för miljöskador till följd av den tunga trafikens avkörningar minskar.

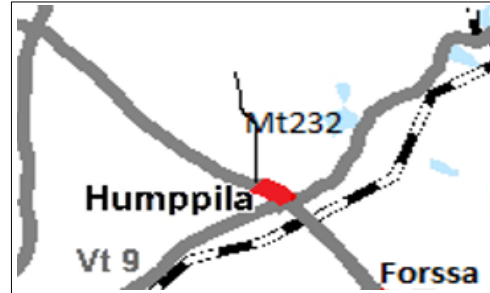
Effektivitet

Projektet förbättrar ekonomin i trafiken framför allt ur näringslivets samt arbets- och fritidsresornas perspektiv. Vägunderhållet blir effektivare och enklare, man slipper hastighetsbegränsningar som sätts/ska sättas på grund av tjälskador. Projektet kan i huvudsak klassificeras som ett förbättringsprojekt. Kostnadsnyttförhållandet är 0,16, det vill säga projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt.

**T9 Riksväg 2, vid Humppila, sträckan riksväg 9–
landsväg 232 (prioritet 2)**

Uppgifterna uppdaterade 27.10.2023

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och Forssaregionen. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksvägarna 2 (Helsingfors–Björneborg) och 9 (Åbo–Tammerfors–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu) hör till landsvägarnas huvudleder. I den strategiska lägesbilden av trafiken är riksväg 2 Helsingfors–Björneborg en av huvudlederna med den mest bristfälliga servicenivån. Vägens betydelse betonas i och med att en järnvägsförbindelse saknas. Detta projekt är en del av den stegvisa förbättringen av riksväg 2. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.

**NULÄGE**

Den del av riksväg 2 som planeras är cirka 5,3 km lång och ligger mellan riksväg 9 planskilda anslutning och Humppila-Loimaa kommungräns. I planeringsområdets västra del ansluter sig regionalväg 232 (Humppila-Punkalaidun). Övriga anslutningar till landsvägarna i planeringsområdet är anslutningarna till landsvägarna 13581 (Tourunkulmantie) och 13579 (Rantalankulmantie). Riksväg 2 är en del av målnätet för stora specialtransporter i planeringsområdet. Riksväg 2 har två filer och en körbana i planeringsområdet. Hastighetsbegränsningen är 80 km/h i största delen av området, 100 km/h i västra ändan.

År 2021 var årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) i planeringsområdet cirka 3 400 fordon per dygn, varav den tunga trafiken var cirka 650 fordon/dygn (19 procent). Merparten av de tunga fordonen var fordonskombinationer. Före coronapandemin 2019 var den genomsnittliga dygnstrafiken cirka 3 640 fordon/dygn. Den höga andelen tung trafik och de dåliga omkörningsmöjligheterna försvagar trafiksmidigheten. Den genomsnittliga olycksgraden är högre än på riksvägar i allmänhet.

De största bristerna är avsaknaden av grundvattenskydd och viltstängsel samt bristfälliga anslutningsarrangemang. Kantmiljön är farlig eftersom slänterna delvis är branta och trädbeståndet ligger nära körbanans kant. Risken för personskador är 1,6 gånger högre och frekvensen mer än dubbelt så hög som genomsnittet för motorvägar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar breddning av vägen, mjukgörande av vägmiljön, mindre anslutningsarrangemang för enskilda vägar, viltstängsel samt grundvattenskydd.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Väg- och byggplanerna är klara. Vägplanen är lagakraftvunnen.

Kostnadsprognosen är cirka 9 miljoner euro (MAKU 2020; 145).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion. Konsekvenserna för dessa förblir dock relativt små.

Trafiksäkerhet

Mjukgörandet av vägmiljön, viltstängslen, breddningen av vägen och anslutningsarrangemangen kommer att förbättra trafiksäkerheten. Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Liten negativ effekt i fråga om konsekvenserna under användningen.

Hållbarhet

Grundvattenskyddet minskar risken för föroreningar i viktiga grundvattenområden.

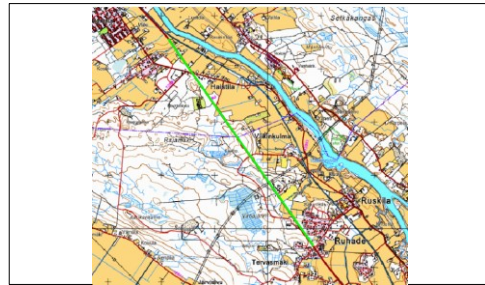
Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt men omfattar skyddande av ett viktigt grundvattenområde, vilket inte återspeglas som en fördel i de samhällsekonomiska beräkningarna. Den totala vinsten av den trafikmässiga tillgängligheten är sammanlagt cirka 800 t€ under beräkningsperioden. De största fördelarna kommer från tidskostnadsbesparingar för lätta fordon. Fördelarna är inte stora med tanke på säkerhetseffektiviteten, men i projektets nyttoprofil betonas säkerhetsfördelarna, under beräkningsperioden cirka 300 tusen €. I förhållande till projektets övriga konsekvenser är säkerhetsfördelarna betydande. Nyttokostnadsförhållandet är 0,1 och om kostnaderna för grundvattenområdet dras av är nyttokostnadsförhållandet 0,4.

T10 Riksväg 2 Ruskila – Haistila, Ulvsby (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och Forssaregionen. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksväg 2 (Helsingfors–Björneborg) hör till huvudlederna i landsvägsnätet. I den strategiska lägesbilden av trafiken är riksväg 2 Helsingfors-Björneborg en av huvudlederna med den mest bristfälliga servicenivån. Vägens betydelse betonas i och med att en järnvägsförbindelse saknas. Detta projekt är en del av den stegvisa förbättringen av riksväg 2. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.

**NULÄGE**

Vägen är livligt trafikerad (4 100–7 500 fordon/dygn). Den tunga trafikens andel av trafikmängden är 8–17 procent. Den höga andelen tung trafik och de dåliga omkörningsmöjligheterna försvagar trafiksmidigheten. Den genomsnittliga olycksgraden är högre än på riksvägar i allmänhet.

De största bristerna på riksväg 2 är bristen på separation av körriktningar och väggeometrin samt ofta förekommande anslutningar, varav vissa har bristande kanalisering eller mötesutrymme samt belysning. Hastigheten och kvaliteten på vägen varierar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar byggande av mitträcken för omkörningsfilerna längs Ruskila–Haistila och därmed sammanhängande parallella vägarrangemang.

Målet med projektet är att förenhetliga servicenivån på förbindelsesträckan Helsingfors–Björneborg på riksväg 2 och att förbättra säkerheten.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och har laga kraft. Vissa av åtgärderna i vägplanen har redan genomförts.

Kostnadskalkylen är cirka 8 miljoner euro (MAKU 2020; 145).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen betydande inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Det finns en parallell led för fotgängare och cyklister.

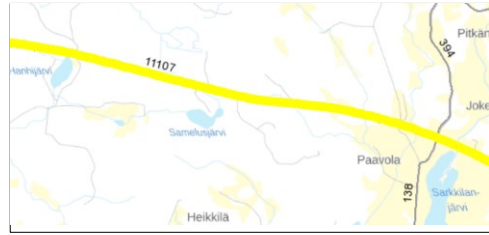
Effektivitet

Projekthelheten är inte samhällsekonomiskt lönsam. Nyttokostnadsförhållandet är 0,6.

**T11 Riksväg 3, Tavastkyroledens förlängning,
Rokkakoski–Hanhijärvi (prioritet 2)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 3 norrut från Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportvägar för näringslivet. Särskilt när det gäller livsmedelstransporter är vägvägsnittet av stor betydelse. Vägen är en del av huvudledsnätet för landsvägar enligt förordningen. Vägvägsnittet uppfyller för närvarande inte de trafikflödes- och säkerhetsmål som anges i förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.

**NULÄGE**

Vägvägsnittets trafikvolym (ÅDT 2020) är 10 000–11 000 fordon per dygn. Av detta är den tunga trafikens andel cirka 1 000 fordon per dygn. I nuläget finns det 2+1 omkörningsfiler utan mitträcke. I planeringsområdet finns det många anslutningar och lokaltrafik, som blandas med fjärrtrafik. Vägens brister försvagar trafikens smidighet, både för långväga och lokal trafik. Under planeringsperioden har det under 2015–2019 inträffat sammanlagt 11 olyckor, av vilka 3 har lett till skador och 1 till dödsfall. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Riksvägen kommer att breddas längs hela planeringsdelen till en 2+2-filig väg med mitträcke och arrangemang för parallellväg görs. Alla privatvägs- och jordbruksförbindelser kommer att stängas av från riksvägen. Dessutom kommer inspektionsområden att upprättas för polisens användning. Bullerhinder görs där det finns bosättning. Riksvägen belyses på hela planeringsavsnittet. Smådjursrör byggs under riksvägen.

Målet med projektet är att förenhetliga servicenivån på förbindelsesträckan Tammerfors–Vasa på riksväg 3, förbättra trafiksäkerheten och trafikens smidighet samt minska miljöolägenheter orsakade av trafiken.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och har laga kraft.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 13 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen. I fråga om den trafikmässiga tillgängligheten riktas en större del av fördelarna till näringslivet än till främjandet av arbets- och fritidsresor.

Trafiksäkerhet

Antalet allvarliga skador och dödsfall i trafiken minskar med cirka 50 procent jämfört med nuläget, medan antalet olyckor med personskador minskar med cirka 40 procent. Kalkylmässigt minskar antalet olyckor med personskador med 0,21 stycken per år, medan antalet dödsfall i trafiken och allvarliga skador minskar med cirka 0,06 stycken per år. Ett av de effektivaste säkerhetsprojekten i den projektutvärderade gruppen landsvägsprojekt (femte effektivaste).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Enligt lönsamhetskalkylen har projektet en liten negativ inverkan på koldioxidutsläppen i fråga om konsekvenserna under användningen.

Hållbarhet

Bullerskydden som ska byggas säkerställer att antalet exponerade inte ökar.

Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras när parallella leder tas i bruk i stället för riksväg.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,5 när man från kalkylen tar bort kostnader som inte medför nytta i pengar, men mätt i säkerhetseffektivitet är projektet bra.

T12 Riksväg 3, Alaskylä–Parkano (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 3 norrut från Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportvägar för näringslivet. Särskilt när det gäller livsmedelstransporter är vägvägnittet av stor betydelse. Vägen är en del av huvudledsnätet för landsvägar enligt förordningen. Vägvägnittet mellan Alaskylä och Parkano uppfyller för närvarande inte de trafikflödes- och säkerhetsmål som anges i förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.

**NULÄGE**

Vägvägnittets trafikvolym (ÅDT 2021) är 5 600 fordon per dygn. Av detta är den tunga trafikens andel 870 fordon per dygn. Den nuvarande vägens geometri uppfyller inte de krav som ställts på riksvägen och hastighetsmålet på 100 km/h uppfylls inte. I planeringsområdet finns det många anslutningar och lokaltrafik, som blandas med fjärrtrafik. Vägens brister försvagar trafikens smidighet, både för långväga och lokal trafik. Köbildning i trafiken förekommer på grund av begränsade omkörningsmöjligheter och ett rikligt antal anslutningar. Då och då är det svårt att komma in på riksvägen. Under åren 2016–2020 inträffade totalt tre olyckor som ledde till personskador på vägvägnittet, varav två med dödlig utgång. Dessutom inträffade fem olyckor med materiella skador. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Målet med projektet är att förenhetliga servicenivån på förbindelsesträckan Tammerfors–Vasa på riksväg 3, förbättra trafiksäkerheten och trafikens smidighet samt minska miljöölagenheter orsakade av trafiken.

Projektet kommer att genomföra en ny 2+1 omkörningsfil med mitträcke samt en utbyggnad av den befintliga omkörningsfilen och en anslutning till den nya omkörningsfilen – ett nytt vägvägnitt med mitträcke på totalt 4,2 km. Dessutom kommer anslutningsarrangemangen för Alaskylä, den nya linjeringen av riksväg 3 vid Alaskylä, höjningen av hastighetsnivån för riksväg 3 samt nya parallella vägarangemang och en underfart att genomföras. Bullerhinder på 2 575 m görs där det finns bosättning. En bro över riksväg 3 kommer att byggas som en förlängning av Tampereenkatu. Belysning byggs på riksvägen.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Väg- och byggplanerna är klara. Vägplanen är lagakraftvunnen.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 17 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100). Parkano stads andel av kostnaderna uppgår till cirka 0,7 miljoner euro.

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen. Fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten är lika stora för näringslivet och persontrafiken.

Betydelse för trafiksäkerheten (regional och trafiksystems nivå)

Antalet personskador kommer att minska med 0,7 olyckor per år.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

I målsceariot är koldioxidutsläppen cirka 0,3 tusen ton större per år än i jämförelsealternativet år 2040.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska.

Utvecklingen av förbindelser för fotgängare och cyklister kommer att förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,8.

T13 Riksväg 3 vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors till Vasa via Tammerfors. Det är en av de viktigaste och mest trafikerade förbindelserna i Finland och det internationella TEN-T-nätets övergripande nät som omfattar Europa (E12) och till största delen huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.

**NULÄGE**

På vägen finns problem med trafiksäkerheten, trafikflödet och den övergripande kvaliteten. Det råder brist på smidighet och säkerhet längs vägavsnittet, särskilt längs de livliga delarna. Längs vägavsnittet finns flera bristfälliga anslutningsarrangemang som hindrar trafikens säkerhet och smidighet. På det hela taget ligger servicenivån inte på den nivå som krävs enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätet.

I planeringsområdet på riksväg 3 i Jalasjärvi varierar trafikvolymerna för Rajalanmäki och Koskue mellan 4 500–6 500 fordon per dygn (ÅDT 2019), medan volymen tung trafik är cirka 800–1000 (ÅDT, tung 2020). Trafikvolymen och i synnerhet den stora andelen tung trafik försvagar omkörningsmöjligheterna i planeringsområdet. Dessutom leder otillräckliga anslutningsarrangemang till säkerhetsbrister. Olycksgraden vid Jalasjärvi enligt Tarva-avbildningen på riksväg 3 är 5,4 personska-deolyckor/100 miljoner km.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att bygga två nya avsnitt med omkörningsfiler vid Rajalanmäki och Koskue i Jalasjärvi i Kurikka. Vid Rajalanmäki byggs ett enda 2+1 avsnitt med omkörningsfil för trafiken söder mot Tammerfors. Dessutom kommer andra anslutnings- och parallella vägarrangemang att utföras söder om det avsnitt med omkörningsfiler som ska byggas. Vid Koskue byggs ett parallellt par omkörningsfiler, det vill säga ett 2+2 avsnitt med omkörningsfiler. Dessutom kommer anslutningsarrangemang och parallella vägar att byggas i planeringsområdet.

Syftet med projektet är att förbättra den trafikens smidighet och säkerhet samt näringslivstransporternas driftsäkerhet. Projektet bidrar till de mål som anges i planerna för trafiksystem genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar. Innan vägplanen genomförs ska det säkerställas att vägplanen är aktuell, bland annat med avseende på de typer av anslutningar som presenteras. En projektutvärdering måste också göras.

Kostnadskalkylen är cirka 14 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna har en betydande positiv inverkan på trafiksäkerheten. Byggandet av sträckor med omkörningsfiler förbättrar trafiksäkerheten genom att eliminera mötesolyckor på avsnitt med omkörningsfil och även under en längre sträcka då antalet riskfyllda omkörningar i närheten av omkörningsfiler minskar.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förbättrade parallella vägarangemang förbättrar förutsättningarna för fotgängare och cyklister.

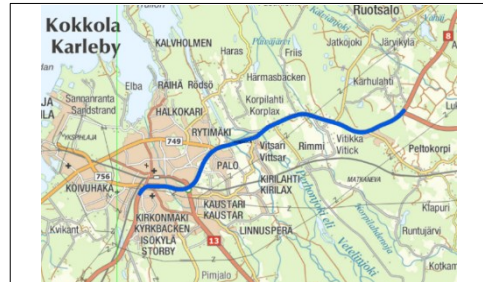
Effektivitet

Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts.

T14 riksväg 8 vid Karleby centrum (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Riksvägen behöver förbättras vid Karleby.

**NULÄGE**

Riksväg 8 är huvudleden i västra Finlands kustområde och en del av det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Vid Karleby kör huvuddelen av vägtransporterna till Karleby hamn via riksväg 8. Andelen tung trafik på riksvägen är stor. Vid Karleby kör också en betydande mängd lokaltrafik på riksvägen. Det finns fyra trafikljusstyrda plankorsningar på riksväg 8 vid Karleby.

Planeringsområdet börjar vid Kyrklunds rondell (riksväg 8 och landsväg 756) och slutar norr om Karleby vid avfarten till riksvägarna 8 och 28. I planområdet är trafikvolymen på riksvägen 9 700–13 300 fordon/dygn (ÅDT 2022). Mängden tung trafik är 900–1 100 fordon/dygn.

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 78 trafikolyckor inträffat på planeringsområdet på riksväg 8, varav 18 har lett till personskador. En olycka med dödlig utgång har inträffat. Enligt Tarva-avbildning uppgår olycksfrekvensen på planeringsområdet till 5,4 personskadeolyckor/100 miljoner km; i genomsnitt är den 4,4 (2017) på riksvägar.

Kapaciteten i Kyrklunds rondell är full under rusningstid. Det finns dagligen kö i rondellens ankomst-riktningar. Trafiken från hamnen är mest överbelastad. Köerna är kortare vid trafikljuskorsningarna på riksväg 8 vid Karleby. Det finns brister i smidigheten och säkerheten vid anslutningarna till landsväg 18004 och riksväg 28.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafikens smidighet och förutsebarheten av långvägstrafikens restider mellan Kyrklunds rondell och riksväg 28. Den första fasen av projektet består av åtgärder mellan Kyrklunds rondell och den planskilda anslutningen mellan riksvägarna 8 och 13. I första fasen

- förbättras kapaciteten i Kyrklunds rondell med ytterligare körfält.
- tas Vagnkarlsgatans plankorsning, som ligger mycket nära rondellen, bort från Hamnvägen (landsväg 756). En ersättande anslutning byggs som en trepartsförbindelse till Vasavägen.
- byggs plankorsningen från Hyvlerigatan till Hamnvägen om till en parallell anslutning och en ny förbindelse byggs från området som en rondell till Vasavägen.
- uppgraderas riksväg 8 till fyrfilig väg mellan Latojankatu och planskilda anslutningen till riksväg 13.
- förbättras den planskilda anslutningen mellan riksvägarna 8 och 13

I nästa fas av projektet kommer kanalisering och ett separat körfält för högersvängande trafik att byggas vid avfarten till Peltokorventie (landsväg 18004) för trafik från Karleby riktning, och avfarten till riksväg 28 kommer att förbättras som en lätt planskild anslutning så att trafiken från öster längs riksväg 28 till Karleby kan föras under riksväg 8 med en korsningsbro. På sträckan mellan riksvägarna 13 och 28 kommer dessutom arrangemangen för privatvägskorsningar längs riksväg 8 att förbättras. Rastplatserna längs riksväg 8 bevaras och utvecklas bland annat för polisens övervakningsbehov.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen blir klar under 2023.

Projektets kostnadskalkyl är cirka 18 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100), varav statens andel är cirka 13 milj. euro. Ungefär hälften av projektkostnaderna kan sökas för CEF-stöd som väg som leder till hamnen. De förbättringar av kapacitet och andra än hamnförbindelser som ingår i projektet är inte stödberättigande.

KONSEKVENSER

Tillgänglighet

Trafikens smidighet och kapacitet förbättras. Störningssituationer minskar och restidens förutsägbarhet förbättras. Projektet kommer också att förbättra tillgängligheten lokalt när anslutningsarrangemangen förbättras.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets inverkan på utsläppen är begränsad.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska och utvecklingsförutsättningarna för markanvändning förbättras.

Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,8.

T15 riksväg 8 och regionalväg 742, Vasa förbindelseväg, fas 1, sträckan mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Förbindelsevägen, som i huvudsak har en körbana, fungerar som en omfartsled för Vasa och sammanför, förutom sin nationella betydelse, de olika markanvändningsområdena i regionen till en funktionell helhet. Plankorsningarna är redan nu hårt belastade, och den tunga trafiken orsakar också buller- och trivselproblem.

**NULÄGE**

Vasa förbindelseväg är ett till största delen tvåfiligt vägavsnitt mellan Vasa motorväg och Gerby (8,6 km), som fungerar som en förbindelseled för stadsområdet och leder den nationella och regionala trafiken förbi stadskärnan. Riksväg 8-delen av förbindelsevägen är en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med förordningen om huvudleder.

Liselunds affärsområde byggs i närheten av vägen. Dessutom är Risö affärsområde och Finlands största fabriksområde för kemisk industri planerade öster om flygplatsen. Arbetsplatskoncentrationen i Airport Park vid Vasa flygplats och det expanderande industri- och logistikområdet i Vasaregionen kommer att avsevärt öka trafiken på förbindelsevägen under de kommande åren. Trafikbuller stör den omgivande befolkningen på många ställen.

Trafikvolymen på den planerade sträckan Vasa förbindelseväg mellan riksväg 8 och regionalväg 724 är 5 400–12 900 fordon/dygn (ÅDT 2022), varav den tunga trafikens andel är 230–750 fordon/dygn. Den tunga trafikens andel är cirka 6 procent på riksväg 8 och cirka 3,5 procent på landsväg 724. Den starka utvecklingen av markanvändningen har ökat trafikvolymen på vägen mer än väntat. Vid plankorsningarna och motorvägsrampen vid Långbackens planskilda anslutning på riksväg 3 överskrider trafikregleringens kapacitet.

Under de senaste fem åren (2018–2022) har totalt 70 trafikolyckor som polisen känner till inträffat på Vasa förbindelseväg mellan riksväg 8 och regionalväg 724, varav 7 har lett till personskador. Det har inte skett några dödsolyckor. Tarva-avbildningens olycksfrekvens för vägsträckan är 6,7 personskadeolyckor/100 miljoner km körning. På riksväg 8 i planeringsområdet är olycksgraden 7,3 olyckor som lett till personskador/100 miljoner fordonskilometer. Bristerna i servicenivån på riksväg 8 har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Den första fasen i projektet består i att uppgradera riksväg 8 mellan motorvägen (riksväg 3) och Smedsbyvägen (den sydligaste delen på bild). I den första fasen förbättras de befintliga planskilda anslutningarna vid Långbacken, transformatorfabriken och Roparnäs och den nuvarande tvåfiliga vägen omvandlas till fyrfilig väg. Den första fasen omfattar också betydande bullerminskningsåtgärder och förbättringar av gång- och cykelförhållanden. I de senare faserna av projektpaketet är målet att göra alla vägar i projektområdet 2+2-filiga.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen i fas 1 för uppgradering av riksväg 8 mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen är färdig och på väg till administrativ behandling.

Kostnadskalkylen för projektet första fas är 46 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Kostnaderna fördelas 60/38 procent mellan staten och Vasa stad. 2 procent av kostnaderna går till ägarna av anordningarna.

KONSEKVENSER

Tillgänglighet

Projektet förbättrar tillgängligheten på nationell, regional och områdesnivå. Åtgärderna förbättrar trafikens smidighet mellan Åbo och Uleåborg. Förbindelsevägens kapacitet är regionalt betydande, eftersom riksvägen passerar genom tätorterna i Vasa. Att vägavsnittet fungerar smidigt är viktigt ur regional synvinkel, eftersom Vasa är ett regionalt centrum och förbindelsevägen fungerar som en rutt för personbilar och tung trafik till Vasa centrum.

Trafiksäkerhet

Projektets åtgärder uppnår nästan målet att minska antalet olyckor som leder till personskador med 30 procent jämfört med det antal olyckor som förutspås för det nuvarande nätverket för 2040.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska och förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Dessutom kommer möjligheterna att utveckla markanvändningen att förbättras.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,3.

**T16 Riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola
(prioritet 2)**Uppgifterna uppdaterade
31.10.2023

Riksväg 15 från Kotka (E18) till Kouvola (riksväg 6) är den viktigaste förbindelsen i syd-nordlig riktning i Kymmenedalen (40 km). Vägen är en länk mellan Fredrikshamn-Kotka hamn, Kouvola järnvägsterminal (RRT) och vägen E18 som alla ingår i EU:s TEN-T-stomnät. Den är en huvudled på nivå I enligt förordningen om huvudleder.

**NULÄGE**

Riksväg 15 är en livsviktig transportrutt för storindustrin och huvudleden för pendlingstrafiken i stadsregionerna i Kymmenedalen. Landskapets hälsovårdstjänster hänförs i huvudsak till Kotkas växande centralsjukhus och de ökar den trafikmässiga betydelsen av riksväg 15. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och de hänför sig till landsvägsnätets kvalitetsnivå, säkerhet och smidighet och skick.

Riksväg 15 har en hög trafikvolym (mellan 5 300–8 100 fordon per dygn) och en stor andel tung trafik (11–19 %), särskilt på grund av hamntrafiken. Vardagstrafiken är mer än 10 procent livligare (5 900–9 000 fordon per dygn). Av detta är den tunga trafikens andel 1 100–1 400 fordon per dygn (14–22 %).

Problemen med förbindelsesträckan är dålig trafiksäkerhet och att den smala tvåfiliga vägen är otillräcklig för att betjäna en stor och växande trafikvolym. Köer är vanliga i trafiken särskilt under vardagar på grund av riklig pendeltrafik och tung trafik samt dåliga omkörningsmöjligheter. Dessutom orsakar de livliga plankorsningarna och vägens dåliga geometri säkerhets- och smidighetsproblem. På vägnittet har det inträffat 36 olyckor med personskador mellan 2017 och 2021, varav två med dödlig utgång.

Det finns inga gång- och cykelvägar eller breda vägrenar på riksvägen, vilket gör det svårt att cykla eller gå.

PROJEKT OCH MÅL

Avsnittet Leikari–Kiehuva (33 km) uppgraderas till en enhetlig väg med omkörningsfiler med mitt-räcke (13 omkörningsfiler). Mellan Uronlampi och Ingerois ändras väglinjen (cirka 10 km) och på andra håll förbättras vägen i huvudsak i sitt nuvarande läge.

Planskilda anslutningar byggs vid Juurikorpi, Marinkylä, Uronlampi och Huovilantie. De planskilda anslutningarna vid Leikari, Tehontie och Tykkimäki förbättras. Anslutningarna vid Ingerois, Rautakorpi och Kiehuva uppgraderas till stafflerade anslutningar. Dessutom byggs en enhetlig parallellväg på landsvägsnivå, privatvägsarrangemang, viltstängsel, två ekodukter, bullerskydd, grundvattenskydd, vägbelysning samt fotgångar- och cykelarrangemang vid Tykkimäki och Ingerois i Kouvola, Tavastila i Kotka och huvudanslutningarna.

De återstående åtgärderna i mållösningen kommer att genomföras senare. Härvid byggs även den norra delen av förbindelsen (6 km) om till en väg med omkörningsfiler och mitträcke och fyra huvudanslutningar byggs som planskilda anslutningar.

Syftet med projektet är att avsevärt förbättra trafiksäkerheten och smidigheten i transporter samt person- och pendeltrafiken.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och på väg till administrativ behandling under 2023.

Kostnadsprognosen för projektet är 158 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100), varav kommunernas och ledningsägarnas andel är 3,8 miljoner euro. Dessutom uppgår inlösen- och ersättningskostnaderna till 3,4 miljoner euro. Projektet kan genomföras i etapper. Kostnaderna för en mer begränsad

första fas är 122 miljoner euro. Kostnaderna för den andra fasen är 46 miljoner euro, vilket omfattar tilläggskostnader för uppdelningen i faser (cirka 6 miljoner euro). Projektet betjänar trafiken till hamnen, men det är inte en så kallad last mile-förbindelse för vilken det skulle vara möjligt att ansöka om CEF-stöd.

KONSEKVENSER

Tillgänglighet

Servicenivån inom transportsektorn förbättras, omkörningsmöjligheterna ökar och restiden kommer att bli mer förutsägbar. Transportrelaterade problem elimineras. Största delen av fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten riktar sig uttryckligen till näringslivet.

Trafiksäkerhet

Antalet personsador minskar med 2,9 olyckor per år (45 procent) och antalet dödsfall i trafiken med 4 olyckor per 10 år (65 procent).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska med 200.

Grundvattenskydd utförs på en sträcka av 1,5 km. Förutsättningarna för fotgängare och cyklister utvecklas.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,6. Projektets nyttoprofil är exceptionell i den meningen att den medför större säkerhetsfördelar än enbart för persontrafiken eller näringslivet.

**T17 Riksväg 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis
(prioritet 2)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Vägavsnittet ingår i det nationella huvudleds-nätet (nivå II) och är en viktig internationell förbindelse (E8) till norra Norge och Ishavet. Förbindelsens betydelse har ökat i den förändrade situationen. Avsnittet uppfyller inte de servicenivåmål som fastställts för huvudlederna, vägen är smal, har dålig geometri och är i dåligt skick och trafiksäkerheten ligger under det nationella genomsnittet. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.

**NULÄGE**

Den nuvarande vägen motsvarar varken till bredden (beläggningens bredd i huvudsak 6,5 m), geometrin eller skicket de minimikrav som ställts för huvudlederna. Den genomsnittliga dygnstrafikvolymen varierar under kontrollintervallet mellan 350 och 1 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 13–20 procent. Säsongsvariationen i trafiken är mycket stor under sportlov, påsk- och sommarsemestrar samt under ruskasäsongen.

Det har skett 14 trafikolyckor på vägavsnittet under 2016–2020, varav fem med personskador och en med dödlig utgång.

Ett stort antal avkörningsolyckor för långträdare inträffar på vägsträckan när utländska förare som inte är vana vid vinterförhållanden förlorar kontrollen över sitt fordon. Avkörningsolyckorna samt lyft av fordon avbryter vägtrafiken på riksvägen och orsakar betydande störningar för trafiken och räddningsfordon på grund av att det saknas en omväg. När trafiken avbryts kan omvägssträckan vara upp till 450 km. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

- Vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna.
- Vägens bredd är 8 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert.
- Hastighetsbegränsningen är 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla tider av året.
- Restiderna är rimliga och kan förutsägas väl. Förhållanden och störningar kommuniceras i realtid.
- Områdets tillgänglighet och den långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras. Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas.
- Det finns separata rutter för fotgängare och cyklister vid byarna.
- Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.
- Vägunderhållet blir effektivare.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanering pågår. Vägsträckan är 50 km, varav det finns planer på att förbättra konstruktionerna på tre avsnitt som utgör cirka 23 km. Behovet av att komplettera planerna ses över i samband med vägplaneringen.

Kostnadsprognosen är cirka 36 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Projektet ökar smidigheten i trafiken, minskar den tunga trafikens avkörningar och tillhörande långa trafikavbrott och användning av långa omvägar (upp till 450 km). Tjänsterna i kommunens centrum och Muonio är mer lättillgängliga för invånarna i Kilpisjärvi. Effekterna av projektets trafiktillgänglighet blir särskilt stora för näringslivet.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar den tunga trafikens avkörningar som är vanliga på grund av de svåra trafikförhållandena. Varje avkörning är en potentiell allvarlig trafikolycka på det livliga turismvägavsnittet. Avkörningsolyckornas påverkan bedöms ännu som ett komplement till projektutvärderingarna.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Riksvägens bättre servicenivå minskar utsläppen och minskar skador orsakade av tjäle. Förbättringen av riksvägen minskar effekterna av klimatförändringen bland annat genom förbättrad dränering. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Projektet förbättrar säkerheten i vägtrafiken, varför projektet har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Risken för miljöskador till följd av den tunga trafikens avkörningar minskar.

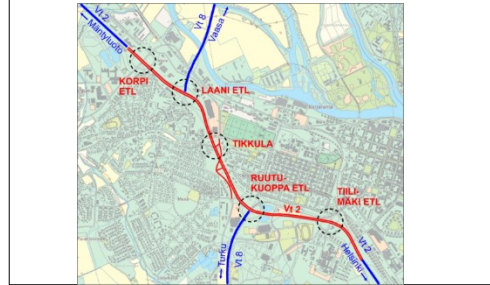
Effektivitet

Projektet förbättrar ekonomin i trafiken framför allt ur näringslivets samt arbets- och fritidsresornas perspektiv. Vägunderhållet blir effektivare och enklare, man slipper hastighetsbegränsningar som sätts/ska sättas på grund av tjälskador. Projektet kan i huvudsak klassificeras som ett förbättringsprojekt. Kostnadsnyttoförhållandet i projektets baskalkyl är 0,3. Kostnadsnyttoförhållandet ökar till 0,4 om kalkylen görs exklusive åtgärder för vilka nytta i pengar inte kan beräknas. I båda fallen är projektet dock inte samhällsekonomiskt lönsamt.

T18 riksväg 2 vid Björneborg centrum (prioritet 3)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksväg 2 ansluter vid Björneborg centrum både till Björneborg hamnar och gods- och persontrafiken utmed riksväg 8 i riktning mot sydvästkusten som en del av nätet som täcker TEN-T. Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Riksvägarna 2 och 8 hör till huvudledsnätet.

**NULÄGE**

Riksvägen är en väg med en körbana, bortsett från vid Laani planskilda anslutning. På avsnittet finns fyra planskilda anslutningar och en plankorsning (Sticku). Vägen är mycket trafikerad; 18 300–19 800 fordon per dag vid centrum och cirka 12 900 fordon per dag i riktning mot Mäntyluo. 6–8 procent är tung trafik.

Det främsta problemet är avsnittets känslighet för störningar vid anslutningarna och rusningstrafiken i linjeavsnittet. Det finns också brister i ramparrangemang och bullerbekämpning. Under 2016–2020 inträffade 17 olyckor som ledde till personskador och en olycka som ledde till dödsfall på vägvägnittet. Effektivare användning av stadens mark i Laani-Sticku-området har skapat problem för serviceanvändarna när det gäller tillgängligheten till huvudledens vägnät. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Riksvägen byggs om till en fyrfilig väg mellan Tegelbackens och Korpi planskilda anslutningar. De nuvarande planskilda anslutningarna förbättras. Korsningen vid Sticku kommer att uppgraderas till en planskild anslutning i stomnätet och trafiken leds under riksvägen med en ny gatuförbindelse mellan rondellerna i Sticku och Södra leden. Bullerbekämpning genomförs utmed hela vägvägnittet.

Projektet kan förenas med projektet Riksväg 8 Förbättring vid Tegelbrukets planskilda anslutning, varvid betydande synergifördelar kan uppnås i genomförandet av projekten.

Målet med projektet är att anpassa den ökade trafiken på två riksvägar till den expanderade markanvändningen i Björneborg stadskärna.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

En vägplan färdigställdes år 2022. För projektet konstaterades ett behov av ett lagenligt MKB-förfarande. MKB utarbetas 2023–2024.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 72 miljoner euro/MAKU 2020=100: 145). Projektet har CEF-potential som en väg till hamnen. De förbättringar av kapacitet och andra än hamnförbindelser som ingår i projektet är inte stödberättigande.

KONSEKVENSER

Projektet kommer att stödja den planerade integrationen av Björneborgs stads- och markanvändningsstruktur. Motorvägens och parallella vägars placering i transportsystemet kommer att bli tydligare i och med att det förbättrade anslutningsarrangemanget i Sticku minskar genomfartstrafiken i gatunätet och förbättrar tillgängligheten till tjänster.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Trafikförhållandena för specialtransporter förbättras (hamnen i Björneborg är ett viktigt resmål för specialtransporter).

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning, avskaffande av tillträdesförseningar och en högre hastighetsnivå än idag. Projektet kommer att ha en betydande inverkan på trafikflödet, restiden kommer att förkortas och trafikstockningarna kommer att minska.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Personskadorna minskar med 0,2 olyckor per år. Olyckorna med dödlig utgång är 0,22/10 år. De främsta fördelarna med projektets åtgärder är vägforsningsolyckor, som nästan helt försvinner.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli betydligt färre (73 personer). Stickus förbättrade anslutningsarrangemang minskar genomfartstrafiken i gatunätet och förbättrar tillgängligheten till tjänsterna.

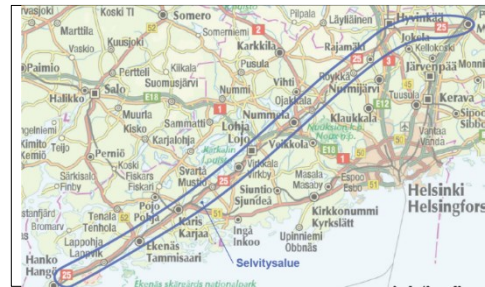
Effektivitet

De viktigaste samhällsekonomiska nyttorna i projektet riktar sig på väganvändarnas resekostnader och transportkostnader, som består av tid- och fordonskostnader. Det finns också positiva säkerhetsfördelar. Nyttokostnadsförhållandet är 1,2.

T21 Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä, 1:a fasen (prioritet 3)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Riksvägen 25 mellan Hangö och Mäntsälä (159km) är en av landsvägarnas huvudleder och är Västra Nylands huvudförbindelse mot huvudstadsregionen och viktigaste tvärförbindelsen i Västra- och Mellersta Nyland nära huvudstadsregionen. Den nationellt och internationellt betydande samt för transporterna viktiga leden har en varierande kvalitetsnivå. Riksväg 25 utgör en central förbindelse till Hangö hamn. Riksvägen har en stor betydelse för näringsverksamheten i området och stadsregionernas pendlingstrafik. Vägen ingår i kommissionens förslag till ett nytt heltäckande vägnät (COM (2021)821).

**NULÄGE**

Riksvägen är livligt trafikerad på många sträckor (KVL 3 900–21 900 fordon per dygn) och mängden tung trafik är stor (700–1 400 fordon per dygn). Utmed vägen har koncentrerats tung industri och logistikområden. I nuläget är riksväg 25 mestadels en tvåfilig blandväg, som inte uppfyller huvudledernas servicemål. Problem finns särskilt med kvalitetsnivå, smidighet och säkerhet. Vägen har hastighetsbegränsningar mindre än 80 km/h sammanlagt på närmare 7 km. Längs vägen finns det på många ställen mycket markanvändning, inklusive bosättning. Det finns många plankorsningar och många av de befintliga planskilda anslutningarna är korsningar med en ramp.

På riksväg 25 har det under åren 2017–2021 inträffat 104 olyckor med personskador, vilket har lett till 13 dödsfall. Projektet ligger nästan helt i ett viktigt ås- och grundvattenområde. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projekthelheten omfattar nya planskilda anslutningar och förbättringar av befintliga planskilda anslutningar i områdena Raseborg, Lojo och Nummela (Vichtis), Hyvinge och Mäntsälä, mellan omkörningsfältparet Meltola-Muistio. Dessutom innehåller helheten förbättringar av plankorsningar, parallella väg- samt gång- och cykelarrangemang och grundvattenskydd samt bullerbekämpning för de avsnitt som ska uppgraderas.

I målläget kommer sträckorna Virkby-Nummela och Rajamäki-Hyvinge att uppgraderas till en fyrfilig väg och de återstående sträckorna från Ekenäs till Mäntsälä att uppgraderas till ett kontinuerligt omkörningsledsfält. Målsituationen mellan Hangö och Ekenäs är en tvåfilig huvudled.

Målet är att förbättra säkerheten och smidigheten i fjärrtrafiken, specialtransporter och persontrafiken inom de mest kritiska problemområden

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar gällande omkörningsfältparet Meltola-Muistio. För övrigt pågår planeringen.

Kostnadsprognosen för projektets mest kritiska fas 1 är cirka 106 miljoner euro (MAKU 2020; 145). Projektet betjänar trafiken till hamnen, men det är inte en så kallad last mile-förbindelse för vilken det skulle vara möjligt att ansöka om CEF-stöd.

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Trafikflödet förbättras och restiderna förkortas för transport och pendling. I synnerhet förbättras tillgängligheten till hamnen i Hangö. De största besparingarna i tillgängligheten gäller persontrafiken med tids- och fordonskostnader. Även fördelarna för resor inom näringslivets är betydande, men något mindre.

Trafiksäkerhet

Antalet personskadeolyckor minskar med 0,42 (2 procent) per år och antalet allvarligt skadade och döda i vägtrafikolyckor med 2,1 personer/10 år (5 procent).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Koldioxidutsläppen minskar med cirka 420 ton/år

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. Risken för förorening av grundvattnet minskar över en sträcka på ca 6 km. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

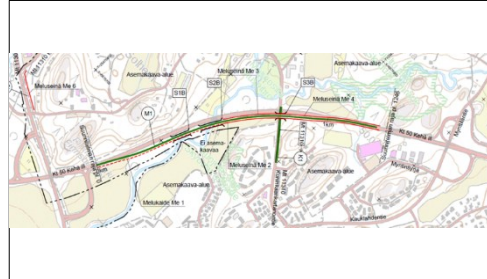
Effektivitet

Projektets nyttokostnadsförhållande är 1,1. De största besparingarna uppnås via trafikanternas resekostnader och transportkostnader. Även olycksfallskostnaderna minskar. I projektet ingår betydande kostnader som inte påverkas av de ekonomiska kalkylerna, bland annat grundvattenskydd, avlägsnande av plankorsningar samt rastplatser för tung trafik. Om kostnaderna för dessa exkluderas från investeringen stiger kostnadsnyttoförhållandet med 1,4.

T24 Riksväg 50 Ring III vid Esbogården, sättningsreparation (prioritet 1)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Ring III är en ringväg som förenar Helsingforsregionens radiella huvudvägar. Projektet ligger vid Esbogården i västra Esbo, nära gränsen till Kyrkslätt. Vägavsnittet har stor betydelse för både den lokala och regionala trafiken och näringslivets transporter. Med genomförandet av projektet tryggas framkomligheten på Ring III samt möjliggörs byggandet av detaljplaneområden.

**NULÄGE**

Oavsett de årliga asfaltsreparationsarbetena förekommer frekventa trafikstockningar som äventyrar trafiksäkerheten. Pålplattestrukturen norr om Mankån har gett efter på många ställen. Vägbanken riskerar att skadas plötsligt och bli helt okörbar, varvid det kan hända att vägen måste stängas av. De befintliga broarna över Mankån och Kungsgårdsvägen är också i dåligt skick och behöver bytas ut.

Om projektet inte genomförs och vägbanken flyttar på sig, måste vägen stängas. Byggandet av förbifartsleden är långsamt och dyrt. Vägen är därför avbruten i flera månader. Stängningen av vägen kommer att få betydande konsekvenser för trafiksystemets funktion. Om de skadade broarna inte byts i tid måste en viktbegränsning införas på broarna. Projektet är det mest akuta kollapsrisk/sättningskorrigeringsobjektet på Nylands NTM-område.

I genomsnitt var den vardagstrafikvolymen på Ring III cirka 24 100 fordon under 2018, och enligt 2030 års prognos kommer den att vara cirka 46 000 fordon per dag. Andelen tung trafik är 7 procent. Ring III har endast en körfil i området. Hastighetsgränsen på Ringväg III är 60 km/h i området vid Mankby planskild anslutning och 80 km/h i planområdet.

För närvarande utsätts 20 personer för buller mellan 55 och 60 dB och 11 personer utsätts för buller mellan 60 och 65 dB.

PROJEKT OCH MÅL

Ring III uppgraderas som en väg med en körfil till den nya vägsträckningen, på reservationen för den andra körbanan på en cirka en kilometer lång sträcka på grund av den nuvarande skadade vägkonstruktionen. Vid den nya vägbanan byggs ca 500 meter pålplatta. Mankåns och Kungsgårdsvägens befintliga broar, som är i dåligt skick, kommer att ersättas. Bullerdämpning kommer att utföras längs den nya vägen om en sträcka på ca 1,5 kilometer både söder och norr om Ring III.

Med genomförandet av projektet tryggas framkomligheten och säkerheten på Ring III. Dessutom kommer byggandet av bullerhinder att göra det möjligt att genomföra detaljplanerna norr om Ring III.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och har laga kraft. Byggnadsplanen är klar.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 38 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Med projektet säkras vägnätets befintliga omfattning.

Trafiksäkerhet

Särskilt den tunga trafiken svajar farligt på den ojämna vägen. Projektet ska ta bort den sättnings av vägkonstruktionen som äventyrar trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Bullerbekämpningen möjliggör genomförandet av detaljplaneområdena. På nya bostadsområden uppnås dagtid bullernivåer som ligger under referensvärdet 55 dB och en bullernivå om minst 60 dB.

Effektivitet

Nyttokostnadsförhållandet för projektet har inte beräknats eftersom det inte finns någon bedömningsmetod definierad för förbättringsprojekten (depressionskorrigering).

T25 Riksväg 23 vid Karvio kanal, Heinävesi (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 23 är en av de viktiga tvärförbindelserna mellan öst och väst och en av näringslivets centrala transportvägar. I Heinävesi går vägen över Karvio kanal och Karvionkoski på en 160 meter lång bro med otillräcklig bärförmåga för stora specialtransporter (SEKV). Projektet förbättrar driftsäkerheten för transporter av näringslivet genom att bygga en ny Karvio-bro. Projektet är i ett investeringsprogram för att avlägsna flaskhalsen i SEKV-nätet även om det inte är samhällsekonomiskt lönsamt.

**NULÄGE**

Vägavsnittet mellan riksvägarna 9 och 5 vid Karvio är en viktig rutt särskilt för trafiken i Joensuu-regionen. Riksväg 23 fungerar som en central led för transport av varor och råvaror för näringslivet i Norra Karelen och Varkaus regionerna. Den sträcka som ska förbättras är belägen i Heinävesi kommun, på Karvio kanals båda sidor. Sträckans längd är ca 2 km.

Vid Karvio hör riksväg 23 till vägnätet för stora specialtransporter (SEKV). Bärförmågan för den nuvarande Karvio-bron är dock inte tillräcklig för näringslivets stora specialtransporter. Dessutom är körbanorna smala: riksvägens tvärsnitt är som smalast 8/7 meter. Om flödet av stora specialtransporter vid Karvio förhindras, medför det betydande tilläggskostnader och en ökning av restider för näringslivet.

Karvio kanal, en del av Heinävesi-sträckan, är en viktig plats ur kulturhistorisk synvinkel och landskapssynvinkel. I närheten av kanalen finns företagsverksamhet inom turism och fritidsaktiviteter. Bosättningen är koncentrerad till södra sidan av kanalen. Det finns inga säkra gång- och cykelförbindelser längs riksväg 23, vilket minskar trafiksäkerheten, särskilt vid bron.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet byggs en ny bro över Karvio kanal på riksväg 23. Den nya bron kommer att byggas på norra sidan av den befintliga bron. Den nuvarande bron blir kvar för användning av fotgängare och cyklister.

På grund av den nya bron kommer riksvägens rutt att ändras för sträckan mellan Takunlahdentie och Luostarintie. Tvärsnittet av riksväg 23 breddas till 10/7 meter. Bredvid Lepikkomäentien anslutning byggs en rastplats för tung trafik. På riksvägen byggs en gång- och cykelväg samt två underfartstunnlar. Dessutom görs bullerbekämpningsåtgärder och nödvändiga gatu- och privata vägförbindelser samt kollektivtrafikarrangemang.

Målet med planen är en förbättring av näringslivets logistiska förbindelser. Syftet är att främja transporternas smidighet, tillförlitlighet och förutsägbarhet när det gäller restider. Dessutom är målet att förbättra trafiksäkerheten för promenader och cykling.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

En vägplan kommer att färdigställas 2023.

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 14 miljoner euro (MAKU 2020; 145).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Vägnätet för stora specialtransporter förbättras, vilket kommer att främja smidigheten, tillförlitligheten och kostnadseffektiviteten hos näringslivets transporter. Trafikens smidighet och förutsägbarheten hos restiderna förbättras.

Trafiksäkerhet

Genom att bygga en gång- och cykelväg på riksväg 23 genomförs trafiksäkerhetsplanen för centrala Savolax 2018, där sträckan klassificeras som prioritet 3.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 0,06.

T29 Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Kivimos nuvarande färja byggdes 2011 för att ersätta den färja som nådde slutet av sin livslängd. Färjan medför betydande driftskostnader för väghållaren, varför det är ekonomiskt lönsamt att ersätta den korta färjeförbindelsen med en bro.

**NULÄGE**

Kivimo färja ligger i staden Pargas på landsväg 12003 mellan huvudön Houtskär och Kivimo. År 2019 användes färjan i genomsnitt av 238 fordon per dag och trafiken ökade betydligt under sommaren.

Kivimo-färjan korsas av en farled med ett djup på 3,0 m. Farleden är en del av Houtskärs förbindelsefartygsled. Farledstrafiken sker främst sommartid, men under hela den öppna vattensåsongen är det en viktig rutt till kommunens centrum och mellan Houtskärs östra och västra skärgård. Bygandet av bron på den planerade platsen kommer att kräva en omlinjering av riksväg 12003 för en sträcka på ca 0,5 km.

Färjan medför betydande driftskostnader för väghållaren. Den 169 meter långa färjeförbindelsen orsakar en genomsnittlig fördröjning på 8 minuter för trafikanten.

Att ersätta korta färjesträckor med broar har identifierats i den strategiska lägesbilden. Den viktigaste effekten av projekten är att kostnaderna för färjetrafikens serviceavtal faller bort.

PROJEKT OCH MÅL

Kivimobron består av tre huvuddelar: en öppningsbar brodel och två fasta brodelar på vardera sidan av den öppningsbara brodelen. Summan av brons spänningsyta är 234 m. Nyttobredd på bron är 8 meter. Underfartshöjden för klaffbron är 8 meter. Bron byggs på västra sidan av den nuvarande färjeförbindelsen. Bron förses med bommar. Trafikstyrning utförs med LED-skytning för både väg- och vattenburen trafik.

Syftet med projektet är att ersätta färjan som har dyra driftskostnader med en bro.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är färdig och lagakraftvunnen och vattentillstånd har erhållits. Byggnadsplanering pågår. Beredskapen för genomförande infaller 2023.

Kostnadskalkylen är cirka 12 miljoner euro (MAKU2020=100: 145).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Den största effekten för biltrafiken är avskaffandet av den försening som orsakas av färjan (i genomsnitt 8 minuter). När viktgränsen (60 ton) för färjan avlägsnas kan även de tyngsta transporterna utföras utan att lasten tas i bitar.

Klaffbron tillåter passage av motorbåtar, mindre fartyg från kustbevakningen, flottan, brandkåren och andra båtar och fartyg med en höjd under 8 m under den fasta sektionen av bron. Båtar och fartyg som är över 8 m höga passerar genom klaffbron.

Att ersätta Kivimofärjan med en fast förbindelse stimulerar Houtskärs interna verksamhet något i takt med att landsvägsförbindelsen blir snabbare. I fråga om tillgänglighet i trafiken främjar projektet i högre grad arbets- och fritidsresor än resor inom näringslivet.

Trafiksäkerhet

En hög trafiksäkerhetsnivå upprätthålls när olyckor på broar är sällsynta. Väggeometrin är smidig och säker med en begränsning på 50 km/h för nya vägavsnitt. Säkerheten för fotgängare och cyklister är god tack vare det höga räcket och den breda vägrenen. Projektets konsekvenser för säkerheten är mycket marginella, men positiva.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade. Effekterna är dock positiva, även om de är små kvantitativt sett. I förhållande till projektets storlek och de övriga landsvägsprojektens koldioxideffektivitet kan effekten anses vara större än genomsnittet.

Hållbarhet

Ur fotgängar- och cykelperspektiv är bron nöjaktig vad gäller längden och brantheten på stigningarna. Antalet fotgängare och cyklister kräver ingen separat gång- och cykelväg.

Bullerstörningar som orsakas av färjan försvinner när färjan tas ur bruk.

Effektivitet

Projektets N/K-förhållande är 1,6. När det gäller väghållningens kostnadseffektivitet är projektet hela den granskade projektgruppens bästa.

T30 Förbindelseväg 15123 Ersättning av Hätinvirta färja med bro, Puumala (prioritet 2)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Hätinvirtas färja i Puumala ersätts av en 413 meter lång bro som har en underfartshöjd på 24,5 meter mitt på farleden. Målet med brobyggandet är att förbättra förbindelserna mellan bosättningen och näringslivet i Lintusalos skärgård och fastlandet.

**NULÄGE**

Lintusalo landsväg 15123 leder från Puumala till Niniisaari och vidare till Lintusalo. Hätinvirta färjeförbindelsen korsar djupfarleden Lauritsala-Nyslott (en del av TEN-stomnätet) med ett nominellt djup på 4,2 meter. Djupfarleden bildar kommersiell trafik som går hela året och den huvudsakliga sträckan för timmerflottning mellan norra och södra Saimen. Lastkapaciteten hos färjan är 60 ton och den genomsnittliga trafiken på vägarna är ca 260 fordon per dygn. Färjan orsakar en genomsnittlig fördröjning på 9 minuter för trafikanten. Dessutom, när färjan är trasig eller timmerflottningen avbryter färjetrafiken är det inte möjligt att röra sig mellan skärgården och fastlandet. Trafikproblem och hur brådskande trafiken är framhävs när det gäller utryckningsfordon. Kostnaden för underhåll av färjan är cirka 0,7 milj. euro per år för väghållaren.

PROJEKT OCH MÅL

En ny bro kommer att byggas över Hätinvirta för att ersätta färjeförbindelsen. Den fria höjden för denna bro med fem spann uppgår till 24,5 m över vattennivån, nyttobreddens är 8,0 m och längden cirka 395 m. Vägsträckningen och höjdstationen utarbetas så att vägens trafiksäkerhet förbättras och hastighetsnivån bibehålls på 60 km/h hela sträckan.

En fast förbindelse möjliggör fri passage mellan skärgården och fastlandet och påskyndar förflyttningen av fordonstrafiken. Den valda underfartshöjden för vattentrafik ändrar inte de nuvarande förhållandena för kommersiell fartygstrafik. Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt.

Privata vägarangemang görs där väganslutningar lämnas åt sidan eller avbryts.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Den uppdaterade vägplanen blir klar under 2023.

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 15 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

En fast förbindelse möjliggör fri passage mellan skärgården och fastlandet och påskyndar förflyttningen av fordonstrafiken. Den valda underfartshöjden för vattentrafik ändrar inte de nuvarande förhållandena för kommersiell fartygstrafik.

Trafiksäkerhet

Projektet förväntas bidra till att förbättra trafiksäkerheten till viss del.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Den största utsläppsminskande posten är avskaffandet av färjans utsläppskostnader.

Hållbarhet

Räddningstjänstens verksamhetsförutsättningar säkerställs.

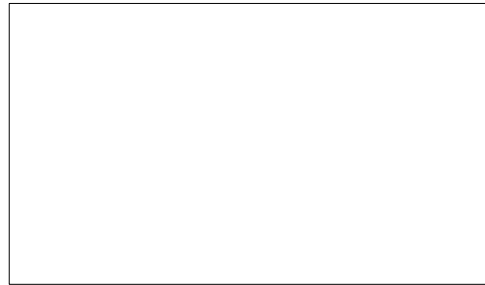
Effektivitet

Den främsta nyttan är avskaffandet av serviceavgifterna för färjetrafiken. En annan viktig fördel är minskningen av kostnaderna för väntetid och restid på färjan. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 2,0. När det gäller väghållningens kostnadseffektivitet får man betydande fördelar av ett betydande projekt och minskade underhållskostnader.

T19, 20, 22, 23, 26, 27, 28, 31, 32, 33 Medelstora kritiska broar (prioritet 2, 3)

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Medelstora vägbroar på landsvägarna är ofta så stora att kostnaderna för reparationer överstiger finansieringsmöjligheterna av basstrafikledshållningen. Därför föreslås ett reparationspaket på cirka 12 broar för investeringsprogrammet.

**NULÄGE**

Cirka 100 broar kan renoveras med finansiering av basstrafikledshållning och cirka 10 medelstora och små broar på huvudvägnätet som är **kritiska för viktbegränsning**. Den totala kostnaden för åren 2021–2032 är cirka 230 miljoner euro. Dessutom repareras cirka 70 mindre broar per år med finansiering av basstrafikledshållning. Kostnaderna är cirka 60 miljoner euro.

I trafikens strategiska lägesbild har det identifierats 12 broar på huvudvägnätet och cirka 10 mellanstore broar på andra vägnätet som på grund av sin kondition eller viktbegränsning behöver repareras under referensperioden 2021–2032. Här sökes de tio mest brådskande objekten.

PROJEKT OCH MÅL

- Riksväg 5 Savilahti bro, S:t Michel 18 milj. euro. Bron försvårar passagen för specialtransporter och i det befintliga skicket skulle det inte heller vara möjligt att öppna upp en HCT-rutt för tyngre massor över bron. Planeringen har inte inletts.
- Riksväg 6 Syrjäsalmi bro, Kides 8 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter i stor utsträckning och förhindrar även passagen för HCT-transporter. Över bron löper skogsindustrins mest trafikerade rutter. Planeringen har inte inletts.
- Riksväg 11 Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg 14 milj. euro. På rutten finns en efterfrågan på tyngre specialtransporter, men bron bärförmåga är inte tillräcklig. Det är heller inte möjligt att öppna HCT-rutter över bron. Broarnas bärförmåga begränsar många öst-västliga förbindelser. En ersättande förbindelse går via Vasa. Vägplanen är redo och vattentillstånd erhållits. Beredskap för genomförande är uppskattningsvis 2023.
- Riksväg 27, Ylivieskas södra överfartsbro 14 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter och orsakar en lång omväg för de tyngsta transporterna. Riksväg 27 är en betydande förbindelse för de tyngsta transporterna på väg till hamnarna vid kusten. Vägplanen är klar och handlingarna för en planera och genomför-entreprenad är klara.
- Stamväg 40 Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins 10 milj. euro. En kritiskt allvarlig sättning repareras och två broar byggs. Vägplanen är klar, beredskap för genomförande i slutet av 2023.
- Riksväg 5 Bron i Kitinen, Sodankylä 8 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för såväl specialtransporter som HCT-fordon. Någon ersättningsförbindelse finns inte i närheten, utan man måste ta sig från söderut till riksväg 4 redan från Rovaniemi. Det förutsätter planering.
- Riksväg 24, kritiska bron i Vääkysy, Asikkala 7 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter och HCT-kombinationer. Det finns inte någon kort ersättningsrutt för stora massor till bron. Transporterna går antingen via Tammerfors eller Jyväskylä. Bron renoverades 2012, men någon förstärkning genomfördes inte. Planeringen har inte inletts.
- Stamväg 73, Lieksanjoki bro, Lieksa 10 milj. euro. Bron över Lieksanjoki kommer att förnyas p.g.a. att den hotas av viktbegränsning. Genomförandet kräver upprättande av planer och tillståndsbehandling enligt vattenlagen.
- Regionalväg 849 Ijo älvs bro, Uleåborg 11 milj. euro. Bärförmågan för Ijo älvs bro är mycket svag och försämringen av skicket kan leda till en viktbegränsning inom den närmaste tiden. Den övriga vägförbindelsen har nyligen förbättrats för den tunga trafiken och på bron finns ett tydligt behov av 76 tons trafikering. Planeringen har inte inletts.
- Regionalväg 937 Pello bro, Pello 13 milj. euro. En ansenlig mängd specialtransporter åker över bron, över gränsen till Sverige. Torneå bro längre söderut är problematisk för höga transporter och Aavasaksa bro underhålls av svenska staten och är i oerhört dåligt skick. Brons bärförmåga begränsar passagen för specialtransporter. Planeringen har inte inletts.

TIDTABELL

Tre projekt är färdiga att genomföras. De andra förutsätter planering.

KOSTNADER

Totalt är kostnadsvärdet för exempelvis förbättring av broar cirka 113 milj. euro (MAKU 145, 2020=100).

KONSEKVENSER**Tillgänglighet**

Förbättrar möjligheterna att optimera rutter, särskilt för de tyngsta transportererna.

Trafiksäkerhet

I samband med vissa projekt förbättras också trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Ingen märkbar inverkan.

Effektivitet

Nyttokostnadsförhållandet för projekten har inte beräknats, eftersom det inte finns någon bedömningsmetod definierad för förbättringsprojekten.

Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Utvecklingen av cykeltrafiknäten i stadsregionerna har traditionellt gjorts i form av kortare projekt och det finns ett stort behov av nätverksanslutningar. För utvecklingsprojekt för regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorrider föreslås ett separat utvecklingspaket för investeringsprogrammet i enlighet med Trafik 12-planen. I projektet strävar man efter att eliminera kontinuitets- och kvalitetsbrister i cykeltrafiknätet.



NULÄGE

Till regionala målnät för cykelvägar har man identifierat nya anslutningsbehov på statens trafikledsnät på en sträcka om 500 km, varav en del befinner sig i MBT-stadsregioner. Dessutom finns det behov av att höja servicenivån för de nuvarande lederna till nivån för kvalitetskorrider i synnerhet på de regionala huvudcykellederna. Ur ett användarperspektiv är det viktigt att nätet är kontinuerligt och smidigt. Finansiering har inte tidigare allokerats för utveckling av cykelvägnätet i form av självständiga utvecklingsprojekt. I utredningen Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla (Utvecklingsprojekt för cykeltrafik i landsvägsnätet) som gjordes 2022 har man identifierat utvecklingsprojekt för cykeltrafiken på en längre sträcka. I utredningen identifierades cirka 60 km nya cykeltrafikförbindelser, cirka 100 km cykelvägar som ska förbättras och cirka 50 km cykelvägar som betjänar turismen.

PROJEKT OCH MÅL

OBJEKT I PLANERINGSPROGRAMMET 2023–2026:

- Riksväg 12 vid Nokia (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 301 Vesilahti-Lembois (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 6113 och 16620 Förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafik på sträckan Muurame-Keljonkangas (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 7041 Lappo–Nurmo
- Landsväg 120 Kvalitetskorrideren för hållbar trafik på Vichtisvägen och dess fortsatta planer (i MBT-stadsregionen)

SPETSPROJEKT SOM KOMMIT FRAM I UTREDNINGEN UTVECKLINGSPROJEKT FÖR CYKELTRAFIK I LANDSVÄGSNÄTET:

- Nya cykelvägar
 - Riksväg 9 Keljonkangas-Muurame 5,0 km (MBT-stadsregionen)
 - Riksväg 18 Ristonmaan planskilda anslutning–Kukkumäki 2,3 km (MBT-stadsregionen)
 - Sv 43 Kodjala-Kalanti 7,4 km
 - Sv 63 Kauhava 13,5 km
 - Regionalväg 749 Nykarleby–Jakobstad 11,8 km
 - Lv 2555 Järvikylä-Norrmark 5,6 km
 - Lv 7041 Nurmo-Lappo 15,4 km
- Cykelvägar som ska förbättras
 - Riksväg 4 Jyväskylä–Tikkakoski 5,6 km (MBT-stadsregionen)
 - Rv 4, sv 81, lv 9442 "Brolänken" 4,8 km
 - Rv 9 Ylämylly-Siilainen 11,2 km
 - Riksväg 12 Teiskontie 3,8 km (MBT-stadsregionen)
 - Landsväg 312 mellan riksväg 4–Nastola 10,0 km (MBT-stadsregionen)
 - Regionalväg 339 Suorama–Liuttu 2,3 km (MBT-stadsregionen)

- Landsväg 559 Vanha viitonen 16,2 km (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 637 Jyväskylä–Laukas 20,0 km (MBT-stadsregionen)
- Lv 2804/2821 Jockis-Tammela 17,0 km
- Landsväg 2850 Hyvinge-Riihimäki 10,0 km (delvis i MBT-stadsregionen)
- Cykelvägar för turism
 - Sv 79 Kittilä 10,5 km
 - Landsväg 145 förbindelsesträckan Träskända–Hyrylä 8,0 km (i MBT-stadsregion)
 - Landsväg 180 Prostvik–Nagu 13,4 km (MBT-stadsregionen)
 - Lv 269 Ytterö–Räfsö 9,0 km
 - Landsväg 301 Vesilahti-Lembois 4,7 km (MBT-stadsregionen)
 - Lv 14871 Kaljaniementie 4,1 km

Det övergripande målet är att möjliggöra och främja planering och utveckling av mer omfattande cykelvägnät anslutna till vägnätet. Hälften av objekten finns i MBT-stadsregionerna och hälften någon annanstans.

TIDTABELL OCH KOSTNADER

Tre objekt är färdiga att genomföras: Stamväg 43 Kodjala–Kalanti, riksväg 12 Teiskontie och landsväg 180 Prostvik–Nagu. Vägplanering pågår eller inleds vid fem objekt. Dessa objekt är: Riksväg 9 Keljonkangas–Muurame, landsväg 2555 Järvikylä–Normark, landsväg 7041 Nurmo–Lappo, landsväg 269 Yteri–Reposaari och stamväg 301 Vesilahti–Lempäälä. Övriga objekt förutsätter noggrannare planering.

Den sammanlagda kostnaden för tre projekt som är färdiga för genomförande är cirka 12 miljoner euro. Planeringen av andra delprojekt är i inledningsskedet, varmed det ännu inte finns några kostnadsuppgifter. Grovt räknat med genomsnittliga kilometerkostnader är kostnadsprognosen för helheten 60–70 M €. När planeringen går framåt och informationen blir mer precis kan det ske ändringar i projektgruppen.

KONSEKVENSER

Tillgänglighet

Projektet förbättrar cykeltrafikens tillgänglighet på nätet lokalt och regionalt.

Trafiksäkerhet

När det gäller de nya cykelvägarna förbättrar åtskillnaden från biltrafiken fotgängarnas och cyklister-
nas säkerhet avsevärt. När det gäller de projekt som ska förbättras ökas säkerheten bland annat genom att skilja gång- och cykeltrafiken åt och utveckla anslutningsarrangemangen.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet främjar övergången till hållbara färd sätt.

Hållbarhet

Projektet främjar övergången till hållbara färd sätt.

Effektivitet

Ingen samhällsekonomisk granskning har gjorts. Projektet avlägsnar flaskhalsar i cykeltrafiken i det nuvarande vägnätet och möjliggör en effektivare användning av nätet.