



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu  
Kirjoita nro/2023

## Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032 Luonnos

Liite 4: Investointiohjelman ulkopuolella  
olevat hankkeet



# **Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032 Luonnos**

Liite 4: Investointiohjelman ulkopuolella olevat hankkeet

Väyläviraston julkaisu Kirjoita nro/2023

*Kannen kuva: Väyläviraston kuvakokoelma*

Verkkojulkaisu pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Kirjoita xxx-x

Väylävirasto  
PL 33  
00521 HELSINKI  
puh. 0295 343 000

## Esipuhe

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032. Raportissa on lyhyesti esitelty investointiohjelmaan sisältymättömät hankkeet: käynnissä olevat tai käynnistyvät väyläverkon kehittämishankkeet, hankeyhtiöiden hankkeet, Digirata-hanke, MAL-kaupunkiseutujen mahdollisia yhteisrahoitteisia hankkeita, investointiohjelman ulkopuolelle jääneet muut hankkeet sekä Peteri Orpon hallitusohjelmaan kirjatun investointiohjelman (hallitusohjelman liite E) hankkeet.

Helsingissä marraskuussa 2023

Väylävirasto

## Sisältö

1	KÄYNNISSÄ OLEVAT JA KÄYNNISTYVÄT ISOT VÄYLÄHANKKEET .....	5
1.1	Käynnissä olevat ja käynnistyvät väyläverkon kehittämishankkeet .....	5
1.2	Hankeyhtiöt.....	8
1.3	Digirata-hanke .....	8
2	MAL-KAUPUNKISEUTUJEN YHTEISRAHOITTEISET HANKKEET .....	9
2.1	Ratahankkeet.....	9
2.2	Maantiehankkeet.....	12
3	MUITA ESILLÄ OLLEITA HANKKEITA.....	14
3.1	Ratahankkeet.....	14
3.2	Tiehankkeet.....	14
3.3	Vesiväylähankkeet.....	15
4	HALLITUSOHJELMAAN KIRJATUN INVESTOINTIOHJELMAN HANKKEET .	16

## LIITTEET

Liite 4a	Merkittävimmät MAL-kaupunkiseuduilta esille nostetut maantiehankkeet
Liite 4b	Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet ratahankkeet
Liite 4c	Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet maantiehankkeet
Liite 4d	Investointiohjelman ulkopuolelle jääneet vesiväylähankkeet

# 1 Käynnissä olevat ja käynnistyvät isot väylähankkeet

Tässä luvussa 1 kuvataan käynnissä olevat ja jo päätetyt käynnistyvät väyläverkon kehittämishankkeet, hankeyhtiöiden vastuulla olevat hankkeet sekä Digiratahanke. Nämä hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan.

## 1.1 Käynnissä olevat ja käynnistyvät väyläverkon kehittämishankkeet

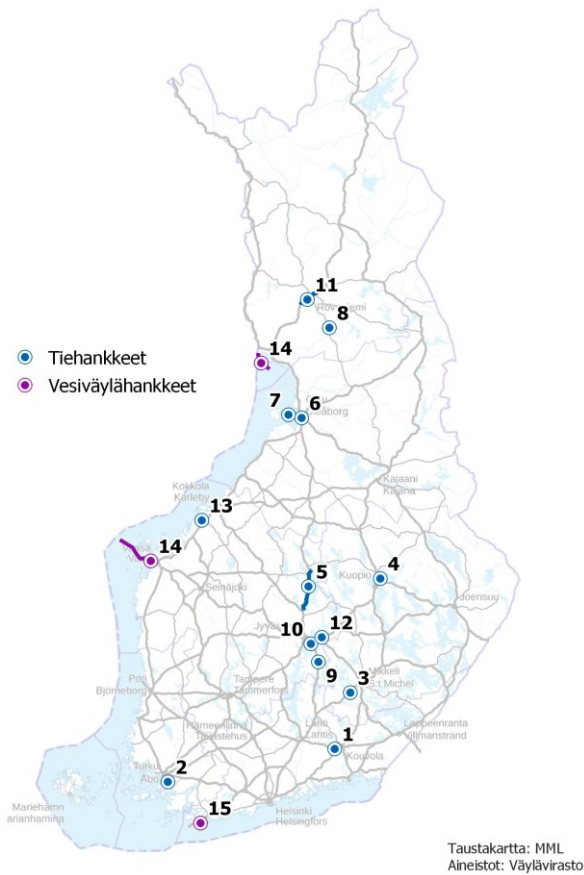
Tällä hetkellä käynnissä tai käynnistymässä on yhteensä 34 väyläverkon kehittämishanketta. Hankkeet on lueteltu taulukoissa 1, 2 ja 3 ja esitetty kuvissa 1 ja 2. Tarkempaa tietoa hankkeista löytyy Väyläviraston sivuilta osoitteesta [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi).

Taulukko 1. Käynnissä ja käynnistymässä olevat tieverkon kehittämishankkeet.

Numero kartassa	Kehittämishanke	Valtion osuus M€
<b>Tieverkko yhteensä</b>		<b>435,15</b>
1	Vt 6 Korian kohta	12
2	Mt 180 Kirjalansalmen ja Hessundinsalmen siltojen uusiminen	128
3	Vt 5 Hurus-Hietanen-tieosuuden kehittäminen	12,3
4	Vt 9 parantaminen ja st 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt	42,6
5	Vt 4 Äänekoski—Viitasaari-tieosuuden kehittäminen	50
6	Mt 8155 Poikkimaantie	30
7	Hailuodon kiinteä yhteys	106
8	Suhangon kaivoksen tieyhteyden rakentaminen, jälkirahoitusmalli, toteutus ehdollinen kaivosyhtiön pää-	3,15
9	Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, Joutsa	14
10	Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, Jyväskylä	7
11	Vt 4 Hirvas – Rovaniemi – Vikajärvi-hankkeen suunnittelu	4,6
12	Vt 9 Lievestuoreen kohdalla	30
13	Kt 68 välillä Edsevö - Pietarsaari, vaihe 3	7,5

Taulukko 2. Käynnissä ja käynnistymässä olevat vesiväyläverkon kehittämishankkeet.

Numero kartassa	Kehittämishanke	Valtion osuus M€
<b>Vesiväyläverkko yhteensä</b>		<b>9</b>
14	Vaasan meriväylän sisäosan leventäminen ja Tornion meriväylän geometrian parantaminen	6,5
15	Koverharin meriväylän syventäminen	2,5

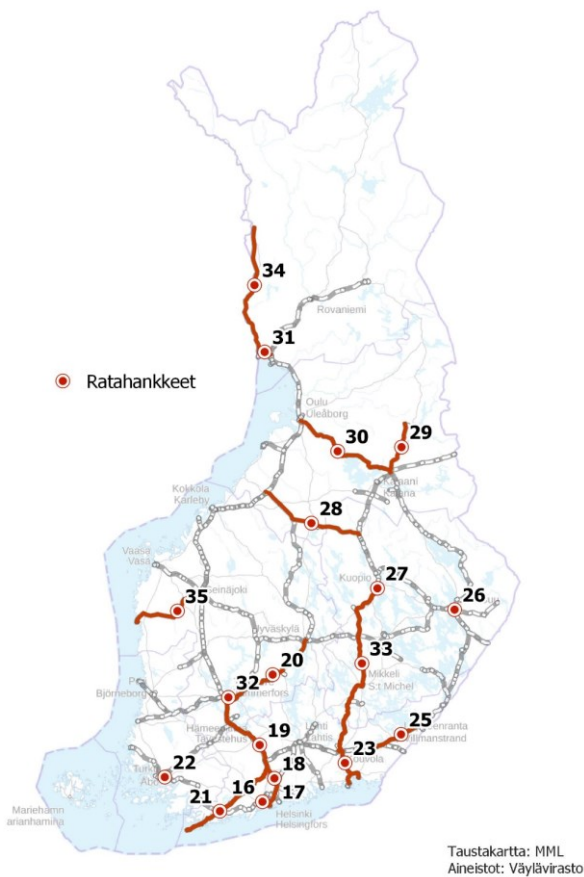


Kuva 1. Käynnissä ja käynnistymässä olevat tie- ja vesiväyläverkon kehittämishankkeet.

Taulukko 3. Käynnissä ja käynnistymässä olevat rataverkon kehittämishankkeet.

Numero kartassa	Kehittämishanke	Valtion osuus M€
<b>Rataverkko yhteensä</b>		<b>1691,5</b>
16	Espoon kaupunkirata	137,5
17	Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 1. vaihe	155
18	Helsinki-Riihimäki kapasiteetin lisääminen 2. vaihe	273
19	Helsinki-Tampere –rataosan peruskorjauksen aloittaminen	8
20	Tampere-Jyväskylä-radnan parantaminen, 1. vaihe	24,5
21	Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistys	62
22	Turun ratapihan kehittäminen ja Kupittaa-Turku kaksoisraiteen rakentaminen	54
23	Kouvola-Kotka/Hamina	133,5
24	Digirata-pilottihanke (ETCS-testirata ja laboratorio)	11
	Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe	130
25	Luumäki-Imatra ratayhteyden parantaminen	210

Numero kartassa	Kehittämishanke	Valtion osuus M€
26	Joensuun ratapihan parantaminen	83
27	Kuopion ratapihan parantaminen, 1. vaihe	42
28	Iisalmi-Ylivieska (sähköistys ja Iisalmen kolmioraide)	64
29	Kontiomäki-Pesiökylä –radan parantaminen	81
30	Oulu-Kontiomäki –rataosan välityskyvyn parantaminen, 1. vaihe	26,5
31	Laurila—Tornio—Haaparanta rataosan sähköistäminen	18
32	Tampereen henkilöratapiha	163
33	Savonrata-Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin	3
34	Tornio-Kolari-rataosan sähköistyksen suunnittelu	7,5
35	Suupohjan radan suunnittelu	5



Kuva 2. Käynnissä ja käynnistymässä olevat rataverkon kehittämishankkeet.



## 1.2 Hankeyhtiöt

Suomiradan ja Turun tunnin junan suunnittelua varten perustettiin joulukuussa 2020 Suomi-rata Oy ja Turun Tunnin Juna Oy. Itäradan suunnittelua varten on perustettu Itärata Oy maaliskuussa 2022. Suomen valtion osuus yhtiöissä on 51 prosenttia.

Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa 20.6.2023 todetaan, että valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen ja varautuu pääomittamaan rakentamisvaihetta varten rahoitusta kokoavaa yhtiötä. Hallitusohjelman mukaan Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu. Hallitus vie eteenpäin Lentoratahanketta ja hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö. Muilta osin Suomiradan valmistelu keskeytetään.

Lisätietoa Suomi-rata Oy:stä löytyy osoitteesta [www.suomirata.fi](http://www.suomirata.fi).

Lisätietoa Turun Tunnin Juna Oy:stä löytyy osoitteesta [www.tunninjuna.fi](http://www.tunninjuna.fi).

Lisätietoa Itäradasta löytyy osoitteesta [www.itarata.fi](http://www.itarata.fi).

## 1.3 Digirata-hanke

Digirata-hanke on välttämätön korvausinvestointi nykyisen junien kulunvalvontajärjestelmän (JKV) tullessa elinkaarensa päähän 2030-luvulla. Hankkeen myötä siirrytään yhteiseurooppalaiseen moderniin radiopohjaiseen kulunvalvontaan (ERTMS European Rail Traffic Management System) koko Suomen rataverkolla.

Nykyisen junien kulunvalvontajärjestelmän elinkaaren jatkaminen ei ole teknisesti tai taloudellisesti järkevää. Digirata-hanke turvaa osaltaan vähintään nykyisen tasoisen ja laajuisen rataverkon käytön. Hanke parantaa rataverkon käytön luotettavuutta, vähentää häiriöherkkyyttä sekä helpottaa häiriöistä palautumista.

Digirata-hanke on jaettu kahteen vaiheeseen. Käynnissä on Kehitys- ja verifiointivaihe vuosina 2021–2027. Se sisältää ensimmäisen kaupallisen ERTMS-radan rakentamisen Tampere-Pori/Rauma -rataosuuksille. Lisäksi jo aiemmin rahoituksen on saanut Kouvola–Kotka/Hamina-rata-osuuden ETCS-testirata sekä laboratorion aloitus. Varsinainen toteutus ajoittuu vuosille 2028–2040.

Digiradan käsittely ei sisälly investointiohjelmaan, sillä Liikenne12-suunnitelmassa hanketta ja sen rahoitusta käsitellään omana erillisenä toimenpiteenään.

Lisätietoa Digirata –hankkeesta löytyy osoitteesta [www.digirata.fi](http://www.digirata.fi).

## 2 MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteiset hankkeet

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

Liikenne 12 -suunnitelman mukainen 661 milj. euron rahoitus MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin pitää sisällään kahden seuraavan MAL-sopimuskerroksen toimenpiteiden valtion rahoituksen seitsemällä MAL-seudulla (Helsinki, Jyväskylä, Kuopio, Lahti, Oulu, Tampere ja Turku). Rahoitukseen voi sisältyä valtion väyläverkolle kohdistuvia kehittämis- ja parantamisinvestointeja sekä valti-onavustuksia mm. kuntien raideliikennehankkeisiin ja palveluiden kehittämiseen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii valtionavustusviranomaisena. MAL-sopimusten 2024-2035 valmistelu käynnistyi syksyllä 2023. Tulevien MAL-sopimusten osalta ei ole vielä muodostettu näkemystä siitä, kuinka iso osa rahoituksesta voisi kohdistua valtion ylläpitämälle väyläverkolle. Yhteisrahoitteisten hankkeiden lisäksi Väylävirasto edistää MAL-seutujen liikennejärjestelmää investointiohjelmaan kuuluvilla hankkeilla. MAL-seuduille arvioidaan kohdistuvan yhteensä jopa 2 380 milj. euron alueelliset hyödyt Väyläviraston investointiohjelmaan kuuluvista hankkeista.

Ohessa on esitetty tietoa mahdollisista valtion väyläverkolle kohdistuvista yhteisrahoituksella toteutettavista hankkeista. Nämä hankkeet eivät sisälly investointiohjelmaan. MAL-kaupunkiseutujen rahoitus on tarkoitettu yhteisrahoitteisiin hankkeisiin, eli hankkeisiin, joista väylänpitäjän lisäksi hyötyvät myös muut osapuolet merkittävästi. MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoituksella toteutettavat hankkeet ja niiden kustannusosuudet määritellään valtion ja kuntien välisissä erikseen neuvoteltavissa sopimuksissa.

### 2.1 Ratahankkeet

**Helsingin** seudulla merkittävä ratoja koskeva kysymys on Helsinki-Pasila-välin tulevaisuuden ratkaisut. Helsinki-Pasila-välin liikennekysyntää ja ratakapasiteettia on jatkoselvitetty vuonna 2022. Selvityksessä on huomioitu tulevaisuuden raideliikenteen kasvutarpeet Helsingin seudulla ja valtakunnallisesti (mm. uudet nopeat yhteydet, lentorata) sekä toimintaympäristön muutokset kuten uudet varikot, Digirata, aseman toimintamallien muutosmahdollisuudet sekä vaihteistomuutokset. Ratakapasiteettia on arvioitu sekä Pisara-radan kanssa että ilman Pisaraa. Selvitykset ovat tuoneet esille, että väli ei näyttäisi muodostuvan pullonkaulaksi liikenteen kasvaessakaan, vaikka merkittäviä välityskykyä parantavia investointeja ei tehtäisi. Uusien HSL-alueen varikkojen toteuttaminen on edellytys junamäärien merkittävälle lisäämiselle alueella.

Selvitys seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista on laadittu vuonna 2022. Selvityksessä on esitetty korjaustoimia, joiden kustannukset ovat 50 milj. euroa. Toimenpiteet on luokiteltu kiireellisyysluokittain.

Kerava-Nikkilä-välillä on varauduttu henkilöliikenteen käynnistämiseen. Yhteysvä-lille on laadittu maankäytön aluevaraussuunnitelma. Henkilöliikenteen aloittaminen

edellyttäisi laiturien rakentamista, kohtauspaikkaa sekä yli- ja alikulkujen rakentamista. Radan linjaosuudelle tarvittavia toimia on vielä selvitettävä. Hanke on ajan-kohtainen vasta, kun Kerava-Nikkilä-välin maankäyttö kehittyy huomattavasti, aikaisintaan vuonna 2030.

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

**Jyväskylän seudulla** ei toistaiseksi ole noussut esille tarpeita yhteisrahoitteisille ratahankkeille.

**Kuopion seudulla** esille on noussut maakunnallisen taajamaliikenteen suunnittelu.

**Lahden seudulla** on tarkoitus poistaa Järvelän aseman laituripolku MAL-hankkeena siten, että suunnittelu tehdään nykyisellä MAL-kaudella ja toteutus tehtäisiin seuraavalla MAL-kaudella.

**Oulun seudulla** keskeinen asia on Oulun asemakeskuksen ja henkilöratapihan kehittäminen. Esillä oleviin toimenpiteisiin liittyy erilaisia laiturijärjestelyjä (parantamista ja kehittämistä), laitureiden peruskorjausta, uusi alikulkutunneli, autolautauspaikan siirto ja liityntäpysäköintijärjestelyjä. Toimenpiteiden tarve kytkeytyy keskeisesti asemanseudun kehittämisen tavoitteisiin. Tämänhetkinen kustannusarvio on 34 milj. euroa. Hankkeen ratasuunnitelman laatiminen on käynnissä. Tämän lisäksi esille ovat nousseet uudet seisakkeet Liminka-Oulu-Ii-välille sekä maantien 851 ja Iin ratasilta, jossa on kytkentä Iin asemalaiturin/seisakkeen ja liityntäpysäköinnin suunnitteluun.

**Tampereen kaupunkiseudulla** yhteisesti rahoitettavat ratoja koskevat investoinnit kytkeytyvät jatkossa keskeisesti lähijunaliikenteen edistämiseen. Seudulla on valmistunut kesällä 2022 kuntien yhteistyönä lähijunaliikenneselvitys, jossa on haettu visiota ja kehittämissuunnitelmaa lähijunaliikenteen edistämiseksi sekä muodostettu näkemystä infratoimista. Selvityksen mukaan seudulla tavoitellaan 2020-luvulla mm. useamman uuden seisakkeen toteuttamista kaupunkiseudulle (ei kustannusarvioita), Ylöjärven raakapuun kuormaustilan siirtoa (10 M€) sekä Nokian ja Ylöjärven suuntien lisäraiteiden jatko-suunnittelua. Toimenpiteet vaativat vielä myös jatkoselvityksiä.

Vuonna 2023 valmistui Tampereen kaupunkiseudun kapasiteettiselvitys, jossa selvitettiin paitsi lähijunaliikenteen lisäämismahdollisuuksia myös kauko- ja tavaraliikenteen mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Keskeinen johtopäätös oli se, että Tampereen aseman nykyinen laiturikapasiteetti ei mahdollista taloudellisesti mielekästä junatarjonnan lisäämistä. Tampereen asemahankkeen valmistuttua liikennetarjonnan lisääminen on mahdollista Nokian, Lempäälän ja Oriveden suuntiin, mutta liikenteen sovittaminen tarjolla olevaan laiturikapasiteettiin on jatkossakin haastavaa.

Seudulla on kartoitettu esillä olleiden uusien asemien nykytilaa ja potentiaalia seudun suunnittelua sekä MAL-sopimukseen valmistautumista varten.

Esillä on ollut myös pääradan lisäraiteiden sekä järjestelyratapihan siirron suunnittelu.

**Turun** seudulla on esillä Turun ratapihan jatkokehittäminen. Ratapihan ensimmäinen vaihe on jo saanut rahoituksen. Jatkokehittämiseen liittyy mahdollinen VAK-raiteiden siirto (eri vaihtoehtojen kustannukset vaihtelevat yli 30 M€ - yli 60 M€) ja kytkentä Matkakeskuksen kehittämiseen. Kustannusten jakautumisessa eri osapuolille on huomioitava se, että kyse on pitkälti muista kuin liikenteellisistä tavoitteista. Käynnissä on selvitys VAK-ratapihan siirtämisestä pois Turun keskustasta. Käynnissä olevassa Kupittaa-Turku-hankkeessa VAK-ratapiha on tarkoitus siirtää väliaikaisesti Iso-Heikkilään.

Turun kaupunki on selvittänyt vaihtoehtoja Turun satamaraiteen siirtämiseksi ja alueen maankäytön kehittämiseksi. Valitun linjausvaihtoehdon karkea kustannusarvio on 17 milj. euroa. Satamaraiteen siirtäminen palvelee ensisijaisesti maankäytön kehittämistä. Satamaraiteen siirtämisellä on myös vaikutuksia matkaketjujen toimivuuteen ja tasoristeysten poistumisen myötä liikenneturvallisuuteen. Hankkearvioinnin mukaan hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,32. Seuraavassa vaiheessa tehdään hankkeen teknistä suunnittelua.

Turun seudulla selvitetään lähijunaliikenteen kehittämistä. Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen kehittämissuunnitelma valmistui vuonna 2021. Turku-Uusikaupunki-junaliikenteen asemapaikoista on käynnistynyt tarkempi kehittämissuunnitelma syksyllä 2023. Turku-Uusikaupunki-välin asemanpaikoista osa kuuluu MAL-seutuun. Investointiohjelmaan sisältyvä Uudenkaupungin radan peruskorjaushanke parantaa osaltaan paikallisjunaliikenteen edellytyksiä. Liikenteen käynnistymisen edellytyksenä ovat myös henkilöjunaliikenteen edellyttämät tekniset muutokset rataosalla sekä matkustajalaiturien suunnittelu ja toteuttaminen. Turku-Naantali-välin osalta selvitetään mahdollisuuksia jatkaa Turkuun päättyvää IC-junaliikennettä Raisioon ja Naantaliin asti. Tämän edellytyksenä on tarvittavat laiturijärjestelyt ja Raisio-Naantali-radalla sähköistys, joka ei sisälly investointiohjelmaan. Myös Salo-Turku välille on esitetty lähijunaliikenteen kehittämistä. Nykyisellään Salo-Turku -välillä ainoastaan Kupittaaalla on asemalaituri ja lähijunaliikenteen pysähtymisen mahdollistava ratainfra. Lähijunaliikenteen kehittäminen vaatisi siis sekä asemapaikkojen ratainfra, uusien laiturirakenteiden että kaksoisraideosuuksien rakentamista. Laajempi rantaradan tarveselvitys on valmistumassa syksyllä 2023. Edellä mainittujen lisäksi on valmistunut selvitys taajama-junaliikenteestä Turku-Toijala-välillä, joka kuuluu osittain Turun MAL-seutuun.

Turun seudulla on laadittu selvitys raakapuun kuormauspaikoista. Selvityksessä on haettu uutta sijaintia erityisesti Turun kuormauspaikalle. Siirto kytkeytyy kuormauspaikan nykyisen alueen muihin maankäytöllisiin tavoitteisiin. Hankkeen kustannukset ovat noin 20 milj. euroa.

Lisäksi **Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Turun ja Oulun seuduilla** on vuonna 2021 valmistunut yhteinen selvitys alueellisesta junaliikenteestä. Näiden seutujen lisäksi selvityksessä on tarkasteltu Lappeenranta-Imatra-aluetta ja Seinäjoen seutua. Työssä tarkasteltiin mm. maankäyttöä, kysyntää ja infraa eri näkökulmista. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on jatkanut selvitysten laatimista liikennöintikustannusten ja kysynnän näkökulmasta. Lähijunaliikenteen kehittämisessä on kyse infran kehittämisen lisäksi siitä, miten liikennettä kehitetään ja keskeisessä roolissa asiassa ovat myös LVM ja Traficom sekä kunnat. Mahdolliset lähijunaliikenteen tulevat infrahankkeet voisivat olla esimerkiksi uusia seisakkeita.

## 2.2 Maantiehankkeet

MAL-kaupunkiseuduilta on tunnistettu kustannustehokkuudeltaan ja vaikutuksiltaan hyviä tiehankkeita, jotka ovat joko maankäytön kehittämisen tai joukkoliikenteen kannalta merkittäviä ja täyttävät yhteisrahoituksen kriteerit. Maantiehankkeet eivät kuitenkaan aina ole kaikkein kustannustehokkaimpia tapoja edistää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti kestävää liikkumista ja yhdyskuntarakennetta.

Esiin nostetuista merkittävimmistä hankkeista kaksi sijaitsee **Helsingin seudulla** (vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kannelmäki-Kaivoksela, kokonaiskustannusarvio 69 M€ sekä vt 4 Hakunilan ja vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit, kokonaiskustannusarvio 48 M€). Näiden lisäksi Helsingin seudulle on esitetty kooste MAL2023-suunnitelmassa esiin nostetuista pienistä ja keskisuurista hankkeista. Hankkeet sisältävät mm. liittymien parantamista sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimenpiteitä. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta Helsingin seudulla teemoina esillä on pyöräilyn pääverkko, meluntorjunta ja muut toimenpiteet (liikenneturvallisuus, logistiikka, kestävä liikkuminen).

**Jyväskylän seudulla** sijaitsee yksi esille nostetuista merkittävimmistä hankkeista (vt 4 Palokan kohdalla, kokonaiskustannusarvio 22 M€). Tämän lisäksi esillä on ollut myös maantien 638 Vihtialän oikaisu. Jalankulun ja pyöräilyn hankkeista esillä ovat olleet uudet väylät välille Muurame-Keljonkangas sekä Keljon kohdalle. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta Jyväskylän seudulla esillä ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran parantaminen, liikenneturvallisuuden sekä liityntäpysäköinnin parantaminen sekä omina kokonaisuuksinaan meluntorjunnan parantaminen ja pyörälaskentapisteiden seudullinen suunnittelu ja toteutus.

**Kuopion seudulla** esillä ovat suunnitteluhankkeina olleet Itä-Suomen logistiikka-keskus sekä Kuopion ja Siilinjärven lentoaseman yhteyksien edistäminen matkailun ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta Kuopion seudulla esillä ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran parantaminen ja liikenneturvallisuuden sekä liityntäpysäköinnin parantaminen.

Lisäksi esille on noussut myös Kuopion seudun vesikuljetusliikenteen ja vesimatkailun kehittämispotentiaalin ja kehittämistarpeiden selvittäminen.

**Lahden seudun** maantiehankkeista esillä ovat olleet kestävä liikumisen laatu-käytävien suunnittelu ja toteuttaminen Nastola-Lahti-Salpakangas-, Orimatti-Lahti ja Vääksey-Lahti-väleille sekä Pippo-Kujalan elinkeinoelämän alueen edellyttämät liikenteen investointitarpeet. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta Lahden seudulla esillä ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran parantaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen sekä elinkeinoelämän tarpeisiin tehtävät pienet toimenpiteet.

Omana hakkeenaan on esillä ollut Lahden matkakeskuksen liityntäpysäköinnin suunnittelu ja toteuttaminen.

**Oulun seudulla** tiehankkeista esillä ovat suunnitteluhankkeina olleet maantie 815 Lentokentäntie sekä valtatie 20 Korvenkylä-Kiiminki. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta Oulun seudulla esillä ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran parantaminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Yksi esiin nostetuista merkittävimmistä hankkeista sijaitsee **Tampereen seudulla** (vt 12 ja kt 65 liikennejärjestelyt Hiedanrannan kohdalla, kokonaiskustannusarvio 88 M€). Tämän lisäksi esillä ovat olleet valtatie 12 toimenpiteet Teiskontiellä. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta esillä Tampereen seudulla ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran parantaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja liikenteen hallintaan liittyvät toimenpiteet.

**Turun seudulla** esillä ovat toteuttamishankkeina olleet Mt 180 Kurkela-Kuusistovälin parantaminen sekä viisi isompaa pyörätien kehittämishanketta. Pienten perusväylänpidon toimenpiteiden osalta esillä Turun seudulla ovat olleet kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen infran parantaminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Merkittävimpiä MAL-kaupunkiseuduilta esille nostettuja maantiehankkeita on tarkemmin kuvattu liitteessä 4a.

## 3 Muita esillä olleita hankkeita

Tässä luvussa 3 ja liitteissä 4b, 4c ja 4d kuvataan investointiohjelman ulkopuolisia rata-, maantie- ja vesiväylähankkeita. Nämä hankkeet ovat olleet esillä investointiohjelman valmistelussa ja niistä on esitetty toiveita sidosryhmiltä. Ne eivät kuitenkaan sisälly investointiohjelmaan.

### 3.1 Ratahankkeet

#### **Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden ratahankkeiden kuvaukset**

Liitteessä 4b on laajemmat kuvaukset seuraavista investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista.

- Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha
- Tampere-Jyväskylä
- Tampere-Seinäjoki: Lielähti-Parkano
- Ylivieska-Oulu

#### **Muut tarkastellut hankkeet**

Liitteessä 4b on lueteltu ja kuvattu lyhyemmin muita tarkasteltuja yhteysvälejä ja niiden hankkeita.

- Akselipainot
- Hanko-Hyvinkää
- Imatra-Joensuu
- Imatran liikennepaikka
- Kouvola-Kuopio
- Laurila-Rovaniemi
- Luumäki-Vainikkala
- Oulu-Kontiomäki
- Oulu-Laurila
- Raisio-Naantali
- Rantarata Helsinki-Turku
- Seinäjoki-Kaskinen
- Seinäjoki-Vaasa
- Tornio-Kolari
- Vainikkalan ratapiha
- Ylivieska-Iisalmi

### 3.2 Tiehankkeet

#### **Tärkeimpien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden maantiehankkeiden kuvaukset (liitteenä)**

- Vt 2 Nummela - Karkkila
- Vt 4 Jyväskylän kohdalla
- Vt 4 Rovaniemen kohta

- Vt 5 Leppävirta - Kuopio
- Vt 6 Kouvola - Kohta
- Vt 8 Laitilan kohta
- Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymän kohdalla, Pori
- Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (väli Edsevö-Lepplax, Ytterjeppo-Sorvist, Kruunupyy-Kokkola)
- Vt 9 Lieto - Aura
- Vt 9 Tampere - Orivesi (väli Käpykangas-Orivesi)
- Vt 9 Jämsä - Korpilahti ohituskaistat
- Vt 9 Riistaveden kohta, Kuopio
- Vt 9 Ylämyllyn kohdalla, Liperi
- Vt 12 Tampere - Kangasala (väli Alasjärvi-Huutijärvi)
- Vt 12 Lahti - Kouvola (väli Joutjärvi-Uusikylä)
- Vt 12 Lahti - Kouvola (väli Uusikylä-Tillola)
- Vt 18 Laihia - Seinäjoki
- Vt 19 Seinäjoki - Lapua
- E18 Kt 50 Kehä III Vanhakartano - Vantaankoski, Vantaa
- E18 Kt 50 Kehä III Puistolän pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa
- E18 Kt 40 Naantali - Raisio
- Mt 101 Kehä I Maarinsolmun kohdalla, Espoo
- Mt 180 Kurkela - Kuusisto (Paraisten väylä), Kaarina
- Mt 642 Äänekosken silta ja liittymäjärjestelyt, Äänekoski
- Mt 815 Lentokentäntien parantaminen, Oulu ja Kempele
- Mt 1002 ja mt 11039 Skåldön silta, Raasepori
- Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys (väli Nukari-Purola)

### **Muut tarkastellut maantiehankkeet (luettelo liitteenä)**

## 3.3 Vesiväylähankkeet

Investointiohjelman valmistelun yhteydessä tarkasteltiin myös seuraavia hankkeita, mutta ne jäivät investointiohjelman ulkopuolelle:

- Kalajoen Rahjan väylä
- Haminan väylä
- Merikarvian väylä

Valtion talousarvioesityksessä on lisäksi esitetty Loviisan väylän syventämisen suunnittelun jatkamista siten, että päätös hankkeesta voidaan tehdä 2025. Vastaavasti Vaasan väylän syventämisen suunnittelua on esitetty jatkettavaksi siten, että päätösvalmius on vuonna 2026. Myöskään nämä hankkeet eivät toistaiseksi sisälly valtion väyläverkon investointiohjelmiaan 2025–2032.

Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden vesiväylähankkeiden kuvaukset on esitetty liitteessä 4d.



## 4 Hallitusohjelmaan kirjatus investointiohjelman hankkeet

Tässä on kuvattu Vahva ja välittävä Suomi -hallitusohjelman määräaikainen 4 miljardin investointiohjelma (taulukko 4). Hallitusohjelman investointiohjelma sisältää muitakin kuin väyläverkkoon sisältyviä investointeja. Osa hallitusohjelman investointiohjelman hankkeista sisältyy Väyläverkon investointiohjelmaan. Hallitus toteuttaa hallitusohjelman investointiohjelman talousarviopäätöksin. Eduskunnan tekemät rahoituspäätökset on esitetty raportin luvussa 5 sekä liitteessä 5.

*Taulukko 4. Hallitusohjelman liite E. Määräaikainen 4 miljardin euron investointiohjelma*

Toimenpide	M€
Korjausvelan purkaminen	520
Infrahankkeet (Kehittämismomentti ja MAL-hankkeet)	797
Länsirannikon kilpailukyvyyn ja kasvun edistämispaketti	130
VT5 Leppävirta–Kuopio	140
Pääradan kehittäminen Helsinki–Tampere, Liminka–Oulu-kaksoisraide, Tornio–Kolari -radan sähköistäminen	535
Turun Tunnin juna -yhtiön pääomittaminen (Espoo–Lohja & Turku–Salou)	460
Savonrata–Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto	50
Lentoradan suunnittelu	43
Karjalanradan kehittäminen Luumäki–Imatra 2. vaihe	215
Rantaradan kehittäminen	80
Puhtaan energian Suomen -kärkihankkeet	160
Puolustusvoimien materiaalihankinnat	50
Matkailu- ja luontohanke Palokin koskien patojen purku	20
Elinkeinopoliittinen varaus	400
Sote-palveluiden vaikuttavuusinvestoinnit ja hoitojonojen purku	400
<b>Yhteensä</b>	<b>4 000</b>

## Liite 4a

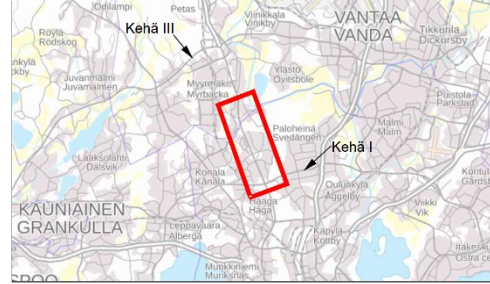
# Merkittävimmät MAL-kaupunkiseuduilta esille nostetut maantiehankkeet

### **Maantiehankkeiden kuvaukset**

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

**Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä  
Kehä I – Kaivoksela (MAL)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

Hämeenlinnanväylä (vt 3) on yksi pääkaupunkiseudun tärkeimmistä valtakunnallisista sisääntuloväylistä. Hämeenlinnanväylä on osa kansainvälistä E12-tietä ja tie kuuluu maanteiden pääväyliin (luokka I). Hämeenlinnanväylä on valtakunnallisella tasolla tärkeä yhteys Länsisatamaan suuntautuvalla raskaalla liikenteelle. Seudullisella tasolla Hämeenlinnanväylä on tärkeä yhteys Helsingin, Vantaan sekä Espoon jakeliikenteelle.

**NYKYTILA**

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

Hankkeen vaikutusalueella, niin Helsingin kuin Vantaankin kaupunkien alueella, on vireillä useita maankäytön ja liikenneverkon kehittämistoimia.

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis.

Alustava kustannusarvio on välille Kannelmäki–Kaivoksela noin 69 milj. euroa ja koko välille Kehä I – Kaivoksela noin 143 milj. euroa. (MAKU 2020=100:145)

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

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

**Liikenneturvallisuus**

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

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

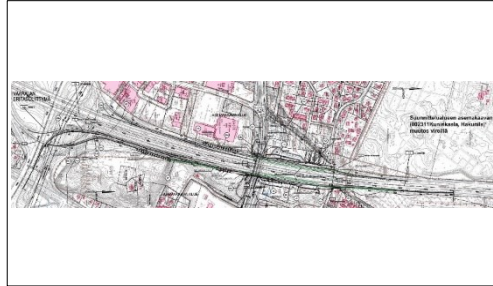
Jalankulun- ja pyöräilyn olosuhteet ja turvallisuus paranevat. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat. Ruuhkautumisen vähentyminen nopeuttaa matka-aikoja. Pidemmät liittymiskaistat helpottavat bussien liittymistä Hämeenlinnan väylälle. Meluhaitat asutukselle vähenevät melusuojaustoimenpiteillä.

**Tehokkuus**

Hankkeen suurimmat yhteyskuntataloudelliset hyötyerät kohdistuvat tienkäyttäjän matkakustannuksiin sekä kuljetuskustannuksiin, jotka koostuvat aika- ja ajoneuvokustannuksista. Positiivisia hyötyjä kertyy myös turvallisuusvaikutuksista. Hyöty-kustannussuhde on 1,6.

**Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit (MAL)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

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

**NYKYTILA**

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

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

Hankkeen tavoitteena on:

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

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis.

Rakennuskustannusennuste on n. 27 milj. euroa (MAKU 145 (2020=100)).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus ja liikenteen toimivuus paranevat valtatiellä 4 ja Vaaralan eritasoliittymässä.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

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

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

### **Tehokkuus**

Hyöty-kustannussuhde on 0,7.

**Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit (MAL)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

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

**NYKYTILA**

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

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

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

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

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis.

Länsimäentien pysäkkien vaatimien toimenpiteiden kustannusennuste on maanteiden osalta noin 13 milj. euroa ilman Fazerilan risteysiltaa ja Länsimäentien toimenpiteitä, jotka liittyvät Vantaan ratikan kustannuksiin. Kehä III:n eritasoliittymän parantamistoimenpiteiden kustannusennuste on noin 7 milj. euroa (MAKU 2020=100; 145). Kustannusennuste on yhteensä 21 milj. euroa (MAKU 2020=100; 145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

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

### **Liikenneturvallisuus**

Ei merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

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

### **Tehokkuus**

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on selvitetty Vantaan ratikan yhteydessä.



**Vt 4 Palokan kohdalla (MAL)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

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

**NYKYTILA**

Valtatien 4 liikennemäärät eritasoliittymän eteläpuolella ovat noin 24 700 ja pohjoispuolella noin 20 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ramppien keskimääräinen vuorokausiliikenne on 2 700–4 750 ajoneuvoa. Viikkain ramppi on Jyväskylän suunnasta tuleva valtatie 4 erkanemiskaista. Raskaan liikenteen osuus rampeissa on noin 5 %. Palokanorren keskimääräinen vuorokausiliikenne on 10 800–12 300 ajoneuvoa vuorokaudessa.

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

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeeseen sisältyy mm. seuraavat toimenpiteet:

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

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

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Valtatien ylittävää väylää koskeva tiesuunnitelma on hyväksytty. Valtatien rampeja koskeva tiesuunnitelma viedään hyväksymiskäsittelyyn v. 2023.

Hankkeen kustannusarvio on 22 M€, MAKU-indeksi 145 (2020=100), joka sisältää valtatie 4 ylittävän Palokanorren parantamisen (kustannusarvio on 13 M€) ja valtatie 4 eritasoliittymän ramppien parantamisen (kustannusarvio on 9 M€). Kustannusarvio sisältää Jyväskylän kaupungin rahoitusosuden.

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Hanke parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta sekä vähennetään valtatiehämäläisyyttä. Hankkeella saavutetaan matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieteyhteys, joka mahdollistaa yhdessä katuverkon kanssa tehokkaan seudullisen ja paikallisen työmatkaliikenteen sekä valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten ajantasaisuuden myös ruuhka-aikoina. Hanke parantaa Jyväskylän kaupunkiseudun saavutettavuutta, elinvoimaa ja kilpailukykyä sekä tieliikenteen turvallisuutta. Hanke edesauttaa Jyväskylän alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä elinkeinoelämän kehittämistä.

### **Liikenneturvallisuus**

Merkittäviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, koska toimenpiteillä erotetaan ajoneuvo- ja kevytliikenne toisistaan paremmin.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Päästöt vähenevät hieman.

### **Kestävyys**

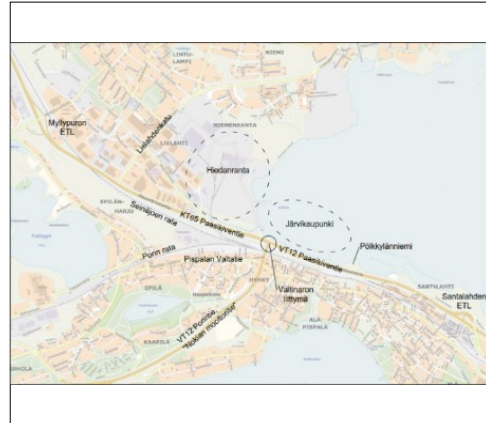
Palokanorren jalankulun ja pyöräilyn kulkuyhteydet paranevat. Meluntorjuntatoimet vähentävät allistusta.

### **Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,6–2,3.

**Vt 12 ja Kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä (MAL)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 12 ja kantatie 65 ovat Tampereen kaupunkiseudun sisääntuloväyliä. Liikenteestä suurin osa alkaa tai päättyy Tampereelle. Vaitinaron liittymä sijaitsee n. 2,5 kilometriä Rantaväylän tunnelin länsipuolella. Vaitinaron liittymässä valtatie 12 kääntyy etelän/lounaan suuntaan ja kantatie 65 jatkaa länteen.**

**NYKYTILA**

Suunnittelualueen kohdalla kantatiellä 65 liikennemäärä vaihtelee nykyisin välillä 24 300-42 600 ajon./vrk. Valtatien 12 liikennemäärä on Vaitinaron kohdalta Nokian suuntaan lounaaseen 23 200 ajon./vrk ja Tampereen keskustan suuntaan itään 45 300 ajon./vrk. Valtatie 12 kuuluu maanteiden pääväyläverkkoon.

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

Tampereen Rantaväylän tunnelin valmistumisen myötä valtatie 12 ja kantatie 65 Vaitinaron liittymän kapasiteettiongelmia on korostunut ja johtanut useasti tunnelin lännen ajosuunnan sulkemiseen.

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

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

**HANKE JA TAVOITTEET**

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

- Vaitinaron liittymän kehittäminen eritasoliittymäksi
- Jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt
- Maantien kuivatusvesien hallinta pohjavesialueella
- Meluntorjunta
- Johto- ja kaapelisiirrot (ml. maakaasulinjan siirto)

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Hankkeesta on laadittu aluevaraussuunnitelma, jonka pohjalta on tavoitteena käynnistää tiesuunnittelu v. 2023. Tiesuunnittelun aikataulu on sidoksissa Hiedanrannan asemakaavoituksen aikatauluun.

Santalahti-Vaitinara hankkeen ensimmäisessä vaiheessa toteutettavan Vaitinaron ja Hiedanrannan eritasoliittymien ja rinnakkaiskadun kustannuksiksi on arvioitu 88 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020 = 100).

Aluevaraussuunnitelmaan sisältyvän Lielahden eritasoliittymän kustannusarvio on 16 milj. euroa. Eritasoliittymä esitetään toteutettavaksi tieosuuden parantamisen 2. vaiheessa.

## **VAIKUTUKSET**

Hanke luo edellytykset Hiedanrannan ja muiden alueiden maankäyttöhankkeiden edistämiseksi. Suunnitellun raitiotien myötä Hiedanrannan alueelta keskustaan suuntaavista matkoista 40 % käyttää raitiotietä ja henkilöauton kulkutapaosuus jää alle 50 %, joten hanke edistää myös kestävämpien kulkutapojen käyttöä. Hanke vähentää merkittävästi Rantatunnelin häiriöherkkyyttä.

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää päästöjä ennustetilanteessa 2040 noin 4800 tonnia vuodessa nykyverkkoon verrattuna.

### **Kestävyys**

Luodaan edellytykset Hiedanrannan ja muiden alueen maankäyttöhankkeiden toteuttamiselle.

### **Tehokkuus**

Hyöty-kustannussuhde on 1,1.

**Helsingin seudun (MAL) keskisuuret hankkeet**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

Tarkasteltavat hankkeet ovat valikoituneet MAL2023 suunnittelun yhteydessä seudun toimijoista (mm. HSL, ELY-keskus, maakuntaliitto, kunnat) koostuvan sidosryhmän toimesta. Tarkasteltavat hankkeet ovat MAL 2023 suunnitelman lähitulevaisuuden hankkeita, joilta on edellytetty riittävää suunnitteluvalmiutta. Selvitykseen valitut hankkeet ovat investointikustannuksiltaan noin 5–30 miljoonaa euroa ja kohdistuvat tieverkolle.

**NYKYTILA**

Hankkokokonaisuus koostuu sellaisista tieverkon parantamiskohteista, jotka eivät kokoluokaltaan sovellu perusväylänpidon rahoituksella rahoitettaviin KUHA-hankkeisiin, mutta eivät myöskään ole edenneet isoina kehittämishankkeina. Kohteet ovat pääosin pääteiden liittymien parantamisia, joihin usein liittyy merkittävää maankäytön kehittämistä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkokokonaisuus koostuu seuraavista kohteista:

- Vt 1 Turunväylän ja Kehä II:n liittymäalueen parantaminen, 11 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on purkaa liikenteen pullonkaula, joka aiheuttaa jonoutumista vt1:lle.
- Mt 101 (Kehä I) Myllypurontien eritasoliittymän rakentaminen, 43 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja tukea alueen maankäytön kehittämistä.
- Kt 51 Koivusaaren eritasoliittymä, 33 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on tukea Koivusaaren maankäytön kehittämistä.
- Mt 140 parantaminen Kaskelantien ja Koivulantien kohdalla, 11 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.
- Kt 50 Masalanportin eritasoliittymän parantaminen, 41 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on parantaa lähialueen saavutettavuutta ja tukea kaavoitusta.
- Vt 25 kehittäminen Mäntsälässä, 13 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.
- Kt 51 ja mt 115 Sunnavikin liittymän parantaminen eritasoliittymäksi, 28 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on sujuvoittaa liittymän toimintaa ja vähentää alueella tapahtuvia onnettomuuksia.
- Vt 25 parantaminen Asemantien liittymän kohdalla, 37 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja saavutettavuutta sekä edistetään maankäytön kehittämistä.
- Vt 25 Kalevankadun liittymän parantaminen eritasoliittymäksi ja mt 1421 Jokelantien liittymän parantaminen, 8 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on parantaa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta sekä liikenneturvallisuutta.
- Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän pikavuoropysäkit ja liittymän parantaminen, 12 M€ (MAKU 145; 2020=100)
  - Tavoitteena on mahdollistaa alueen maankäytön kehittäminen ja parantaa bussiliikenteen palvelutasoa.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Kohteissa 2 ja 5 tiesuunnitelma on valmis. Kohteissa 3, 6 ja 10 on laadittu aluevarausuunnitelmat. Muissa kohteissa on suunnittelu käynnissä tai tarvitaan suunnitelma.

Hankkeiden kustannusarviot vaihtelevat 11 - 43 M€ (MAKU 145; 2020=100).

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Pääosin hankkeet parantavat seudullista ja paikallista saavutettavuutta.

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee. Laskennallisesti hankejoukko vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia 1,7 onnettomuudella vuodessa.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeilla ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Useassa hankkeessa parannetaan myös kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Tukee suunniteltua kestävästä yhdyskuntarakennetta.

### **Tehokkuus**

Hankkeiden kannattavuus vaihtelee hankkeittain suuresti. Hyötykustannussuhteet vaihtelevat -0,11 - 5,1. Paras kannattavuus (H/K=5,1) on hankkeella vt 25 Mäntsälässä, jossa merkittävin hyötyerä on aikakustannukset. Heikoin kannattavuus (-0,11) hankkeella mt 140, jossa negatiivinen hyötykustannussuhde johtuu siitä, että ratkaisu aiheuttaa kiertoa henkilöautoliikenteelle verrattuna nykytilanteeseen.

## Liite 4b

# Investointiohjelman 2025–2032 ulkopuolelle jääneet ratahankkeet

### Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden ratahankkeiden kuvaukset

Liitteen 4b lopussa on laajemmat kuvaukset seuraavista investointiohjelman ulkopuolelle jääneistä hankkeista.

- Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha
- Tampere-Jyväskylä
- Tampere-Seinäjoki: Lielähti-Parkano
- Ylivieska-Oulu

### Muut tarkastellut hankkeet

Seuraavassa on lueteltu muita tarkasteltuja yhteysvälejä ja niiden hankkeita.

- **Akselipainojen** 250 kN:n nostotarpeet ovat sijoittuneet Etelä- ja Länsi-Suomen ratayhteyksille, ja useimmat niistä ovat liittyneet vähentyneeseen transitoliikenteeseen. Tarve yhtenäisen 250 kN:n verkon saavuttamiseen on tältä osin pienentynyt, ja nostotarpeet vaativat seurantaa ja arviointia. Esillä on ollut toistaiseksi pääasiassa tarpeet Kouvola-Kuusankoski- ja Hyvinkää-Karjaa-väleillä, mutta näitäkin on arvioitava osana yhteyksien muita korjaus- ja parantamistarpeita.
- **Hanko-Hyvinkää-radalla** (TEN-T-kattava) haasteena on ollut junaliikenteen rajalliset kohtaamismahdollisuudet Hyvinkään ja Lohjan välillä. Kapasiteetin parantamisesta on tehty vuonna 2022 valmistunut esiselvitys ja hankearviointi. Uuden liikennepaikan rakentamista ei nähty selvityksessä toistaiseksi perusteltuna. Ensivaiheessa toimivuutta voitaisiin kuitenkin parantaa uudella välisuojastuspisteellä.
- **Imatra-Joensuu-väliltä** (pääväylä, TEN-T-kattava) investointiohjelmaan on priorisoitu kiireellisimmoin tarvittavat toimenpiteet välityskyvyn lisäämiseksi. Vuonna 2023 valmistuneessa tarveselvityksessä ja hankearvioinnissa on tarkasteltu myös laajemmin toimenpiteitä mm. matka-aikojen lyhentämiseksi ja henkilöliikennepaikkojen parantamiseksi. Jatkosuunnittelua tehdään myös laajemmasta toimenpidekokonaisuudesta kuin vain investointiohjelmaan priorisoiduista toimenpiteistä.
- **Imatran liikennepaikalla** (pääväylä, TEN-T-kattava) on tehty suunnittelua liikennepaikan kehittämiseksi Imatra-Imatrankoski-raja-välillä. Tarkoituksena on ollut mahdollistaa aiemmin olemassa olleiden Venäjän raakapuun tuontikuljetusten lisäksi vientikuljetukset sekä rajan ylittävä henkilöliikenne Imatrankoskelle. Hankkeen 1. vaiheeseen on sisältynyt mm. sähköistys, Imatrankosken tavaratapihan toimintojen siirtäminen Pelkolaan, matkustajaliikenteen toimenpiteet Imatrankoskelle ja Imatran kolmioraitteen rakentaminen sekä peruskorjaustoimenpiteitä ja akselipainon korotus 250 kN:iin. Lähtökohdat ja perusteet kehittämiselle ovat muuttuneet Suomen ja Venäjän välisen liikenteen loputtua ratayhteydeltä. Liikenteen kehittymisestä ei ole myöskään näkymiä.
- **Kouvola-Kuopio-väliltä** (pääväylä, TEN-T-kattava) investointiohjelmaan on priorisoitu kustannustehokkaimmat toimenpiteet matka-aikojen lyhentämiseksi. Vuonna 2023 valmistuneessa tarveselvityksessä ja hankearvioinnissa on tarkasteltu myös laajemmin toimenpiteitä matka-aikojen lyhentämiseksi ja välityskyvyn

parantamiseksi. Jatkosuunnittelua tehdään myös laajemmasta toimenpidekokonaisuudesta kuin vain investointiohjelmaan priorisoiduista toimenpiteistä. Kouvola-Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto on hallitusohjelman investointiohjelmassa.

- **Laurila-Rovaniemi-yhteydellä** (pääväylä, TEN-T-kattava) on noussut esiin kysymyksiä välityskyvyn riittävydestä. Väliltä tarvitaan tarkempaa tietoa mahdollisista kehittämistoimenpiteistä sekä niiden kustannuksista ja vaikutuksista ennen kuin niitä voidaan arvioida mahdollisina investointiohjelmaan nostettavina hankkeina.
- **Luumäki-Vainikkala-rataosalla** (pääväylä, TEN-T-ydin) on ollut tarpeita parantaa radan välityskykyä sekä nopeuttaa Suomen ja Venäjän välistä henkilöliikennettä. Tavaraliikenne välillä on vähentynyt ja henkilöliikenne kokonaan loppunut. Liikenteen kehittymisestä ei ole näkymiä. Liikenteellisen tilanteen muuttumisen takia radan kehittämistoimenpiteille ei ole tarpeita eikä perusteita.
- **Oulu-Kontiomäki-välille** (pääväylä, TEN-T-kattava) on suunniteltu Oulun kolmioraidetta ja Heikkilänkankaan liikennepaikkaa. Kehittämistarpeet ovat liittyneet keskeisesti Suomen ja Venäjän välisen tavaraliikenteen toimintaedellytyksiin. Kyseinen liikenne yhteydellä on loppunut, eikä sen kehittymisestä ole näkymiä. Liikenteellisen tilanteen muuttuminen on muuttanut kehittämistoimenpiteiden tarpeita ja perusteita.
- **Oulu-Laurila-välillä** (pääväylä, TEN-T-ydin) on peruskorjaustarpeen lisäksi esillä erilaisia parantamis- ja kehittämistarpeita. Tarpeista on tehty vuosina 2021–2022 tarveselvitystä. Liikennepaikkojen kehittäminen on saanut toteuttamisrahoitusta. Jatkokehittäminen vaatii sekä liikenteen kehittymisen seurantaan, että lisää tarpeiden ja toimenpiteiden selvittämistä ja arviointia.
- **Raisio-Naantali-välillä** esillä on peruskorjaus ja sähköistys. Radalla ei ole tällä hetkellä liikennettä. Liikenteen mahdollinen kehittyminen on esillä ja tilannetta seurataan. Liikenteellisestä tilanteesta johtuen hanketta ei ole perusteltua sisällyttää investointiohjelmaan.
- **Rantaradalla Helsinki-Turku** (pääväylä, TEN-T-ydin) on käynnissä vuonna 2023 tarveselvitys ja hankearviointi radan parantamistarpeista. Toimenpiteistä, niiden kustannuksista ja vaikutuksista sekä perusteluista tarvitaan lisää tietoa. Rantaradan kehittäminen on hallitusohjelman investointiohjelmassa.
- **Seinäjoki-Kaskinen-välillä** on merkittäviä kuntopuutteita ja radan korjaustarpeita. Liikennemääristä ja epäselvistä liikenteen kehitysnäkymistä johtuen korjaustai parantamisinvestoinneille ei ole ollut perusteluja.
- **Seinäjoki-Vaasa-välillä** (pääväylä) keskeisiä kysymyksiä ovat korjaustarpeet sekä henkilöliikenteen nopeuttaminen ja tasoristeysturvallisuuden parantaminen. Nopeuden nosto edellyttää myös merkittäviä peruskorjaustoimenpiteitä, joten hanketta on pidettävä ensisijaisesti peruskorjaushankkeena, jonka yhteydessä suoritetaan parannustoimenpiteitä. Ratasuunnitelman laatiminen on käynnissä. Investointiohjelmaa laadittaessa on nähty, että kokonaisuutena kaikkein tarvittavimmat toimenpiteet tulisi ratkaista osana perusväylänpitoa.
- **Tornio-Kolari-välin** parantamisesta on käynnistetty selvitys vuonna 2023. Selvitykset ovat kokonaisuutena valmistumassa vuoden 2024 alussa. Tarkasteltavana on mm. rataosan välityskyvyn riittävyys, liikenneturvallisuus ja sähköistäminen. Toimenpiteistä, niiden vaikutuksista ja kustannuksista on tietoa vasta selvitysten valmistuttua. Tornio-Kolari-radon sähköistäminen on hallitusohjelman investointiohjelmassa.

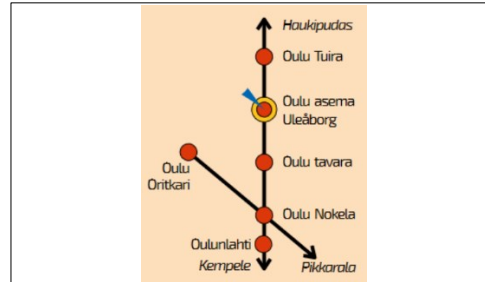


- **Vainikkalan ratapihalle** (pääväylä, TEN-T-ydin) on suunniteltu välityskykyä parantavia raide- ja turvalaitemuutoksia sekä muita pieniä toimenpiteitä. Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne ratapihalla on vähentynyt. Henkilöliikenne on kokonaan loppunut. Liikenteen kehittymisestä ei ole näkymiä. Liikenteellisen tilanteen muuttumisen takia kehittämistoimenpiteiden lähtökohdat ja perustelut ovat muuttuneet.
- **Ylivieska-Iisalmi-välillä** (pääväylä, TEN-T-kattava) esillä on ollut liikennepaikkojen kehittämistä tavaraliikenteen toiminnallisuuden parantamiseksi. Kehittämisestä on tehty myös ratasuunnitelma. Liikenteen kehittyminen ja parantamistarpeet vaativat seurantaa, minkä myötä mahdollisia toimenpiteitä on myös arvioitava uudelleen.

## Oulun asemakeskus ja henkilöratapiha

Tiedot päivitetty  
26.10.2023

**Oulun liikennepaikka koostuu useammasta liikennepaikan osasta, joista yksi on Oulu asema. Oulu toimii vaihtoasemana pääradan junien ja Oulu–Kontiomäki-rataosalla liikennöivien junien välillä sekä useiden pääradan junien pääteasemana.**



### NYKYTILA

Oulu asema sijoittuu TEN-T-verkon ydinverkolle ja pääväyläasetuksen mukaiselle pääväyläverkolle, pääväylien risteämiskohtaan. Oulun aseman henkilöratapihalla on kolme laituriraidetta ja autolastauslaituri sekä muutamia sivuraiteita. Reunalaituri on korkea ja välilaiturit ovat matalia. Asemanseudun kehittämistyö on käynnissä.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa Oulu on tunnistettu yhdeksi keskeisistä ratapihoista, joilla on tarvetta erilaisille peruskorjaus-, parantamis- tai kehittämistoimille. Kirjaus on yleinen liikennepaikan eri osia koskeva.

### HANKE JA TAVOITTEET

Oulun aseman esillä oleviin toimenpiteisiin liittyy erilaisia laiturijärjestelyjä (parantamista ja kehittämistä), laitureiden peruskorjausta, uusi alikulkutunneli, autolastauspaikan siirto ja liityntäpysäköintijärjestelyjä. Toimenpiteiden tarve kytkeytyy keskeisesti asemanseudun kehittämisen tavoitteisiin.

### AIKATAULU JA KUSTANNUKSET

Hankkeen ratasuunnitelman laatiminen on käynnissä. Ratasuunnitelma on tarkoitus laittaa nähtäville vuoden 2023 aikana ja se on mahdollista hyväksyä asemakaavamuutosten hyväksymisen jälkeen arviolta vuonna 2024. Hankkeesta on tehty alustava hankearviointi.

Hankkeen tämänhetkinen kustannusarvio on ratkaisusta riippuen 34 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100). Valtion ja Oulun kaupungin välisestä kustannusjaosta ei ole sovittu. Kustannusjakoneuvottelut ovat syksyllä 2023 käynnissä. Jotta hanke täyttäisi CEF-haun kriteerit, tulisi siihen yhdistää vahvemmin varsinaisiin raiteiden kapasiteettiin liittyvää kehittämistä.

Hanketta ei ole sisällytetty investointiohjelmaan, koska toimenpiteitä ei ole pidetty radanpidon näkökulmasta kiireellisinä. Kyse on enemmänkin maankäytön kehittämisen tukemisesta.

### VAIKUTUKSET

Hanke tukee alueellisen saavutettavuuden paranemista sekä parantaa matkaketjujen toimivuutta ja matkustajien olosuhteita asemilla. Hanke liittyy erityisesti asemanseudun maankäytön kehittämiseen ja siihen liittyviin tavoitteisiin. Hankkeen sisältämät toimenpiteet vähentävät myös liikenneverkon korjausvelkaa. Riippuen hankkeen toimenpiteistä, myös ratapihan toiminnallisuus mahdollisesti paranee. Hyöty-kustannussuunnitelma vaihtelee hankkeen sisällön mukaan, korkeimmillaan se on 0,15.

**Tampere-Jyväskylä**Tiedot päivitetty  
26.10.2023

**Tampere-Jyväskylä rataosa on kaksiraiteinen osuudella Tampere-Orivesi ja yksiraiteinen välillä Orivesi-Jyväskylä. Liikenne rataosalla on häiriöherkkää. Rataosalla on esillä niin matka-ajan lyhentämistavoitteita kuin välityskyvyn parantamistarpeita.**

**NYKYTILA**

Tampere-Jyväskylä-rataosan kuuluu pääväyliin TEN-T-verkon kattavaan verkkoon. Merkittävimmät kehittämistarpeet liittyvät häiriöherkkyyden vähentämiseen, tavaraliikenteen kulkumahdollisuuksiin ja henkilöliikenteen nopeustasoon.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa väli on tunnistettu yhteysväliksi, jolla on välityskykyhaasteita. Tilannekuva nostaa esille myös matka-aikojen lyhentämisen.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke sisältää Lahdenperä-Jämsä-välin kaksoisraideosuudet ja rataoikaisun matka-aikojen lyhentämiseksi, Lahdenperä-Jämsä-välin toimenpiteisiin liittyvän Jämsän aseman laituripolun korvaamisen eritasoratkaisuna sekä Laihalammin ja Korpilahden uudet liikennepaikat. Yhteyden suunnittelun aikana on tehty selvityksiä myös Saakoski-Jyväskylä-välin toimenpiteistä, mutta perusteltua on ollut jättää ne välin kehittämisen myöhempään vaiheeseen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Kehittämistoimenpiteitä on tehty yleissuunnitelma ja YVA. Lahdenperä-Jämsä-välillä on käynnistynyt ratasuunnitelma, joka valmistuu vuoden 2024 alkupuoliskolla. Rakentamissuunnittelua käynnistetään tämän jälkeen rakentamisen aloitusta tukevista toimenpiteistä. Laihalammin liikennepaikan ratasuunnitelma on valmis. Rakentamissuunnitelma valmistuu vuoden 2024 alkupuoliskolla. Korpilahden liikennepaikan ratasuunnitelma on käynnistynyt vuonna 2023. Hankkeesta on tehty hankearviointi, joka päivitetään hankkeen sisällön mukaiseksi keväällä 2024.

Toimenpiteiden kustannusarvio on 361 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100). Yhteysvälin suunnitteluun on saatu tukea CEF2021-haussa. Mikäli CEF-hakuja on auki, hankkeen rakennussuunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Hankkeen alhainen hyöty-kustannussuhde heikentää mahdollisuuksia saada CEF-tukea rakentamiseen (tuen osuus 30 %) yleisessä haussa.

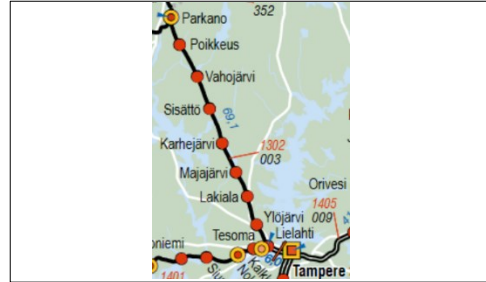
Hanketta ei esitetä investointiohjelmaan, koska kiireellisemmin on todettu tarvittavan erilaisten rata-verkon toimivuutta parantavien toimenpiteiden toteutusta eri puolilla rataverkkoa. Niillä vastataan ja vaikutetaan laajemmin henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeisiin.

**VAIKUTUKSET**

Hanke parantaa erityisesti alueiden välistä saavutettavuutta ja myös kansainvälistä saavutettavuutta. Matka-aikojen lyhentyessä ja ratakapasiteetin kasvaessa sekä junien liikennöinnin häiriöherkkyyden vähentyessä. Lahdenperä-Jämsä-välin toimenpiteet mahdollistavat ei kaupallisten junakohtausten poistamisen sekä vakiorakenteisen tunnin vuorovälin henkilöliikenteelle. Hanke parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja matkustajien palvelutasoa. Hanke parantaa myös matkustajien olosuhteita ja turvallisuutta asemilla. Hankearvioinnin mukainen hyöty-kustannussuhde on ollut 0,42.

**Tampere-Seinäjoki: Lielahdi-Parkano**Tiedot päivitetty  
26.10.2023

**Tampere (Lielahdi) -Seinäjoki -väli on yksiraiteinen ja matkustajamääriltään Suomen toiseksi vilkkain rataosa. Ennusteissa on ollut myös liikenteen kasvua.**

**NYKYTILA**

Tampere-Seinäjoki-rataosa kuuluu pääväyliin ja TEN-T-ydinverkkoon. Rata on Tampereen Lielahden ja Seinäjoen välillä yksiraiteinen. Henkilöliikenteen nopeustaso on 200 km/h. Vaikka radalla on useita liikennepaikkoja junien kohtaamismahdollisuuksien parantamiseksi, yksiraiteisuus rajoittaa junien lisäämismahdollisuuksia. Erityisesti matkustajaliikenteeseen on ennustettu kasvua.

Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rataosa nousee esille matka-aikojen lyhentämisen näkökulmasta Tampere-Oulu-välillä, mutta ei keskeisimpänä rataverkon välityskykyhaasteena.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Esillä on toimenpiteinä Lielahdi-Lakiala-välin kaksoisraide välityskyvyn parantamiseksi ja Parkanossa Vahojärven liikennepaikan parantaminen pidempien junien kohtaamismahdollisuuksien parantamiseksi.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tampere-Seinäjoki-välistä on tehty erillinen tarveselvitys ja väliä on tarkastelu myös koko yhteyden Tampere Oulu-tarveselvityksessä (2020). Tarveselvityksen yhteydessä on tehty hankearviointi, joka vaati myös päivityksen. Tarveselvityksessä ensimmäisinä edistettävänä toimenpiteinä on noussut esiin Lielahdi-Lakiala-välin kaksoisraide ja Vahojärven liikennepaikan parantaminen. Parhailaan Lielahdi-Lakiala-väli on yleissuunnitelman ja YVA:n laatimisvaiheessa. Vahojärven liikennepaikan osalta on käynnissä ratasuunnitelman laatiminen. Nämä valmistuvat vuoden 2024 loppuun mennessä.

Toimenpiteiden kustannukset ovat yhteensä noin 101 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen suunnitteluun on saatu CEF-tukea. Mikäli CEF-hakuja on auki, hankkeen rakennussuunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Hankkeen alhainen hyöty-kustannussuhde heikentää mahdollisuuksia saada CEF-tukea rakentamiseen (tuen osuus 30 %) yleisessä haussa.

Toimenpiteitä ei ole esitetty investointiohjelmaan, koska niitä ei voida valtakunnallisten tarpeiden priorisoinnin näkökulmasta pitää keskeisimpinä tai kiireellisimpinä. Vahojärven liikennepaikkaa voidaan edistää mahdollisesti myös erillisenä pienempänä hankkeena. Toimenpiteiden vaikuttavuutta pitää myös tarkastella lisää.

**VAIKUTUKSET**

Toimenpiteet parantavat erityisesti alueiden välistä saavutettavuutta. Toimenpiteet eivät lisää merkittävästi välityskykyä (melko lyhyt kaksoisraideosuus), mutta vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä. Toimenpiteistä hyötyy lähinnä tavaraliikenne toimivuuden paranemisen kautta. Toimenpiteiden hyöty-kustannussuhde on ollut 0,12. Toimenpiteiden vaikutuksia ja vaikuttavuutta arvioidaan vielä lisää käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

## Ylivieska-Oulu

Tiedot päivitetty  
26.10.2023

**Ylivieska-Oulu-väli on yksiraiteinen ja se on tärkeä rataosa sekä tavara- että matkustajaliikenteelle. Tavaraliikenteen määrien kehitykseen liittyy epävarmuuksia, mutta henkilöliikenne on lisääntynyt ennusteiden mukaisesti.**



### NYKYTILA

Yksiraiteinen Ylivieska-Oulu-rataosa kuuluu pääväyliin ja TEN-T-ydinverkkoon. Henkilöliikenteen nopeustaso on pääosin 160–200 km/h. Henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamisessa on ollut haasteita ja yksiraiteisuus rajoittaa tulevaisuudessa junien lisäämismahdollisuuksia riippuen liikenteen kehityksestä. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa rata on ollut esillä kohteena, jossa on välityskykyyn liittyviä keskeisiä haasteita. Liikenteellinen tilanne on kuitenkin muuttunut Suomen ja Venäjän välisen tavaraliikenteen loputtua väliltä, eikä sitä voi luokitella enää välityskyvyltään rataverkon kriittisimpiin kohteisiin. Strategisessa tilannekuvassa on mainittu koko Tampere-Oulu-väli lisäksi matka-aikojen lyhentämisen näkökulmasta. Liminka-Oulu-välin kehittäminen on hallitusohjelman investointiohjelmassa.

### HANKE JA TAVOITTEET

Toimenpiteinä on Liminka-Oulu-välin kaksoisraide välityskyvyn lisäämiseksi sekä liikennepaikkojen (Kangas, Hirvineva) parantamista junien kohtaamismahdollisuuksien parantamiseksi.

### AIKATAULU JA KUSTANNUKSET

Yhteysväliä on tarkasteltu osana Tampere-Oulu-tarveselvitystä (2020). Tarveselvityksessä ensimmäisinä edistettävänä toimenpiteinä nousi esiin Liminka-Oulu-välin kaksoisraide ja liikennepaikkojen parantamista. Liminka-Oulu-välistä sekä Kankaan ja Hirvinevan liikennepaikoista on tekeillä ratasuunnitelmat. Ratasuunnitelmien valmistuminen on arviolta vuoden 2024 loppuun mennessä. Lisäksi Ruukin liikennepaikan parantamisesta tehdään esisuunnittelua. Ruukkiin liittyy myös laajempia mahdollisia toimenpiteitä. Hankearviointia päivitetään ratasuunnitelmien pohjalta vuoden 2024 lopulla.

Toimenpiteiden kustannusarvio on noin 178 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100), josta kaksoisraiteen osuus on 170 milj. euroa sekä Kankaan ja Hirvinevan liikennepaikkojen osuus 8 milj. euroa. Liminka-Oulu-välillä esillä olevan tärinänhallinnan arvioidaan nostavan kustannusarviota, mutta kustannusten arviointi vaatii ensin selvyyttä tärinänhallinnan toimenpiteistä. Liminka-Oulu-radnan ratasuunnittelulle ja Ruukin liikennepaikan yleissuunnittelulle on myönnetty CEF-tukea. Mikäli CEF-hakuja on auki, hankkeen rakennussuunnitteluun voidaan hakea CEF-tukea 50 %. Hankkeen alhainen hyöty-kustannussuhde heikentää mahdollisuuksia saada CEF-tukea rakentamiseen (tuen osuus 30 %) yleisessä haussa.

Toimenpiteitä ei ole esitetty investointiohjelmaan, koska niiden tarpeessa ja vaikuttavuudessa on epävarmuutta. Tarpeisiin on aiemmin vaikuttanut keskeisesti Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne, jonka loppuminen on muuttanut tarpeiden perusteluja. Toisaalta esillä on ollut erityisesti raakapuu-kuljetusten määrien mahdollinen kasvu kotimaan metsäteollisuuden investointien seurauksena. Liikennepaikkojen parantamista voidaan edistää mahdollisesti myös erillisinä pienempinä hankkeina.

**VAIKUTUKSET**

Toimenpiteet parantavat alueiden välistä saavutettavuutta. Toimenpiteet eivät lisää merkittävästi välityskykyä (melko lyhyt kaksoisraideosuus), mutta vähentävät liikenteen häiriöherkkyyttä. On arvioitu, että toimenpiteistä hyötyisi lähinnä tavaraliikenne toimivuuden paranemisen kautta. Hanke sisältää melusuojuuksia, joiden myötä melusta kärsivien asukkaiden määrä vähenee. Kaksoisraide on liittynyt myös liikenteen aiheuttaman tärinäongelman ratkaisemiseen, joskin haitta on kytkeytynyt transitoliikenteeseen, jota välillä ei tällä hetkellä ole. Kaksoisraide toisi lisämahdollisuuksia lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Kehittämismahdollisuudet huomioidaan kaksoisraiteen suunnittelussa, mutta varsinaisia lähijunaliikenteen kehittämistoimenpiteitä kuten uusia seisakkeita ei suunnittelu tai hanke sisällä.

Toimenpiteiden hyöty-kustannussuhde on ollut 0,05. Arviointi on sisältänyt transitoliikenteen huomioon. Toimenpiteiden vaikutuksia ja vaikuttavuutta arvioidaan vielä lisää käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

## Liite 4c

# Investointiohjelman 2025–2032 ulkopuolelle jääneet maantiehankkeet

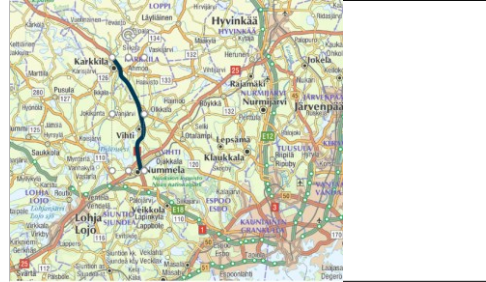
### Tärkeimpien investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden maantiehankkeiden kuvaukset

- Vt 2 Nummela - Karkkila
- Vt 4 Jyväskylän kohdalla
- Vt 4 Rovaniemen kohta
- Vt 5 Leppävirta - Kuopio
- Vt 6 Kouvolan kohta
- Vt 8 Laitilan kohta
- Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymän kohdalla, Pori
- Vt 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat (välit Edsevö-Lepplax, Ytterjeppo-Sorvist, Kruunupyy-Kokkola)
- Vt 9 Lieto - Aura
- Vt 9 Tampere - Orivesi (väli Käpykangas-Orivesi)
- Vt 9 Jämsä - Korpilahti ohituskaistat
- Vt 9 Riistaveden kohta, Kuopio
- Vt 9 Ylämyllyn kohdalla, Liperi
- Vt 12 Tampere - Kangasala (väli Alasjärvi-Huutijärvi)
- Vt 12 Lahti - Kouvola (väli Joutjärvi-Uusikylä)
- Vt 12 Lahti - Kouvola (väli Uusikylä-Tillola)
- Vt 18 Laihia - Seinäjoki
- Vt 19 Seinäjoki - Lapua
- E18 kt 50 Kehä III Vanhakartano - Vantaankoski, Vantaa
- E18 kt 50 Kehä III Puistolän pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa
- E18 Kt 40 Naantali - Raisio
- Mt 101 Kehä I Maarinsolmun kohdalla, Espoo
- Mt 180 Kurkela - Kuusisto (Paraisten väylä), Kaarina
- Mt 642 Äänekosken silta ja liittymäjärjestelyt, Äänekoski
- Mt 815 Lentokentätien parantaminen, Oulu ja Kempele
- Mt 1002 ja mt 11039 Skåldön silta, Raasepori
- Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys (väli Nukari-Purola)

### Muut tarkastellut maantiehankkeet (luettelona hankekorttien jälkeen)

**Vt 2 parantaminen välillä Nummela - Karkkila**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 2 Helsingistä Poriin on Satakunnan maakunnan ja Forssan seudun pääliikenneyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä on merkittävä rooli sekä henkilö- että raskaan liikenteen reittinä valtakunnallisesti, mutta myös seudullisesti. Valtatiet 2 (Helsinki–Pori) ja 9 (Turku–Tampere –Jyväskylä–Kuopio–Niirala) kuuluvat maanteiden pääväyliin. Tien merkitys korostuu suoran rautatieyhteyden puuttessa. Hanke on osa yhteysvälin Helsinki-Pori vaihteittain parantamista vastaamaan pääväyläasetuksen tavoitteita.**

**NYKYTILA**

Valtatie 2 on vilkkaasti liikennöity (4300–11 200 ajon/vrk). Liikennemäärästä raskaan liikenteen osuus on 7–13 %.

Nykytilanteessa tien laatutaso vaihtelee. Osa tiestä on tavallista 2-kaistaista maantietä, maantien 120 ja Karkkilan välillä on useita lyhyitä (alle 1 km) keskikaiteettomia 2+1-ohituskaistajaksoja, joissa tapahtuu vaaratilanteita ja henkilövahinko-onnettomuuksia. Paikoitellen niiden turvattomuutta lisäävät jaksojen keskellä olevat yksityistieliittymät. Vuosina 2006–2020 tapahtui 46 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 3 johti kuolemaan. Loukkaantuneita oli 22. Liikenneturvallisuus on vastaava tai hieman parempi kuin muilla vastaavilla päteillä.

Suuri raskaan liikenteen osuus, vaihteleva tiegeometria sekä nykyisten ohituskaistojen puutteet haittaavat sujuvuutta eikä valtatie 2 nykyisellään vastaa pääväyläasetuksen määrittämää laatutasoa. Suunnittelualueella on myös puutteita pohjaveden suojauksissa sekä meluntorjunnassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Tavoitteena on pääväyläasetuksen mukainen tavoitetilä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden suhteen, mahdollistaen kuitenkin myös alueen kehittämisen etenkin taajamaosuuksilla Nummelan, Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan alueilla.

Tavoitetilassa valtatie 2 parannetaan Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välillä nelikaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi ja Vihdin kirkonkylän ja Karkkilan välillä keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Kaikki tiejakson liittymät ovat eritasoliittymiä. Karkkilan keskustajakson kohdalle jää kaksikaistainen tie. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h ja Karkkilan keskustajakson kohdalla 80 km/h.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Vt 2 Nummela-Karkkila kehittämisselvitys valmistunut 2023. Ennen tiesuunnitteluvaiheen käynnistämistä selvitetään hankkeen mahdollinen YS ja YVA tarve.

Hankkeen alustava kustannusarvio on noin 77 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100). Kehittämisselvityksessä hankkeen kustannusarvio tarkentuu, kun laadittavan tiesuunnitelman laajuus on selvillä. Hanke oli mukana investointiohjelmassa 2023–2030 laajuudeltaan merkittävästi pienempänä kohteena. Hanke edellyttää uutta yleissuunnittelua mahdollisesti YVA:aa.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Parantaa alueiden välistä saavutettavuutta kehittämällä Helsinki–Pori-välin pääyhteyttä. Parantaa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa lisäämällä tieliikenteen turvallisuutta. Liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja kuljetusten välityskyky paranevat. Häiriötilanteet vähenevät ja matka-aikojen ennustettavuus paranee ja valtatieen laatutaso on yhtenäisempi.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee.



**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan. Pohjaveden pilaantumisriski pienenee. Kunnossapitokustannukset kasvavat.

**Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,0.

**Vt 4 Jyväskylän kohdalla**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 4 (E75) Jyväskylän kohdalla (Ranta-väylä) on osa TEN-T ydinverkkoa sekä tärkeä valtakunnallinen ja kansainvälinen päätieyhteys pääkaupunkiseudulta Keski-Suomen kautta Pohjois-Suomeen. Valtatie 4 on määritetty LVM:n pääväyläasetuksessa kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I. Valtatiellä on suuri merkitys sekä elinkeinoelämän kuljetuksille että henkilöliikenteelle. Valtatie 4 on merkittävä tavaraliikenteen väylä ja raskaan liikenteen määrä on suuri.**

**NYKYTILA**

Valtatie 4 halkaisee Jyväskylän keskustan kaupunkirakenteen ja tieosuus toimii Jyväskylän keskustan eteläisenä sisään tulotienä välittäen sekä pitkänmatkaista, seudullista että paikallista liikennettä. Jyväskylässä sijaitsee useita merkittäviä logistiikkakeskuksia.

Valtatie 4 on 2+2-kaistainen valtatie, missä nopeusrajoitus on 70 km/h. Nykyiset eritasoliittymät ovat liian tiheässä ja ramppijärjestelyt ovat puutteelliset. Valtatien etelä-pohjoissuuntainen liikenne joutuu käyttämään erittäin ahdasta ramppia Aholaidassa. Valtatie 4 on erittäin häiriöherkkä. Palvelutasopuutteet on tunnustettu strategisessa tilannekuvassa ja puutteita on useita.

Keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät ovat 29 000 ja raskaan liikenteen osuus on 8 %. Liikenneennusteen mukaan vuonna 2040 liikennemäärä on 40 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Seppälän eritasoliittymän rakentaminen. Aholaidan ja Lohikosken eritasoliittymien täydentäminen uusien rampein. Tourulan nykyisen eritasoliittymän ramppien poisto. Melusteiden rakentaminen.

Hankkeen tavoitteena on turvallinen sekä matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen valtatieyhteys, joka mahdollistaa valtakunnallisen kuljetusketjun toimivuuden ja kuljetusten ajantasaisuuden myös ruuhka-aikoina.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelmaa laaditaan.

Hankkeen kustannusarvio on noin 152 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. Hanke parantaa sekä valtakunnallisia liikenneyhteyksiä että yhteyksiä maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä sekä parantaa yhteyksiä Helsinkiin. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatie 4 käytävässä sekä parannetaan koko väyläverkon toimintavarmuutta.

Hanke parantaa merkittävästi Jyvässeudun saavutettavuutta, elinvoiman kasvua ja kilpailukykyä. Hanke edesauttaa Jyväskylän alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä elinkeinoelämän kehittämistä ja mahdollistaa julkisen henkilöliikenteen kehittämisen työssäkäynnin pääyhteysuunnissa.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Hankkeen toimenpiteet vähentävät 3,3 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Liikennekuolemat vähenevät yhdellä kuolleella / 3 vuotta. Toimenpiteet parantavat valtateiden 4/9 toimintavarmuutta vähentämällä onnettomuuksia ja liikennehäiriöitä erityisesti eritasoliittymien kohdilla.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen toimenpiteet vähentävät tieliikenteen aiheuttamia mm. CO<sub>2</sub> päästöjä n. 3,5 tn/v.

**Kestävyys**

Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja merkittävästi. Usean alueen asukkaan kokema melutaso laskee nykyisestä hanke valmistuttua. Maankäytön suunniteltu kehittyminen mahdollistuu.

**Tehokkuus**

Hankkeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Arviointiin sisältyvät kaupungin katuverkon rakentaminen sekä sen kustannukset, mutta niiden hyötyjä ei pystytä IVAR ohjelman laskelmin toteamaan. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, hyötykustannussuhde on 0,9.

## Vt 4 Rovaniemen kohta, väli Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi

Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 4 Helsinki-Utsjoki on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, osa valtakunnallista päätieverkkoa sekä TEN-T kattavaa verkkoa. Tiejakso Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi (36 km) on keskeinen osa kansainvälistä liikennekäytävää, joka toimii maakunnan yhteytenä muuhun Suomeen sekä Ruotsiin, Norjaan ja Luoteis-Venäjälle. Lapin kaivoshankkeet sekä koko Barentsin alueen luonnonvarojen hyödyntäminen ja siihen liittyvät investoinnit ja kuljetukset lisäävät valtatie merkitystä entistään.**



### NYKYTILA

Vuonna 2015 valmistuneen kehittämisselvityksen mukaan Rovaniemen keskustaa sekä etelästä että pohjoisesta lähestyttäessä esiintyy palvelutasopuutteita. Onnettomuustiheys ja -aste ovat suurempia kuin valtateillä keskimäärin, matka-ajan ennakoitavuus on huono ja nopeustaso on alhainen.

Ennustetilanteessa tien ja liittymien kapasiteetti tulee hankearvioinnin mukaan loppumaan, liikenneturvallisuus, sujuvuus ja ennakoitavuus huononevat. Kaivos- ja bioinvestointien myötä palvelutaso heikkenee ennustetta nopeammin ja riskit kasvavat entisestään raskaanliikenteen kasvun seurauksena.

### HANKE JA TAVOITTEET

Tietä siirretään Hirvaan kylän kohdalla uudelle linjaukselle. Nykyinen Isoaavantie/vt4 liikennevalo-ohjattu neliaaraliittymä korvataan eritasoliittymällä ja valtatie 4 väli Isoaavantie-Oijustie parannetaan 2+2 kaistaiseksi. Lisäksi tehdään Rovaniemen kaupungin katuosuuksien järjestelyjä, liittymä- ja kevyen liikenteenjärjestelyjä (Niskanperä, Alakorkalontie), melusuojuuksia ja ympäristön parantamistoimenpiteitä. Valtatie 4 ja Lentoasemanmaantien (mt 951) liittymä parannetaan eritasoliittymäksi. Napapiirin matkailualueen kohdalla nykyisten liittymien määrää vähennetään tai siirretään. Tieosuutta Napapiiri - Vikajärvi levennetään ja geometriaa parannetaan vastaamaan pääteiden palvelutasoa.

Toimenpiteiden tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta, sujuvuutta, ennakoitavuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kuljetusten taloudellista tehokkuutta, maankäytön kehittämistä ja kevyen liikenteen olosuhteita sekä vähentää päästöjä ja meluhaittoja.

### AIKATAULU JA KUSTANNUKSET

Tiesuunnittelua ei ole aloitettu.

Hankkeen kokonaiskustannus noin 50 milj. euroa (MAKU 2020=100:145).

### VAIKUTUKSET

#### Saavutettavuus

Vaihe 1 Hirvas-Rovaniemi: Henkilöautoliikenteen matka-aika suunnittelualueen läpi ruuhka-aikana on nykytilassa 13,21 minuuttia ja sen lasketaan kasvavan vuoden 2040 vertailuvaihtoehdossa 13,34 minuuttiin. Hankevaihtoehdossa henkilöautoliikenteen matka-aika ruuhka-aikana on 10,57 minuuttia.

Raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika suunnittelualueen läpi on nykytilassa 13,12 minuuttia ja vertailuvaihtoehdossa vuonna 2040 13,17 minuuttia. Hankevaihtoehdossa raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika on 11,94 minuuttia.

Vaihe 2 Rovaniemi-Vikajärvi: Henkilöautoliikenteen matka-aika suunnittelualueen läpi ruuhka-aikana on nykytilassa 15,49 minuuttia ja sen lasketaan kasvavan vuoden 2040 vertailuvaihtoehdossa 15,55 minuuttiin. Hankevaihtoehdossa henkilöautoliikenteen matka-aika ruuhka-aikana on 14,45 minuuttia.

Raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika suunnittelualueen läpi on nykytilassa 16,55 minuuttia ja vertailuvaihtoehdossa vuonna 2040 16,58 minuuttia. Hankevaihtoehdossa raskaan liikenteen keskimääräinen matka-aika on 16,16 minuuttia.

#### **Liikenneturvallisuus**

Vaihe 1 Hirvas–Rovaniemi: Vertailuvaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vuoden 2040 liikennemäärillä 2,34 onnettomuutta/vuosi. Hankevaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu suunnittelualueella 1,96 onnettomuutta/vuosi. Onnettomuustilanne paranee selvästi verrattuna nykytilanteeseen (2,68 heva/v).

Vaihe 2 Rovaniemi–Vikajärvi: Vertailuvaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on vuoden 2040 liikennemäärillä 1,70 onnettomuutta/vuosi. Hankevaihtoehdossa henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu suunnittelualueella 1,23 onnettomuutta/vuosi. Onnettomuustilanne paranee selvästi verrattuna nykytilanteeseen (2,05 heva/v).

#### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Hanke lisää hieman päästöjä.

#### **Kestävyys**

Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Maankäytön suunniteltu kehittyminen mahdollistuu.

#### **Tehokkuus**

Hankkeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Arviointiin sisältyvät kaupungin katuverkon rakentaminen sekä sen kustannukset, mutta niiden hyötyjä ei pystytä IVAR ohjelman laskelmin toteamaan. Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava, hyötykustannussuhde on 0,5–0,9.

**Vt 5 Leppävirta-Kuopio**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 5 on valtakunnallisesti tärkeä itäisen Suomen pääväylä sekä osa kattavaa TEN-T-verkkoa. Valtatie 5 Leppävirta–Kuopio on Itä-Suomen liikennestrategian kärkihanke.**

**NYKYTILA**

Yhteysväylillä on kohtalaisen paljon liikennettä (6 600–7 000 ajoneuvoa/vrk). Raskaan liikenteen osuus on noin 11 %.

Tiejakso on liikenteen määrään suhteutettuna kapea, mäkinen ja mutkainen ja yhteysväylillä on alhainen nopeusrajoitus. Erityisesti taajamissa on useita vaarallisia tasoliittymiä. Nykyinen tie jakaa taajamarakennetta ja liikenne aiheuttaa meluhaittoja. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat myös huonot.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Leppävirran kohdalla suunnittelualue alkaa Nikkilänmäen eteläpuolelta ja ulottuu Kaidanlammen eteläpuolelle. Perusratkaisuna on keskikaiteellinen ohituskaistatie, jossa tasoliittymät poistetaan ja toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää sekä rinnakkaistieyhteydet.

Leppävirta–Palokangas-välillä tietä parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan muun muassa rakentamalla ohituskaistoja ja yhtenäinen keskikaide sekä poistamalla tasoliittymät. Suunnittelualueelle toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää sekä rinnakkaistieyhteydet.

Palokankaalta Humalajoelle tie rakennetaan nelikaistaisena uuteen maastokäytävään nykyisen tien länsipuolelle nykyisen valtatie jäänä rinnakkaistieksi. Suunnittelualueelle toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää.

Hankkeen tavoitteena on:

Kehittää tietsuudesta liikenteen edellyttämän laatutason täyttävä valtatieyhteys. Vähentää liikennekuolemia ja henkilövahinko-onnettomuuksia merkittävästi. Parantaa elinkeinoelämän kuljetusten ja henkilöliikenteen sujuvuutta, toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Kehittää väyläverkkoa ja valtatie liittymäratkaisuja siten, että ne parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, palvelujen saavutettavuutta ja tukevat Leppävirran maankäyttöä ja yhdyskuntarakenteen suunnitelmallista kehittymistä. Turvata elinympäristön viihtyisyys, terveellisyys, turvallisuus ja toimivuus. Varmistaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja turvalliset yhteydet pysäkeille.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Valtatie 5 Leppävirta–Palokangas ja valtatie 5 Palokangas–Humalajoki-tiesuunnitelmat ovat ajantasaistettavina ja ne valmistuvat v. 2023 aikana.

Leppävirran kohdan tiesuunnitelma valmistuu v. 2023.

Yhteysvälin parantamisen alustava kustannusennuste on noin 150-160 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Liikenteen nopeustaso nousee ja autoliikenteen sujuvuus paranee; alhaiset nopeusrajoitukset poistuvat.

### **Liikenneturvallisuus**

Tasoliittymien poistaminen ja keskikaide lisäävät liikenneturvallisuutta.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Rakennettavat melusuojuukset vähentävät liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Palokangas–Humalajoki-välin uusi tielinjaus tukee nykyisen taajamarakenteen kehittämistä ja Paukarlahden kylän kulttuurimaiseman suojelua. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat ja tien estevaikutus vähenee.

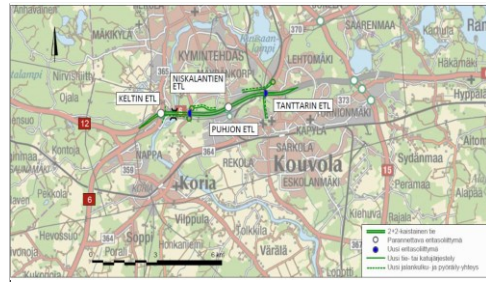
Leppävirran kohdan suunnittelulla vaikutetaan haastavien joukkoliikennepysäkkien parempaan saavutettavuuteen ja kestävän työmatkapendelöinnin helpottamiseen Kuopion työssäkäyntialueella.

### **Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Uudet arviot tehdään tiesuunnittelun yhteydessä.

**Vt 6 Kouvolan kohta 1. vaihe (iso kriittinen Keltin silta)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtakunnallisesti tärkeä ja Kaakkois-Suomen tieliikenteen selkäranka valtatie 6 (TEN-T kattava verkko) on erityisen tärkeä Kaakkois-Suomen suurteollisuudelle ja Kouvolan logistiikkakeskuksille. Kouvolan kohdalla sitä risteävät valtatie 12 Lahdesta ja valtatie 15 Kotkasta ja Mikkelistä.**

**NYKYTILA**

Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla turvaton ja laatutasoltaan poikkeava. Tieliikennettä häiritsee erityisesti Keltin huonokuntoinen valtatiesilta.

Tieverkon jäsentelyssä on puutteita valtatie 6 liittymistä johtuen. Valtatien liikenne kulkee osin alemman luokan väylillä. Valtatie 6 on Kouvolan kohdalla moottoriliikennetie. Valtatie on vilkasliikennetie (8 700–11 000 ajon/vrk) ja huomattava osa liikenteestä on pitkämatkaista. Suurin liikennemäärä on välillä Keltti–Puhjo, jossa on ajoittain jonoutumista. Raskaan liikenteen määrä (noin 1 400 ajon/vrk) ja osuus (13–16 %) ovat suuria ollen reilusti yli kaksinkertaisia pääteiden keskiarvoon verrattuna. Runsaan kesäasukuksen takia liikenne ruuhkautuu varsinkin kesäviikonloppuisin. Puhjon eritasoliittymän (Kouvolan pääliittymä) alueella on maakunnan suurin kauppakeskittymä, joka lisää liikennettä valtatielle ja ruuhkauttaa liittymiä. Yhteydet valtatieltä 6 keskustaan ja asuinalueilta kauppakeskittymään ovat puutteelliset.

Liikenneturvallisuustilanne on heikko teosuuden liikennekuolemien ja henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien tiheyden ollessa yli kaksinkertainen pääteiden keskiarvoon verrattuna. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot ja liittymien ruuhkautuminen lisää onnettomuusriskejä. Vuosina 2017–2021 valtatiellä 6 tapahtui 8 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Valtateiden varren asuntoalueille aiheutuu paljon meluhaittoja ja jalankulun ja pyöräilyn yhteyksissä on puutteita. Valtatien Kymi-joen vesistösilta on erittäin huonokuntoinen ja käyttöikänsä lopussa vaatien korjaamista.

Hanke on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa ja hanke parantaa liikenteen sujuvuutta ja nostaa väylän palvelutasoa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeessa valtatie 6 vilkkain osuus Keltistä Tanttariin parannetaan moottoriliikennetienä. Keltin ja Puhjon eritasoliittymiä parannetaan. Tanttariin ja Niskalantielle tehdään uudet eritasoliittymät ja keskustan sisääntulokatu. Valtatien pohjoispuolelle Tanttarista Puhjoon rakennetaan rinnakkaiskatu paikallista liikennettä varten. Kymi-joen ylittävä Keltin nykyinen silta peruskorjataan. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä sekä meluntorjuntaa lisätään huomattavasti. Myöhemmin toteutetaan Keltin länsipuolelle laaja Suviojan eritasoliittymä sekä itäosan muut tiejärjestelyt.

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen, jalankulku ja pyöräily-yhteyksien täydentäminen ja sujuvat yhteydet Kouvolan keskustaan. Lisäksi tien liikennöinti turvataan.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Valtatien 6 yleissuunnitelma valmistui vuonna 2015 ja hyväksyttiin Liikennevirastossa (nyk. Väylävirasto) 2018. Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettu ja se valmistuu 2023.

Hankkeen kustannusarvio on noin 95 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100). Kaupungin osuus on merkittävä.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke parantaa pitkämatkaisen liikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta. Tien vaikutusalueen logistiikkakeskusten sekä Kouvolan keskustan ja Puhjon keskuksen saavutettavuus paranee eri kulkumuodoilla. Keskeiset yhteydspuutteet poistuvat.



**Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinko-onnettomuuksien laskennallinen vähenemä on 0,7 onn/v (40 %) ja liikennekuolemien 1,7 onn/10 v (40 %). Hanke parantaa oleellisesti liikenneturvallisuutta myös katuverkolla sekä jalankulun ja pyöräilyn osalta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hieman hiilidioksidipäästöjä.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ja palvelutaso paranevat. Uusi yhteys Kymijoen yli on tärkein.

Kehittyvälle maankäytölle turvataan toimivat ja lyhyemmät liikenneyhteydet. Katuverkon järjestelyt selkeyttävät keskustan liikenneverkkoa ja tukevat sen kehittämistä. Kouvolan pohjoisosien yhteydet keskustaan ja Puhjoon paranevat. Kaksi rautatien tasoristeystä poistuu.

Valtatien huonot sillat uudistuvat ja paranevat.

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee noin 1 000:lla (10,4 km melusuojauksia).

**Tehokkuus**

Hanke parantaa liikennejärjestelmän taloudellisuutta ja tehokkuutta. Hyöty-kustannussuhde on 1,2. Merkittävimmät hyödyt syntyvät henkilöliikenteen aikakustannussäästöistä päätieverkolla sekä muulla tie- ja katuverkolla ja onnettomuussäästöistä.

**Vt 8 Laitilan kohta**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Turun ja Porin välinen osuus valtatiestä 8 on merkittävä tavaraliikenneväylä Lounais-Suomessa. Tieosuuden painoarvoa nostavat sen varrella sijaitsevat viisi satamaa ja ratayhteyden puuttuminen. Vilkaalla väylällä on myös runsaasti työmatkaliikennettä. Valtatie 8 on osa TEN-T-kattavaa verkkoa. Parantamisen tavoitteena on korjata puutteet tien laatuosassa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupungin kehittämisedlytyksiä.**

**NYKYTILA**

Tiejako Laitilan keskustan kohdalla poikkeaa muusta vt 8 tieosuudesta. Keskustan kohdalla paikallinen liikenne ja päätien liikenne sekoittuvat ja tie ei täytä tärkeimmille päätieyhteyksille asetettuja tavoitteita. Laitilan kaupungin keskusta-alue sijoittuu valtatie 8 ja kantatie 43 liittymän läheisyyteen valtatie 8 molemmille puolille.

Liikennemäärä keskustan kohdalla on suuri (n. 7 400-8 000 ajon./vrk) ja raskasta liikennettä on paljon (n. 830 ajon./vrk). Raskaan liikenteen kasvu on Lounais-Suomen pääteillä ollut selkeästi muuta maata nopeampaa. Valtatie 8 ja kantatie 43 valo-ohjattu liittymä toimii huonosti haitaten erityisesti kuljetusten sujuvuutta. Keskustan kohdalla on viimeisten viiden vuoden aikana tapahtunut 4 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Liikenteen ihmisiin kohdistuvat haittavaikutukset ovat suuret mm. hiukkasten, melun ja estevaikutusten osalta. Nykyiset liikennejärjestelyt vaikeuttavat pahoin Laitilan keskustan maankäytön kehittämistä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatie 8 ja kantatie 43 liittymään toteutetaan kiertoeritasoliittymä. Valtatie 8 yli toteutetaan kaksi risteyssiltaa (Kaukolantie ja Keskuskatu). Kantatie 43 katuliittymät muutetaan kiertoliittymiksi ja kantatielle toteutetaan 4 kevyen liikenteen alikulkukäytävää. Hanke on osa Vt 8 Turku-Pori-yhteysvälin kehittämistä.

Tavoitteena on liikenteen, Laitilan keskustan maankäytön kehittämisen ja taajamakuullisten tavoitteiden yhteensovittaminen EU:n TEN-T kattavan verkon vaatimusten kanssa.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis. Tarvittava yksittäinen asemakaavan täydennys on laadittavana. Toteutusvalmius on arviolta 2024.

Hankkeen kokonaiskustannus noin 48 milj. euroa (MAKU 2020=100:145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Kuljetusten nopeudenvaihtelut valtatiellä 8 ja Uusikaupunki-Harjavalta-suunnassa tasoittuvat, matkajasta tulee ennakoitavampaa.

Paikallisen liikenteen ja liikkumisen näkökulmasta hanke parantaa erityisesti jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ja houkuttelevuutta, kun jkpp-väylien verkko täydentyy huomattavasti ja valtatie ylittesi pääsee turvallisesti risteyssiltojen kautta. Valtatielle liittyminen on aiempaa turvallisempaa eritasoliittymien ramppien kautta. Hankkeen myötä keskustan liikenneverkkoa voidaan kehittää paremmin paikallisen liikenteen ja erityisesti kestävien liikkumismuotojen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmasta.

Alueen suurten työnantajien, muun muassa Laitilan Wirvoitusjuomatehtaan, yhteydet päätieverkolle paranevat mahdollistaen yritysten toiminnan laajentumisen.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää onnettomuuksien määrää laskennallisesti 0,7 onnettomuutta vuodessa.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä 1 600 tonnia vuodessa, mikä vastaa 12 % vähentymää vertailuvaihtoehtoon nähden.

**Kestävyys**

Myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.

Myös maankäytölle hanke avaa uusia mahdollisuuksia.

Hanke laskee melulle altistuvien määrää 68 asukkaasta 14 asukkaaseen.

**Tehokkuus**

Hankkeesta on tehty Väyläviraston ohjeiden mukainen hankearviointi. Suurimmat laskennalliset hyödyt saadaan matkojen ja kuljetusten aika- ja ajoneuvokustannuksista. Raskaalla liikenteellä painottuvat erityisesti ajoneuvokustannukset, henkilöliikenteellä puolestaan aikakustannukset. Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,2.

**Vt 8 parantaminen Tiiliruukin eritasoliittymän kohdalla, Pori**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 8 on Turusta Liminkaan johtava valtatie, joka kuuluu Suomen 1. lk:n pääväyläverkkoon ja on yksi tärkeimmistä tavaraliikenteen yhteyksistä Lounais-Suomessa. Hanke on osa laajempaa Turku-Pori yhteysvälihanketta.**

**NYKYTILA**

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) valtatiellä 8 Alaruukintien ja Pinomäentien välillä on 10586 ajon/vrk ja Alaruukintien ja Isomäen risteys sillan välillä 11239 ajon/vrk. Keskimääräinen vuorokausiliikenne Pinomäentien välillä on 500 ajon/vrk. Raskaan liikenteen osuus valtatiellä 8 on n. 11 %.

Suunnittelualueella valtatiellä 8 onnettomuuksia on viimeisen viiden vuoden aikana sattunut 12 kappaletta, joista neljä on johtanut loukkaantumiseen. Suurin turvallisuus- ja liikenteen sujuvuuspuute on sivusuunnilta valtatielle liittyminen erityisesti ruuhka-aikaan. Kaupunkiliikenne mm. linja-autot joutuvat ylittämään valtatie tasossa siirtyessään Pinomäentien Eteläväylälle.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatien 8 geometriaa parannetaan nykyisellä paikallaan siten, että nopeusrajoitus voidaan nostaa nykyisestä 60 km/h tasolle 80 km/h ja väylä muutetaan nelikaistaiseksi keskikaideteiksi. Alaruukintien liittymään rakennetaan rombinen eritasoliittymä, jossa Alaruukintie menee valtatie alitse. Pinomäentien tasoliittymä poistetaan ja korvaava yhteys tehdään valtatie alitse Eteläväylälle. Uudet jalankulku- ja pyöräily-yhteydet rakennetaan valtatie itäpuolelle. Huoltoaseman läheisyyteen tehdään tilavaraus liityntäpysäköintipaikalle.

Hanke on mahdollista yhdistää investointiohjelmassa esitettyyn vt 2 Porin kohdalla, jolloin hankkeiden toteuttamisessa voidaan saavuttaa merkittäviä synergiahyötyjä.

Hankkeen tavoitteena on liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen sekä tasoliittymien poisto valtatieltä 8.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on käynnissä ja valmistuu v. 2024.

Kustannusarvio on noin 21 M€, MAKU 145 (2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Erikoiskuljetusten liikenneolosuhteet parantuvat.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn sujuvuus ja turvallisuus paranevat. Linja-autopysäkit sekä liityntäpysäköinti lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde lasketaan tiesuunnitelman yhteydessä.

## Vt 8 Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn keskikaiteelliset ohituskaistat

Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuille kuljetuksille. Tiellä on suuri liikennemäärä ja erityisesti suuri raskaan liikenteen osuus, minkä vuoksi tiejaksolla on paljon ohitustarpeita. Ohitusmahdollisuuksia parannetaan ohituskaistaosuuksin.**



### NYKYTILA

Valtatie 8 yhteysväli Vaasa–Kokkola (130 km) on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkien runkoyhteyttä. Valtatie 8 kuuluu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon ja LVM:n asetuksen mukaiseen pääväyläverkkoon. Tiellä on suuri merkitys länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille.

Valtatie 8 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen erikoiskuljetusreitti. Tie on sekaliikenneväylä, jolla on puutteita liittymäjärjestelyissä. Taajamien ulkopuolella ohitusmahdollisuuksia heikentävät ohituskaistojen puute sekä paikoin kapea ja mutkainen tiegeometria. Maaseutujaksoilla liikennettä on kohtalaisen paljon 3300–7200 ajoneuvoa / vrk (KVL 2022), josta raskasta liikennettä on 500–900 ajoneuvoa / vrk. Raskaan liikenteen osuus on erityisen merkittävää (13–18 % kokonaisliikennemäärästä) valtateiden 8 ja 19 liittymän pohjoispuolella.

Viiden vuoden (2018–2022) ajanjaksolla on sattunut yhteensä 392 Poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 53 on johtanut loukkaantumiseen ja 5 on johtanut kuolemaan. Tarva-mallin mukaan onnettomuusaste tiejaksolla on 5,2 hevaonn./100 milj. ajon. km. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

### HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeessa toteutetaan uusia keskikaiteellisia ohituskaistaosuuksia yhteysvälille. Uusien ohituskaistaosuuksien tieteellinen suunnittelu on aloitettu vuonna 2021 Ytterjeppo-Sorvist ja Edsevö-Lepplax väleille ja seuraavaksi suunnittelu aloitetaan Kruunupyyn ja Kokkolan kuntarajan kohdalle tulevalle ohituskaistaosuukselle. Ohituskaistaosuuksien lisäksi hankkeissa toteutetaan liittymäjärjestelyjä ja muita liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia toimenpiteitä ohituskaistaosuuksien välittömässä läheisyydessä. Ohituskaistaosuuksille rakennetaan myös uusia rinnakkaisteitä paikallisen liikenteen tarpeisiin. Erityisesti Edsevö-Lepplax välin tieteellinen suunnitelma sisältää runsaasti muita parantamistoimenpiteitä suunnittelujakson eteläpäässä.

Lisäksi pidemmällä aikavälillä kehitetään Oravaisten nykytilassa yksittäistä ohituskaistaa myös toisen suunnan osalta sekä varaudutaan Ytterjepon eritasoliittymän eteläpuolella uuteen ohituskaistaosuuksien.

Tavoitteena on tien standardin parantaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja turvallisten ohitusmahdollisuuksien varmistaminen erityisesti pitkämatkaisen liikenteen tarpeisiin.

### AIKATAULU JA KUSTANNUKSET

Ytterjeppo-Sorvist tieteellinen suunnitelma on hyväksytty. Edsevö-Lepplax ohituskaistaosuuksien tieteellinen suunnitelma on valmis.

Kruunupyyn ja Kokkolan kuntarajan kohdalle tulevan ohituskaistaosuuksien tieteellinen suunnittelu aloitetaan vuoden 2023 aikana.

Ohituskaistaosuuksien kustannusarviot valmistuvat tieteellisesti suunnitellun edetessä. Kustannusarviot eivät vielä ole lopullisia. Ytterjeppo-Sorvist välin kustannusarvio on 7,3 M € ja Edsevö-Lepplax välin kustannusarvio noin 23,8 M € (MAKU 145, 2020=100). Muiden ohituskaistaosuuksien osalta ei ole vielä kustannusarviota.

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Sujuvampi liikenne, parantuvat ohitusmahdollisuudet ja paremmat liittymäjärjestelyt parantavat saavutettavuutta suunnittelujaksolla. Erityisesti pitkämatkaisen liikenteen olosuhteet paranevat, mutta samalla toimivimmat liittymäjärjestelyt parantavat alueellista saavutettavuutta ja mahdollistavat maankäytön kehittämisen valtatievarrella.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee. Lisäksi jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan.

### **Tehokkuus**

Hankearviointi toteutetaan tiesuunnitelmien valmistuttua.

**Vt 9 Lieto-Aura**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Vt 9 Turku–Tampere on osa poikittaista TEN-T kattavan verkon yhteyttä Turusta Joensuuhun. Tie on merkittävä sisämaan vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Osuus Lieto as. – Aura on nykyisellään turvaton leveäkaistatie, jota käyttää päivittäin noin 11 200 ajoneuvoa.**

**NYKYTILA**

Valtatien 9 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL 2018) välillä Lieto-Aura on noin 11 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on 10 prosenttia.

Valtatie 9 välillä Liedon as. – Aura on nykyisellään leveä-kaistatie, jonka merkittävimmät puutteet liittyvät liikenneturvallisuuteen ja tien laatutasoon. Suunnittelualueella on tapahtunut vuosien 2014–2018 aikana 53 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 15 on johtanut henkilövahinkoihin. Tieosuudella tapahtuu enemmän onnettomuuksia kuin maan muilla valtateillä keskimäärin kilometriä kohden.

Liikennevirran tiheys, ajokäyttäytyminen leveäkaistatiellä sekä pääsuunnan yli tasossa tapahtuvat kääntymiset aiheuttavat nopeustasoon suurta vaihtelua.

Tieosuus ei nykyisellään täytä 1 lk:n pääväylälle asetettuja palvelutasotavoitteita. Palvelutasopuutteet liittyvät ensisijaisesti turvallisuuteen. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on parantaa tieosuus vastaamaan 1 lk:n pääväylälle asetettuja palvelutasotavoitteita.

Hankkeessa muutetaan nykyinen leveäkaistatie keskikaiteelliseksi 4-kaistatieksi. Uusitaan Päivästäön ja Prunkkalan eritasoliittymät. Parannetaan Auranportin tasoliittymää. Rakennetaan rinnakkaisväyliä.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis. Toteutusvalmius on noin 2024.

Hankkeen kustannusarvio on noin 67 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke tukee matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sujuvien ja turvallisten yhteyksien avulla. Joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut paranevat merkittävästi, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Hankkeen vaikutukset joukkoliikenteen matka-aikoihin jäävät kuitenkin vähäiseksi. Hankkeessa ei toteuteta uusia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä, joten vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Hankkeen tuottamat matka-aikasäästöt perustuvat ruuhkautumisen vähenemään, liittymäviiveiden poistumiseen sekä nykyistä korkeampaan nopeustasoon. Hankkeella on merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia noin 47 % ja liikennekuolemia noin 100 %. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät kohtaamisonnettomuuksien vähenemästä nykyisen leveäkaistatien muuttuessa keskikaiteelliseksi tieksi ja risteämisonnettomuuksien vähenemästä tasoliittymien korvautuessa uusilla eritasoliittymillä. Riista-aitojen rakentamisen johdosta eläinonnettomuudet vähenevät merkittävästi. Riista-aidoista syntyy estevaikutuksia erityisesti hirvi- ja peuraeläimille. Uudet risteysillat lieventävät estevaikutusta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Tiesuunnitelmaratkaisun mukaisella tieverkolla päästöt kasvavat nykytilasta 3 %.

**Kestävyys**

Hanke mahdollistaa Auran maankäytön kehittämisen laadittavana olevan osayleiskaavan mukaisesti. Joukkoliikenteen pysäkkiratkaisut paranevat merkittävästi, mikä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Liikenteen kasvusta huolimatta liikennemeluhaitat eivät lisäännä ennustetilanteessa.

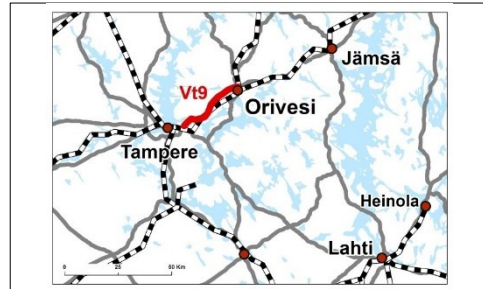
**Tehokkuus**

Tiesuunnitelman yhteydessä laaditun hankearvioinnin mukaan hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,5, joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyöty-kustannussuhteeseen vaikuttaa voimakkaasti rinnakaistieratkaisut sekä tien nykytilan kohtalainen toimivuus, joten liikenteelliset vaikutukset jäävät pieniksi. Hankkeella on kuitenkin selkeät turvallisuustilannetta parantavat vaikutukset.



**Vt 9 Tampere-Orivesi 2. vaihe (väli Käpykangas-Orivesi)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatien 9 yhteysväli Tampereelta Orivedelle (35 km) on osa maan halki kulkevaa poikittaisyhteyttä Turusta Niiralaan. Tampere-Orivesi yleissuunnitelman mukainen tavoitetila on 2+2-kaistainen eritasoliittymä.**

**NYKYTILA**

Yhteysväli on vilkasliikenteinen 10 800–21 400 autoa päivässä, joista 1 100–1 600 on raskaita ajoneuvoja. Vilkasliikenteisin osuus on Alasjärven ja Aitovuoren välinen moottoriliikenne-tieosuus, joka palvelee erityisesti myös Tampereen seudun työssäkäyntiliikennettä.

Tieosuuden ongelmana on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä sekä tien huono palvelutaso. Liikenteessä on sujuvuusongelmia aamu- ja iltaruuhkan aikaan sekä viikonloppuisin. Ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset. Liikennettä lisää myös kasvava maankäyttö tien vaikutusalueella. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Viiden vuoden (2015–2019) aikana tieosuudella on tapahtunut seitsemän kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa on kuollut kahdeksan henkilöä. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia on tapahtunut 38 kappaletta. Onnettomuuksissa loukkaantui yhteensä 46 henkilöä. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat olleet pääasiassa kohtaamisonnettomuuksia.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Yleissuunnitelman mukainen tavoitetilanne on moottoritie välillä Alasjärvi-Suinula ja 2+2 keskikaidetie eritasoliittymä välillä Suinula-Orivesi. Tavoitetila tarkentuu Käpykangas-Orivesi tiesuunnittelun yhteydessä.

Tavoitteena on turvata valtakunnallisesti keskeisen päätieyhteyden palvelutaso, parantaa tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuutta ja toimintavarmuutta sekä matka-aikojen ennustettavuutta. Liikenneturvallisuuden osalta tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien määrä ja pienentää 25 prosentilla henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrää.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on käynnissä.

Hankkeen kustannusennuste on noin 84 milj. euroa (MAKU 2020=100:145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Parantaa liikenteen sujuvuutta ja matka-aikojen ennakoitavuutta. Hanke parantaa alueellista saavutettavuutta ja maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuustilanne paranee. Hanke vähentää henkilövahinkoihin johtaneita onnettomuuksia noin 30 % ja liikenteestä aiheutuvia kuolemia noin 70 %.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

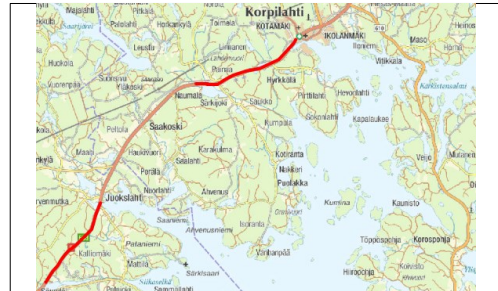
Hanke vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja. Joukkoliikenteen edellytykset paranevat. Tien estevaikutus pienenee.

**Tehokkuus**

Tämän kokonaisuuden yhteiskuntataloudellista kannattavuutta ei ole laskettu. Koko välin Alasjärvi-Orivesi hyötykustannussuhde on 1,7.

**Vt 9 Jämsä - Korpilahti ohituskaistat**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 9 on osa tärkeää valtakunnallista ja kansainvälistä itä-länsi poikittaisyhteyttä. Valtatie 9 yhdistää Tampereen ja Jyväskylän kasvavat kaupunkiseudut toisiinsa. Valtatie 9 on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Valtatie 9 on liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksessa määritetty kuuluvaksi palvelutasoluokkaan I. Valtatie 9 on myös osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa.**

**NYKYTILA**

Valtatie 9 on kaksikaistainen sekaliikennetie, missä on sekä keskikaiteettomia että keskikaiteellisia ohituskaistoja. Valtatien nopeusrajoitus vaihtelee 50–100 km/h välillä. 50 km/h rajoitus on Jämsän taajaman kohdalla valtateiden 9 ja 24 kiertoliittymän kohdalla.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä suunnittelualueella on 7 074–8 517 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus on 10,4–11,4 prosenttia ja raskaan liikenteen määrä 763–884 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Valtatiellä 9 on useita yksityistieliittymiä. Valtatien suuresta liikennemäärästä johtuen liittymistä on vaikeaa päästä valtatieen liikennevirtaan ja kääntyminen valtatielle on turvatonta. Valtatiellä on keskikaiteettomia ohituskaistoja, ohituskaistat ovat paikoin hyvin lyhyitä ja ohituskaistojen kohdalla on liittymiä, mikä aiheuttaa riskejä niin liikenteen sujuvuudessa kuin turvallisuudessa. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatien liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta parannetaan mm. rakentamalla nykyisille ohituskaistoille keskikaiteet ja toteuttamalla yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä. Rakennetaan uutta valaistusta.

Hankkeen tavoitteena on valtatieen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on käynnissä. Valtatielle 9 välille Orivesi - Jyväskylä laaditaan toimenpideselvitystä, joka on valmistunut 2023.

Hankkeen kustannusarvio on noin 49 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100). Hanke oli mukana investointiohjelmassa 2023–2030 kustannuksiltaan merkittävästi pienempänä (16 M€).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hankkeella on merkittäviä vaikutuksia koko valtakunnan liikenteeseen. Hanke parantaa sekä valtakunnallisia liikenneyhteyksiä että maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta koko valtatieen 9 käytävässä sekä vähennetään valtatieen häiriöherkkyyttä.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun nykyisille ohituskaistoille rakennetaan keskikaiteet, millä estetään kohtaamisonnettomuudet. Suorien yksityistieliittymien katkaiseminen valtatielle sekä tasoliittymien parantamiset, parantavat myös merkittävästi liikenneturvallisuutta, kun konfliktipisteet valtatiellä vähenevät ja liittyminen sekä erkaneminen valtatiehen toteutetaan parannetuina kaistajärjestelyin.

**Ilmastomuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke mahdollistaa tasaisemman matkanopeuden, kun valtatiellä olevia ohituskaistoja pidennetään. Säännölliset ohitusmahdollisuudet vähentää jarruttelua ja mahdollistaa hitaampien, kuten runsaan raskaan liikenteen ohittamiset hallitusti. Hankkeen vaikutukset hiilidioksidipäästöihin jäävät vähäisiksi.

**Kestävyys**

Hankkeessa suljetaan suorat yksityistieliittymät valtatielle ja järjestellään yhteydet rinnakkaistieverkon kautta ohituskaistaosuuksien ulkopuolelle. Toteutettava rinnakkaistieverkko mahdollistaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisemman liikkumisen kuin valtatievarrella.

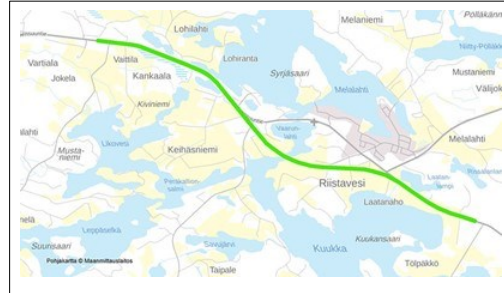
Valtatien varren rinnakkaistie mahdollistaa maankäytön kehittymisen, kun yhteydet valtatielle parannetaan turvallisemmiksi.

**Tehokkuus**

Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan suunnittelun yhteydessä.

**Vt 9 Riistaveden kohta (iso kriittinen Kivisillansalmen silta)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Joensuuhun. Tiesuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon ja pääväylien palvelusluokkaan II. Tiesuuden liikennöitävyyttä haittaavat puutteet liittymien turvallisuudessa ja liikenteen sujuvuuden ongelmat.**

**NYKYTILA**

Suunnittelukohte sijaitsee valtatiellä 9, Riistavedellä Kuopion itäosassa. Suunnitteluosuuden pituus on noin 7 kilometriä. Suunniteltava tiesuus alkaa Vartiolasta, maantien 5400 liittymästä ja sivuaa Melalahden taajamaa sen eteläpuolelta. Tiesuus päättyy taajaman itäpuolella maantien 16441 liittymään.

Suunniteltavan tiesuuden liikennöitävyyttä haittaavat tien kapeus, mäkisyyys ja mutkaisuus. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot. Tiesuuden suuntaus alittaa jopa 80 km/h mitoitusnopeudelle asetetut vaatimukset, eikä se näin ollen täytä valtatielle asetettuja palvelutason II vaatimuksia. Puutteita on myös tien tasauksessa.

Yksittäisiä ongelmakohteita valtatiellä ovat kapean poikkileikkauksen takia Kivisillansalmen silta sekä Riistaveden kirkon ja hautausmaan välinen kohta. Kivisillansalmen holvisilta rajoittaa myös ajoneuvoasetusta raskaimpien erikoiskuljetusten liikennöintiä. Mikäli sillan kunto heikkenee, niin sillalle joudutaan asettamaan painorajoitus.

Liittymistä ongelmallisimpia ovat laaja-alainen ja kanavoimaton Keskustien liittymä sekä maantien 566 (Kaavintie) liittymä. Liittymissä on huonot näkemäolosuhteet.

Suunniteltavalla tiejaksolla ei ole erillistä pyörätieyhteyttä ja näin ollen jalankulun ja pyöräliikenteen asema on turvaton valtatie kapeilla pientareilla.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen. Valtatiejaksoa parannetaan ohituskaistoilla, kehittämällä jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteita sekä toteuttamalla yksityisteiden ja maanteiden liittymäjärjestelyjä. Uusi tielinja johdetaan Hätilänsalmen kautta, johon rakennetaan uusi vesistösilta. Uusi tieyhteys vesistösiltoineen mahdollistaa suurten ja ajoneuvoasetusta raskaampien kappaleiden kuljettamisen valtatie pitkin.

Seudulliseen pääreittiin liittyvä pyörätieyhteys jatkuu maantien 5400 (Savulahdentie) liittymästä Melalahden taajamaan saakka.

Suunniteltavan tiesuuden lähtökohtana on 100 km/h mitoitusnopeus ja sen mukainen valtatie poikkileikkaus, pituuskaiteisuus ja suuntaus.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnittelu on käynnissä.

Alustava kustannusennuste on noin 23 milj. euroa (MAKU 145, 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Päätieverkon liikenteellinen sujuvuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Eritasoliittymät parantavat liikenteen sujuvuutta ja alemman tieverkon yhteyksiä valtatielle. Työmatkaliikenteen yhteydet paranevat lyhentäen myös matka-aikoja. Erikoiskuljetusten reitinvalintamahdollisuudet paranevat.

**Liikenneturvallisuus**

Tarkentuu tiesuunnitelman yhteydessä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Valtatielinjauksen siirtyminen kauemmaksi taajamasta vähentää meluhaittoja sekä mahdollistaa maankäytön kehittämisen taajamassa.

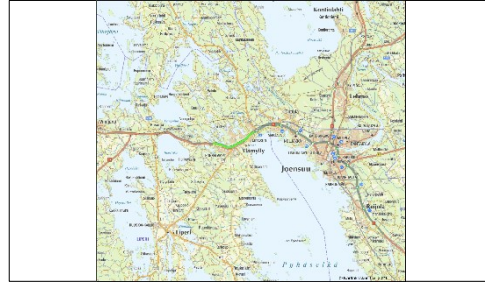
Pohjavesisuojauskset vähentävät tienpidosta ja onnettomuuksista aiheutuvia haittoja ja riskejä vedenoton kannalta.

**Tehokkuus**

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus lasketaan tiesuunnittelun yhteydessä.

**Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla, Liperi**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralan raja-asemalle. Tiesuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon ja pääväylien II tasoluokkaan. Tiesuuden liikennöitävyyttä haittaa tasoliittymien turvallisuuspuutteet ja liikenteen sujuvuuspuutteet.**

**NYKYTILA**

Suunnittelukohte sijaitsee valtatiellä 9 Ylämyllyn taajaman alueella, Liperin kunnassa. Suunniteltava tiesuus on pituudeltaan 6 km. Tiesuus alkaa Honkalammen liittymästä ja päättyy Joensuun suuntaan ennen Hirsiniemen eritasoliittymää. Suunnittelualueen keskellä sijaitsee M 4706 Liperintien tasoliittymä. Suunniteltavan tiesuuden liikennöitävyyttä haittaavat erityisesti Liperintien tasoliittymän välityskyvyn ja liikenneturvallisuuden puutteet. Ylämyllyn taajaman liikennemäärät kasvavat maankäytön lisääntyessä. Liittymän kohdalla on 80 km/h nopeusrajoitus. Honkalammen kohdalla on valtatiellä Ylämyllyntien kadun tasoliittymä. Valtatie sijoittuu lähes koko osuudella I-luokan pohjavesialueelle. Valtatielle ei ole tehty pohjaveden suojauksia. Valtatietä sivuaa sen pohjoispuolella luonnonsuojelualueet. Nykyinen valtatie läheisyydessä oleva asutus on pääosin melualueella ja suojauksia ei ole toteutettu. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Liperintien liittymään suunnitellaan eritasoliittymä suurin rampein. Valtatie suunnitellaan 2+2 keski-kaiteelliseksi tieksi, jossa on 100 km/h nopeusrajoitus. Honkalammen liittymään suunnitellaan myös eritasoratkaisu suuntaisliittymän. Valtatielle suunnitellaan risteyssilloja ja pohjavesi- sekä melusuojausjauksia. Suunnitteluratkaisut tukevat myös Liperin kunnan maankäytön ja liikenteen sujuvuuden pitkän aikavälin tavoitteita. Valtatielle suunnitellaan risteyssilloja ja pohjavesi- sekä melusuojausjauksia.

Hankkeen tavoitteena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnittelu on käynnissä.

Hankkeen kustannusennuste on noin 52 milj. euroa (MAKU 145 2020=100). Hanke tuli mukaan investointiohjelman 2022–2029 kustannuksiltaan merkittävästi pienempänä (20 M€).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Päätieverkon liikenteellinen sujuvuus paranee ja matka-ajat lyhenevät. Eritasoliittymät parantavat liikenteen sujuvuutta ja alemman tieverkon yhteyksiä valtatielle. Työmatkaliikenteen yhteydet paranevat lyhentäen myös matka-aikoja. Liperin kunnan uusien asuinalueiden saavutettavuus valtatie molemmin puolin paranee. Suunnitellut ratkaisut eivät heikennä erikoiskuljetusten (SEKV), joukkoliikenteen eikä kävelyn ja pyöräilyn toimivuutta ja saavutettavuutta. Hidas liikenne ohjataan valtatieltä nykyisen järjestelyn mukaisesti Ylämyllyntielle Honkalammen eritasoliittymän kautta.

**Liikenneturvallisuus**

Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osalta saavutetaan 31 % vähenemä. Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden henkilömäärässä päästään 95 % kokonaisvähenemään.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Suunnitteluratkaisut tukevat Liperin kunnan liikenteen ja maankäytön tavoitteita alueella.

Melun torjunnalla parannetaan alueen ympäristöolosuhteita. Liikenteen melulle altistuvien rakennusten määrä vähenee 88 %.

Pohjaveden suojaukset pienentävät ympäristöriskejä.

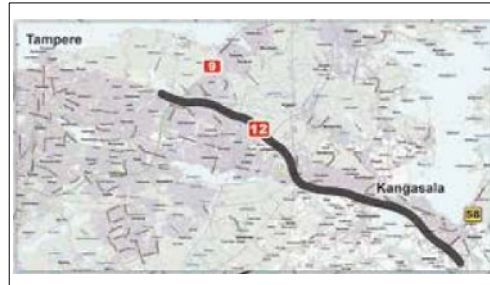
**Tehokkuus**

Hankkeen HK-suhde on 0,5 eli hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.



**Vt 12 Tampere-Kangasala (väli Alasjärvi-Huuti-järvi)**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtatie 12 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia yhteyksiä. Valtatiellä on merkittävä rooli Tampereen kaupunkiseudulla valtakunnallisena, seudullisena ja paikallisena yhteytenä. Suunnitteluosuudella on merkittäviä puutteita liikenneturvallisuudessa ja liikenteen sujuvuudessa.**

**NYKYTILA**

Valtatien 12 tieosuus Alasjärveltä Huutijärvelle sijaitsee Tampereen ja Kangasalan kaupunkien alueilla. Valtatie on nykyisin yksiajoratainen moottoriliikennetie. Parannettavan tieosuuden pituus on noin 12 km. Tieosuus ruuhkautuu säännöllisesti työmatkaliikenteen aikana.

Valtatien 12 parantamisella on suuri merkitys maankäytön kehittämismahdollisuuksiin kaupunkiseudulla. Tien vaikutusalueella on useita voimakkaasti kasvavia alueita, joista Tampereen ja Kangasalan rajaseudulle rakentuva noin 13 000 asukkaan Lamminrahkan-Ojalan alue on merkittävin.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä vuonna 2019 suunnittelualueella oli 9 200–22 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa oli vuonna 2019 750–1 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vilkkaimmillaan liikenne on Alasjärven eritasoliittymässä valtateiden 9 ja 12 liittymäkohdassa. Ennustetilanteessa vuonna 2040 liikennemäärät nousevat 12 200–36 800 ajoneuvoon vuorokaudessa. Viiden vuoden (2015–2019) aikana tieosuudella on tapahtunut 20 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa on loukkaantunut yhteensä 25 henkilöä. Lisäksi ramppiliittymissä tai risteävien väylien osuuksilla on tapahtunut neljä henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Valtatien nelikaistaistaminen rakentamalla uusi ajorata tieosuuden alkupäässä nykyisen ajoradan pohjoispuolelle ja loppupäässä nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Poikkileikkauksena käytetään kapeaa nelikaistaista keskikaiteellista poikkileikkausta.
- Seitsemän nykyisen eritasoliittymän parantaminen.
- Valtatien poikittaisten kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen
- Melusuojausten rakentaminen sekä asuinalueiden että Kirkkojärven Natura-alueen suojaamiseksi melulta.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Yleissuunnitelma on valmis. Tiesuunnittelu aloitetaan v. 2023.

Hankkeen kustannusarvio on noin 123 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Liikenteen palvelutaso paranee ja etenkin työmatkaliikenteen ongelmat vähenevät. Hanke parantaa alueellista saavutettavuutta ja maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee erityisesti linjaosuuden kohtaamisonnettomuuksien osalta. Hanke vähentää henkilövahinkoon johtavia onnettomuuksia 24 % ja liikennekuolemia 61 % nykytilanteeseen verrattuna.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Hanke vähentää liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä ennustetilanteessa noin 4 000 tonnilla vuodessa.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus ja palvelutaso paranevat.

Nopean joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Hanke tukee maankäytön kehittämistä.

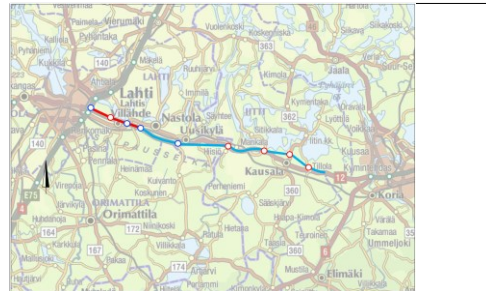
Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.

**Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Hyötykustannussuhde on 3,6.

**Vt 12 Lahti-Kouvola (Joutjärvi-Uusikylä)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatie 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko), osa Suomen maanteiden pääväyläverkkoa (palvelutasoluokka I) ja merkittävä elinkeinoelämän kuljetuksille. Valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatusoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuukseltaan huono.**

**NYKYTILA**

Valtatie 12 liikennemäärä vaihtelee 7200–16 000 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (10–14 %). Viikkain osuus on Joutjärven ja Nastolan välillä. Leveäkaistatien suuret liikennemäärät aiheuttavat liikenneturvallisuusriskejä ja vaarallisia ohituksia tehdään usein. Vuosina 2016–2020 tiejaksolla tapahtui 17 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Suuret liikennemäärät ja vilkas raskas liikenne aiheuttavat liikenteen jonoutumista ja häiriöitä liikenteen sujuvuuteen. Tie on tärkeä työmatkaliikenteen yhteys. Tien kapasiteetti ei vastaa tien liikennemääriä.

Nykyinen valtatie on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa. Eniten liikenteen meluhaittoja asutukselle on Villälteen alueella, mutta myös muualla tievarsi-asutukselle aiheutuu meluhaittoja.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatie parannetaan nykyisellä paikallaan nelikaistaiseksi moottoriväyläksi Joutjärven ja Nastolan välillä (9 km) ja keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi Nastolasta Uuteenkylään (7 km). Joutjärven, Villälteen, Nastolan ja Uudenkylän eritasoliittymiä parannetaan. Kolavaan rakennetaan uusi eritasoliittymä, joka yhdistää Kariston alueen maantien 112 valtatiehen 12. Joutjärven ja Nastolan välinen osuus valaistaan. Lisäksi tehdään riista-aidat koko välille, laaja meluntorjunta sekä tarvittavat pohjavesisuojauskset.

Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden, toimintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Edellyttää tiesuunnitelmaa.

Hankkeen yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio on noin 55 milj. euroa (MAKU 2020=100:145). Hanke on toteutettavissa vaiheittain.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Alueiden välinen saavutettavuus paranee, kun elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeää yhteyttä maakuntakeskus Lahden ja Kouvolan välillä kehitetään. Toimenpiteiden myötä etenkin tavaraliikenteen ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus paranee.

**Liikenneturvallisuus**

Toimenpiteillä on oleellinen vaikutus tieosuuden liikenneturvallisuuuteen. Tiejakson parantaminen lisää sekä autoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Toimenpiteiden myötä henkilövahinko-onnettomuudet ja liikennekuolemat vähenevät tiejaksolla.

Hanke parantaa sekä henkilöliikenteen että kuljetusten turvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Melulle altistuvien määrä vähenee 560 asukkaalla ja melusuojauksia tehdään noin 10 km.

Hanke tukee suunniteltua alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Pohjaveden pilaantumisriski pienenee.

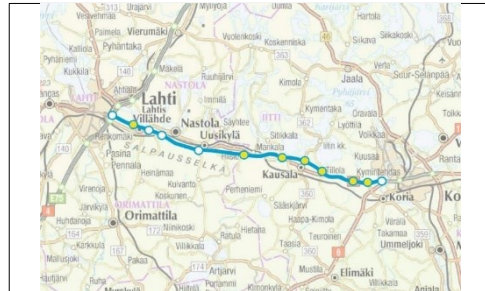
**Tehokkuus**

Merkittävimmät hyödyt syntyvät aika- ja ajoneuvokustannusten sekä onnettomuuskustannusten säästöistä.

Hankkeen hyötykustannussuhde vaihtelee 1,2–2,2 eri vaihtoehtojen välillä.

**Vt 12 Lahti-Kouvola (Uusikylä-Tillola)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa (TEN-T kattava verkko), osa Suomen maanteiden pääväyläverkkoa (palvelutasoluokka I) ja merkittävä elinkeinoelämän kuljetuksille. Valtatie 12 on Lahden ja Kouvolan välillä laatusoltaan vaihteleva ja sujuvuudeltaan sekä liikenneturvallisuudeltaan huono. Valtatie parannetaan ensivaiheessa keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikoimmalta osuudeltaan Uusikylä-Tillola.**

**NYKYTILA**

Valtatien 12 liikennemäärä vaihtelee 6 400–7 500 ajon/vrk ja raskaan liikenteen määrä on suuri (14–15 %). Tien varressa on runsaasti teollisuutta ja tie toimii Lahden ja Kouvolan kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen yhteytenä, joka näkyy vilkkaana arkiliikenteenä.

Uudenkylän ja Tillolan välisen tieosuuden (25 km) liikenneturvallisuus on huono, vaikka nopeusrajoituksia on alennettu. Vuosina 2017–2021 tiejaksoilla tapahtui 18 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan.

Valtatie on poikkeuksellisen kapea ja tien geometria on huono Arolassa ja Kausalassa. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja vilkas raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa noin 5 km:n matkalla. Nopeusrajoitus on Kausalassa ja Arolassa alhainen (50–60 km/h) ja tiejakson muilla osuuksilla pääosin 80 km/h. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Nykyinen valtatie on pohjavesialueella miltei koko matkalla ja suojaustarvetta on useissa kohteissa. Eniten liikenteen meluhaittoja asutukselle on Arolassa ja Kausalassa, mutta myös muualla tievarsiasutukselle aiheutuu meluhaittoja.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan Uudenkylän, Arolan, Kausalan ja Siperianmäen kohdilla. Valtatien mitoitussnopeus on 100 km/h. Kausalaa ja Tillolaan tehdään eritasoliittymät, muut pääliittymät ovat 1.vaiheessa tasoliittymiä. Eritasoliittymien rampit ja risteävät tiet sekä liittymäalueet valaistaan ja valtatielle rakennetaan riista-aidat koko suunnittelualueelle. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkastie, jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Valtatielle toteutetaan laadukkaat joukkoliikenteen järjestelyt Uudenkylän ja Kausalan eritasoliittymiin sekä Jokuen tasoliittymän yhteyteen. Arolan kohdalle toteutetaan valtatielle pysäköimisalueet, jotka toimivat myös raskaan liikenteen tarkastuspisteinä. Pohjavesialueet suojataan.

Hankkeen tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen sekä työ- ja asiointimatkojen turvallisuuden, sujuvuuden, toimintavarmuuden ja matka-aikojen ennustettavuuden oleellinen parantaminen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis.

Hankkeen kustannusarvio on noin 166 milj. euroa (MAKU 2020=100:145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Alueiden välinen saavutettavuus paranee, kun elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeää yhteyttä maakuntakeskus Lahden ja Kouvolan välillä kehitetään. Toimenpiteiden myötä etenkin tarvaliikenteen ja pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus paranee. Hanke lyhentää matka-aikoja, mikä

edistää myös markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden kilpailuedellytyksiä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

**Liikenneturvallisuus**

Toimenpiteillä on oleellinen vaikutus tieosuuden liikenneturvallisuuteen. Tiejakson parantaminen lisää sekä autoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Toimenpiteiden myötä henkilöva-hinko-onnettomuudet ja liikennekuolemat vähenevät tiejaksolla.

Hanke parantaa sekä henkilöliikenteen että kuljetusten turvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

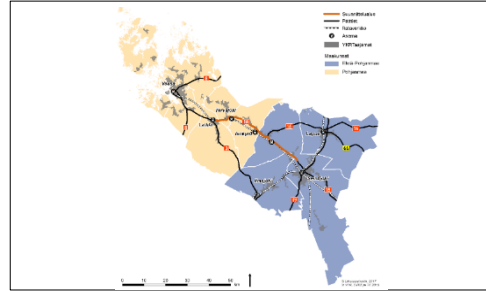
Melulle altistuvien määrä vähenee 390 asukkaalla. Suunnitelmassa esitetyillä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn järjestelyillä edistetään myös ihmisten mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikkumis-muotoja. Myös maankäytön kehittyminen mahdollistuu Kausalassa ja Arolassa. Pohjaveden pilaantu-misriski pienenee.

**Tehokkuus**

Suurin hyötyerä muodostuu tienkäyttäjien matka-aikasäästöistä, jotka muodostuvat matka-ajan ly-hentämisestä keskimäärin kuudella ja puolella minuutilla. Muita merkittäviä hyötyeriä ovat onnetto-muuskustannusten säästöt sekä raskaan liikenteen ajoneuvokustannukset ja aikakustannukset. Hankkeen hyötykustannussuhde on 0,9.

**Vt 18 Laihia-Seinäjoki**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Valtakunnallisesti tärkeä valtatie 18 yhdistää Vaasan, Seinäjoen ja Jyväskylän kaupunkiseudut. Tie on Laihian ja Seinäjoen välillä laadultaan vaihteleva sekä sujuvuudeltaan ja liikenneturvallisuudeltaan huono. Yhteysväliillä Vaasa-Seinäjoki tie kuuluu pääväyläasetuksen mukaiseen maanteiden runkoverkoon ja palvelutasoluokkaan I.**

**NYKYTILA**

Vaasa–Seinäjoki-yhteysväli muodostaa kahden merkittävän maakuntakeskuksen välisen linkin ja kuuluu maanteiden päätieverkkoon. Kunnissa on yhteensä noin 217 000 asukasta, joista 87 000 asuu maakuntakeskusten välisissä kunnissa ja 130 000 Vaasassa ja Seinäjoella. Alueella on runsaasti työpaikkoja, joiden tuottama liikkuminen tarvitsee valtatieä tai raideyhteyttä. Vaasan ja Seinäjoen välinen tieosa kuuluu kokonaisuudessaan pääväyläasetuksen mukaiseen maanteiden runkoverkkoon ja palvelutasoluokkaan I.

Laihia–Seinäjoki osuudella liikennemäärä on 5100–7900 ajoneuvoa/vrk (KVL 2022), josta raskaan liikenteen osuus on 380–500. Viimeisen viiden vuoden (2018–2022) ajanjaksolla on sattunut yhteensä 106 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 20 on johtanut loukkaantumiseen. Onnettomuusaste yhteysväliillä on noin 5,5 hevaonn./100 milj. ajon.km, kun se on vastaavilla yksiajorataisilla valtateillä keskimäärin 5,5 (vuonna 2017) hevaonn./100 milj. ajon.km (vuoden 2017 keskiarvo). Palvelutasopuutteet on tunnustettu Traficomien liikennejärjestelmän strategisessa tilannekuvassa.

Tien geometria on pääosin riittävän hyvä, mutta osalla tiestä on leveyspuutteita. Tieosan ongelmana on erittäin suuri liittymätiheys ja kesäaikainen vilkas maatalousliikenne, joka häiritsee valtatie liikennettä ja vaikeuttaa liikkumisen ennakoimista.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Tavoitteena on erityisesti pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden oleellinen parantaminen.

Valtatien 18 ja maanteiden 7013 ja 7033 nykyinen nelihaaraliittymä muutetaan eritasoliittymäksi. Eritasoliittymästä länteen Laihian suuntaan rakennetaan uusi 2+2-kaistainen ohituskaistaosuus ja eritasoliittymästä itään Seinäjoen suuntaan nykyisin liian kapeaa tietä levennetään Kiikkuun saakka. Lisäksi alueella toteutetaan muita liittymäjärjestelyitä, joilla liittymämäärää vähennetään.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Osuuden Välimaa-Kiikku eritasoliittymästä, ohituskaistaosuudesta ja tien leventämisestä on tiesuunnittelu käynnissä ja se valmistuu keväällä 2024. Muiden kehittämiselvityksessä esitettyjen toimenpiteiden suunnittelua ei ole aloitettu.

Hankkeen alustava kustannusarvio on noin 76 milj. euroa (MAKU 2020=100:145). Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnittelun edetessä.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Nopeuksien kasvaminen ja ruuhkautuvan tasoliittymän poistaminen parantavat alueiden saavutettavuutta ja edistävät liikenteen sujuvuutta. Parantuvat liittymäjärjestelyt tukevat myös maankäytön kehittämistä alueella yleiskaavojen mukaisesti.

**Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi, kun vaarallinen tasoliittymä poistuu ja yksityistieläimien määrä vähenee. Lisäksi uusi ohituskaistaosuus parantaa liikenneturvallisuutta tarjoten turvallisia ohituskäytöksiä ja vähentäen riskiohitusten määrää laajemmalla alueella.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeen vaikutus hiilidioksidipäästöihin on vähäinen.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. Rinnakkaistiet ja risteysillat lisäävät paikallisen liikenteen turvallisuutta.

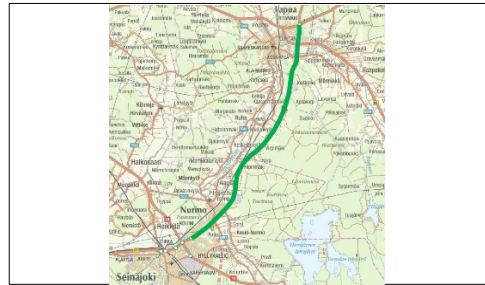
**Tehokkuus**

Hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyötykustannussuhde on 0,9. Arviointi päivittyi tiesuunnittelun yhteydessä.



**Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2. vaihe**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Etelä-Pohjanmaan valtavyöly, valtatie 19, palvelee pitkämatkaista liikennettä sekä Seinäjoen ja Lapuan kaupunkiseutujen maankäyttöä ja elinkeinoelämää. Tie kuuluu pääväyläverkkoon palvelutasoluokkaan I.**

**NYKYTILA**

Valtatien 19 yhteysväli Seinäjoki-Lapua on moniongelmainen tieosuus. Sen liikenneturvallisuustilanne on huono ja tiejaksolla on sujuvuusongelmia, jotka aiheutuvat muun muassa suuresta raskaan liikenteen määrästä ja hitaasta maatalousliikenteestä. Tiejaksolla ei ole juurikaan mahdollisuuksia turvallisiin ohituksiin. Tien aikaisempi 100 km/h nopeusrajoitus on jo useita vuosia sitten laskettu 80 km/h kasvaneiden liikennemäärien ja heikentyneen turvallisuustilanteen takia. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

Valtatien 19 liikennemäärä suunnitteluosuudella on 9 700–12 900 ajon/vrk (KVL 2022). Raskaan liikenteen määrä on 800–1100 ajon/vrk (KVLras 2022). Maankäytön kehittämistoimet lisäävät tien liikennemääriä edelleen tulevaisuudessa.

Suunnittelualueella on viiden vuoden (2018–2022) ajanjaksolla sattunut yhteensä 43 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta, joista 5 on johtanut loukkaantumiseen ja 3 kuolemaan. Onnettomuusaste on 4,4 hevaonn. / 100 milj. ajon.km (Tarva), kun se on vastaavilla yksiajorataisilla valta-teillä keskimäärin 5,5 (vuonna 2017). Onnettomuustiheys on kuitenkin 14,7 hevaonn./100 tiekm., mikä on noin 50 % suurempi kuin valtateillä keskimäärin. Liikenneonnettomuuksia aiheuttaa erityisesti liikennemääriin nähden puutteelliset liittymäjärjestelyt, liian suuri liittymätiheys sekä turvallisten ohitusmahdollisuuksien puute.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeessa parannetaan vaihteittain tieosuutta Seinäjoelta Kivisaaren eritasoliittymästä Lapuan Ritamäen eritasoliittymään. Toimenpiteisiin sisältyy myös liittymäjärjestelyjä ja meluntorjuntatoimenpiteitä. Hanke edistää maakuntakaavassa sekä maakunnan ja valtakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä tavoitteita parantamalla saavutettavuutta ja tieverkon tehokkuutta. Myös liikenneturvallisuuden parantaminen on hankkeen keskeisiä tavoitteita, sillä tieosalla sattuu nykyisin paljon vakavia onnettomuuksia.

Hankkeen ensimmäisessä vaiheessa on rakennettu Lapuan ja Nurmon 2+2 ohituskaistaosuudet sekä Atrian eritasoliittymä. Hankkeen seuraavassa vaiheessa tieosuus rakennetaan tavoitetilään 2+2 yhteydeksi (nopeusrajoitus 100 km/h) koko matkalla Seinäjoen ja Lapuan Koveron välillä. Tavoitetaso vaatii tiesuunnitelmien laatimisen Kivisaaren eritasoliittymän ja Nurmon ohituskaistan väliselle osuudelle, Nurmon ja Lapuan ohituskaistojen väliselle osuudelle sekä Lapuan ohituskaistan ja Koveron eritasoliittymän väliselle osuudelle. Lisäksi Koveron ja Ritamäen eritasoliittymien väliselle osuudelle tulee laatia selvitys toteutettavista vaihtoehdoista.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Hankkeen ensimmäinen vaihe (kaksi ohituskaistaosuutta ja Atrian eritasoliittymä) valmistui syksyllä 2023. Tiesuunnittelu on aloitettu Kivisaaren ja Atrian eritasoliittymien välisestä osuudesta sekä osuudella Hippimäki-Muurimäki. Hankkeen toisen vaiheen tiesuunnittelu on aloitettu Kivisaaren ja Atrian eritasoliittymien välisestä osuudesta. Tiesuunnitelma asetetaan nähtäville loppuvuodesta 2023. Tiesuunnittelu osuudelta Hipinmäki-Muurimäki on käynnistynyt ja valmistuu 2024.

Hankkeen toiselle vaiheelle ei ole ajantasaista kustannusarviota. Kustannusarvio valmistuu tiesuunnittelun edetessä.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Saavutettavuus paranee seudullisesti ja valtakunnallisesti, koska tieosuudella on suuri merkitys myös pitkämatkaisessa liikenteessä.

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee erittäin merkittävästi. Valtatie 19 on suunnittelualueella liikenneturvallisuukseltaan ongelmallinen, koska samaa tietä käyttää pitkämatkainen ja paikallinen sekä hidas maatalousliikenne, mutta turvalliset ohitusmahdollisuudet puuttuvat. Myös liittymäjärjestelyt ovat puutteelliset, sillä useissa liittymissä ei ole kanavoiteja ja yksityisliittymiä on paljon.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

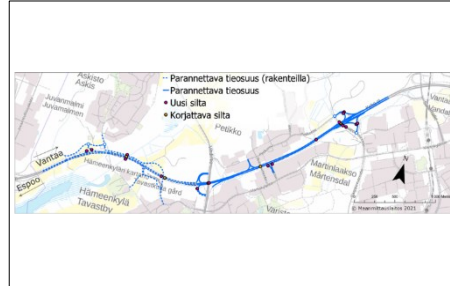
Meluhaitat vähenevät. Yksityistiejärjestelyt vähentävät maa- ja metsätalousliikenteen liikennöintitarvetta valtatiellä.

### **Tehokkuus**

Hankkeen 2.vaiheen yhteiskuntataloudellinen tarkastelu tehdään käynnissä olevan tiesuunnittelun yhteydessä.

**E18 kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**E18 Kt 50 (Kehä III) on osa TEN-T -ydinkäytävää, E18-tietä sekä pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä ja erittäin tärkeä pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys. Kehä III:n käytävään sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä logistinen vyöhyke ja se yhdistää Helsingin seudun säteittäiset päätiet.**

**NYKYTILA**

Kehä III:n liikennemäärät Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä ovat suuria (yli 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa). Ongelmia aiheuttavat suurten liikennemäärien lisäksi ramppien ja linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat. Liikenteen suuri määrä ruuhka-aikoina ja puutteelliset järjestelyt aiheuttavat häiriöitä ja onnettomuuksia. Liikennemäärien on ennustettu kasvavan entisestään, mikä pahentaa ruuhkautumista. Palvelutasopuutteet on tunnistettu strategisessa tilannekuvassa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Vanhakartanon ja Vantaankosken välillä tavoitteena on liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen Kehä III:lla ja siihen liittyvillä väylillä. Tielle on suunniteltu lisättäväksi kolmas kaista kummallekin ajoradalle välille Hämeenkyllän eritasoliittymä - Myllymäen eritasoliittymä. Lyhyillä liittymäväleillä poikkileikkaus on 4+4-kaistainen sekoittumisalueiden vuoksi. Lisäkaistojen lisäksi hankkeeseen kuuluu Raappavuorentien ja Petikon eritasoliittymien ramppijärjestelyiden parantaminen ja ne Hämeenkyllän eritasoliittymän kaistajärjestelyt, joita ei ole vielä päätetty toteuttaa. Kävelyn ja pyöräilyn palvelutaso pysyy nykyisen kaltaisena. Merkittävimmät toimenpiteet ovat kävelyn ja pyöräilyn eritasoratkaisut Riihitontuntien ja Raappavuorentien risteyksissä.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Vanhakartano-Vantaankoski välin tiesuunnitelma on lainvoimainen. Toteutus voidaan käynnistää heti.

Hankkeen kustannusarvio noin 52 milj. euroa (MAKU 2020=100:145).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuuden paraneminen parantaa palveluiden ja elinkeinoelämän toimipaikkojen saavutettavuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa hieman liikenneturvallisuutta, mutta välityskyvyn paranemisen arvioidaan nostavan keskinopeutta, mikä vaikuttaa onnettomuuksien vakavuuteen heikentävästi. Lisäkaistoilla ja erkänemis-, liittymis- ja sekoittumiskaistojen sujuvuutta parantamalla voidaan vähentää suureen liikennetiheyteen liittyvää onnettomuusriskiä ja erityisesti kaistanvaihto- ja peräänajo-onnettomuuksia. Kävelyn ja pyöräilyn siirto eri tasoon parantaa turvallisuutta (ja autoliikenteen sujuvuutta) Riihitontuntien liittymässä, kun kehältä kääntyvän liikenteen ei tarvitse väistää suojatietä ylittäviä. Hevannonnettomuuksien määrä laskee noin 0,14 onnettomuudella (3 %)

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin. Hanke vähentää ruuhkautumisesta johtuvia hiilidioksidipäästöjä noin 1400 tonnia vuodessa (4 %).

**Kestävyys**

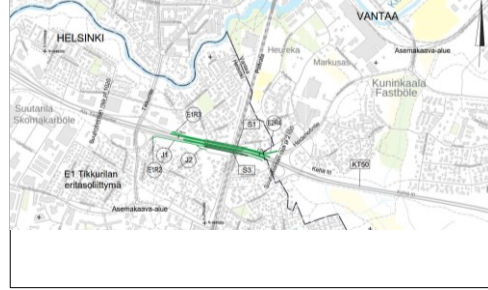
Lisäkaistat ja bussipysäkkien parantaminen sujuvoittavat Kehä III suuntaista joukkoliikennettä.

**Tehokkuus**

Hankkeen merkittävimmät hyödyt syntyvät tienkäyttäjien aika- ja ajoneuvokustannussäästöinä. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattava. Hyötykustannussuhde on 3,0.

**Kt 50 Kehä III Puistolan pohjoisen ylikulkusillan U 865 uusiminen sekä siihen liittyvät liikennejärjestelyt, Helsinki, Vantaa**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**E18 Kt 50 (Kehä III) on osa TEN-T -ydinkäytävää, E18-tietä sekä pääväyläasetuksen mukaista pääväyläverkkoa. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä ja erittäin tärkeä pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys. Kehä III:n käytävään sijoittuu valtakunnallisesti merkittävä logistinen vyöhyke ja se yhdistää Helsingin seudun säteittäiset päätiet.**

**NYKYTILA**

Nykytilanteessa Kehä III (E18, Kt50) on suunnittelukohteen kohdalla kaksiajoratainen, 2+2 kaistainen ja eritasoliittymän varustettu tie.

Kehä III:n liikennemäärä on suunnitteluosuudella keskimäärin n. 60 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on n. 5 800. Liikennemäärien arvioidaan kasvavan vuosina 2019–2050 n. 20 %. Nopeusrajoitus suunnittelukohteessa on 80 km/h.

Suunnittelualueella tapahtui vuosien 2016–2020 aikana 11 loukkaantumiseen johtanutta henkilövahinko-onnettomuutta. Lisäksi sattui 37 aineelliseen vahinkoon johtanutta onnettomuutta. Tienkäyttäjiltä saadaan palautetta liian lyhyistä liittymiskaistoista ja turvattoman tuntuista pyöräilyväylästä samalla sillalla vilkkaan ajoradan kanssa.

Pääradan ylittävää huonokuntoista ja iäkästä Puistolan pohjoista ylikulkusiltaa ei ole kannattavaa enää korjata, vaan se tulee uusiksi.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on turvata liikenne Kehä III:lla. Mikäli siltaa ei uusita, joudutaan jossain vaiheessa sulkemaan Kehä III:n pohjoinen ajorata liikenteeltä ko. kohdassa. Päärataan kohdistuvat riskit kasvavat radan päällä olevan heikkokuntoisen sillan rakenteen johdosta.

Uusitaan pohjoinen ajoneuvosilta. Varaudutaan sillan leveydessä tuleviin kolmansiin kaistoihin. Tehdään jalankululle ja pyöräilylle oma silta pääradan yli. Uusitaan tarvittavat pohjanvahvistukset. Parannetaan melusuojausta ja valaistusta. Huomioidaan lisäraidevaraukset Kehätien alla menevälle pääradalle. Lisätään alikulkukorkeutta nykystandardien mukaiseksi.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Hankkeen toteutus sillan kunnon vuoksi on kiireellinen ja toteutusvalmius on 2024.

Hankkeen kustannusarvio on noin 30 miljoonaa euroa (alv 0 %). (MAKU 2020=100; 145).

Kustannusjaosta ei ole sovittu.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Turvataan Kehä III:n liikennöitävyys. Vuosaaren sataman, Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kehä III:n logistisen vyöhykkeen saavutettavuus heikentyisi merkittävästi, jos Kehä III:n pohjoinen ajorata jouduttaisiin sulkemaan hankkeen kohdalla tai sillalle jouduttaisiin laittamaan painorajoituksia ja/ tai alentamaan nopeusrajoitusta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa alueen liikenneturvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Kehä III:n pohjoisen ajoradan sulkeminen aiheuttaisi liikenteen siirtymistä korvaaville kiertoreiteille, mikä lisäisi ajoneuvosuoritetta ja siten myös hiilidioksidipäästöjä.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on x.x.

**E18 kt 40 Naantali-Raisio**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Turun kaupunkiseudun sekä sinne saapuvat valtatie (vt 1, vt 10, vt 9, vt 8) ja Turun sekä Naantalın satamat yhdistää 30 km pituinen TEN-T Skandinavia–Välimeri ydinverkkokäytävään kuuluva E18 Turun kehätie. Tiejakso välillä Naantali–Raisio poikkeaa huomattavasti muista E18 tieosuuksista.**

**NYKYTILA**

Turun kehätie on välillä kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä tärkeimmille päätieyhteyksille ja TEN-T ydinverkolle asetettuja tavoitteita. Nykyisellään kehätie on monin paikoin kuormittunut. Osuuden Naantali–Raisio tasoliittymät sekä Vanto–Kaanaa 2-kaistainen osuus ruuhkautuvat säännöllisesti aamun ja illan työmatkaliikenteessä. Nesteen eritasoliittymässä on E18 yhteydessä epäjatkuvuuskohta. Lisäksi E18 tiellä on useita suojateitä tasossa. Liikennemäärä välillä Naantali–Raisionkaari on 10 400–18 000. Raskaan liikenteen osuus on 4–10 %.

Liikenneturvallisuustaso on heikko. Vuosien 2018–2022 aikana tapahtui tarkastelualueella onnettomuuksia yhteensä 79, joista 54 johti omaisuusvahinkoihin ja 25 henkilövahinkoihin. Onnettomuuksista yksi johti kuolemaan.

**HANKE JA TAVOITTEET**

E18 rakennetaan 4-kaistaiseksi välillä Naantali–Raisio. Uusia eritasoliittymiä rakennetaan neljä ja kolme eritasoliittymää parannetaan lähes kokonaan uusimalla. Lisäksi rakennetaan yksi riista-alikulku ja täydennetään rinnakkaiskatujärjestelyjä sekä kevyen liikenteen järjestelyjä. Naantalın öljyterminaalille johtava rata uusitaan kehätien varrella. Melusuojauksia rakennetaan huomattavissa määrin. Hanke on osa E18 Turun kehätien kehittämistä.

Kehätien parantamisen tavoitteena on korjata puutteita tien laatutasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseudun kasvuedellytyksiä. Tavoitteena on TEN-T ydinverkon vaatimusten saavuttaminen Naantalın ja Raision kaupunkirakenteen sisällä.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja nähtävillä syksyllä 2023. Toteutusvalmius aikaisintaan 2025.

Hankkeen kustannusarvio on 269 M€, MAKU 145 (2020=100). Kustannusarvio sisältää radan kustannukset (~16 M€). Hankkeen kustannuksista valtaosa (~73 %) muodostuu silta- ja pohjanvahvistuskustannuksista. Naantalın ja Raision kaupungit osallistuvat kustannuksiin ~7,5 M€:lla sekä johto- ja laiteomistajat ~17 M€:lla. Hankkeen tiesuunnitelmalle on haettu tukea CEF2021-haussa, mutta hanketta ei valittu rahoitettavaksi. Vuoden 2022 haun jälkeen satamaan johtavat tiet eivät ole enää tukikelpoisia, jos satamaan johtaa rata.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke parantaa Turun kaupunkiseudun aluerakenteellista asemaa sekä verkottumista valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Hankkeella tuetaan Turun kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen ja maankäytön suunnitelmallista eheytyä ja Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kytkeyttä paremmin osaksi EU:n TEN-T-ydinverkkokäytävää.

Hanke luo seudullisia edellytyksiä elinkeinoelämän uusille investoinneille ja kilpailukykyyn vahvistamiselle tukien mm. Meyerin Turun telakan ja siihen kiinteästi liittyvän Blue Industry Park:n toimintojen laajentamista.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke vähentää merkittävästi liikenneonnettomuuksia. Hankkeen toimenpiteiden suurimmat hyödyt syntyvät, lähes kokonaan poistuvista, kohtaamis- ja risteysonnettomuuksista (heva-vähenemä 0,43 hvjo/v ja liikennekuolemien vähenemä 0,05 kj.onn/v).

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella ei ole merkittävää vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Hankkeen vaikutusalueella ohjearvot ylittävän melun alueet supistuvat ja altistuvien asukkaiden määrä vähenee. Terveydelle suoraan haitallisten päästöjen, eli typen oksidien (NO<sub>x</sub>), hiilivetyjen (HC), hään (CO) ja hiukkasten päästömäärien arvioidaan alenevan. Raisionlahden pohjukan virtaama paranee.

Myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.

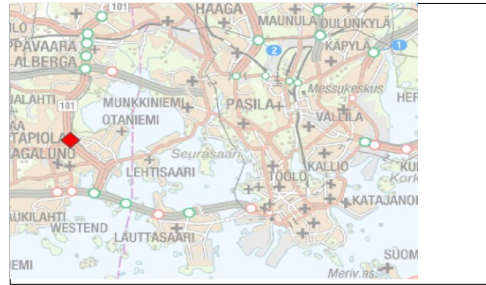
### **Tehokkuus**

Hyötykustannussuhde on 0,8. Hankearviointi uusitaan tiesuunnittelun yhteydessä.



**Mt 101 Kehä I Maarinsolmun kohdalla (Espoo)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Kehä I on pääkaupunkiseudun tärkeä kehäväylä ja Suomen vilkkain maantie, joka yhdistää mm. Länsi-sataman ja Helsingin seudulle johtavat valtatie. Kehä I länsi- ja keskiosa on keskeinen valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitti, jolla kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus tulee turvata. Kalevalantien liittymä on Kehä I:n ainoa tasoliittymä Lahdenväylän ja Länsiväylän välillä ja muodostaa merkittävän liikenteen toimintavarmuus-, sujuvuus- ja turvallisuushaitan.**

**NYKYTILA**

Kehä I yhdistää Helsingin keskustaahan johtavat säteittäisväylät ja kytkee asuin- ja työpaikka-alueita toisiinsa ja seudun muihin pääväyliin. Kehä I:n myös tärkeä Länsisataman ja valtatie yhdistävä kuljetusreitti. Kalevalantien liittymä on tärkeä ja vilkas maankäyttöliittymä, josta on yhteydet Tapiolaan ja Otaniemeen. Liittymä palvelee mm. Otaniemen kehittyvä kampusalueen ja Länsimetro- ja Raidejokerikäytävien solmukohdan kehittyvän maankäytön liikennettä.

Kehä I:n liikennemäärä suunnittelualueella on nykyisin (2019) arkuvuorokaudessa n. 46 000 ajon/vrk ja Kalevalantien vastaavasti 19 000 ajon/vrk. Vuoteen 2030 mennessä Kehä I:n arkuvuorokausiliikenteen on kohteessa ennustettu kasvavan noin 11 % ilman Maarinsolmun eritasoliittymää ja 20 % Maarinsolmu toteutuneena. Poikkeuksellisen merkittävän kasvun taustalla ovat mm. Kehä I länsiosien parantamishankkeet ja Otaniemen, Keilaniemen, Tapiolan, Turvesolmun sekä Perkkeen alueiden maankäytön odotettavissa oleva kasvu.

Liikennevirta on häiriöherkkää ja ruuhka-aikoina kriittisillä osuuksilla on päivittäin pitkiä seisovia jonoja. Onnettomuusherkässä tasoliittymässä syntyy myös ennakoimattomia häiriöitä, jotka voivat aiheuttaa pitkiä viivytyksiä myös ruuhkahuippujen ulkopuolella. Matka-ajan ennustettavuus on heikko.

Kalevalantien liittymässä on jouduttu sulkemaan ajokaistoja meriveden tulviessa liittymän kohdalle, kun veden pinta nousee n. 1 metrillä perustasostaan.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Nykyinen valo-ohjattu tasoliittymä parannetaan eritasoliittymäksi Kalevalantien (Maarinsolmu) liittymässä
- Nykyinen kevyen liikenteen suojatieylitys Kalevalantien yli muutetaan alikuluksi
- Kehä I:n meritulva-altiutta pienennetään tulvakaukolorakenteella.

Hankkeen tavoitteena on erityisesti liikennejärjestelmän toimintavarmuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen tärkeällä kaupunkiseudun kehäväylällä.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis ja hallinnollisessa käsittelyssä.

Hankkeen kustannusarvio on n. 59 M€ (MAKU 145; 2020=100)

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuus paranee ja häiriöherkkyys vähenee. Länsisataman kuljetusten matka-ajan ennustettavuus paranee.

### **Liikenneturvallisuus**

Liikenneturvallisuus paranee. Henkilövahinkoon johtavien onnettomuuksien määrä vähenee 0,4 onnettomuudella vuodessa.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

### **Kestävyys**

Melualueella asuvien henkilöiden määrä vähenee 141 henkilöllä.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat. Kehä I:n liikenteellinen estevaikutus vähenee.

Hanke ja siihen liittyvät maankäytön suunnitelmat tähtäävät siihen, että Otaniemen ja Tapiolan alueet liittyvät tiiviimmin osaksi muuta yhdyskuntarakennetta.

### **Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,1.

**Mt 180 Kurkela – Kuusisto, Kaarina**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

Paraisiin kuuluvan Korppoon saaren ja Kaarinan välinen, valtatiehen 1 liittyvä maantie 180 (Saaristotie) on ainoa yhteys Paraisten saariston ja Turun seudun välillä. Mt 180 kuuluu runkoreittinä suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkkoon (SEKV). Lisäksi yhteys on myös osa Saariston rengasreittiä.

**NYKYTILA**

Liikenne Paraisten ja Turun seudun välillä käyttää Kaarinan keskustan kautta kulkevaa Saaristotietä (mt 180). Nykypaikallaan tiellä on sijaintinsa takia myös paljon Kaarinan sisäistä liikennettä. Saaristotien liikennemäärä Kaarinan keskustan kohdalla on noin 14 400 ajon./vrk ja tien liittymät ruuhkautuvat säännöllisesti.

Turvallisuustilanne Kaarinan keskustan maantieverkolla on huono. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtuu vuosittain noin 6 kpl, joista kuolemaan johtaa on noin 0,2 onnettomuutta vuodessa. Kaarinan maankäytön kehittäminen odottaa ratkaisua Saaristotien uudesta linjauksesta.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Rakennetaan uutta kaksikaistaista tietä noin 3 km välille Kartanontie–Kirjalansalmen silta ja nelikaistaistetaan nykyinen Kurkelantie (mt 2221) välillä mt 110 Kartanontie. Muutetaan Kurkelantien nykyiset tasoliittymät kiertoliittymiksi. Rakennetaan Kuusistonsalmen ylittävä Auvaisbergin silta. Rakennetaan seitsemän uutta alikulkukäytävää ja yksi risteyssilta. Liikennemelua torjutaan melusteilla. Luokisia vaikutusalueen maanteitä muutetaan kaduiksi. Uusitaan kaduksi muuttuvalta mt 180:n osuella sijaitseva Kuusistonsalmen nykyinen silta.

Tavoitteena on turvata Turunmaan saariston pääliikenneyhteyden toimivuus tukien samalla Kaarinan keskustan kehittämistä.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on käynnissä ja valmistuu v. 2024.

Kustannusarvio on noin 104 M€, MAKU 145 (2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Parantaa työmatkaliikenteen, elinkeinoelämän kuljetusten sekä mökki- ja matkailuliikenteen sujuvuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa alueen liikenneturvallisuutta. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 1,17 hvj-onn/v ja kuolemat 0,12 kj-onn/10v.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

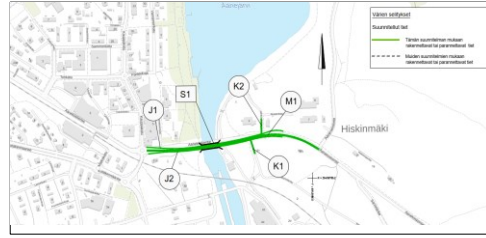
Tieliikenteen melulle altistuvien määrä vähenee noin 100 henkilöllä. Liikenteen häiriötekijät ja estevaikutus vähenevät nykyisen tien vaikutusalueella Kaarinan keskustassa ja Kuusiston saarella. Uusi tie halkaisee maa- ja metsätalousvaltaisen alueen Kuusiston saarella ja luo estevaikutuksen alueen virkistysreiteille ja heikentää ekologisia yhteyksiä.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,2. Suurimmat hyödyt saavutetaan säästöinä ajo-, aika- ja onnettomuuskustannuksista.

**Mt 642 (Äänekoskentie) Äänekoskella sillan uusiminen ja liittymäjärjestelyt, Äänekoski**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Maantie 642 on Laukaan Kuusaasta Suolahden kautta Äänekoskelle johtava seututie. Suunnittelualue sijaitsee Äänekosken keskustajamassa. Suunnittelualueella maantie palvelee pääasiassa Äänekosken sisäistä ja taajamien välistä työmatka- ja asiointiliikennettä sekä alueen teollisuuden kuljetuksia.**

**NYKYTILA**

Tien liikennemäärä on 5206 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 5 %. Nopeusrajoitus koko välillä on 40 km/h.

Äänekosken silta on kapasiteetiltaan rajoitettu ja tehostetussa tarkkailussa. Siltaa on peruskorjattu viime vuosina runsaasti ja se on hyväkuntoinen, mutta uusilla korjauksilla ei ole enää mahdollista saavuttaa parannuksia sillan kantavuuteen. Alueen teollisuuden kasvaessa ja kehittyessä silta nykyisessä kunnossaan voi aiheuttaa haasteita alueen kuljetuksille ja kapasiteettirajoitettuna ns. pullonkaulan liikenteen sujuvuudelle.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Rakennetaan uusi silta nykyisen sillan eteläpuolelle. Sovitetaan nykyisen tien linjaus yhteen uuden sillan sijainnin ja geometrian kanssa. Siirretään Palomäenkadun ja Mannilantien liittymiä.

Hankkeen keskeisinä tavoitteina on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta sekä tukea alueen teollisuuden kehitystä.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on käynnissä ja valmistuu v. 2024.

Koko hankkeen kustannusarviota ei ole laadittu. Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelmassa. Alustava arvio kokonaiskustannuksista on 15 milj. euroa MAKU 145 (2020=100), joka sisältää sillan uusimisen tie- ja liittymäjärjestelyineen. Äänekosken kaupungin rahoitusosuus selviää tiesuunnittelun aikana.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Hanke parantaa etenkin yhteyksiä maakuntakeskuksen ja kuntakeskusten sisällä ja välillä. Lisäksi sillä parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja saavutettavuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta, sillä suoria liittymiä vähennetään ja liittymäjärjestelyitä selkeytetään. Lisäksi liittymätarkasteluiden yhteydessä parannetaan maantien ylityskohdat ja tarkastellaan mopojen järkevä sijoittuminen liikenneympäristössä.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Ei havaittavaa vaikutusta hiilidioksidipäästöihin.

**Kestävyys**

Ei vaikutusta.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde lasketaan tiesuunnitelman yhteydessä.

**Mt 815 Lentokentäntien parantaminen**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

**Lentokentäntie (mt 815) on Oulun lentoaseman ja Hailuodon pääliikenneyhteys, jota kehitetään korkealuokkaisena tienä. Tiellä ja tasoliittymissä on sujuvuus- ja turvallisuusongelmia. Kuntien maankäytön kehittäminen edellyttää Lentokentäntien liikennejärjestelyjen kehittämistä. Lentokentäntie suunnitellaan parannettavaksi 2+2 keskikaidetieksi. Tasoliittymät parannetaan nykypaikalla, siltoja kunnostetaan ja levennetään sekä rakennetaan melusteitä.**

**NYKYTILA**

Lentokentäntie mt 815 sijoittuu Oulun kaupungin ja Kempeleen kunnan alueelle. Tie kulkee Oulun salon taajaman läpi Oulun lentoasemalle. Lentokentäntie on myös osa Hailuodon ja Oulun seudun välistä tieyhteyttä. Tie on pääosin 2-kaistainen ja liittymät ovat tasoliittymiä. Tiellä on valaistus ja kevyen liikenteen väylä. Tieosuudella on 4 alikulkukäytävää, 2 vesistösiltaa ja rautatien ylikulkusilta. Asemakaava-alueet sijoittuvat suunnittelujakson päihin. Tien eteläpuolelle sijoittuu Kempeleenharjun pohjavesialue. Melusteitä on muutamissa kohdin. Kempeleenlahti on luonnonsuojelualuetta (mm. linnustoalue).

Arkiliikennemäärä (KAVL 2019) on 16 300–19 200 ajon/vrk (raskaita 2–3,5 %). Arkiliikenteen ennuste (KAVL 2040) on 23 000–26 000 ajon/vrk. Molempiin suuntiin kulkee talviarkipäivinä 55 linja-autovuoroa.

Liikenneturvallisuuksustilanne vastaa keskimääräistä. Tiellä ja sen liittymissä on sujuvuus ja turvallisuusongelmia jo nykyliikenteellä. Liittymät ruuhkautuvat huipputuntiliikenteen aikoina. Kuntien maankäytön laajeneminen edellyttää liittymäjärjestelyjen parantamista. Meluntorjunta vaatii täydentämistä. Vesistösilan ja radan ylikulkusillan kunto on enää tyydyttävä.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Lentokentäntietä kehitetään korkealuokkaisena väylänä ja yhteytenä Oulun lentoasemalle ja Hailuodon. Kehittämistoimenpiteet ovat:

- Kapea 2+2-kaistainen keskikaidetie välille Hailuodontie (st 816) - vt 4 ramppiliittymä (4,4 km, tieleveys 17,7 m).
- Siltojen uusimisia ja korjaamisia.
- Limingantien liikennevaloliittymään suoraan ajavien lisäkaista, kääntymiskaistojen jatkaminen ja yhdelle tulosuunnalle vapaa-oikea-järjestelyt.
- Hailuodontien kiertoliittymä rakennetaan turbokiertoiliittymäksi.
- Maantien suuntainen jalankulku- ja polkupyörätie levennetään 4 m päällysteleveyteen
- Nykyiset melusuojuukset uusitaan ja korotetaan sekä rakennetaan uusia melusuojuuksia
- Uusi alikulkukäytävä ja jalankulku- ja polkupyörätieyhteys Santaniemeen
- Linja-autopysäkit uusitaan

Tavoitteena on parantaa tien liikenneturvallisuuksua, sujuvuutta ja tasoliittymien toimivuutta. Varmistaa Oulun lentoaseman ja Hailuodon liikenteen toimivuus ja parantaa matka-aikojen ennustettavuutta. Parantaa alueen maankäytön kehittämisedellytyksiä, vähentää liikennemeluhaittoja ja parantaa asuinviihtyisyyttä sekä mahdollistaa joukkoliikenteen kehittämisen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tiesuunnitelma on valmis. Rakennussuunnitelmaa laaditaan.

Hankkeen kustannusarvio on noin 36 milj. euroa (MAKU-indeksi 145; 2020=100).

## **VAIKUTUKSET**

### **Saavutettavuus**

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta koko suunnitteluosuudella. Koska Lentokentäntie on yhteys lentoasemalle, on hankkeella vaikutuksia sekä seudullisella että valtakunnallisella liikennejärjestelmätasolla lentoaseman saavutettavuuden parantumisen myötä.

### **Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta. Hankkeen seurauksena myös jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ja turvallisuus paraneva alueellisella liikennejärjestelmätasolla.

### **Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hankkeella on vähäinen vaikuttavuus hiilidioksidipäästöihin, mikä on seurausta pääosin liikenteen sujuvoittamisesta hankealueella.

### **Kestävyys**

Lentokentäntien suuntainen jalankulku- ja pyöräliikenteen väylä levennetään suunnittelualueella 4 m päällystelevyyteen, mikä parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella. Hankkeen yhteydessä rakennetaan lisäksi uusi jalankulun ja pyöräilyn alikulkukäytävä, mikä tarjoaa uuden yhteyden Santanimeen. Hankkeen yhteydessä parannetaan Limingantien suuntainen jalankulku- ja pyöräväylä baanatasoiseksi noin 500 metrin matkalla, mikä osaltaan parantaa pyöräilyn olosuhteita suunnittelualueella.

Olemassa olevien joukkoliikennereittien sujuvuus paranee liikenteen ruuhkaisuuden vähentyessä. Myös linja-autopysäkit uusitaan suunnittelualueella, mikä parantaa osaltaan joukkoliikenteen olosuhteita. Pidemmällä aikavälillä hanke myös mahdollistaa ulompien kaistojen muuttamisen joukkoliikennekaistoiksi.

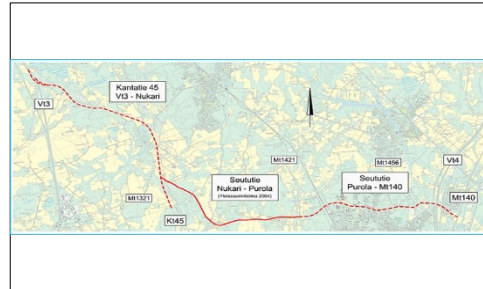
Hanke edistää myös Oulunsalon, Hailuodon ja Kempeleen maankäytön kehittymismahdollisuuksia. Hankkeen yhteydessä Oulunlahden ylikulkusillan suunnittelussa on huomioitu kaksoisraidevaraus.

### **Tehokkuus**

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava. Hyötykustannussuhde on 1,2.

**Mt 1452 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys 1.vaihe (väli Nukari-Purola)**Tiedot päivitetty  
31.10.2023

**Keski-Uudenmaan logististen yhteyksien parantamismuutoksia on arvioitu Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvityksessä vuonna 2015. Helsingin seudun MAL2019 suunnitelmassa on ensimmäisenä kehitettäväksi yhteydeksi määritelty Järvenpään pohjoinen yhteys välillä Vt3-Vt4.**

**NYKYTILA**

Keski-Uudenmaan epäjatkuvat poikittaiset yhteydet aiheuttavat ongelmia sekä henkilöautoliikenteelle että raskaalle liikenteelle. Suurin yhteys eteläisen Keski-Uudenmaan logistiikka-alueilta valtatie 3 suuntaan kulkee nykyisin kantatietä 45 Hyrylän keskustan kautta, jossa raskaasta liikenteestä aiheutuu haittaa paikalliselle liikenteelle ja maankäytölle. Myös Järvenpään tasolla reitit valtatie 3 suuntaan ovat epäjatkuvia ja osin huonosti raskaalle liikenteelle soveltuvia. Järvenpään pohjoisosissa on tulevaisuudessa kehitettäviä työpaikka-alueita, jotka lisäävät kuljetuksia valtatie 3 suuntaan.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys palvelee valtakunnallisten ja seudullisten logistiikka-alueiden liikennettä valtatie 4 varren ja valtatie 3 välillä. Teyhteys vähentää raskaan liikenteen kuormitusta muilla Keski-Uudenmaan poikittaisilla tieyhteyksillä.

Keski-Uudenmaan pohjoinen tieyhteys toteutetaan vaiheittain valtatie 3 ja maantien 140 (Vanha Lahdentie) välille. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys muodostuu kolmesta jaksosta. Pohjoisimpana on kantatie 45 parantaminen valtatie 3 ja Nukarin välillä n. 9 km matkalla, keskellä Nukarin ja Purolan välisen tiejakson parantaminen myötäillen nykyistä maastokäytävää n. 7 km matkalla ja itäisimpänä pääosin Järvenpään kaupungin alueella maantien 1452 parantaminen välillä Purola-mt 140, n. 7 km matkalla.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Tarvitsee tiesuunnitelman.

Hankkeen kustannukset selviävät osahankkeiden suunnitelmien valmistuttua. Kt 45 (Nukari-vt3) kustannusarvio on 26 milj.euroa. Nukari-Purola n. 30–37 M€ ja Mt 1452 Vähänummentie (Purola-mt 140), 1.vaihe 12 milj. euroa ja 2.vaihe 47 milj. euroa. Yhteensä kustannusarvio on noin 115-122 milj. euroa (MAKU 145; 2020=100).

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Liikenteen sujuvuuden paraneminen parantaa elinkeinoelämän toimipaikkojen saavutettavuutta

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa liikenneturvallisuutta. Kävely- ja pyöräilyväylät ja alikulut parantavat turvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Hanke vähentää hiilidioksidipäästöjä 4 200 tn/v.

**Kestävyys**

Raskaan liikenteen määrä Hyrylän keskustassa vähenee. Hyrylän keskustan liikenneverkon toimivuus ja liikenneturvallisuus paranevat. Maankäytön kehittämismahdollisuudet seudulla paranevat. Pohjaveden pilaantumisen riski vähenee pohjavesisuojausten vaikutuksesta.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,2–2,0.

**Mt 1002 ja mt 11039 Skåldön silta**Tiedot päivitetty  
1.11.2023

Skåldö sijaitsee Raaseporin kaupungissa noin 6 kilometriä Tammisaaren keskustasta etelään. Nykyisin paikalla liikennöi Skåldön lossi maanteiden 1002 ja 11039 välillä yhdistäen Skärlandetin ja Torsön saaret mantereeseen. Hanke parantaa huomattavasti saarten saavutettavuutta. Lauttareitin pituus on noin 460 metriä. Hanke sisältyy valtakunnalliseen ohjelmaan, joka koskee lyhyiden lauttavälien korvaamista silloilla.

**NYKYTILA**

Maantie 1002 johtaa Tammisaaren keskustasta Skåldöhön jossa tieyhteys hoidetaan nykyisin lossilla saareen. Saaressa yhteys jatkuu maantienä 11039. Nopeusrajoitus mantereen puolella on 70 km/h ja saarella 80 km/h. Skåldön lauttaväylää risteää veneilyn runkoväylään kuuluva vesiväylä, jonka kulkusyvyyden on 3,0 metriä.

Lossi liikennöi klo 5–24 aikataulun mukaisesti (3–4 vuoroa/h) ja yöllä tarvittaessa. Henkilöautoja lossiin kyytiin mahtuu noin 30 ja sen hyötykuorma on 150 tonnia. Vuorokautinen liikennemäärä lossilla on noin 650 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Lossi aiheuttaa tienkäyttäjille keskimäärin 11 minuutin viivytyksen. Kesäaikana liikennemäärän kasvusta johtuen odotusajat ovat pidempiä. Kiirehtiminen lossiin on aiheuttanut tieliikenteessä ohituksia ja vaaratilanteita.

Tienpitäjälle lossi aiheuttaa ylläpitokustannuksia.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeen tavoitteena on vähentää lossin käytöstä aiheutuvia kustannuksia.

Hankkeessa korvataan nykyinen lossiyhteys kiinteällä sillalla.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Yleissuunnitelman laadinta on käynnistetty syksyllä 2022 ja yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2023 loppupuolella.

Skåldön sillan alustava kustannusarvio on noin 23 M€ (MAKU 145, 2020=100). Kustannusarvio tarkentuu yleissuunnitelman yhteydessä.

**VAIKUTUKSET****Saavutettavuus**

Parantaa huomattavasti Skåldön ja Torsön saarten saavutettavuutta.

**Liikenneturvallisuus**

Hanke parantaa alueen liikenneturvallisuutta.

**Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Maantielautan päästöt poistuvat, maantieliikenteen päästöt myös vähenevät.

**Kestävyys**

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet sekä joukkoliikenteen edellytykset paranevat.

**Tehokkuus**

Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,0.



**Investointiohjelmien 2022–2029, 2023–2030 ja 2024–2031 lausunnoissa esitetyt toimenpiteet ohjelmaan ja muut valmistelussa esille nousseet toimenpiteet, jotka eivät sisälly investointiohjelmaan**

- Vt1
  - Vt 1 lisäkaistat välillä Tuomarila Espoo-Vt 2
  - Vt 1 Veikkolan melusteet
  - Vt 1 Veikkolan liittymän parantaminen
- Vt2
  - Vt 2 Nummela-Karikkila
  - Vt 2 vt 9:n liittymäjärjestelyt
  - Vt 2 Ulasoorin eritasoliittymä, Pori
  - Vt 2 Ulvilan kohdalla
  - Vt 2 Friitala-Harjavalta sis. Haistilan eritasoliittymä
  - Vt 2 Kantemaan liittymä, Punkalaidun
- Vt 3
  - Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I-Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa
  - Vt 3 raskaan liikenteen levähdysalue Klaukkalan liittymään
  - Vt 3 Hattulan Merven sijoittuvan eritasoliittymän ja siihen kytkeytyvien tieyhteyksien toteutukseen tähtäävä suunnittelu ja rakentaminen
  - Vt 3 Moreeni-Rastikangas-eritasoliittymä
  - Vt 3 Lempäälä-Pirkkala-Tampere ja Tampereen kakkoskehän suunnittelun jatkaminen.
  - Vt 3 Lempäälä-Pirkkala (Puskiaisten oikaisu) sekä II-kehä Sääksjärvi-Lentosema
  - Vt 3 Lakalaiva-Sarankulma/Partola kaista- ja ramppijärjestelyt, Tampere
  - Vt 3 Tampere-Vaasa 1. vaihe jäljelle jäävät kohteet
  - Vt 3 Salmisilta-Teiharju
  - Vt 3 Patrakan liittymäjärjestelyt
  - Vt 3 Ylöjärvi-Hämeenkyrö
  - Vt 3 Hämeenkyrö-Parkano
  - Vt 3 Ikaalinen-Sikuri
  - Vt 3 / Kt 67 liittymä ja Tuiskulan suora (Vt 3 ja Kt 67 yhteinen jakso)
  - Vt 3 Jalasjärvi-Laihia
  - Vt 3 Laihian keskustan kohta
  - Vt 3 Laihian Ratikylän alikulkusilta
  - Vt 3 Vaasa (Helsinby)-Laihia
- Vt 4
  - Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, Vantaa
  - Vt 4 Metsola-Jokivarsi melusteet, Vantaa
  - Vt 4 lisäkaistat Kehä III-Kerava
  - Vt 4 Keravan Kivisillan alueen melusuojaus
  - Vt 4 Tuuliruusun palvelualue liittymän kehittäminen normaaliksi moottoritie liittymäksi
  - Vt 4 Bussipysäkkien toteuttaminen Mäntsälän aseman kohdalle
  - Vt 4 Lusi-Joutsa
  - Vt 4 Heinolan pohjoiseen liittymään pysäkki
  - Vt 4 Hartolan taajaman eritasoliittymä
  - Vt 4 kehitystarpeet välillä Lusi-Oravakivensalmi
  - Vt 4 Joutsan kohta, Joutsansalmen 2. silta
  - Vt 4 Majalahden eritasoliittymä, Toivakka
  - Vt 4 Jyväskylän kohdalla
  - Vt 4 Palokan kohdalla, Jyväskylä
  - Vt 4 Vehniä-Äänekoski
  - Vt 4 Äänekoski-Pihtipudas
  - Vt 4:än/ E75 liikenneturvallisuus: Kärsämäen taajaman kohdalla kevyenliikenteen alitukset kiertoliittymän tuntumassa

- Vt 4 Pihtipudas-Pulkkila
- Vt 4 Pulkkila-Haurukylä
- Vt 4 Pyhäjärvi-Pulkkila
- Vt 4 Oulun kohta
- Vt 4 Ii-Haukiputaantie
- Vt 4 Oulu-Kemi 2. vaihe
- Vt 4 Iin ohikulkutie
- Vt 4 Simon taajaman kohdalla
- Vt 4 Simojoen sillan peruskorjaus
- Vt 4 välillä Pohjois-Ii-Kemi
- Vt 4 Keminmaa-Muurola
- Vt 4 Hirvas-Rovaniemi
- Vt 4 Hirvas-Vikajärvi
- Vt 4 Rovaniemen kohta
- Vt 4 Napapiiri-Vikajärvi, Rovaniemi
- Vt 4 Vikajärvi–Sodankylä
- Vt 4 Jkpp-väylä Ivalo-Inari
- Vt 4 Kirkkopahdan kalliosortumien korjaus
- Vt 4 Jkpp-väylän jatkaminen Utsjoelta etelään
- Vt 4 Karigasniemen sillan uusiminen
- Vt 4 Utsjoen rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Vt 5
  - Vt 5 Lusi-Koirakivi liikenneturvallisuuden ja palvelutason parantaminen
  - Vt 5 Hietanen–Pitkäjärvi
  - Vt 5 Leppävirta-Kuopio
  - Vt 5 Siilinjärvi-Pöljä
  - Vt 5 Siilinjärvi-Pöljä-Alapitkä, tiesuunnittelukohteeksi
  - Vt 5 Siilinjärvi-Iisalmi
  - Vt 5 Nerkoon ohitustie, Lapinlahti
  - Vt 5 Iisalmi-Kajaani hankesuunnitteluun
  - Vt 5 Kajaani-Kuusamo suunnittelu
  - Vt 5 Kemijärvi-Kuusamo kehittäminen
  - Vt 5 Kemijärvi-Sodankylä kehittäminen
  - Vt 5 laajempi kehittäminen
- Vt 6
  - Vt 6 Koskenkylä-Kouvola
  - Vt 6 Kouvolan kohta 1.vaihe, iso kriittinen Keltin sillan
  - Vt 6 Kullasvaaran eritasoliittymä, Kouvola
  - Vt 6 muuttaminen moottoriliikennetieksi Lappeenranta-Imatra
  - Vt 6 Kannaksentien liittymä
  - Vt 6 Surumäen kohta
  - Vt 6 Parikkalan pohjoisen sisääntuloliittymän parantaminen sekä Koiriniementien alueen liittymien keskittäminen ja parantaminen
  - Vt 6 Imatra-Joensuu 1.vaihe
  - Vt 6 Niittylahti-Onkamo ohituskaistat
- Vt 7
  - E18 Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit
  - E18 Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantaminen ja pikavuoropysäkkien rakentaminen
- Vt 8
  - Vt 8 Kehittäminen Porin ja Turun välillä
    - Vt 8/ yt 2660 liittymäjärjestelyt
    - Vt 8 Nousiainen-Mynämäki
    - Vt 8 Laitilan kohta
    - Vt 8 / Vt 12 Rauman eritasoliittymä
    - Vt 8 Rauma-Eurajoki
    - Vt 8 Luvian eritasoliittymä

- Vt 8 Luvia-Pori
    - Vt 8 Tiiliruukin eritasoliittymä, Pori
    - Vt 8 Laani-Hyvelä
    - Vt 8 Hyvelä-Söörmarkku linjaosuudet
  - Vt 8 Vaasasta etelään raskaiden (max 400 tn) kuljetusten siltaylitysten varmistaminen
  - Vt 8 Lapväärtin sillan perusparannus
  - Vt 8 leventäminen (esim. Bäckliden–Övermark)
  - Vt 8/ st 662 liittymän parantaminen
  - Vt 8 Älytie toimenpiteineen
  - Vt 8 Vaasa-Kokkola sisältää useita erillisiä kokonaisuuksia
    - Vt 8 Giga Vaasa alueelta eteenpäin Fågelberget/Stormossen och Kuni alueille
    - Vaasan Yhdystie jäljelle jäävät osuudet
    - Vt 8/ yt 2660 Vaasantien liittymäjärjestelyt
    - Liikenneturvallisuuden parantaminen Ölis-Kärklax-osuudella ja ohituskaistat Oravaisissa
    - Alajepuan Vt 8 ja Vt 19 sekä Vt19 ja Mt 7320-risteysalueen toteuttaminen
    - Vt 8 ohituskaistojen sekä Koivulahden, Ytterjeppon ja Kruunupyyn Hopsalan risteysien rakentaminen ja loppuun saattaminen
    - Vt 8 Kokkolan keskustan jatkohanke nyt toteutettavan Eteläväylän parantamisen jatko Kajaanintien risteykseen saakka, Vt 28:lle
  - Vt 8 Ohituskaistat välillä Oulu-Vaasa
    - Vt 8 Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn ohituskaistat
    - Vt 8 ohituskaistat Siikajoki-Raahe-Kalajoki
    - Vt 8 Limingan kohta
- Vt 9
  - Vt 9 Lieto-Aura
  - Vt 9 Auran kohdan Vt 9 / Kt 41 tiejärjestelyt
  - Vt 9 Aura-Humppila
  - Vt 9 Tampere-Orivesi, 2.vaihe Käpykangas-Orivesi
  - Vt 9 Jämsä-Korpilahti
  - Vt 9 Jämsä-Jyväskylä
  - Vt 9 Keljon Eteläportti-Muuramenjoki parantaminen moottoritieksi
  - Vt 9 Jyväskylän kohdalla
  - Vt 9 Jyväskylä-Kuopio-Joensuu yleissuunnittelukohteeksi
  - Vt 9 Jyväskylä-Kuopio
  - Vt 9 Kanavuori-Lievestuore, sisältää isot Leppäveden ja Metsolahden sillat
  - Vt 9 ja Vt 13 Lievestuoreen kohta
  - Vt 9 Lievestuore-Hankasalmi
  - Vt 9 ohituskaistojen mahdollisuus välillä Kuopio-Suonenjoki
  - Vt 9 Suonenjoen liittymän parantaminen, Suonenjoki
  - Vt 9 Liittymä 69-tielle Koskelon kohdalla turvallisuuden parantaminen
  - Vt 9 parantaminen välillä Vartiala-Riistavesi
  - Vt 9 Riistaveden kohta, iso kriittinen Kivisillansalmen silta
  - Vt 9 Kuopio-Joensuu
  - Vt 9 Tuusniemen Tulisalmen kohta
  - Vt 9 Ylämyllyn kohta
  - Vt 9 Noljakan eritasoliittymän parantaminen, Joensuu
  - Vt 9 Onkamo-Niirala
  - Vt 9 Niiralan rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Vt 10
  - Vt 10 Turku-Lieto
  - Vt 10 ja 12 Turku-Forssa-Lahti sekä kt 54 teiden mahdollisten toiminnallisten luokkien muutoksista aiheutuvat parannus- ja investointitarpeet

- Vt 10 Turun Ravattulassa liikennevalojen poisto
- Vt 10 käänkö Liedon kohdalla
- Vt 10 järjestelyt Hämeenlinnan kohdalla
- Vt 10 ja Vt 12 Hämeenlinna-Lahti
- vt 10 / mt 284 Vieremän pohjavedensuojauksen hanke
- Vt 11
  - Vt 11 Tampere-Pori kehittämisselvityksen toimenpiteet
  - Vt 11 Nokia-Häijää
  - Vt 11/ yt 3001 Porin yhdystie
  - Vt 11 / kt 44 turvallisuutta parantavat toimenpiteet
  - Vt 11 jatke valtatielle 8, Porin eteläinen kehä
  - Vt 11 Murhasaaren kohta, Nokia
- Vt 12
  - Vt 12 Rauma-Huittinen-Nokia kehittämisselvityksen toimenpiteet
  - Vt 12 Nokia, Maatiala-Nokia, Kahtalammi nelikaistaistaminen, kaistajärjestelyt ja eritasoliittymän rakentaminen
  - Vt 12 Nokia-Huittinen ohituskaistajärjestelyt
  - Vt 12 Nokia-Sastamala
  - Vt 12 ja kt 65 Vaitinaron eritasoliittymä, Tampere
  - Vt 12 Kouvola-Tampere parantaminen.
    - Vt 12 Teiskontien poikittaisyhteyksien järjestelyt, Tampere
    - Vt 12 Tampere-Kangasala, väli Alasjärvi-Huutijärvi
    - Vt 12 Kangasala-Pälkäne
    - Vt 12 Pälkäneen alueen liittymien peruserän
    - Vt 12 Lahti-Kouvola 1.vaihe, väli Uusikylä-Tillola
    - Vt 12 Lahti-Kouvola 2.vaihe, väli Joutjärvi-Uusikylä (tiedustelun laatiminen)
- Vt 13
  - Vt 13 liittymien st 748 ja yt 7430 parantaminen
  - Vt 13 Peruserän toimenpiteet
  - Vt 13 Honkolantie-Kyyjärvi kehittäminen
  - Vt 13 Kangasniemi-Lappeenranta
  - Vt 13 tiejärjestelyt Saarijärvellä
  - Vt 13 Saarijärven (Asemakannaksen) kohta
  - Vt 13 Saarijärvi (Linnankyläntie) - Vt 4 Huutomäki
  - Vt 13 Mikkeli-Lappeenranta, 1.vaihe
  - Vt 13 Lappeenranta-Nuijamaa, sisältää rajanylityspaikan järjestelyt
- Vt 14
  - Vt 14 kehittäminen kehittämissuunnitelman mukaisesti
  - Vt 14 Juva-Savonlinna-Parikkala
  - Vt 14 parantaminen välillä Tuusmäentie-Kolkonrannantie, Juva ja Rantasalmi
- Vt 15
  - Vt 15 ja St 370 Kouvola-Valkeala
  - Vt 15 Kotka-Kouvola 2.vaihe
- Vt 18
  - Vt 18 Seinäjoki-Jyväskylä ensimmäiset tiedustelukohteet (mm. 4 tasoristeyttä)
  - Vt 18 Laihia-Seinäjoki 1.vaihe
  - Vt 18 ohituskaistaosuudet ja Halkosaaren eritaso
  - Vt 18 Multia-Ähtäri
  - Vt 18 Ristomaan etelä-Kukkumäki
  - Vt 18 ja Vt 23 Keuruu-Jyväskylä
- Vt 19
  - Vt 19 Lapua-Kauhava
  - Vt 19 Seinäjoki-Ytterjeppo
  - Vt 19 Seinäjoki-Lapua 2. vaihe
  - Vt 19 Powerparkin risteysalue
- Vt 20

- Vt 20 Oulu-Kuusamo, väli Korvenkylä-Kiiminki
- Vt 20 Oulu-Kiiminki 4-kaistaiseksi
- Vt 20 Kuusamo-Oulu välin kolmen keskeisen ohituskaistan suunnittelu ja toteutus, noin 5–10 M€/ohituskastapari
- Vt 20 Ohituskaistat välillä Oulu-Pudasjärvi
- Vt 21
  - Vt 21 Tornio-Palojoensuu-Kilpisjärvi, sisältää useita erillisiä kokonaisuuksia
  - Vt 21 Maunu-Ailikkalahti parantaminen
  - Vt 21 Sähköautoille tiiviin infran mahdollistaminen ja älytien edistäminen
  - Vt 21 Kukkola-Karunki jkpp-väylä
- Vt 22
  - Vt 22 Oulu-Kajaani-Vartius
  - Vt 22 Kajaani-Muhos
  - Vt 22 Soso–Rovastinoja liittymäalueen parantaminen
  - Vt 22 Utajärvi-Paltamo
- Vt 23
  - Vt 23 parantaminen Piilinjärvi-Petäisjärvi
  - Vt 23 Varkaus-Viinijärvi 2.vaihe
  - Vt 23 kokonaisuutena Pieksämäen kohdalla
  - Vt 23 Varkaus-Joensuu
  - Vt 23/ kt 66 liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen
- Vt 24
  - Vt 24 koko yhteysväli
  - Vt 24 Kalliolan koulun ja päiväkodin kohdalta pohjoisen suuntaan puuttuvan kevyen liikenteen väylän ja Paimelantien mt 14119 liittymäjärjestelyiden toteuttamiseen tähtäävä jatkosuunnittelu.
  - Vt 24 Vääksyn silta, Asikkala
  - Vt 24 Karisto-Kalliola
- Vt 25
  - Vt 25 Hanko-Mäntsälä vaiheet 2. ja 3.
  - Vt 25 Lempolan eritasoliittymän suunnittelu.
  - Vt 25 Braskin, Suitiantien ja Venteläntien liittymien liikenneturvallisuuden parantaminen
  - Vt 25 Kapulin risteys
  - Siltaratkaisuisa varautuminen 4-kaistaistamiseen
  - Raskaan liikenteen valvontapaikka Hangon läheisyyteen
- Vt 26
  - Vt 26 Taavetti-Hamina parantaminen
  - Vt 26 ja St 387 Lappeenranta-Hamina 1. vaihe
- Vt 27 Kehittäminen
  - Vt 27 Liikenneturvallisuuden edistäminen
- Vt 28
  - Vt 28 Liikenneturvallisuuden parantaminen
  - Vt 28 vaihe 2
  - Vt 28 Kannus-Sievi-Nivala parantaminen
- Vt 29 Tornion rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- Kt 40
  - E18 kt 40 Turun kehätie Avantin eritasoliittymä
  - E18 kt 40 Turun kehätie välillä Naantali-Raisio
  - Raskaan liikenteen levähdysalue Kaarinan Makarlaan
- Kt 43
  - Kt 43 Uusikaupunki-Laitila kevyenliikenteen väylä
  - Kt 43 Uusikaupunki-Laitila-Eura turvallisuuden parantaminen
- Kt 44 kehittäminen
- Kt 45
  - Kt 45 Torpparinmäen melusteet, Helsinki
  - Kt 45 vaihtopysäkki Vantaan ratikkaan

- Kt 45 Tuusulanväylä välillä Tuomarinkylä-Kehä III
  - Kt 45 parantaminen välillä Nukari-Vt 3, osa Keski-Uudenmaan logistiikkayhteyttä
- Kt 50
  - kt 50 Kehä III kt 51-Espoon keskus
  - Kt 50 Kehä III välillä kt 51-Mankki, 1. vaihe
  - Kt 50 Kehä III parantaminen Majvikin ja Masalan kohdalla
  - E18 Kt 50 Kehä III Puistolankohdalla, Helsinki
  - E18 Kt 50 Kehä III Vanhakartano-Vantaankoski
- Kt 51
  - Kt 51 Koivusaaren etl
  - Kt 51 parantaminen välillä Kirkkonummi-Karjaa
  - Kt 51 Kirkkonummi-Inkoo
  - Kt 51 / St 115 Sunnanvikin eritasoliittymä, Siuntio
  - Kt 51 Välillä Kirkkonummi-maantie 115 tulee alkaa tällä ohjelmakaudella
  - Kt 51 Liikenneturvallisuuden parantaminen Inkoon ja Siuntion alueella
  - Kt 51 Kirkkonummi-Siuntio liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden sekä liittymätarpeiden edistäminen
  - Kt 51/ st 186 liittymän parantaminen
  - Kt 51 Bollstantien ja Tähteläntien sekä Degerbyn liittymäratkaisut
  - Siltaratkaisuisissa varautuminen 4-kaistaistamiseen
- Kt 52
  - Kt 52 Tammisaari-Perniö
  - Kt 52 Pohjoispään uusi linjaus (ns. Palikkalan oikaisu)
  - Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie 2. vaihe
- Kt 54 Tammela-Hollola
- Kt 55 Monninkylän eritasoliittymä
- Kt 57 Tarveselvityksen päivittäminen ja Hattulantien liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen
- Kt 58
  - Kt 58 Tason nosto ja ylläpidon parantaminen
  - Kt 58 Pyhäjoen ylittävä kevyenliikenteen silta
- Kt 63
  - Kt 63 ja kt 68 risteyksen parantaminen ja muuttaminen kiertoliittymäksi
  - Kt 63 Kaustinen-Toholampi-Sievi välin kunnostus
  - Kt 63 Evijärvi-Kaustinen parantaminen
  - Kt 63 Ina-Kaustinen
  - Kt 63 Kauhava-Ylivieska
- Kt 65 Kyrölahti-Virrat yleissuunnitelma
- Kt 66 Ruona-Lakaluoma parantaminen
- Kt 67
  - Kt 67 Kaskinen-Seinäjoki, peruseräparannus
  - Kt 67 Teuva-Kaskinen parannus
  - Kt 67 Ilmajoki-Seinäjoki
- Kt 68
  - Kt 68 Siltojen uusiminen Ähtävän- ja Purmonjokien yli
  - Kt 68 Edsevö-Pietarsaari, Pietarsaaren sisääntuloväylä
- Kt 73 Lieksanjoen silta
- Kt 75 leventäminen ja parantaminen, Kuhmo
- Kt 78 Kajaanintie, Jätkänkylä-Pöykkölä, Rovaniemi
- Kt 79
  - Kt 79 liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen esim. liikenneympyrällä
  - Kt 79 Peruseräparannus ja kevyenliikenteen väylän rakentaminen
- Kt 80 Sodankylä-Kittilä
- Kt 81 Parantaminen välillä Rovaniemi-Posio-maakunnan raja-Kuusamo
- Kt 82
  - Kt 82 Joutsjärvi-Salla-Sallan raja-asema
  - Kt 82 Vikajärvi-Kemijärvi

- Kt 86
  - Kt 63/86 kehityskäytävän palvelutason parantaminen
  - Kt 86 Ahonperäntie-Lumimetsäntie jkpp-väylä
  - Kt 86 Kannus-Ylivieska parantaminen
- Kt 88 Iisalmen ja Vieremän välisen turvallisen kevyen liikenteen väylän kehittämisen
- Kt 92
  - Kt 92 Kaamanen-Sevettijärvi parantaminen
  - Kt 92 Näätämön rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
  - Kt 92 Karigasniemen rajanylityspaikka (mahdollinen yhteinen kehittämiskohde Tullin kanssa)
- St 101
  - St 101 Kehä I pullonkaulat 2. vaihe
    - St 101, Kehä I Maarinsolmu
    - St 101, Kehä I Myllypuron liittymä
    - St 101, Kehä I Länsiväylän liittymäjärjestelyt
  - St 101 Pihlajanmäki, melusteet, Helsinki
  - St 101, Kehä I Pakila, 4+4-kaistaa välillä Vt 3 - Kt 45
- St 102 Kehä II ja kt 51 liittymän kehittäminen
- St 110 Kevyen liikenteen väylän toteuttaminen, Vihti
- St 120 Vihdintie suunnitelmien tarkistus ja täydentäminen välillä Kehä III - Velskolantie.
- St 132 Loppi-Sajaniemi jkpp-väylä
- St 140 Parantaminen Kaskelantien kohdalla
- St 148 Kapasiteetin turvaaminen
- St 152 jatke, Kehä IV
- St 180
  - St 180 Saariston rengastiellä pyörätien puuttuvat osat
  - St 180 Prosvik-Nauvon keskusta pyörätien toteuttaminen
  - St 180 Kurkela-Kuusisto, Kaarinan läntinen ohitustie
  - St 180 Parainen-Nauvo kiinteä yhteys
- St 190 järjestelyt Katepalintie-Hulauksentie jkpp-väylä
- St 222 Aurajoentien puuttuva pyörätie Aura-Lieto
- St 261 parantaminen
- St 280 Liikenneturvallisuuden parantaminen
- St 282 parantaminen
- St 290 Hyvinkään itäinen ohikulkutie
- St 301 parantamisen loppuun saattaminen
- St 313 Vierumäen liittymään oma tila jalankululle ja pyöräilylle
- St 355 Hamina-Kotka satamayhteys, Merituulentie Kotka
- St 378 parantaminen
- St 438 Sulkava-Lohilahti-Virmutjoki parantaminen
- St 453 Parantaminen välillä Niittypurontie-Käpykankaantie
- St 455/ Yt 15323 liittymäjärjestelyt
- St 464 / yt 4652 / yt 15348 liittymän parantaminen
- St 468
  - St 468 perusparantaminen
  - St 468 Tappuvirran lossin korvaaminen sillalla ja Haponlahden kanavaan uusi korkeampi silta
  - St 468 Kangaslammin kirkonkylän keskustan kevyen liikenteen turvallisuus
- St 471
  - St 471 Parannusinvestointi
  - St 471 Hanhivirran lossin korvaaminen sillalla
- St 479 Punkaharju-Kesälahti peruskunnostaminen ja päällystäminen
- St 484 jkpp-väylä
- St 545, 551, 552 Keitele-Vesanto, Rautalampi, Suonenjoki parantaminen
- St 560 Keitele-Pyhäjärvi parantaminen

- St 561 Pielavesi-Kiuruvesi parantaminen
- St 563 Pielavesi-Iisalmi parantaminen
- St 568 parantaminen
- St 661 hankkeen loppuun saattaminen
- St 637
  - St 637 Laukaantien parantaminen, Jyväskylä
  - St 637 liittymä- ja yksityistiejärjestelyt Vihtavuorella
  - St 637 Kuormaajantie, Jyväskylä-Laukaa
- St 638
  - St 638 Vihtiälän oikaisu, Jyväskylä ja Laukaa
  - St 638 Leppävesi-Tikkakoski, Jyväskylä ja Laukaa
- St 642
  - St 642 Äänekosken silta ja Äänekoskentien liittymäjärjestelyt
  - St 659, 642, kt 69 Vesanto-Konnevesi-Äänekoski parantaminen
- St 661
  - St 661 Kauhajoki-Isojoki
  - St 661 Pöntäne-Isojokitie hankkeen loppuun saattaminen
- St 673 Vikby-Sulva jkpp-väylä
- St 679 Åmine-Köpings jkpp
- St 711 parantaminen
- St 717 Höstvesi-Merikaarto jkpp-väylä
- St 749
  - St 749 (Pohjoisväylä) sekä Kokkolan satamaan Ykspihlajaan johtavan radan tasoristeyksen rakentaminen eritasoristeykseksi
  - St 749 kiertoliittymä yt 7494 liittymään
- St 786 Merijärventien leventäminen
- St 815 Lentokentäntien parantaminen, Oulu ja Kempele
- St 834 Laukan sillan liittymän turvallisuuden parantaminen
- St 900 Hietanperän liittymä- Sotkamon raja parantaminen
- St 904 Hietaperä-Ilvesjärvi parantaminen
- St 912 Kuhmo-Lentuankosken liittymä parantaminen
- St 920
  - St 920 Ajoksentien rinnakkainen yhteyslinjaus
  - St 920 Ajoksentien ja rautatien eritasojärjestely Kaidi?
- St 926 Liikenneturvallisuuden parantaminen, linjaaminen uuden sillan kautta vt 4:lle, jkpp-väylä Mattisen koulun yhteyteen
- St 940 Äkäslompolontien kehittäminen
- St 955
  - St 955 Köngäs-Inari parantaminen
  - St 955 Levi-Inari-välin kehittäminen
- St 957 turvallisuuden parantaminen Kutunivassa
- St 967
  - St 967 Kelujärvi-Hihnavaara parantaminen, Sodankylä ja Savukoski
  - St 967 Savukoski-Hihnavaara-Sodankylä
- St 970 jkpp-väylä Nuorgamin suuntaan, Karingasniemen suuntaan sekä Nuorgamista Norjan rajalle
- Yt 1002 Skåldön lossin korvaaminen sillalla, Raasepori
- Yt 1311 Urtilantien liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen sekä jkpp-väylän parantaminen
- Yt 1321
  - Yt 1321 ja yt 1324 jkpp-väylien edistäminen
  - Yt 1321 parantaminen
- Yt 1322 parantaminen
- Yt 1361 jkpp-väylä
- Yt 1403 jkpp-väylä
- Yt 1605 Huuvari-Suntianmäki
- Yt 2501 Taivalkunnantie jkpp-väylä
- Yt 2624 leventäminen



- Yt 2992 vt 12- yt 2991 jkpp-väylä
- Yt 3601 parantaminen
- Yt 4142 parantaminen
- Yt 4703 Viljolahdentien perusparantaminen
- Yt 4681 uudelleen päällystys
- Yt 5270 liikenneturvallisuus
- Yt 6031 Halli-Jämsä
- Yt 6272 jkpp-väylä
- Yt 6620 kunnostaminen
- Yt 7233 parantaminen
- Yt 7300 parantaminen
- Yt 7421 parantaminen
- Yt 7520 Perho-Kinnula parantaminen
- Yt 7623 parantaminen
- Yt 7890
  - Yt 7890 Parantaminen väli Likala-Pyhänkoski
  - Yt 7890 Parantaminen (ainakin väli Oulainen-Merijärvi)
- Yt 9005 väliillä kt 76-Sotkamo Silver Oy:n kaivos, Sotkamo
- Yt 9070 kt 89-Hyrynsalmen raja saneeraus ja päällystäminen
- Yt 9121 Tönölänsalmi-Hukkajärvi kunnostus
- Yt 9471 Patoniemi-Moursusalmi
- Yt 9643 Kemijärven Varrion silta ja tieyhteyden parantaminen Patokankaan teollisuusalueelle
- Yt 9671 Hihnavaara-Martti-Tulppio
- Yt 11299 jkpp-väylän parantaminen
- Yt 11345 parantaminen
- Yt 11435 parantaminen
- Yt 11439 parantaminen
- Yt 11466 Tuusulan itäväylän kehittäminen
- Yt 11933 Parantaminen
- Yt 11937 Parantaminen
- Yt 11671 Linjatien (mt 11671) jkp-tie
- Yt 13311 kunnostaminen
- Yt 13659 oikaisu
- Yt 15123 Hätinvirran silta + muut Saimaan vesistöalueen siltahankkeet
- Yt 15169 parantaminen
- Yt 15287 parantaminen
- Yt 15398 Puomilansalmen sillan korottaminen
- Yt 16365 korvaavan yhteyden suunnittelu
- Yt 17387 parantaminen
- Yt 17770 parantaminen
- Yt 17825 parantaminen
- Yt 18217 parantaminen
- Yt 19575 parantaminen

#### Muut kohteet

- Merenkurkun ylittävä kiinteä yhteys
- Tilavaraussuunnitelma Kristiinan kaupungissa teille vt 8, st 662 ja yt 6620.
- Hausjärvi-Riihimäki pyörätie
- Jkpp-väylä Parolan Rahkolasta Lepaalle ja edelleen Petäykseen.
- Yhteys vt2:n ja vt 8:n välille Porin lentokentän eteläpuolelta.
- Turun kaupunkiseudun sisäinen pääväylä Raadelmaan etl-Pukkilan etl-Suopohja-vt10
- Kävelyn ja pyöräilyn reitit Kokkola-Kannus, Kokkola-Kruunupyy, Kannus-Toholampi
- Pyöräliikenteen projekti Kokkola-Kruunupyy-Edsevö

- Raskaan liikenteen tauko- ja liikennevalvontapaikkaverkoston kehittäminen (myös WIM vaakajärjestelmä)
- Kaivoksen tieyhteys Tervolan Suolijoelta mukaan Suhangon kaivostiehankeeseen
- Kemin biotuotetehtaaseen liittyvän infrahankekokonaisuus (tie, rata ja vesi), alemman tieverkon osalta
- Koverharin sataman tieyhteys
- Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, välillä Vt 3-Nukari-Purola-Mt 140. Sisältää osuudet Nukari-Purola, Purola-Mt 140 ja Vt 3-Nukari.
- Klaukkalantien parantaminen vt3-Vantaan raja (nykyinen st132 muutos yhdystieksi)
- Yhteyksien kehittäminen Tampere-Pirkkala lentoasemalle
- Pyöräilyn laatukäytävät, Tampere.
- Meri-Lapin seudullisen pyörätieverkon ja laatukäytävien suunnittelu.
- Jkpp-väylät Laivaniemi-Kaakamo (Tornio), Kurkitie-Ojanperä (Simo) ja Aavasak-salta pohjoiseen (Ylitornio)
- Paavalniemen siltayhteys, Rovaniemi
- Satamatien yleissuunnitelman loppuunsaattaminen Vaasassa.
- Yhdistää Giga Vaasa-alue satamaan Vasklotissa.
- Vaasan uusi satamatie
- Luikonlahden puutermiinaali, tieyhteyden Ohtaanniemi-Luikonlahti kunnostaminen
- Lukuisia jalankulun pyöräilyn yhteyksiä

## Liite 4d

# Investointiohjelman 2025–2032 ulkopuolelle jääneet vesiväylähankkeet

### **Investointiohjelman ulkopuolelle jääneiden vesiväylähankkeiden kuvaukset**

- Kalajoen Rahjan väylä
- Loviisan väylä
- Vaasan väylän syventäminen
- Haminan väylä
- Merikarvian väylä

**Kalajoen Rahjan väylä**Tiedot päivitetty  
17.10.2023

**Kalajoen satama perustelee hanketta erityisesti sahatavaran viennissä Välimeren alueelle ja muualle Pohjois-Afrikkaan saavutettavilla hyödyillä. Lisäksi perusteluna mainitaan mm. viljan viennissä ja projektilasteissa saavutettavat hyödyt.**

**NYKYTILA**

Sataman liikennemäärä oli vuonna 2022 hieman yli 0,4 Mt eikä liikennemäärissä ole nähty merkittävää muutosta viime vuosina, vaan se on vaihdellut lähinnä sahatavaran kysynnän mukaisesti. Satamaliikenteessä ei toistaiseksi ole nähtävissä merkittävää kasvua suunnitelmakaudella, ja tämän vuoksi hanketta ei ole pidetty potentiaalisena hankkeena investointiohjelmaan.

Strategisessa tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Toistaiseksi näitä ei vielä ole syntynyt riittävästi hankkeen toteuttamiseksi, mutta muutoksia tulee seurata ja tarvittaessa arvioida hankkeen toteutusedellytyksiä uudelleen.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hanke käsittää väylän syventämisen 8,5 m mitoitussyvyydestä 10 m syvyyteen. Esisuunnittelun yhteydessä on tehty myös tarkastelu väylän syventämisestä 12 m mitoitussyvyyteen.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Hankkeen esisuunnitelma on tarkistettu vuonna 2019. Hankkeen kannattavuustarkastelu on päivitetty vuonna 2015.

Väyläsyvennyshankkeen kustannusarvio on vuonna 2019 tarkistetun esisuunnitelman mukaan 10 m syvyydellä noin 6,3 milj. euroa ja 12 m syvyydellä noin 35,2 milj. euroa (MA-KU2015=100:145). Vuonna 2015 päivitetyn hankkeen kannattavuustarkastelun mukainen hyöty-kustannussuhdehaarukka on 0,6–0,8, eli hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

**VAIKUTUKSET**

Hanke parantaisi erityisesti sataman kautta tapahtuvien puutavaran kaukokuljetusten kuljetustaloutta mahdollistamalla suuremman aluskoon käytön näissä kuljetuksissa.

**Loviisan väylä**Tiedot päivitetty  
12.10.2023

**Loviisan Satama Oy on tehnyt aloitteen Loviisan satamaan johtavan väylän syventämisestä 9,5 metrin kulkusyvyvyydestä 11,0 metriin. Väylän syventäminen on tarpeen Loviisan sataman kehittämisessä mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistuneena palvelukeskuksena. Hanketta perustellaan erityisesti Pohjois-Afrikan liikenteen (mm. Egypti) sahatavarakuljetuksilla ja Suomen Viljava Oy:n viljakuljetuksilla**

**NYKYTILA**

Loviisan satamaan johtava väylä alkaa ulkomereltä Tainion majakan eteläpuolelta alkavalta Orregrund-Kotka väylältä. Orregrundin eteläpuolella väylä erkanelee Loviisan väylänä luoteeseen. Väylä on syvennetty nykyiseen syvyyteen vuosina 2005–2006. Vuonna 2022 sataman kokonaisliikennemäärä oli vajaat 0,7 Mt, josta pääosa oli irtolasti-, ja kappaletavaraa. Merikuljetukset ovat vähentyneet 2010-luvusta, kun väylän syvyys ei enää riitä kuljetuksiin käytettävälle aluskalustolle. Nykyisin alukset liikkuvat vajaalastissa.

Strategisessä tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Hanke mahdollistaisi nykyistä suuremman aluskoon käytön mekaanisen metsäteollisuuden ja irtolastien aluskuljetuksissa, mikä parantaisi niiden kuljetustaloutta etenkin kaukokuljetuksissa.

**HANKE JA TAVOITTEET**

Hankkeeseen kuuluu väylän syventämiseen 9,5 m mitoitussyvyydestä 11,0 m syvyyteen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä turvalaitetyöt. Hankkeeseen liittyvät myös satama-alueen ruoppaus- ja läjitystyöt.

Hankkeen tavoitteena on turvata Loviisan sataman kehittämisedellytykset mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistuneena palvelukeskuksena.

**AIKATAULU JA KUSTANNUKSET**

Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut keväällä 2018, ja siihen tehdään tarkistuksia vuonna 2022. Hankearviointi on valmistunut vuonna 2019. Seuraava vaihe on hankkeen mahdollisen toteutuksen vesilupahakemus. Tästä tai hankkeen toteuttamisesta ei ole päätöksiä. Hankkeen toteutus on mahdollista käynnistää aikaisintaan vuonna 2025. Hanketta ei voi toteuttaa vaiheittain, vaan se on toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

Kustannusennuste on 15 milj. euroa (MAKU2015=100:145). Kustannusriskin hankkeessa voi muodostaa ruoppausmassojen lohkareisuus. Hankkeeseen liittyvien satama-alueen ruoppaus- ja läjitystyöiden kustannusarvio on noin 4,2 milj. euroa, joista vastaa Loviisan satama Oy. Hankearvioinnin mukainen hyöty-kustannussuhde on 0,58 (v. 2019), joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. TEN-T-verkon ulkopuolisille satamille ei voi hakea CEF-tukea (maantieteellisesti emosatamasta erillään olevat satamat eivät voi hyödyntää emosataman TEN-T-statusta). Loviisan väylän syventämisessä tulee huomioida syventämisen mahdollisesti aiheuttama tarve Lahti-Loviisa-radnan peruskorjaukselle (kustannusarvio 82 M€). Mikäli väylän syventäminen edellyttää myös radnan peruskorjausta, tulee nämä hankkeet käsitellä yhtenä kokonaisuutena, jonka kustannusarvio on noin 93 milj. euroa.

**VAIKUTUKSET**

Hanke turvaa Loviisan sataman kehittämisedellytykset mekaaniseen metsäteollisuuteen ja irtolasteihin erikoistuneena palvelukeskuksena. Loviisan sataman osakepääomasta 60 % on Helsingin Satama Oy:n omistuksessa, ja se isona satamatoimijana mahdollistaa merkittävien kuljetusvirtojen toteutumiseen Loviisan sataman kautta tulevaisuudessa. Jos hanketta ei toteuteta, kuljetuskustannusten säästöjä ei saavuteta, ja osa sataman kautta kulkevista kuljetuksista voi siirtyä muihin satamiin.

Hankkeen vaikutukset saavutettavuuteen, kestävyYTEEN ja tehokkuuteen ovat samat kuin muidenkin investointiohjelman sisältyvien hankkeiden vaikutukset, ja ne on kuvattu investointiohjelman vesiväylähankkeiden vaikutusten kuvauksen yhteydessä.

## Vaasan väylän syventäminen

Tiedot päivitetty  
12.10.2023

**Vaasan satama on esittänyt väylän syventämistä hiilen ja öljytuotteiden tuontikuljetusten ja viljan kaukoviennin kuljetusten tehostamiseksi.**



### NYKYTILA

Vaasan 9,0 m väylä jakautuu ulko-osallaan kahteen sisääntulohaaraan, Norrskärin pohjoispuoleiseen ja eteläpuoleiseen haaraan, jotka yhtyvät Vaasan majakan kaakkoispuolella. Väylän kokonaispituus n. 60 km. Väylällä on tehty kunnostusruoppaus vuonna 2004.

Vaasan sataman kokonaisliikennemäärä oli v. 2022 noin 1,35 Mt. Satama käsittelee pääasiassa öljyn, maataloustuotteiden, kappaletavaran ja projektilastien tuontia ja vientiä. Wärtsilä Finland Oy:n tuotannon siirtyminen sataman välittömään läheisyyteen lisää jatkossa sataman kuljetusmääriä. Merkittävän toimijan siirtyminen tälle alueelle voi aikaansaada myös muun teollisen toiminnan siirtymistä ja syntymistä alueelle, mikä todennäköisesti lisää myös merikuljetusten määrää ja sitä kautta myös väylän syvennystarvetta. Tätä ei vielä ole nähtävissä, mutta tilannetta tulee seurata.

Strategisessä tilannekuvassa hanke liittyy tunnistettuun väylien parantamis- ja kehittämistarpeisiin rannikolla aluskokojen muutosten ja elinkeinoelämän muuttuvien tarpeiden takia. Keskisenä tekijänä on Wärtsilä Finland Oy:n panostus toimintaansa sataman läheisyydessä ja sen mahdollinen vaikutus muuhun elinkeinotoimintaan lähialueella. Hanke mahdollistaisi nykyistä suuremman aluskoon käytön sataman kautta tapatuissa kuljetuksissa, mikäli kehitys tätä jatkossa edellyttää.

### HANKE JA TAVOITTEET

Hanke käsittää väylän syventämiseen 10,0 m mitoitussyvyyteen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä merkinnän muutokset. Lisäksi hankkeeseen liittyvät Vaasan sataman ruoppaus-, läjitys- ja laiturityöt.

Hankkeen tavoitteena on parantaa hiilen ja öljytuotteiden tuontikuljetusten ja viljan kaukoviennin kuljetusten kuljetustaloutta.

### AIKATAULU JA KUSTANNUKSET

Hankkeen esisuunnitelma on valmistunut vuonna 2015. Vuosina 2019 ja 2020 on tehty tutkimuksia, ja hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut vuonna 2020. Hankearviointi väylä- ja satamahankkeesta on tehty vuonna 2019. Hankkeen jatkosuunnittelu on käynnissä ja kestää noin kolme vuotta, joten sen toteutus on mahdollista aikaisintaan 2026. Jatkosuunnittelussa laaditaan yleissuunnitelma, jossa huomioidaan käynnissä olevan väylän sisäosan levennyksen vaikutus hankkeen kustannusarvioon. Hanketta ei voi toteuttaa vaiheittain, vaan se on toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

Hankkeen aikaisemman yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio on noin 6,2 milj. euroa (MAKU2015=100:145). Tämä kustannusarvio tarkentuu uuden yleissuunnitelman valmistuttua 2023 loppulla. Hankkeeseen liittyvien satama-alueen ruoppaus-, läjitys- ja laituritöiden kustannusarvio on noin 3,3 milj. euroa. Näistä kustannuksista vastaa Kvarken Ports Ltd. Vuonna 2019 laaditun kannattavuustarkastelun perusteella hankkeen hyöty-kustannussuhde on 0,34, joten hanke ei ole yhteiskuntataloudellisesti kannattava. TEN-T -verkon ulkopuolisille satamille ei voi hakea CEF-tukea.

### VAIKUTUKSET

Hanke tukee Vaasan seudun teollisuuden toimintaedellytyksiä ja parantaa niiden kehittämismahdollisuuksia. Esimerkiksi Wärtsilä on siirtämässä tuotantoansa sataman välittömään läheisyyteen, ja tukeutuu jatkossa kuljetuksissaan yhä enemmän Vaasan satamaan. Tämä ja muu vastaava kehitys voi osaltaan lisätä tarvetta väyläsyvennyksen toteuttamiseen. Jos hanketta ei toteuteta, kuljetuskustannusäästöt eivät toteudu, mutta sillä ei lyhyellä aikavälillä ole merkittävää vaikutusta kuljetuksiin.

**Uudet tai esille nousseet hanke-esitykset**Tiedot päivitetty  
23.3.2023**Haminan meriväylän syventäminen**

HaminaKotka Satama Oy on esittänyt väylän mitoitussyvyyden lisäämistä 12 metristä 13,7/14 metriin. Hanke-esityksen taustalla ovat raaka-aineiden ja tuotteiden kaukokuljetusten lisääntyminen sekä sataman pitkäjänteinen kehityssuunnitelma. Hankkeesta laaditaan esisuunnitelma 2023–2024 talven aikana hankkeen alustavaa kannattavuusarviota varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointia varten.

**Merikarvian väylän syventäminen**

Merikarvian kunta on esittänyt väylän mitoitussyvyyden lisäämistä 4,2 metristä 5–6 metriin kivi- murske- ja suurtehomuuntajien kuljetusten perusteella. Murskekuljetukset käynnistyvät tänä vuonna, ja kunta arvioi niiden määrän kasvavan 400 000 tonniin lähivuosina. Kunta on lisäksi tehnyt Fingridin kanssa pitkäaikaisen sopimuksen suurtehomuuntajien kuljetuksista sataman kautta. Hankkeesta laaditaan esisuunnitelma 2023 hankkeen alustavaa kannattavuusarviota varten. Hanke ei vielä sisälly investointiohjelmaan, koska siitä ei ole käytettävissä tarvittavia perustietoja hankearviointia varten.