



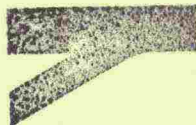
TIELAITOS

Hankekohtaisten päätösten seuranta

SEURANTAKORTIT 1.8.1991-31.1.1992
TEHDYISTÄ PÄÄTÖKSISTÄ

Helsinki 1992
Tiehallitus
Suunnitteluhallinto

OK TIEL/IFAN



Tielaitos
Tiehallituksen kirjasto

Doknro: 921002
Nidenro: 721400



14.2.1992

JAKELUSSA MAINITUT

HANKEKOHTAISTEN PÄÄTÖSTEN SEURANTAJÄRJESTELMÄ

Oheisena suunnitteluhallinto lähettää seurantakortit 1.8.1991 - 31.1.1992 aikana tehdystä esisuunnitelmia koskevasta liikenneministeriön ja tiehallituksen päätöksistä. Lomakkeiden sisältämät tiedot on viety samassa muodossa SVAR:iin.

Diplomi-insinööri
Suunnitteluhallinto


Timo Eränne

JAKELU

Teräsvirta
Koskinen
Hirvonen
Tervala
Häkli
Parantainen
Komsu
Kylänpää
Ssh

Eränne/HG

SISÄLLYSLUETTELO

Piiri	Hanke	Päätös pvm.	Sivu
01 U	Vt 7 Koskenkylä - Kotka, Pernaja, Loviisa, Ruotsinpyhtää, Pyhtää ja Kotka.	8.10.1991	4
	Kantatien 50 parantaminen välillä Bemböle - Vanha-kartano, Espoo.	22.10.1991	6
	Turuntien (mt 118) parantaminen välillä Bemböle - Espoo, Espoo ja Kauniainen.	12.12.1991	8
02 T	Paraisten - Nauvon kiinteä tieyhteys, Parainen ja Nauvo.	15.11.1991	10
	Turun-Porin valtatie 8 parantaminen välillä Raisio - Mynämäki, Raisio, Masku, Nousiainen ja Mynämäki.	20.12.1991	12
04 H	Hämeenlinnan - Lahden moottoritien rakentaminen, Hollola, Hämeenlinna, Janakkala, Koski HI, Kärkölä, Lahti, Lammi, Renko ja Tuulos.	25.09.1991	14
	Maantien 330 parantaminen välillä Ylöjärvi - Kyrönlahti, Ylöjärvi.	28.01.1992	16
06 M	Valtatie 5 parantaminen välillä Lusi - Kuortti, Heinolan maalaiskunta ja Pertunmaa.	19.11.1991	18
	Valtatie 23 parantaminen välillä Naarajärvi - Pieksämäen kaupungin raja, Pieksämäen mlk.	22.10.1991	20
	Valtatie 14 parantaminen välillä Aholampi - Mertala, Savonlinna.	20.01.1992	22
07 P-K	Valtatie 17 parantaminen Ohtaansalmen sillan kohdalla, Tuusniemi ja Outokumpu.	31.10.1991	24
	Valtatie 18 parantaminen välillä Juuka - Aronsalmi, Juuka ja Nurmes.	14.01.1992	26
	Kantatie 73 parantaminen Lieksan kohdalla, Lieksa.	20.01.1992	28
08 Ku	Valtatie 5 parantaminen välillä Pöljä - Ohenmäki, Siilinjärvi, Lapinlahti ja Iisalmi.	12.09.1991	30
09 K-S	Korpilahden - Joutsan maantien 610 parantaminen Kärkistensalmen sillan kohdalla, Korpilahti.	14.01.1992	32
11 K-P	Valtatie 4, Kärämäen ohikulkutie, Kärämäki.	28.11.1991	34
12 O	Valtatie 22 parantaminen välillä Laukka - Suokylä, Muhos.	14.11.1991	36

HANKE

Hankenumero 5395, diaarinumero 566/23/90, Uudenmaan ja Kymen tiepiirit
Pernaja, Loviisa, Ruotsinpyhtää, Pyhtää ja Kotka
Pääsuuntaselvitys

PÄÄTÖS LM nro 462/41/91-8.10.1991

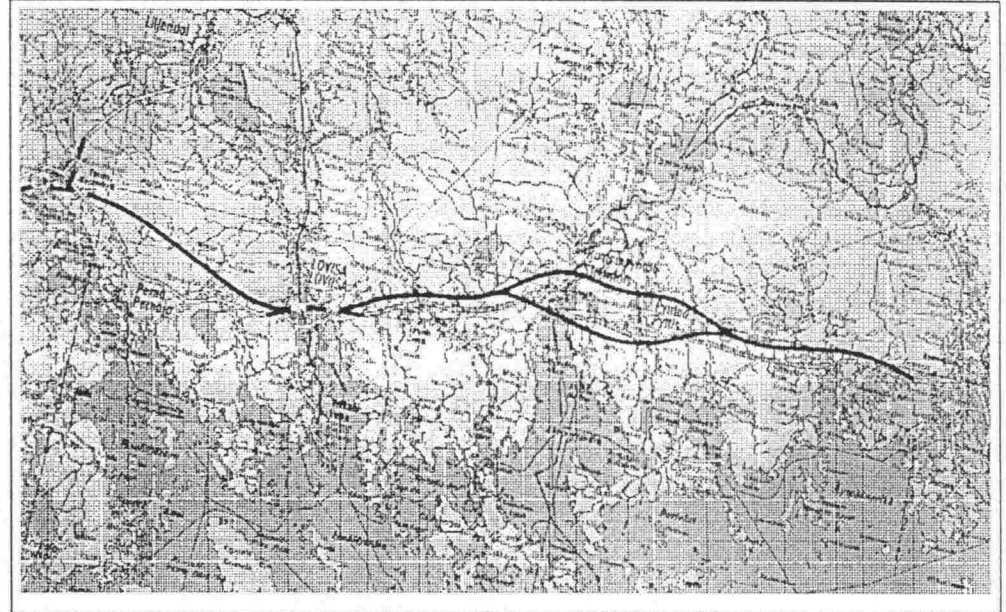
1. Moottoriliikennetien rakentamiseen Koskenkylän ja Loviisan välille voidaan varautua. Loviisan ja Siltakylän välillä pystytään liikenneolosuhteet pitämään tyydyttävänä nykyistä tietä parantamalla, joten tällä välillä ei ole tarpeen varautua uuden tien rakentamiseen.
2. Yleissuunnitelma välille Koskenkylä - Loviisa laaditaan pääsuuntaselvityksen mukaista maastokäytävää A1 noudattaen. Siltakylän ja Heilahden välillä tievarausta tarkennetaan kaavoituksen tai muiden rakennustoimenpiteiden niin vaatiessa.
3. Koskenkylä - Loviisa moottoriliikennetien kustannusennuste on 100 Mmk.
4. Loviisan ja Kotkan välille tehtäviä nykyisen tien parantamistoimenpiteitä koskevat hanke- ja toimenpide päätökset tehdään tielaitoksessa.

AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Pääsuuntaselvitys on valmistunut v. 1983 ja nyt käsiteltävä pääsuuntaselvityksen tarkistus v. 1989. Näistä ei ole tehty aiempia päätöksiä.

KAAVAT

Itä-Uudenmaan I ja II seutukaava, Kymenlaakson I-IV seutukaavat. Rakennuskaavoja. Pääsuuntavaihtoehdot poikkeavat hiukan kaavoista.



EHDOTETUT TOIMENPITEET

Moottoriliikennetien rakentaminen välille Koskenkylä-Loviisa, jonka kustannusarvio 100 Mmk (tr.ind.136). Muulla tieosuudella parannetaan nykyistä tietä. Kaavoissa voidaan varautua moottoriliikennetien rakentamiseen myös muilla tieosuuksilla.

LAUSUNNOT

Pääsuuntaselvityksestä on pyydetty lausunnot Pernajan, Loviisan, Ruotsinpyhtään, Pyhtään ja Kotkan kunnilta, Uudenmaan ja Kymen lääninhallituksilta, Kymenlaakson ja Itä-Uudenmaan seutukaavaliitoilta, maa- ja metsätalousministeriöltä, puolustusministeriöltä, vesi- ja ympäristöhallitukselta ja museovirastolta, Valtionrautateiltä, Imatran Voima OY:ltä, Teollisuuden Voimansiirto OY:ltä ja OY Abborfors AB:lta sekä Uudenmaan ja Kymen tiepiireiltä.

Yksikään lausunnonantajista ei ole vastustanut moottoriliikennetien rakentamista sinänsä.

NYKYISET OLOSUHTEET

*Tien ominaisuudet ja kunto:

Nykyistä valtatieä on parannettu välillä Koskenkylä-Loviisa 1950-luvulla. Loviisan ohikulkutie valmistui vuonna 1989. Välin lääninraja - Heinlahti parantamistyö on parhaillaan käynnissä. Välillä Koskenkylä-Loviisa valtatie on kapeutensa, puutteellisten ohitusmahdollisuuksiensa ja alhaisen nopeustasonsa vuoksi muita osuuksia selvästi huonompi.

*Liikenne:

Valtatien keskimääräinen vuorokausiliikenne on ollut vuonna 1988 välillä Koskenkylä-Loviisa 5400-7700, välillä Loviisa-Ahvenkoski 5900-3900, välillä Ahvenkoski-Siltakylä 4200-4900 ja välillä Siltakylä-Kotka 6500-10300 autoa vuorokaudessa. Valtatien liikenteestä on noin puolet pitkämatkaista liikennettä, josta raskaan liikenteen osuus on tavallista suurempi eli noin 25%. Liikenteen palvelutaso (100.HT) on välillä Koskenkylä-Loviisa luokassa D.

*Liikenneturvallisuus:

Valtatiellä on välillä Koskenkylä-Loviisa tapahtunut vuosina 1984-88 yhteensä 69 ja välillä Loviisa-Kotka 168 viranomaisille ilmoitettua liikenneonnettomuutta. Valtatien onnettomuusaste on ollut välillä Koskenkylä-Loviisa 0,166 ja välillä Loviisa-Kotka 0,180 onnettomuutta miljoonaa ajokilometriä kohti. Onnettomuustiheys on ollut sekä välillä Koskenkylä-Loviisa että välillä Loviisa-Kotka 0,3 onnettomuutta kilometriä kohden vuodessa. Liikenneturvallisuus on jonkin verran maan keskimääräistä huonompi.

*Ympäristö:

Ympäristöllä ei ole ollut sanottavaa vaikutusta pääsuunnan valintaan välillä Koskenkylä-Loviisa sensijaan siitä eteenpäin löytyy merkittäviä ympäristökohteita, jotka olisivat vaikuttaneet pääsuunnan valintaan, ellei olisi päädytty parantamaan nykyistä tietä.

ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

*Liikenne:

Liikenne-ennusteen perustana on käytetty vuoden 1989 liikenne- ja autokantaennustetta, jossa liikenteen on ennustettu kasvavan vuodesta 1988 vuoteen 2010 Kymen läänin valtateilla 1,69 kertaiseksi. Tällä perusteella laaditun ennusteen mukaan liikennemäärä olisi vuonna 2010 välillä Koskenkylä-Loviisa 9000-13000, välillä Loviisa-Ahvenkoski 10000-7000, välillä Ahvenkoski-Siltakylä 7000-8000 ja välillä Siltakylä-Kotka 11000-17000 autoa vuorokaudessa.

*Talous:

Välin Koskenkylä-Loviisa liikennetaloudellista kannattavuutta on tarkasteltu KEHAR-ohjelmalla. Hankkeen liikenteelle avaamisvuoden 2000 tuotto prosentti on 8,8 ja hyötykustannussuhde 1,23.

HANKEPERUSTELUT

Koskenkylä-Loviisa välillä nykyisen tien parantaminen on tarpeellista mutta tien tekeminen turvalliseksi edellyttäisi linjauksen muutoksia, tien leventämistä, rakenteen vahvistamista koko matkalla sekä kevyen liikenteen järjestelyjä eli käytännössä uuden tien rakentamista lähes nykyiselle paikalle. Nykyisen tienvarren asutukselle ja työpaikoille ohikulkuliikenteen siirtyminen moottoriliikennetielle on myös eduksi. Kustannuksiltaan nykyisen tien parantaminen ja moottoriliikennetien tekeminen lienevät samaa luokkaa. Rakennusaikaiset haitat liikenteelle ovat suuremmat, jos nykyistä tietä parannettaisiin. Moottoriliikennetien linjalla ei ole suojeltavia kohteita.

TOIMENPIDEPÄÄTÖS

6

1 HANKE

Suunnitelmanumero 6230, diaarinumero 122/23/91, Uudenmaan tiepiiri

KANTATIEN 50 (Kehä III:n) PARANTAMINEN VÄLILLÄ BEMBÖLE-VANHAKARTANO,
ESPOO

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-915/22.10.1991

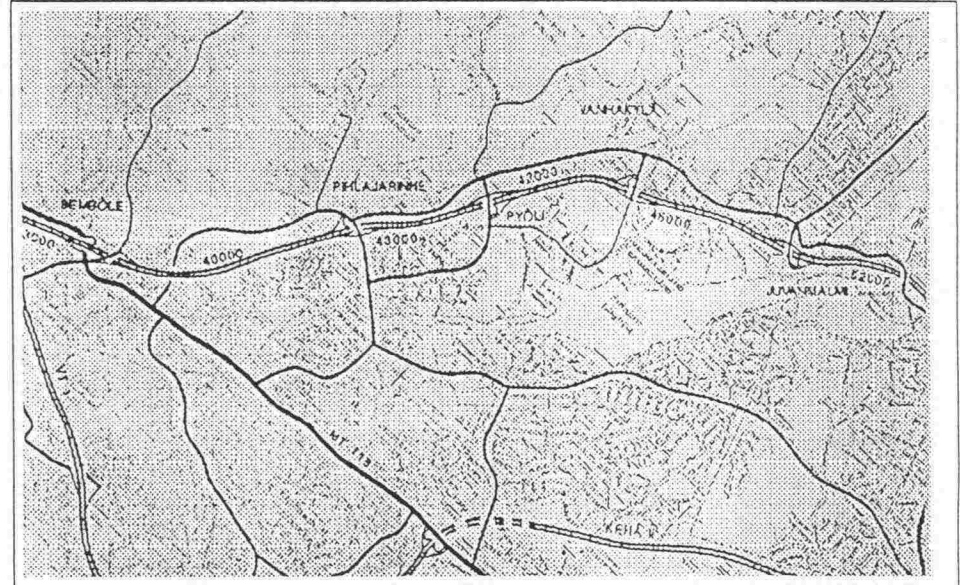
- * Kantatien 50 parantaminen on välttämätön suurten liikennemäärien välityskyvyn turvaamiseksi.
- * Hanke on teknistaloudellisesti ja ympäristöllisesti toteuttamiskelpoinen.
- * Tavoitteeksi hyväksytään tarkistetun yleissuunnitelman vaihtoehdon A1 mukainen liikenneverkko.
- * Hankkeen kustannusennusteeksi hyväksytään 180 Mmk toukokuun 1991 hintatasossa.
- * Tiesuunnitelman laatiminen voidaan aloittaa hyväksytyyn ratkaisuun pohjalta.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

TVH:n hyväksymispäätös nro Stie-2762/19.8.1980 (ys. 1979)

4 KAAVAT

Suunnitelma-alueen vierialue on suurelta osin asemakaavoitettu (Myllykylä - Järvenperä (Pihlajarinne), Pihlajarinne A1, Järvenperä I, Koskelo I ja Juvanmalmi) tai kaavoituksen alaisena.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Kantatien parantaminen
Poikkileikkaus: 2 x 11,25/7 m + kk 6,5 m
Pituus: n. 6,7 km + Juvanmalmin eritasoliittymä
Kustannusarvio: 180 Mmk (toukokuu 1991)

6 LAUSUNNOT

Espoon ja Vantaan kaupungit (ys. 1979)
Espoon kaupunki, Uudenmaan lääninhallitus, Helsingin seutukaavaliitto (ys. 1988).
Lausunnoissa puoleltaan suunnittelun jatkamista yleissuunnitelman pohjalta.

7 NYKYISET OLÖSUHTEET JA PARANTAMISEN TARVE

* Tien ominaisuudet ja kunto:

pl. 9/7 m, nopeusrajoitus 80 km/h

* Liikenne:

23 400 - 25 400 ajon/vrk (1990)

* Liikenneturvallisuus:

huono, 8 - 11,3 henkilövahinkoa/km

* Ympäristö:

Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita Pyölässä Kehän pohjoispuolella sekä Kuninkaantien varrella. Teollisuusalueet ovat sijoittuneet Kehän varteen.

Asutus lisääntyy huomattavammin Hanajanportin, Järvenperän ja Vanhakartanon alueilla, pääasiasa paikallisteiden tuntumassa.

Uusia työpaikka-alueita tulossa Hanajanporttiin Pihlajarinteen eritasoliittymän länsipuolelle sekä Kaskelan teollisuusalueelle Pyölin ja Juvanmalmin väliselle alueelle.

Pyölin Kehän pohjoispuolella ja Vanhakartano Kehän eteläpuolella säilynevät maatalousvaltaisina alueina.

9 HANKEPERUSTELUT

Parannustyön toteuduttua liikenteen palvelutaso on sekä Kehä III:lla että poikittaisella tie- ja katuverkolla tyydyttävä.

Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi.

Palvelee alueen maankäyttösuunnitelua.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

* Liikenne

35 300 - 40 000 ajon/vrk (2010)

Vaikutukset kohdassa 9. Hankeperustelu

* Ympäristö

Katso kohta 7. Ympäristö

* Talous

Ajoneuvokustannussäästöt 790 Mmk (1995-2015, tr.ind. 130, disk.korko 6%)

Ensimmäisen vuoden tuottoaste 0,44 (1995)

Hyöty - kustannussuhde 6,7 (1995 - 2015)

TOIMENPIDEPÄÄTÖS

1 HANKE

Suunnitelmanumero 6390; diaarinumero 240/23/91, Uudenmaan tiepiiri
TURUNTIENTEN (MT 118) PARANTAMINEN VÄLILLÄ BEMBÖLE - ESPOO,
ESPOO JA KAUNIAINEN
Yleissuunnitelma

2 PÄÄTÖS: Tiehallituksen päätös nro Ssh-1023/12.12.1991

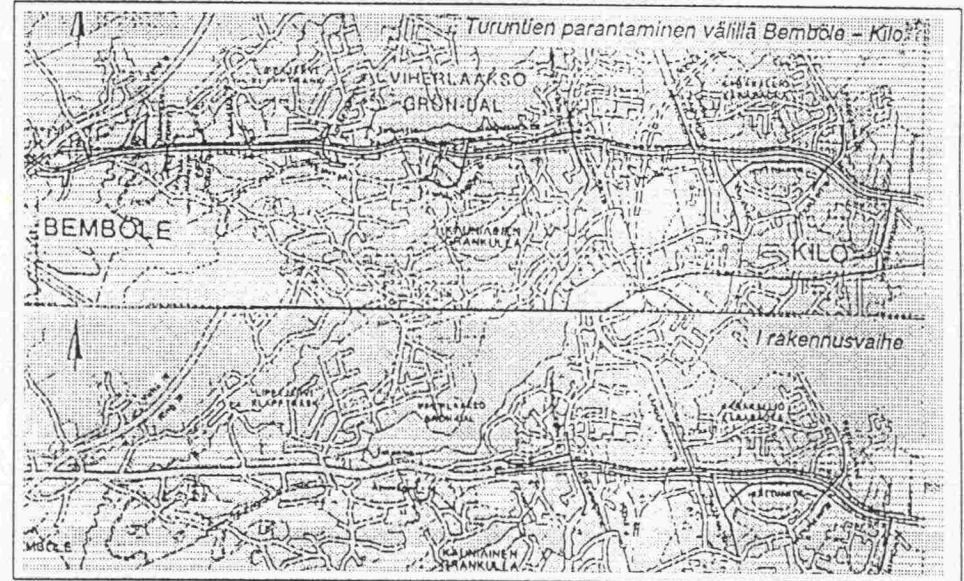
- Turuntien parantaminen on tarpeellinen ja ajankohtainen tieosan suurten liikennemäärien, huonon liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden vuoksi.
- Hanke on teknistaloudellisesti ja ympäristöllisesti toteuttamiskelpoinen.
- Parantamistoimenpiteeksi hyväksytään suunnitelmassa esitetty tien tekeminen kaksiajorataiseksi valo-ohjatun tasoliittymän varustetuksi väyläksi. Kevyelle liikenteelle järjestetään omat väylät.
- Hanke toteutetaan vaiheittain siten, että ensimmäinen parantamisvaihe käsittää tieosan Viherlaakso - Kilo ja toinen vaihe välin Bemböle - Viherlaakso.
- Hankkeen kustannustavoite ensimmäisen rakennusvaiheen osalta on 148 Mmk (tr-ind. 138). Toisen vaiheen kustannusennuste on 160 Mmk (tr-ind. 138).
- Tiesuunnitelma laaditaan yleissuunnitelman pohjalta. Kaupunkien kanssa neuvotellaan tien parantamisen edellyttämistä kaavamuutoksista. Lausunnonantajien esittämät näkökohdat tutkitaan tiesuunnitelmavaiheessa.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Hankkeesta on laadittu alustava yleissuunnitelma v. 1985. Aikaisempia päätöksiä ei ole tehty.

4 KAAVAT

Asemakaavoitettuja alueita: Viherlaakson ja Kilon välinen alue sekä Jorvin sairaalan kohdalla tien eteläpuoli. Muilla alueilla kaavoitus on käynnissä lukuun ottamatta tien pohjoispuolta Jorvin sairaalan kohdalla.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Maantien parantaminen 2-ajorataiseksi. 1. parant. vaihe väli Viherlaakso - Kilo n. 3 km. 2. parant. vaihe väli Bemböle - Viherlaakso n. 4 km.

Poikkileikkaus: Viherlaakso - Kilo väli 2 x 8,5/7 m. Bemböle - Viherlaakso väli 2 x 9/7 m.

Pituus: Yhteensä n. 7 km.

Kustannusarvio: 1. parantamisvaihe 148 Mmk (tr-ind. 138)
2. parantamisvaihe 160 Mmk (tr-ind. 138)

Toteuttamisvuosi: 1. vaihe 1994-1996

6 LAUSUNNOT

Lausunnon ovat antaneet: Espoon kaupunki, Kauniaisten kaupunki, Uudenmaan lääninhallitus, Helsingin seutukaavaliitto ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Lausunnoissa hankkeeseen suhtaudutaan myönteisesti.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

- Tien ominaisuudet ja kunto:
2-kaistainen, kaupunkiympäristössä oleva tie, nopeusrajoitus 60 km/h. Liittymät ovat tasoliittymiä, osin valo-ohjattuja. Tie on valaistu ja sillä on kevyen liikenteen väylät. Tien kuntoindeksi on n. 69. Tiellä on useita yksityistie- ja tonttiliittymiä.
- Liikenne:**
Välillä Bemböle - Viherlaakso 9500 - 15000 autoa/vrk.
Välillä Viherlaakso - Kilo 14000 - 24500 autoa/vrk.
Liikenteessä on huomattavia sujuvuusongelmia.
Raskaan liikenteen osuus on n. 6,7 %.
- Liikenneturvallisuus:**
Vuosina 1987 - 1989 tuli poliisin tietoon 76 onnettomuutta, joista 32 oli henkilövahinkoa (46 loukkaantunutta). Vaarallisimpia kohtia ovat liittymät.
- Ympäristö:**
Tie kulkee kulttuurimaisemassa Bembölessä ja Kilossa, muualla metsiköiden ja omakotiasutuksen välissä. Suunnittelualueella on joltakin merkittäviä ympäristökohteita.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET (v. 2010)

- Liikenne:** 16000 - 24500 autoa/vrk.

Liittymien toimivuus vaihtelee. Heikoin palvelutaso on Viherlaakson tien liittymässä aamuilta (D/E) kuormitusasteen ollessa 0,81/0,89.
- Liikenneturvallisuus:**
Liikenneturvallisuus paranee arviolta 50 % vuosien 1987 - 1989 tasosta.
- Ympäristö:** Hanke ei vaaranna kulttuurihistoriallisia erityis- eikä luonnon-suojelukohteita. Melutaso alenee. Pakokaasupitoisuudet jäävät alle ohjeellisten vähimmäisarvojen. Tiejärjestelyjen alle jää 10 ja katujärjestelyjen alle 9 rakennusta.
- Talous:** Ensimmäinen parantamisvaihe Viherlaakso - Kilo.

	Mmk/v
Aikakustannussäästöt	13,0
Ajoneuvokustannussäästöt	1,0
Onnettomuuskustannussäästöt	2,2
Kunnossapitokustannussäästöt	-1,5
<hr/>	
Säästöt yhteensä	14,7
Ensimmäisen vuoden tuotto-%	14,7
Hyöty-kustannussuhde (1995 -2010)	1,7

9 HANKEPERUSTELUT

Hankkeen toteuttaminen lisää liikenteen välityskykyä ja sujuvuutta sekä edistää liikenneturvallisuutta. Myös joukko- ja kevyen liikenteen asema paranee.

HANKEPÄÄTÖS

1 HANKE

Suunnitelmanumero 504 ; diaarinumero 196/23/91, Turun tiepiiri

PARAISTEN - NAUVON KIINTEÄ TIEYHTEYS, VAIKUTUSSELVITYS
PARAINEN JA NAUVO

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-966/15.11.1991

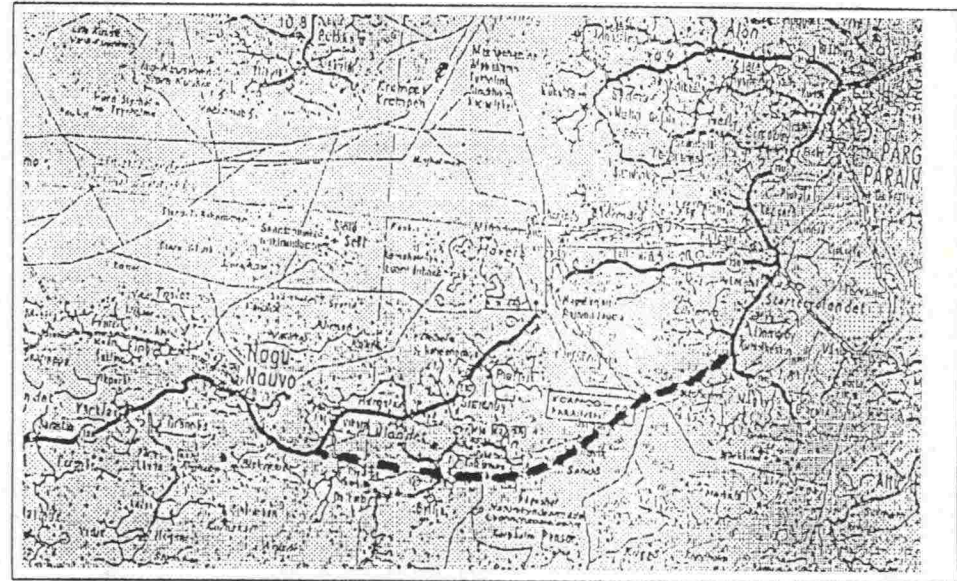
- * Ylikylän-Näsbyn maantiellä 180 ruuhkia ja viivytystä aiheuttavan Lillmälön-Prostvikin lauttapaikan poistaminen on tarpeellista liikenteen nopean kasvun vuoksi.
- * Vaikutusselvityksen mukaan hanke on teknistaloudellisesti ja ympäristön puolesta toteuttamiskelpoinen.
- * Hankkeen suunnittelua yleissuunnitelman laatimista varten voidaan jatkaa. Jatkosuunnittelun aikana tutkitaan pääsuuntavaihtoehdot ja kiinteän yhteyden tekniset ratkaisuvaihtoehdot (silta/tunneli). Samalla voidaan tutkia lausunnoissa esitettyjä ehdotuksia ja huomautuksia.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Ei ole

4 KAAVAT

Hanke on seutukaavan mukainen. Paraisilla yleiskaavan laatiminen on vireillä.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Lautan korvaaminen kiinteällä yhteydellä
Poikkileikkaus:	10 m
Pituus:	17 km
Kustannusarvio:	160 Mmk

6 LAUSUNNOT

Houtskarin, Korppoon ja Nauvon kunnat, Paraisten kaupunki, Turun ja Porin lääninhallitus, Varsinais-Suomen seutukaavaliitto, ympäristöministeriö, Saaristoaslain neuvottelukunta, vesija ympäristöhallitus, museovirasto, Turun vesi- ja ympäristöpiiri, Saaristomeren merenkulkupiiri, Lounais-Suomen kiinteistöhuoltoalueen huoltotoimisto, Turun kalastuspiirin kalastustoimisto, Varsinais-Suomen maakuntaliitto, Turun kauppakamari sekä Paraisten luonnonsuojeluyhdistys ry.

Lausunnoissa ei ole vastustettu kiinteän yhteyden toteuttamista. Kolmessa lausunnossa on otettu kantaa tekniseen ratkaisuun tunnelin puolesta.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

- **Nykyinen tie**
 - Nykyinen tie on suunnitelman käsittävällä osalla 8 metriä leveä kestopäällysteinen maantie, jossa on 1,7 km pituinen lauttaväli.
- **Liikenne**
 - Liikennemäärä oli v. 1990 tieosalla 1130-1390 autoa/vrk.
 - Liikenteen palvelutaso lukuunottamatta lautan kohtaa oli tieosalla Paraisten puolella luokassa C ja Nauvon puolella luokassa B.
 - Liikenteen nopeus lauttapalkan ulkopuolella on ollut 80 km/h. Lautan aiheuttama viivytys on ollut keskimäärin 19 minuuttia.
- **Liikenneturvallisuus**
 - Tieosalla on sattunut liikenneonnettomuuksia viimeisten viiden vuoden aikana keskimäärin 19 kpl/vuosi, joista henkilövahinkoihin johtaneita 4 kpl / 5 vuotta.
- **Ympäristö**
 - Alue on ympäristön puolesta herkkää saaristomaisemaa, jossa tehtäviä toimenpiteitä on tarkkaan harkittava. Alueella on haja-asutusta. Isoja teollisuuslaitoksia ei ole.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

- **Liikenne**
 - Liikenteen palvelutaso nousee nykyisestä, koska lautan aiheuttama viivytys poistuu. Tiellä voidaan kiinteän yhteyden toteuttamisen jälkeen liikennöidä tasaisella nopeudella.
- **Ympäristö**
 - Alueella ei ole suojelukohteita. Asutus alueella on haja-asutusta eikä alueella ole isoja teollisuuslaitoksia.
- **Talous**
 - Verrattuna nykyiseen lauttayhteyteen on kiinteä yhteys saatu 20 vuoden ajanjaksona rakennus-, ajo- ym. kustannuksineen 135 Mmk edullisemmaksi kuin nykyinen lauttayhteys.

9 HANKEPERUSTELUT

Nykyisen lauttayhteyden ajoittaisen ylikapasiteetin ja liikenteen kasvun vuoksi kiinteän yhteyden saaminen Paraisten ja Nauvon välille on tarpeellista. Myös tienpidon ylläpitokustannuksissa saavutetaan huomattavat säästöt..

HANKEPÄÄTÖS JA PERUSTELUT

1 HANKE

Suunnitelmanumero 504; diaarinumero 186/23/91, Turun tiepiiri

TURUN-PORIN VALTATIEEN 8 PARANTAMINEN VÄLILLÄ RAISIO-MYNÄMÄKI, RAISIO, MASKU, NOUSIAINEN JA MYNÄMÄKI
Pääsuuntaselvitys ja alustava yleissuunnitelma
Liittyy kantatien 40 parannussuunnitelmiin. Alueella ei ole muita merkittäviä suunnitelmia.

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-1051/20.12.1991

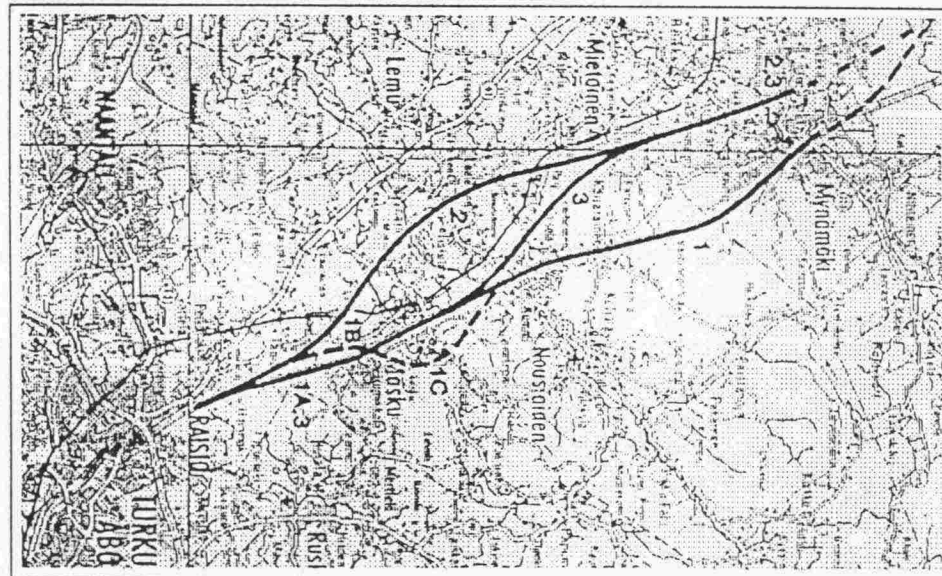
- Valtatien parantaminen on tarpeellista liikenteen kasvun ja liittymien tukkeutumisen vuoksi.
- Hanke toteutetaan nelikaistaisena eritasoliittymien varustettuna sekäliikennetienä ja valtatieen pääsuunnaksi valitaan vaihtehto 1B, joka poikkeaa nykyisen tien suunnasta vain Marjamäen ja Humikkalan välillä, jossa se on nykyisen valtatieen itäpuolella.
- Hanke on mahdollista toteuttaa kolmessa vaiheessa seuraavasti:
 - 1) Väli Raisio-Marjamäki sekä Maskun ja Nousiaisten eritasoliittymät. Raision eritasoliittymä säilytetään nykyisellä paikallaan, 2) väli Marjamäki-Nousiainen, 3) väli Nousiainen-Mynämäki.
- Kustannusennustetta ei voida tehdä, koska suunnitelma perustuu moottoritiehankkeeseen. Lisäksi hankkeen toteutetaan useassa eri vaiheessa ja pitkällä aikavälillä.
- Hankkeesta tulee seuraavaksi laatia toimenpidepäätöstä varten yleissuunnitelma väliä Raisio-Marjamäki sekä Maskun ja Nousiaisten eritasoliittymistä. Sen jälkeen suunnittelua voidaan jatkaa muilta osin, jossa yhteydessä tutkitaan pohjavesiasiat ja selvitetään niiden suojaustoimenpiteiden määrää ja tarve. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota muihin lausunnoissa mainittuihin suojeleusasioihin.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Tie- ja vesirakennushallitus nro Tv-509/19.11.1987: valtatieen 8 välin Raisio-Mynämäki tieverkko- ja kehittämissuunnitelma

4 KAAVAT

Vahvistettu seutukaava. Raisiossa, Maskussa, Nousiaisissa ja Mynämäessä on laadittuja tai tekeillä olevia osayleiskaavoja. Suunnitelmat ovat vahvistetun seutukaavan mukaisia sekä noudattavat samoja pääperiaatteita kuin kuntien osayleisaavat.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Valtatien parantaminen nelikaistaiseksi
Poikkileikkaus:	2 * 10,25 m
Pituus:	25 km
Kustannusarvio:	700 - 800 Mmk (tr.ind. 130)
Toteuttamisvuosi:	1993 - 2030

6 LAUSUNNOT

Raision kaupunki, Maskun, Nousiaisten ja Mynämäen kunnat, Turun ja Porin lääninhallitus, Varsinais-Suomen seutukaavaliitto, ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Valtionrautatiet, museovirasto, Turun vesi- ja ympäristöpiiri, Varsinais-Suomen luonnonsuojelupiiri ry sekä Nousiaisten seudun luonnonsuojeluyhdistys.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

* Tien ominaisuudet ja kunto ja ominaisuudet

Valtatien leveys on 9,4 m. Tärkeimmät liittymät on kanavoitu. Tiellä on 100 km/h nopeusrajoitus, paitsi taajamien kohdalla se on 80 km/h. Liikenteen keskinopeus oli 70-85 km/h vuonna 1990. Liikenteen palvelutaso (50. huipputunti) oli vuonna 1990 välillä Raisio-Marjamäki luokassa F ja loppuosalla välillä Marjamäki-Mynämäki luokassaa E.

* Liikenne

Liikennemäärä vuonna 1990 oli välillä Raisio-Marjamäki 14 000 autoa/vrk, Marjamäen liittymän pohjoispuolella 10 000 autoa/vrk, josta se pienenee Mynämäen kohdalla määrään 4 000 autoa/vrk.

* Liikenneturvallisuus

Marjamäen ja Mynämäen välisellä tieosalla on sattunut 93 liikenneonnettomuutta vuosina 1986-88. Liikenneonnettomuuksien määrä on hieman suurempi kuin valtateillä keskimäärin. Henkilövahinko-onnettomuustiheys tieosalla on ollut viime vuosina noin 13 kpl/vuosi.

* Ympäristö

Suurimmat asutuskeskukset ovat Humikkalan, Maskun kirkonkylän, Nousiaisten Nummen ja Mynämäen kirkonkylän kohdalla. Muilta osin tienvarsi on pääosin maa- ja metsätalousaluetta. Ympäristön kannalta merkittäviä ovat jokilaaksot, viljelys- ja kylämaisemat sekä Maskussa pohjavesialueet.

9 HANKEPERUSTELUT

Valtatien parantaminen on tarpeellista liikenteen kasvun ja liittymien tukkeutumisen vuoksi. Tien nelikaistaisamisella voidaan parantaa huomattavasti liikenteen palvelutasoa. Liikenneturvallisuus paranee. Hanke selkeyttää alueen maankäyttöä ja kaavoitusta.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

* Liikenne

Tien palvelutaso paranee. Kun tieosalle tehdään eritasoliittymiä, vähenevät liittymistä aiheutuvat häiriöt. Rinnakkaistiejärjestelyillä puolestaan voidaan johtaa valtatieltä pois lyhytmatkaista paikallista liikennettä.

* Liikenneturvallisuus

Turvallisuustaso nousee, koska parantamisen jälkeen tieosalla voidaan liikennöidä tasaisemmalla nopeudella ja häiriöpisteet vähenevät liittymä- rinnakkaistiejärjestelyjen vuoksi.

* Ympäristö

Seutukaavan mukaan alueen maankäyttö kehittyi pääosin nykyisissä taajamissa. Hanke ei aiheuta muutoksia kuntarakenteisiin eikä niiden suunniteltuun maankäyttöön. Suojelualueiden erityisesti pohjavesialueiden kohdalla suojaustoimenpiteet tehdään niin, ettei vakinkoja pääse tapahtumaan tai ne voidaan mahdollisimman suurella määrällä välttää. Massiiviset rakenteet ja leikkaukset heikentävät paikoitellen jossain määrin maisemakuvaa.

* Talous

Koska hanke toteutetaan monessa eri vaiheessa ja pitkän ajanjakson aikana, on hankkeelle vaikea määrittää yksinkertaisesti ja selkeästi sellaista kustannusennustetta, jonka perusteella hankkeesta aiheutuvat kustannukset ja säästöt voitaisiin määrittää. Alustavien laskelmien mukaan on hyväksytyyn vaihtoehtoon hyöty/kustannussuhteeksi saatu 0,82 välillä Marjamäki-Mynämäki.

PÄÄTÖS PÄÄSUUNTASELVITYKSESTÄ

14

1 HANKE

Hämeenlinnan - Lahden moottoritien rakentaminen

Pääsuuntaselvitys

Suunnitelmanumero 517/08,65; diaarinumero 85/23/91, Hämeen tiepiiri
Hollola, Hämeenlinna, Janakkala, Koski HI, Kärkölä, Lahti, Lammi, Renko, Tuulos

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-818/25.9.1991

Moottoriväylän aluevaraukseen ei tässä vaiheessa ole tarvetta

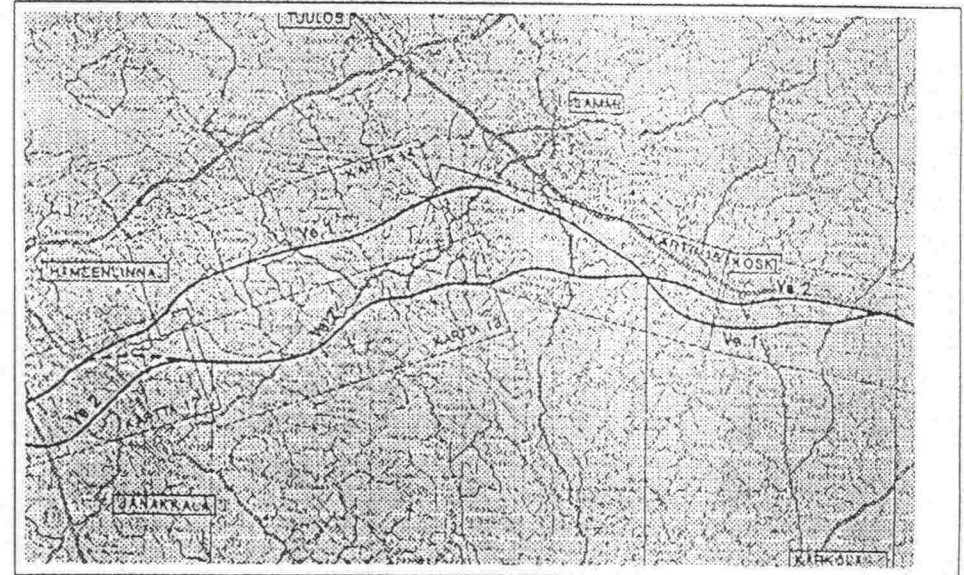
3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Tiehallituksen kirje nro Sts-228/18.10.1990

Tiehallituksen tiedote 19.12.1990 (Lounais-Suomen valttieverkon kehittäminen: Moottoriväylien tarve)

4 KAAVAT

Eri astelsia seutu- ja yleiskaavoja



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Varaus moottoriväylälle
Poikkileikkaus:	Moottoriliikennetie
Pituus:	noin 60 km
Kustannusarvio:	noin 1000 Mmk

6 LAUSUNNOT

Kuntien, läänitason ja keskusvirastojen lausunnot saatu. Osa lausunnoista oli puoltavia ja osa kieltäisiä.

Vastustavia muistutuksia oli paljon.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

* Tien ominaisuudet ja kunto

Valtatien 10 leveys on 7,5 - 9 metriä,
valtatien 12 leveys on 9 metriä

* Liikenne

Valtatiellä 10 välillä Hämeenlinna - Tuulos
noin 4000 - 5000 autoa/vrk
Valtatiellä 12 välillä Tuulos - Hollola
noin 5000 autoa/vrk

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

Ajokustannussäästöt nykyverkkoon verrattuna vuoteen 2010 ovat noin 18 Mmk/vuosi.

Eräin osin on malsemallisia ongelmia

9 HANKEPERUSTELUT

Varaus ei sisälly TIE 2010:een

Liikenteellisiä perusteluja ei löydy

Varaus saattaisi haltata alueen muuta luonnollista kehitystä

HANKE

Hanken numero 536, diaarinumero 241/23/91, Hämeen tiepiiri
Maantien 330 parantaminen välillä Ylöjärvi-Kyrönlahti, Ylöjärvi
Tarveselvitys

PÄÄTÖS Tiehallitus Ssh-90/28.1.1992

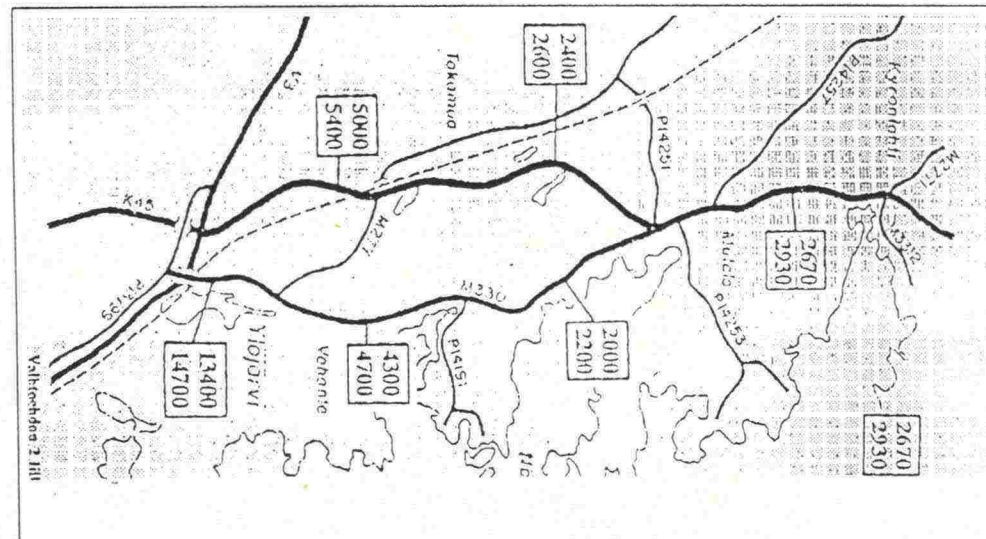
- * Hanke katsotaan tarpeelliseksi ja ajankohtaiseksi nykyisen maantien 330 Ylöjärven keskustan suurten liikennemäärien, huonon liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden vuoksi.
- * Hanke on liikennetaloudellisesti kannattava.
- * Tien pääsuunnaksi hyväksytään läntinen linjaus (aiemman vaihtoehtoselvityksen 3B+2A mukainen linjaus).
- * Hanke on mahdollista toteuttaa myös vaiheittain.
- * Hankkeen kustannusennusteeksi hyväksytään 70 Mmk (tr.ind.130).
- * Tiesuunnitelma tehdään hyväksytyyn pääsuunnan pohjalta. Erityisesti tutkitaan vielä liittymistä maantiehen 277 Takamaalla sekä nykyisen maantien 330 liittämistä uuteen tielinjaan Mutalassa. Myös Nokia-Hämeenkyrö moottoriväylä hankkeen mahdolliset vaikutukset tähän tiehen tulee ottaa huomioon.

AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Tiehallituksen päätös nro Tv-283/14.7.1988 valtatie nro 3 ja maantien 330 järjestelystä Ylöjärven kunnan alueella.

KAAVAT

Suunnittelualan eteläpäähän on laadittavana Elovainion osayleiskaava.



EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Maantien rakentaminen
Poikkileikkaus: 10/7 m
Pituus: 19,5 km
Kustannusarvio: 70 Mmk (tr.ind.130)

LAUSUNNOT

Ylöjärven kunta on pitänyt parhaimpana vaihtoehtona nyt valittua yhdistelmää 3B+2A. Kunta on kiinnittänyt huomiota eräiden yksityiskohtien huolelliseen selvittämiseen ja samalla kiirehtinyt hankkeen toteuttamista.
Pirkanmaan liitto on kannattanut valittua vaihtoehtoa.

NYKYISET OLOSUHTEET

LIIKENNE JA LIIKENNÖITÄVYYS

Kvl v.1990 oli Ylöjärven kohdalla 13 000 ajon./vrk ja Kyrönlahdessa 2 000 ajon./vrk. Liikenneolosuhteet ovat tien routivuuden, huonon geometrian ja liikenneturvallisuongelmien vuoksi heikot.

Ylöjärven keskustassa on maantiellä 330 nopeusrajoitus 50 km/h.

LIIKENNETURVALLISUUS

Valtatie 3 ja maantien 277 välisellä tiejaksolla on tapahtunut keskimäärin 6 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta vuodessa.

YMPÄRISTÖ

Alue on pääosin maa- ja metsätalousaluetta. Takamaalla on kaksi maakunnallisesti merkittävää luontokohdetta; Hirvijärvi, jota linjauksen sivuaa ja Särkijärven koillisjyrkänteellä sijaitseva lehmuslehto, joka jää noin 200-300 metriä linjauksen länsipuolelle. Takamaalla on Outokumpu Finnmines Oy:n lokakuussa 1990 tekemä 8 km²:n suuruinen kaivosvarausalue.

VAIKUTUKSET

LIIKENNE

Pitkämatkainen liikenne siirtyy pois Ylöjärven keskustasta. Täten keskustan liikenneturvallisuus paranee.

TALOUS

Hyötykustannussuhde on tarkasteluvuodelle 1995 1,7 ja ensimmäisen vuoden tuotto on 11,3%.

HANKEPERUSTELUT

Nykyinen tie ruuhkautuu ja uuden tien valmistuttua liikennöitävyys ja liikenneturvallisuus paranevat. Hanke on liikennetaloudellisesti erittäin kannattava.

Lausunnonantajat ovat puoltaneet hanketta ja valittua linjausta.

HANKEPÄÄTÖS JA PERUSTELUT

1 HANKE

Suunnitelmanumero 532,02; Diaarinumero 2512/23/91; Mikkelin tiepiiri
VALTATIEN 5 PARANTAMINEN VÄLILLÄ LUSI - KUORTTI
Heinolan mlk ja Pertunmaa
Tarveselvitys

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-978/19.11.1991

Tien parantaminen on tarpeellista tien huonon geometrian vuoksi.

Tien kehittämistavoitteeksi hyväksytään korkeatasoinen sekaliikennetie tarveselvityksessä esitetyin periaattein. Poikkileikkaus on 10,5/7,5.

Tien linjauksen suunnittelua jatketaan vaihtoehdon 2 maastokäytävän pohjalta.

Parannustyön kokonaiskustannusennusteeksi hyväksytään 130 Mmk (tr.ind.141).

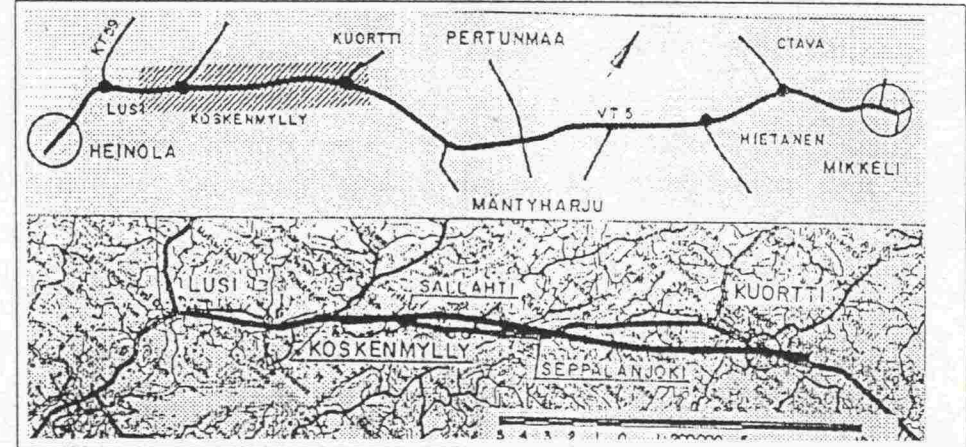
3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Ssh-216/15.2.1988: Tiehallitus katsoi päätöksenteon edellyttävän moottoriväylän alustavan yleissuunnitelman laatimista väliille Lusi-Vihantasalmi

Ssh-916/24.8.1990 : Tiehallitus kehottaa piiriä tekemään tarveselvityksen

4 KAAVAT

Alueella on Päijät-Hämeen seutukaava, Etelä-Savon seutukaava ja Kuortin rakennuskaava Pertunmaan kunnassa



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Tien parantaminen VE-2 mukaan pääosin uudelle linjaukselle, ohituskaistojen rakentaminen, liittymäjärjestelyt, eritasoliittymä ainakin Kuorttiin.
Poikkileikkaus:	10,5/7,5 m
Pituus:	22,3 km
Kustannusarvio:	103 Mmk (tr-ind 141), kohonnee 15-30 % yleissuunnitteluvaiheessa

6 LAUSUNNOT

- Mikkelin lääninhallitus, Heinolan mlk, Pertunmaan kunta, Päijät-Hämeen liitto, Mikkelin läänin liitto, Mikkelin vesi- ja ympäristöpiiri ja Museoviresto.
- Vaihtoehdon 2 kannella ovat Pertunmaan kunta, Mikkelin läänin liitto, Mikkelin vesi- ja ympäristöpiiri ja Päijät-Hämeen liitto (Lusi-Seppälänjoki).
- Mikkelin lääninhallitus: vaihtoehto 1 (Lusi-Seppälänjoki)
- Heinolan mlk vaihtoehto 0 + + + (Sallahti-Seppälänjoki).

7 NYKYISET OLOSUHTEET JA KEHITTÄMISEN TARVE

*TIEN OMINAISUUDET JA KUNTO

-Tiegeometriassa on puutteita. Tien linjaukselle on tyypillistä pitkät suorat ja pienisäteiset kaartet niiden välillä. Huonosta pystygeometriasta johtuen välin Koskenmylly-Kuortti näkemäolosuhteet ovat huonot. Välistä noin viidesosalla ei ole edes vaadittua 120 m:n pysähtymisnäkemää.

-Tien leveys on 8/7 ja Lusin varalaskupaikalta Koskenmyllyyn 12,5/7,5 metriä.

-Tiehallitus on luokitellut tien erittäin tärkeäksi valtatieksi.

-Liittymätiheys on yksityistieläittymät mukaanlukien 5,2 liittymää/km.

-Välillä on yhtenäinen 18 km pitkä 80 km/h rajoitusalue.

*LIIKENNE:

-Kapasiteettiongelmia ei vielä ole, mutta viikonlopun huipputunteina on ongelmia. Liikennemäärä oli vuonna 1990 4935-5685 ajon./vrk. Palvelutaso on tieosan 300. huipputuntina D64. Ruuhkasuorite on noin 11,7%.

-Päätielle liittyminen ja sen ylittäminen vaikeutuu. Liittymissä palvelutaso on jo nykyisellään laskenut kesäviikonloppuisin alle tyydyttävän tason.

-Tieosilla 114-116 ei ole juuri ohitusmahdollisuuksia, ohitusnäkemä on vain noin 6,4% tieosuudesta (tulisi olla vähintään 30%)

*LIIKENNETURVALLISUUS:

-Vuosina 1986-90 on tieosuudella tapahtunut 79 onnettomuutta. Onnettomuustiheys on ollut v.89-90 0,24-1,00 onn/km/vuosi ja onnettomuusaste 31,5 onn/100 milj.km. Onnettomuuksista 15% on sattunut viikonlopun ruuhkissa.

*YMPÄRISTÖ:

-Suunnittelualue on marjametsätalousvaltaista haja-asutusalueetta. Hankkeen toteuttaminen ei vaikuta suojelukohteisiin. Tielinjan siirtyessä melualueella sijaitsevien talouksien määrä vähenee.

9 HANKEPERUSTELUT

Liikennöitävyys paranee oleellisesti. Ruuhkia ei uudella tiellä esiinny. Suurin osa lyhytmatkaisesta paikallisliikenteestä käyttää osin rinnakaistieksi jäävää nykyistä tietä.

Tien suuntauksen parantaminen ja ohituskäistojen rakentaminen vähentävät riskiohituksia. Liittymien vähentäminen ja parantaminen lisää niiden turvallisuutta.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

*LIIKENNE:

-Liikennemäärät ovat valtatiellä 5 noin 7200-8400 ajon./vrk vuonna 2010

-Nopeusrajoitus muuttuu 80 -> 100 km/h

-Ruuhkaa ei esiinny (D7)

-Asutuksen yhteydet yleiselle tielle pitenevät yksityistiejärjestelyistä johtuen VE:ssa O + + + lähes koko välillä, VE:ssa 1 ja 2 välillä Lusi-Seppälänjoki.

-Liikenneturvallisuus paranee KEHAR-ennusteen mukaan hieman.

*YMPÄRISTÖ:

-Pienipiirteinen mäkimaaisto aiheuttaa kaikissa vaihtoehdoissa suuria leikkauksia ja täyttöjä. Pahimmat ympäristöhaittakohdat ovat vaihtoehdossa O + + + Kuortin taajaman kohdalla, jossa tiestä aiheutuu haittaa asutukselle ja vaihtoehdoissa O + + + ja 1 Ala-Räävälin kohdalla, jossa tie kulkee lähellä rantaa aiheuttaen meluhaittoja.

-Uusi linjaus (VE 1 ja 2) aiheuttaa muutoksia alueelle tyypilliseen maa- ja metsätalouksikäytössä olevaan luonnonympäristöön.

*TALOUS:

-Kustannukset eri vaihtoehdoilla:

vaihtoehto	rakentaminen	ajokustannukset	kunnossapito
VE O + + +	121 Mmk	98,5 Mmk/vuosi	1,6 Mmk/vuosi
VE 1	106	97,2	1,8
VE 2	103	96,9	2,0

-Liikennetalous eri vaihtoehdoilla:

vaihtoehto	tuotto	hyöty/kustannus-suhde
VE O + + +	3,4%	0,69
VE 1	6,5	0,92
VE 2	6,9	0,97

(Jos kustannukset kohotetaan 30% on hyöty/kustannus-suhde 0,79)

TOIMENPIDEPÄÄTÖS

1 HANKE

Valtatien 23 parantaminen välillä Naarajärvi - Pieksämäen kaupungin raja, Pieksämäen maalaiskunta.

Suunnitelmanumero 536, diaarinumero 195/23/91, Mikkelin tiepiiri

2 PÄÄTÖS Tiehallitus nro Ssh-914/22.10.1991

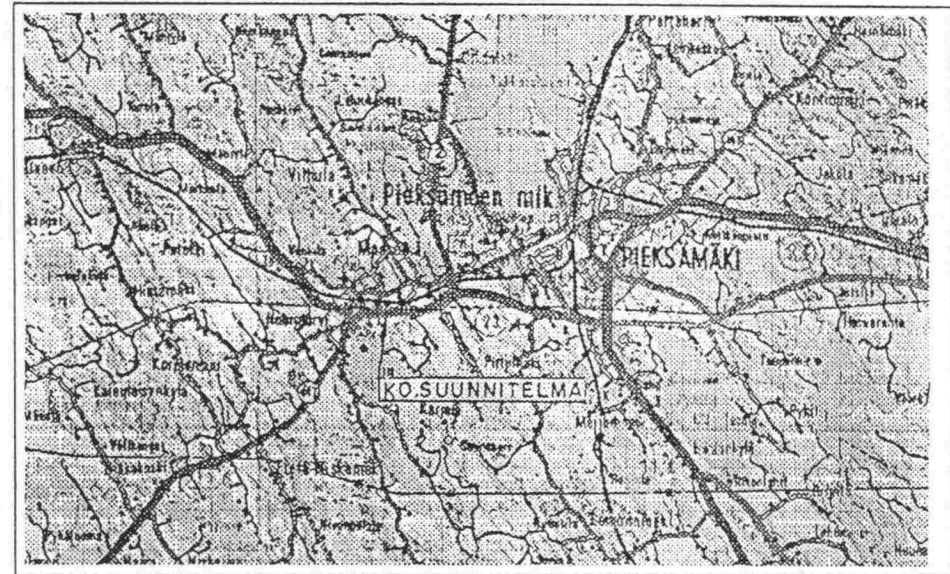
1. Yleissuunnitelmassa esitetyt tien sijainti, toiminnallinen ratkaisu, yleisten teiden järjestely ja ympäristön hoitotoimenpiteet hyväksytään vaihtoehdon 1 mukaisina.
2. Valtatien parantaminen katsotaan nykyisen tien puutteiden ja tulevan maankäytön laajentumisen vuoksi tarpeelliseksi ja yleissuunnitelmassa esitetty ratkaisu toteuttamiskelpoiseksi.
3. Hanke toteutetaan vaiheittain siten, että Naarajärven (mt 447) liittymä rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa tasoliittymänä. Muut esitetyt toimenpiteet toteutetaan heti maankäytön sitä vaatiessa ja rahoituksen mahdollistaessa hankkeet.
4. Hankkeen kustannustavoitteeksi ensimmäisen rakennusvaiheen osalta hyväksytään 26 Mmk (tr.ind. 136).
5. Tiesuunnitelman laatiminen voidaan aloittaa yleissuunnitelman pohjalta.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Aikaisempia päätöksiä ei ole.

4 KAAVAT

Seutukaava, osayleiskaava, rakennuskaava.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Valtatien suuntausta parannetaan maantien 447 liittymän kohdalla muuttamalla pääsuunnaksi valtatie. Lopputilanteessa eritasoliittymäksi suunniteltu liittymä tehdään aluksi tasoliittymänä. Jukolantien kohdalle rakennetaan eritasoliittymä. Lepäkankaan alue yhdistetään Naarajärven taajamaan kaavatietyyhdellä valtatie ja rautatien alitse. Yksityisten teiden liittymät valtatieltä poistetaan. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 26 Mmk ja Kokonaiskustannusarvio 41,4 Mmk (tr.ind. 136).

Poikkileikkaus 10,5/7,5

6 LAUSUNNOT

Yleissuunnitelmasta ovat antaneet lausuntonsa Mikkelin lääninhallitus, Mikkelin läänin liitto, Pieksämäen maalaiskunta, VR:n rataosasto ja Mikkelin ves- ja ympäristöpiiri.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

* Liikenne

- Valtatien vuoden 1990 liikennemäärät ovat maantien 447 liittymän länsipuolella 2 300 ajon./vrk ja itäpuolella 3 500 ajon./vrk. Ennuste vuodelle 2010 on vastaavasti 3 700 ja 5 600 ajon./vrk.
- Tien palvelutaso on nykyisillä liikennemäärillä HCM:n luokkien C ja D rajalla maantien 447 liittymästä tarkastusjakson loppuun. Vuoden 2010 liikennemäärillä palvelutaso laskeutuu luokkien D ja E rajalle.
- Nopeusrajoitus on 80 km/h lukuunottamatta maantien 447 liittymäaluetta, jossa nopeusrajoitus on 60 km/h.

* Liikenneturvallisuus

- Vuonna 1988 onnettomuusasteet tarkasteltavalla tiejaksolla ovat välillä 0,07 - 0,76 onnettomuutta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohti. Keskiarvo valtatiellä oli tällöin 0,57.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

* Liikenne

- Liikennemäärät kehittyvät ennusteen mukaisiksi.
- Liikenneturvallisuus paranee liittymäjärjestelyjen johdosta.

* Ympäristö

- Ympäristössä oleviin suojelukohteisiin toimenpiteillä ei ole sanottavia vaikutuksia.

* Talous

- Liikennetalousellisia- ym. säästöjä tai vaikutuksia on vaikea laskea.

9 HANKEPERUSTELUT

TOIMENPIDEPÄÄTÖS

1 HANKE

Hankenumero 540, diaarinumero 83/23/91, Mikkelin tiepiiri
VT14 välillä Aholahdi-Mertala, Savonlinna. Yleissuunnitelman tarkistus

2 PÄÄTÖS LM nro 1834/41/91/20.1.1992

- 1 Aholahdi-Mertala välillä varaudutaan yleissuunnitelman mukaisten tie-, liittymä- ja katujärjestelyjen rakentamiseen.
- 2 Rautatien ja asematoimintojen osalta varaudutaan yleissuunnitelman mukaisten ratkaisujen toteuttamiseen.
- 3 Varaudutaan syväväylän siirtämiseen Kyrönsalmesta Aholahteen.
- 4 Välillä Laitaatsilta-Mertala varaudutaan kaksiajorataiseen tiehen. Laitaatsalmesta länteen riittää yksi ajorata. Kaikki liittymät ovat eritasoisia.
- 5 Koko hankkeen kustannustavoite on 600 Mmk (tr.ind.124) ja arvioitu liikennetaloudellinen hyöty/kustannussuhde 1,5. Jos hankkeen kustannusarvio nousee jatkosuunnittelun yhteydessä yli kustannustavoitteen tai yhteiskuntataloudellinen hyöty/kustannussuhde laskee alle 1,3:n, on suunnitelman toimenpidepäätös tarkistettava.
- 6 Hanke on pääosin toteutettava yhtenä rakennusprojektina. Liikenneministeriö edellyttää, että ennen toteuttamista asianomaiset valtion viranomaiset ja kaupunki tekevät keskenään sopimuksen työn toteuttamisesta ja kustannusjaosta.
- 7 Hankkeen toteuttamisesta päätetään aikanaan tielaitoksen viiden vuoden toiminta- ja taloussuunnitelmia laadittaessa sekä lopullisesti valtion tulo- ja menoarviosta päätettäessä. Hankkeen detaljisuunnittelu voidaan aloittaa asianomaisten valtion viranomaisten ja kaupungin harkinnan mukaan. Jatkosuunnittelussa on erityistä huomiota kiinnitettävä ympäristökysymyksiin ja vesialueiden täytön seurausvaikutusten arviointiin.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Liikenneministeriön kannanotto no 1528/05/89-26.7.1990



4 KAAVAT

Tiejärjestelyt perustuvat Savonlinnan keskustaajaman yleiskaavaan.

5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Valtatien parantaminen välillä Aholahdi-Mertala

Poikkileikkaus: Välillä Laitaatsilta-Mertala 2*8/7-2*9/7. Laitaatsalmesta länteen yksi ajorata

Pituus: 1,7 km

Kaikki liittymät eritasoliittymiä.

6 LAUSUNNOT

Savonlinnan kaupunki on pitänyt liikennejärjestelyjen toteuttamista tärkeänä ja kiirehtinyt niiden rakentamista. Kaupunki on korostanut maisema- ja ympäristökijöiden huomioon ottamista ja esittänyt tien geometriaa tarkistettavaksi Aseman tien ja Ruislahden välisellä alueella, jotta vesistöntäytöt tulevat minimoiduksi.

Lääninhallitus hyväksyy tien sijainnin ja mitoitusperusteet, mutta esittää vielä tutkittavaksi tunnelivaihtoehtoa ja liittymien toteuttamista valo-ohjattuina tasoliittyminä.

Seutukaavaliitto pitää liikenneväylän rakentamista välttämättömänä, mutta esittää tarkasti tutkittavaksi Aseman ja Ruislahden välillä tien toteuttamista kaksikaistaisena tai erityisen kapeaa poikkileikkausta käyttäen.

Ympäristöministeriö pitää uuden tien tarvetta ilmeisenä, mutta on sitä mieltä, etteivät eritasoliittymät ja tien nelikaistaiseksi rakentaminen ole vielä ajankohtaisia. Ministeriö korostaa, että välillä Asema-Ruislahti tie tulisi suunnitella esitettyä katumaisempana.

Merenkulkuhallitus puoltaa suunnitelmaa.

Vesi- ja ympäristöhallitus esittää suunnitelmaa kevennettäväksi keskustan kohdalla vesialueiden täyttöä kaventamalla.

Valtionrautatiet hyväksyy suunnitelman ja toteaa, että kaikki rautateille aiheutuvat muutos- ja siirtotyöt tulee sisällyttää tiehankkeeseen ja sen kustannuksiin.

Museovirasto pitää suunnitelmaa ylimitoitettuna.

Mikkelin vesi- ja ympäristöpiiri epäilee esitetyn ratkaisun tarpeellisuutta ja moititii ratkaisua sen vesialueita koskevista täytöistä.

Kalastuspiirillä, Puhelinyhdistyksellä ja TELEllä ei ole suunnitelmasta erityistä huomauttamista.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

- Valtatien/kadun leveys on 9-12 m, katu keskustassa on 4-kaistainen
- Liikennevaloliittymiä.
- Liikennemäärä valtatiejaksolla on ollut 5000-26000 autoa/vrk (1990); keskustassa Olavinkadulla 2600 autoa/vrk ja Kyrönsalmen sillalla 22000 autoa/vrk.
- Palvelutaso E/F, ruuhkasuorite noin 40 %.
- Avattava silta pysäyttää liikenteen noin 400 kertaa/vuosi.
- Nopeusrajoitus keskustassa 50 km/h, muualla 60-80 km/h.
- Tieosuudella on tapahtunut noin 50 onnettomuutta, joista henkilövahinkoihin johtaneita noin puolet.
- Alue on tiiviisti rakennettua, joten liikenteestä aiheutuu melu- ym. haittoja.

8 VAIKUTUKSET

Liikenne

- Katusilloilta siirtyy ohikulkutielle yli puolet kokonaisliikenteestä.
- Ohikulkutien palvelutaso on moitteeton, ruuhkia ei ennustetilanteessa (2013) esiinny.
- Katuosuuksille jää paikallis- ja asiointiliikenne, ohikulkeva ja kaupunginosien välinen liikenne siirtyy ohikulkutielle.
- Ohikulkutien liikennemäärä v. 2015 on arviolta 8000-33000 autoa/vrk.
- Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin 12000 onnettomuutta/vuosi.

Ympäristö

- Melusta kärsivien määrä (nykyisin noin 2600 asukasta) vähenee alle puoleen.
- Keskustalle syntyy Hevonpäänlahdessa uusi alue.
- Viihtyisyys pääkatujaksolla paranee huomattavasti.
- Uusi tie vie keskeisiä vesialueita.
- Tien alle jää noin 28 asuinrakennusta.

Talous (1995-2015)

	Mmk/v
Aikakustannussäästöt	18,1
Ajoneuvokustannussäästöt	12,5
Onnettomuuskustannussäästöt	22,3
Kunnossapitokustannussäästöt	-0,6

Säästöt yhteensä 52,5

Ensimmäisen vuoden tuotto-% 8,8
Hyöty- ja kustannussuhde 1,51

Lisäksi pienehköt vesiliikennehyödyt ja huomattava maankäyttöhyöty keskustan rakennusmaan lisäyksestä.

9 HANKEPERUSTELUT

Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat olennaisesti. Keskustan katujaksojen viihtyisyys paranee. Maankäytölle tarjoutuu keskustassa uutta laajenemistilaa. Vesiväylä tulee turvallisemmaksi. Avattava silta ja siitä aiheutuvat häiriöt poistuvat.

TOIMENPIDEPÄÄTÖS

1 HANKE

Suunnitelmanumero S 137. Diaarinumero 144/23/91
Pohjois-Karjalan tiepiiri
VALTATIEN 17 PARANTAMINEN OHTAANSALMEN SILLAN
KOHDALLA, TUUSNIEMEN KUNTA, OUTOKUMMUN KAUPUNKI

2 PÄÄTÖS Tiehallitus nro Ssh- 942/31.10.1991

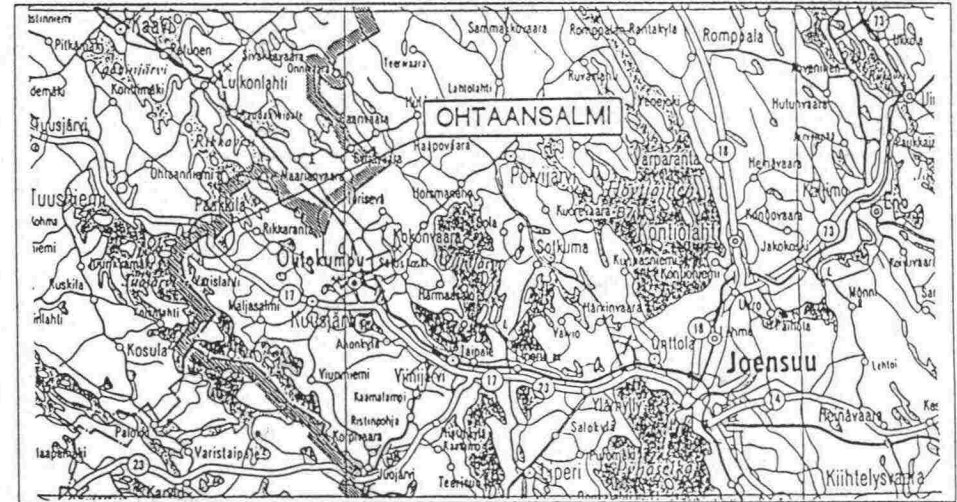
- * Tien parantaminen on nykyisen tien kapeuden, puutteellisten näkemien, jyrkkien nousujen ja pienten kaarresäteiden sekä sillan huonon kunnan vuoksi tarpeellinen
- * Yleissuunnitelmassa esitetty vaihtoehdon 4B on teknillistaloudellisesti ja ympäristön kannalta toteuttamiskelpoinen. Sen mukainen tien sijainti sekä toiminnallinen ratkaisu hyväksytään.
- * Hankkeen kustannustavoitteeksi asetetaan (tr-ind.138) 27 Mmk.
- * Tiesuunnitelma laaditaan vaihtoehdon 4B pohjalta hankkeen toteuttamisajankohdan täsmentyessä. Suunnittelussa otetaan erityisesti huomioon maisemalliset näkökohdat.
- * Syrjään jäävät tien osat lakkaavat olemasta yleisenä tienä, mutta nykyinen silta säilytetään ja Kuopion piiri huolehtii sen kunnossapidosta

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

TVH:n päätös nro Ssh-157/24.1.1989 toimenpideselvityksestä.
Diaarinumero Stie-83/08/97/C.2.0.3

4 KAAVAT

Alueella on Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan seutukaavat sekä Ohtaansalmen rantakaava. Kaavoja ei tarvitse muuttaa.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Tien suuntauksen parantaminen ja sillan uusiminen.
Poikkileikkaus: IN-10,5/7,5
Pituus: 3 km
Kustannusarvio: 27 Mmk (tr-ind. 138)

6 LAUSUNNOT

Tuusniemen kunta, Outokummun kaupunki, Pohjois-Karjalan lääninhallitus, Pohjois-Savon liitto ja Kuopion tiepiiri puoltavat vaihtoehtoa 4B. Pohjois-Karjalan seutukaavaliitto puoltaa vaihtoehtoa 5B ja Kuopion vesi- ja ympäristöpiiri vaihtoehtoa 5A. Merenkulkulaitos ja Pohjois-Karjalan vesi- ja ympäristöpiiri hyväksyvät kaikki vaihtoehdot. Kuopion lääninhallitus on esittänyt, että uusi silta rakennettaisiin nykyisen sillan paikalle tai aivan sen viereen nykyisen sillan suuntaisena ja muotoisena.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

* Tien ominaisuudet ja kunto

Tie on kapea. Kaarresäteet ovat hyvin pienet. Sillan kunto on huonohko. Kuopion läänin puolella olevassa pienisäteisessä kaarteessa on onnettomuuksien kasautumiskohta.

* Liikenne

Liikennemäärä on ollut vuonna 1988 1432 autoa vuorokaudessa ja palvelutaso A 10,9, B 62,6, C 24,0, D 2,4 ja E 0,1 sekä 100.HT C 63.

* Liikenneturvallisuus

Tiellä on sattunut 0,3 onnettomuutta kilometriä kohden vuodessa. Onnettomuustiheys on ollut 0,205 onnettomuutta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden.

* Ympäristö

Ohtaansalmi on merkitty seutukaavoissa suojelukohteeksi. Rannoilla on loma-asutusta. Tuusniemen kunnan puolella toimii pieni matkailuyritys. Outokummun kaupungin alueella on hyväksytty rantakaava. Tuusniemen kunnan alueella on rantakaava tekeillä.

9 HANKEPERUSTELUT

Liikenteen sujuvuus, palvelutaso ja liikenneturvallisuus paranevat. Sillan kantavuus kasvaa ja raskaitten kuljetusten kulkumatka lyhenee. Liikenteen aiheuttamat haitat eivät sanottavasti muutu.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

* Liikenne

Liikennemäärän on ennustettu olevan vuonna 2010 2200 autoa vuorokaudessa ja palvelutason A 29,4, B 65,5 ja C 5,1 sekä 100.HT C 1.

* Liikenneturvallisuus

Liikenneonnettomuuksia sattuisi ennusteen mukaan vuonna 2010 0,3 kilometriä kohden vuodessa. Onnettomuustiheys olisi 0,190 onnettomuutta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden.

* Ympäristö

Liikennemelu kasvaa ja päästöt pienenevät vähän.

* Talous

Aikakustannussäästöt	2,5 Mmk
Ajoneuvokustannussäästöt	1,3 Mmk
Onnettomuuskustannussäästöt	0,1 Mmk
<u>Kunnossapitokustannussäästöt</u>	<u>0,1 Mmk</u>
Säästöt yhteensä	3,9 Mmk

Ensimmäisen vuoden tuotto-% 0,9

Hyötykustannussuhde 0,18

Liikennetaloudellisestihanke ei ole kannattava niin kauan kuin nykyinen silta on käyttökelpoinen.

TOIMENPIDEPÄÄTÖS

1 HANKE

Suunnitelmanumero 313; diaarinumero 189/23/91, Pohjois-Karjalan tiepiiri
VALTATIEN 18 PARANTAMINEN VÄLILLÄ JUUKA - ARONSALMI.
JUUKA JA NURMES
TARVESELVITYS

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-57/14.1.1992

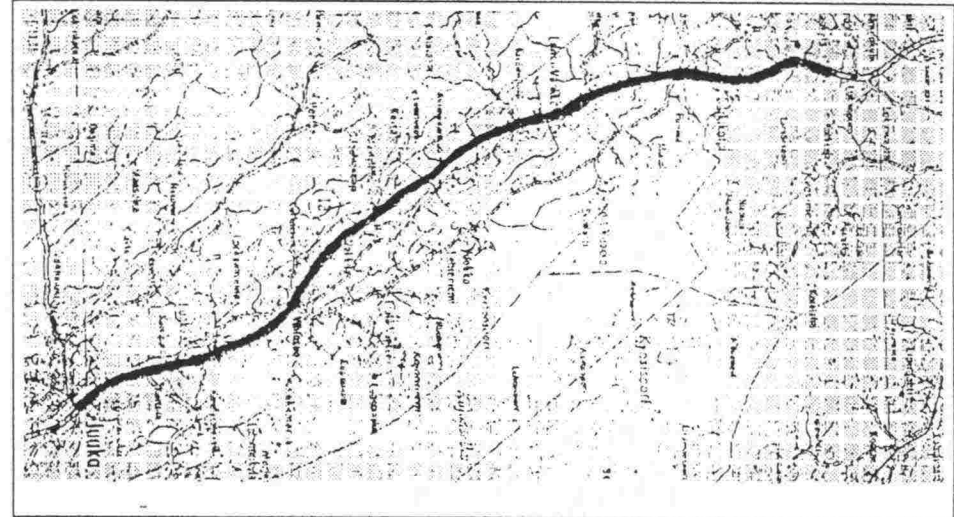
- * Tiejakson parantaminen on tarpeellista tien liikennekelpoisuuden säilyttämiseksi.
- * Rakenteen parantamisen yhteydessä tie levennetään poikkileikkaukseen 10,5/7,5.
- * Parantamisen kustannustavoitteeksi asetetaan yhteensä 50 milj.mk (tr.ind. 138).
- * Toimenpiteet ajoitetaan ja vaiheistetaan seuraten tien kunnan ja kantavuuden kehitystä.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Ei ole

4 KAAVAT

Ei vaikutusta



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Rakenteen parantaminen ja leventäminen
Poikkileikkaus:	10,5/7,5
Pituus:	30,3
Kustannusarvio:	45,8 (tr ind. 132)
Toteuttamisvuosi:	

6 LAUSUNNOT

Ei ole pyydetty

7 NYKYISET OLOSUHTEET

- * Tien leveys 8 m, kantavuus epätyydyttävä
- * Liikenne 1360 - 1890 KVL-1990.
Liikenneonnettomuuksia on vv 86-90 sattunut 43 kpl,
joista 10 henkilövahinkoihin johtanutta.

9 HANKEPERUSTELUT

Tien pitäminen liikennekelpoisena edellyttää ennen pitkää sen rakenteen parantamista.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

Rakenteen parantaminen ja tien leventäminen turvaa tien säilymisen ja parantaa sen liikennekelpoisuutta.
Palvelutasossa ei muutoin tapahdu muutosta eikä toimenpiteellä ole mainittavaa vaikutusta liikenneturvallisuuteen eikä ympäristöön.

1 HANKE

Suunnitelmanumero: Surpeenvaaran eritasoliittymä 2074, Koulukatu, silta, rinnakkaistie 2078; diaarinumero 193/23/91; Pohjois-Karjalan tiepiiri KANTATIEN 73 PARANTAMINEN LIEKSA KOHDALLA, LIEKSA Toimenpideselvitys

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus numero Ssh-72/20.1.1992

- * Kantatien parantaminen kaupungin kohdalla on tarpeellinen liikenneoloissa todettujen puutteiden vuoksi tien palvelutason säilyttämiseksi.
- * Hanke on teknistaloudellisesti ja ympäristöllisesti toteuttamiskelpoinen.
- * Kantatien parantaminen sekä siihen liittyvät liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyt hyväksytään suunniteltaviksi toimenpideselvityksen vaihtoehdon VE 6 (tarkistettu Silta- ja Koulukadun liittymien osalta, piir. 11.10.1991) mukaisesti.
- * Hanke toteutetaan vaiheittain. Ensivaiheena rakennetaan Surpeenvaaran eritasoliittymä,, Koulukadun tasoliittymä, Braheantien silta ja rinnakkais-tie välillä Koulukatu-Braheantie.
- * Hankkeen kustannusennusteeksi hyväksytään 40 mmk (tr.ind. 138), mistä ensimmäisen toteutusvaiheen (Surpeenvaaran eritasoliittymä, Koulukadun liittymä, sillan uusiminen ja rinnakkaistie) kustannukset ovat 10 mmk.
- * Kantatien yleissuunnitelma laaditaan vaihtoehdon VE 6 pohjalta. Surpeenvaaran eritasoliittymästä laaditaan tiesuunnitelma raportissa ehdotetun ratkaisun pohjalta. Risteävä paikallistie johdetaan kantatien yli. Kantatie ja paikallistie yhdistetään toisiinsa yhdellä rampilla. Koulukadun liittymästä laaditaan tiesuunnitelma. Silta- ja Koulukadun liittymät yhdistetään Koulukadun kohdalla tasoliittymäksi 11.10.1991 päivätyn piirustuksen pohjalta. Liittymän yksityiskohdat ratkaistaan tiesuunnitelmassa. Suunnittelussa otetaan huomioon kaupungin vaatimus rinnakkaistieyhteyden säilyttämisestä.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Kantatien 73 parantaminen
Poikkileikkaus:	10/7 m, Lieksanjoen silta 7 m + jalkakäytävät 2,7 m
Pituus:	8,2 km
Kustannusarvio:	40 mmk. 1. parantamisvaihe 10 mmk (tr.ind. 138)
Toteuttamisvuosi:	1. vaihe 1994-1996

6 LAUSUNNOT

Lausunnon ovat antaneet: Lieksan kaupunki, Pohjois-Karjalan seutukaavaliitto ja Valtionrautateiden rataosaston kehittämissyksikkö. Lausunnot ovat myönteisiä. VR vaatii muutoksia kevytliikennetiejärjestelyihin Transport-terminaalin kohdalla.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Aikaisempia päätöksiä ei ole tehty.

4 KAAVAT

Hanke sijoittuu kaupungin taajaman osayleiskaava-alueelle.

7 NYKYISET OLOSUHTEET (v.1989)

* Tien ominaisuudet:

Tieosa on 2-kaistainen kaupunkiympäristössä oleva tie. Tie on pääosaltaan valaistu ja sillä on kevytliikenneteitä. Liittymätiheys on melko suuri.

* Liikenne:

Liikennemäärät: Suunn. alueen eteläpää n. 2 200 ajon/vrk (v.1988). Suunn. alueen keskikohta n. 6 200 ajon./vrk (v. 1988)

Palvelutaso: V. 2010 liikennemäärillä toimivuusongelmia vilkkaimmissa liittymissä. Nykytilanteessa tien palvelutaso on vilkkaimpina aikoina C, tieosalla 18 ja 19 kuitenkin D.

Nopeudet : 60 km/h 3,2 km, 80 km/h 4,71 km ja 100 km/h 0,29 km matkalla

* Liikenneturvallisuus:

Onnettomuudet: 31 onn. v. 1983-1987

Onnettomuustiheys: 0,2-0,7 onn./km/v

Onnettomuusaste: 0,2-0,4 onn/milj.km

* Ympäristö:

Suojelualueet: Lieksan kirkkomaa ja museoalue

Kaavoitus ja maankäyttö: Tie sijoittuu taajaman osayleiskaava-alueelle.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET (v.2010)

* LIIKENNE:

Liikennemäärät: Suunn.alueen eteläpää n. 3000 ajon./vrk

Keskialue n. 9200 ajon./vrk

Nopeudet:

Suunn.alueen C-taso n. 1,3 km ja D-taso n. 6,9 km, 100 km/h n. 2,2 km, 80 km/h n. 3,3 km ja 60 km/h 2,7 km

Palvelutaso:

C-taso n. 1,3 km ja D-taso n. 6,9 km matkalla

Nopeudet:

100 km/h n. 2,2 km, 80 km/h n. 3,3 km ja 60 km/h /h n. 2,7 km matkalla

* LIIKENNETURVALLISUUS:

Ei merkittävästi parane ajoneuvoliikenteen osalta. Kevytliikenteen turvallisuuden arvioidaan lisääntyvän.

* YMPÄRISTÖ:

Liikennejärjestelyt sopeutetaan nykyiseen ja tulevaan yhdyskuntarakenteeseen. Tieympäristön laatua parannetaan. Eritasoliittymät vaikeuttavat jonkin verran maankäyttöä vaatimalla lisätiealuetta.

* TALOUS:

Arvioidut kokonaiskustannukset 40 mmk (tr.ind. 138), mistä 1. vaiheen kustannukset 10 mmk.

9 HANKEPERUSTELUT

Parantaminen on tarpeellinen tien palvelutason säilyttämiseksi ja liikenneoloissa jo todettujen puutteiden poistamiseksi.

Joukko- ja kevyen liikenteen asema paranee.

PÄÄTÖS PÄÄSUUNTAASELVITYKSESTÄ

1 HANKE

Suunnitelmanro 530, Hankenro H08322, Diaarinro 86/23/91
 Kuopion tiepiiri
 VALTATIE 5 VÄLIN PÖLJÄ-OHENMÄKI PARANTAMINEN,
 SIILINJÄRVI, LAPINLAHTI JA IISALMI.

2 PÄÄTÖS Tiehallitus Ssh-791/12.9.1991.

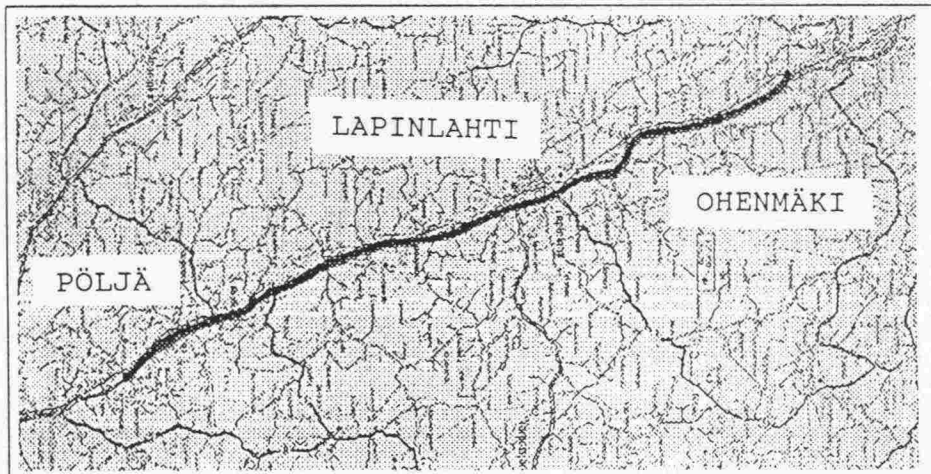
Moottoriliikennetien tekemiseen ei ole tienpidon kannalta tarpeen varautua.
 Valtatien liikenteenvälityskykyä ja liikenneturvallisuutta parannetaan lähinnä nykyiselle tielle tehtävin toimenpitein.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Pöljä- Mäntylahti Ssh-274/7.3.1989
 Taipale-Ohenmäki LM-1488/41/88/4.10.1988
 Peltosalmi-Soinlahti Stie-381/5.3.1987
 Tervakangas-Soinlahti Ssh-1399/10.12.1990
 Siilinjärvi-Pöljä Ssh-300/11.3.1991

4 KAAVAT

Seutukaavassa ja Lapinlahden keskustan rakennuskaavassa ei ole moottoriväylävarausta.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Tien leventäminen, näkemien ja kantavuuden parantaminen, ohituskaistojen tekeminen, liittymien kanavointi, yksityistieliittymien vähentäminen.

Poikkileikkaus: IN-10,5/7,5

Pituus: 43 km

Kustannusarvio: 135 Mmk

6 LAUSUNNOT

Siilinjärven kunta on esittänyt yleissuunnitelman laatimista maankäytön suunnittelua varten. Lapinlahden kunta ei ole ottanut moottoriväylän tarpeellisuuteen kantaa. Kuopion lääninhallitus on pitänyt moottoriväylään varautumista kuntien maankäytön suunnittelussa tarpeellisenä. Pohjois-Savon seutukaavaliitto on pitänyt moottoriväylän linjauksen selvittämistä välttämättömänä, jotta moottoriväylä voidaan merkitä 4. seutukaavaan. Kuopion tiepiiri on esittänyt, että pitkällä tähtäimellä varauduttaisiin moottoriväylän rakentamiseen.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

* Tien ominaisuudet ja kunto

Tien leveys on 8 metriä lukuunottamata Lapinlahden keskustan kohtaa, missä leveys on 9,5 metriä. Yleisten teiden liittymiä on 18. Kanavoituja liittymiä on 3. Lapinlahden keskustan kohdalla on 60 km/h-nopeusrajoitus. Noin 20 km:n matkalla on 80 km/h-nopeusrajoitus. Ohitusnäkemää on 24 %:lla tiepituudesta. Yksityisielliittymiä on tieosittain 2,9-6,1 liittymää kilometrillä. Tien kantavuus alittaa tavoitekantavuuden koko matkalla.

* Liikenne

Tien liikenne on vuonna 1990 ollut 4200-5600 autoa vuorokaudessa. Pitkämatkan liikennettä on ollut 2700 autoa vuorokaudessa. Liikenteen palvelutaso on nykyisin A 5,1 %, B 11,9 %, C 40,4 %, D 35,7 %, E 6,8 % ja F 0,0 % sekä 100. huipputunnin D 91 %.

* Liikenneturvallisuus

Tiellä on sattunut keskimäärin 30 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta vuodessa. Onnettomuusaste on ollut 0,169 onnettomuutta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohti ja onnettomuustiheys 0,7 onnettomuutta kilometriä kohti vuodessa.

* Ympäristö

Nykyinen tie on 27 km:n matkalla tärkeillä pohjavesialueilla. Tien varrella on esihistoriallisesti arvokkaita kohteita.

9 HANKEPERUSTELUT

Ennustetut liikennemäärät eivät edellytä moottoriliikennetien tekemistä, vaan nykyisen tien liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamista.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

* Liikenne

Vuonna 2000 liikenteen on ennustettu olevan 6000-7400 ja vuonna 2020 7500-9200 autoa vuorokaudessa. Vuonna 2010 liikenteen palvelutaso on A 25,5 %, B 56,2 %, C 17,8 %, D 0,5 % sekä E ja F 0,0 % sekä 100. huipputunnin C 47 %.

* Ympäristö

Tiestä aiheutuvat haitat eivät sanottavasti muutu. Liikennemelu kasvaa jonkin verran ajoneuvojen nopeuden kasvaessa.

* Talous

Aikakustannussäästöt	61,2 Mmk
Ajoneuvokustannussäästö	6,8 Mmk
Onnettomuuskustannussäästöt	33,0 Mmk
<u>Kunnossapitokustannussäästöt</u>	<u>0,0 Mmk</u>

Säästöt yhteensä 101,0 Mmk

Ensimmäisen vuoden tuotto-%	4,8
Hyötykustannussuhde	0,86

1 HANKE

Suunnitelmanumero 609; diaarinumero , Keski-Suomen tiepiiri

KORPILAHDEN-JOUTSAN MAANTIEN 610 PARANTAMINEN, KÄRKISTENSALMEN SILTA,
KORPILAHTI
YLEISSUUNNITELMA

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-56/14.1.1992

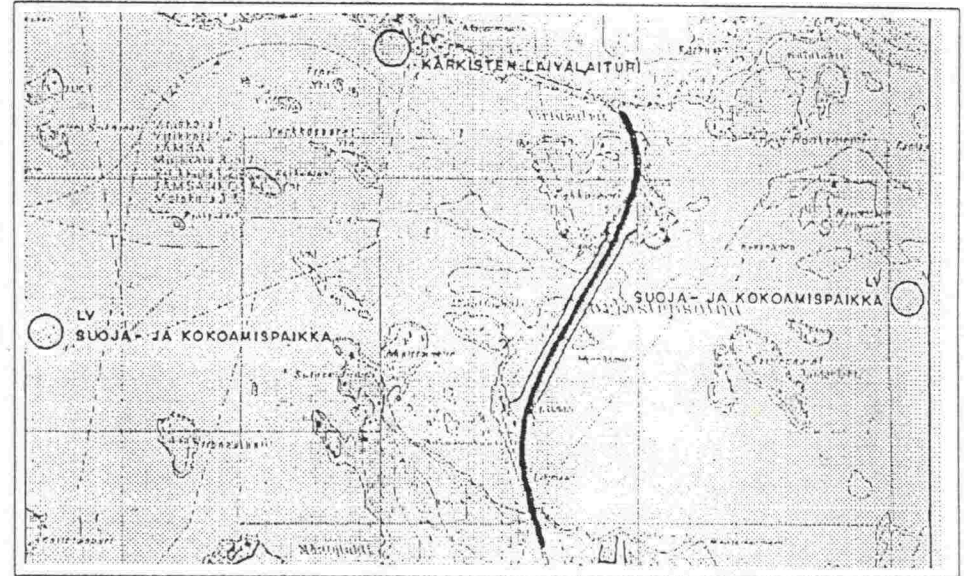
- * Hanke on tarpeellinen ja ajankohtainen liikenteen palvelutason säilyttämiseksi sekä tienpitokustannuksissa saavutettavien säästöjen vuoksi.
- * Hanke on teknistaloudellisesti ja ympäristön kannalta toteuttamiskelpoinen.
- * Hankkeen kustannustavoitteeksi asetetaan 93 Mmk (tr.ind. 138).
- * Tiesuunnitelma laaditaan välittömästi yleissuunnitelman ja sillan alustavan yleispiirustuksen pohjalta

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Tie- ja vesirakennushallitus 8.6.1983 yleissuunnitelman hyväksyminen

4 KAAVAT

Suunnitelma on seutukaavan mukainen.
Muuta kaavoja ei ole.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide:	Sillan rakentaminen
Poikkileikkaus:	Tie 10/7, silta 9,0 + 3,0
Pituus:	2,1 km (silta 780 m)
Kustannusarvio:	90 Mmk (tr.ind. 134)

6 LAUSUNNOT

Luhangan ja Korpilahden kunnat, Keski-Suomen lääninhallitus, Keski-Suomen Liitto, Keski-Suomen vesi- ja ympäristöpiiri, Kymin uittoyhdistys ja merenkulkuhallitus.
Kaikki lausunnot ovat puoltavia.

7 NYKYISET OLOSUHTEET

* Liikenne

- Keskimääräinen liikennemäärä vuonna 1990 oli 1370 ajon/vrk.
- Lossin kapasiteetti on noin 180 hay/h.
- Kesäviikonloppuisin liikennemäärä on 2000-3000 ajo/vrk, jolloin lossilla on jopa 1,5 tunnin odotusaikoja.

* Liikenneturvallisuus

- Lossin vaikutusalueella on vuosina 1984-88 sattunut 7 onnettomuutta, joista 4 lossilla.

* Ympäristö

- Päijänne jakaa Korpilahden kunnan kahteen osaan.
- Lossi halttaa etenkin työssäkäyntiliikennettä ja estää Korpilahden kunnan itäpuolisen alueen ja Luhangan kunnan elinkeinotoiminnan kehittymistä.

9 HANKEPERUSTELUT

Liikennemäärä Kärkistensalmessa lisääntyy 6-8 %:n vuosivauhtia.
Lähivuosina joudutaan ottamaan käyttöön toinen lossi, ellei siltaa rakenneta, mutta lossien Päijänteen itäpuolisille alueille aiheuttamat haltat eivät tästä kuitenkaan poistuisi.
Kliintä yhteys on liikenne- ja tienpitokustannussäästöjen puolesta kannattava.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET

* Liikenne

- Liikennemäärän on vuonna 2010 arvioitu olevan noin 3200-3500 ajon/vrk.
- Lossin aiheuttamat ruuhkat poistuvat kokonaan.
- Liikenteen nopeus on 80 km/h.

* Liikenneturvallisuus

- Liikenneonnettomuudet vähenevät.

* Ympäristö

- Suojelualueita ei ole hankkeen vaikutuspiirissä.
- Siltahanke ei huononna luonnonympäristöä.
- Hanke on haja-asutusalueella.
- Päijänteen rantayleiskaava on tekeillä.

* Talous

Aikakustannussäästöt	Mmk/v
Ajoneuvokustannussäästöt	2,800
Onnettomuuskustannussäästöt	0,390
Kunnossapitokustannussäästöt	-
	3,500

Säästöt yhteensä 6,690

Ensimmäisen vuoden tuotto-% (1995) 10,3 (ilman sillan jäännösarvoa)
Hyöty-kustannussuhde 1,07

Jos sillan jäännösarvo otetaan huomioon, on:

Ensimmäisen vuoden tuotto-% 11,2
Hyöty-kustannussuhde 1,10

1 HANKE

Suunnitelmanumero 302; diaarinumero 192/23/91, Keski-Pohjanmaan tiepiiri

VALTATIE 4, KÄRSÄMÄEN OHIKULKUTIE; KÄRSÄMÄKI
YLEISSUUNNITELMA

2 PÄÄTÖS: TIEH:n päätös nro Ssh-989/28.11.1991

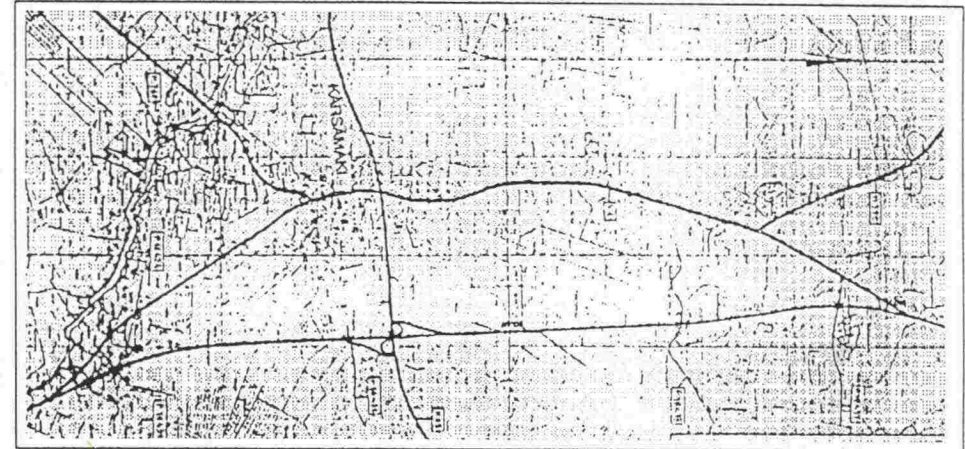
- Hanke on toteuttamiskelpoinen ja sen sopiva toteuttamisaika vuoden 1993 jälkeen.
- Valtatien 4 parantaminen ja sijainti sekä liittyminen muuhun tieverkkoon yleisten teiden järjestelyineen hyväksytään yleissuunnitelmassa esitettyjen teknisten ja hallinnollisten ratkaisujen mukaisesti. Valtatien 4 ja kantatien 85 liittymä rakennetaan ilman välivaiheita. Kantatien 85 parantaminen ulotetaan nykyiseen 4-tiehen asti etuajo-oikeusmuutosten ja nykyiselle tielle tehtävien kanavointien vuoksi. Valtatietä risteävät paikallistiet johdetaan valtatie poikki eri tasossa.
- Hankkeen kustannustavoitteeksi hyväksytään 50 mmk (tr-ind. 138).
- Tiesuunnitelma laaditaan yleissuunnitelman mukaisesti ottamalla huomioon edellä mainitut seikat. Yksityisten teiden liittymä- ja järjestelysuunnitelma laaditaan valtatielle siten, ettei valtatiehen sallita yksityisten teiden liittymiä ja kantatielle siten, että yksityisten teiden liittymät ovat vähintään 200 metrin etäisyydellä eritasoliittymän lähimmän rampin liittymästä.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Tiehallituksen hyväksymispäätös nro Ssh-710/17.7.1989.
Vt:n 4 kehittämissuunnitelma, Pyhäjärvi ja Kärsämäki

4 KAAVAT

Ohitustie sijoittuu Kärsämäen kirkonseudun rakennuskaavan (vahv. 1966) ulkopuolelle. Kt:lle 85 (sisääntulotielle) on kaavassa liikennealue. Taajamaan on laadittu yleiskaava (kv. hyv. 1982) Ohikulkutie on seutukaavan mukainen.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: Ohikulkutien rakentaminen
Poikkileikkaus: IN-10,5/7,5 m
Pituus: n. 10 km
Kustannusarvio: 50 Mmk (tr-ind. 138)
Toteuttamisvuosi: v. 1993-1994

6 LAUSUNNOT

Yleissuunnitelmasta (1991) on hankittu lausunnot Kärsämäen kunnalta, Oulun lääninhallitukselta, Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitolta ja Oulun vesi- ja ympäristöpiiriltä.
Lausunnot ovat eräitä huomautuksia lukuun ottamatta puoltavia.

7 NYKYISET OLOSUhteET

- Tien ominaisuudet ja kunto: Tie välittää pitkämatkaista liikennettä valtakunnallisena päätienä, mutta samalla se toimii taajaman tärkeimpänä liikekatuna. Tien liittymätiheys on suuri nauhamaisen maankäytön sijoittumisen vuoksi. Noin 2 km matkalla on nopeusrajoitus 50 km/h.
- Liikenne: Valtatien 4 liikenne (KVL-89) oli kirkonkylän kohdalla 4100 - 5600 autoa/vrk ja (KKVL-89) 5000 - 6600 autoa/vrk. N. 2 % liikennesuoritteesta ajaa ruuhkassa. 300. huipputunnin palvelutaso on B 92.
- Liikenneturvallisuus: Nykyisellä tiellä sattuu yleissuunnitelman alueella n. 3,6 henkilövahinkoon johtavaa liikenneonnettomuutta vuosittain. Henkilöonnettomuusaste on 0,2 onn./milj.km. Onnettomuustiheys v.1982-1989 on 0,3 onn./km/v.
- Ympäristö: Nykyinen 4-tie kulkee kirkonkylän rakennuskaava-alueella. Kylä on rakentunut tien molemmille puolille. Palvelut ovat suurelta osalta keskittyneet 4-tien varrelle.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET (v. 2010)

- Liikenne
Ohitustien liikenteeksi (KVL-2010) ennustetaan n. 3000 autoa/vrk. Tällöin n. 90 % liikennesuoritteesta ajaa esteettömässä olosuhteissa (A-tasossa), huonoimmillaankaan palvelutaso ei laske alle C-tason. Liikenteen keskimääräinen nopeus ollee n. 90 km/h. Nykyiselle tielle jäisi liikennettä n. 2000 autoa/vrk, taajamassa lyhyelle välille jopa n. 7000 autoa/vrk.
Henkilövahinko-onnettomuuksien arvioidaan vähenevän vuosittain yhdellä. Ohitustien onnettomuustiheyden arvioidaan laskevan lukemaan 0,2.
- Ympäristö:
Ohitustie ja eritasoliittymä sijoittuvat suurelta osalta metsämaastoon, joten ne eivät aiheuta merkittävää maisemallista haittaa. Valtatien siirtäminen luo edellytyksiä taajaman maankäytön kehittämiseksi. Eritasoliittymä tukeutuu keskustarakenteeseen ja muodostaa uuden sisääntuloyhteyden. Taajamalle aiheutuvat liikenteen meluhaitat ja päästöt vähenevät.
- Talous

Aikakustannussäästöt	17,4 Mmk (1995-2015)
Ajoneuvokustannussäästöt	11,3
Onnettomuuskustannussäästöt	4,8
Kunnossapitokustannussäästöt	- 3,0

Säästöt yhteensä	30,6 Mmk
Ensimmäisen vuoden tuotto-%	6,8
Hyöty-kustannussuhde	0,9

9 HANKEPERUSTELUT

Tien palvelutaso säilyy pitkälle tulevaisuuteen hyvänä ja valtakunnallisen liikenteen nopeustaso nousee. Tien liikenneturvallisuus paranee.
Meluhaitat ja autojen päästöt keskustassa vähenevät. Taajaman maankäytön suunnitteluedellytykset paranevat.

HANKEPÄÄTÖS JA PERUSTELUT

1 HANKE

Suunnitelmanumero 620. Diaarinumero 520/23/90. Oulun tiepiiri

VALTATIEN 22 PARANTAMINEN VÄLILLÄ LAUKKA - SUOKYLÄ, MUHOS

2 PÄÄTÖS: Tiehallitus nro Ssh-957/14.11.1991

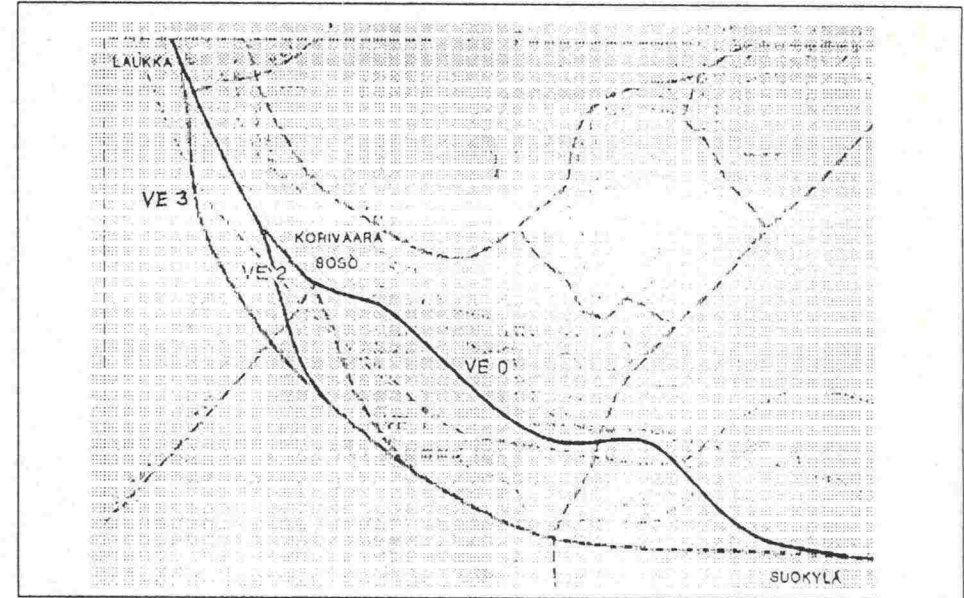
- * Valtatien parantamisen tavoiteratkaisuna pidetään ohikulkutien rakentamista. Tämä turvaa valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen palvelutason, vähentää liikenteestä taajamalle aiheutuvia ympäristöhäiriöitä ja mahdollistaa keskustan kehittämisen yhdyskuntarakenteen pohjalta.
- * Ohikulkutie on teknistaloudellisesti ja ympäristöllisesti toteuttamiskelpoinen.
- * Jatkosuunnittelua ohikulkutielle tehdään toistaiseksi vain siinä laajuudessa kuin maankäyttö ja sen suunnittelu vaativat. Ratkaisuksi hyväksytään yleissuunnitelmassa esitetty linjaus (VE 3) ja sen liittymäjärjestelyjen periaatteet. Piiriin tulee aikanaan saada hankkeelle toimenpidepäätös ennen tiesuunnitelman tekoon ryhtymistä.
- * Ennen ohikulkutien tekemistä lienee tarpeen toteuttaa nykyisellä tiellä sen toimintaa ja liikenneturvallisuutta ylläpitäviä vähäisempiä parannustoimenpiteitä. Piiri voi tehdä näitä koskevat suunnittelu- ja ohjelmointipäätökset.

3 AIKAISEMMAT PÄÄTÖKSET

Tien linjauksesta on sovittu kunnan, lääninhallituksen, seutukaavaliiton ja tiepiirin kesken.

4 KAAVAT

Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitto hyväksynyt syksyllä 1990 Pohjois-Pohjanmaan seutukaavan.



5 EHDOTETUT TOIMENPITEET

Toimenpide: 1. vaiheessa parannetaan nykyisen tien palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta.
2. vaihe, tien suuntauksen parantaminen VE:n 3 mukaan.

Poikkileikkaus: 10,5/7,5 VE 3
Pituus: n. 13 km -:-
Kustannusarvio: 100 Mmk (1991) -:-

6 LAUSUNNOT

Lausunnon ovat antaneet:

Muhoksen kunnanvaltuusto
Oulun lääninhallitus
Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitto
Museovirasto

7 NYKYISET OLOSUHTEET JA PARANTAMISEN TARVE

- **Liikenne:** 5500 - 7700 autoa/vrk (1987)
Taajamassa liikenteen sujuvuusongelmia sekä melu- ja ympäristöhaittoja.
- **Liikenneturvallisuus:** Keskustassa liikenneturvallisuusongelmia.
(he. onn. tiheys 0,06 - 0,18 he. onn./v x km)
- **Ympäristö:** Tie kulkee keskustan läpi, joka on rakennettu miltei tiehen kiinni. Tie rajoittaa taajaman kehittämistä. Taajaman lähellä maatalous- ja teollisuusalueita.

8 ARVIOIDUT VAIKUTUKSET (2010)

- **Liikenne:** 4300 - 7700 autoa/vrk (ohitustie)
n. 6500 autoa/vrk (nyk.tie)
- **Ympäristö:** VE 3-linjaus halkaisee Oulujoen kulttuurimaisemakokonaisuuden, minkä seutukaavaliitto on luokitellut valtakunnallisesti arvokkaaksi. Maataloudelle aiheutuvat haitat vähäiset. Vähentää melu- ja ympäristöhaittoja. Mahdollistaa taajaman kehittämisen.

9 HANKEPERUSTELUT

Ohitustie turvaa valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen palvelutason, vähentää taajamalle aiheutuvia ympäristöhaittoja ja mahdollistaa keskustan kehittämisen nykyisen yhdyskuntarakenteen pohjalta.