

LIIKENNEVERKON KEHITTÄMINEN 2012–2022



Tässä raportissa esitetään Liikennepoliittisen selonteon päätökset liikenneverkon kehittämisestä 2012–2022.



ESIPUHE

Pitkäjänteinen liikenneverkon kehittämisohjelma antaa selkeän viestin tulevaisuuden liikennehankkeista, niiden sijoittumisesta ja toteutuksesta. Tässä raportissa on esitetty Suomen liikenneverkon kehittämishankkeet vuosille 2012–2022. Näiden lisäksi esimerkiksi elinkeinopoliittisesti tärkeitä muista hankkeista voidaan päättää erikseen. Kehittämisohjelma on laadittu osana liikennepoliittisen selonteon valmistelua keväällä 2012.

Kataisen hallituskaudella 2012–2015 alkavat hankkeet on päätetty hallituksen kehysriihessä 22.3.2012. Ennen toteutusta hankkeiden sisältöä, toteutustapaa ja ajoitusta arvioidaan uudelleen. Lisäksi vuosien 2016–2022 osalta tehtiin periaatepäätös kolmen kärkihankkeen toteutuksesta: Pisara-rata, Helsinki-Riihimäki rata-osan kapasiteetin lisäämisen 2. vaihe sekä Luumäki-Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjälle. Muiden kohteiden osalta 10-vuotisohjelma on luonteeltaan suunnittelua ohjaava ohjelma.

Jatkossa kehittämisinvestointien rahoitus on hallituskaudella 1,5 Mrd. euroa ja tämän jälkeen vuosittainen rahoitustaso on noin 370 milj. euroa.

Liikenneverkon kehittämisohjelman tavoitteena on ollut poliittisesti hyväksyttävä kokonaisuus. Hankkeiden valinnassa on noudatettu hallitusohjelman kirjausta: ”Tärkeitä ovat suuria liikennemääriä palvelevat, talouskasvua tukevat, kustannus-hyötysuhteeltaan parhaat, liikenneturvallisuutta edistävät, päästöjä vähentävät ja maakunnallista merkitystä omaavat hankkeet”. Muita arvioituja ja vertailtuja näkökulmia ovat olleet mm. alueellinen tasapuolisuus, elinkeinoelämän kilpailukyky, verkollinen rooli (runkoverkot ja solmupisteet) sekä suuret liikennemäärät ja kasvukeskukset.

Hankeohjelman valmistelun pohjana on ollut Liikenneviraston ja alueellisten ELY -keskusten yhdessä kokoama hankejoukko, noin 8 Mrd. euroa (sivu 38). Toimenpiteiden taustalla olevia asiakastarpeita on selvitetty laajasti ja pitkäjänteisesti sidosryhmien ja alueiden kanssa mm. alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Edellisessä liikennepoliittisessa selonteossa osoitetut hankkeet (ns. 2. kori) ovat olleet myös lähtökohtana valmistelussa.

Vuosina 2012–2015 on käynnissä myös muita edellisten hallitusten päättämiä liikennehankkeita, jotka on esitetty sivulla 39.

Helsingissä huhtikuussa 2012

Liikennevirasto

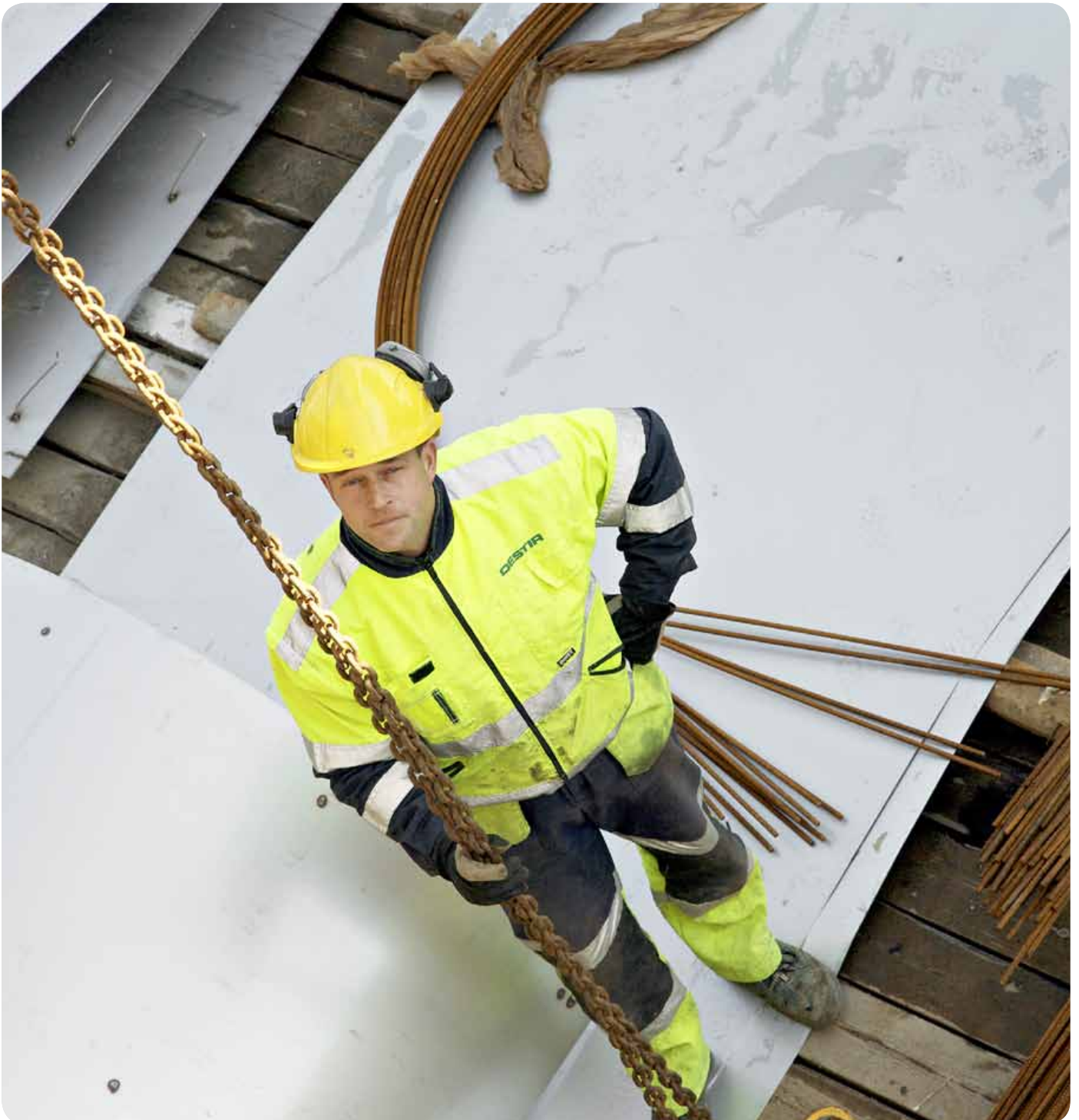
SISÄLLYS

ESIPUHE	3
SISÄLLYS	4
HANKEOHJELMA 2012–2015	5
SUUNNITTELUA OHJAAVA OHJELMA 2016–2022	28
LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISOHJELMAN POHJANA OLLUT HANKEVALIKOIMA	38
VUONNA 2012 KÄYNNISSÄ OLEVAT VÄYLÄHANKKEET	39





HANKEOHJELMA 2012–2015



Hankeohjelma 2012–2015

Hallituskaudella 2012–2015 aloitetaan 18 uutta liikenneverkon kehittämishanketta, joiden kustannusarviot ovat yhteensä noin 1,0 Mrd. euroa. Lisäksi E18 Hamina-Vaalimaa -hankkeen toteutukseen Suomi on sitoutunut jo aikaisemmin. Uudet hankkeet ovat aloitettavissa vuosina 2013–2016.

Elinkeinopoliittisesti tärkeitä tai kaivostoimintaa palvelevista muista hankkeista päätetään erikseen. Ohjelmaan sisältyy myös suunnitteluhankkeena Luumäki-Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle.

Hallituskauden 2012–2015 uusien liikennehankkeiden investointikustannukset jakautuvat liikennemuodoittain: noin 49 % ratainvestointeja, 47 % tieinvestointeja ja 4 % vesiväyläinvestointeja.

Taulukossa ja viereisen sivun kartassa on esitetty hallituskaudella 2012–2015 alkavat uudet liikenneverkon kehittämishankkeet.

Pääväylien parantaminen

1. E18, Hamina - Vaalimaa (PPP-hanke sopimusvaltuus 560 M€)	(240 M€)
2. E18, Vaalimaan rekkaliikenteen odotusalue	25 €
3. Vt 3 Tampere - Vaasa (Laihian kohta)	20 €
4. Vt 5 Mikkelin kohta	20 €
5. Vt 6 Taavetti - Lappeenranta	90 €
6. Vt 8 Turku - Pori (Raisio-Nousiainen *)	100 €
7. Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset **)	85 €
8. Riihimäen kolmioraide	10 €
9. Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki ratayhteyden parantaminen (sähköistys)	90 €
10. Rauman meriväylä	20 €

Helsingin seudun liikennejärjestelmä

11. Mt 101, Kehä I:n parantaminen (valtuus 50 M€) ***)	35 €
12. Helsinki-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen	150 €
13. E18, Kehä III:n kehittäminen (valtuus 150 M€) ***)	110 €

Muun päätiestön- ja rataverkon parantaminen

14. Raakapuuterminaalit **)	40 €
15. Vt 22 Oulu-Kajaani	45 €

Kaupunkiseutujen hankkeet

16. Vt 4 Rovaniemen kohta ***)	25 €
17. MAL-hankekokonaisuudet (Helsinki, Turku, Tampere, Oulu) ****)	30 €

Liikenteen ohjauksen investoinnit

18. Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjauksjärjestelmien uusiminen *****)	90 €
19. Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen	100 €

Suunnittelussa olevat hankkeet

20. Kaivosyhteyksien kehittäminen ja elinkeinopoliittisesti tärkeät hankkeet, päätetään erikseen	
21. Luumäki-Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle (ka 380 M€), suunnittelu	10 €

YHTEENSÄ noin 1,0 Mrd. €

*) Jos Raisio-Nousiainen PPP-hanke, niin edellyttää sopimusvaltuutta 250 M€
**) Useita kohteita eri puolilla Suomea
***) Kunnan rahoitusosuus sopimatta
****) Rahoitus perusväylänpidosta
*****) Valtakunnalliset järjestelmät



E18 Hamina – Vaalimaa

NYKYTILA

Valtatien 7 osuus Hamina–Vaalimaa (32 km) on osa kansainvälistä tieyhteyttä E18 ja osa Pohjolan kolmiota. Väylä on tärkeä Suomen elinkeinoelämän kuljetuksille ja kansainvälisille Venäjän kuljetuksille. Hamina–Vaalimaa on puuttuva osa yhtenäistä moottoritietä E 18 Turku–Vaalimaa (EU:n tavoite).

Tiejaksolla on kohtalaisesti liikennettä (5000–5800 autoa päivässä). Rajan ylittäviä ajoneuvoja on noin 3500 vuorokaudessa, joista huomattavan suuri osa (yli 30 %) on raskasta liikennettä. Rajan ylittävä henkilöliikenne on lisääntynyt voimakkaasti vuonna 2012 ja kasvun arvioidaan vain lisääntyvän muun muassa viisumivapauden takia.

Tiejakson ensisijaisena ongelmana on tien alhainen laatutaso suhteessa liikenteen luonteeseen. Erityisongelmana ovat olleet rajanylitystä odottavat rekat, joiden jono on pahimmillaan ulottunut Haminan länsipuolelle (yli 50 km). Raskas liikenne haittaa erityisesti tienvarsi-asutusta ja Virojoen taajamaa.

Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 2007 - 2011 21 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Liikennekuolemia on tapahtunut viisi. Ongelmat ovat suurimmat jakson itäosassa.

HANKE

Tie rakennetaan koko osuudella moottoritieksi nykyisen tien pohjoispuolelle. Tiesuudelle toteutetaan viisi eritasoliittymää. Nykyinen valtatie jää rinnakkaistieksi. Hanke liittyy länsipäästään vuonna 2014 valmistuvaan Haminan ohikulkutiehen. Hanke soveltuu toteutettavaksi elinkaarihankkeena (Public Private Partnership).

AIKATAULU

- Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2012–2013 ja tarvittavat täydennyssuunnitelmat vuonna 2014.
- Elinkaarihankkeen valmistelu voidaan käynnistää suunnitelmien puolesta vuoden 2013 lopulla.
- Tien rakentaminen voi käynnistyä 2015, jolloin tie olisi valmis liikenteelle 2017.

KUSTANNUKSET

PPP-hankkeen suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja rahoituksen sisältämät kokonaiskustannukset ovat 560 milj. €, josta arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa investointikustannukset ovat 240 milj. €.



VAIKUTUKSET

- + E18-tie Turku–Vaalimaa on yhtenäinen moottoritietasoinen väylä (EU:n tavoite).
- + Henkilövahinko-onnettomuuksien ja liikennekuolemien määrä vähenee puoleen.
- + Tieliikenteen sujuvuus paranee, nopeudet kasvavat ja matka-ajoista tulee ennakoitavampia.
- + Suomen ja Venäjän välinen elinkeinotoiminta, kauppa ja matkailu todennäköisesti vilkastuvat yhteyden parannuttua.
- + Melu- ja päästöhaitat vähenevät sujuvamman liikenteen ja melusuojaustoimenpiteiden ansiosta.
- + Raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja Virojoen taajamalle vähenevät.
- Moottoritie aiheuttaa alueelle uuden estevaikutuksen sekä rikkoo maisemaa ja metsäluontoa.

Investoinnin hyötykustannussuhde on 1,1.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohaja Kari Ruohonen, p.020 637 3831

E18 Vaalimaan rekkaparkkialue

NYKYTILA

Vaalimaa on Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen vilkkain rajanylityspaikka. Vuonna 2010 noin 2,7 miljoonaa matkustajaa ja 1,2 miljoonaa ajoneuvoa ylitti rajan Vaalimaalla. Lähes 1200 rekkaa ylittää rajan päivittäin. Rajan ylittävän liikenteen määrän arvioidaan kasvavan voimakkaasti.

Rekkaliikenteen jonoutuminen on erityinen ongelma. Pahimmillaan rekkajono on ulottunut Haminan länsipuolelle yli 50 kilometrin päähän rajalta. Vuonna 2011 rekkajonot ovat olleet kymmeniä kertoja yli 10 km pitkiä. Tien varteen pysähtyneet rekkajonot haittaavat erityisen paljon lähiasutusta ja ympäristöä sekä muun liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Rekkajonon vähentämiseksi rajanylityspaikan raskaan liikenteen odotusalue on jo aiemmin laajennettu. Valtatie 7:lle on rakennettu noin 7 km:n pituinen raskaan liikenteen odotuskaista ja siitä länteen päin väliaikaisia piennarlevennyksiä.

HANKE

Hankkeessa rakennetaan 500-paikkainen kuorma-autojen odotusalue rajanylityspaikan eteläpuolelle. Alueelle rakennetaan myös liikenteenohjausjärjestelmä, valaistus ja välttämättömiä peruspalveluja. Rekkaliikenteelle on kaavailtu alueen käytöstä käyttömaksua. Tiesuunnitelma mahdollistaa alueen laajentamisen myöhemmin 1 000 rekalle.

AIKATAULU

- Rakennustyöt ovat käynnistettävissä suunnitelmien puolesta heti.
- Rakennusaika on 1,5–2 vuotta, riippuen aloittamisajankohdasta.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 25 milj. € hankkeen arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.

VAIKUTUKSET

- + Valtatiellä rekkajonot lyhenevät noin 15 kilometriä ja jonoja esiintyy vain harvoin.
- + Valtatien ruuhkaisuus vähenee ja liikenneturvallisuus paranee.
- + Raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja Virojoen taajamalle vähenevät rekkajonon siirtymisestä pois valtatievarresta.
- Liikenteen haitoista erityisesti pakokaasupäästöt keskittyvät pysäköintialueen ympäristöön.

Hankkeen hyötykustannussuhdetta ei ole laskettu.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p.020 637 3831



Vt 3 Tampere–Vaasa (Laihian kohta)

NYKYTILA

Valtatiellä 3 Tampere–Vaasa (250 km) on tärkeä rooli etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjänä ja Pirkanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien keskusten yhdistäjänä. Tampereelta Vaasaan on ratayhteys.

Tiellä on ongelmia turvallisuudessa, sujuvuudessa ja tien laatuolosuhteissa. Liikennemäärät ovat suurimpia Vaasassa ja Ylöjärvellä (10 000–17 000 autoa päivässä). Liikennöitävyyso ongelmia on erityisesti Laihian ja Mustasaaren välillä, Ikaalisten kohdalla ja Tampereen ja Ikaalisten välillä.

Yhteysvälin liikenneturvallisuus on monin paikoin erittäin heikko. Yhteysvälillä tapahtuu vuosittain noin 44 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee noin 5 ja loukkaantuu noin 39 ihmistä.

Laihian kohdalla liikenteen sujuvuutta heikentää alhainen nopeusrajoitus ja valo-ohjatut liittymät. Myös liikenneturvallisuus on valtateiden 3 ja 18 liittymässä huono.

HANKE

Hanke sisältää Laihian kohdalle rakennettavat Vt 3 ja Vt 18 liittymäjärjestelyt, joilla valo-ohjatut liittymät poistuvat.

Hanke osa koko Vt 3 Tampere–Vaasa yhteysvälin kehittämistä (185 milj. €).

AIKATAULU

- Tiesuunnitelma on hyväksytty ja lainvoimainen.
- Rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2013.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusennuste on 20 milj. € arvioidun toteutusajankohdan kustannustasossa.



VAIKUTUKSET

- + Liikenneturvallisuus paranee.
- + Liikenteen toimivuus paranee liittymä- ja ohituskaistajärjestelyillä.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee kevyen liikenteen- ja rinnakkaisteiden järjestelyillä.
- + Elinkeinoelämä hyötyy työ-, asiointi-, tavaraj- ja matkailuliikenteen olosuhteiden parantuessa.
- + Pohjavesien pilaantumiseriskit pienenevät.
- + Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.

Koko yhteysvälihankkeen Vt 3 Tampere–Vaasa hyötykustannussuhde on 1,6

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Vt 5 Mikkelin kohta

NYKYTILA

Valtatien 5 osuus Mikkel–Juva (44 km) on osa Savon, Pohjois-Karjalan ja Kainuun runkoyhteyttä Etelä-Suomeen.

Yhteysvälin ensisijainen ongelma on vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä. Mikkelin keskustan liittymien kais-tajärjestelyissä on puutteita. Jalankululle ja pyöräilylle ei ole taajamien ulkopuolelle erillisiä yhteyksiä. Yhteysväli on vilkas-liikenteinen (14 000–22 000 autoa päivässä). Kaksikaistainen tie ohituskaistoin on riittämätön suhteessa liikenteen mää-rään. Tie on kapea, mäkinen ja mutkainen ja sillä on tiheäs-ti tasoliittymiä.

Yhteysvälillä tapahtuu vuosittain keskimäärin kahdeksan henkilövahinko-onnettomuutta ja vähintään kaksi liikennekuolemaa.

HANKE

Hanke sisältää seuraavia toimenpiteitä:

- Pitkäjärven ja Visulahden välinen osuus täydennetään nelikaistaiseksi tieksi, eritasoliittymiä parannetaan sekä rakennetaan pohjavesi- ja melusuojauksia.

Hanke on osa koko yhteysvälin Vt 5 Mikkel–Juva kehittämistä (100 milj. €).

AIKATAULU

- Tiesuunnitelma on hyväksytty.
- Rakentaminen on suunnitelmien puolesta käynnistettävissä heti.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 20 milj. € hankkeen arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.



VAIKUTUKSET

- + Hanke poistaa valtatie 5 liikenteen kapasiteetti-ongelmat vilkkaimmin liikennöidyillä Mikkelin keskustan kohdalla.
- + Melulle altistuvien määrä vähenee Mikkelin ja Visulahden välisellä osuudella.
- + Pursialan pohjavesialueen pilaantumiskit pienenevät.

Koko yhteysvälihankeen Vt 5 Mikkel–Juva hyötykustannussuhde on 2,3

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Vt 6 Taavetti–Lappeenranta

NYKYTILA

Valtatie 6 on Etelä-Karjalan teollisuuden raaka-aine- ja sata-makuljetusten tärkeimpiä väyliä sekä Suomen ja Venäjän väli-sen tieliikenteen toinen pääyhteys.

Yhteysväillä Taavetti–Lappeenranta (27 km) liikennöi päivit-täin 8600–12400 autoa, josta poikkeuksellisen suuri osuus (20– 25 %, lähes 2000 autoa) on raskasta liikennettä.

Liikenteen sujuvuus on huono pääasiassa rekkaliikenteen aiheuttaman jonoutumisen ja ruuhkautuvien tasoliittymien ta-kia. Ohitusmahdollisuudet ovat tiellä riittämättömät ja no-peustasot vaihtelevat. Tie kulkee Jurvalan taajaman läpi ja lii-kenne aiheuttaa asukkaille turvattomuutta sekä terveys- ja ympäristöhaittoja.

Tiejaksolla on tapahtunut vuosina 2007-2011 21 henkilövahin-koon johtanutta onnettomuutta. Kuolonkolareita on tapahtu-nut kaksi.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- tieosuus Taavetista Lappeenrannan Selkäharjun erita-soliittymään rakennetaan keskikaiteelliseksi 2+2-kaistai-seksi tieksi,
- tieosuus parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen. Jurva-lan kohdalle toteutetaan ohikulkutie (12 km),
- tieosuudelle toteutetaan neljä uutta eritasoliittymää ja yhtä eritasoliittymää parannetaan,
- kevyt ja hidas liikenne siirretään rinnakkaistielle,
- meluntorjuntaa, pohjavesisuojausjauksia, valaistusten uusi-mista sekä riista-aitoja ja riista-alikulku.

Hanke liittyy itäpäässä jo valmistuneeseen Lappeenranta–Imatra- hankkeeseen.



AIKATAULU

- Kärjenkylän kohdan tiesuunnitelma on maantielain mukaisessa käsittelyssä.
- Taavetti-Lappeenranta tiesuunnitelma on lähdössä maaliskuussa 2012 maantielain mukaiseen käsittelyyn.
- Rakentaminen voi käynnistyä aikaisintaan v. 2013.

KUSTANNUKSET

Koko hankkeen kustannusennuste on 90 milj. € arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.

VAIKUTUKSET

- + Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus paranevat.
- + Hidas liikenne ja kevyt liikenne siirtyvät rinnakkaisteille.
- + Uusi ohitustielinjaus tukee Jurvalan taajamaraken-teen kehitystä.
- + Melulle altistuvien asukkaiden määrä vähenee.
- + Pohjavesien pilaantumisriskit pienenevät.
- + Liikenteen haitat Jurvalan taajaman asukkaille vä-henevät ratkaisevasti.
- Osittain uuteen ympäristöön sijoittuva tie aiheut-taa vähäisessä määrin haittaa lähistön asutukselle ja luonnolle.
- Jurvalassa tienvarren nykyisten palvelujen elinvoimai-suus heikkenee potentiaalisen ostovoiman siirtyessä uudelle tielinjalle.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,2.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Vt 8 Turku–Pori (Raisio–Nousiainen)

NYKYTILA

Turun ja Porin välinen osuus (135 km) valtatiestä 8 on Lounais-Suomen merkittävä tavaraliikenneväylä. Tien varrella sijaitsee viisi vientisatamaa. Turku–Mynämäki ja Pori–Rauma ovat työssäkäyntialueidensa runkoyhteyksiä.

Tie on vilkasliikenteinen (6 000–15 300 autoa päivässä). Raskaan liikenteen osuus on tavanomainen (9–11 %).

Yhteysvälin ensisijainen ongelma on heikko liikenneturvallisuus. Yhteysväliä tapahtuu vuosittain keskimäärin 8–10 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta. Kuolonkolareita on vuosittain. Erityisen riskialttiita ovat liikennevalo-ohjatut liittymät.

Riittämätön tien kapasiteetti aiheuttaa sujuvuusongelmia etenkin Raision ja Maskun välisellä kaksikaistaisella osuudella. Pohjavesisuojausten puute lisää pilaantumisen riskejä pohjavedenottamoalueilla.

HANKE

Hanke sisältää osuuden Raisio–Nousiainen rakentamisen moottoritieksi, jolle toteutetaan kolme eritasoliittymää. Lisäksi toteutetaan pohjavesisuojauksia, rinnakkaistiejärjestelyjä ja melusuojauksia. Hankkeen sisältöä, toteutustapaa ja ajoitusta arvioidaan vielä uudelleen.

Hanke on osa yhteysvälin Turku–Pori kehittämistä (210 milj. €).



AIKATAULU

- Hankkeen tiesuunnitelmasta valittiin hallinto-oikeuteen. Valitus hylättiin.
- Rakentaminen voi käynnistyä aikaisintaan vuonna 2013.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusennuste on 100 milj.€ arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.

Toteutus on mahdollista PPP-hankkeena.

VAIKUTUKSET

- + Liikenneturvallisuus paranee selvästi, kuolemien määrä vähenee n. 40 %.
- + Tiekuljetusten nopeudenvaihtelut tasoittuvat ja matka-ajasta tulee ennakoitavaa.
- + Henkilöautoliikenteen (päivittäinen työssäkäynti) matka-ajat lyhenevät ja tulevat paremmin ennakoitaviksi.
- + Yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden ja -ottamoiden pilaantumiskit pienenevät.
- + Aiheuttaa myönteisiä vaikutuksia joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille.
- + Liikenteen meluhaitat asutukselle pienenevät.
- Aiheuttaa haitallisia vaikutuksia maisemalle ja luononympäristölle sekä lähiympäristön asukkaille (es-tevaikutuksia).

Koko yhteysvälihankeen Vt 8 Turku–Pori hyötykustannussuhde on 1,3.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p.020 637 3831

Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset

NYKYTILA

Keväällä 2011 Suomen rataverkolla oli routavaurioita yli 800 kilometriä ja niiden korjaaminen kesti juhannukseen asti. Vuonna 2010 routavaurioita oli yli 1000 km. Pahimmat routavauriot ovat Keski- ja Pohjois-Suomessa. Syynä ratojen routimiseen ovat rakenteen ikääntyminen ja roudalle otolliset talvet.

Roudan vaikutuksena junien nopeutta joudutaan alentamaan, mikä edelleen aiheuttaa täsmällisyysongelmia liikenteessä. Junien myöhästyminen ketjuuntuu ja vaikuttaa lopulta myös eteläisen Suomen junaliikenteen täsmällisyyteen. Liikennöittäjä VR Yhtymä otti käyttöön niin sanotut routa-aikataulut 4.4.2011 lukien, joiden avulla pyritään pitämään liikenne mahdollisimman täsmällisenä. Routa-aikataulut hidastavat matkakojoja Helsingin ja Oulun välillä yli 40 minuuttia.

Uuden eurooppalaisen standardin mukaisen junakaluston kuormitus ratapenkereeseen kasvaa nykyisestä ja siksi radan vakavuus sortumista vastaan on heikentynyt osissa pehmeikköalueita alle hyväksyttävän varmuustason.

HANKE

Rakenteita parannetaan korjaamalla alusrakennetta ja puhdistamalla ja / tai uusimalla sepeliä. Pehmeikköalueilla olevia ratoja korjataan muun muassa rakentamalla vastapenkeireitä sekä stabiloimalla ja tekemällä teräsponttiseiniä radan viereen.

Hanke sisältää muun muassa seuraavien osuuksien kunnostusta:

- Muurame–Jyväskylä–Vaajakoski.
- Mikkeli–Pieksämäki, Siilinjärvi–Iisalmi.
- Oulu–Kontiomäki.
- Helsinki–Turku.

Radan vakavuuden osalta kunnostustarvetta löytyy lähes koko rataverkolta. Tässä hankkeessa korjataan kriittisimpiä kohteita, jotka tarkentuvat suunnittelussa.

AIKATAULU

- Rata- ja rakennussuunnittelu vuonna 2012.
- Rakentaminen on mahdollista aloittaa jo vuonna 2012. Rakentamisaika on 3–4 vuotta.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 85 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.

VAIKUTUKSET

- ⊕ Varmistaa junaliikenteen turvallisuutta.
- ⊕ Parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä.
- ⊕ Vähentää junaliikenteen häiriöitä.
- ⊕ Nopeuttaa kunnossapitotoimenpiteitä.
- ⊕ Parantaa radan vakavuutta, ehkäisee ratojen sortumista.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruuhonen, p.020 637 3831



Riihimäen kolmioraide

NYKYTILA

Riihimäen ratapihan kautta kulkevasta tavaraliikenteestä suuri osa on Kouvolan ja Tampereen suunnan välistä liikennettä (noin 2 miljoonaa tonnia vuodessa). Liikenteen on oletettu kasvavan entisestään Länsi-Suomesta Itä-Suomeen suuntautuvan raakapuuliikenteen lisääntyessä.

Kouvolan ja Tampereen keskusjärjestelyratapihojen välinen tavaraliikenne hoidetaan pääsääntöisesti junilla, joiden kokoonpanoa ei muuteta Riihimäellä. Junat joudutaan kuitenkin ohjaamaan Riihimäen tavararatapihalle, koska niiden kulkusuunta vaihtuu. Kulkusuunnan vaihtamisen vuoksi junaan vaihdetaan veturi tai saapunut veturi ajetaan junan toiseen päähän ja junalle tehdään jarrujen koettelu. Kulkusuunnan vaihtamisen takia junien kulku hidastuu tunnista kahteen tuntiin ja niiden ajaminen henkilöratapihan läpi kuormittaa muutoinkin vilkkaan ratapihan läpäisykykyä. Myös poikittaiseen henkilöliikenteeseen Lahdesta Tampereelle voidaan kehittää nopeampi yhteys.

HANKE

Hankkeessa rakennetaan Kouvolan suunnasta Tampereen suuntaan johtava noin 1,5 kilometrin pituinen niin sanottu Riihimäen kolmioraide, joka mahdollistaa tavarajunien suoran ja joustavan liikennöinnin rataverkon vilkkaimpien järjestelyratapihojen välillä.

AIKATAULU

- Yleissuunnittelu on tehty vuonna 2008. Ratasuunnittelu käynnistyy vuonna 2012.
- Toteutus päätös voidaan tehdä aikaisintaan vuoden 2013 aikana.
- Rakentaminen kestää 1–2 vuotta.
- Käyttöönotto on mahdollista vuonna 2015.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 10 milj. € hankkeen arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.



VAIKUTUKSET

- + Vähentää Riihimäen ratapihojen raidetarvetta.
- + Vähentää junaliikkeiden määrää ja tehostaa liikennöintiä.
- + Kolmioraitteen toteutuksen jälkeen ratapihojen investointitarve alenee.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,1.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki ratayhteyden parantaminen (sähköistys)

NYKYTILA

Ratayhteys Ylivieskasta Iisalmen kautta Kontiomäelle (263 km) on yksiraiteinen. Iisalmi–Kontiomäki-väli on sähköistetty. Rataosalla kuljetetaan etupäässä kaivosten tavara- ja rikastekuljetuksia, mutta myös kemianteollisuuden ja kemiallisen metsäteollisuuden tuotteita sekä raakapuuta.

Radan käyttö on kasvanut viime vuosina merkittävästi Talvivaaran kaivoksen kuljetusten sekä Siilinjärven pasutekuljetusten myötä. Määrän ennustetaan myös kasvavan voimakkaasti. Vuonna 2011 rataosuudella Ylivieska–Iisalmi kuljetettiin 2,4–3,1 milj. tonnia tavaraa ja osuudella Iisalmi–Kontiomäki 0,4–1,1 milj. tonnia. Välillä Ylivieska–Iisalmi kulki vuonna 2011 matkustajia noin 30 000 ja osuudella Iisalmi–Kontiomäki noin 200 000.

Rataosien kapasiteetti ei riitä ennustetun liikennemäärän välittämiseen. Pahimmat ongelmat kohdistuvat Iisalmi–Ylivieska-välille jo ennen vuotta 2015, jolloin pasutekuljetusten ennustetaan olevan vilkkaimmillaan.

Osa kuljetuksista jää mitä ilmeisimmin kokonaan ajamatta, ellei rataosan nykyistä välityskykyä kasvateta nopeilla toimenpiteillä. Välityskykyongelmat voivat aiheuttaa ongelmia myös kaluston ja miehistön kierrossa ja kuljetuksia ei voida välttämättä hoitaa asiakasyritysten toimintarytmin kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.



HANKE

Hanke sisältää Iisalmi–Ylivieska-välin sähköistyksen, kolmioraiteen rakentamisen Iisalmelle sekä uusien liikennepaikkojen rakentamisen ja muita pienempiä radan välityskyvyn toimia

AIKATAULU

- Yleissuunnitelma on valmistunut 1/2012. Seuraava suunnitteluvaihe on ratasuunnitelma.
- Rakentaminen kestää noin 3–4 vuotta.

KUSTANNUKSET

Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-hankkeen kustannusennuste on 90 milj. € hankkeen arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa.

VAIKUTUKSET

- + Radan välityskyky paranee siten, että Siilinjärven ja Talvivaaran liikenne hoituvat ongelmitta.
- + Liikennöintikustannukset pienenevät. Suurimmat säästöt tulevat Iisalmen kolmioraiteen ja Iisalmi–Ylivieska-välin sähköistyksen avulla etenkin teollisuustuotteiden vientikuljetuksista.
- + Ylivieska–Iisalmi-rataosan sähköistys vähentää junaliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,2.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Rauman meriväylä

NYKYTILA

Rauman satamaan johtaa kaksi väylää; eteläinen Rihntniemen väylä (syvyys 10,0 m) ja pohjoinen Valkeakaran väylä (syvyys 7,5 m). Väylän kulkusyvyys rajoittaa sataman liikenteessä käytettävien laivojen kokoa. Jos syvyys on suurempi, voivat satamassa käyvät alukset olla huomattavasti suurempia.

Rauman satama oli vuonna 2011 kuljetusmäärältään maamme kuudenneksi suurin satama. Vuonna 2011 Rauman sataman ulkomaankuljetusten määrä oli 5,6 miljoonaa tonnia, josta viientiä oli 70 %. Metsäteollisuustuotteiden viennin osuus tästä oli yli 3 miljoonaa tonnia.

HANKE

Hanke käsittää Rauman nykyisen 10,0 metrin väylän syventämiseen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä väylän merkintään liittyvät turvalaitetyöt. Hankkeessa väylän syvyyttä kasvatetaan 11,0 metrin kulkusyvyuden vaatimusten mukaiseksi.

Hankkeen toteutukseen liittyvien Rauman sataman syvennys- ja laajennustöiden suunnittelusta ja toteutuksesta vastaa Rauman satama. Sataman töiden kustannusarvio on toteutusajankohdan hintatasossa noin 6 miljoonaa euroa.

Väylälle on suunniteltu myös 12,0 metrin kulkusyvyyttä. Toteutettava vaihtoehto päätetään myöhempien tarkastelujen pohjalta. Vesilupaa on haettu syvemmälle vaihtoehdolle.

AIKATAULU

- Hankkeen yleissuunnitelma on valmis ja vesilain mukainen lupahakemus on tarkoitettu jättää aluehallintovirastoon kulluvana kesänä.
- Toteutuspäätös voidaan tehdä luvan saamisen jälkeen v. 2013 aikana.
- Rakentaminen voidaan aloittaa 2015 ja se kestää 2 avovesikautta.
- Käyttöönotto voi tapahtua aikaisintaan v. 2016 lopussa.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on valtion väyläosuudella 11,0 metrin vaihtoehdolla arvioidun toteutusajankohdan kustannustasossa noin 20 milj. € ja 12,0 metrin kulkusyvyydellä noin 40 milj. €.



VAIKUTUKSET

- ⊕ Parantaa paperin kaukoviennin, raaka-ainekuljetusten ja konttiliikenteen kuljetustaloutta.
- ⊕ Suuremman aluskoon myötä kuljetusten hinta kuljetettua yksikköä kohden laskee merkittävästi.

Hankkeen hyötykustannussuhde 11,0 metrin kulkusyvyysvaihtoehdolla on 2,1.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Mt 101 Kehä I:n parantaminen

NYKYTILA

Mt 101 (Kehä I), välillä Länsiväylä–Itäväylä on pääkaupunkiseudun keskeinen poikittainen tieyhteys ja vilkas työssäkäyntiliikenteen väylä.

Erittäin suuren liikennemäärän (30 000–106 000 autoa päivässä) takia Kehä I:n liikenne on erittäin häiriöherkkää. Tielä on päivittäin pitkiä seisovia jonoja ja tie on hyvin onnettomuusaltis.

Kehä I:n ongelmana ovat liikenteen määrään nähden puutteelliset eritasoliittymät, valo-ohjatut tasoliittymät sekä epäyhtenäinen poikkileikkaus. Kaistojen päättymiskohdissa sattuu onnettomuuksia ja liikenne ruuhkautuu. Myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksissä on puutteita, ja melu aiheuttaa haittaa asutukselle vielä useilla osuuksilla. Tilanne huononee liikenteen edelleen kasvaessa.

HANKE

Hankkeessa tehdään seuraavat toimenpiteet:

- Rakennetaan Kivikontien eritasoliittymä nykyisen tasoliittymän paikalle. Liittymä mahdollistaa ns. Tunnelikadun rakentamisen, mikä vähentää Kehä I:n itäpäähän liikennemääriä. Samalla parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä Kehän poikki ja täydennetään meluntorjuntaa.
- Rakennetaan lisäkaistat ja joukkoliikennejärjestelyt ja meluntorjuntaa Espoon kaupungin rajan ja Vihdintien (Mt 120) väliselle osuudelle.
- Parannetaan Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän rampipijärjestelyjä (liittymän parantamisen 1. vaihe).

Hanke on osa Kehä I:n parantamishanketta (175 milj. €).



AIKATAULU

- Tiesuunnitelmat ovat hyväksyttävänä Liikennevirastossa.
- Hanke voidaan aloittaa aikaisintaan vuonna 2013.

KUSTANNUKSET

Toimenpiteiden kustannusennuste on 50 milj. € arvioidun toteutusajankohdan hintatasossa. Valtion kustannusosuus on noin 35 milj.€.

VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus paranee ja häiriöherkkyys vähenee.
- + Liikennettä siirtyy rinnakkaiselta katuverkolta ja siellä turvallisuustilanne parane.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät.
- + Kevyen liikenteen yhteydet täydentyvät ja turvallisuus paranee.
- + Pysäkkijärjestelyt parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.
- + Melulle altistuvien määrää vähenee.
- Liikenteen kasvusta johtuen ruuhkat eivät poistu kokonaan.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 5,0.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Helsinki–Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisääminen

NYKYTILA

Pääradan liikenne on ajoittain häiriöherkkää ja radanvarren seudulla on tarvetta junatarjonnan lisäämiseen. Nykyään rataosa on pääosin kaksiraiteinen. Ratakapasiteetin lisääminen on mahdollista toteuttaa lisäraideosuuksin ja liikennepaikkojen raidejärjestelyin.

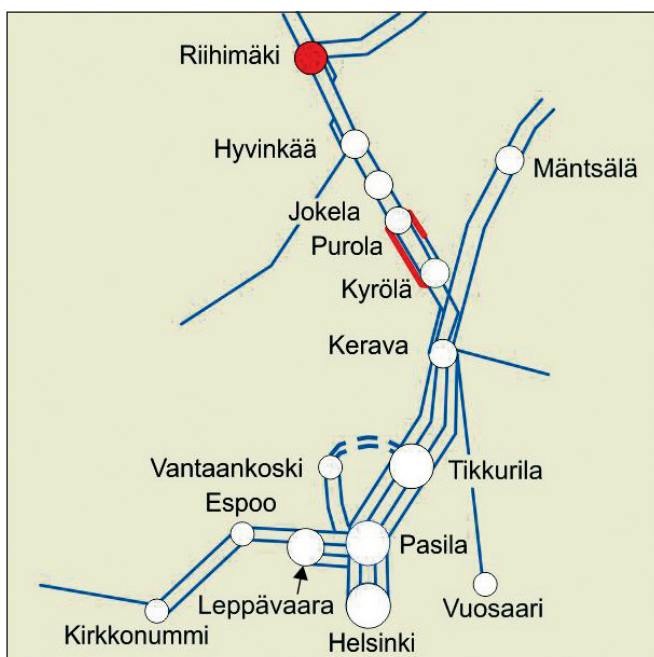
Ilman kapasiteetin lisäystä lähiliikenteen häiriöherkkyys kasvaa eikä Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikennejunien tarjontaa voida merkittävästi lisätä. Helsingin sataman (Vuosaaren) ja Sköldvikin tavaraliikenteelle ei voida tarjota riittävän hyvää palvelutasoa.

HANKE

Hankkeen sisältö on seuraava:

- Rakennetaan Kyrölä–Purola-välin lisäraiteet ja liikennepaikkojen muutokset.
- Riihimäen liikennepaikalla nykyiset laiturit korotetaan ja laiturikatokset kunnostetaan valaistuksineen. Ratapihalta tehdään raide- ja vaihdejärjestelyjä, jotka mahdollistavat mm. nykyistä sujuvampia reittejä Riihimäen ohi pysähtymättä kulkeville junille.
- Tikkurilan, Keravan ja Hyvinkään liikennepaikoilla tehdään vaihde- ja raidejärjestelyjä.

Hanke on osa Helsinki–Riihimäki- rataosan kehittämishanketta (350 milj. €).



AIKATAULU

- Hankkeen yleissuunnittelu valmistuu huhtikuussa 2012.
- Ratasuunnittelu voidaan aloittaa 2012.
- Toteutus päätös voidaan tehdä aikaisintaan vuoden 2013 aikana, jolloin rakennustyöt pääsisivät alkamaan ensimmäisten kohteiden osalta aikaisintaan vuonna 2014.
- Käyttöönotto ensimmäisten kohteiden osalta on mahdollista 2015–2016.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 150 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.

VAIKUTUKSET

- + Lähiliikenteen junatarjontaa voidaan kasvattaa Helsingin ja Riihimäen välillä.
- + Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys parane.
- + Pääradan varren maankäytön tiivistämisen edellytykset paranevat.
- + Junaliikenteen kysyntä kasvaa ja tieliikenteen suoritehaittoineen vähenee.
- + Hanke luo Pasilan pohjoispuoliselle rataosuudelle kapasiteettia, joka on tarpeen Pisarahankkeen hyötyjen toteutumiseksi.
- Junaliikenteen kasvu lisää junaliikenteen melu- ja värinähaittoja.

Koko Helsinki–Riihimäki hankkeen hyötykustannussuhde on 1,0.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p.020 637 3831

E18 Kehä III:n kehittäminen

NYKYTILA

Kehä III on osa E18-tietä ja Suomen vilkkainta itälänsisuuntaista kuljetusreittiä. Tie on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vantaan joukkoliikenteen runkoväylä sekä Vuosaaren sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on merkittävä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Kehä III:n liikennemäärät ovat erittäin suuret (30 000–60 000 autoa päivässä). Maankäyttö Kehä III:n varrella kasvaa voimakkaasti.

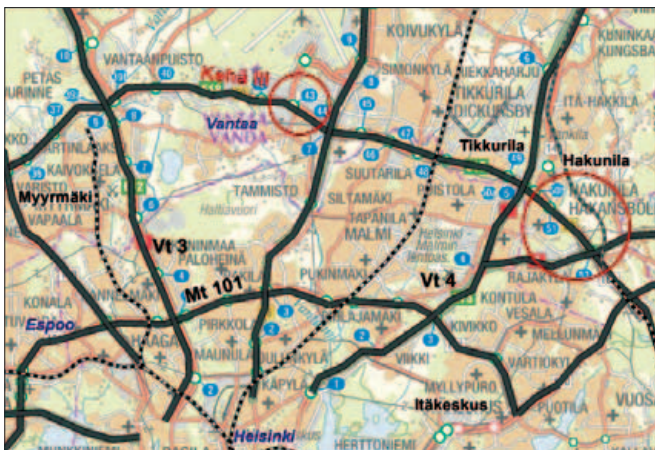
Kehä III:n ongelmina ovat pahasti päivittäin ruuhkautuvat valo-ohjatut tasoliittymät. Eritasoliittymien lyhyet rampit ja linja-autopysäkkien liian lyhyet kiihdytyskaistat haittaavat liikenteen sujuvuutta. Liikenteen ruuhkaisuus pahenee liikenteen kasvun myötä.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Rakennetaan Lentoasemantien ja Tikkurilantien eritasoliittymä ja täydennetään Tikkurilantien ja Kehä III:n eritasoliittymää lisärampeilla. Bussirampeja ja pysäkkejä parannetaan.
- Rakennetaan kolmannet kaistat Lahdentien ja Hakunilan eritasoliittymän välille. Rakennetaan uusia rampeja Porvoon väylän liittymään niin, että vasemmalle kääntymiset liikennevalot Kehä III:lta poistuvat.
- Toteutetaan liikenteen hallintajärjestelmä Kehä III:n ja Porvoon välille.

Hanke on osa Kehä III:n parantamishanketta (290 milj. €).



AIKATAULU

- Tiesuunnitelmat ovat maantielain mukaisessa käsittelyssä.
- Toteuttamisvalmius ensimmäisten toimenpiteiden osalta on vuonna 2013.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusennuste on 150 milj. € arvioitun toteutusajan kustannustasossa. Valtion kustannusosuus on noin 110 milj. €.

VAIKUTUKSET

- + Kehä III:n ja rinnakkaisväylien liikenteen sujuvuus paranee ja ruuhkaisuus vähenee (keskinopeus ruuhka-aikana kasvaa jopa 20 km/h).
- + Tiekuljetusten matka-aika lyhenee ja tulee ennakoitavammaksi.
- + Liikenteen meluhaitat vähenevät ja tien turvallisuustaso paranee.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja sen turvallisuus paranee.
- + Joukkoliikenteen edellytykset paranevat koko hankeväylällä.
- Ajonopeuksien nousu heikentää liikenneturvallisuushyötyä.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,5.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohdaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Raakapuuterminaalit

NYKYTILA

Kotimaisen metsäteollisuuden kuljetusvirtoihin vaikuttavat raakapuun saannin väheneminen Venäjältä ja käyttökohteiden muutokset. Raakapuu kuljetukset kotimaassa ovat suuret ja kuljetusmatkat ovat pidentyneet.

Uusiutuvan energian velvoitepaketin mukaan metsähakkeen käyttöä lämmön ja sähkön tuotannossa sekä liikenteen biopolttoaineiden valmistuksessa pyritään lisäämään noin kolminkertaiseksi vuoteen 2015 mennessä. Metsähake- ja raakapuu kuljetukset käyttävät sekä kuorma-auto- että rautatiekuljetuksia.

Rautatiekuljetuksissa liian useat pienet kuormaustaumat sekä kuljetusten vastaanoton viikonloppukatkokset aiheuttavat kaluston kierron epätasaisuutta ja tehotonta kaluston käyttöä.

Tavoitteena on siirtyä metsäteollisuuden, metsähallituksen, kuljetusyritysten, kuntien ja Liikenneviraston yhteistyönä uuteen raakapuun terminaali- ja kuormaustaumaverkkojärjestelmään, jossa keskeisessä roolissa on tehokkaiden 24 vaunun kokojunien käyttö sekä 14 terminaalia ja 32 kuormaustaumaa käsittävä verkko. Tämä edellyttää 5 uuden terminaalin toteutusta ja usealla kuormaustaumalla raiteen jatkamista sekä alueiden laajentamista.

HANKE

Hankkeen sisältö on seuraava:

- Tehdään pienehköjä investointeja nykyisiin kuormaustaumakoihin (20 kpl),
- Rakennetaan terminaaleja, joista kiireellisimpinä Kemijärven terminaali ja Kontiomäen terminaalien laajennus sekä Kiteen terminaalien raiteen jatkaminen.

Hanke on osa bioenergia- ja raakapuu kuljetusten kehittämishanketta (120 milj. euroa).

AIKATAULU

- Kemijärven terminaalien yleissuunnitelma laaditaan vuosina 2011–2012. Rata- ja rakennussuunnittelu on mahdollista tehdä vuosina 2012–2013.
- Muiden puuterminaalien yleis- ja ratasuunnitelmat laaditaan tarvittavilta osin vuosien 2012–2013 aikana.
- Toteutus on suunnitelmien puolesta mahdollista vuosina 2012–2015.

KUSTANNUKSET

Investoinnin kustannusennuste on 40 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.



VAIKUTUKSET

- + Raakapuu kuljetusjärjestelmästä tulee tehokkaampi ja taloudellisempi ja terminaalit mahdollistavat puiden välivarastoinnin ja pitkät kuljetusmatkat tehtaalle.
- + Terminaalit ja riittävän isot lastauspaikat mahdollistavat taloudellisen kokojunaliikenteen.
- + Hanke poistaa liikennöintitarpeita tietyillä rataosilla.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylitjohtaja Kari Ruohonen, p.020 637 3831

Vt 22 Oulu–Kajaani

NYKYTILA

Valtatie 22 (181 km) yhdistää Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntakeskukset Oulun ja Kajaanin. Tie on valtakunnallinen matkailutie (Tervantie).

Yhteysvälin liikenne on vilkkainta Oulun sisään tulossa (8 200–12 800 autoa päivässä). Liikennettä on paljon Muhokselle asti. Muhoksen ja Kajaanin (valtatie 5) välillä tie on paikoin valtatietä hyvin vähäliikenteinen (1 300–2 400 autoa päivässä). Raskaan liikenteen osuus on valtatielle tavanomainen 9–12 prosenttia.

Yhteysvälin pahimmat liikenneongelmat ovat Muhoksen keskustan kohdalla, jossa kaksikaistainen (ja tällä kohdin vilkasliikenteinen) valtatie kulkee suoraan kuntakeskuksen lävitse. Yhteysvälin tien poikkileikkaus vaihtelee ja on liikennemääriin nähden osalla matkaa kapea. Oulun ja Utajärven välillä on geometriapuutteita (kaarteisuus). Oulun päässä on puutteita liikenteen välityskyvyssä ja liittymäjärjestelyissä.

Yhteysvälin tapahtuu vuosittain keskimäärin 24 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta. Viimeksi kuluneen viiden vuoden aikana (2005–2009) tiellä on tapahtunut 13 kuolonkohtalaa.



HANKE

Hanke sisältää seuraavia toimenpiteitä:

- Oulun kaupungin alueella tie levennetään nelikaistaiseksi välillä Joutsentie–Iinatti, ja Iinatin eritasoliittymää täydennetään uusin rampein,
- Oulussa parannetaan Poikkimaantien, Oulunlahdentien, Heikkilänkankaan ja Madekosken liittymät,
- tietä levennetään välillä Utajärvi–Vaala ja Vaala–Paltamo,
- Pikkaralan, Hyrkkään ja Kivesvaaran kohdille rakennetaan ohituskaistoja,
- liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä tehdään Oulun, Muhoksen, Utajärven, Vaalan ja Paltamon kohdilla sekä
- pohjaveden suojausta Vaalan kohdalle.

AIKATAULU

- Tiesuunnitelmien laadinta etenee kohteittain.
- Toteuttamisvalmius on olemassa osalle liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä (muilta osin tie- ja rakennussuunnitelmien edetessä).

KUSTANNUKSET

Koko yhteysvälin kustannusennuste on 45 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.

VAIKUTUKSET

- ⊕ Autoliikenteen sujuvuus paranee etenkin Oulun kaupunkiseudulla ja säilyy muilla vilkasliikenteisillä osuuksilla vähintään nykyisellä tasolla liikenteen kasvusta huolimatta.
- ⊕ Valtatien ja liittymien liikenneturvallisuus paranee (määrällistä vaikutusta ei ole määritetty tälle hankkokonaisuudelle).
- ⊕ Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat.

Hankkeen hyötykustannussuhdetta ei ole laskettu.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Vt 4 Rovaniemen kohta

NYKYTILA

Valtatie 4 on Rovaniemen kohdalla (13 km) on osa kansainvälistä tieliikenteen linkkiä Norjaan ja Barentsin alueelle. Rovaniemen kohdalla tie toimii myös kaupunkiseudun työmatka- ja asiointiliikenteen välittäjänä.

Tiejakson ongelmana on kysyntään nähden riittämätön välityskyky. Tiejakso on erittäin vilkasliikenteinen (14 000–19 000 autoa päivässä). Tieosuuden liittymät ovat liikennevalo-ohjattuja tasoliittymiä ja ne ruuhkautuvat helposti. Ruuhkautuneen Oijustien jonot ulottuvat ajoittain valtatielle ja tukkivat valtatiekaistoja. Valtatien läpikulkuliikennettä ohjautuu osin katuverkolle.

Valtatien ja siihen liittyvän katuverkon liikenteen aiheuttamat ongelmat rajoittavat Rovaniemen maankäyttöä ja vaikeuttavat sen kehittämistä.

HANKE

Hankkeessa tehdään seuraavat toimenpiteet:

- kaksiajorataista osuutta jatketaan Oijustien liittymän eteläpuolelle ja muutetaan kaksi valo-ohjattua tasoliittymää eritasoliittymiksi,
- toteutetaan uusia alikulku- ja ylikulkukäytäviä ja parannetaan nykyisiä,

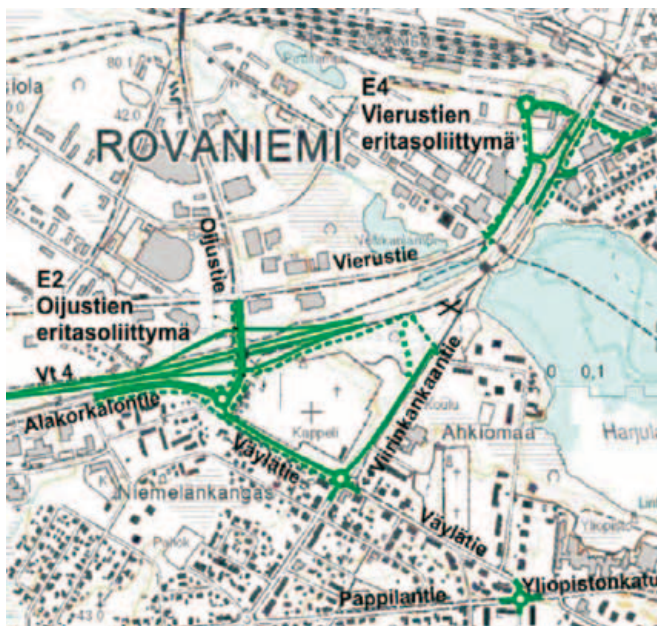
- rakennetaan ja parannetaan katuliittymiä ja kevyen liikenteen väyliä,
- toteutetaan liikenteen telematiikkaa ja melusuojuuksia.

AIKATAULU

- Tiesuunnitelma laajemmasta kokonaisuudesta valmistui 2004. Tiesuunnitelman laatiminen nyt toteutettavaksi esitetystä kokonaisuudesta on laadittavana ja tulee hyväksytyksi vuoden 2012 loppuun mennessä.
- Rakentamisen aloittamisvalmius on aikaisintaan 2014.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 25 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.



VAIKUTUKSET

- ⊕ Valtatien ja siihen liittyvän katuverkon liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat, ja kaikkien liikennemuotojen liikkumisedellytykset paranevat.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,4.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

MAL -hankekokonaisuudet

NYKYTILA

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimusmenettelyn tavoitteena on eheän, toimivan ja kilpailukykyisen kaupunkiseudun luominen valtion ja kuntien eri toimijoiden yhteistyönä. Aiesopimuksista neuvotellaan parhaillaan **Helsingin, Turun ja Oulun** seudulla. **Tampereen** seudulla sopimus on olemassa kaudelle 2012–2013. Hallitusohjelmassa MAL–aiesopimusmenettelyn edistäminen nähdään tärkeänä ja sen laajentaminen muille kaupunkiseuduille toivottavana.

MAL edustaa uutta liikennepoliittista ajattelua, jossa nykyistä infrastruktuuria parannetaan pienillä, mutta vaikutuksiltaan nopeilla, tehokkailla ja laaja-alaisilla toimenpiteillä. Liikennejärjestelmän osalta tavoitteena on maankäytön ja liikenteen toimien yhteensovittaminen ja kestävien (joukkoliikenne, pyöräily ja kävely) liikennemuotojen edistäminen.

HANKE

Helsingin, Turun, Oulun ja Tampereen kaupunkiseuduilla on priorisoitu kuntien ja valtion yhteistyönä pieniä seudullisesti vaikuttavia toimenpiteitä, joilla edistetään joukkoliikennettä (bussi- ja raideliikenne), kävelyä ja pyöräilyä, liikenneturvallisuutta, yhdyskuntarakenteen eheyttämistä, liikenteen hallintaa, meluntorjuntaa sekä tie- ja katuverkkojen toimivuutta. Näitä tarpeita on neljällä seudulla yhteensä lähes 100 milj.€:n edestä.

AIKATAULU

Sopimuskausi on 2012–2015 ja lisäksi linjataan alustavasti seuraavan kauden toimia. Sopimuksessa neuvotellaan sekä liikennepalveluista (esim. suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuen käyttö) että liikenneinfraan liittyvistä toimista. Aiesopimukseen kirjataan menettelyt, joilla suunnataan toimenpiteiden valintaa, kriteerejä ja vaikuttavuutta. Liikenneinfraa koskevien toimenpiteiden tarkempi ohjelmointi tehdään osana valtion ja kuntien TTS- valmistelua vuoden 2012 aikana.

KUSTANNUKSET

MAL– aiesopimusmenettelyn edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon parantamistoimia tällä hallituskaudella 30 milj. € edellyttäen, että kunnat rahoittavat toimia samalla osuudella. Rahoitus on yhteensä 60 milj. €, joka jaetaan seuraavasti Helsingin seutu 30 milj. € sekä Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseudut kukin 10 milj. €. Valtion osuus rahoitetaan perusväylänpidosta.

Seuraavalla hallituskaudella pienten toimien rahoitusta on suunniteltu jatkettavan neljällä suurella kaupunkiseudulla ja laajennettavan muille keskisuurille kaupunkiseuduille (valtion osuus Helsingin seutu yhteensä 20 milj. €/vuosi, muut kaupunkiseudut yhteensä 15–20 milj. €/vuosi).



VAIKUTUKSET

- + Nykyisen liikennejärjestelmän toimivuus tehostuu ja paranee.
- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat bussi- ja raideliikenteessä..
- + Junaliikenteen asemat ja seisakkeet paranevat. Liikenne sujuvoituu raiteenvaihtopaikkojen lisääntyessä.
- + Matkustajainformaatio lisääntyy pysäkeillä ja asemilla.
- + Kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat.
- + Liikenneturvallisuus paranee.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Anne Herneoja, p. 020 637 3804

Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen

NYKYTILA

Liikenteenhallinnan tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta, sujuvuutta ja ennakoitavuutta. Liikenteen kasvu ja liikenteeseen kohdistuvat tavoitteet ja velvoitteet lisäävät tarvetta ohjata liikennettä yhä tehokkaammin ja joustavammin. Olemassa oleva väyläkapasiteetti on käytettävä entistä tehokkaammin hyväksi.

Näihin haasteisiin vastaaminen edellyttää uusia ohjausmekanismeja ja uuden teknologian täysmääräistä hyödyntämistä liikenteenohjauksessa. Nykyisten järjestelmien perusrakenteet ovat vanhoja ja niiden edelleen kehittäminen ja toimintavarmuuden ylläpitäminen tulee vuosi vuodelta vaikeammaksi.

HANKE

Hanke koostuu tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien kehittämiseen liittyvistä määrittely-, toteutus- ja käyttöönottoprojekteista sekä laite- ja palveluhankinnoista.

Rautatieliikenteen ohjauksessa tehtävänä on täsmällisyyden parantaminen, ohjauslaitteiden ja järjestelmien toimintavarmuuden parantaminen sekä niiden yhteensovittaminen EU:n vaatimusten mukaisiksi, liikenteenohjauksen nykyistä laajempi automatisointi ja toiminnan tehostaminen sekä tietopalvelujen ja tilannekuvan kehittäminen.

Tieliikenteen ohjaus: ohjaussovellusten yhtenäistäminen, seuranta- ja päätöksentekosovellusten kehittäminen, häiriötilanteiden automaattisten hallintavälineiden kehittäminen sekä liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistävien tietopalvelujen ja tilannekuvan kehittäminen.

Meriliikenteen ohjaus: alustiikenteen riskienhallintaa ja turvallisuutta parantavien sovellusten kehittäminen, liikenteen seurantalaitteiden kehittäminen, viranomaisten, satamien ja alusten välisen tiedonvaihdon lisääminen, IMO:n ja EU:n asetusten kansainvälisten velvoitteiden toteuttaminen liikenteenohjauksessa.

Lisäksi kehitetään ja toteutetaan kolmen kulkumuodon liikenteenohjausjärjestelmien yhteisiä tukipalveluja.

AIKATAULU

- Toteutus on mahdollista vuosina 2013–2018.

KUSTANNUKSET

Hankkeen toteuttamisen kustannukset toteuttamisvuoden hintatasossa ovat noin 90 milj. €. Rautatieliikenteen osuus on 31 milj. €, tieliikenteen 30 milj. € ja meriliikenteen 29 milj. €.

Hanke toteutetaan vaiheittain.

VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden paraneminen.
- + Liikenteen toimintavarmuuden paraneminen.
- + Häiriötilanteiden ennakoinnin ja hallinnan tehostuminen.
- + Kattavan liikenteen tilannekuvan kehittäminen.
- + Uusiin kansainvälisiin velvoitteisiin vastaaminen.
- + Liikenteen päästöjen vähentäminen.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Tiina Tuurnala, p. 020 637 3486



Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen

NYKYTILA

Helsingin päärautatieasema on kaikkien Helsingin seudun lähijunien ja kaikkien Helsingin kaukojunien lähtö- tai määränpää. Helsingin asemalla on vuosittain noin 35 miljoonaa junan nousua tai junasta poistumista.

Junien määrä Helsingin ratapihalla on kasvanut 40 % viimeisen 10 vuoden aikana. Raidemääriä ei ole lisätty liikenteen kasvua vastaavasti ja häiriöherkkyys on kasvanut. Häiriöherkkyttä on pienennetty vähentämällä junavuoroja, väljentämällä aikatauluja sekä yhdistelemällä paikallisjunia pidemmiksi yksiköiksi.

Keväällä 2011 otettiin käyttöön ESKO-kauko-ohjausjärjestelmä, jolla on parannettu automatiikkaa ja liikennetietojen välittämistä esimerkiksi matkustajainformaatiojärjestelmään. Raiteistolle on tehty pieniä parantamistoimenpiteitä vuosien varrella. Kokonaisuutta ei kuitenkaan ole suunniteltu liikenteen tarpeiden ja toiminnallisuuden lähtökohdista nykyiselle ja edelleen kasvavalle junamäärälle (Kehärata ja lähiliikenteen avaaminen kilpailulle).

Helsingin ratapihan liikennettä ohjaava liikenteenohjausjärjestelmä, asetinlaite, on otettu käyttöön vuonna 1971. Asetinlaitteella on vielä elinkaarta jäljellä, mutta uusimistyö on pitkäaikainen prosessi, joka kestää noin 10 vuotta. Uusiminen on aloitettava lähivuosina.

HANKE

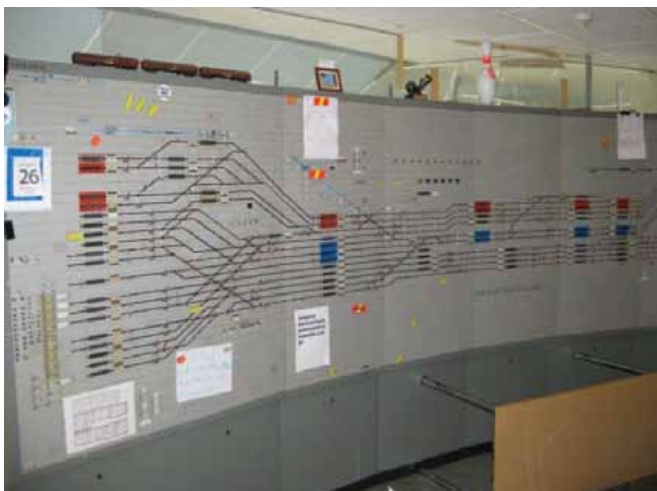
Hankkeessa Helsingin ratapihan raiteisto muutetaan tehokkaammaksi sekä uusitaan vanhentunut Helsingin asetinlaite nykytekniikan mukaiseksi.

AIKATAULU

- Liikennöintimalli, raiteistokaavio ja asetinlaitteen esisuunnittelu tehdään vuosina 2012–2013.
- Toteutus päätös voidaan tehdä aikaisintaan vuonna 2013.
- Suunnittelu toteutetaan vuosina 2013–2016.
- Rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2015.
- Käyttöönotto vaiheittain, koko hanke olisi valmis vuonna 2022.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 100 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa. Hanke on toteutettava vaiheittain, ja kustannukset jakautuvat noin 10 vuodelle.



VAIKUTUKSET

- + Selkeyttää ja ajanmukaistaa turvalaite- ja liikenteenohjausjärjestelmiä.
- + Vähentää junaliikenteen häiriöitä Helsingin alueella ja kaukoliikenteessä.
- + Nopeuttaa kunnossapitotoimenpiteitä, kun viat voidaan paikallistaa nopeammin.
- + Vähentää ratapihalla tapahtuvien kunnossapitotoimenpiteiden aiheuttamia liikenteen häiriöitä.
- + Vähentää junien varareittien tarvetta.

Hankkeelle ei ole laskettu hyötykustannussuhdetta.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Luumäki–Imatra -kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle, suunnittelu

NYKYTILA

Kaakkois-Suomen rataverkolla tavaraliikenteen määrät ovat muuhun maahan verrattuna erittäin suuria. Suomen puolella vilkkaain yksiraiteinen tavaraliikenne- ja henkilöliikennetä on Luumäki–Imatra.

Kuljetukset Venäjältä Suomeen tulevat pääsääntöisesti Vainikkalan kautta. Suunnitelmissa on avata uusi kansainvälinen rajanylityspaikka Imatralle ja kehittää Imatran rajanylityspaikkaa myös muille kuljetuksille kuin ainoastaan raakapuulle. Venäjältä Suomeen tulevan liikenteen kulun painopiste siirtyisi Vainikkalasta Imatralle.

Rataosan Luumäki–Imatra välityskyky on osan aikaa vuorokaudesta loppuun käytetty, mikä tekee rataosuudesta häiriöherkän ja häiriöiden heijastusvaikutuksiltaan merkittävän. Rataosalle on tehtävä merkittäviä välityskykyä parantavia muutoksia, jotta radan sujuva liikennöinti voidaan varmistaa liikennemäärien kasvaessa. Rataosuuden muuttaminen kaksoisraiteiseksi on tehokkain tapa lisätä radan välityskykyä.

Tavoitteena on rataosuuden välityskyvyn parantaminen rakentamalla kaksoisraide ja tarvittavat ratapihojen muutokset sekä rakentamalla rataosalle raiteenvaihtomahdollisuuksia pääraiteelta toiselle keskimäärin 10 kilometrin välein. Tavoitteena on myös nostaa henkilöliikenteen suurin sallittu nopeus junatyyppistä riippuen tasolle 180–200 kilometriä tunnissa ja suurin sallittu akselipaino 25 tonniin.

Imatra–Imatrankoski-välillä ei ole sähköistystä. Rataosa edellyttää vahvistustoimia. Imatrankosken ratapihan toiminnallisuutta on parannettava. Lisäksi sujuva liikennöinti Imatrankoskelta länteen edellyttää kolmioraiteen rakentamista Imatralle.

Kehittämiskohteiden kustannusennuste on 380 milj. €.

Investoinnit on mahdollista jakaa eri toteuttamisvaiheisiin.

HANKE

Suunnittelu sisältää Luumäki–Imatra-kaksoisraiteen rata- ja rakennussuunnittelun sekä Imatra–Imatrankoski-välin kehittämisen yleis- ja ratasuunnittelun sekä rakennussuunnittelun.

AIKATAULU

- Luumäki–Imatra-välin ratasuunnitelma ja Imatra–Imatrankoski välin yleis- ja ratasuunnitelma vuosina 2012–2014.
- Rakennussuunnittelu vuosina 2015–2016.

KUSTANNUKSET

Suunnittelun kustannusennuste on 10 milj. €.



VAIKUTUKSET

- + Ennakoimalla liikenteen kehittymistä voidaan investoinnit toteuttaa oikea-aikaisesti, jolloin turvataan Suomen ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien sujuva ja turvallinen toiminta nyt ja tulevaisuudessa.
- + Suunnittelun avulla voidaan etsiä parhaat ratkaisut tuleville investoinneille.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

SUUNNITTELUA OHJAAVA OHJELMA 2016–2022



Suunnittelua ohjaava ohjelma 2016–2022

Vuosina 2016–2022 sitoudutaan seuraavien kärkihankkeiden toteutukseen (noin 1 300 M€)

- **Pisara-rata, Helsinki** 750 M€
- **Helsinki-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe** 200 M€
- **Luumäki-Imatra kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle** 380 M€

Muiden kohteiden osalta vuosien 2016–2022 listaus on luonteeltaan suunnitteluohjelma, jossa kuvataan liikenneverkon kehittämistä edellyttävät tärkeimmät kohteet. Näiden kohteiden suunnitelmavalmiutta edistetään ja jatkosuunnittelussa arvioidaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja monipuolisten keinojen hyödyntämistä. Useissa kohteissa keskitytään vain keskeisimpiin toimiin, jolloin rahoitusta voidaan jakaa useammalle kohteelle ja saadaan vaikuttavuutta laajemmalla alueella.

Liikennevirasto ja alueelliset ELY -keskukset vievät näiden tärkeimpien kohteiden suunnittelua pitkäjänteisesti eteenpäin niin, että suunnitelmat, kaavoitus ja hallinnollinen käsittely valmistuvat oikea-aikaisesti. Näin aikanaan tehtävät investointipäätökset voidaan perustaa luotettaviin suunnitelma-, kustannus- ja vaikutustietoihin. Käytännössä näiden kohteiden toteuttaminen ajoittuu pääosin vuodesta 2018 eteenpäin.

Kohteiden sisältö tarkentuu suunnittelun edetessä niin toimenpiteiden kuin kustannustasojenkin suhteen. Olennaista on vastata tärkeimpiin kehittämistarpeisiin. Kohdistamalla kehittämistoimet isoille ja kasvaville kaupunkiseuduille, tärkeimmille ulkomaanyhteyksille ja pääväylille saadaan palvelutaso turvattua pitkällä aikajänteellä. Ohjelman luonne mahdollistaa myös nopean reagoinnin esimerkiksi uusiin elinkeinopoliittisesti tärkeisiin hankkeisiin ja uusiin painotuksiin. Suunnitteluohjelman muiden kohteiden rakentamisen kustannusennuste on yhteensä noin 2,2 Mrd. €.

Suunnitteluohjelman muut kohteet (noin 2 200 M€)

- **Keskeisten pääväylien (tie, rata, vesi) parantaminen** 900 M€
Pääväylillä parannetaan matkojen ja kuljetusten toimivuutta ja turvallisuutta. Alueiden välinen saavutettavuus ja elinkeinoelämän kilpailukyky ovat keskeisiä tavoitteita. Rataverkolla lisätään välityskykyä ja liikenteen täsmällisyyttä sekä parannetaan ratojen vakavuutta ja turvallisuustasoa. Ratapihojen uusimisella parannetaan matkojen ja kuljetusten palvelutasoa sekä toimivuutta. Kauppamerenkulun väylien toimilla parannetaan kuljetusten toimivuutta ja kuljetustaloudellista tehokkuutta. Tieverkon toimilla lisätään liikenneturvallisuutta ja yhtenäisempää palvelutasoa pitkämatkaisessa liikenteessä.
- **Helsingin seudun liikennejärjestelmä** 700 M€
Helsingin seudulla parannetaan raideliikenteen ja liityntäpysäköinnin edellytyksiä. Kehäväylillä parannetaan työmatkaliikenteen, joukkoliikenteen ja jakeliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta väylänpidon ja liikenteen hallinnan keinoin.
- **Muun päätiestön ja rataverkon parantaminen** 200 M€
Tieverkolla yksittäisten ongelmakohtien korjaamisella säilytetään palvelutaso ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Raakapuukuljetusjärjestelmää kehitetään tehokkaammaksi ja taloudellisemmaksi.
- **Muiden kaupunkiseutujen hankkeet** 300 M€
Tavoitteena on matkaketjujen toimivuus, joukkoliikenteen edellytysten parantaminen, olemassa olevan verkon tehokas käyttö, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita tuetaan liikennehankkeilla, jos ne tukeutuvat joukkoliikenteeseen.
- **Liikenteen ohjauksen investoinnit** 100 M€
Turvataan päivittäinen liikennöitävyys ja luodaan edellytyksiä liikenneverkkojen tehokkaalle käytölle ja liikenteen täsmällisyydelle. Hyvin informoidut matkat ja kuljetukset lisäävät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Ympäristöonnettomuuksien riskien vähentäminen on meri- ja sisävesiliikenteessä keskeinen tavoite.

Suunnittelukohde, jonka toteutukseen sitoudutaan Pisara-rata

NYKYTILA

Helsingin päärautatieasema on kaikkien Helsingin seudun lähijunien ja kaikkien Helsingin kaukojunien lähtö/määränpää. Kaikki junat pysähtyvät Pasilassa.

Helsingin asemalla on vuosittain noin 35 miljoonaa ja Pasilan asemalla noin 45 miljoonaa junaan nousua tai junasta poistumista.

Helsingin päärautatieaseman ja ratapihan välityskyky on ruuhka-aikoina lähes täysin käytössä, ja junaliikenne on erittäin häiriöherkkää. Pasilan ja päärautatieaseman välille ei ruuhka-aikaan mahdu uusia junavuoroja.

Helsingin välityskykyongelman pysyväisluonteisena ratkaisuna on vertailtu Pasilan terminaalin laajennusta ja osan liikenteen päättämistä sinne sekä keskustan alle tunneliin rakennettavan Pisara-radan erilaisia linjausvaihtoehtoja. Jatkosuunnittelun kohteeksi on valittu Pisara-rata.

HANKE

Hankkeessa rakennetaan uusi kaksiraiteinen ratalenkki Helsingin kantakaupungin alle uusine asemineen.

Pisara-rata (7,5 km) yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiraiteet. Radalla on uudet tunneliasemat Töölössä, ydinkeskustassa ja metron kanssa rinnakkainen asema Hakaniemessä. Tulevaa Pisara-rataa liikennöivät Espoon ja Keravan kaupunkiratojen sekä tulevan Kehäradan junat.

AIKATAULU

- Yleissuunnitelma on hyväksytty.
- Ratasuunnittelu tehdään vuosina 2012–2015. Suunnittelun kustannukset ovat 40 milj. €, josta Helsingin kaupunki maksaa 17 %.
- Toteutus päätös voidaan tehdä aikaisintaan vuoden 2015 aikana.
- Rakentaminen kestää noin 4–5 vuotta.
- Käyttöönotto on mahdollista vuosina 2018–2020.

KUSTANNUKSET

Kustannusennuste on 750 milj. € hankkeen arvioitun toteutusajankohdan hintatasossa.



VAIKUTUKSET

- ⊕ Vapauttaa tilaa liikenteen kehittämiseksi Helsingin päärautatieasemalla ja vähentää junaliikenteen häiriöherkkyyttä
- ⊕ Parantaa joukkoliikenteen yhteyksiä ja nopeuttaa matka-aikoja
- ⊕ Vähentää joukkoliikenteen liikennöintikustannuksia
- ⊕ Lisää Helsingin keskustan ja kantakaupungin houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta
- ⊕ Vähentää tie- ja katuliikennettä ruuhka-aikoina
- ⊖ Rakennustyöt aiheuttavat melu-, tärinä ja viihtyvyyshaittoja tiiviisti asutuilla alueilla
- ⊖ Lisää kunnossapitokustannuksia
- ⊖ Hanke on kallis ja toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

Hankkeen hyötykustannussuhde on 1,5.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruuhonen, p. 020 637 3831
Liikennevirasto, projektipäällikkö Jussi Lindberg, p. 020 637 3820

Suunnittelukohde, jonka toteutukseen sitoudutaan Helsinki–Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe

NYKYTILA

Pääradan liikenne on ajoittain häiriöherkkää ja radanvarren seudulla on tarvetta junatarjonnan lisäämiseen. Nykyään rata-osa on pääosin kaksiraiteinen. Ratakapasiteetin lisääminen on mahdollista toteuttaa lisäraideosuuksin ja liikennepaikkojen raidejärjestelyin.

Ilman kapasiteetin lisäystä lähiliikenteen häiriöherkkyys kasvaa eikä Helsingin ja Riihimäen välistä lähiliikennejunien tarjontaa voida merkittävästi lisätä. Helsingin sataman (Vuosaaren) ja Sköldvikin tavaraliikenteelle ei voida tarjota riittävän hyvää palvelutasoa.

HALLITUSKAUDEN 2012-15 HANKE

Hallituskaudella käynnistetään Kyrölä–Purola-välin lisäraiteiden rakentaminen ja liikennepaikkamuutosten toteuttaminen, 150 milj. €.

SEURAAVAN HALLITUSKAUDEN HANKE

Suunnittelukohteen sisältö on seuraava:

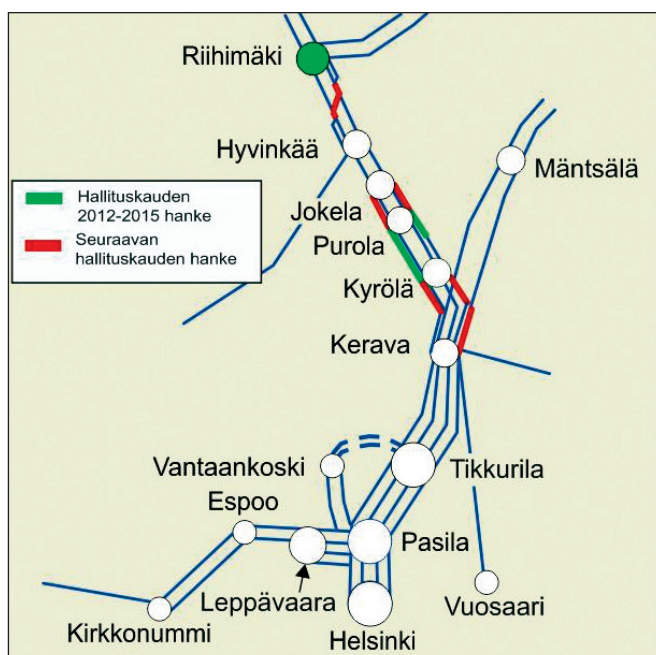
- Rakennetaan tavaraliikenneraide Hyvinkää–Riihimäki
- Rakennetaan lisäraiteet Kytömaalta Kyrölään ja Purolasta Jokelaan sekä Keravan Lahden oikoradan suunnan tavaraliikenneraide Keravalla.

AIKATAULU SEURAAVAN HALLITUSKAUDEN HANKKEELLE

- Hankkeen yleissuunnittelu voidaan aloittaa 2014 ja ratasuunnittelu 2015.
- Rakennusaika on 4-5- vuotta.

KUSTANNUKSET

Seuraavan hallituskauden hankkeen kustannusennuste on 200 milj. €. Koko Helsinki–Riihimäki hankkeen kustannusennuste on 350 milj. €.



VAIKUTUKSET

- ⊕ Lähiliikenteen junatarjontaa voidaan kasvattaa Helsingin ja Riihimäen välillä
- ⊕ Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee,
- ⊕ Pääradan varren maankäytön tiivistämisen edellytykset paranevat,
- ⊕ Junaliikenteen kysyntä kasvaa ja tieliikenteen suoritehaittoineen vähenee,
- ⊕ Hanke luo Pasilan pohjoispuoliselle rataosuudelle kapasiteettia, joka on tarpeen Pisara-hankkeen hyötyjen toteutumiseksi.
- ⊖ Junaliikenteen kasvu lisää junaliikenteen melu- ja värinähaittoja.

Koko Helsinki–Riihimäki hankkeen hyötykustannussuhde on 1,0.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831
Liikennevirasto, ylitarkastaja Jouni Juuti, p. 020 637 3810

Suunnittelukohde, jonka toteutukseen sitoudutaan Luumäki–Imatra -kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle

NYKYTILA

Kaakkois-Suomen rataverkolla tavaraliikenteen määrät ovat muuhun maahan verrattuna erittäin suuria. Suomen puolella vilkkaain yksiraiteinen tavaraliikenne- ja henkilöliikennetie on Luumäki–Imatra.

Kuljetukset Venäjältä Suomeen tulevat pääsääntöisesti Vainikkalan kautta. Suunnitelmissa on avata uusi kansainvälinen rajanylityspaikka Imatralle ja kehittää Imatran rajanylityspaikkaa myös muille kuljetuksille kuin ainoastaan raakapuulle. Venäjältä Suomeen tulevan liikenteen kulun painopiste siirtyisi Vainikkalasta Imatralle.

Rataosalle Luumäki–Imatra on tehtävä merkittäviä välityskykyä parantavia muutoksia, jotta radan sujuva liikennöinti voidaan varmistaa liikennemäärien kasvaessa. Rataosuuden muuttaminen kaksiraiteiseksi on tehokkain tapa lisätä radan välityskykyä. Hankkeen tavoitteena on rataosuuden välityskyvyn parantaminen rakentamalla kaksoisraide ja tarvittavat ratapihojen muutokset sekä rakentamalla rataosalle raiteenvaihtomahdollisuuksia pääraiteelta toiselle keskimäärin 10 kilometrin välein. Tavoitteena on myös nostaa henkilöliikenteen suurin sallittu nopeus junatyypistä riippuen tasolle 180–200 kilometriä tunnissa ja suurin sallittu akselipaino 25 tonniin.

Imatra-Imatrankoski- välin toiminnallisuutta tulee lisätä.

HANKE

Hankkeen kehittämiskohteita ovat:

Luumäki-Imatra väli:

- kaksoisraiteen rakentaminen ja päällysrakenteen osittainen uusiminen, tarvittavat pohjarakenteen ja stabiiliteetin parantamiset
- liikennepaikkamuutokset, tasoristeysten poisto ja laajat melusuojarakenteet.

Imatra-Imatrankoski- väli:

- Imatran kolmioraide
- rataosan sähköistys
- tarvittavat radan vahvistustoimenpiteet ja mahdolliset kohtausraiteiden pidennykset
- raidejärjestelyt raja-alueella, rautatieliikenteen tarvitsemat mittalaitteet, vaaka, kuumakäyntilmaisimet.

AIKATAULU

- Luumäki–Imatra- välin ratasuunnitelma ja Imatra-Imatrankoski välin yleis- ja ratasuunnitelma vuosina 2012–2014.
- Rakennussuunnittelu vuosina 2015–2016.
- Rakentaminen kestää noin 3–4 vuotta.

KUSTANNUKSET

Kehittämiskohteiden kustannusennuste on 380 milj. €.



VAIKUTUKSET

- ⊕ Tavaraliikenteen kilpailukyky paranee akselipainon noston myötä.
- ⊕ Liikenteen häiriöherkkyys pienenee rataosan välityskyvyn lisääntyessä.
- ⊕ Hankkeen avulla rataosan henkilöliikenteen nopeus voidaan nostaa paikallisia nopeusrajoituksia lukuunottamatta nykyisestä 140 kilometristä tunnissa junatyypistä riippuen 180–200 kilometriin tunnissa, jolloin henkilöliikenteen matka-ajat lyhenevät itäisen Suomen liikenteessä.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohdaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831
Liikennevirasto, ylitarkastaja Jouni Juuti, p. 020 637 3810

Keskeisten pääväylien parantaminen (tie, rata ja vesi)

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEITA

Tieverkolla keskeisiä pääväylät (noin 3 360 km) yhdistävät pääkaupunkiseudun ja muut suurimmat kaupunkikeskukset sekä palvelevat kansainvälisiä yhteyksiä.

Keskeisillä pääväylillä on palvelutasopuutteita turvallisuuden, ympäristöhaittojen ja liikenteellisen sujuvuuden osalta noin 1 500 tiekilometrillä. Näillä vilkkaasti liikennöidyillä 2-kaistaisilla tiejaksoilla tapahtuu suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Näiden tieosuuksien suunnittelun lähtökohdiana on palvelutasoltaan yhtenäiset, erityisesti pitkämatkais- ta liikennettä ja raskaita maantiekuljetuksia hyvin palvelevat yhteydet.

Rataverkolla keskeisiä pääväyliä on noin 3 110 km. Rataverkon kilpailukyvyyn, toiminnallisuuden ja liikenteen täsmällisyyden turvaaminen edellyttävät toimenpiteitä. Tavaraliikenteen isot ratapihat ovat solmukohtia, joiden nykytila ei vastaa liikenteen tarpeeseen. Ratapihojen raiteistot, asetinlaitteet, liikenteenohjausjärjestelmät sekä turvalaitteet ovat elinkaaren päässä. Toiminnallisuuden kannalta kiireellisimpiä parannettavia ratapihoja ovat Kuopio, Joensuu, Oulu, Vainikkala, Kotka, Tampere ja Kouvola.

Kauppamerenkulun pääväylät ja sisävesillä Saimaan syväväylät muodostavat **vesiliikenteen** keskeisen väylästön (noin 2 920 km). Ominaisuuksiltaan hyvässä kunnossa on kolmannes väylästä. Kulkusyvyydeltään liian matalaa väylästä on 10 % väyläpituudesta.

SUUNNITTELUKOHEITA

Tavoitteena on, että keskeisillä pääväylillä parannetaan matkojen ja kuljetusten toimivuutta ja turvallisuutta. Alueiden välinen saavutettavuus ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn parantaminen ovat myös keskeisiä tavoitteita.

Suunnittelulla etsitään kustannustehokkaimmat kohteet, joiden suunnitelmavalmiutta edistetään. Useissa kohteissa keskitytään vain tärkeimpiin toimenpiteisiin, jolloin rahoitus- ta ja toimenpiteiden vaikuttavuutta voidaan jakaa useammalle kohteelle.

Suunnittelukohteita ovat:

Tieverkon toimilla parannetaan liikenneturvallisuutta ja turvataan yhtenäinen palvelutaso pitkämatkaisessa liikenteessä.

- **Vt 3 Tampere - Vaasa yhteysväli**
- **Vt 5 Mikkeli-Juva yhteysväli**
- **Vt 4 Jyväskylä-Oulu yhteysväli**
- **Vt 4 Oulu - Kemi yhteysväli**
- **Vt 8 Turku - Pori yhteysväli**
- **Vt 9 Tampere - Orivesi yhteysväli**
- **Vt 12 Lahden eteläinen kehätie**
- **Vt 12 Lahti-Kouvola yhteysväli**

Ratapihojen uusimisella parannetaan matkojen ja kuljetusten palvelutasoa sekä toimivuutta. Ratayhteyksillä lisätään verkon kantavuutta ja välityskykyä sekä liikenteen täsmällisyyttä.

- **Ratapihojen parantaminen**
- **Kouvola-Kotka/Hamina rataosan palvelutason parantaminen**

Kauppamerenkulun väylien syventämisillä parannetaan kuljetusten toimivuutta ja kuljetustaloudellista tehokkuutta.

- **Kokkolan meriväylä**

Muut keskeisten pääväylien suunnittelukohteet tarkentuvat myöhemmin.

KUSTANNUKSET

Keskeisten pääväylien parantamisen rakentamisen kustannusennuste on noin 900 milj. € vuosina 2016–2022.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831
Liikennevirasto, johtaja Päivi Nuutinen, p. 020 637 3575

Suunnitteluohjelman kohteet

Helsingin seudun liikennejärjestelmä

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEITA

Helsingin seudun asukkaat (14 kuntaa) tekevät arkinen noin 3,9 miljoonaa matkaa. Näistä henkilöautolla tehdään 43 %, joukkoliikenteellä 22 % ja kävellen tai pyörällä 32 %. Joukkoliikenteen käytön edellytykset ovat pääkaupunkiseudulla huomattavasti paremmat kuin muualla tehokkaamman maankäytön ja raideliikenteen hyvän palvelutason ansiosta.

Helsingin seudun liikennejärjestelmän kehittämisessä on edelleen suuri potentiaali liikenteen kasvun hillitsemiseen ja kulkumuotovalintoihin vaikuttamiseen. Kilpailukykyinen joukkoliikenne vähentäisi henkilöautoliikennettä sekä tarvetta lisätä tie- ja katuverkon kapasiteettia.

Pääkaupunkiseudun tieverkolla liikennemäärien kasvu on johtanut sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmiin. Osa kasvusta on johtunut yhdyskuntarakenteen hajautumisesta ja työmatkojen pitenemisestä. Tieverkko on häiriöaltis ja liikenteen toimivuuden ongelmat koskettavat suuria liikennemääriä erityisesti työmatkaliikenteessä aamu- ja iltaruuhkien aikana.

Pääkaupunkiseudun tieliikenteen toimivuus on heikentynyt noin neljäsosalla alueen tieverkkoa. Toimivuusongelmia on erityisesti Kehä I:llä ja Kehä III:lla sekä kaikilla Helsingin sisääntuloväylillä. Ruuhkautuminen hidastaa merkittävästi myös joukkoliikennettä. Palvelujen saavutettavuus heikkenee, kuljetukset viivästyvät ja matka-aikaa on vaikea ennakoita. Liikennepalvelujen tarjoajien kustannukset lisääntyvät matka-aikojen pidentyessä. Pääteiden lisäksi pääkaupunkiseudulla on satoja kilometrejä huonokuntoisia ja ruuhkaisia pääkatuja.

Tieverkon kehittämistarpeet korostuvat erityisesti pääkaupunkiseudun kehäväylillä (Kehä I, Kehä III).

Pääkaupunkiseudun rataverkolla keskeiset toimenpiteet liittyvät henkilöliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen pääkaupunkiseudulla, rantaradalla ja pääradalla. Lähes kaikki henkilöliikenteen raidekapasiteetti on jo käytössä. Hitaan lähiliikenteen ja nopean kaukoliikenteen yhdistelmä samoilla raiteilla aiheuttaa paljon häiriötilanteita ja myöhästymisiä. Kaupunkiradan jatkaminen välillä Leppävaara–Kauklahti sujuvoittaa juna-liikennettä sekä parantaa huomattavasti joukkoliikenteen kilpailukykyä ja samalla vähentää autoliikennettä.

Vuonna 2015 Helsingin seudun metroverkko on laajuudeltaan Vuosaari/Mellunmäki–Ruoholahti–Matinkylä. Metrolinjan jatkaminen uudelle asuinalueelle Östersundomiin suosii joukkoliikenteen käyttöä. Alustavia metrosuunnitelmia on laadittu myös Lentokenttämetrosta sekä Pasilan metrosta.

Raideliikenneinvestointien suunnittelussa ja rakentamisessa lähtökohdana on, että valtio avustaa metroa 30 %:n rahoitusosuudella ja osallistuu kaupunkiratahankkeisiin 50 % rahoitusosuudella.

SUUNNITTELUKOhteITA

Tavoitteena Helsingin seudulla on parantaa raide-, liityntä- ja joukkoliikenteen edellytyksiä. Kehäväylillä työmatkaliikenteen, joukkoliikenteen ja jakeliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta tulee parantaa liikenteen hallinnan ja väylänpidon keinoin.

Suunnittelulla etsitään kustannustehokkaimmat kohteet, joiden suunnitelmavalmiutta edistetään. Useissa kohteissa keskitytään vain tärkeimpiin toimenpiteisiin, jolloin rahoitusta ja toimenpiteiden vaikuttavuutta voidaan jakaa useammalle kohteelle.

Suunnittelukohteita ovat:

- **Mt 101, Kehä I:n parantaminen**
- **E18 Kehä III:n parantaminen**
- **Metropolialueen pienet kustannustehokkaat hankkeet (KUHA)**
- **Pääkaupunkiseudun metrohankkeet (valtion avustus 30 %)**
- **Espoon kaupunkirata.**

KUSTANNUKSET

Helsingin seudun suunnittelukohteiden rakentamisen kustannusennuste on noin 700 milj. € vuosina 2016–2022.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831
Liikennevirasto, johtaja Päivi Nuutinen, p. 020 637 3575

Suunnitteluohjelman kohteet

Muun tiestön ja rataverkon parantaminen

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEITA

Tieverkolla on keskeisten pääväylien lisäksi muita pääteitä yli 10 000 km, jotka palvelevat alueellisia ja osin paikallisten keskusten välisiä yhteyksiä. Niillä on tärkeä merkitys alueiden kehittämiselle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille sekä ihmisten jokapäiväisille työ-, asiointi- ja harrastusmatkoille.

Muun päätieverkon keskeinen ongelma on niiden kapeus, mäkisyys ja ohitusmahdollisuuksien puute. Vilkkaimmin liikennöidyillä tieosuuksilla vastakkaisiin ajosuuntiin ajavien nokkakolarit ovat yleisiä. Myös lukuisat liittymät aiheuttavat tiejaksoille niin liikenneturvallisuus- kuin sujuvuusongelmia.

Suunnittelu ja erityisesti turvallisuutta parantavat kehittämissuunnitelmat kohdistetaan enimmäkseen tiejaksoille, joiden liikennemäärä on yli 4 000 autoa/vrk. Jatkosuunnittelussa arvioidaan monipuolisesti eri keinojen käyttöä tavoitteena löytää kustannustehokkaita parantamisratkaisuja.

Metsähake- ja raakapuukuljetuksiin käytetään sekä kuorma-auto- että rautatiekuljetuksia. Lyhyet kuljetustarpeet tehdään autokuljetuksin, pidemmät rautatiekuljetuksin. Rautatiekuljetusten kustannustehokkuus edellyttää tavaravälivarastointia ja terminaaleja. Metsä- ja energiateollisuuden autokuljetukset käyttävät paljon yksityistie- ja alemmaa tieverkkoa, jonka keli-rikkooaika rajoittaa kuljetuksia.

Muun rataverkon pituus on noin 2 810 km. Rautatieliikenne toimii järjestelmänä, jonka eri verkon osilla on vaikutus toisiinsa. Verkon kehittämisessä tulee pyrkiä yhtenäisten reittien muodostamiseen mm. sähköistyksen ja radan sallimien akselipainojen osalta. Junaliikenteen päästöt vähenevät ja tavarajunaliikenteen liikennöintikustannukset pienenevät, kun sähköistetyllä radalla voidaan liikennöidä energiatehokkaasti suuremmilla junilla.

SUUNNITTELUKOhteITA

Tavoitteena on, että tieverkolla yksittäisten ongelmakohtien tai -osuuksien parantamisella säilytetään liikenneverkon palvelutaso ja parannetaan liikenneturvallisuutta.

Rataverkolla tavoitteena on toiminnallisuuden parantaminen ja ympäristöhaittojen vähentäminen.

Suunnittelulla etsitään kustannustehokkaimmat kohteet, joiden suunnitelmavalmiutta edistetään. Useissa kohteissa keskitytään vain tärkeimpiin toimenpiteisiin, jolloin rahoitusta ja toimenpiteiden vaikuttavuutta voidaan jakaa useammalle kohteelle.

Suunnittelukohteita ovat:

- **Muun tiestön parantaminen** (suunnittelukohteet tarkentuvat myöhemmin).
- **Bioenergia- ja raakapuukuljetusten kehittäminen**
- **Hyvinkää–Hanko rataosan sähköistys**
- **Muun rataverkon parantaminen** (suunnittelukohteet tarkentuvat myöhemmin).

KUSTANNUKSET

Muun tiestön ja rataverkon parantamisten rakentamisen kustannusennuste on noin 200 milj. € vuosina 2016–2022.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831
Liikennevirasto, johtaja Päivi Nuutinen, p. 020 637 3575

Suunnitteluohjelman kohteet

Muiden kaupunkiseutujen hankkeet

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEITA

Isojen kaupunkiseutujen liikenteessä on suurimmat mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen kasvun hillitsemiseen ja kulkumuotovalintoihin. Kaupunkiseuduilla liikkumista ja kuljettamista voidaan tarkastella kokonaisuutena lähtien liikenteen kysynnästä, matkaketjuista ja kulkumuotojen yhteistyöstä. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen on mahdollisuuksia. Joukkoliikenteellä on noin 15 kaupunkiseudulla edellytyksiä olla kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle.

Henkilöautoliikenteestä yli kolmannes ajetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Pääkaupunkiseutua lukuun ottamatta kaupunkiseutujen joukkoliikenne hoidetaan pääosin linja-autoilla. Ruuhkautuminen ja liikennehäiriöt haittaavat työmatkaliikennettä ja kaupan jakeluliikennettä. Joukkoliikenteen osuus tehyistä matkoista on pienenemässä useilla seuduilla.

Kehittämistarpeita:

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen (MAL): Sovitaan yhdessä toimenpiteistä liikennetarpeen vähentämiseksi ja kysynnän suuntaamiseksi joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn ja jalankulkuun. Liityntäpysäköintijärjestelyt ja joukkoliikenneterminaalit otetaan osaksi hankkeita.

Joukkoliikenteen kilpailukykyä edistetään: Junaliikenteen täsmällisyyttä parantavat toimet, linja-auto liikenteen sujuvuutta edistävät toimet, liityntäpysäköinnin tarjonnan lisääminen

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien pienet toimenpiteet: Liikenneturvallisuutta parantavat toimet, tavaraliikenteen sujuvuuden parantaminen, meluntorjunta, jalankulun ja pyöräilyn edistäminen.

SUUNNITTELUKOHTEET

Tavoitteena on matkaketjujen toimivuus, joukkoliikenteen edellytysten parantaminen, olemassa olevan verkon tehokas käyttö, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sekä ympäristöhaittojen vähentäminen. Uusia asuin- ja työpaikka-alueita tuetaan liikenneratkeisuilla, jos ne tukeutuvat joukkoliikenteeseen.

Suunnittelukohteita ovat:

Tampereen ja Turun raitiotie- ja lähijunaliikennehankkeet (valtion avustus 30–50 %)

Pikaraitiotiet ovat selkeästi kaupunkiseutujen sisäistä liikennettä palvelevia järjestelmiä, jotka edellyttävät tiivistä kaupunkirakennetta ympärilleen. Valtion avustus raideinvestointeihin voi olla samaa suuruusluokkaa kuin metrossa eli 30 %. Kaupunkiradoissa valtion avustus voi olla noin 50 %.

Kaupunkiseutujen MAL-hankkeet; Turku, Tampere, Oulu, muut kaupunkiseudut (valtion osuus 50 %, noin 15–20 M€/vuosi)

MAL- aiesopimusmenetelyn edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita liikenneverkon parantamistoimia edellyttäen, että kunnat rahoittavat toimia samalla osuudella. Toimenpiteillä tehostetaan ja parannetaan nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta sekä edistetään yhdyskuntarakenteen eheyttämisen ja asuntotuotannon edellytyksiä.

Muut kaupunkiseutujen suunnittelukohteet tarkentuvat myöhemmin.

KUSTANNUKSET

Muiden kaupunkiseutujen suunnittelukohteiden rakentamisen kustannusennuste on noin 300 milj. € vuosina 2016–2022.

Lisätietoja:

Liikennevirasto, ylijohtaja Anne Herneoja, p. 020 637 3804
Liikennevirasto, johtaja Päivi Nuutinen, p. 020 637 3575

Suunnittelukohteet

Liikenteen ohjauksen investoinnit

NYKYTILA JA KEHITTÄMISTARPEITA

Liikennemäärien kasvu kaikissa kulkumuodoissa ja ilmastonmuutoksen hillintä ja erilaiset liikenteeseen kohdistuvat kansainväliset velvoitteet lisäävät paineita ohjata liikennettä yhä tehokkaammin ja joustavammin – olemassa oleva väyläkapasiteetti on käytettävä entistä tehokkaammin hyväksi. Näihin haasteisiin vastaaminen edellyttää uusia ohjauksmekanismeja ja uuden teknologian täysmääräistä hyödyntämistä liikenteenohjauksessa.

Suomen rataverkon turvalaitteet ja kauko-ohjauslaitteet ovat tällä hetkellä kuudelta eri vuosikymmeneltä. Vanhimmat kauko-ohjatut järjestelmät ovat olleet käytössä 1960-luvulta saakka. Mekaanisia käytössä olevia turvalaitejärjestelmiä on vielä vanhempia, mutta ne eivät ole kauko-ohjauksen piirissä.

Suuri osa laitteistoista on elinkaarensa loppupäässä. Kunnossapitoa ja huoltoa on jouduttu lisäämään, jotta turvallinen junaliikenteen hoito olisi mahdollista.

Turvalaitteiden vanheneminen johtaa väistämättä junaliikenteen täsmällisyyden huononemiseen. Oikea-aikaiset investoinnit parantavat täsmällisyyttä ja säästävät myös elinkaaren kokonaiskustannuksissa.

HALLITUSKAUDEN 2012–2015 HANKE

Hallituskaudella käynnistetään tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjauksjärjestelmän uusiminen, 100 milj. €.

SUUNNITTELUKOhteITA

Tavoitteena on turvata päivittäinen liikennöitävyys ja luoda edellytyksiä liikenneverkkojen tehokkaalle käytölle ja liikenteen täsmällisyydelle. Hyvin informoidut matkat ja kuljetukset lisäävät matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta. Ympäristö- ja onnettomuuksien riskien vähentäminen on meri- ja sisävesiliikenteessä keskeinen tavoite.

Suunnittelukohteet tarkentuvat myöhemmin.

KUSTANNUKSET

Liikenteen ohjauksen suunnittelukohteiden rakentamisen kustannusennuste on noin 100 milj. € vuosina 2016–2022.

Lisätietoja:
Liikennevirasto, ylijohtaja Tiina Tuurnala, p. 020 637 3486
Liikennevirasto, ylijohtaja Kari Ruohonen, p. 020 637 3831

Liikenneverkon kehittämissohjelman pohjana ollut hankevalikoima

PÄÄVÄYLIEN PARANTAMINEN	Koko hanke M€
Tiehankkeet	
E18 Hamina–Vaalimaa (Toteutus mahdollista PPP-hankeena)	240
E18 Vaalimaan rekkaliikenteen odotusalue	25
Vt 2 Vihti–Pori	25
Vt 3 Tampere–Vaasa	185
Vt 4 Oulu–Kemi	130
Vt 4 Jyväskylä–Oulu	160
Vt 4 Kanavuori–Vaajakoski	125
Vt 5 Mikkeli–Juva	100
Vt 5 Leppävirta–Vehmasmäki	80
Vt 5 Kuopio–Iisalmi	75
Vt 6 Taavetti–Lappeenranta	90
Vt 8 Turku–Pori (Toteutus mahdollista PPP-hankeena)	210
Vt 9 Tampere–Orivesi	140
Vt 9 Turku–Tampere	80
Vt 10/12 Hämeenlinna–Lahti	75
Vt 12 Lahti–Kouvola	180
Vt 12 Lahden eteläinen kehätie	180
Ratahankkeet	
Luumäki–Imatra kaksoisraide ja palvelutason parantaminen	340
Luumäki–Vainikkala, lisäraide	160
Kouvola–Kotka/Hamina rataosan palvelutason parantaminen	40
Pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset	100
Ratapihojen parantaminen	280
Riihimäen kolmioraide	10
Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki ratayhteyden toiminnallinen parantaminen	90
Vesiväylähankkeet	
Rauman meriväylä	20
Kemin Ajoksen meriväylä	25
Oulun meriväylä	35
Kokkolan meriväylä	65
HELSINGIN SEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	
Mt 101 Kehä I:n parantaminen, I vaihe	175
Helsinki–Riihimäki rataosan kapasiteetin lisääminen	350
Kehäradan Ruskeasannan asema ja liikennejärjestelyt	50
Länsimetron liityntäliikennejärjestelyt	45
E18 Kehä III:n kehittäminen II vaihe	290
Metropolialueen pienet kustannustehokkaat hankeet (KUHA)	230
Jokeri 2 bussilinja Vuosaari–Myyrämäki	60
Pääkaupunkiseudun raideliikenteen suunnitteluhankkeet	40
Pisara-rata	750
MUUN PÄÄTIESTÖN JA RATAVERKON PARANTAMINEN	
Bioenergia- ja raakapuukuljetusten turvaaminen	120
Tiehankkeet	
Vt 8 Vaasa–Oulu	130
Pyhäjoen ydinvoimalan edellyttämät tieinvestoinnit	30
Vt 9 Jyväskylä–Kuopio	115
Vt 9 Kuopio–Joensuu	130
Vt 9 Onkamo–Niirala	25
Vt 12 Tampere–Kangasala	60
Vt 13 Lappeenranta–Nuijamaa, Nuijamaan rajaliikenteen järjestelyt	30
Vt 13 Mikkeli–Lappeenranta	90
Vt 15 Kotka–Kouvola	70
Vt 22 Kajaani–Oulu	45
Vt 23 Varkaus–Viinijärvi	35
Vt 24 Lahti–Asikkala	40
Vt 25 Hanko–Mäntsälä	70
Vt 26 Hamina–Taavetti	75
Kt 51 Kirkkonummi–Karjaa	40
Kt 54 Tammela–Hollola	30
Ratahankkeet	
Akselipainon nosto 25 tonniin	30
Hyvinkää–Hanko rataosan sähköistys	50
Hannukaisen kaivoskuljetusten edellyttämät liikenneinvestoinnit	35
KAUPUNKISEUTUJEN HANKKEET	
Vt 14 Savonlinnan keskusta III vaihe	50
Mahdolliset avustukset metrohankkeisiin ja kaupunkiseutujen lähiliikennehankkeisiin	300
Vt 12 parantaminen Tampereella	30
E18/Kt 40 Turun kehätie välillä Kausela–Kirismäki I vaihe	70
Vt 4 Rovaniemen kohta	60
Vt 8 Vaasan yhdystie	60
Vt 8 Hyvelä–Söörmarkku	40
Vt 15 Kotkan sisääntulo	25
Espoon kaupunkirata	260
LIIKENTEEN OHJAUKSEN INVESTOINNIT	
Tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusiminen	90
Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen	100
Radanpidon turvalaitteiden ja kauko-ohjausjärjestelmien investoinnit	130

Vuonna 2012 käynnissä olevat väylähankkeet

TIEHANKKEET

— Käynnissä olevat hankkeet

- 1 Vt 6 Lappeenranta-Imatra
- 2 Kilpilahden teollisuusalueen uusi tieyhteys, Porvoo (jälkirahoitus)
- 3 Mt 101 Kehä I, Turunväylä-Vallikallio, Espoo (jälkirahoitus)
- 4 Kt 51 Kirkkonummi-Kivenlahti
- 5 Kehä III 1. vaihe (jälkirahoitus)
- 6 Vt 5 Päiväranta-Vuorela, Kuopio
- 7 Vt 6 Joensuun kohta
- 8 E 18 Koskenkylä-Loviisa-Kotka (elinkaarihanke)
- 9 Vt 2 Karkkila-Hummppila
- 10 E 18 Haminan ohikulkutie
- 11 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie
- 12 Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- 13 E 18 Kotkan erillishanke
- 14 Vt 12 Tampereen rantaväylä
- 15 Turun satamatie (Suikkilantie)

YHTEINEN LIIKENNEVÄYLÄHANKE

- 16 Vt 14 Savonlinnan keskusta, 1. ja 2. osa

RATAHANKKEET

— Käynnissä olevat hankkeet

- 17 Seinäjoki-Vaasa (jälkirahoitus)
- 18 Ilmalan ratapiha
- 19 Keski-Pasila
- 20 Kehärata
- 21 Kokkola-Ylivieska
- 22 Rovaniemi-Kemijärvi
- 23 Seinäjoki-Oulu, 2. vaihe
- 24 Hankkeiden suunnittelu (Pisara)

VESIVÄYLÄHANKKEET

— Käynnissä olevat hankkeet

- 25 Pietarsaaren meriväylä
- 26 Uudenkaupungin meriväylä

