

20060352



# Päätteiden kehittämissuunnitelma

Väliraportti

15.6.2005



Ei laimautu, vain tämä yksi kpl

08 TIEH/PÄÄ

## Käsitteitä

**Pääteillä** tarkoitetaan maanteitä, jotka tieasetuksen 1§:n mukaisesti on liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä luokiteltu valta- tai kantateiksi. Osa niistä tullaan uuden maantielain mukaan nimeämään runkoteiksi.

**Valtatiet** ovat maanteitä, jotka palvelevat tärkeiden asutus- ja liikennekeskuksien välistä kaukoliikennettä ja toimivat liikenteen pääasiallisina kokoojateinä muodostaen maantieverkon rungon. Valtateitä on 8 574 kilometriä.

**Kantatiet** ovat maanteitä, jotka täydentävät valtatieverkkoa ja joilla on tärkeä merkitys liikenteen kokoojateinä. Kantateitä on 4 686 kilometriä.

**Runkotiet** on uuden maantielain mukainen käsite, jonka verkkomäärittely on vielä auki. Tässä raportissa runkoteinä käsitellään LVM:n esityksen (julkaisuja 38/2003) mukaisia korkealaatuteitä, joita on kaikkiaan noin 2 300 km.

**E ja TEN -tiet** ovat pääteihin sisältyviä kansainvälisiä luokituksia. Niiden kansallinen ja kansainvälinen merkitys on hyvin vaihteleva. Suurin merkitys on E-numeroiden näkyminen viitoituksessa ja erälle tärkeimmille TEN-teille saava EU:n investointituki.

**Moottoritiet, nelikaistatiet, ohituskaistatiet** jne. ovat tietyyppejä, joita voidaan käyttää eri tieluokilla niiden turvallisuus- ja palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi, kun liikennemäärät ja muut tekniset tekijät sekä taloudelliset ja muut vaikutukset sitä tukevat.



**TIEHALLINTO**

**Kirjasto**

## SISÄLTÖ

Esipuhe	5
Johdanto	6
Pääteiden merkitys	9
Pääteiden kehittämisen haasteet	13
Kehittämisen tavoitteet ja periaatteet	21
Pääteiden kehittämisen tekniset ratkaisut	27
Pääteiden tavoitetila vuonna 2025	31
Lähivuosien tärkeimmät kehittämiskohteet	45
Pääteiden kehittämisen vaikutukset	49
Toteutettavuuteen liittyviä seikkoja	59
<b>LIITE: Yhteysvälikohtaiset strategiakortit</b>	

## Esipuhe

*Pääteiden kehittämissuunnitelmassa* on tarkoitus esittää Tiehallinnon näkemys valta- ja kantatieverkon kehittämisperiaatteista, tavoitetilasta ja yhteysvälikohtaisista kehittämisspoluista kustannusarvioineen noin 20 vuoden aikajännteellä. Tämä *väliraportti* ja samalla valmiin suunnitelman luonnos on laadittu kahdestakin syystä:

1. Koottu ja koordinoitu esitys kokonaiskustannusarvioineen auttaa näkemään parantamis- tai muutostarpeita, joita keskeneräisen raportin pohjalta on vaikeampi havaita.
2. LVM päättää uuden maantielain mukaisista runkoteistä vasta noin vuoden kestävä SOVA -lain (viranomaisten suunnitelmien ja ohjeiden ympäristövaikutusten arviointi) mukaisen menettelyn jälkeen. Pääteiden sisäisen luokituksen ja tavoitetason keskeiset lähtökohdat saattavat tässä yhteydessä muuttua.

Sen jälkeen, kun LVM tekee päätöksen runkotieverkosta, jatketaan tämän kehittämissuunnitelman viimeistelyä sidosryhmille lausunnoille lähetettäväksi. Samalla voidaan ottaa huomioon muitakin esiin tulevia suunnitelman parannustarpeita.

Väliraporttiin on edetty varsin pitkällä prosessilla, jota ovat sävyttäneet vaihtuvat ajatukset pääteiden sisäisessä jaottelussa sekä uudet ajatukset pääteiden tyyppiratkaisuissa (S-12 -projekti) ja yhteysvälikohtaisen strategian esittämisessä. Aivan viime vuosina lisääntyneet moniuhriset turmat vilkkaimmilla pääteillä ovat yhä selvemmin puhuneet vilkkaiden ja vanhenevien 2-kaistaisten teiden selvän tasoparannuksen tarpeesta.

Esitetyn tavoitetilan kustannukset ovat noin 7 000 milj.euroa, josta alustavalle runkoverkolle kohdistuu 2 950 milj.euroa, muille tärkeille ja vilkkaille 2 350 milj.euroa ja lopulle päätieverkolle noin 1 700 milj.euroa. Uusia moottoriteitä ja muita 2+2 -kaistaisia teitä ehdotetaan lisää noin 700 km, jatkuvaa keskikajteellista 2+1 -ohituskaistatietä noin 600 km ja säännöllisesti toistuvia 2+1 -ohituspaikkoja noin 1200 km matkalle.

Suunnitelman laatimisesta on vastannut työryhmä, johon ovat kuuluneet Juha Sammallahti (työn vetäjänä), Ilkka Komsu ja Pekka Ovaska Tiehallinnosta sekä Heikki Metsäranta Strafica Oy:stä (sihteeri). Työhön ovat keskeisesti osallistuneet myös Päivi Nuutinen (pääteiden tekniset ratkaisut), Saara Toivonen (liikenneturvallisuus) ja Mervi Karhula (vaikutusten arviointi).

Raportin viimeistely painottuu todennäköisesti vuoden 2006 loppupuoliskolle, jolloin kaikki tiedot päivitetään. Tietohtaisia strategiakortteja voidaan tarpeen mukaan päivittää jo sitä ennenkin.

Kesäkuussa 2005

Johtaja Aulis Nironen

## Johdanto

Pääteiden kehittämissuunnitelman laatiminen aloitettiin loppuvuodesta 2000 tavoitteiden ja kehittämisperiaatteiden määrittelyllä. Lähtökohtana oli *Tienpidon linjaukset 2015* raportti ja siinä määritetty keskeinen päätieverkko. Työ jatkui vuonna 2001 yhteysvälikohtaisten nykytila- ja tarveanalyysien laadinnalla. Kehittämisperiaatteiden ja yhteysvälianalyysien luonnoksia käsiteltiin tiepiirikohtaisissa sidosryhmäseminaareissa. Vuorovaikutusprosessin eräs selkeä tulos oli, että kustakin vähänkin merkittävämmästä yhteysvälistä on tarpeen laatia erillinen yhteysväliselvitys. Yhteysvälikohtaiset selvitykset laadittiin pääosin vuosien 2002 ja 2003 aikana tiepiirien vetäminä. Yhteysvälikohtaisista selvityksistä ei pyydetty sidosryhmien lausuntoa, vaan selvitysten tulokset on koottu tähän väliraporttiin. Selvityksissä merkittävälle osalle tieverkkoa laadittiin yhtenäisin periaattein yhteysvälikohtaiset tavoitetilat ja kehittämisstrategiat.

Kaupunkiseutujen tavoitetiloja ja hankkeita ei ole tässä suunnittelutyössä varsinaisesti käsitelty, mutta ne on kuitenkin pääteiden osalta poimittu oleellisilta osiltaan mukaan ao. suunnitelmista. Kaupunkiseutujen liikenneväylien kehittämisperiaatteita on tarkasteltu marraskuussa 2002 valmistuneessa julkaisussa *Tiehallinnon toimintalinjat kaupunkiseuduilla*.

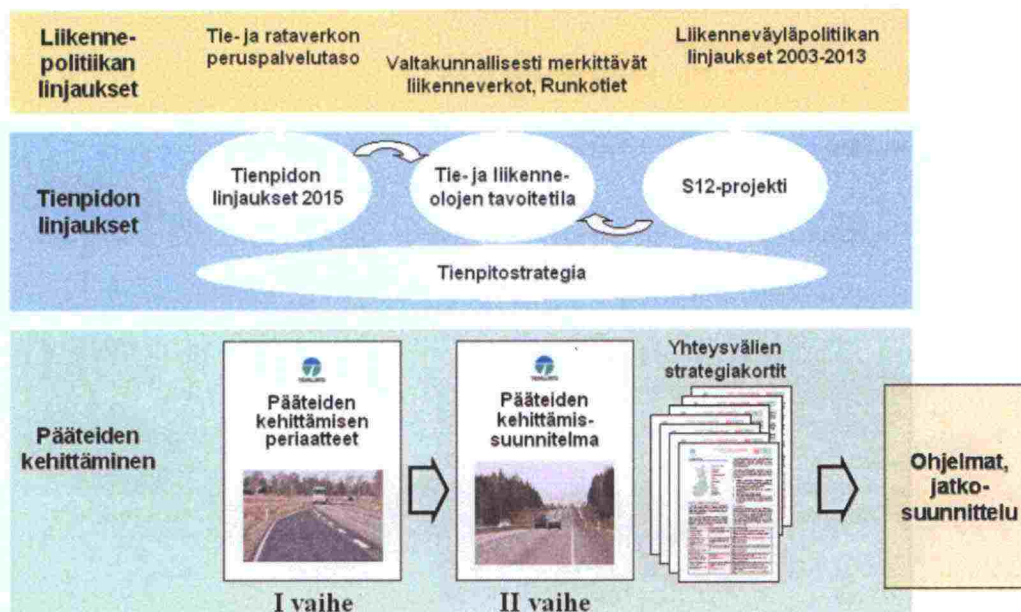
Vuoden 2003 aikana kehittämisperiaatteita täsmennettiin. Täsmennyksiin vaikuttavat huhtikuussa 2003 julkaistu *Tie- ja liikenneolojen tavoitetila* sekä elokuussa 2003 julkaistu liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportti *Valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot ja terminaalit* (38/2003). Tavoitetilan ja toimenpiteiden jäsentelyä varten päätiestö jaettiin kolmeen osaan: LVM:n em. raportissa määritellyt *runkotiet* (2 300 km), *muut tärkeät ja vilkkaat päätiet* (2 500 km) sekä *muut päätiet* (8 500 km). Runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden tavoitetilojen ja niihin pääsemiksi suunniteltujen etenemispolkujen ja kustannusarvioiden ylläpitämiseksi luotiin *yhteysvälikohtaiset strategiakortit*, jotka ovat tämän raportin liitteenä.

Pääteiden kehittämisen yleiset periaatteet hyväksyttiin Tiehallinnon johtoryhmässä 15.12.2003.

Vuoden 2004 aikana laadittiin vielä muutamia täydentäviä yhteysväliselvityksiä, jotta kaikki runkotiet sekä muut tärkeät ja vilkkaat päätiet (noin 4800 km) saatiin katettua yhdenmukaisesti. Yhteysväliselvitysten tulokset vedettiin yhteen strategiakortteihin sekä tähän väliraporttiin. Väliraportin luonnosta käsiteltiin syksyn 2004 ja kevään 2005 aikana alueellisissa sidosryhmäseminaareissa. Väliraportti käsiteltiin lopuksi Tiehallinnon johdon strategiaseminaarissa 11.5.2005. Seminaarin palautteen perusteella väliraportin sisältöä on vielä paikoin täsmennetty.

Väliraportti jää odottamaan liikenne- ja viestintäministeriön arviointiprosessia ja päätöksiä valtakunnallisesti merkittävien teiden ja ratojen runkoverkoista. *Pääteiden kehittämissuunnitelma* saa lopullisen muotonsa vasta tämän prosessin jälkeen vuonna 2006.

Valmistuttuaan *Pääteiden kehittämissuunnitelma* ja yhteysvälikohtaiset kehittämisstrategiat ovat pohjana tarkemmalle tienpidon suunnittelulle ja ohjelmoinnille, kulloinkin mahdolliseksi katsotun rahoitustason puitteissa. Strategiakorteista ja muusta ohjelma- ja hanketiedosta on suunnitteilla niiden hallinnan avuksi käyttöliittymä inter-/intranettiin.



**Kuva 1.** Pääteiden kehittämisen periaatteet pohjautuvat tienpidon ja liikenne-politiikan linjauksiin. Pääteiden kehittämissuunnitelma strategiakortteineen toimii pohjana tienpidon tarkemmalle suunnittelulle ja ohjelmoinnille.

Työn ohjausryhmä kokoontui vuosina 2000–2003 yhteensä 27 kertaa. Esipuheessa mainitun ohjausryhmän lisäksi kokouksiin ovat osallistuneet Tiehallinnosta Eini Hirvenoja, Matti K. Hämäläinen, Pentti O. Karvonen, Veijo Kokkarinen, Markku Linnasalmi, Ulla Priha ja Keijo Pulkkinen. Johtaja Aulis Nironen sekä suunnittelujohtaja Eeva Linkama ovat linjanneet suunnittelutyötä sen eri vaiheissa. Lisäksi työhön on osallistunut laajasti Tiehallinnon asiantuntijoita niin tiepiireistä kuin keskushallinnostakin.

Kehittämissuunnitelman laadinnan konsultteina ovat olleet Strafica Oy (suunnitelman valmistelu ja raportointi), Tieliikelaitos (IVAR-tarkastelut), YY-Optima Oy (vaikutusarvioinnin laadunvarmistus) sekä Noiscase Oy (melutarkastelut). Yhteysvälikohtaisia kehittämissuunnitelmia ovat lisäksi olleet laatimassa useat eri konsultit.



## Pääteiden merkitys

*"Yhteysverkostojen ja energiahuollon kannalta oleellista on valtakunnallisten tarpeiden turvaaminen siten, että edistetään toimivaa aluerakennetta ja kansainvälistä kilpailukykyä. Näillä ratkaisuilla on ylimatekunnallista vaikutusta. Liikenneverkon osalta tavoitteet liittyvät erityisesti päätieverkkoon, kaukoliikenteen rataverkkoon sekä valtakunnallisiin satamiin ja lentoasemiin. Keskeisenä haasteena on näiden kehittäminen yhtenäisenä liikennejärjestelmänä."*

*"Alueidenkäytössä on turvattava olemassa olevien valtakunnallisesti merkittävien ratojen, maanteiden ja vesiväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä valtakunnallisesti merkittävien satamien ja lentoasemien sekä rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet. Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus toteuttaa Kerava–Lahti -oikorata, moottoriväylä välillä Turku–Helsinki–Vaalimaa ja muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä."*

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 30.11.2000

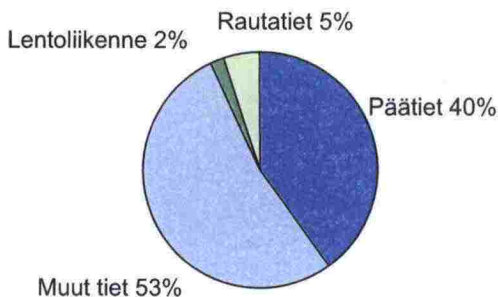


## Päätieverkko on tärkeä aluerakenteen ja liikennejärjestelmän osa

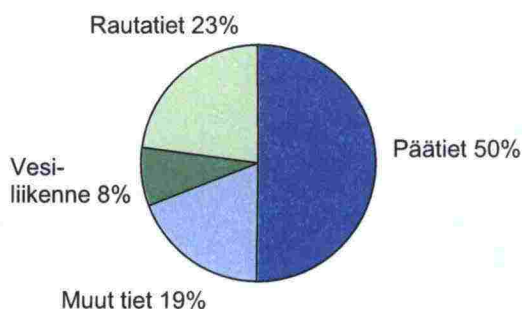
**Päätieverkko** on valtakunnan eri osia ja alueita yhdistävä sekä tärkeimpiä ulkomaanyhteyksiä palveleva keskeinen valtakunnallisen aluerakenteen osa. Samalla se on itseään moninkertaisesti laajempaa alempiluoukkaista tieverkkoa kokoaava tieliikennejärjestelmän runko, joka palvelee myös seudullisia ja jopa paikallisiakin tarpeita.

Päätieverkon pituus on 13 262 kilometriä, joka on noin 17 % yleisten teiden kokonaispituudesta. Päätiet välittävät 63 % yleisten teiden liikenteen suoritteesta.

Pääteillä on keskeinen rooli valtakunnallisessa kokonaisliikennejärjestelmässä. Päätiet välittävät kotimaan tieliikenteen henkilöliikennesuoritteesta noin 40 % (tieliikenne kaikkiaan 93 %) ja tavaraliikennesuoritteesta noin 50 % (tieliikenne kaikkiaan 69 %), sillä raskas liikenne keskittyy henkilöliikennettä enemmän pääteille.



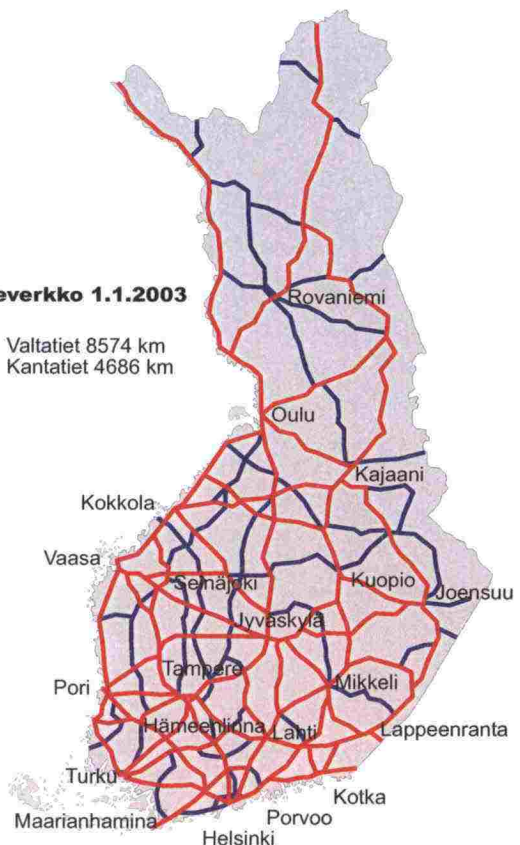
**Kuva 2.** Kotimaan henkilöliikenteen suoritteiden jakautuminen eri liikennemuodoille v.2002



**Kuva 3.** Kotimaan tavaraliikenteen suoritteiden jakautuminen eri liikennemuodoille v.2002

**Päätieverkko 1.1.2003**

— Valtatiet 8574 km  
— Kantatiet 4686 km



**Kuva 4.** Päätieverkko 1.1.2003

**Maankäytössä** päätiet ovat merkittävä ja joskus ristiriitojakin aiheuttava elementti. Ne ovat haluttuja hyvien yhteyksien ja sijoittumismahdollisuuksien tarjoajia, mutta toisaalta ne asettavat maankäytölle hankaliakin reunaehtoja, vaativat tilaa ja tuovat melu- ja päästöhaittoja.

Päätie ei ole maankäytön suunnittelussa vain tieliikenteeseen tarvittava maa-alue, vaan sille ovat keskeisiä liityntäjärjestelyt ympäröivään maankäyttöön ja muuhun tieverkkoon sekä koko liikennejärjestelmään. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 30.11.2000 edellyttää, että valtakunnallisesti merkittävien liikenneväylien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet turvataan. Ensisijassa varaudutaan kehittämään olemassa olevia liikenneyhteyksiä, mutta myös tietyt kehitysmahdollisuudet uusilla linjoilla on säilytettävä.

## Pääteillä on merkityseroja

Päätien merkityksessä niin aluerakenteen kuin liikennekysynnänkin näkökulmasta on huomattavia eroja. Valtatiet ovat yleisesti ottaen kantateitä merkittävämpiä ja vilkkaampia. Poikkeuksia on kuitenkin runsaasti, eikä tämä jako sovellu sellaisenaan kehittämisen ohjaamiseen.

Kaupunkiseudut ovat liikenteellisesti vilkkaimpia ja suurilla kaupunkiseuduilla korostuu pääteiden rooli liikennejärjestelmän osana huolehtimassa seudun toimintakyvystä.

Kansainväliset E- ja TEN -tieluokitukset heijastavat tien periaatteellista, mutta käytännössä usein määrältään melko vähäistä kansainvälistä merkitystä. Tätäkään luokitusta ei sellaisenaan käytetä pääteiden kehittämisen ohjaamiseen, vaan se otetaan tapauskohtaisesti huomioon lisätekijänä tiekohtaisissa tarvearvioissa ja suunnitelmissa. Kaikki E- ja TEN -tiet sisältyvät valta- ja kantateihin. Vain E -tiet näkyvät myös teiden viitoituksessa.

**Valtatiet** toimivat maan suurimpien keskusten yhdistäjinä, mutta kattavat myös laajat harvaan asutut alueet pohjoisessa. Valtateiden keskimääräinen liikenne on noin 5 000 autoa vuorokaudessa. Vilkkaimmissa kohdissa liikennettä on yli 60 000 autoa vuorokaudessa. Runsaalla puolella (noin 55 %) valtateistä on liikennettä yli 3 000 autoa/vrk. Valtateiden liikennesuorite on 80 % pääteiden suoritteesta.

**Kantateiden** merkitys on valtateitä vaihtelevampi. Ne yhdistävät lähinnä seutukuntia tai täydentävät valtatieverkon yhdistävyyttä. Kantateilla on liikennettä keskimäärin noin 2 500 autoa/vrk ja noin kahdella kolmasosalla alle 2 000 auto/vrk. Uudenmaan vilkasliikenteisimmillä kantateilla liikennemäärät ovat kuitenkin 35 000–65 000 autoa/vrk. Kantateiden liikennesuoriteosuus on noin 20 % pääteiden suoritteesta.

Tavallaan "objektiivinen" teiden merkityksen ja niiden kehittämisen haastavuuden vertailutekijä on niiden liikennemäärä (liikennekysyntä):

**Vilkasliikenteisillä pääteillä** (liikenne yli 6 000 autoa/vrk) palvelutason turvaaminen vaatii yleensä erityistoimia, joihin tulisi varautua ajoissa, jottei ajauduta maankäytön ja tien kehittämisen välisiin ristiriitoihin. Suurilla kaupunkiseuduilla haasteita ovat erityisesti siedettävän palvelutason säilyttäminen suurilla liikennemäärillä, liikenteen haittojen torjunta, joukkoliikenteen huomioon ottaminen sekä päätien hyväksyttävän standardin ja seudullisen ja lähialueen maankäyttöliikenteen tarpeiden yhteensovittaminen.

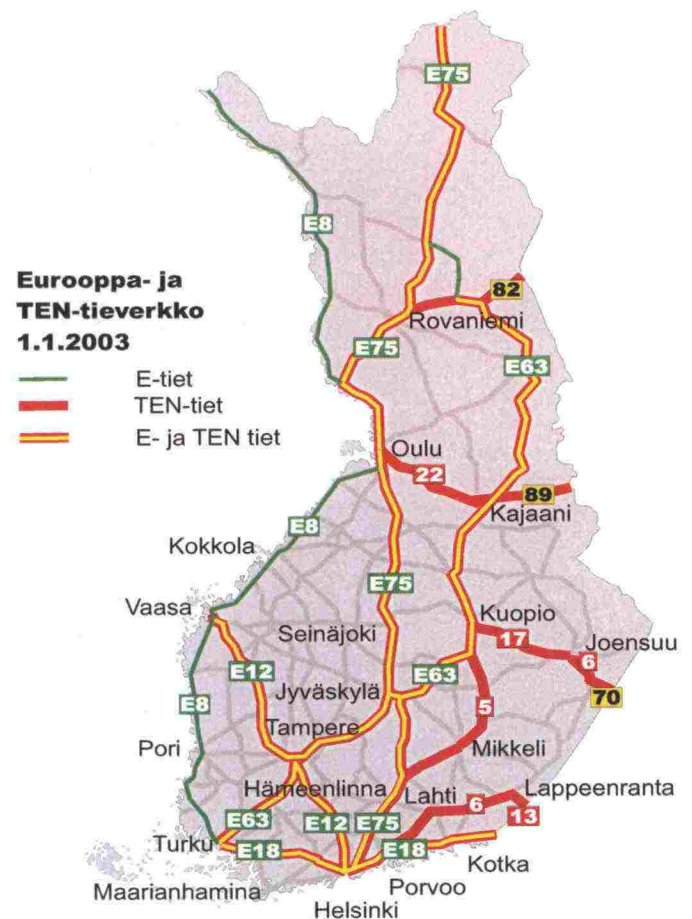
Lyhyistä vilkkaista jaksoista voidaan usein selvittää tapauskohtaisin ratkaisuin, mutta pidempien vilkkaiden ja aluerakenteessa keskeisten pääyhteyksien kehityksen turvaamiseksi tarvitaan pitkäjänteisempiä periaatteita ja päätöksiä (use-

ampikaistaiset osuudet, uudet linjaukset, rinnakaisväylät jne.).

**Keskiviikkoilla pääteillä** (liikennettä noin 3000 - 6000 autoa/vrk) vaikuttavat tien aluerakenteellinen merkitys ja nopeustavoite paljon siihen, mitä erityistoimia tien kehittäminen edellyttää (ohituskaistat, rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyt jne.).

**Vähäliikenteisillä pääteillä** (liikennettä alle 3 000 autoa/vrk) riittävä palvelutaso voidaan usein saavuttaa joustavammin kehittämistavoittein kuin muilla pääteillä. Tien merkitys valtakunnallisessa aluerakenteessa, ympäröivä maankäyttö sekä mahdollinen kansainvälinen näkökulma otetaan kuitenkin tiekohtaisessa tavoitteenasettelussa huomioon.

Edellä esitetyt näkökohdat yhdessä seuraavaksi läpikäytävien pääteiden kehittämiseen kohdistuvien haasteiden kanssa ovat johtaneet siihen, että tässä raportissa päädytään uuden tyyppiseen tarkastelukehikkoon pääteiden kehittämisen ohjaukselineenä.



Kuva 5. E- ja TEN -tieverkko Suomessa v.2003



## Pääteiden kehittämisen haasteet

Pääteiden kehittämisen haasteet ovat osa laajempaa vaatimusten ja odotusten kohdistumista koko tienpidon kenttään - sen eri toimintalohkoihin ja sen kaikille tieluokille:

- **Alue- ja yhdyskuntarakenteen muutokset näkyvät pääteillä.** Aluerakenteen muutoksen myötä koko maassa siirtyy muulta tieverkolta liikennettä pääteille.
- **Pääteiden merkitys jokapäiväisessä liikkumisessa kasvaa.** Tulevaisuudessa korostuvat yhä kauempaa kaupunkiseuduille tehtävät matkat ja kaupunkiseutujen välinen liikennöinti.
- **Kilpailukykyinen elinkeinoelämä tarvitsee toimivan päätieverkon.** Yritystoiminnan kasvu ja tarpeiden monipuolistuminen luovat haasteita tie- ja liikenneolojen kehittämiseksi.
- **Pääteiden liikenneturvallisuuteen tarvitaan selvä parannus.** Valtioneuvoston asettama tavoite on vuoteen 2025 mennessä vähentää koko tieliikenteen vuosittaisten kuolemien määrää 75 % nykytilaan verrattuna.
- **Pääteiltä odotetaan hyvää ja yhtenäistä laatua.** Päätietyt ovat valtaosin rakennettu 1950–1970-luvuilla ja ovat monin paikoin nykyaikaistamisen tarpeessa, vaikka vilkkaimpia teosia on jo parannettukin.
- **Liikenteen ja tienpidon ympäristöhaittoja on torjuttava.** Pääteiden kehittämisessä keskeisimpiä ympäristöhaasteita ovat meluntorjunta ja pohjavesien suojeleminen.
- **Pääteiden kehittämisen on oltava pitkäjänteistä.** On tärkeää, että "valtakunnallinen intressi" pääteiden kehittämiseen turvataan ajoissa ja pitkäjänteisesti mm. kaavoituksen ja esisuunnittelun keinoin.

## Alue- ja yhdyskuntarakenteen muutokset näkyvät pääteillä

Vaikka Suomen väkiluvun ei ennusteta juurikaan kasvavan, tapahtuu maan sisällä huomattavia muutoksia. Taajamoituminen jatkuu ja erityisesti suuret kaupunkiseudut kasvattavat väestöään. Tiettyjen kaupunkiseutujen välillä tapahtuu verkottumista, mikä lisää niiden välistä liikennettä. Aluerakenteen muutoksen myötä koko maassa siirtyy muulta tieverkolta liikennettä pääteille.

Pääteiden liikennemäärien arvioidaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä keskimäärin 30 %. (Kuva 6) Uudellamaalla ja varsinkin pääkaupunkiseudulla liikenteen kasvu on yli 50 %. Pienimillään pääteiden liikenteen kasvu on noin 10 % väestökatoalueilla Lapissa ja Kainuussa.

Taajamat kasvavat sekä väestömäärältään että pinta-alaltaan. Yhdyskuntarakenne pyrkii hajaantumaa teiden varsiin erityisesti voimakkaan kasvun alueilla, mutta myös muualla. Tämä asettaa haasteen maankäytön suunnittelun ja tienpitäjän yhteistyölle ja tavoitteiden yhteensovittamiselle niin, että muutos olisi hallittua myös tienpidon näkökulmasta.

Kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen toimivuus, yhdyskuntarakenteen yhtenäisyys sekä elinympäristön laatu riippuvat myös pääteiden toimivuudesta. Erityisesti kaupunkiseuduilla pääteiden kehittämistä on tarkasteltava osana koko liikennejärjestelmän kehittämistä. Joukko- ja kevyellä liikenteellä on siellä muita alueita suuremmat mahdollisuudet vaikuttaa kulkumuotojakautumaan ja toimia tehokkaana apuna ajoneuvoliikenteen sujuvuusongelmia ratkottaessa.

Niin vanhoissa yhdyskunnissa kuin niiden laajennusosissakin joutuvat päätieliikenne ja maankäyttö yhä kasvaviin ristiriitoihin. Pääteiden näkökulmasta tienvarsien hallitsemattomasti lisääntyvä maankäyttö heikentää niiden sujuvuus- ja turvallisuustasoa. Yhdyskuntien näkökulmasta kasvava päätieliikenne tuo yhä suurempia haittoja: päätielle on yhä vaikeampi päästä, päätien estevaikutus kasvaa ja melu- ja saastepäästöt kasvavat. Kasvavilla kaupunkiseuduilla on suunnittelussa otettava huomioon maankäytön laajentuminen ohikulkuteiden varsille sekä tarve saneerata korkeatasoisiakin väyliä.

## Pääteiden merkitys jokapäiväisessä liikkumisessa kasvaa

Pääteiden ensisijainen tehtävä on palvella pitkämatkaista liikennettä ja kuljetuksia. Tulevai-

suudessa korostuvat yhä kauempaa kaupunkiseuduille tehtävät matkat ja kaupunkiseutujen välinen liikennöinti. Palvelut haetaan yhä suuremmista yksiköistä ja siten myös entistä kauempaa. Ihmiset haluavat myös asua yhä tasokkaammin. Tästä seuraa pitempiä matkoja työpaikkoihin, jotka myös vaihtuvat yhä useammin.

Liikennemäärien kehitys luo haasteita pääteiden turvallisuuden parantamiseen sekä hyvin toimivien yhteyksien kehittämiseen. Päätietyöt ovat kasvavassa määrin osa ihmisten jokapäiväistä elämää työmatka-, asiointi- ja harrastusmatkoilla.

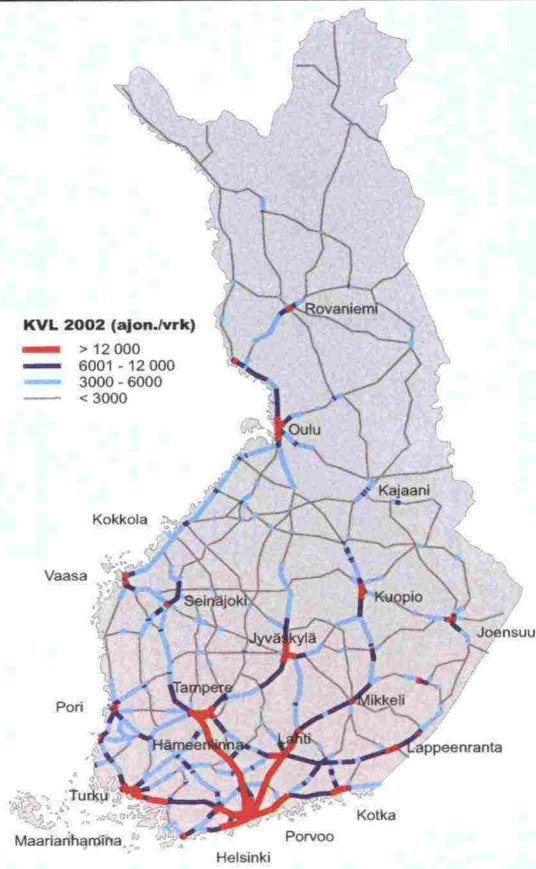
Suurilla kaupunkiseuduilla aamu- ja iltaruuhkat ovat lisääntyneet. Liikenteen toimivuusongelmat ovat kasvussa. Erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla päivittäiset ruuhkat haittaavat työmatkaliikennettä. Pääteiden kehittäminen ei varsinkaan kaupunkiseuduilla saa jäädä ainoaksi liikenneolojen kehittämiskeinoksi vaan liikennejärjestelmää on aktiivisesti kehitettävä kokonaisuutena lähtien liikenteen kysynnästä, matkaketjuista sekä kulkumuotojen yhteistyöstä.

## Kilpailukykyinen elinkeinoelämä tarvitsee toimivan päätieverkon

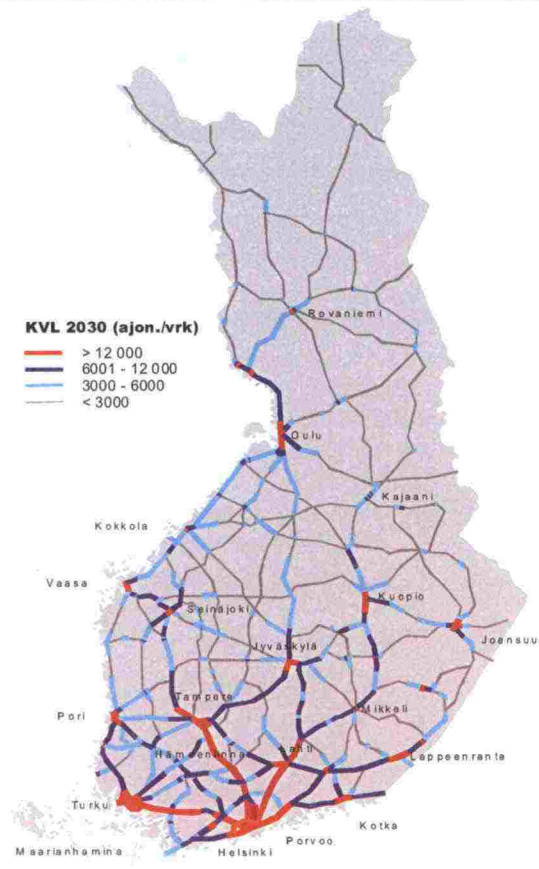
Yritystoiminnan kasvu ja tarpeiden monipuolistuminen luovat haasteita tie- ja liikenneolojen kehittämiseksi. Kilpailukykyyn tekijöitä ovat esimerkiksi etäisyydet asiakkaista, raaka-aineista ja alihankkijoista sekä kuljetusten toimintavarmuus, toimintojen keskittäminen ja työmatkaliikenteen toimivuus. Suomi sijaitsee syrjässä Keski-Euroopan markkinoilta ja Suomessa on pitkät sisäiset kuljetusetäisyydet.

Suomen tuotantorakenne on palveluvaltaistunut ja monipuolistunut nopeasti viime vuosina. Perusteellisuuden liikevaihto oli vuonna 1995 lähes kaksinkertainen verrattuna korkean teknologian tuotteita valmistavaan teollisuuteen. Nyt teollisuusalat ovat suunnilleen yhtä suuria ja tulevaisuudessa korkean jalostusasteen tuotannon arvioidaan kasvavan selvästi perusteellisuutta nopeammin. Seurauksena voi olla, etteivät kuljetussuoritteet massalla mitattuna enää kasva talouskasvun tahdissa, mutta pienempinä yksiköinä tehtävät jalostetumpien tuotteiden kuljetukset lisääntyvät.

Tuotantorakenteen muutos, jalostusasteen nousu sekä logistiikassa tapahtuvat muutokset edellyttävät kuljetusjärjestelmältä suurempaa joustavuutta ja yksilöllisyyttä, johon tiekuljetukset pystyvät parhaiten vastaamaan.



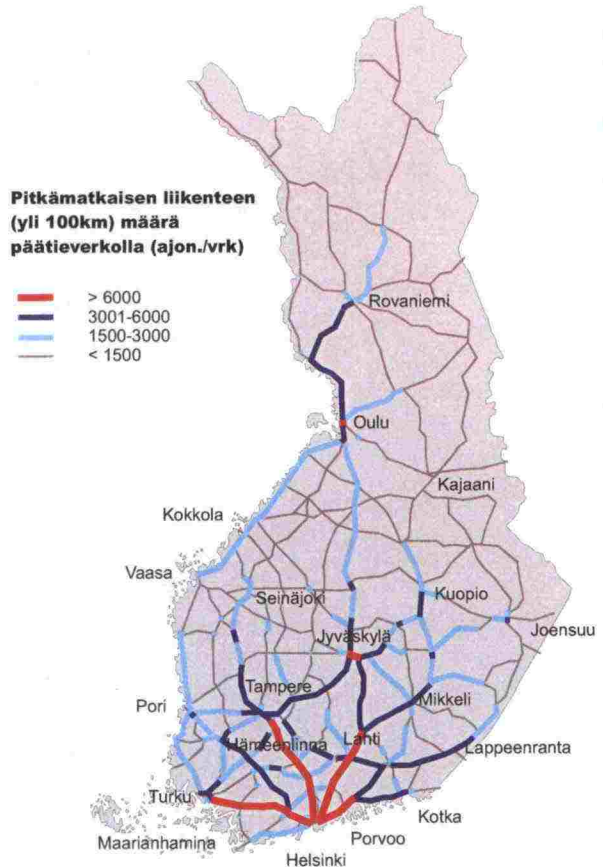
Kuva 6. Pääteiden liikennemäärät vuonna 2002 (KVL).



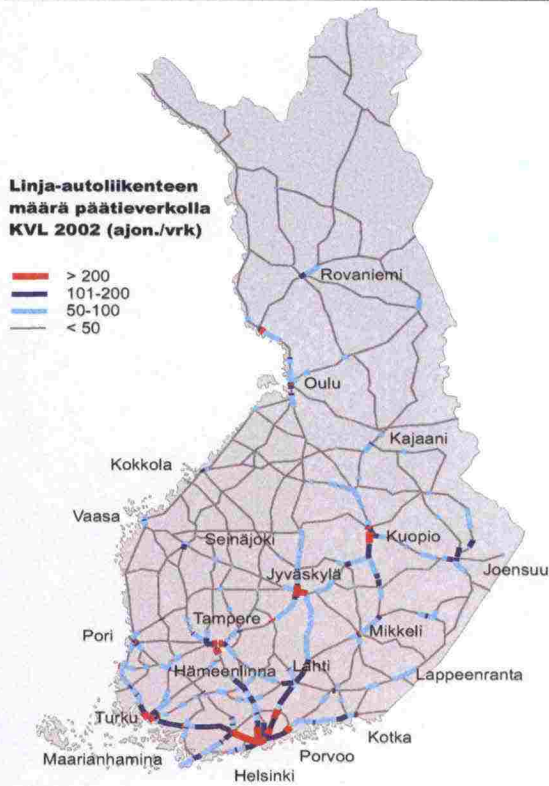
Kuva 7. Pääteiden liikennemääräennuste vuodelle 2030 (KVL).



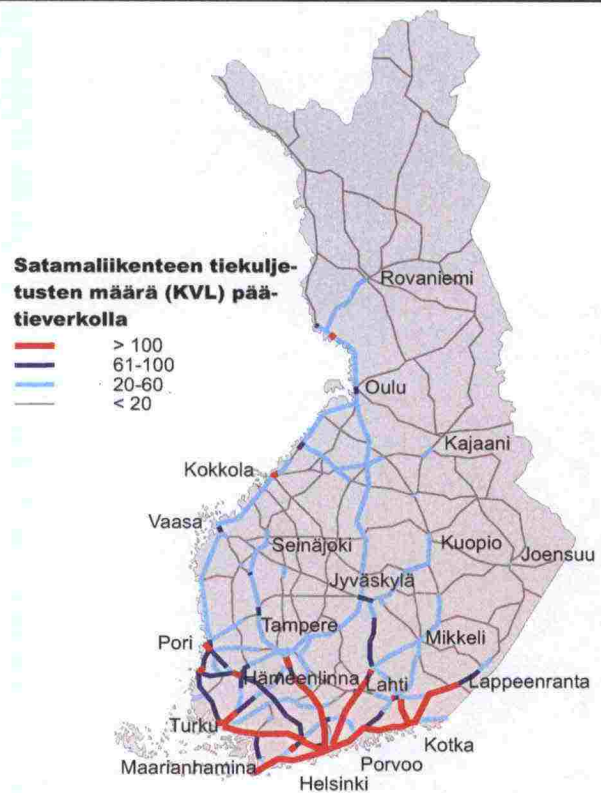
Kuva 8. Raskas liikenne pääteillä (KVL) vuonna 2002.



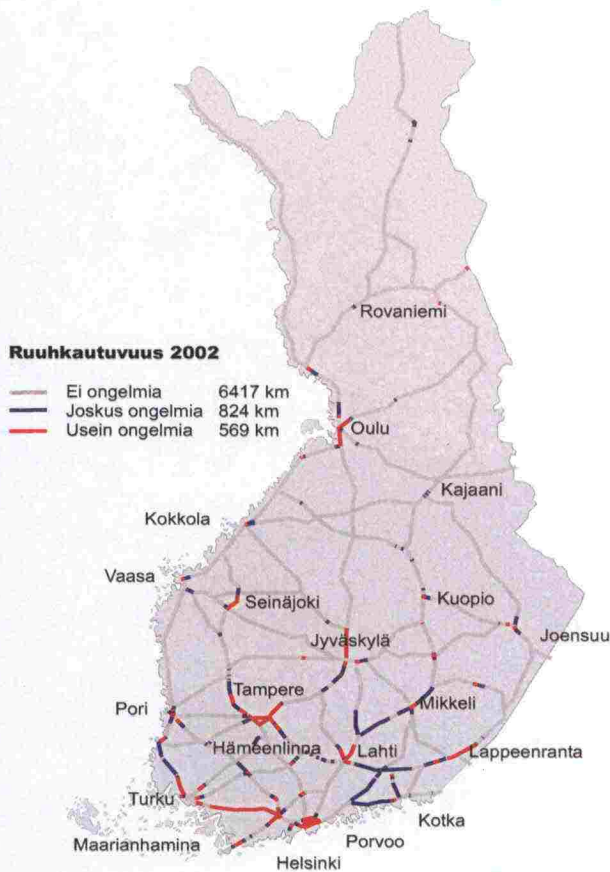
Kuva 9. Pitkämatkainen (yli 100 km) liikenne vuonna 2000 (KVL).



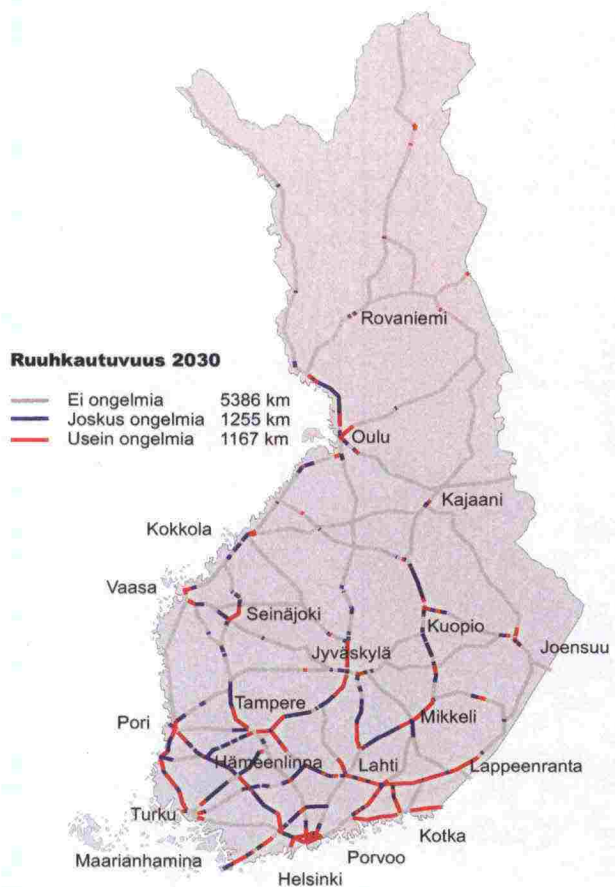
**Kuva 10.** Linja-autoliikenteen määrä päätieverkolla vuonna 2002 (KVL).



**Kuva 11.** Satamaliikenteen tiekuljetusten määrä päätieverkolla keskimäärin vuosina 1995-1999 (KVL).



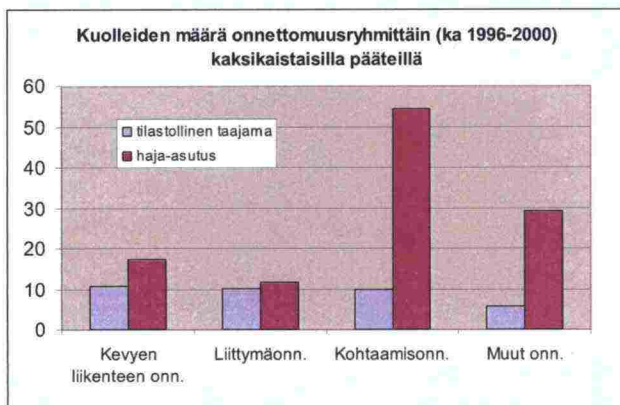
**Kuva 12.** Valtatieverkon liikenteellinen toimivuus päivittäisessä liikenteessä vuonna 2002 ("joskus" = "viikoittain", "usein" = "päivittäin").



**Kuva 13.** Valtatieverkon liikenteellinen toimivuus vuonna 2030, kun keskeneräiset ja jo päätetyt hankkeet on toteutettu ("joskus" = "viikoittain", "usein" = "päivittäin").

## Päätteiden liikenneturvallisuu- teen tarvitaan selvä parannus

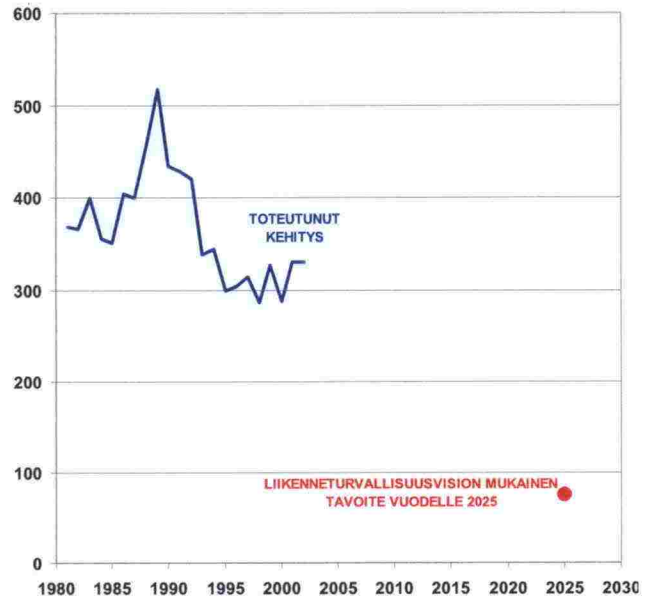
Yleisten teiden liikenteessä kuolee vuosittain noin 300 ihmistä, joista noin 60 % päätieverkolla. Turvallisuusongelmat eivät keskity yksittäisiin vaaranpaikkoihin, vaan kuolemien jakautuminen päteille seuraa pitkälle liikenteen jakautumista. Myös tienvarsiasiutukseen liittyy turvallisuusongelmia. Noin 30 prosentilla päätieverkon pituudesta tapahtuu noin 60 % kuolemista. Päätteiden selvästi pahin turvallisuusongelma ovat kohtaamisonnettomuudet. Haja-asutusalueella kuolemista noin puolet aiheutuu vastakkaisista suunnista tulevien yhteentörmäyksistä. Taajamissa ja tienvarsiasiutuksen kohdilla puolestaan yli puolet liikennekuolemista aiheutuu liittymäkolareissa sekä kevyen liikenteen onnettomuuksissa



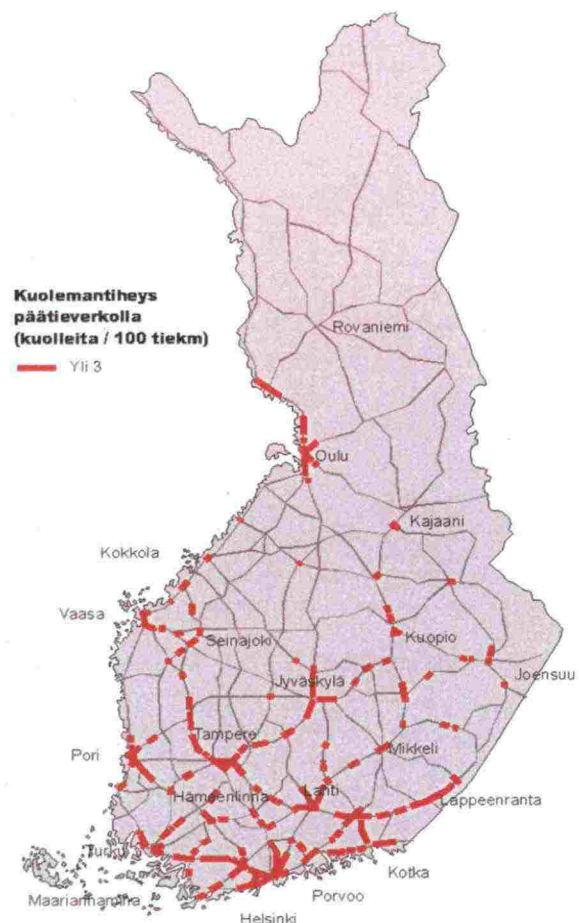
**Kuva 14.** Päätteiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet vuosina 1996 - 2002.

Kansainvälisessä vertailussa Suomen liikenneturvallisuuksitilanne on hyvä. Suomessa kuten muutamissa muissakin kehittyneen liikenneturvallisuuden maissa on kuitenkin nähty perusteluksi hyväksyä visio, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Valtioneuvoston asettama tavoite on vuoteen 2025 mennessä vähentää koko tieliikenteen vuosittaisten kuolemien määrä alle sataan, mikä merkitsee 75 % vähenemää nykytilaan verrattuna. Vision suuntaan edettäessä tarvitaan kaikkien turvallisuuteen vaikuttavien osapuolien toiminnan tehostamista. Vilkkailta päteillä kehittämisinvestointien tulisi vähentää liikennekuolemia lähes puolella. Etenkin tienvarsiasiutuksen turvallisuusongelmien hoitamiseen tarvitaan myös nopeussätelyä kunnes investoinnit toteutuvat.

Yleisillä teillä kuolleiden lukumäärä



**Kuva 15.** Liikenneturvallisuuksitavoite edellyttää, että kuolemien määrä vähenee selvästi nykytasosta. Ilman toimenpiteitä kuolleiden määrä kasvaisi liikenteen kasvun myötä.



**Kuva 16.** Päätieverkon vaarallimmat tiejaksot kuolemantiheydellä mitattuna.



## Pääteiltä odotetaan hyvää ja yhtenäistä laatua

Pääteiden palvelutaso on pääkaupunkiseudun ulkopuolella toistaiseksi kohtalaisen hyvä, jos sitä mitataan jonoutumisena ja ruuhkautumisena. Selvää huononemista kuitenkin tapahtuu jatkuvasti etenkin vilkkaimmilla teillä liikenteen kasvun myötä.

Nopeusrajoitukset ovat kesäaikaan ja etenkin valtateilla pääosin palvelutasomielessä tyydyttävän korkeat. Kesäisin 100 km/h nopeusrajoitus on lähes 70 prosentilla päätieverkosta. Alhaisempia nopeusrajoituksia on kaupunkiseuduilla sekä taajamissa, tienvarsiasiutuksen kohdilla ja liittymissä. Nopeusrajoitusten alentamiseen on kasvavia tarpeita jo nykyliikenteellä varsinkin tienvarsiasiutuksen kohdalla.

**Taulukko 1.** Valta- ja kantateiden pituus ja liikennesuoritteiden osuus eri nopeusrajoitusten mukaan vuonna 2004.

Nopeusrajoitus (km/h)	Tiepituus (km)		Liikennesuorite (%)	
	Valtatiet	Kantatiet	Valtatiet	Kantatiet
120	439	0	18,2	0,0
100	5806	2870	51,7	46,0
80	1961	1471	23,1	40,1
70	36	20	1,6	4,9
60 tai alle	330	335	5,4	9,0
<b>Yhteensä</b>	<b>8572</b>	<b>4696</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Päätiet on valtaosin rakennettu 1950–1970 - luvuilla. Sen jälkeen vilkkaimpia teitä on parannettu liikenteen vaatimusten mukaisesti ja rakennettu jonkin verran moottoriväyliä (600 km moottoriteitä ja 140 km moottoriliikenneteitä), mutta monilla pääteillä on edelleen selvää nykyaikaistamistarvetta, jota liikenteen kasvu tuo lisää. Pääkaupunkiseudulla, josta moottoriväylien rakentaminen alkoi jo yli 40 vuotta sitten, on jo ajankohtaista saneerata moottoriteitä kasvaneen ja yhä kasvavan liikenteen sekä ympäristövaatimusten tarpeisiin.

Kaksikaistaisten pääteiden parantamiseksi on tutkittu uusia teknisiä ratkaisuja, joilla voitaisiin Suomen oloissa kustannustehokkaasti poistaa tai vähentää turvallisuusongelmia. Esimerkiksi liikennetiedottamisen, häiriöiden hallinnan ja uusien päätieratkaisujen onnistunut soveltaminen

käytäntöön on yksi pääteiden kehittämisen haaste.



**Kuva 17.** Tiekohtaiset nopeusrajoitukset pääteillä.

## Tienpidon ja liikenteen ympäristöhaittoja torjuttava

Yhteysverkostoja koskevassa alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa on otettava huomioon ympäröivä maankäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet ja alueet sekä maiseman erityispiirteet.

Yhteiskunta on asettanut laajempia ympäristövaatimuksia esimerkiksi ilmastomuutoksen torjumiseksi, luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi, ympäristö- ja terveyskysymysten hallitsemiseksi ja luonnonvarojen kestävästi käytön edistämiseksi. Koko liikennejärjestelmän tasolla tämä edellyttää huomion kiinnittämistä liikenne- ja kuljetustarpeen vähentämiseen ja ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöedellytysten parantamiseen. Tienpidon toimin ympäristövaatimuksiin voidaan vastata torjumalla tienpidon ja kasvavan tieliikenteen ympäristöhaittoja.

Pääteiden kehittämisessä keskeisimpiä ympäristöhaasteita ovat meluntorjunta ja pohjavesien

suojelu. Erityisesti kaupunkiseutujen pääteiden varsilla kärsitään kasvavassa määrin melusta - niin liikenteen kasvun kuin lisääntyvän asutuksenkin vuoksi. Yleisten teiden yli 55 dBA melualueella asuu noin 350 000 asukasta, josta pääteiden varsilla asuu noin kaksi kolmasosaa. Pääteiden meluongelmat ovat keskittyneet suurimmille kaupunkiseuduille. Pohjavedet puolestaan ovat yhä arvokkaammaksi koettu luonnonvara, jota on suojeltava tienpidosta tai tieliikenteestä tulevilta päästöiltä. Yleisistä teistä noin 8 000 km sijaitsee pohjavesialueella. Pääteistä pohjavesialueella on 1 600 km.

### **Pääteiden kehittämisen oltava pitkäjänteistä**

Päätieverkko on varsin pysyvä aluerakenteen elementti, jonka kehittämiseen tarvitaan merkittävää pitkäjänteisyyttä. Pääteiden kehittämisellä paitsi turvataan asumisen ja elinkeinoelämän edellyttämät kuljetukset ja liikkuminen maan eri

osissa, myös varaudutaan ja luodaan mahdollisuuksia alueiden tulevaan kehitykseen. Esimerkiksi elinkeinoelämä tarvitsee omien toimintojensa suunnittelemista varten selkeää kuvaa pääteiden kehittämisestä ja pääteiden toimivuuden säilymisestä.

Tulevaisuudesta maailmasta ja sen liikennetarpeista ei ole täsmällistä tietoa. Pääteiden toimivuudessa ja kehittämisvalmiudessa tulee siksi olla myös tietty vara kehityskulun yllätyksiin. Haasteena on samalla välttää hukkainvestoinnit tai selvästi liian aikaiset, kalliit ratkaisut.

Päätieverkon ydinosa kehittäminen palvelee huomattavasti laajempia alueita kuin vain ao. tiekäytäviä. On tärkeää, että "valtakunnallinen intressi" pääteiden kehittämiseen turvataan ajoissa ja pitkäjänteisesti mm. kaavoituksen ja esisuunnittelun keinoin.





## Kehittämisen tavoitteet ja periaatteet

*Koko päätiestöä kehitetään palvelemaan tehokkaasti sekä valtakunnallisia että alueellisia tarpeita.*

*Pääteiden kehittämistoimien jäsentämiseksi on päätieverkko jaettu kolmeen osaan: runkotiet, muut tärkeät ja vilkkaat päätiet, muut päätiet. Kehittämistavoitteet ovat liikenteellisen palvelutason ja muiden keskeisten asioiden osalta seuraavat:*

- **Runkotieverkolla** on tavoitteena muuta päätieverkkoa yhtenäisempi tieliikenteen palvelutaso.*
- **Muilla tärkeillä ja vilkailla pääteillä** on tavoitteena hyvä tieliikenteen palvelutaso.*
- **Muilla pääteillä** palvelutaso vaihtelee ympäristön ja paikallisten tarpeiden rajoittamana.*
- **Tieliikenteen turvallisuutta** on tavoitteena parantaa selvästi nykytilanteesta.*
- **Ympäristön** kannalta tieliikenteen ja tienpidon haittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy sekä väyläratkaisujen hyvä sopeuttaminen maisemaan ja kaupunkikuvaan on tärkeää.*

## Tien merkitys ja suhde maankäyttöön keskeisiä lähtökohtia

Koko päätiestöä kehitetään joustavan, toimintavarman ja turvallisen liikkumisen väylästäksi.

Pääteiden ensisijainen tehtävä on välittää pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti, mikä asettaa vaatimuksia ympäröivälle maankäytölle ja sen liikennejärjestelyille. Toisaalta maankäyttö tarvitsee väylänsä ja alempiluokkaisilta teiltä halutaan hyvät yhteydet pääteille. Päätietyt ovat suurilla kaupunkiseuduilla merkittävä osa liikennejärjestelmän pääsuonista, jotka välittävät sujuvasti ja nopeasti suuria liikennemääriä. Vähäliikenteisimmillä pääteillä ei suuria ristiriitoja välttämättä nousekaan. Yhteen sovittavassa suunnittelussa mm. varmistetaan, että tieverkossa on riittävä toiminnallinen hierarkkisuus kiinteistöjen ja pääteiden välillä.

Jaottelu valta- ja kantateihin ei ole riittävä ryhmittely pääteiden kehittämisen pohjaksi. Myöskään pelkän liikennemäärän ja -ennusteen ohjaamana ei voida toimia, vaan teiden luonteessa on huomattavia eroja niin matkanpituuksissa kuin ympäröivässä maankäytössä.

LVM:n asettamassa työryhmässä on ehdotettu pääteiden ylimmäksi ryhmäksi suppeaa korkealaatuisten teiden verkkoa. Kyseinen luokka ei määritä suoraan tiestandardia, vaan viittaa palvelutason korkealuokkaisuuteen ja yhtenäisyyteen.

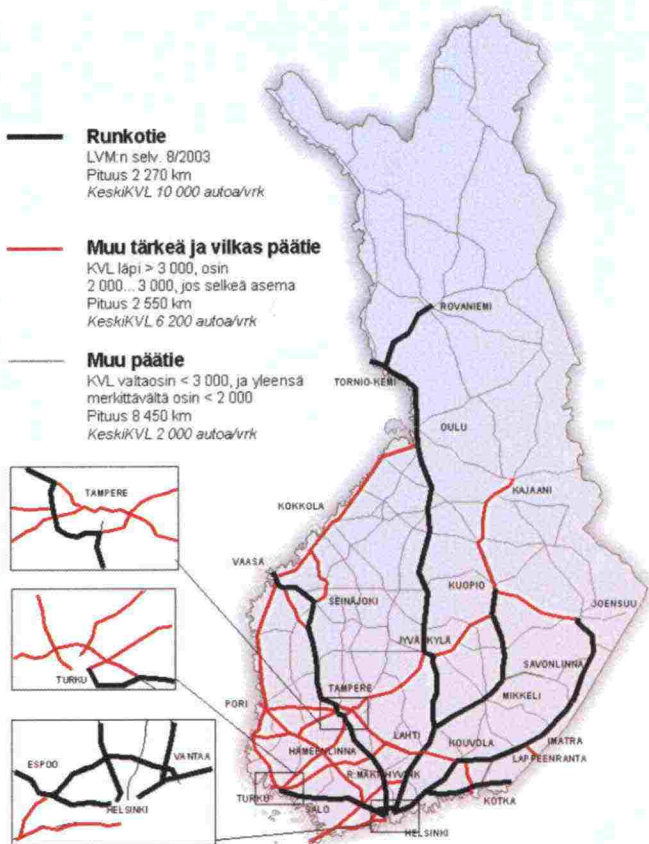
Tässä työssä on runkotiet otettu annetuksi lähtökohdaksi. Pääteiden kehittämistoimien jäsentämiseksi on päätieverkko jaettu kaikkiaan kolmeen osaan:

- **Runkotiet:** Uuden, eduskunnan käsittelyssä olevan maantielain mukainen käsite, jonka verkkomäärittely on vielä auki. Tässä raportissa runkoteina käsitellään LVM:n (julkaisu 38/2003) mukaisia korkealaatuteitä.
- **Muut tärkeät sekä vilkkaat päätietyt:** Suurehkoja alueellisia keskuksia yhdistävät tietyt.
- **Muut päätietyt:** Muuta päätieverkkoa täydentävät ja pienempien keskusten väliset tietyt.

Lisäksi kunkin yhteysvälin sisällä otetaan huomioon maankäyttöympäristö (haja-asutus, tienvarsiasutus, taajamat/keskustat).

Pääteiden ryhmittely	Pituus		Liikennesuorite		KVL 2002
	km	osuus yleisistä teistä (%)	milj. auto km/ vuosi	osuus yleisten teiden suoritteesta (%)	autoa/vrk keskimäärin
Runkotiet	2 267	2,9	8 300	26	10 000
Muut tärkeät ja vilkkaat päätietyt	2 501	3,2	5 600	18	6 200
Muut päätietyt	8 492	10,7	6 300	20	2 000
<b>Yhteensä</b>	<b>1272</b>	<b>16,8</b>	<b>1219</b>	<b>63</b>	<b>4 200</b>

	Runkotiet	Muut tärkeät ja vilkkaat päätietyt	Muut päätietyt
<b>Tehtävä</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tieverkon ydin, "kutistaa" maata sen pisimmässä suunnassa</li> <li>• yhdistää pääkaupunkiseudun ja merkittävimmät valtakunnan osakeskukset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• muut tärkeimmät alueellisten keskusten väliset yhteydet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• muuta päätieverkkoa täydentävät, pienempien keskusten yhteydet</li> </ul>
<b>Luonne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• moottoriväylä tai sen luonteisesti kaukoliikenteelle priorisoitu yhteysväli</li> <li>• yhtenäinen, korkea, stressitön autoliikenteen palvelutaso</li> <li>• "irti" paikallisesta maankäytöstä (paikallinen liikenne omilla väylillä); ohittaa kaikki taajamat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kaukoliikenne priorisoidaan, hyvin järjestellysti myös paikallisempia liikenteen tarpeita</li> <li>• valtaosin hyvä ja tasainen autoliikenteen palvelutaso</li> <li>• kiinteistöliittymiä vain niputtaen ja hyvin suunnitellusti</li> <li>• taajamien keskustat tavoitteena ohittaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• otetaan huomioon myös paikallisia tavoitteita, olosuhteista riippuen</li> <li>• autoliikenteen palvelutasosta ja yhtenäisyydestä voidaan joustaa (erityisesti jos liikenne on vähäistä tai taajamat harvassa)</li> <li>• voi kulkea taajaman läpi</li> </ul>
<b>Liikennemäärä</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• moottoriteillä noin 20 000 autoa/vrk, 2-kaistaisilla teillä 6 000 autoa/vrk, minimikohdissakin vähintään 3 000 autoa/vrk (aivan pieniä poikkeuksia)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minimikohdissakin pääsääntöisesti yli (2 000 -) 3 000 autoa/vrk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pääosin alle 2 000 autoa/vrk, pienimmillään jopa 100 autoa/vrk</li> <li>• lyhyehköillä jaksoilla suurten taajamien lähellä voi olla suuriakin liikennemääriä</li> </ul>



Kuva 18. Pääteiden ryhmittely

## Runkoteillä tarjotaan paras ja yhtenäisin palvelutaso

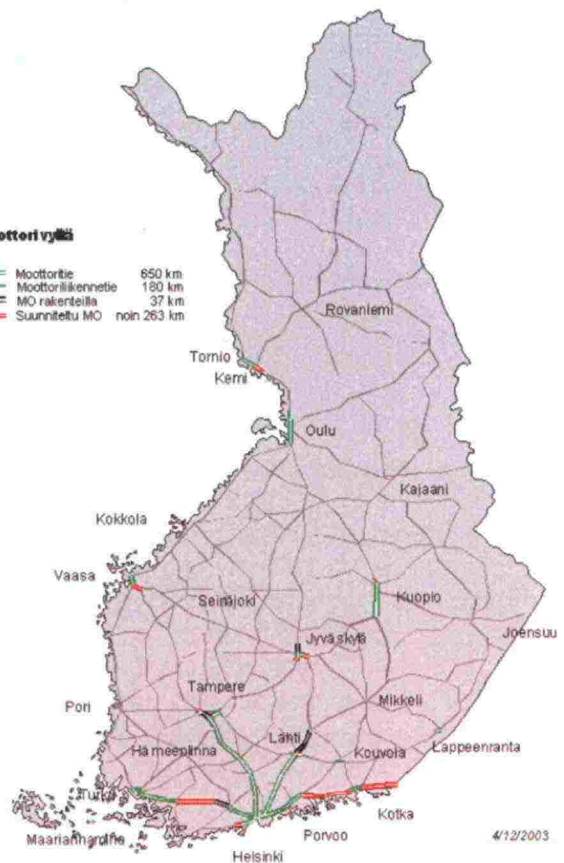
Runkotieverkolla, on tavoitteena valtateiden peruslähtökohtia yhtenäisempi ja korkeampi tieliikenteen palvelutaso. Palvelutasolla tarkoitetaan laajassa mielessä mm. nopeusrajoitustasoa (100/120 km/h), ruuhkattomuutta, konfliktitilanteiden yleistä minimointia, telematiikan hyväksikäyttöä tiedotuksen ja häiriönpurkuvalmiuden apuna.

Runkotieverkolla ja muillakin vilkailla pääteillä paikallinen liikenne pyritään erottelamaan pitkämatkaisesta liikenteestä tarvittavin rinnakkaistie- ja eritasoratkaisuin.

Runkoteiden kehittyminen tehokkaaksi verkon osaksi varmistetaan sekä maankäytön että tie- ja liikennesuunnittelussa käytettävissä olevin keinoin. Tavoitteena on säästää investointivaroja myös torjumalla ei-toivottavaa kehitystä jo ennakolta. Liittymiä voidaan toteuttaa vain tiesuunnitelmassa osoitettuihin kohtiin. Suunnitteluyhteistyötä tehostetaan, jotta tien kehittämistä koskevat tavoitteet tulisivat otetuksi huomioon kaavoituksessa.

### Moottoriväylät

Moottoritie	650 km
Moottoriliikenne	180 km
MO rakenteilla	37 km
Suunniteltu MO	noin 263 km



Kuva 19. Moottoriväylät: olemassa olevat ja suunnitellut

Erityisesti runkotieverkolla voi päätien kehittäminen nykyisellä paikallaan olla ongelmallista. Varsinkin uusia, väljempää tietyyppejä sovellettaessa sekä liittyviä järjesteltäessä toimista voi koitua mittavaa haittaa tievarsikiinteistöille. Päätien siirtäminen pois esim. nauha-asutuksen keskeltä voi olla halvempi, päätien kannalta toimivampi ja asutuksen kannalta miellyttävämpi ratkaisu.

Runkoteillä pitkämatkaisen ja seudullisen linja-autoliikenteen pysäkit ja kulkuyhteydet niille ovat korkeatasoiset. Tarve liikkua jalan tai pyörällä päätien ajoradalla minimoidaan rinnakkaistiejärjestelyin tai erillisin kevyen liikenteen väylin. Jos näin ei voida menetellä, otetaan kevyen liikenteen tarve huomioon piennarlevydessä.

Ajantasainen keli- ja liikennetiedotus ja häiriötilanteiden hoito parantavat liikenneturvallisuuksia ja liikenteen sujuvuutta sekä lisäävät liikkumisen mukavuutta.

## Muillakin tärkeimmillä pääteillä on tavoitteena hyvä liikenteen palvelutaso

Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä on linjaosuuksilla tavoitteena lähtökohtaisesti turvallinen 100 km/h (moottoriteillä 120 km/h) nopeusrajoitustaso. Taajamien kohdalla on tavoitteena pitää päätie ja sen liikenne erillään paikallisista väylistä vähintään 80 km/h (tai poikkeuksellisesti 60 km/h) nopeusrajoitustasolla. Toistuvaa ruuhkautuminen suurten taajamaseutujen ulkopuolella pyritään vähentämään.

Maankäytön suorat kiinteistöliittymät minimoidaan ja muut alemman verkon liittymät pyritään pitämään riittävän harvassa ja turvallisissa paikoissa vähintäänkin nykyisen linjan mukaisesti. Maankäytön suunnittelussa tuetaan periaatetta, jossa taajaman kasvu ei tukeudu suoraan päätiehen, pysyy vain yhdellä puolella tietä ja mahdollisesti lisääntyvän poikittaisen liikenteen turvallinen risteily eritasossa varmistetaan.

Pitkämatkaiselle ja seudulliselle linja-autoliikenteelle tarjotaan nykyistä paremmat järjestelyt. Tavoitteena myös selvä parannus päätien kevyen liikenteen oloihin ja turvallisuuteen, mikäli kevyt liikenne ei ole järjestettävissä muille reiteille.

## Muilla pääteillä säilytetään nykyinen liikenteen palvelutaso

Muilla pääteillä säilyy pääsääntöisesti nykyisen kaltaiset liikkumisolosuhteet. Tapauskohtaisesti suhteellisen vähäliikenteisillä pääteillä nopeustavoitteista ja taajamiin liittyvistä peruslähtökohdista voidaan tinkiä ja sovittaa ratkaisut ja nopeustaso maankäytön ja liikenneympäristön mukaisesti. Tiejaksolla valtaosiltaan jo toteutuneet ratkaisuperiaatteet vaikuttavat usein myös uusiin ratkaisuihin.

Paikallisiakin tarpeita voidaan harkinnan mukaan ottaa muita päätieryhmiä enemmän huomioon. Rinnakkaistiet eivät useinkaan ole perusteltuja (vähän käyttäjiä, pienet hyötyvaikutukset). Tien kulku taajaman kautta alemmalla standardilla voi tukea taajaman elinvoimaa, ja olla varsinaisen kaukoliikenteen vähäisyyden vuoksi kaikille osapuolille ongelmaton.

## Pääteillä on erityisesti vakavia onnettomuuksia vähennettävä

Tieliikenteen turvallisuutta tulee parantaa selvästi nykytilanteesta. Runkotieverkolla ja muilla vilkkailla pääteillä on tavoitteena vuoteen 2030 mennessä kehittämissuunnitelmien avulla vähentää liikennekuolemia lähes puolella ja muilla pääteillä 10–30 %.

Runkotieverkolla ja muilla vilkkailla pääteillä kohdennetaan toimet erityisesti kohtaamis- ja liittymäonnettomuuksien sekä kevyen liikenteen kuolemien määrän vähentämiseen sekä suistumisten seurauksien lieventämiseen.

Vähäliikenteisemmällä pääteillä turvallisuutta edistetään erityisesti tienvarsiasiatusten kohdilla ja liittymissä.

Vision suuntaan edettäessä tarvitaan kaikkien turvallisuuteen vaikuttavien osapuolien toiminnan tehostamista.

## Ympäristöhaittoja vähennetään ja ennaltaehkäistään

Ympäristön kannalta on tärkeää, että tieliikenteen ja tienpidon haittoja vähennetään ja ennaltaehkäistään sekä sopeutetaan väyläratkaisut hyvin maisemaan ja kaupunkikuvaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden parantaminen edistää myös vähemmän ympäristöä kuormittavien liikennemuotojen käyttöä.

Ensimmäisen luokan pohjavesialueet riskialttiilla pääteillä suojataan. Kaupunkiseuduilla ja taajamissa lisätään meluntorjuntaa.

## Kehittämisperiaatteiden tarkastelukehikko

Kytkemällä yhteen pääteiden ryhmittely ja eri maankäyttöympäristöt saadaan taulukko, jossa voidaan esittää tiivistetysti eri lähtökohdilla sovellettavat periaatteet. Esitettävät linjaukset ja ratkaisut eivät kuitenkaan ole "ohjeita standardiratkaisuiksi". Tiejaksojen kehittämisen suunnittelu tapahtuu yhteysväleittäin, ja tällöin voi tulla esiin tien ja sen järjestelyjen nykytilaan tai alueellisiin maankäyttötavoitteisiin liittyviä kysymyksiä, jotka vaikuttavat kehittämisen periaatteisiin.

**Taulukko 2.** Pääteiden kehittämisen tavoitteita ja periaatteita eri maankäyttöympäristöissä. Suunnittelussa on käytännössä otettava huomioon mm. yhtenäisyystavoitteet, liikenteen ja maankäyttötavoitteiden tarkempi kuva sekä tien ja sen järjestelyjen nykytila.

Tavoitteet ja periaatteet	Runkotiet "muuta päätieverkkoa korkealaatuisempi palvelutaso"	Muut tärkeät ja vilkkaat päätiet "hyvä autoliikenteen palvelutaso"	Muut päätiet "palvelutaso vaihtelee ympäristön ja paikallisten tarpeiden rajoittamana"
<b>Haja-asutusalue</b> <i>"keskitytään pääteiden ja liikenteen ongelmiin"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nopeustavoitteena 100 km/h ja moottoriteillä 120 km/h</li> <li>sovelletaan uusia pääteiden mitoitusperiaatteita</li> <li>kohtaamisonnettomuuksia torjutaan rakenteellisesti</li> <li>turvallinen ohitusmahdollisuus säännöllisin välein</li> <li>kaavoituksessa turvattu kehittämiss mahdollisuudet</li> <li>liittymien perustuttava pidemmän tiejakson suunnitelmiin, nykyisiä karsitaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nopeustavoitteena pääosin 100 km/h, paikoin 80 km/h</li> <li>yhtenäinen laatutaso, silti liikennemäärät mitoituksessa huomioon</li> <li>riittävät ohitusmahdollisuudet kaistoin tai näkemin</li> <li>kohtaamisonnettomuuksia torjutaan rakenteellisesti vilkasliikenteisillä teillä</li> <li>ei hallitsemattomasti tienvarsirakentamista</li> <li>uusia liittymiä vain rajoitusti ja nykyisiä karsitaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>minimitavoitteena 80 km/h ja tilanteen salliessa 100 km/h (pienet lisäkustannukset, pitkät taajamavälit)</li> <li>ohitusmahdollisuudet näkemien puitteissa</li> <li>rakentamista ei hallitsemattomasti tien varteen</li> <li>paikallinen ja kevyt liikenne huomioon päätien mitoituksessa ja varustelussa</li> </ul>
<b>Tienvariasutus</b> <i>"tienvariasutuksen olemassa olevat ongelmat ratkaistaan ja yhteistyöllä estetään uusien syntyminen"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tavoitteena 100 km/h ja moottoriteillä 120 km/h</li> <li>tienvariasutuksen kohdalla rinnakaistiejärjestelyt tai päätie pois taajamasta</li> <li>kaavoituksessa turvattu kehittämiss mahdollisuudet</li> <li>liittymien perustuttava pidemmän tiejakson suunnitelmiin, nykyisiä karsitaan</li> <li>kevyelle liikenteelle omat turvalliset yhteydet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tavoitteena 100 km/h, tausekohtaisesti alhaisempi</li> <li>tiiviin maankäytön kohdalla paikalliselle liikenteelle rinnakaistiejärjestelyjä</li> <li>ei uutta rakentamista päätien varsille ilman turvallisia tiejärjestelyitä</li> <li>nykyisiä liittymiä karsitaan</li> <li>huomio liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuuksiin, vilkkailla osuuksilla myös kohtaamisonnettomuuksiin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>80 km/h ja alempi nopeustaso mahdollinen tiiviin asutuksen kohdalla</li> <li>maankäyttöä tienvarteen vain suunnitellusti</li> <li>maankäytön liittymiä rajoitetaan turvallisuusperustein</li> <li>paikallinen ja kevyt liikenne huomioon päätien mitoituksessa ja varustelussa</li> </ul>
<b>Kaupunkiseudut ja taajamat</b> <i>"maankäyttö ja teiden merkitystä vastaavat kehittämismahdollisuudet sovitetaan yhteen"</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tavoitteena selkeä ohituspyrkien lähes linjaosuuden kaltaisiin oloihin (kaavoitus)</li> <li>paikallinen verkko tulee toimia ilman päätietäkin</li> <li>liittymien perustuttava pidemmän tiejakson suunnitelmiin</li> <li>kevyt liikenne muulla/omalla verkolla</li> <li>pitkämatkaiselle ja seudulliselle joukkoliikenteelle korkeatasoiset järjestelyt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vilkasliikenteisillä teillä taajamakeskustat ohitetaan, nopeustavoite 80 km/h</li> <li>keskustaa sivuavilla teillä säilytetään päätien luonne</li> <li>maankäyttö ensisijaisesti paikalliseen verkkoon tukeutuen</li> <li>kevyt liikenne ensisijaisesti turvallisesti muulla verkolla tai ainakin omilla väylillään</li> <li>parannuksia joukkoliikenteen toimintaolosuhteisiin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>päätie voi tietyn edellytyksin kulkea taajaman läpi</li> <li>läpikulku edellyttää poikkeavaa standardia ja vastaavia alhaisempia nopeusrajoituksia</li> <li>keskustan ohi kulkevan päätien toiminnallinen luonne ja selkeys säilytetään</li> <li>paikallisen ja kevyen liikenteen sekoituksessa on turvallisuuteen kiinnitettävä erityistä huomiota</li> </ul>



## Yhteysvälikohtaisten kehittämisspolkujen suunnittelu

Pääteiden yhteysvälikohtaiset tavoitetilat ja kehittämistarpeet on selvitetty seuraavasti:

- *Runkoteiden yhteysväleistä* on laadittu perusteelliset kehittämisselvitykset, joissa on noudatettu valtakunnallisia tavoitteita ja periaateratkaisuja. Kehittämisselvityksissä esitetään yhteysvälin kehittämisen lähtökohdat, pitkän aikavälin tavoitetilat ja vaiheistettu kehittämisspolku (toimenpideohjelma) tavoitetilaa saavuttamiseksi. Toimenpideohjelmasta esitetään myös laajahko vaikutusarviointi.
- *Muiden tärkeiden ja vilkkaiden teiden yhteysväleistä* on laadittu hieman kevennetyt kehittämisselvitykset. Tavoitetilat ja vaiheistettu kehittämisspolku esitetään kuten runkoteidenkin selvityksissä, mutta lähtökohtien analyysi, vaikutusarviointi ja raportointi yleensä on vähemmän yksityiskohtaista kuin runkoteiden selvityksissä.
- *Muiden pääteiden yhteysväleistä* ei ole muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta laadittu varsinaista kehittämisselvitystä. Näiden yhteysvälien tavoitetilat ja kehittämistarpeet on listattu yleispiirteisemmin (vain osin paikkaan kohdistettuna) ja kustannuksetkin arvioitu osin vain toimenpidetyypeittäin.

Yhteysvälikohtaisten tavoitetilojen ja niitä toteuttavien kehittämisspolkujen määrittämiselle ei asetettu etukäteen raharaamia, vaikka tuntuma realistiseen rahoitustasoon onkin pyritty säilyttämään. Yhteysvälikohtaiset suunnitelmat vastaavat kysymykseen, paljonko tulisi maksamaan pääteiden rakentaminen valtakunnallisten toimintalinjojen mukaiseen tasoon vuoteen 2025 mennessä.

Tässä selvityksessä esitetyt tavoitetilat ja kustannukset kattavat kaupunkiseuduista vain päätiet – ja nekin valtakunnallisen, ei paikallisen merkityksensä mukaisesti. Kaupunkiseutujen kehittämisen yleislinjaukset on määritelty erillisissä kaupunkiseutujen toimintalinjoissa. Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmissa määritellään tarkemmin kehittämisen tavoitteet, tarvittavat toimenpiteet ja kustannukset.

Kehittämisspolkujen muodostamista ovat viitoittaneet seuraavat periaatteet:

1. Päätieverkkoa tarkastellaan yhteysväleittäin, tiepiirirajoista riippumattomina kokonaisuuksina, ja yhteysvälin toimenpiteitä osana pääteiden kehittämisen toimintalinjoja.
2. Jo olemassa olevien suunnitelmien sisältöä arvioidaan ja toimenpiteitä priorisoidaan uudelleen suhteessa pääteiden kehittämissperiaatteisiin. Uusia pääteiden parantamiskärsäjä (S12-projektin suosituksia) otetaan mukaan suunnitteluun.
3. Vaikutusten tarkastelu ja arviointi on kiinteä osa suunnitteluprosessia alusta asti ja ohjaa mm. toimenpiteiden valintaa.

Toimenpiteiden valinnassa niiden vaiheistuksessa on noudatettu seuraavia priorisointiperiaatteita:

1. **I vaiheessa** tulevat akuuteimpiin turvallisuus-, ympäristö- ja sujuvuusongelmiin kohdistuvat toimenpiteet.
2. **II vaiheessa** tulevat toimenpiteet, joista suuri osa pureutuu vasta liikenteen kasvun myötä ilmeneviin turvallisuus- ja palvelutasopuutteisiin ja jotka tarvitaan yhteysvälin saamiseen kehittämissperiaatteiden mukaiseen laatu-tasoon.

Kohteesta ja ongelmien laajuudesta riippuen kehittämisspolut sisältävät sekä suurehkoja, useita ongelmia kerralla ratkovia erillishankkeita että yhteysvälin yksittäisiin ongelmakohtiin pureutuvia erillisiä toimenpiteitä.

Toimenpiteistä on otettu lähempään tarkasteluun vain investointiluonteiset, pitkävaikutteiset toimenpiteet. Yksittäisissä pisteissä voi olla tarpeen harkita kevyempiä liikenteen hallintaan liittyviä ratkaisuja ensimmäisenä vaiheena. Nopeusrajoitukset, nopeusvalvonta, valaistus ja erilaiset liikenteen telematiikan keinot ovat asioita, joista pitää tehdä erilliset valtakunnalliset linjat ja ratkaisut. Ne eivät olennaisesti vaikuta tämän suunnitelman sisältöön.

## Pääteiden kehittämisen tekniset ratkaisut

Pääteiden teknisten ratkaisujen ylimmän tason muodostavat moottoritiet ja alimman tason kaksikaistaiset sekaliikennetiet. Koska liikennemäärien ja maankäyttöolosuhteiden vaihtelu on suurta, tarvitaan myös erilaisiin olosuhteisiin soveltuvia muita ratkaisuja.

- **Perinteinen moottoritie** on järeydessään kustannustehokas ratkaisu vain kaikkein vilkkaimmin liikennöidyille pääteille, joilla on keskimäärin vähintään 12 000 autoa vuorokaudessa.
- **Nelikaistainen tie** on perinteistä moottoritietä kapeampi keskikaiteella varustettu tie tai kapealla keskikaistalla ja -kaiteella erotettu tie. Nelikaistainen tie on tehokas turvallisuus- ja sujuvuustoimenpide, kun liikennemäärät ylittävät 10 000 ajon./vrk.
- **Jatkuva ohituskaistatie** on tie, jolla ohituskaistat vuorottelevat vuoron perään eri ajosuunnille. Tiellä pääliittymät ovat eritasoliittymiä, korkeatasoiset tasoliittymät voivat sijoittua ohituskaistojen suunnanmuutoskohtiin. Teknisenä ratkaisuna jatkuva ohituskaistatie on melko järeä erityisesti liittymäjärjestelyjen osalta, joten se on kustannustehokas liikennemäärien ylittäessä 7 000 ajon./vrk.
- **Säännöllisin välein toistuvat ohituskaistat** (2+1, 2+2) ovat kaksikaistaisensekaliikenneteiden parantamisratkaisuja, kun ennustetilanteen liikennemäärä on noin 5 000–10 000 ajon./vrk.
- **Kaksikaistainen tie** mahdollisesti yksittäisillä ohituskaistoilla täydennettynä on usein riittävä ratkaisu, kun liikennemäärät ovat alle 6 000 ajon./vrk. Kaksikaistaisen tien riittävyteen vaikuttaa merkittävästi tien mäkisyys sekä liikenteen koostumus.

Tiehallinnon pääteitä koskevan strategisen tutkimustyön (S12-projekti) myötä on uusien tietyyppien lisäksi kehitetty suojaavia reunaympäristöratkaisuja sekä ratkaisuja rinnakkaistieverkon laajempaan käyttöön.

## Perusratkaisut ovat moottoritie tai kaksikaistainen tie

Pääteiden perusratkaisut ovat moottoritie, joka edellyttää aina eritasoliittymät ja rinnakkaistieyhteydet, sekä kaksikaistainen sekaliikennetie, jolla sallitaan tasoliittymät.

Tiehallinnon pääteitä koskevan strategisen tutkimustyön (S12-projekti) tuloksena otetaan käyttöön uusia tietyyppejä, suojaavia reunaympäristöratkaisuja, edistetään rinnakkaistieyhteyksien laajempaa käyttöä sekä vähennetään liittymiä mm. tilusjärjestelyin. Uudet ratkaisut tulevat laajamittaisesti käyttöön päätieverkolla pääteiden kehittämissuunnitelman toteutumisen myötä.

Uusien teknisten ratkaisujen kehitys ja kokeilu on jatkuvaa toimintaa ja suunnittelukauden lopussa ratkaisuja on todennäköisesti muitakin kuin tässä kuvatut.

## Moottoritie ja nelikaistainen tie ovat järeitä ratkaisuja

Perinteinen moottoritie on kokonaisleveydeltään 28–30 m ja järeydessään kustannustehokas ratkaisu vain kaikkein vilkkaimmin liikennöidyille pääteille, joilla on keskimäärin vähintään 12 000 autoa vuorokaudessa.



**Kuva 20.** Moottoritie.

**Nelikaistainen tie (2+2, 4-k)** on perinteistä moottoritietä kapeampi, keskikaiteella varustettu tie, jonka kokonaisleveys on 19 m tai kapealla keskikaistalla erotettu tie, jonka kokonaisleveys on 23–25 m. Nelikaistainen tie on tehokas turvallisuus- ja sujuvuustoimenpide, kun liikennemäärät ylittävät 10 000 ajon./vrk.



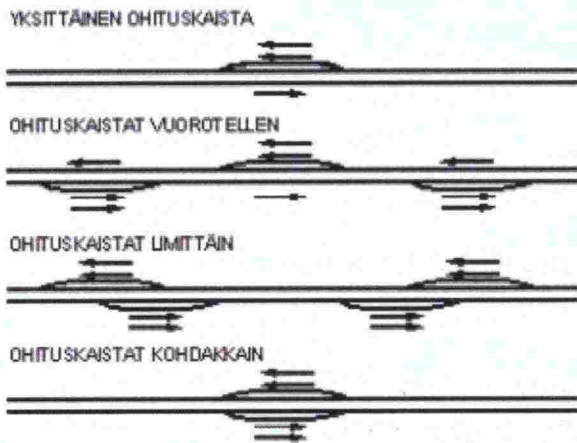
**Kuva 21.** Nelikaistainen keskikaiteella varustettu tie.

Sekä moottori- että nelikaistaisen tien liittymät ovat eritasoliittymiä ja päätielle on olemassa yleensä rinnakkaistie, jota käyttävät kevyt ja muu hidas liikenne. Tapauskohtaisesti nelikaistaisella tiellä voidaan sallia myös hidas maatalousliikenne. Kesäajan nopeusrajoitus on moottoriteillä yleensä 120 km/h, ja nelikaistaisilla teillä 100 km/h.

## Ohituskaistoin turvallisia ohituspaikkoja kaksikaistaisille teille

Ohitusmahdollisuuksien tarpeeseen kaksikaistaisella tiellä vaikuttavat liikennemäärä, liikenteen koostumus ja tiegeometria. Kohtaamisen nettomuuksien ehkäisemiseksi ohituskaistat varustetaan keskikaiteella.

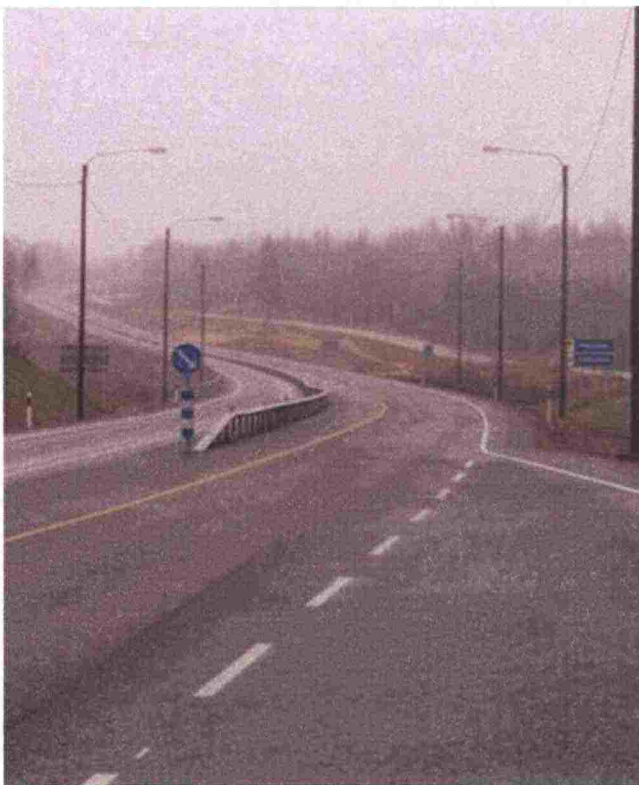
Ohituskaista voidaan sijoittaa joko toiselle suunnalle tai molemmille suunnille samalle kohtaa. Ohituskaistat voidaan sijoittaa yksittäisinä täydentämään muita ohitusosuuksia tai esim. jyrkempien nousujen kohdalle.



**Kuva 22.** Ohituskaistojen erilaisia sijoittelu- vaihtoehtoja. Liikennemäärät ja tieympäristö vaikuttavat sopivan ratkaisun valintaan.

Jatkuvalla ohituskaistatiellä (2+1) on pääsääntöisesti eritasoliittymiä ja jatkuvasti vuorottelevat ohituskaistat. Poikkeustapauksessa ohituskaistatiellä voi olla lyhyehköjä, korkeintaan 3 km:n pituisia kaksikaistaisia keskikaiteellisia osuuksia (1+1). Jos ohituskaistatiellä on yleisen tien tasoliittymiä, ohituskaistat ja keskikaiteet päätetään hyvissä ajoin ennen liittymää.

Teknisenä ratkaisuna jatkuva ohituskaistatie on melko järeä ja kustannustehokas vasta kun liikennemäärät ylittävät 7 000 ajon./vrk.



**Kuva 23.** Tasoliittymä keskikaiteellisella ohituskaistatiellä (2+1)

Ohituskaistojen kohdalla nopeusrajoituksena käytetään yleensä 100 km/h. Muilla osuuksilla

maankäyttö, liittymäjärjestelyt ja tiegeometria määrittelevät sallittavan nopeustason.

**Säännöllisin välein toistuvat ohituskaistat** ovat kaksikaistaisen sekaliikenneteiden parantamisratkaisuja, kun ennustetilanteen liikennemäärä on noin 5 000–10 000 ajon./vrk. Ohituskaistat voidaan sijoittaa vuorotellen eri ajosuunnille (2+1) tai molemmille ajosuunnille samaan kohtaan (2+2). Ohituskaistojen väli on lyhimmillään 3–5 km, mutta tavallisesti pitempi.

Lyhyillä väljaksoilla voidaan kaideosuuksien yhtenäisyyden vuoksi käyttää joissain tapauksissa myös kaksikaistaisia keskikaiteellisia osuuksia (1+1).

**Kaksikaistainen tie ilman ohituskaistoja** tai yksittäisin ohituskaistoin on usein riittävä, kun liikennemäärät ovat alle 5 000 ajon./vrk. Pienemmällä liikennemäärällä ja hyvällä tiegeometrialla riittävät ohitusmahdollisuudet saavutetaan suorilla tieosuuksilla. Pienehköillä liikennemäärillä ja hyvällä tiegeometrialla tarvittavat ohitusmahdollisuudet saavutetaan riittävän pitkällä suorilla osuuksilla. Yksittäiset ohituskaistat täydentävät ohitusmahdollisuuksia esimerkiksi jyrkempien nousujen kohdilla.

**Leveäkaistatie.** Leveillä pientareilla varustettuja teitä voidaan muuttaa kustannustehokkaasti leveäkaistateiksi liikenteellisen toimivuuden parantamiseksi. Tavoitetilan ratkaisuna on kaikilla vilkkailla pääteillä kuitenkin ajosuuntien rakenteellinen erottaminen toisistaan.

## Liittymäjärjestelyt ja reunaympäristön pehmentäminen

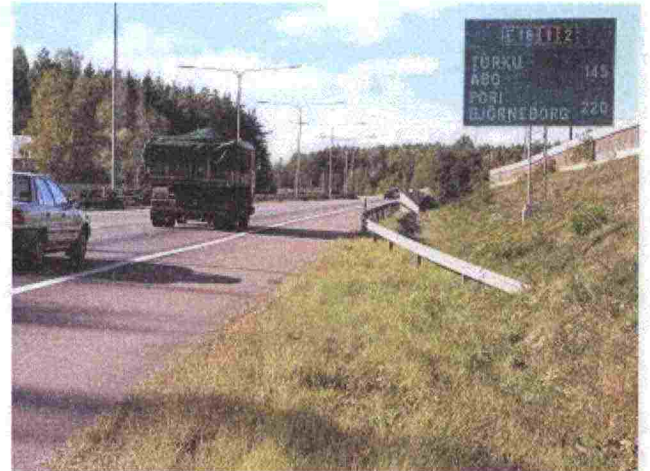
**Maankäytön liittymäjärjestelyt.** Uusilla keskikaiteellisilla tietyyypeillä on suuri vaikutus päätien liittymäjärjestelyihin. Liittymien määrää on nykyisestä merkittävästi vähennettävä, ja ennen kaikkea uusien liittymien syntymistä tällaisille tieosuuksille on pyrittävä jo ennakolta estämään. Ohituskaistojen kohdilla liittymiä ei voida liikenneturvallisuussyistä sallia. Pääliittymät toteutetaan korkealuokkaisina, selkeinä kanavoituina tasoliittymäratkaisuna tai eritasoliittyminä. Myös aiemmasta poikkeavia liittymäratkaisuja otetaan erikoistapauksissa käyttöön.

Liittymien määrän vähentäminen merkitsee laajoja rinnakkaistiejärjestelyjä ja mahdollisesti myös kiertohaittaa paikalliselle liikenteelle. Rinnakkaistiet osoitetaan yleensä myös kevyen liikenteen ja hitaan liikenteen käyttöön päätien sijaan.



**Kuva 24.** Paikalliselle ja hitaalle liikenteelle rakennettavat rinnakkaistiet ja uudet liittymäratkaisut ovat osa uusia päätieratkaisuja.

**Reunaympäristön pehmentäminen.** Pääteillä tien reunaympäristön rakenteet (valaisinpylväät, opastustaulut, kaiteet) ovat myötäviä. Uusilla ja järeästi parannettavilla teillä ojien muotoilu tehdään loivaksi ja kallioleikkaukset avarretaan tai suojataan kaiteella. Pääteiden liittymien määrän vähentäminen parantaa myös turvallisuutta, sillä liittymien luiskat ja rummut ovat yleisiä vakaviin seurauksiin johtavia törmäyskohtia.



**Kuva 25.** Moottoritien reunaympäristöä on "pehmenetty" suistumisonnettomuuksien seurausten lieventämiseksi.

## Pääteiden tavoitetila vuonna 2025

Pääteiden kehittämisen tavoitetila 2025:n mukaisten toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä noin **7 000 M€**. Verkon eri osilla tavoitetila on seuraava:

- **Runkoteillä** tien standardi on yhtenäinen ja vaihtuu suhteellisen harvoin ja luontevissa liikenteellisissä jakopisteissä. Maankäyttö ja päätien liikenne on aina selvästi eroteltu. Tavoitetilassa yli 60 % runkotieverkosta on kohtaamisvapaata tietä. Tavoitetilan kustannusarvio on noin 2 950 M€.
- **Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä** ratkaisut ovat kautta linjan keveämpiä kuin runkoteillä. Lähes 90 % muista tärkeistä ja vilkkaista pääteistä on tavoitetilassa edelleen 2-kaistaista tietä, josta kuitenkin puolet on varustettu ohituskaistoin. Tavoitetilan kustannusarvio on noin 2 350 M€.
- **Muilla pääteillä** nopeustavoitteista voidaan tinkiä suhteellisen vähäliikenteisillä pääteillä ja sovittaa ratkaisut ja nopeustaso maankäytön sekä liikenneympäristön mukaisesti. Tavoitetilassa voi olla selvästi runkoteitä ja muita tärkeitä ja vilkkaita pääteitä vähemmän valtakunnallista yhtenäisyyttä. Muille pääteille ehdotettujen toimenpiteiden kustannukset ovat yhteensä noin 1 700 M€.

## Yhteenveto

Pääteiden kehittämisen tavoitetilalla noin 20 vuoden aikajänteellä on seuraava:

**Runkoteillä** on muita pääteitä yhtenäisempi liikenteellinen palvelutaso. Tien standardi vaihtuu suhteellisen harvoin ja luontevissa liikenteellisissä jakopisteissä. Maankäyttö ja päätien liikenne on aina selvästi eroteltu. Tavoitetilassa yli 60 % runkotieverkosta on kohtaamisvapaata tietä. Tavoitetilan kustannusarvio on 2 943 M€, johon sisältyy jo päätetty E18 Muurla–Lohja-moottoritien rakentaminen (335 M€).

**Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä** ratkaisut ovat kautta linjan keveämpiä kuin runkoteillä. Lähes 90 % muista tärkeistä ja vilkkaista pääteistä on tavoitetilassa edelleen 2-kaistaista tietä, josta kuitenkin puolet on varustettu ohituskaistoin. Tavoitetilan kustannusarvio on 2 353 M€.

**Muilla pääteillä** on pääsääntöisesti tavoitteena säilyttää nykyisen kaltaiset liikkumisolosuhteet. Tapauskohtaisesti nopeustavoitteista voidaan tinkiä suhteellisen vähäliikenteisillä osuuksilla ja sovittaa ratkaisut ja nopeustaso maankäytön sekä liikenneympäristön mukaisesti. Tavoitetilalla edellyttää ensisijaisesti liikenteen kasvun myötä syntyvien ja lisääntyvien ongelmien ratkaisua. Tavoitetilassa sallitaan runkoteitä ja muita tärkeitä ja vilkkaita pääteitä vähemmän valtakunnallista yhtenäisyyttä. Muille pääteille ehdotettujen toimenpiteiden kustannukset ovat yhteensä 1 700 M€.

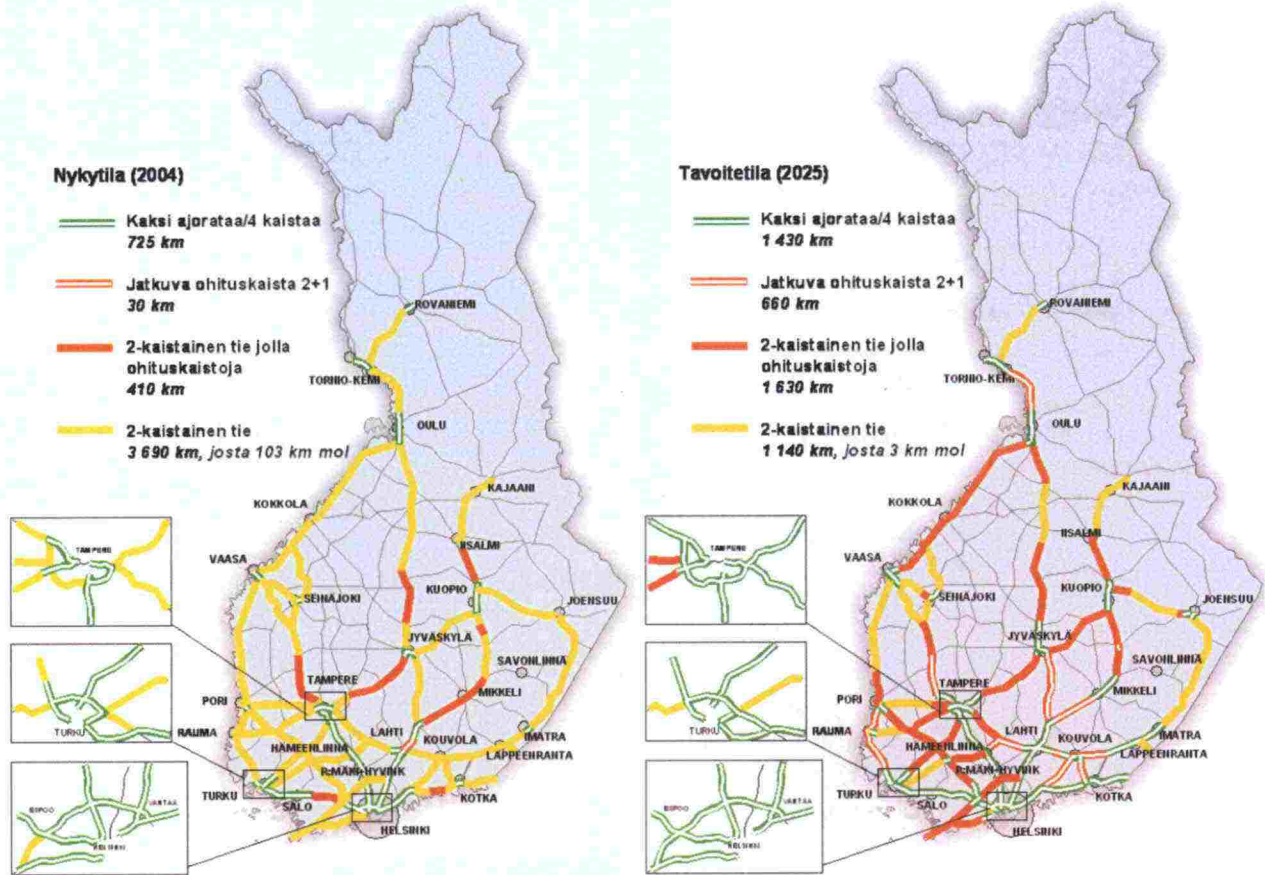
Tavoitetilalla verkon eri osilla kuvataan tarkemmin seuraavilla sivuilla. Runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden tavoitetilat ja kehittämispolut kuvataan yhteysväleittäin ja tiejaksoittain liitteen strategiakorteissa.

Taulukko 1. Eräitä määrätietoja tavoitetilaan sisältyvistä toimenpiteistä.

	Runkotiet	Muut tärkeät ja vilkkaat päätiet	Muut päätiet	Kaikki yhteensä
Uutta moottoritietä	240	25	-	265
2+2- tai keskikaiteellista 4-k tietä	180	270	25	475
Jatkuvaa keskikaiteellista ok-tietä	390	230	10	630
Toistuvia ohituskaistoja (km matkalla)	270	950	-	1 220

Taulukko 2. Yhteenveto tavoitetilan kustannuksista.

	Runkotiet	Muut tärkeät ja vilkkaat päätiet	Muut päätiet	Kaikki yhteensä
Kustannusarvio (M€)	2 943	2 353	1 700	6 996
Lohja–Muurla (päätos tehty; M€)	335	-	-	335
<b>Rahoitustarve (M€)</b>	<b>2 608</b>	<b>2 353</b>	<b>1 700</b>	<b>6 661</b>
M€/v	130	118	85	333
M€/tie-km	1,16	0,91	0,2	0,5
€/ajon.km v. 2004	0,015	0,02	0,013	0,016
€/ajon.km v. 2020	0,009	0,024	0,011	0,012



**Kuva 26.** Yhteenveto runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden tietyypistä nykytilassa ja tavoitetilassa.





## Runkotiet

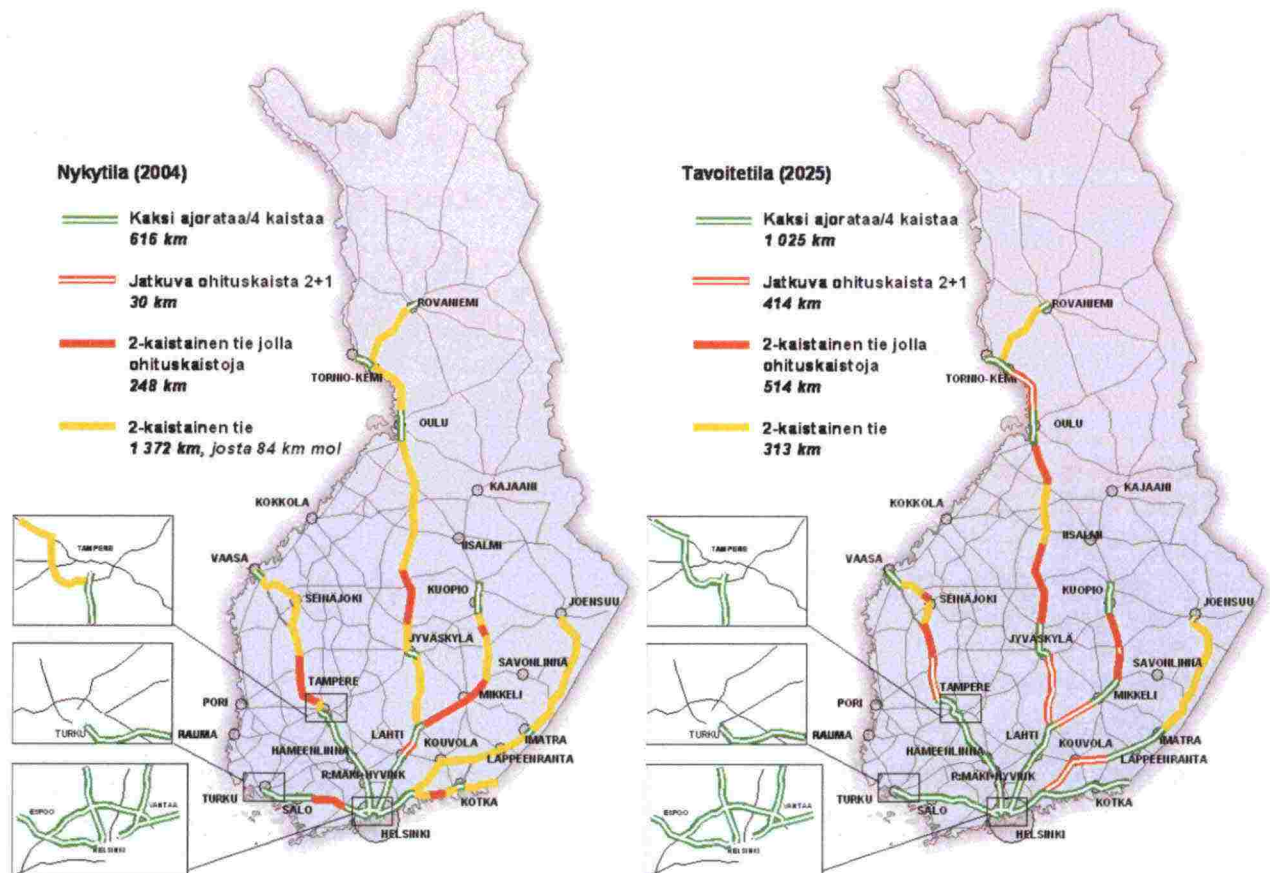
**Runkoteillä** on tavoitteena muita pääteitä yhteisempi liikenteellinen palvelutaso. Tällöin tien standardi vaihtuu suhteellisen harvoin ja silloinkin luontevissa pisteissä kuten kaupungeissa, valtateiden yhtymäkohdissa tai kaupunkien sisääntuloväylälle tultaessa. Runkoteillä maankäyttö ja päätien liikenne on aina eroteltu, ja päätien ensisijaisena tehtävänä on tarjota hyvä palvelutaso pitkämatkaiselle liikenteelle.

Tiheämmin asutuissa maissa valtakunnallinen runkoverkko on yleensä moottoritietä. Suomen moottoritiet sijaitsevat pääosin tärkeimmällä runkotieverkolla. Niitä on tarpeen kuitenkin käyttää myös paikallisempien ongelmien ratkaisuun, kuten on tehty pääkaupunkiseudulla Tuusulantien ja Länsiväylällä. Päätieverkolla on tällä hetkellä noin 650 km moottoritietä ja 180 km moottoriliikenneteitä. Seuraavan 20 vuoden aikana moottoritietä rakennetaan lisää noin 250 km. Moottoritiejaksot Lohja–Lohjanharju, Heinola–Lusi, Jyväskylä–Kirri sekä Tampereen läntinen ohikulk-

tien I vaihe ovat jo rakenteilla. Helsinki–Turku välin rakentamisesta kokonaan moottoritieksi on jo päätetty ja rakentamista valmistellaan. Näiden jälkeen ainoa merkittävä moottoritiehanke tulee olemaan valtatie 7 Loviisasta Kotkaan ja Kotkasta edelleen Vaalimaalle. Lisäksi suurimpien kaupunkiseutujen läheisyyteen rakennetaan lyhyempiä moottoritiejaksoja.

Suomen oloissa laaja moottoritieverkko ei ole perusteltu. Sen sijaan runkoteillä tarvitaan ratkaisuja, joissa kuitenkin liikenteellinen palvelutaso ja suhde maankäyttöön ovat verrattavissa moottoritiehen. Suurelta osalta runkoteitä yhteinen laatutaso merkitsee ajosuuntien rakenteellista erottamista keskikaitein. Tavoitteena on, että 20 vuoden kuluessa huomattava osa runkotieverkosta on kohtaamisvapaata. 2-kaistaisiksi jäävistä teistä valtaosa varustetaan säännöllisin välein toistuvilla ohituskaistoilla.

Vastaantulevat ajosuunnat erottaviin toimenpiteisiin liittyy usein merkittäviä rinnakkaistiejärjestelyjä, joiden tienpito- ja kustannusvastuusta on laadittava pelisäännöt valtion ja kuntien kesken.



Kuva 27. Runkoteiden tietyyppi nykytilassa ja tavoitetilassa noin 20 vuoden kuluttua.

Taulukko 3. Runkoteiden yhteysvälien nykytila, merkitys ja tavoitetila (ks. tarkemmin strategiakorteista).

Yhteysväli	Nykytila ja merkitys	Tavoitetila
<b>Vt 1 Helsinki–Turku</b> 159 km, KVL 16 900	Moottoritie Helsingistä Lohjanharjulle ja Muurlasta Turkuun. Välissä 50 km 2-kaistaista valtatieä ohituskaistoin. Koko väli on E18-tietä ja EU:n priorisoimaa Pohjolan Kolmiota.	Moottoritie koko yhteysväliällä. Merkittävä osa on jo valmiina, osa rakenteilla ja viimeiseltä osalta rakennushanketta valmistellaan. Nykyisen moottoritiä parantaminen.
<b>Vt 3 Helsinki–Tampere</b> 168 km, KVL 21 800	Moottoritie. Runko useiden taajamien "nauhakaupungille", jossa mm. työssäkäyntialueet ovat merkittävästi laajentuneet.	Moottoritie tarvittavin lisäkaistoin, meluestein ja reuna-ympäristön pehennyksin.
<b>Vt 3 Tampere–Jalasjärvi, Laihia–Vaasa</b> 176 km, KVL 6 800	Tampereella mol, Vaasassa moottoritie (12 km). Muutoin 2-kaistainen tie muutamin ohituskaistoin. Yhdistää Pohjanmaiden keskukset ja tuotantoalueet Tampereeseen ja edelleen pääkaupunkiseudulle.	Tampereen ohi lännestä Hämeenkyröön moottoritie ja 2+2-kaistainen tie. Hämeenkyrössä ohikulkutie. Siitä Parkanoon jatkuva ohituskaistatie (2+1) ja edelleen Jalasjärvelle toistuvien ohituskaistoin. Laihialta Vaasaan moottoritie.
<b>Vt 4 Helsinki–Lahti</b> 98 km, KVL 22 800	Moottoritie. Yhdistää Jyväskylän ja Kuopion seutukunnat tausta-alueineen pääkaupunkiseudulle ja muihin Etelä-Suomen keskuksiin sekä satamiin.	Moottoritie tarvittavin lisäkaistoin, meluestein ja reuna-ympäristön pehennyksin.
<b>Vt 4 Lahti–Jyväskylä</b> 165 km, KVL 8 000	Lahti–Heinola rakenteilla moottoritieksi. Muutoin 2-kaistainen tie (1 ohituskaista). Yhdistää Jyväskylän seutukunnan tausta-alueineen pääkaupunkiseudulle ja muihin Etelä-Suomen keskuksiin sekä satamiin.	Lahti–Heinola (Lusi) moottoritie. Lusi–Kanavuori jatkuva ohituskaistatie (2+1). Kanavuori–Jyväskylä moottoritie.
<b>Vt 4 Jyväskylä–Oulu</b> 337 km, KVL 5 300	Jyväskylässä 2+2 kaistaa (5 km) ja Oulussa moottoritie (22 km). Muutoin 2-kaistainen tie muutamin ohituskaistoin. Yhdistää Jyväskylän, Oulun ja sen taustalla olevan Lapin keski- ja länsiosat Suomen keski- ja eteläosiin.	Moottoritie Jyväskylästä Tikkakoskelle, josta Äänekoskelle kapea 2+2-tie eritasoliittymän. Äänekoski–Liminka korkealaatuinen, 2-kaistainen tie, jossa ohituskaistoja. Liminka–Oulu moottoritie.
<b>Vt 4 Oulu–Kemi–Tornio</b> 135 km, KVL 9 400	Oulussa moottoritie/mol (34 km), Kemissä mol (24 km), Tornioon moottoritie (14 km), rajalle 4-kaistainen tie (3 km). Osa Perämerenkaarta ja Euroarktista käytävää. Suomen merkittävin maayhteys länteen ja merkittävä yhteys etelästä Lapin matkailukohteisiin.	Oulu–Haukipudas moottoritie. Haukipudas–Kemi jatkuva ohituskaistatie (2+1). Kemin kohdalla ja Kemistä Tornioon moottoritie.
<b>Vt 4 Keminmaa–Rovaniemi</b> 112 km, KVL 4 100	2-kaistainen tie. Rovaniemen kohdalla 2-ajoratainen tie eritasoliittymän. Osa Euroarktista käytävää. Kytkee Rovaniemen ja keskeiset Lapin osat Perämeren rannikolle ja muuhun Suomeen.	Keminmaa–Rovaniemi: hyvätasoinen 2-kaistainen tie osin uudella linjalla Rovaniemen eteläpuolella. Rovaniemen kohdalla 2+2-tie.
<b>Vt 5 Lusi–Mikkeli</b> 82 km, KVL 6 300	2-kaistainen tie, jolla erillisiä ohituspaikkoja. Yhdistää Etelä-Savon pääkaupunkiseutuun.	Alkuosa 5 km (varalaskupaikan kohta) moottoritietä, siitä Mikkeliin ohituskaistatie (2+1), jossa on lyhyitä 1+1-osuuksia. Mikkeliin ohi 2+2-tie.
<b>Vt 5 Mikkeli–Kuopio</b> 170 km, KVL 8 400	Mikkelin kohdalla 2+2 kaistaa (2 km), Kuopiossa moottoritie (22 km). Muutoin 2-kaistainen tie, jolla erillisiä ohituspaikkoja. Yhdistää Savon pääkaupunkiseutuun. Merkittävin keskus on Kuopio.	Mikkelin ohi 2+2-tie Juvalla. Siitä Joroisiin 2-kaistainen tie yksittäisin ohituspaikoin. Joroinen –Varkaus jatkuva ohituskaistatie (2+1). Varkauden kohta 2+2-tie. Varkaus –Vehmasmäki 2-kaistainen tie toistuvien ohituspaikoin. Vehmasmäeltä eteenpäin tie on moottoritie.
<b>Vt 6 Koskenkylä–Kouvola</b> 69 km, KVL 6 400	Leveäkaistatie (60 km), Kouvola mol (2 km). Yhdistää Kouvolan pääkaupunkiseutuun.	Koskenkylä–Kouvola jatkuva 2+1-tie. Kouvola ohi 2+2-tie.
<b>Vt 6 Kouvola–Lappeenranta–Imatra</b> 127 km, KVL 8 000	Lappeenrannassa 2+2 kaistaa (2 km) ja Imatralla moottoritie (12 km). Muilta osin 2-kaistainen tie. Yhdistää Lappeenranta–Imatran pääkaupunkiseutuun.	Kouvola–Utti ja Taavetti–Lappeenranta–Imatra. 2+2-tie. Väli Utti–Taavetti jatkuva ohituskaistatie (2+1).
<b>Vt 6 Imatra–Joensuu</b> 189 km, KVL 3 600	2-kaistainen tie. Yhdistää Pohjois-Karjalan maakuntakeskuksen ja itäiset alueet Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson keskuksiin ja edelleen pääkaupunkiseudulle. Yhteyksillä merkitystä Venäjän lähialueille.	Hyvätasoinen 2-kaistainen tie, jolla on yksittäisiä ohituskaistoja.
<b>Vt 7 Helsinki–Kotka–Vaalimaa</b> 172 km, KVL 11 700	Moottoritie Koskenkylään, mol Loviisaan, Kotkasta Haminaan moottoritie (7 km), Haminassa katu. Muilta osin 2-kaistainen tie. Yhdistää pääkaupunkiseudun Kotka–Haminan alueeseen sekä edelleen Pietariin. Osa E18-tietä ja Pohjolan Kolmiota.	Moottoritie koko yhteysväliä. Merkittävä osa on jo valmiina.
<b>Vt 16/18/19 Jalasjärvi–Seinäjäoki–Laihia</b> 77 km, KVL 5 500	2-kaistainen tie, pääosin 100 km/h. Pääyhteys Seinäjoelta etelään. Vt 18 muodostaa radan kanssa rungon Vaasa–Seinäjäoki "nauhakaupungille".	Hyvätasoinen 2-kaistainen tie, pääosin 100 km/h. Laihialla ohikulkutie, Kainastosta Halkosaareen ohituskaistatie, Seinäjoen kohdalla ohikulkutie.
<b>Kt 50 Kehä III, Turunväylä–Porvoonväylä</b> 32 km, KVL 38 400	2+2 kaistaa / 2 ajorataa. Joitakin tasoliittymiä. Olenainen osa E18-tietä ja Pohjolan Kolmiota. Lisäksi suuri merkitys monien pääkaupunkiseudun ja valtakunnallistenkin toimintojen sijaintipaikkana.	Sujuva "kaupunkimoottoritie" riittävällä kaistakapasiteetilla ja korkeatasoisin joukkoliikenteen järjestelyin.

Toisen ajoradan toteuttaminen ja jatkuvan ohituskaistien rakentaminen ovat järeitä ja tilava-rauksia edellyttäviä toimenpiteitä. Runkoteiden kehittämistoimet merkitsevät paikoin myös kokonaan tien sijoittamista uuteen maastokäytävään. Pisimmät tällaiset osuudet ovat E18 -tiellä (valtatie 1 ja 7) sekä valtatiellä 4 välillä Rovaniemi–Koivu.

Tavoitetilaan tarvittavat investoinnit ovat seuraavan 20 vuoden aikana kaikkiaan noin 2 957 mil-

joonaa euroa, mikä merkitsee keskimäärin noin 148 miljoonan euron vuosirahoitustarvetta. Toteutuista toimenpidetarpeista eduskunta on jo päättänyt Lohja–Muurla-moottoritien rahoituksesta (335 M€). Huomattava osa toimenpidetarpeista on mukana keväällä 2004 julkaistussa liikenneväyläpoliittisen ministerityöryhmän mietinnössä.

**Taulukko 4.** Yhteenvedo runkoteiden kehittämisen kustannuksista (milj.euroa).

Yhteysväli	Aiemmat investoinnit 1990-2004	Investointitarve vuoteen 2025	Rakenteilla	Ehdotukset edellisten lisäksi vuoteen 2025		Näistä ministerityöryhmän listoilla vuosille 2005–2013 *
				I vaihe	II ja III vaihe	
Vt 1 Helsinki–Turku	378	369		340	29	
Vt 3 Helsinki–Tampere	413	141		43	98	
Vt 3 Tampere–Vaasa	82	302	57	117	185	135
Vt 4 Helsinki–Lahti	252	72		33	39	
Vt 4 Lahti–Jyväskylä	32	185	41	72	113	69
Vt 4 Jyväskylä–Oulu	70	190	20	67	123	
Vt 4 Oulu–Kemi–Tornio	145	190		102	88	56
Vt 4 Keminmaa–Rovaniemi		100		40	60	
Vt 5 Lahti–Mikkeli	30	84		34	50	22
Vt 5 Mikkeli–Kuopio	50	195	27	115	80	53
Vt 6 Koskenkylä–Kouvola	64	142		13	129	
Vt 6 Kouvola–Imatra	4	207		137	70	126
Vt 6 Imatra–Joensuu	49	75		30	45	24
Vt 7 Helsinki–Kotka	81	190		175	14	95
Vt 7 Kotka–Vaalimaa		220		110	110	100
Vt 16/ 18/19 Jalasjärvi–Seinäjäki–Laihia	-	42		17	25	
Kt 50 Helsinki kehä III	42	239	60	145	168	130
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>1 692</b>	<b>2 943</b>	<b>205</b>	<b>1 590</b>	<b>1 426</b>	<b>810</b>
Keskimäärin M€/v	113	147		159	143	90

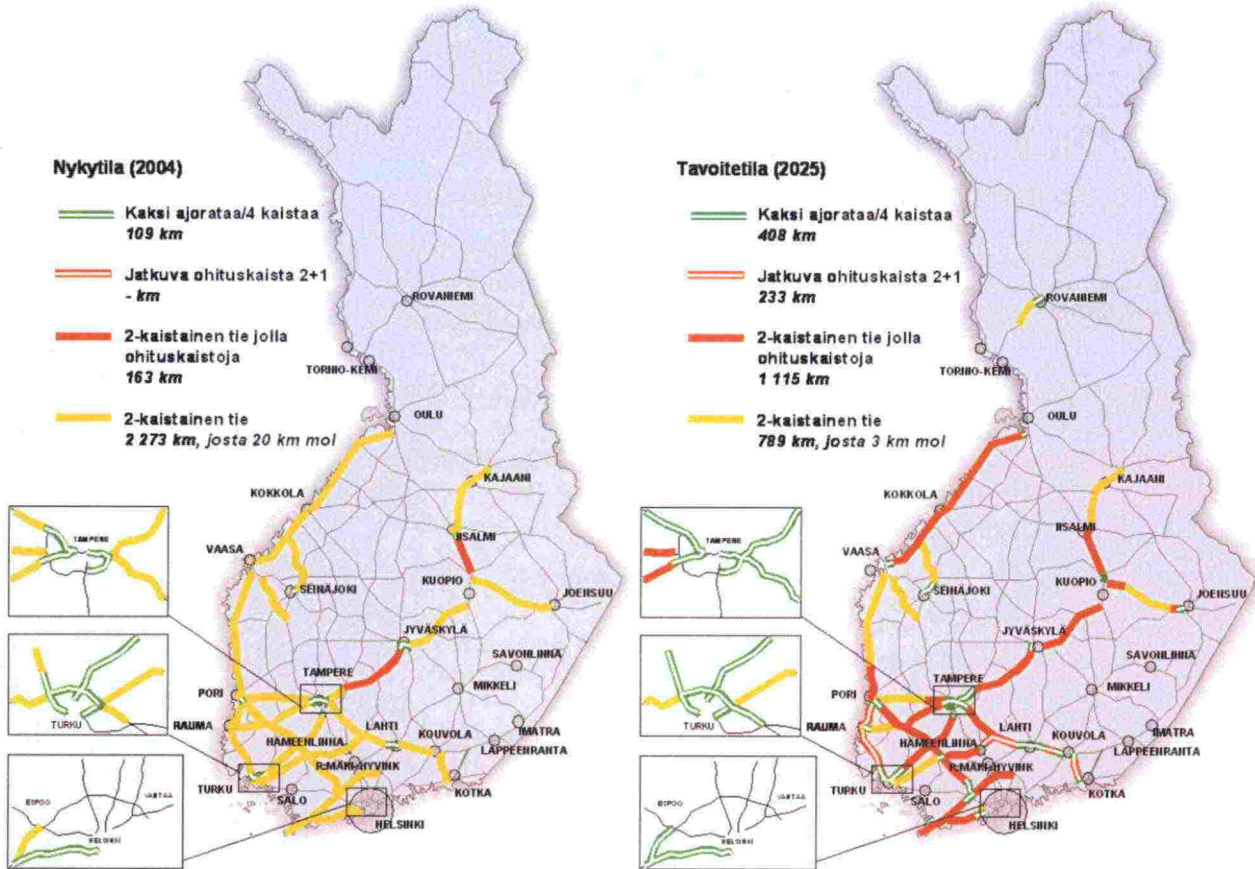
**Taulukko 5. Runkoteiden merkittävimmät, nykyisestä tiekäytävästä poikkeavat kaavavaraukset**

<b>Kohteet ennen vuotta 2025</b>	<b>Toimenpide</b>
Vt 1 Muurla–Lohja	Moottoritie
Vt 3 Ylöjärvi–Hämeenkyrö	Uusi linjaus
Vt 3 Hämeenkyrön kohta	Ohikulkutie
Vt 3 Laihia–Helsingby	Moottoritie
Vt 4 Lusi–Vaajakoski	Osittain uusi linjaus
Vt 4 Kanavuori–Vaajakoski	Uusi linjaus, mo-tie
Vt 4 Kirri–Tikkakoski–Äänekoski	Osittain uusi linjaus
Vt 4 Haurukylä–Haaransilta	Uusi linjaus
Vt 4 li	Ohikulkutie
Vt 4 Koivu–Rovaniemi	Uusi linjaus
Vt 5 Koirakivi–Hurus	Uusi linjaus
Vt 5 Mikkeli (Visulahti)–Juva	Uusi linjaus
Vt 5 Hietanen–Otava	Uusi linjaus
Vt 6 Jurvalan kohta	Ohikulkutie
Vt 7 Loviisa–Kotka	Moottoritie
Vt 7 Hamina–Vaalimaa	Moottoritie
Vt 18 Seinäjoen pohjoinen	Ohikulkutie
Vt 19 Seinäjoki itäinen	Ohikulkutie
<b>Kohteet vuoden 2025 jälkeen</b>	<b>Toimenpide</b>
Vt 3 Puskiainen -Pirkkala	Uusi linjaus
Vt 3 Hämeenkyrö -Ikaalinen	Uusi linjaus
Vt 4 Kärsämäen kohta	Ohikulkutie
Vt 6 Utti	Ohikulkutie

## Muut tärkeät ja vilkkaat päätiet

Muilla tärkeillä ja vilkailla päätteillä pyritään turvalliseen 100 km/h nopeusrajoitukseen linja-

osuuksilla. Taajamien kohdalla pyritään pitämään päätie ja sen liikenne erillään paikallisista väylistä vähintään 80 km/h (tai poikkeuksellisesti 60 km/h) nopeusrajoitustasolla. Ratkaisut ovat kautta linjan keveämpiä kuin runkoteillä.



**Kuva 28.** Muiden tärkeiden ja vilkkaiden päätien tietyyppi nykytilassa ja tavoitetilassa noin 20 vuoden kuluttua.

**Taulukko 6.** Muiden tärkeiden ja vilkkaiden päätien yhteysvälien nykytila, merkitys ja tavoitetila (ks. tarkemmin strategiakorteista).

Yhteysväli	Nykytila ja merkitys	Tavoitetila
<b>Vt 2 Helsinki–Pori</b> 223 km, KVL 6 000	2-kaistainen valtatie, pääosin 100 km/h. Ulvilasta Poriin 2+2 kaistainen (8 km). Satakunnan ja pääkaupunkiseudun välinen pääyhteys.	Palojärven ja Karkkilan sekä Harjavallan ja Uusiniityn väleillä 2+2-kaistainen tie eritasoliittymien. Muutoin 2-kaistainen tie, jolla ohituskaistat säännöllisin välein ja päällyttymät eritasoliittymiä.
<b>Vt 3 Jalasjärvi–Laihia</b> 71 km, KVL 4 000	2-kaistainen tie. Osa valtatie 3, joka yhdistää Pohjanmaiden keskuskeskukset ja tuotantoalueet Tampereeseen ja edelleen pääkaupunkiseudulle	Hyväntasoinen 2-kaistainen tie yksittäisin ohituskaistoin.
<b>Vt 5 Kuopio–Kajaani</b> 160 km, KVL 5 200	Siilinjärvelle moottoritie (13 km). Muutoin 2-kaistainen tie, jolla muutamia ohituskaistoja. Itäisen Suomen pääväylä, joka kokoaa lisälässä liikenteen sekä Oulun että Kajaanin suunnista ja osin myös Ylivieskan suunnista.	Tavoitetilassa Vuorela–Siilinjärvi (Pöljä) väli on moottoritie Siilinjärvi–Ohenmäki välillä on säännölliset ohituspaikat. Ohenmäki–Soinlahti väli on osin 2+2-tie ja osin 2+1-tie. Muutoin nykyinen tie, jonka liittymiä on parannettu.
<b>Vt 8 Turku–Pori</b> 135 km, KVL 8 900	Moottoritie Raisioon (5 km), muutoin 2-kaistainen tie. Kytkee Satakunnan pääkeskukset Turun suuntaan. Osa länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatie 8 (E8).	Välillä Turku–Nousiainen moottoritie, osin 2+2-tie. Porin päässä välillä Tiiliruukki–Ruutukuoppa 2+2-tie. Muilla osuuksilla jatkuva ohituskaistatie (2+1).

<b>Vt 8 Pori–Vaasa</b> 185 km, KVL 3 300	2-kaistainen valtatie, pääosin 100 km/h. Osa länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieta 8 (E8).	Porin ja Söörmarkun välillä on eritasoliittymän varustettu ohikulkutie uudessa paikassa. Muilta osin nykyinen tie ohituskaistoin. Söörmarkun ja Tuorilan välillä ohituskaistoja on säännöllisin välein. Vaasan keskustan ohitus 2+2-kaistainen.
<b>Vt 8 Vaasa–Oulu</b> 292 km, KVL 4 600	2-kaistainen valtatie, pääosin 80–100 km/h, taajamissa 60 km/h. Osa länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieta 8 (E8).	Vaasasta Sepänkylään ja Limingasta Haaransillan 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän. Muilta osin 2-kaistainen tie toistuvien ohituskaistoin.
<b>Vt 9 Turku–Tampere</b> 122 km, KVL 6 200	Moottoritie Turusta Lietoon (13 km) ja leveäkaistatie Auraan (9 km). Muutoin 2-kaistainen tie. Suomen merkittävin valtakunnallisten keskusten välinen yhteys, joka ei suuntaudu pääkaupunkiseudulle.	Turusta Lietoon moottoritie. Liedosta Auraan 2+2-tie ja Aurasta Toijalaan säännöllisin 2+1-ohituspaikoin varustettu tie, jossa kuntakeskusten kohdilla eritasoliittymät.
<b>Vt 9 Tampere–Jyväskylä</b> 152 km, KVL 9 100	Tampereella ja Jyväskylässä moottoritie/mol (9 km+14 km). Muutoin 2 kaistaa, jolla uusia 2+1-osuuksia. Paitsi Tampereen ja Jyväskylän välinen yhteys, myös keskeinen linkki pidemmässä Turkuun suuntautuvassa jaksossa.	Tampereelta Orivedelle sekä Muuramesta Jyväskylään 2+2-tie. Orivedeltä Muurameen säännöllisin 2+1-ohituspaikoin varustettu tie, jossa kuntakeskuksiin eritasoliittymät.
<b>Vt 9 Jyväskylä–Kuopio</b> 114 km, KVL 4 600	2-kaistainen valtatie, Kuopion päässä 3 km mol. Osa Suomen merkittävintä poikittaista tietä.	Kanavuoresta Lievestuoreelle (16 km) jatkuva ohituskaistatie (2+1). Muilta osin 2-kaistainen tie säännöllisesti toistuvien ohituskaistoin.
<b>Vt 10 Turku–Hämeenlinna</b> 140 km, KVL 4 900	Turussa ja Hämeenlinnassa 2+2-kaistainen taajamatie, muutoin 2-kaistainen valtatie ilman ohituskaistoja. Varsinais-Suomen ja Hämeen keskusten välinen pääyhteys.	Liedon kohdalla ohikulkutie eritasoliittymän, Forssan kohdalla sekä Hämeenlinnassa 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän, muutoin nykyinen tie, jossa paikoin ohituskaistoja.
<b>Vt 10/12 Hämeenlinna–Lahti</b> 79 km, KVL 8 100	Pääosin 2-kaistainen tie, jolla lyhyt mol-osuus. Olisi kehitettynä merkittävä poikittainen yhteys Kanta-Hämeestä ja Pirkanmaalta Salpausselän keskuksiin ja edelleen Venäjälle.	Pääosin jatkuva ohituskaistatie (2+1), Kukonkoivu-Lahti kapea 4-kaistainen tie.
<b>Vt 12 Lahti–Kouvola</b> 52 km, KVL 8 500	Pääosin 2-kaistainen tie, jolla mol-osuus Kouvolasta itään. Olisi kehitettynä merkittävä poikittainen yhteys Kanta-Hämeestä ja Pirkanmaalta Salpausselän keskuksiin ja edelleen Venäjälle.	Moottoritie Nastolaan, jatkuva ohituskaistatie (2+1) Kausalaan, 2+2-tie Suviojalle.
<b>Vt 11 Tampere–Pori</b> 94 km, KVL 3 800	2-kaistainen päätie, pääosin 100 km/h. Satakunnan ja Pirkanmaan pääyhteys.	Tampereelta Mouhijärvelle ohituskaistoja säännöllisin välein. Muilta osin nykyinen tie parannettuna. Pääliittymät eritasoliittyminä.
<b>Vt 12 Rauma–Tampere</b> 142 km, KVL 5 500	Rauman satamayhteys katua, Nokialta Tampereelle moottoritie ja Tampereella 4-kaistainen taajamatie. Muutoin 2-kaistainen tie. Merkittävä vientiyhteys Rauman satamaan.	Rauman päässä 2+2-kaistainen tie Uotilaan. Tampereella 2+2/3+3-kaistainen kaupunkimoottoritie osin tunnelissa. Muilta osin nykyinen tie, jossa pääliittymät eritasoliittymiä. Huittisten ja Nokian välillä ohituskaistat säännöllisin välein.
<b>Vt 12 Tampere–Tuulos</b> 74 km, KVL 6 300	Tampereella osin 2+2-kaistainen tie, osin moottoriliikennetie. Muutoin 2-kaistainen valtatie, 80–100 km/h, paikoin 60 km/h.	Tampereelta Kangasalaan 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän. Muilta osin nykyinen tie toistuvien ohituskaistoin.
<b>Vt 13 Lappeenranta–Nuijamaa</b> 21 km, KVL 2 400	2-kaistainen tie. Osa Suomen toiseksi vilkkainta tieyhteyttä Venäjälle.	Nykyinen tie Lappeenrannan päässä rinnakkaistiejärjestelyin parannettuna ja rajan läheisyydessä lisäkaistoin varustettuna. Itäpäässä tie osin uudella linjauksella.
<b>Vt 15 Kouvola–Kotka</b> 40 km, KVL 6 050	Kotkan päässä (5 km) ja Kouvolan kohdalla (1 km) 4-kaistainen, muilta osin 2-kaistainen tie tasoliittymän, 100 km/h.	Kotkan sisääntulotie 2+2-kaistaa eritasoliittymän. Rantahaka–Kouvola pääosin jatkuva ohituskaistatie (2+1), Keltakangas–Kiehuva-välillä (9,5 km) ja Kouvolan kohdalla (1 km) 2+2-kaistaa.
<b>Vt 17 Kuopio–Joensuu</b> 128 km, KVL 4 700	2-kaistainen tie, 80–100 km/h. Pohjois-Karjalan tärkeä poikittaisyhteys.	2-kaistainen tie parannettuna ja ohituskaistoin varustettuna. Ylämyllystä Joensuuhun (13 km) 2+2-kaistaa eritasoliittymän.
<b>Vt 19 Seinäjoki–Uusikaarlepyy</b> 92 km, KVL 4 900	Pääosin 2-kaistainen tie, jolla katuosuuksia. Kytkee Kokkolan sekä mm. Pietarsaaren seudun Seinäjokeen ja edelleen pääkaupunkiseudulle.	Hyvätasoinen 2-kaistainen tie, pääosin 100 km/h, yksittäisiä ohituskaistoja. Seinäjoen ohikulkutie ja jakso Nurmosta Lapualla 2+2-tie.
<b>Vt 25 Hanko–Mäntsälä</b> 165 km, KVL 6 300	2-kaistainen tie, pääosin 80 km/h. Merkittävä poikittaisyhteys Uudellamaalla. Yhteys Hangon satamaan, osin pääkaupunkiseudun "uloon kehätie".	Virkkalan ja Nummelan välillä 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän, muilta osin 2-kaistainen tie ohituskaistoin.
<b>Kt 40 Turun kehä</b> 29 km, KVL 15 600	Raisiosta Kauselaan 2+2 kaistaa (15 km). Molemmilla päissä 2-kaistainen tie. E18-tien haara Naantalin autolauttaliikenteen takia. Huomattava merkitys raskaalle liikenteelle ja myös yhteytenä päätieltä toiselle.	Pääosin 2+2-tie, Raisiosta Naantaliin 2 kaistaa. Raision taajaman kohdalla nopeus on 50 km/h.
<b>Kt 50 Kehä III, Länsiväylä–Turunväylä</b> 11 km, KVL 12 000	2-kaistainen tie, 60–80 km/h. Kasvava merkitys pääkaupunkiseudun työssäkäyntiyhteytenä ja valtakunnallistenkin kuljetusten reittinä.	2+2-kaistainen tie eritasoliittymän, 80 km/h.
<b>Kt 51 Helsinki–Karjaa</b> 54 km, KVL 18 300	Alkuosa moottoritietä. Leveä 2-kaistainen sekaliikennetie. Länsi-Uudenmaan tärkeimpiä pääväyliä, sekä merkittävä PKS:n työssäkäyntiyhteys.	Nykyisen moottoritien parantaminen. Kivenlahdesta Kantvikiin (14 km) moottoritie ja siitä Karjaalle parannettu 2-kaistainen tie ohituskaistoin.

Muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden parantamisessa on suurimmalta osalta kyse koko yhteysvälin parantamisesta tietä leventämällä, riistata-aitoja, valaistusta, kevyen liikenteen väyliä lisäämällä. Muutamalla vilkkaimmalla osuudella rakennetaan toinen ajorata. Kokonaan uusia tielinjauksia ovat ohikulkutiet (Lieto, Sepänkylä, Seinäjoki) sekä oikaisut valtateillä 8, 9, 13 ja 17.

Tavoitetilaan tarvittavat investoinnit ovat seuraavan 20 vuoden aikana kaikkiaan noin 2 353 miljoonaa euroa, mikä merkitsee keskimäärin noin 117 miljoonan euron vuosirahoitustarvetta. Noin kolmasosa I vaiheen toimenpidetarpeista on nimetty keväällä 2004 julkaistussa liikenneväyläpoliittisen ministerityöryhmän mietinnössä.

**Taulukko 7.** Yhteenvetoa muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden tavoitetilaan tarvittavan kehittämisen kustannuksista (milj.euroa).

Yhteysväli	Aiemmat investoinnit 1990-2004	Investointitarve vuoden 2025 menn.	Rakenteilla	Ehdotukset edellisten lisäksi vuoteen 2025		Näistä ministerityöryhmän listoilla vuosille 2005-2013
				I vaihe	II ja III vaihe	
Vt 2 Vihti-Pori	26	186		40	146	45
Vt 3 Jalasjärvi-Laihia	-	32		8	24	
Vt 5 Kuopio-Kajaani	50	27		19	8	
Vt 8 Turku-Pori	14	244		64	180	42
Vt 8 Pori-Vaasa	-	54		28	26	
Vt 8 Vaasa-Oulu	-	195		61	134	28
Vt 9 Turku-Tampere	62	72		24	48	
Vt 9 Tampere-Jyväskylä	44	100		38	62	
Vt 9 Jyväskylä-Kuopio	-	73		19	54	
Vt 10 Turku-Hämeenlinna	-	95		5	90	
Vt 10/12 Hämeenlinna-Lahti	10	244		22	222	
Vt 11 Tampere-Pori	-	38		3	35	
Vt 12 Rauma-Tampere	-	190		120	70	
Vt 12 Tampere-Tuulos	26	73		5	68	
Vt 12 Lahti-Kouvola	17	90		64	26	64
Vt 13 Lappeenranta-Nuijamaa	15	13		3	10	
Vt 15 Kouvola-Kotka	-	90		50	40	42
Vt 17 Kuopio-Joensuu	25	93		48	45	
Vt 19/8 Jalasjärvi-Kokkola		62		23	40	16
Vt 25 Hanko-Mäntsälä	17	133		37	96	
Kt 40 Turku kehä		62		16	46	
Kt 50 Helsinki kehä III	-	75		40	35	
Kt 51 Helsinki-Karjaa	50	111		57	54	46
<b>YHTEENSÄ (M€)</b>	<b>356</b>	<b>2 353</b>	<b>-</b>	<b>754</b>	<b>1 524</b>	<b>283</b>
Keskimäärin M€/v	24	117		75	150	31

**Taulukko 8.** Muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden merkittävimmät, nykyisestä tiekäytävästä poikkeavat kaavavaraukset.

**Kohteet ennen vuotta 2025**

Vt 8 Eurajoki  
 Vt 8 Pori–Söörmarkku  
 Vt 8 Sepänkylä  
 Vt 8 Raahen kohta  
 Vt 9 Muurame-Pukinniitty  
 Vt 9 Suonenjoki  
 Vt 10 Liedon kohta  
 Vt 12 Lahden kohta  
 Vt 12 Uusikylä–Jokue  
 Vt 12 Kausalan kohta  
 Vt 17 Riistavesi–Varislahti

**Toimenpide**

Ohikulkutie  
 Uusi linjaus  
 Ohikulkutie  
 Paikoin uusi linjaus  
 Osittain uusi linjaus  
 Uusi linjaus  
 Ohikulkutie  
 Ohikulkutie  
 Uusi linjaus  
 Ohikulkutie  
 Paikoin uusi linjaus

**Kohteet vuoden 2025 jälkeen**

Vt 3 Koskenkorva  
 Vt 3 Kurikka  
 Vt 8 Kokkola  
 Vt 8 Helsingby–Vassor  
 Vt 10/12 Hämeenlinna–Lammi  
 Vt 11 jatke (Vt 2–Vt 8)  
 Vt 17 Vuorela–Vartiala

**Toimenpide**

Ohikulkutie  
 Ohikulkutie  
 Ohikulkutie  
 Ohikulkutie  
 Ohikulkutie  
 Uusi tie  
 Ohikulkutie





## Muut päätiet

**Muilla pääteillä** on pääsääntöisesti tavoitteena säilyttää nykyisen kaltaiset liikkumisolosuhteet. Palvelutaso on paikoin puutteellinen, ja nämä kohdat korjataan. Tapauskohtaisesti nykyisestä nopeustasosta voidaan tinkiä suhteellisen vähäliikenteisillä osuuksilla ja sovittaa ratkaisut ja nopeustaso maankäytön sekä liikenneympäristön mukaisesti.

Muiden pääteiden yhteenlaskettu pituus on lähes 8 500 km, johon mahtuu hyvin eri tyyppisiä ja eri tavoin merkityksellisiä teitä. Yleisesti muiden pääteiden tavoitetilaa vuonna 2025 voidaan luonnehtia seuraavasti:

- Valtaosin 2-kaistaisia sekaliikenneteitä, jossa nopeusrajoituksena on linjaosuuksilla 100 km/h elleivät geometria tai muut olosuhteet

edellyttä turvallisuussyistä 80 km/h. Pientareita on levennetty nykyisestä.

- Taajamissa on pääsääntöisesti alemmat nopeusrajoitukset sekä tarvittavat kevyen liikenteen järjestelyt ja turvalliset liittymät.
- Ruuhkautuvilla kaupunkien sisääntuloteilla on 2+2 -ratkaisuja ja eritasoliittymiä.
- Teiden ja siltojen kuntoon sekä meluntorjuntaan ja pohjavesien suojauksiin liittyvät ongelmat hoidetaan.

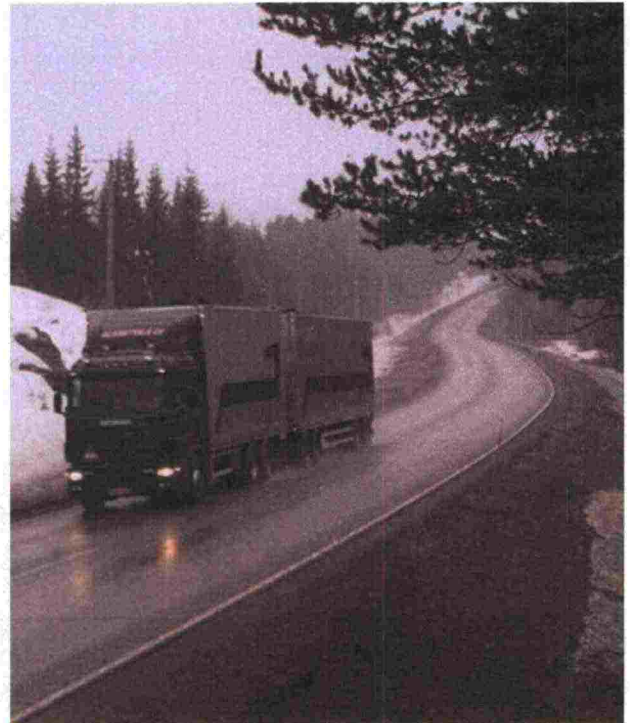
Muille pääteille ehdotettujen toimenpiteiden kustannukset ovat yhteensä 1 700 M€, josta vajaa kolmannes kuuluu erikseen nimettyihin yli 10 M€:n hankkeisiin. Yksittäisten toimenpiteiden kustannuksista suurin osa käytetään tien levennämiseen, lisäkaistoihin ja eritasoliittymien rakentamiseen. Toimenpiteiden kustannusten tarkempi jaottelu esitetään taulukossa 9.

**Taulukko 9.** Muilla pääteillä tarpeelliset kehittämistoimenpiteet vuoteen 2025 mennessä.

	M€	Osuus
<b>A. Erikseen nimetyt suurehkot hankkeet (&gt; 10 M€)</b>	<b>600</b>	<b>35 %</b>
<b>B. Taajamissa tehtävät toimenpiteet</b>	<b>410</b>	<b>24 %</b>
Kunto (rakenteen parantaminen; sillat)	25	1 %
Ympäristö (meluntorjunta, pohjavesisuojaus)	30	2 %
Sujuvuus (eritasoliittymät, lisäkaistat ja -ajoradat)	135	8 %
Turvallisuus (kevyt liikenne, liittymäjärjestelyt)	200	12 %
Muu (edellisiin kuulumattomat)	20	1 %
<b>C. Taajamien ulkopuolella tehtävät toimenpiteet</b>	<b>690</b>	<b>41 %</b>
Kunto (rakenteen parantaminen; sillat)	120	7 %
Ympäristö (meluntorjunta, pohjavesisuojaus)	30	2 %
Sujuvuus (leventtäminen, eritasoliittymät)	400	24 %
Turvallisuus (kevyt liikenne, liittymäjärjestelyt)	130	8 %
Muu (edellisiin kuulumattomat)	10	1 %
<b>Kaikki yhteensä (A+B+C)</b>	<b>1 700</b>	<b>100 %</b>

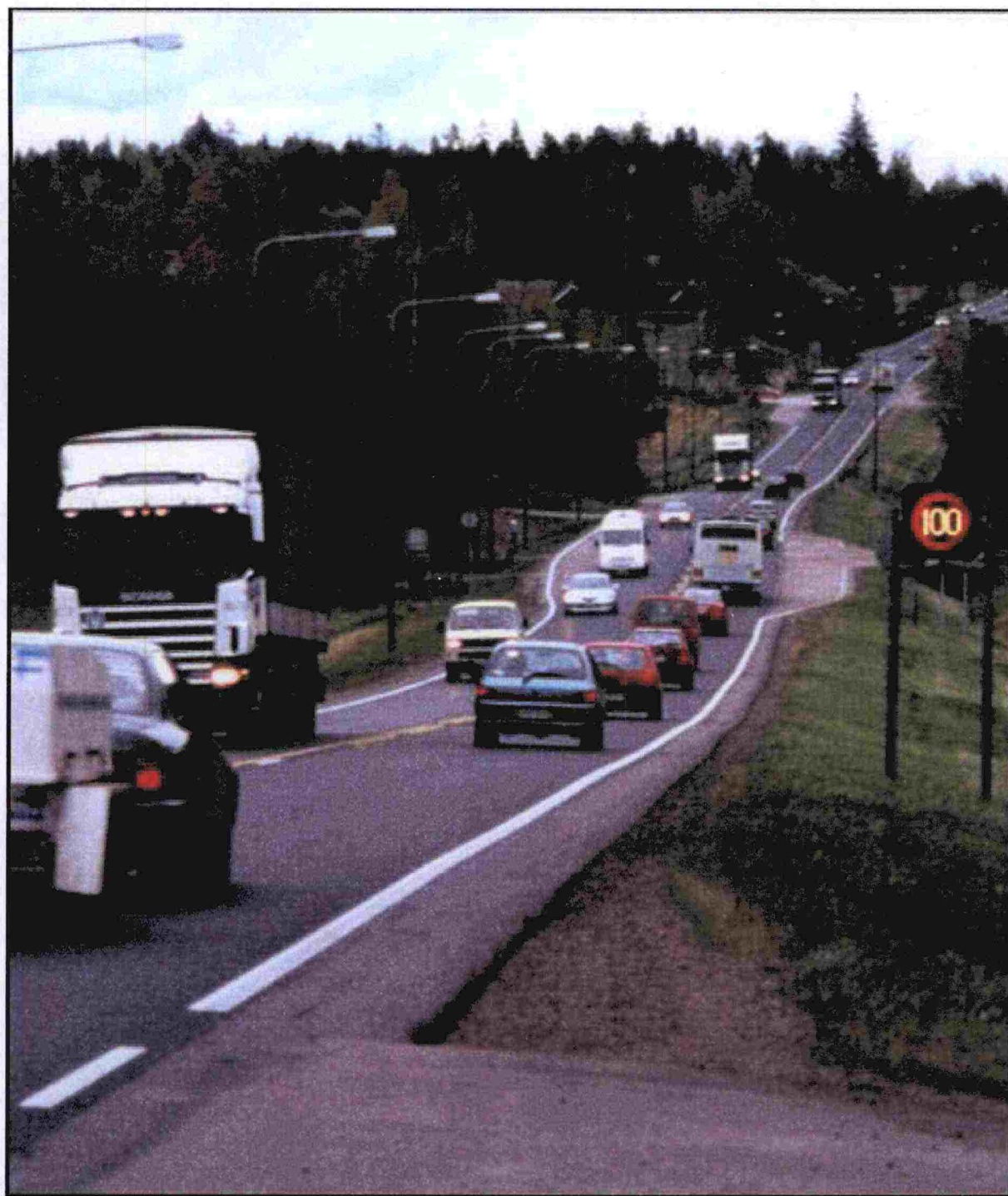
**Taulukko 10.** Muiden pääteiden erikseen nimetyt hankkeet, joiden kustannusarvio (vuoden 2004 hintatasossa) on yli 10 M€.

	ME
<b>Kaupunkiseutujen ja taajamien hankkeet</b>	
Vt 14 Savonlinnan ohikulku	50
Vt 20 Hintta–Korvenkylä, välityskyvyn lisääminen	23
Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki, välityskyvyn lisääminen	48
Vt 22 Muhoksen ohikulkutie	16
Kt 52 Salon itäinen ohikulkutie	16
<b>Yhteensä</b>	<b>153</b>
<b>Linjaosuuksien hankkeet</b>	
Vt 4 Kaamanen–Utsjoki, tien leventäminen	24
Vt 5 Pelkosenniemi–Jänkäälä, tien leventäminen	16
Vt 6 Raatekangas–Uuro, toinen ajorata	26
Vt 6 Uuro–Varparanta	10
Vt 13 Mikkeli (Silvasti)–Ristiina	15
Vt 13 Savitaipale–Iitiä	15
Vt 14 Lähteelä–Herttuaala, tien parantaminen	10
Vt 18 Seinäjoki–Alavus, suuntauksen parantaminen	25
Vt 18 Tuuri–Hakojärvi, ohikulkutie	10
Vt 18 Myllymäki–Multia	18
Vt 21 Sieppijärvi–Palojoensuu, tien leventäminen	21
Vt 21 Palojoensuu–Kilpisjärvi, tien leventäminen ja rp	28
Vt 23 Varkaus–Heinävesi, tien leventäminen	22
Vt 24 Lahti–Vääksy	50
Vt 26 Husula–Taavetti, tien parantaminen	45
Kt 43 Laitila–Eura, tien leventäminen ja rp	11
Kt 44 Kauhajärvi–Koskenkylä, uusi linjaus	10
Kt 52 Somero–Jokioinen, suuntauksen parantaminen	10
Kt 58 Kinnula–Reisjärvi, uusi linjaus	14
Kt 58 Kangasala–Orivesi, tien parantaminen	12
Kt 62 Parkkila–Puumala, suuntauksen parantaminen	19
Kt 63 Evijärvi–Kaustinen, suuntauksen parantaminen	10
Kt 67 Nikkola–Rintalanmäki, tien parantaminen	12
Kt 68 Ähtäri–Lehtimäki, uusi linjaus	10
<b>Yhteensä</b>	<b>443</b>



**Taulukko 11.** Muiden pääteiden merkittävimmät, nykyisestä tiekäytävästä poikkeavat kaavavaraukset.

<b>Kohteet ennen vuotta 2025</b>	<b>Toimenpide</b>
Vt 13 Ristiinan kohta	Uusi linjaus
Vt 13 Savitaipale–Iitiä	Paikoin uusi linjaus
Vt 14 Savonlinna	Ohikulkutie
Vt 18 Seinäjoki–Alavus	Paikoin uusi linjaus
Vt 18 Tuuri–Hakojärvi (Töysä)	Ohikulkutie
Vt 20 Korvenkylä–Kiiminki	Uusi linjaus
Vt 24 Holma–Kalliala	
Kt 44 Kauhajärvi–Koskenkylä	Uusi linjaus
Kt 45 Käpylä–Veturitie	Uusi linjaus
Kt 52 Salon kohta	Ohikulkutie
Kt 63 Evijärvi–Kaustinen	Paikoin uusi linjaus
Kt 67 Nikkola–Rintalanmäki	Nykyinen linjaus
Kt 68 Ähtäri–Lehtimäki	Uusi linjaus
<b>Kohteet vuoden 2025 jälkeen</b>	
Vt 13 Perhon kohta	Ohikulkutie
Vt 22 Muhoksen kohta	Ohikulkutie
Kt 44 Kuivakankaan kohta	Uusi linjaus



## Lähivuosien tärkeimmät kehittämiskohteet

*Pääteiden kehittämisen kiireellisimmät kehittämiskohteet on päätetty Liikenneväyläpoliittisessa ministerityöryhmässä helmikuussa 2004. Esityksessä on pääteihankkeita yhteensä noin 1 490 milj. euron edestä.*

*Tärkeimpien hankkeiden listassa on vain sellaisia kohteita, joissa ongelmat ja tarpeet ovat suuret jo nykytilanteessa. Akuutteja tarpeita jää myös listan ulkopuolelle, samoin kuin tavoitetilan kustannusarvion sisältämät liikenteen kasvun myötä syntyviä ongelmia ratkaisevat tai laatutason*

## Ministerityöryhmän ehdotus

Pääteiden kehittämisen suunnittelun oikea mitoit-  
tus ja ajoitus edellyttää valtakunnallisesti tär-  
keimpien kehittämiskohteiden määrittämistä. Yh-  
teysvälien ja niille suunniteltujen kehittämisspol-  
kujen priorisointi on kuitenkin tehtävä, johon ei  
ole yhtä oikeaa vastausta. Tärkeysjärjestys riip-  
puu siitä, mitä asioita halutaan painottaa. Viime  
kädessä pääteiden kehittämiskohteiden tärkeys-  
järjestys muodostetaan ministerityöryhmän  
kaltaisilla foorumeilla ja niiden toteuttamisesta  
päätetään eduskunnassa. Hankkeiden tärkeys-  
järjestys muodostuu tällöin poliittisessa proses-  
sissa, jossa erilaisia näkemyksiä ja painotuksia  
sovitetaan yhteen.

Seuraavassa esitettävä toimenpidelista edustaa  
ministerityöryhmän näkemystä pääteiden tär-  
keimmistä kehittämiskohteista. Ministerityöryh-  
män esityksessä päätiehankkeita on I + II koris-  
sa yhteensä noin 1 490 milj. euron edestä.

Tärkeimpien hankkeiden listassa on vain sellai-  
sia kohteita, joissa ongelmat ja tarpeet ovat suu-  
ret jo nykytilanteessa. Akuutteja tarpeita jää

myös listan ulkopuolelle, samoin kuin tavoitetilan  
kustannusarvion sisältämät liikenteen kasvun  
myötä syntyviä ongelmia ratkaisevat tai laatuta-  
son yhtenäisyyttä toteuttavat toimenpiteet.

Pääteiden ongelmien luonne, suuruus ja keskit-  
tyminen ovat erilaisia verkon eri osissa, ja kehittä-  
misohjelma sisältää eri tyyppisiä hankkeita:

- **Erillishankkeet**, joilla parannetaan pää-  
tieverkon yksittäisiä merkittäviä ongel-  
makohtia. Erillishankkeilla ratkaistaan ta-  
vallisesti useita ongelmia kerralla.
- **Yhteysvälihankeet**, joissa tehdään eri  
laajuisia toimenpiteitä koko yhteysvälin  
matkalla tarvittavissa kohdin. Yhteysväli-  
hankeisiin sisältyy tavallisesti hyvin eri  
tyyppisiä toimenpiteitä riippuen siitä, mitä  
ongelmia yhteysvälin eri kohdissa on.
- **Teemapaketit**, joihin kootaan tietyn  
tyyppisiä ongelmia (turvallisuus, melu,  
pohjavesiriskit, jne.) ratkaisevia pieneh-  
köjä toimenpiteitä eri puolilta päätieverk-  
koa.

## Ministerityöryhmän ehdotus vuosina 2005–2007 aloitettavista päätiehank- keista (yhteensä 521 M€)\*

		Erillishankkeet	M€
	1	Vt 4 Kemin kohta ja sillat	56
	2	Vt 6 Lappeenranta–Imatra	126
	3	Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa	28
	4	Vt 14 Savonlinnan keskusta	57
	5	Kt 51 Kivenlahti–Kirkkonummi	46
	<b>YHTEENSÄ</b>		<b>313</b>
	<b>Yhteysvälihankeet</b>		<b>M€</b>
	6	Vt 2 Vihti–Pori	45
	7	Vt 4 Lusi–Vaajakoski	69
	8	Vt 5 Lusi–Mikkeli	22
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>136</b>	
<b>Teemapaketit</b>		<b>M€</b>	
Pääteiden turvallisuuden parantaminen		46	
Joukkoliikenteen edistäminen pääkau- punkiseudun säteittäisillä pääväylillä		36	
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>72</b>	

\* Hankkeet ovat tienumeron mukaisessa järjestyksessä

## Ministerityöryhmän ehdotus vuosina 2008–2013 aloitettavista päätiehankkeista (yhteensä 969 M€)\*

Erillishankkeet		M€
1	Vt 3 Tampereen läntinen ohikulku II vaihe	57
2	Vt 5 Päiväranta–Vuorela, Kuopio	53
3	Vt 6 Joensuun kohta	24
4	Vt 7 Koskenkylä–Loviisa–Kotka	172
5	Vt 7 Haminan ohikulkutie	95
6	Vt 7 Hamina–Vaalimaa -moottoritie	100
7	Vt 15 Kotkan sisääntulotie	11
8	Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulku	16
9	Vt 20 Kuusamontie, Oulu	29
10	Kt 50 (Kehä III, E18) Vantaankoski – Lentoasemantie	130
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>687</b>
Yhteysvälihankeet		M€
11	Vt 3 Ylöjärvi–Vaasa	78
12	Vt 8 Turku–Pori	42
13	Vt 12 Lahti–Kouvola	64
14	Vt 15 Kotka–Kouvola	42
15	Vt 21 Palojoensuu - Kilpisjärvi	36
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>262</b>
Teemapaketit		M€
Pääteiden meluntorjunta pääkaupunkiseudulla		20
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>20</b>

\* Hankkeet ovat tienumeron mukaisessa järjestyksessä



## Pääteiden kehittämisen vaikutukset

### **Tavoitetilassa vuonna 2025...**

- ...runkoteiden laatutaso on yhtenäinen ja selvästi korkeampi kuin vuonna 2009. Muilla pääteillä laatutaso on vaihtelevampi, mutta suhteessa liikenteen määrään ja tien merkitykseen laatutavoitteita vastaava.
- ...runkoteillä on vähemmän työmatka- ja viikonloppuliikenteen sujuvuusongelmia kuin vuonna 2009. Muilla tärkeillä ja vilkkailla teillä sujuvuus sen sijaan hieppomaisesti heikkenee sekä työmatka- että viikonloppuliikenteessä.
- ...voidaan 90 %:lla runkoverkosta tarjota tienkäyttäjille nopeusrajoituksena vähintään 100 km/h.
- ...päätieverkko turvaa vienti- ja tuontikuljetukset sekä kaupan ja elintarviketeollisuuden kuljetusten täsmällisyyden ja tukee kasvavien kaupunkiseutujen kehittymistä.
- ...järeevät ratkaisut vaikuttavat maankäyttöön ja paikallisiin liikennejärjestelmiin ja edellyttävät jatkossa yksityiskohtaista suunnittelua yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa.
- ...liikennekuolemia tapahtuu vuosittain noin 30 vähemmän kuin vuonna 2009. Kehitys on oikeansuuntainen, mutta valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisen tavoitteen saavuttaminen edellyttää investointien lisäksi myös muita toimenpiteitä, kuten nopeusvalvonnan lisäämistä.
- ...joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteita on parannettu selvästi vuodesta 2009.
- ...pääteiden meluntorjunnasta hyötyy noin 200 000 asukasta. I luokan pohjavesialueista noin puolet on suojattu.

### **Ministerityöryhmän hankkeet...**

- ...ovat tehokkaita ja tavoitetilan välttämättömiä ensimmäisiä vaiheita. Runkoteiden ongelmista ne ratkaisevat reilun kolmasosan, muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden ongelmista noin kymmenesosan.

### **Jos pääteitä ei kehitetä nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen...**

- ...päätietyöt ovat nykyisellä tasolla, vaikka liikennemäärät olisivat kasvaneet keskimäärin noin kolmanneksen.
- ...pääteiden päivittäiset sujuvuusongelmat ovat kasvaneet 675 kilometrillä ja viikoittaiset sujuvuusongelmat 1060 kilometrillä vuoteen 2009 verrattuna.
- ...liikennekuolemia tapahtuu vuosittain noin 30 enemmän kuin vuonna 2009. Riskiä valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiseen tavoitteeseen on merkittävä.
- ...pääteiden melulle altistuvien määrä kasvaa 320 000 asukkaasta 400 000 asukkaaseen. I luokan pohjavesialueista edelleen vain noin neljännes on suojattu.



## Vertailuasetelma

Tässä luvussa tarkastellaan pääteiden tavoitetilan 2025 vaikutuksia autoliikenteen sujuvuuden, ihmisten liikkumisolosuhteiden, elinkeinoelämän liikenteellisten tarpeiden, aluekehityksen, alueiden käytön, ympäristön ja taloudellisuuden näkökulmista. Vaikutuksella tarkoitetaan tavoitetilan ja vertailuvaihtoehdon välistä eroa. Vertailuvaihtoehtona on se päätieverkko, jossa vain jo päätetyt hankkeet ovat valmiina. Samalla haetaan vastausta siihen, miten pitkälle päästään ministerityöryhmän ehdottamilla hankkeilla.

Vaikutusten arviointi kattaa runkotiet sekä muut tärkeät ja vilkkaat päätiet (n. 5 000 km, ks. sivu 21). Toimivuustarkastelut kattavat verkon, jossa ovat mukana kaikki valtatie sekä ne kantatiet, jotka kuuluvat muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden joukkoon (n. 9 000 km).

Verkkoja on tarkasteltu seuraavilla tavoilla kehitettyinä:

1. **Tavoitetila:** Pääteiden tavoitetilan (ks. s. 30–41) mukaiset toimenpiteet on toteutettu.
2. **MTR:** Ministerityöryhmän ehdotusten mukaiset hankkeet (ks. s. 44–45) on toteutettu.
3. **0+:** Vain jo käynnissä olevat ja päätetyt hankkeet on toteutettu. Vertailuvaihtoehto.

Jo käynnissä oleviin ja päätettyihin hankkeisiin luetaan seuraavat:

- Vt 1 Lohja–Lohjanharju
- Vt 1 Muurla–Lohja
- Vt 3 Tampereen läntisen 1. vaihe
- Vt 4 Lahti–Heinola
- Vt 4 Jyväskylä–Kirri
- Vt 5 Joroinen–Varkaus
- Vt 13 Nuijamaan raja-asema
- Kt 50 Lentoasemantie–Tikkurila

Vaikutusarvioinnissa tarkastellaan seuraavia ajankohtia:

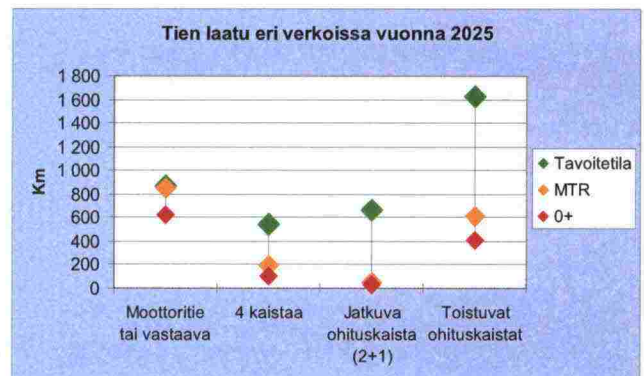
- Vuosi 2009, joka kuvaa nykytilaa (2005) liikenteen määrän osalta mutta verkollisesti tilannetta, jossa edellä mainitut hankkeet ovat jo valmiina.
- Vuosi 2015, jolloin ministerityöryhmän ehdotuksen mukaiset hankkeet olisivat valmiina ja autoliikenteen määrä olisi keskimäärin noin 15 % nykyistä suurempi.
- Vuosi 2025, jolloin tavoitetilan mukaiset toimenpiteet olisivat valmiina ja autoliikenteen määrä olisi keskimäärin noin 30 % nykyistä suurempi.

Liikenteen kasvu oletetaan samanlaiseksi toimenpiteistä riippumatta. Liikenteen kasvu jakautuu epätasaisesti päätieverkolle. Alueelliset erot käyvät ilmi sivulla 13 esitetyistä liikennemääräkartoista.

## Tieverkon laatu ja nopeusrajoitukset

Raportissa edellä kuvatut muutokset runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden laatutasossa merkitsevät tienkäyttäjille muutoksia nopeusrajoituksissa, liikenteen sujuvuudessa sekä yleisemmin ajomukavuudessa. Olosuhteet muuttuvat näkyvimmin runkoteillä, josta selvästi yli puolet on tavoitetilassa kohtaamispaata. Uutena merkittävänä tietyypinä nousee esiin jatkuva ohituskaistatie.

Kuvasta 30 havaitaan, että ministerityöryhmän hankkeilla toteutetaan vuoteen 2015 mennessä lähes kaikki tavoitetilan moottoritiehankeet. Suurin osa 4-kaistaistuksista ja toistuvista ohituskaistoista sekä kaikki jatkuvat ohituskaistat tulevat pääteille vasta tavoitetilan myötä.



**Kuva 29.** Pääteiden eräät laatutekijät tarkastelluilla päätieverkoilla vuonna 2025.

Investoinnit vaikuttavat siihen, millaisen kesäajan nopeusrajoituksen tien tekninen laatu mahdollistaa. Käytännössä nopeusrajoitus voidaan eri syistä määritellä tästä poikkeavaksi. Nopeusrajoitusohjeistusta ollaan parhaillaan uusimassa.

**Tavoitetila.** Tavoitetilan verkolla nopeusrajoitus voi tien teknisen laadun puolesta olla noin 270 kilometrillä korkeampi kuin vertailuvaihtoehdossa vuonna 2025. Tavoitetilassa 90 %:lla runkoverkkoa voidaan teknisen laadun puolesta käyttää nopeusrajoituksena vähintään 100 km/h.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeiden jälkeen nopeusrajoitus voi tien teknisen laadun puolesta olla noin 180 kilometrillä korkeampi kuin vertailuvaihtoehdossa vuonna 2025.

**0+.** Jollei pääteillä tehdä vuoteen 2025 mennessä kuin muita kuin jo käynnissä olevat hankkeet, on olemassa tarve laskea nopeusrajoituksia pysyvästi usealla sadalla kilometrillä liikenteen kasvun ja tiestön puutteellisen laatutason seurauksena. Nykyisin (kesä 2004) on 76 %:lla runkoteistä sekä 68 %:lla muista tärkeistä ja vilkkaista pääteistä nopeusrajoituksena vähintään 100 km/h.

## Autoliikenteen sujuvuus

Autoliikenteen sujuvuuteen vaikuttavat sekä liikenteen määrä, joka kasvaa tarkasteluajan kuluessa että tien ominaisuudet, joihin toimenpiteillä vaikutetaan.

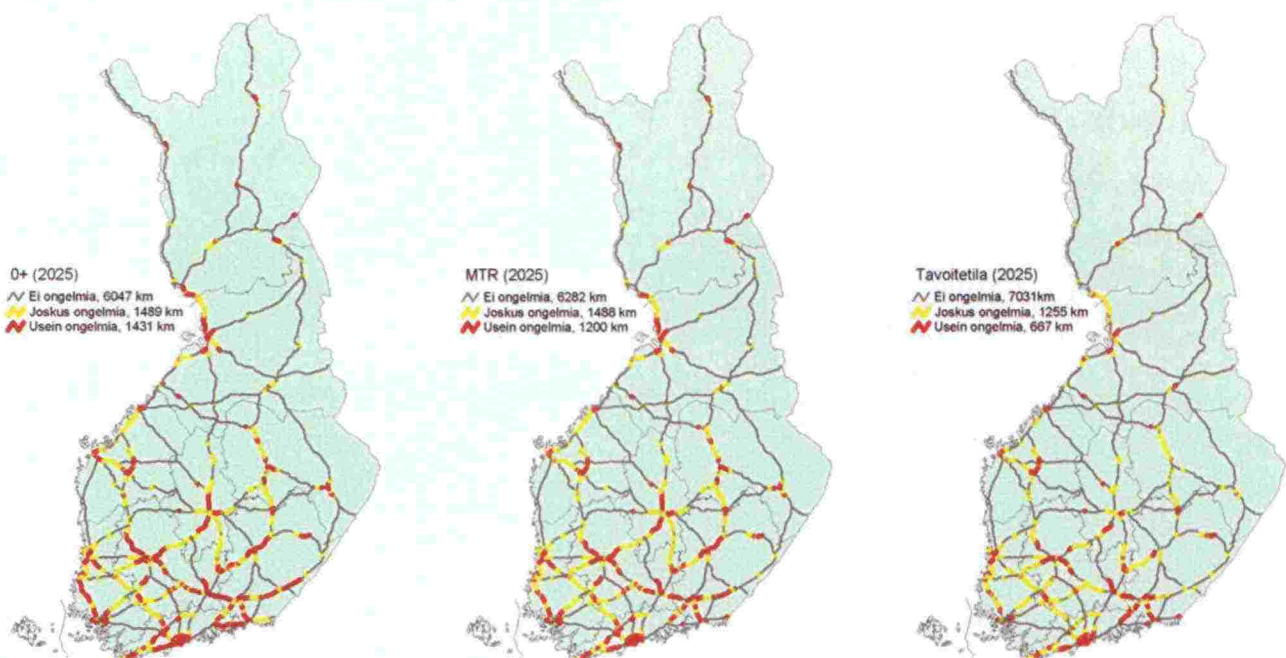
Sujuvuutta tarkastellaan analysoimalla mallien avulla sitä, millainen liikennetilanne tiellä on tietyn tunnin aikana. Erittäin huono sujuvuus tarkoittaa sitä, että liikennevirta on pakonomaista ja tien välityskyky ylittyy selvästi. Ajoneuvot etenevät jonoissa tällöin epätasaisesti, nykivästi ja pysähtelevästi. Sujuvuusongelmaksi katsotaan vielä myös sellainen tilanne, jossa ajonopeuden valintamahdollisuudet ovat vähäiset, ja pienetkin liikennemäärien lisäykset saattavat aiheuttaa häiriöitä liikennevirrassa.

Jos tällaisia sujuvuusongelmia esiintyy vuoden 300. vilkkaimpana tuntina, niin niitä on suunnilleen joka työpäivä eli *usein* (päivittäin). Jos sujuvuusongelmia esiintyy vuoden 50. vilkkaimpana tuntia, niin niitä on suunnilleen joka viikonloppu eli *joskus* (viikonloppuisin).

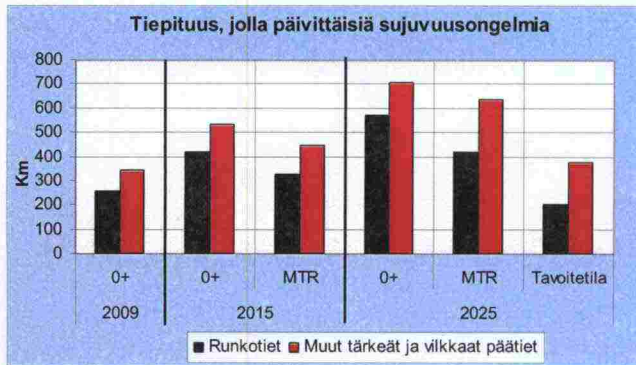
**Tavoitetila.** Tavoitetilassa vuonna 2025 runkoteiden päivittäisiä sujuvuusongelmia on noin 55 tiekilometrillä vähemmän kuin vuonna 2009. Runkoteiden viikoittaiset sujuvuusongelmat vähenevät vastaavasti noin 100 tiekilometrillä. Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä päivittäiset sujuvuusongelmat kasvavat toimenpiteistä huolimatta noin 30 tiekilometrillä ja viikoittaiset ongelmat noin 280 tiekilometrillä.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeet eivät riitä korjaamaan koko päätieverkon liikenteen kasvun myötä lisääntyviä sujuvuusongelmia, vaikka niitä paikallisesti poistavatkin. Toimenpiteistä huolimatta vuonna 2015 on runkoteiden päivittäisiä sujuvuusongelmia noin 70 tiekilometrillä enemmän kuin vuonna 2009. Runkoteiden viikoittaiset sujuvuusongelmat kasvavat noin 130 tiekilometrillä. Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä päivittäiset sujuvuusongelmat kasvavat toimenpiteistä huolimatta noin 100 tiekilometrillä ja viikoittaiset ongelmat noin 420 tiekilometrillä.

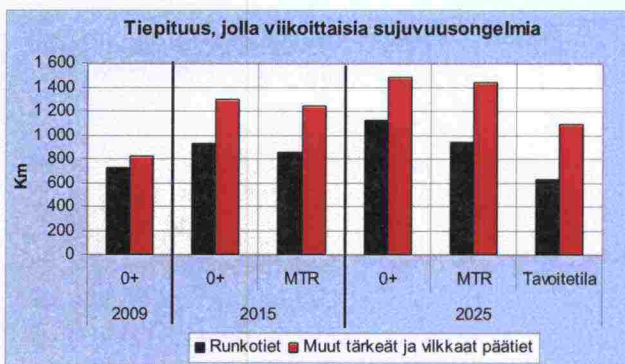
**0+.** Jollei pääteillä tehdä vuoteen 2025 mennessä kuin muita kuin jo käynnissä olevat hankkeet, on runkoteiden päivittäisiä sujuvuusongelmia noin 315 tiekilometrillä enemmän kuin vuonna 2009. Runkoteiden viikoittaiset sujuvuusongelmat kasvavat noin 400 tiekilometrillä. Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä päivittäiset sujuvuusongelmat kasvavat toimenpiteistä huolimatta noin 360 tiekilometrillä ja viikoittaiset ongelmat noin 660 tiekilometrillä. Sujuvuusongelmat keskittyvät eteläiseen Suomeen ja suurten kaupunkien läheisyyteen.



**Kuva 30.** Liikenteelliset toimivuusongelmat tarkastelluilla päätieverkoilla vuonna 2025.



**Kuva 31.** Autoliikenteen päivittäisten sujuvuusongelmien esiintyminen tarkastelluilla pääteieverkoilla vuosien 2009, 2015 ja 2025 liikennemäärillä.



**Kuva 32.** Autoliikenteen viikoittaisten sujuvuusongelmien esiintyminen tarkastelluilla pääteieverkoilla vuosien 2009, 2015 ja 2025 liikennemäärillä.

## Vaikutukset ihmisten liikkumisen näkökulmasta

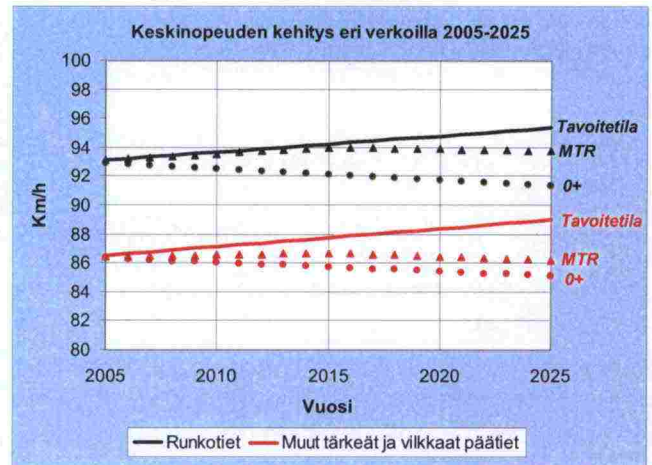
### Henkilöautoliikenteen olosuhteet

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa vuonna 2025 on koko pääteieverkkoa parannettu. Autoilijoille tämä merkitsee mm. tasalaatuisempaa päätiestä sekä turvallisempia ja tiheämpiä ohitusmahdollisuuksia kuin vuonna 2009. Nopeusrajoitusten vaihtelut ovat mm. eritasoliittymien takia selvästi vähäisempiä kaikilla pääteillä.

Runkoteillä sekä työmatka- että viikonloppuliikenteen sujuvuusongelmia on kasvaneista liikennemääristä huolimatta vähemmän kuin vuonna 2009. Muilla tärkeillä ja vilkkailla teillä sujuvuus sen sijaan heikkenee sekä työmatka- että viikonloppuliikenteessä.

Paikallisen liikenteen yhteydet ovat vuonna 2025 useissa paikoissa rinnakkaistiejärjestelyjen takia selvästi erilaiset kuin vuonna 2009. Paikallinen

liikkuminen on selvemmin jäsenneltyä ja pitkämatkaisesta liikenteestä eroteltua. Liittymiä pääteihin on selvästi vähemmän kuin vuonna 2009.



**Kuva 33.** Henkilöautoliikenteen keskinopeuden kehitys tarkastelluilla pääteieverkoilla 2005–2025.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeilla saavutetaan runkoteillä noin kolmannes ja muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä noin kymmenesosa tavoitetilan vaikutuksista autoilun olosuhteisiin. Valtaosa pääteieverkosta jää vuoden 2009 tasolle.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, heikkenee henkilöautoliikenteen palvelutaso vuoteen 2025 mennessä lähes koko pääteieverkolla. Koko pääteieverkko on vuoden 2009 tasolla.

### Joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteet

Pääteiden kehittämistoimenpiteet suunnitellaan pitkämatkaisen autoliikenteen tarpeisiin, mutta samalla otetaan huomioon sekä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen että paikallisen joukko- ja kevyen liikenteen tarpeet. Ratkaisut tarkentuvat vasta jatkosuunnittelussa. Tällä suunnittelutasolla voidaan vain kuvaila vaikutusten luonnetta yleisesti.

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa vuonna 2025 pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sujuvuus on runkoteillä hieman parempi kuin vertailuvaihtoehdossa vuonna 2009. Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä sujuvuus heikkenee vuoden 2009 tilanteesta jonkin verran. Joukkoliikenteen olosuhteiden kohentamiseksi on mm. parannettu pysäkkien laatua ja rakennettu bussikaistoja kaupunkiseutujen pääteillä. Kevyen liikenteen väyliä on noin 400 km enemmän ja alikulkuja noin 40 enemmän kuin vuonna 2009.

Tavoitetilassa kevyen liikenteen yhteydet linja-autopysäkeille ja päätien poikki ovat muuttuneet erityisesti eritasoliittymien ja pitkien keskikaiteellisten jaksojen kohdalla (yleensä pitemmiksi ja turvallisemmiksi). Lisäksi eri puolilla päätieverkkoa on tehty pienempiä joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteita parantavia toimenpiteitä.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeisiin sisältyy sekä joukko- että kevyen liikenteen olosuhteita parantavia toimenpiteitä. Joukkoliikenteen olosuhteet parantuvat erityisesti pääkaupunkiseudulla. Koko päätieverkosta nämä hankkeet kuitenkin kattavat vain osan, ja valtaosa pääteistä jää vuoden 2009 tasolle.

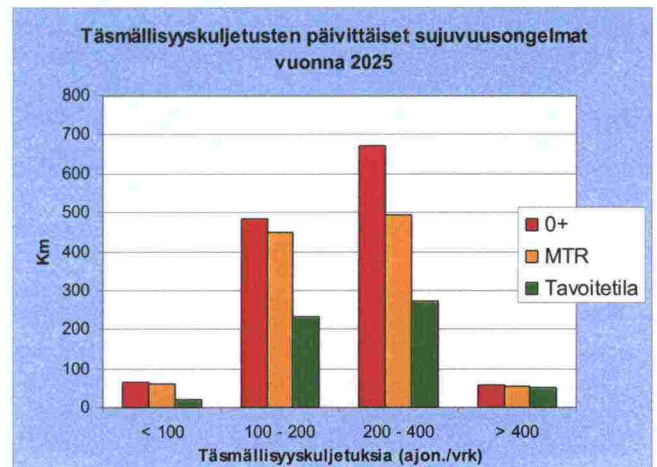
**0+.** Jollei pääteillä tehdä vuoteen 2025 mennessä kuin muita kuin jo käynnissä olevat hankkeet, jää myös joukko- ja kevyen liikenteen infrastruktuuri vuoden 2009 tasolle.

## Vaikutukset elinkeinoelämän kuljetusten näkökulmasta

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa runkoteillä on paremmat edellytykset tiekuljetusten täsmällisyydelle vuonna 2025 kuin vertailuvaihtoehdossa vuonna 2009. Muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä täsmällisyys säilyy suunnilleen vuoden 2009 tasolla liikenteen kasvusta huolimatta. Tiestön laatutason selvä nosto mahdollistaa mm. selvästi tasaisemman nopeustason kuin vertailuvaihtoehdossa. Eniten tästä hyötyvät vienti- ja tuontikuljetukset sekä kaupan ja elintarviketeollisuuden kuljetukset.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeiden jälkeen vuonna 2015 ovat olosuhteet tiekuljetuksille parantuneet selvästi esimerkiksi Kehä III:lla sekä valtateillä 2, 3, 6, 7, 12 ja 15. Koska toimenpiteet kuitenkin ovat riittämättömiä vastaamaan liikenteen kasvuun koko päätieverkolla, ovat kuljetusten täsmällisyysongelmat vuonna 2025 selvästi suuremmat kuin vuonna 2009.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, heikenee päätieverkon kyky vastata elinkeinoelämän tarpeisiin selvästi vuoteen 2025 mennessä. Kuljetusten täsmällisyys on huomattavasti huonompi kuin vuonna 2009. Aikatauluissa joudutaan varautumaan viivytyksiin nykyistä enemmän, ja tämä heijastuu suoraan kuljetuskustannuksiin ja sitä kautta elinkeinoelämän kilpailukykyyn.



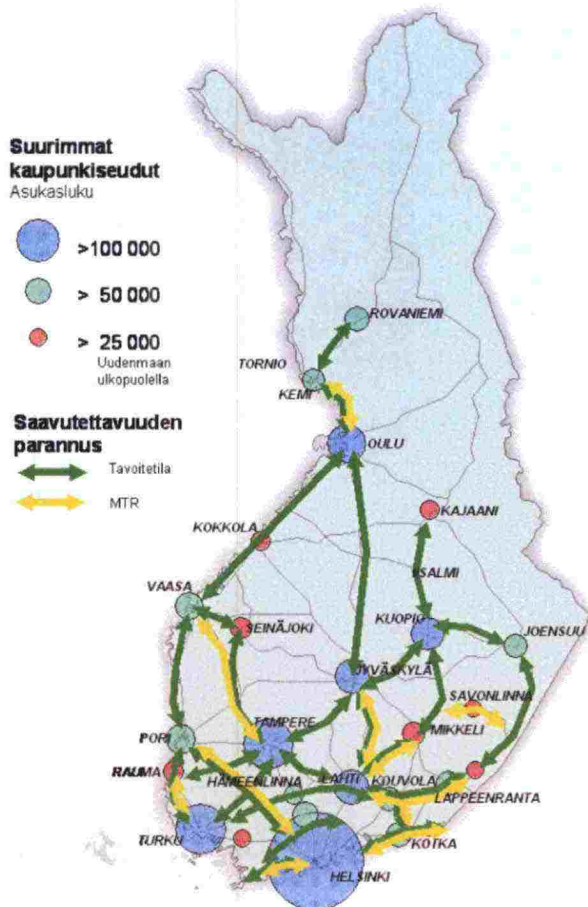
**Kuva 34.** Liikenteelliset toimivuusongelmat tarkastelluilla päätieverkoilla vuonna 2025 suhteessa täsmällisyyttä edellyttävien tiekuljetusten määrään vuonna 2005.

## Vaikutukset alueiden kehittymisen näkökulmasta

**Tavoitetila.** Tavoitetilan mukaisella päätieverkolla aluekeskusten välinen saavutettavuus on pohjois-eteläsuuntaisesti selvästi parempi kuin vertailuvaihtoehdossa vuonna 2009. Poikittais suunnissa saavutettavuus paranee Porista, Raumalta ja Turusta Keski-Suomeen ja Savoan sekä itärajalle Kaakkois-Suomeen. Runkoteiden kehittäminen tukee erityisesti kasvavien kaupunkiseutujen kehitystä.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeiden jälkeen vuonna 2015 on erityisesti pääkaupunkiseudun ja Kaakkois-Suomen välinen saavutettavuus parantunut vuoteen 2005 verrattuna. Työmatkaliikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä on tehty pääkaupunkiseudun lisäksi useilla kaupunkiseuduilla. Yhteysvälihankkeista toteutetaan vain kiireellisimmät ensimmäisen vaiheen toimenpiteet. Paljon parannettavaa vielä jää. Valtaosa päätieverkosta jää vuoden 2009 tasolle, ja sujuvuuden heikkeneminen heikentää alueiden välistä saavutettavuutta.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, muodostuu päätiestöstä vuoteen 2025 mennessä valtakunnallisen aluerakenteen kehityksestä jälkeeny jäänyt elementti. Joissain tapauksissa alueiden välinen saavutettavuus heikenee selvästi, koska liikenteen kasvusta huolimatta päätieverkko on vuoden 2009 tasolla.



**Kuva 35.** Suurimpien kaupunkiseutujen välisten yhteyksien saavutettavuusmuutosten kohdentuminen tavoitetilassa ja ministerityöryhmän hankkeissa (jotka sisältyvät myös tavoitetilaan).

## Vaikutukset alueiden käyttöön

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa päätieverkolla on satoja kilometrejä keskikaiteellisia teosuuksia, jotka kaikki edellyttävät liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Pääteiden kehittämistoimenpiteillä on merkittäviä vaikutuksia tienvarren kuntien maankäyttösuunnitelmiin ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen: Esimerkiksi pääteihin liittymisiä ja yhteyksiä pääteiden poikki keskitetään ja pääteiden rinnakkaisyhteyksiä lisätään ja parannetaan. Vaikutukset ovat tapauksesta ja näkökulmasta riippuen sekä myönteisiä että kielteisiä. Järeät ratkaisut merkitsevät paikallisesti suuria muutoksia ja vaikuttavat paikallisiin liikennejärjestelmiin. Päätieinvestointien ja paikallisten liikennejärjestelmien onnistunut yhteensovittaminen vaatii jatkossa yksityiskohtaista suunnittelua yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeisiin sisältyvät lähes kaikki tavoitetilan moottoritiehankkeet, joilla on merkittäviä vaikutuksia kuntien maankäyttösuunnitelmiin ja yhdyskuntarakenteen kehitty-

miseen. Useiden hankkeiden kohdalla suunnitelu on jo pitkällä, ja paikallisetkin liikeneratkaisut on tehty. Tässä tarkastelussa ei kuitenkaan syvennyttä näihin yksityiskohtiin.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, ei maankäyttöön tai yhdyskuntarakenteeseen vaikuttavia investointeja tehdä. Maankäytön ja paikallisten liikennejärjestelmien suunnittelun haasteena ovat pääteiden pahenevat sujuvuus- ja turvallisuusongelmat. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen hidastuu ja uusia alueita ei voida ottaa käyttöön.

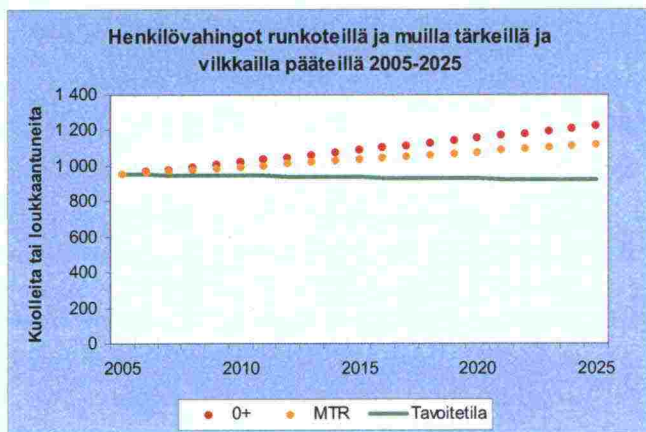
## Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen tavoite on, että tieliikennekuolemien määrä vähenee vuoteen 2010 mennessä alle 250 kuolemaan vuodessa. Päätös perustui näkemykseen, että liikenneturvallisuusinvestointeja voitaisiin lisätä erityisesti vilkkaimmille pääteille, joilla kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski ja tiheys ovat suurimmat.

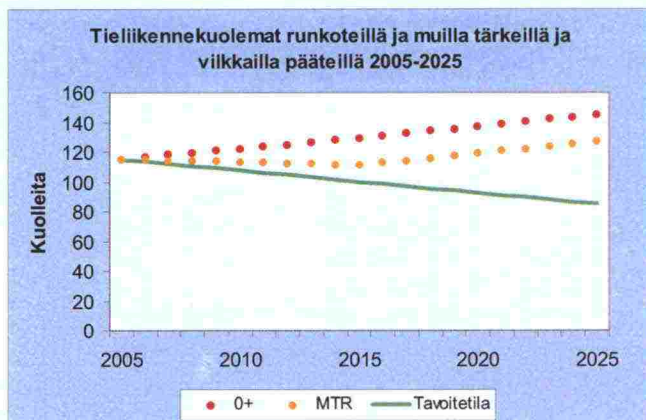
**Tavoitetila.** Tavoitetilan mukaisilla toimenpiteillä henkilövahinkojen ja kuolemien määrä kääntyy laskuun sekä runkoteillä että muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä. Kuolemia tapahtuu vuonna 2025 noin 30 vähemmän kuin vuonna 2009. Eriyisesti kohtaamisonnettomuudet vähenevät. Turvallisuus paranee myös tienvarsi-asutusten kohdilla. Turvallisuuskehitys on oikeansuuntainen, mutta valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisen tavoitteen saavuttaminen edellyttää investointien lisäksi myös muita toimenpiteitä, kuten nopeusvalvonnan lisäämistä.

**MTR.** Ministerityöryhmän kaikilla hankkeilla on liikenneturvallisuuteen myönteinen vaikutus, ja vuonna 2015 tapahtuu kuolemia hieman vähemmän kuin vuonna 2009. Toimenpiteitä kuitenkin tehdään vain osalla päätieverkkoa. Kun pääteitä ei enää vuoden 2015 jälkeen paranneta mutta liikenteen määrä kasvaa, tapahtuu vuonna 2025 noin 10 tieliikennekuolemaa enemmän kuin vuonna 2009.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, on pääteiden turvallisuus selvästi heikompi kuin vuonna 2009. Kuolemia tapahtuu vuonna 2025 noin 30 enemmän kuin vuonna 2009. Ristiriita valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiseen tavoitteeseen on huomattava.



**Kuva 36.** Henkilövahinkojen arvioidut määrät runkoteillä sekä muilla tärkeillä ja vilkkailla päätteillä 2005–2025.



**Kuva 37.** Liikennekuolemien arvioidut määrät runkoteillä sekä muilla tärkeillä ja vilkkailla päätteillä 2005–2025.

## Vaikutukset ympäristöön

### Melu

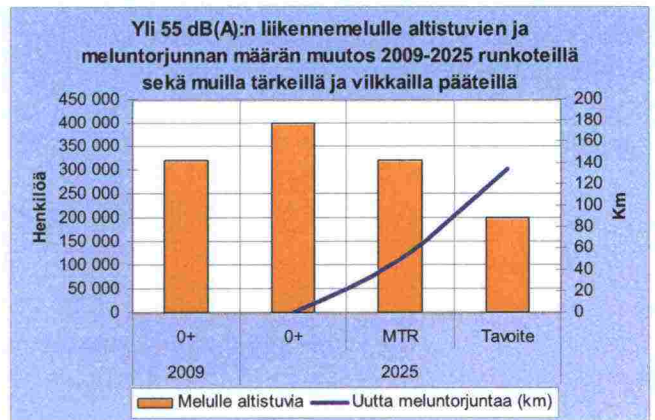
Runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden päätteiden liikenteen yli 55 dB(A) melulle altistuu vuonna 2009 noin 320 000 asukasta. Melulle altistuminen kasvaa jatkuvasti kahdesta syystä: liikenteen kasvu laajentaa melualueita, ja asumisen määrä päätteiden melualueilla kasvaa. Kun päätteillä tehdään kehittäviä toimenpiteitä, toteutetaan säännönmukaisesti myös tarvittavat meluntorjuntatoimet.

**Tavoitetila.** Tavoitetilaan sisältyy noin 135 km uutta meluntorjuntaa vuoteen 2009 verrattuna. Tavoitetilassa vuonna 2025 runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden päätteiden liikenteen yli 55 dB(A) melulle altistuu noin 200 000 asukasta.

**MTR.** Ministerityöryhmän investointiohjelmaan sisältyy noin 50 km uutta meluntorjuntaa vuoteen 2009 verrattuna. Ministerityöryhmän toimenpiteiden jälkeen vuonna 2025 runkoteiden

sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden päätteiden liikenteen yli 55 dB(A) melulle altistuu noin 320 000 asukasta. Toimenpiteet riittävät siten juuri kompensoimaan liikenteen ja maankäytön kasvusta johtuvan melulle altistumisen kasvun.

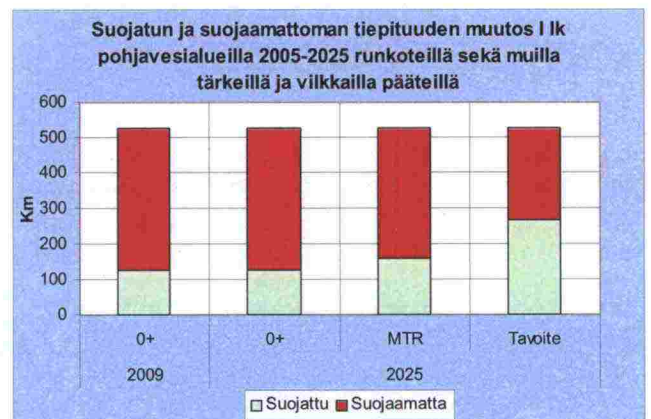
**0+.** Jollei vuoden 2009 jälkeen tehdä uutta meluntorjuntaa, altistuu runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden päätteiden liikenteen yli 55 dB(A) melulle vuonna 2025 noin 400 000 asukasta.



**Kuva 38.** Melulle altistumisen ja meluntorjunnan määrän muutos vuoteen 2025 runkoteillä sekä muilla tärkeillä ja vilkkailla päätteillä.

### Pohjavedet

Runkoteistä sekä muista tärkeistä ja vilkkaista päätteistä 530 km sijaitsee vedenoton kannalta tärkeillä I luokan pohjavesialueilla. Vuonna 2009 tästä tiepituudesta noin neljäsosa on varustettu pohjavesisuojuksella. Pohjavesien pilaantumisen riskiä vähennetään myös muilla keinoilla, kuten suolauksen vähentämisellä. Uusilla tielinjauksilla pohjavesien pilaantumisen riski estetään aina.



**Kuva 39.** Suojatun ja suojaamattoman tiepituuden muutos vuoteen 2025 runkoteillä sekä muilla tärkeillä ja vilkkailla päätteillä.

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa on vuoteen 2025 mennessä rakennettu uutta pohjavesisuojausta kaikkiaan noin 130 km vuoteen 2009 verrattuna. Tällöin noin puolet vedenoton kannalta tärkeistä pohjavesialueista on suojattu.

**MTR.** Ministerityöryhmän hankkeiden jälkeen vuonna 2015 on uutta pohjavesisuojausta rakennettu noin 20 km vuoteen 2009 verrattuna.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, on pohjavesisuojausten määrä vuonna 2025 edelleen vuoden 2009 tasolla.

## Päästöt

Tieliikenteen päästöjen kokonaismäärään vaikuttavat lähinnä ajosuorite, ajoneuvo- ja polttoainetekniikka, ajotapa ja ajonopeudet. Pääteiden kehittämistoimenpiteillä ei ole juurikaan vaikutusta. **Pääteiden kehittämistoimenpiteistä riippumatta** koko tieliikenteen päästömäärien ennustetaan muuttuvan vuoteen 2025 mennessä seuraavasti:

- CO-, No<sub>x</sub>- ja HC-päästöt vähenevät 60 %,
- hiukkaspäästöt vähenevät 50 %
- CH<sub>4</sub>-päästöt vähenevät 70 %
- CO<sub>2</sub>- ja SO<sub>2</sub>-päästöt kasvavat 4 %.

Tieinvestoinnit sen sijaan vaikuttavat jonkin verran päästöille altistumiseen, koska esimerkiksi ohikulkutiet tavallisesti siirtävät liikennevirtoja kauemmas asutuksesta. Koko päätieverkon tasolla tällainen vaikutus kuitenkin häviää arviointitarkkuuteen.

## Luonnonympäristö ja rakennettu ympäristö

Rakentamisella on yleensä kielteisiä vaikutuksia luonnonympäristöön. Tieinvestoinnit edellyttävät huomattavien maa-ainesmäärien ja muiden materiaalien käyttöä. Vaikka pääteiden kehittäminen tapahtuu pääosin nykyiselle paikalleen, myös uusia linjauksia tehdään. Toimenpiteitä tehdään myös Natura- ja luonnonsuojelualueiden läheisyydessä.

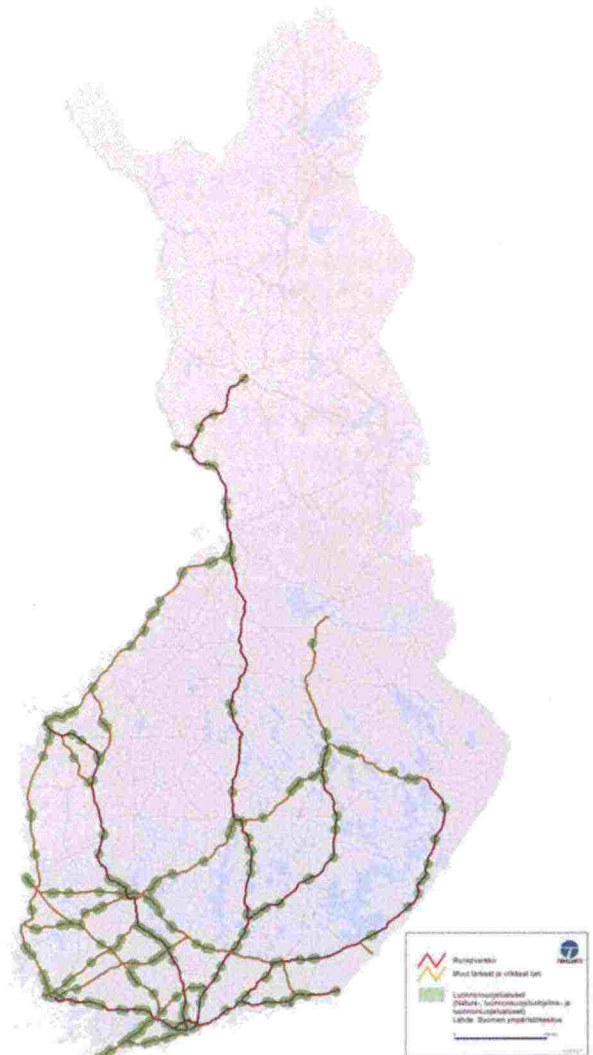
Päätieinvestoinnit vaikuttavat rakennettuun ympäristöön ja ne muuttavat sekä kulttuuri- että luonnon maisemaa. Muutokset voivat olla tapuksesta ja näkökulmasta riippuen sekä myönteisiä että kielteisiä. Tässä suunnitteluvaiheessa voidaan yleisellä tasolla tunnistaa mahdolliset riskikohteet.

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa pääteiden parantamistoimenpiteitä tehdään paljon, jolloin riskejä

kielteisistä ympäristövaikutuksista on myös paljon. Natura-alueiden läheisyydessä tehtäviä järeitä toimenpiteitä on lähes kaikilla yhteysväleillä. Kaikkien ympäristövaikutusten laatu, suuruus ja merkittävyys selvitetään hankkeiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Suuret tiehankkeet käyvät läpi YVA- ja luonnonsuojelulakien mukaisen arviointimenettelyn. Myös pienempien hankkeiden ympäristövaikutukset selvitetään osana suunnittelua.

**MTR.** Useat ministerityöryhmän ehdotuksen mukaista hankkeista on jo käynyt tai käy läpi YVA- ja luonnonsuojelulakien mukaisen arviointimenettelyn tai muun ympäristövaikutusten arvioinnin. Natura-alueiden läheisyydessä tehtäviä järeäköjiä toimenpiteitä on valtateillä 4, 5, 6 ja 7 sekä kantatiellä 51.

**0+.** Jos pääteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, ei investoinneista myöskään aiheudu vaikutuksia luonnon- ja rakennettuun ympäristöön.

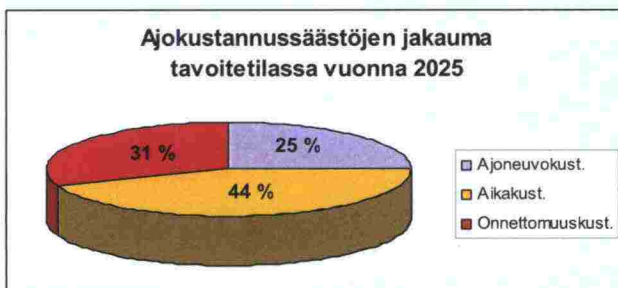


**Kuva 40.** Luonnonsuojelualueet runkoteiden sekä muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden läheisyydessä vuonna 2005.

## Vaikutukset tienpidon ja tieliikenteen talouteen

**Tavoitetila.** Tavoitetilassa päätieverkkoon on vuoteen 2025 mennessä investoitu noin 6 990 M€ eli keskimäärin 330 M€ vuodessa. Parannetun päätieverkon kunnossapitoon tarvitaan lisäksi noin 20 M€ vuodessa enemmän kuin vuonna 2009. Tämä on noin 3 % perustienpidon kokonaiskustannuksista. Kunnossapidon kustannukset kasvavat mm. siksi, että keskikaiteet nostavat talvihoidon kustannuksia ja ajokaistojen lisääminen ylläpidettävää päällysteen määrää.

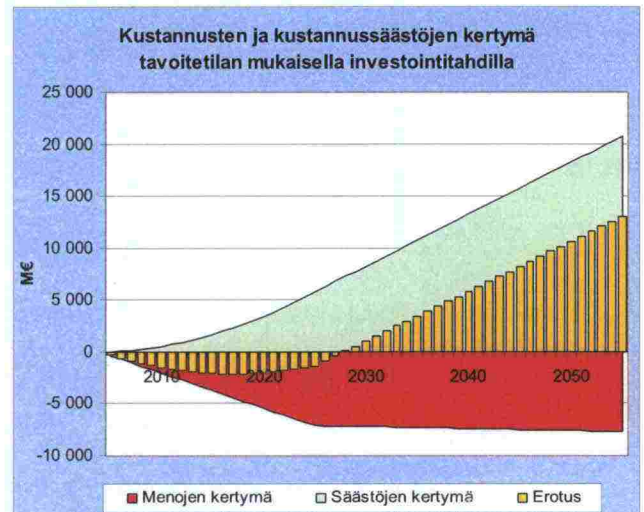
Panostuksen vastineeksi saavutetaan yhteiskuntataloudellisia säästöjä tieliikenteen ajokustannuksissa, joihin luetaan ajoneuvo-, aika- ja onnettomuuskustannukset. Säästö tarkoittaa kustannuseroa vertailuvaihtoehtoon verrattuna vuoden 2025 liikennemäärällä. Säästöjen suuruusluokka koko päätieverkolla on noin 500 M€ vuodessa, mikä on 4–5 % ajokustannusten kokonaissummasta.



**Kuva 41.** Tavoitetilassa saatavat ajokustannussäästöt suhteessa vertailuvaihtoehtoon vuonna 2025.

Runkoteiden toimenpiteillä saavutettavat vuotuiset hyödyt (eli säästöt ajokustannuksissa) ovat suuruusluokaltaan tavallisesti yli 10 % investointikustannuksista. Hyöty-kustannussuhteet olisivat siten yli 1,5. Muilla tärkeillä ja vilkkailla päätteillä investointien hyötyjen suuruusluokka on tyypillisesti 7–10 % investointikustannuksista, ja hyöty-kustannussuhteet ovat välillä 1,0–1,5. Muilla päätteillä saavutettavien ajokustannussäästöjen suuruusluokka on 7–10 %, ja toimenpiteet ovat perusteltuja muilla hyödyillä.

Investointien hyödyt alkavat kertyä vasta toimenpiteiden valmistuttua. Tasaisella investointivauhdilla ajokustannussäästöjen kertymä ylittäisi investointikustannusten ja kunnossapitokustannusten lisäyksen kertymän noin vuonna 2030.



**Kuva 42.** Tavoitetilan kustannusten ja kustannussäästöjen (hyötyjen) laskennallinen kertymä vuosina 2005–2055.

**MTR.** Ministerityöryhmän ehdotuksen mukaan päätieverkkoon investoidaan vuoteen 2015 mennessä noin 1 490 M€ eli noin 165 M€ vuodessa. Kunnossapitoon tarvitaan lisäksi noin 7 M€ vuodessa enemmän kuin vuonna 2009. Toimenpiteet ovat tehokkuudeltaan vastaavia kuin tavoitetilan runkotiehankeet. Hyötykustannussuhteet ovat siis vähintään 1,5. Saavutettava nettohyöty jää luonnollisesti pienemmäksi kuin tavoitetilassa, koska investointitaso on kokonaisuudessaan alempi.

**0+.** Jos päätteiden kehittäminen lopetetaan nyt käynnissä olevien hankkeiden jälkeen, ei päätieinvestoinneista aiheudu kustannuksia eivätkä kunnossapidon menot kasva tästä syystä. Tieliikenteen ajokustannukset sen sijaan kasvavat, ja ovat vuoden 2025 liikennemäärällä noin 500 M€ vuodessa korkeammat kuin tavoitetilassa.

**Kansantalous.** Tieinvestoinneilla saavutettavat aika-, ajoneuvo- ja onnettomuuskustannussäästöt ovat yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Osa näistä hyödystä heijastuu laajemmin kansantalouteen, koska esimerkiksi raskaan liikenteen polttoaine- ja aikakustannukset ovat osa kustannusrakennetta. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus on arvioinut, että Ministerityöryhmän I vaiheen tie-, rata- ja vesiväylähankkeiden (1 280 M€) toteuttamisen vaikutus kansantuotteeseen olisi vuoden 2010 vaiheilla noin 230 M€ eli 0,1 %. Päätteiden kehittämisen kansantaloudellista merkitystä selvitetään laajemmin runkoverkkojen ympäristövaikutusten arviointiprosessissa vuoden 2005 aikana.





## Toteutettavuuteen liittyviä seikkoja

*Suunnitelmien laadinta asianmukaisine käsittelyineen kestää useita vuosia. Run-  
koteilla suunnitteluvalmiutta olisi perusteltua nostaa.*

*Uusia haasteita sisältyy pääteiden kehittämiseen mm. keskikaideratkaisut sekä  
Muurla-Lohja-moottoritieellä tunnelirakentaminen.*

*Kustannusarvioihin sisältyy näin varhaisessa suunnitteluvaiheessa huomattavaa  
epävarmuutta. Voi olla, että useilla yhteysväleillä hankkeiden sisältöä ja vaiheit-  
tain toteuttamista joudutaan selvittämään tarkemmin.*

*Tavoitetila edellyttäisi noin 330 M€:n vuotuista rahoitusta päätieinvestointeihin,  
kun taso on viimeksi kuluneen 15 vuoden aikana ollut keskimäärin 130 M€:n tasol-  
la. Hankkeita toteutettaneen aiottua selvästi hitaammassa aikataulussa.*

*Uusina hanketyyppeinä ohjelmiin tulevat yhteysvälihankkeet merkitsevät raken-  
nustöiden aikana pitkille tiejaksoille levittäytyviä haittoja liikenteelle. Haittojen hal-  
lintaan on tarpeen kiinnittää hankinnassa erityistä huomiota.*

## Suunnittelu- ja kaavoitustilanne

Ohjelmaan sisältyy hyvin erilaisessa suunnitteluvaiheessa olevia toimenpiteitä. Tiedetyt hankkeet ovat suunnitelmien puolesta valmiita toteutettavaksi, osa kehittämissuunnitelmista pohjautuu vasta hyvin karkeaan suunnitteluun ja voi jossain tapauksessa edellyttää vielä vuosienkin suunnittelutyötä.

Näyttää siltä, että uudet ratkaisut, tiukentuneet ympäristövaatimukset ja pitkät yhteysvälihankkeet pidentävät suunnitteluajankatuloja. Toisaalta yhteysvälihankkeita voidaan suunnitella paloittain. Rakennustyöt voidaan aloittaa sieltä missä suunnitelma on lainvoimainen, vaikka toisessa kohtaa yhteysväliä suunnittelu on vasta käynnissä.

Ympäristön tai asutuksen kannalta kiistanalaisten yleis- ja tiesuunnitteluhankkeiden tieläin mukainen käsittely valituksineen vie aikaa noin 2 vuotta suunnitelmien valmistumisen jälkeen. Runkoteillä suunnitteluvaiheesta olisi perusteltua yleisesti nostaa.

Erityisesti runkoteiden kehittämistoimenpiteet edellyttävät mittavia rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyjä ja niillä on muutoinkin vaikutus maankäytön suunnitteluun. Tiehallinnon, kuntien ja maakuntien liittojen yhteistyö onkin jatkosuunnittelussa tärkeää.

## Tekninen toteutettavuus

Esitettyihin toimenpiteisiin sisältyy paljon keskikaideratkaisuja, joista on Suomen oloissa kokemuksia vasta lyhyeltä ajalta. Keskikaiteellisiin ratkaisuihin ei kuitenkaan liity erityisiä teknisiä riskejä vaan kyse on ennemminkin siitä, kuinka tehokkaiksi ratkaisut osoittautuvat turvallisuuden kannalta. Merkittävimmät ja akuuteimmat tekniset haasteet ovat Muurla–Lohja-moottoritillä, jossa on Suomessa ennen näkemätön määrä tunneliteitä sekä vaativia meluntorjuntaratkaisuja. Käytettävät tekniset ratkaisut voivat nostaa kustannuksia merkittävästi.

## Kustannusarvioiden tarkkuus

Tavoitetilan kustannusarvioihin sisältyy huomattava määrä epävarmuutta. Erityisesti pitkät yhtenäiset keskikaiteelliset ohituskaistaosuudet edellyttävät mittavia järjestelyjä paikallisen liikenteen hoitamiseksi, mikä voi paikoin moninkertaistaa alustavan kustannusarvion. Kustannusarviot ovat monella yhteysvälillä ylipäättään hyvin alustavalla tasolla. Lopulliset kustannukset voivat osoittautua alemmiksi tai korkeammiksi.

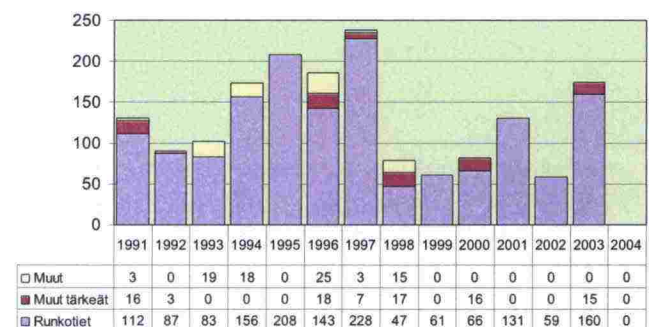
Kustannusarviot kuitenkin tarkentuvat suunnittelun edetessä. Siinä vaiheessa kun rahoituspäätös tulee ajankohtaiseksi, on kustannusarvio käytännössä jo suhteellisen tarkka.

Jos jonkin hankkeen kustannukset osoittautuvat tarkemmassa suunnittelussa merkittävästi ennakoarviota korkeammiksi, johtaa tämä todennäköisesti joko hankkeen toteutuksen lykkäämiseen tai hankkeen toteuttamiseen vaiheittain.

## Rahoitus

Tässä raportissa esitetyn tavoitetilan rahoitus-tarve on noin 330 M€/v. Tämä merkitsee sitä, että päätieinvestointeihin tarvittaisiin reilusti yli kaksinkertainen rahoitus aiempaan verrattuna (kuva 44). Panostus on ollut vuosina 1991–2004 seuraava:

- runkoteillä keskimäärin 110 M€/v
- muilla tärkeillä ja vilkkailla pääteillä keskimäärin 7 M€/v
- muilla pääteillä keskimäärin 6 M€/v.



**Kuva 43.** Pääteiden kehittämissuunnitelmien rahoituspäätökset 1991–2004.

Jos päätiehankkeiden toteutus päätöksiksi tehdään aiempia vuosia vähemmän, siirtyy tavoitetilan saavuttaminen kauemmaksi tulevaisuuteen. Toimenpiteiden kiireellisyysjärjestykseen rahoituksen niukkuus ei vaikuta, vaan hankkeita joudutaan toteuttamaan entistä enemmän vaiheittain.

Yhteiskuntataloudellisesti kannattavien hankkeiden lykkääminen merkitsee hyötyjen eli kustannussäästöjen lykkääntymistä. Menetetyn hyödyn suuruusluokka on seuraava:

Pääteiden kehittämissuunnitelman rahoitus	Menetetty hyöty keskimäärin
330 M€/v	tähän verrataan
230 M€/v	10 M€/v
130 M€/v	20 M€/v

## Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Perinteisissä erillishankkeissa rakentamisaikainen haitta liikenteelle voi olla suuri, mutta pistemäinen ja kestoltaan rajattu. Yhteysvälihankkeissa sen sijaan saattaa tulla eteen tilanteita, joissa pitkäkö yhteysväli on joko hyvin pitkältä matkalta toistuvasti tai sitten hyvin pitkän aikaa jostain kohdin rakenteilla. Haitat liikenteelle voivat olla huomattavat ja aiheuttaa merkittäviä rakentamisen aikaisia reittimuutoksia valtakunnallisesti.

## Ajoneuvoteknologian ja liikennetelematiikan kehittyminen

Ajoneuvoteknologian ja liikennetelematiikan tulevaisuuskuivissa on nähtävissä muutoksia, mutta niiden tuleminen käytäntöön ei tapahdu nopealla aikataululla.

Ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen väheneminen vaikuttaa tieliikenteen päästöjen määrään. Ajoneuvoissa olevien informaatiotekniikan sovellusten määrä kasvaa ja ajoneuvoihin tulee lisää turvallisuutta lisääviä älyominaisuuksia, kuten varoittavat ja estävät järjestelmät sekä ohjaus, valvonta ja ajonopeuden säätely. Kelitietojärjestelmien sekä kunnossapidon ja sen seurannan kehittyminen on todennäköistä. Logistiikan ohjauksessa ja tiekuljetuksissa tieto- ja viestintätekniikan hyödyntäminen tulee kasvamaan merkittävästi.

Mainitut muutokset lisäävät liikenneturvallisuutta, liikkumisen ja kuljettamisen mukavuutta sekä liikennejärjestelmän hallintaa. Ne eivät kuitenkaan olennaisesti vaikuta tässä suunnitelmassa määriteltyjen toimenpiteiden tarpeeseen ja tärkeysjärjestykseen, vaikka toteutuisivat laajassakin mitassa.

## Pääteiden kehittäminen muutuvassa maailmassa ja taloudessa

Pääteiden kehittämisen periaatteet sisältävät strategisia linjauksia. Määritetyillä kehittämissperiaatteilla pyritään hallitsemaan muutosta ja vastaamaan yhteiskunnan pääteille asettamiin haasteisiin ja tavoitteisiin. Periaatteiden määrittämisessä käytetty tulevaisuus on 20 vuoden päässä. Yhteiskunnassa voi tapahtua useita muutoksia, jotka voivat antaa aihetta arvioida uudelleen nyt laadittuja linjauksia.

Tieliikenteen kysyntä saattaa kasvaa kokonaisuutena ennustettua hitaammin tai nopeammin. Kasvu voi myös pysähtyä tai kääntyä laskuun tai painottua alueellisesti eri tavoin kuin kehittämissperiaatteita laadittaessa on oletettu. Useat pääteiden kehittämissperiaatteiden taustalla olevat ongelmat, kuten liikennekuolemat, meluhaitat ja suojaamattomat pohjavesialueet, synnyttävät investointitarpeita riippumatta liikenteen kasvusta. Oletettua vähäisempikään liikenne ei poistaisi nykyisiä ongelmia.

Pääteiden kehittämisen periaatteet on laadittu niin, että toimenpiteet kohdistuvat ensisijaisesti tehokkaimpiin ja kiireellisimpiin kohteisiin. Alhaisella investointitasolla valintoja tulisi tehdä sen suhteen, varmistetaanko turvallisuuden paraneminen osin autoliikenteen palvelutasoa heikentävillä toimenpiteillä.

Yleiset arvostukset ja poliittiset päätökset saattavat muuttua tulevaisuudessa. Pääteiden kehittämiseen voivat vaikuttaa mm. autoilun verotus, alueelliset tienkäyttäjämaksut, ympäristökysymykset, liikenneturvallisuustavoitteet.

Tieliikenteen turvallisuustilanteen heikkeneminen tai liian hidas paraneminen voi johtaa myös siihen, että valtiovalta puuttuu asiaan erilaisin keinoin. Toimenpiteet voivat liittyä esimerkiksi nopeusrajoitusjärjestelmään, nopeusvalvontaan ja nopeudenrajoittimiin.

## LIITE: Yhteysvälikohtaiset strategiakortit

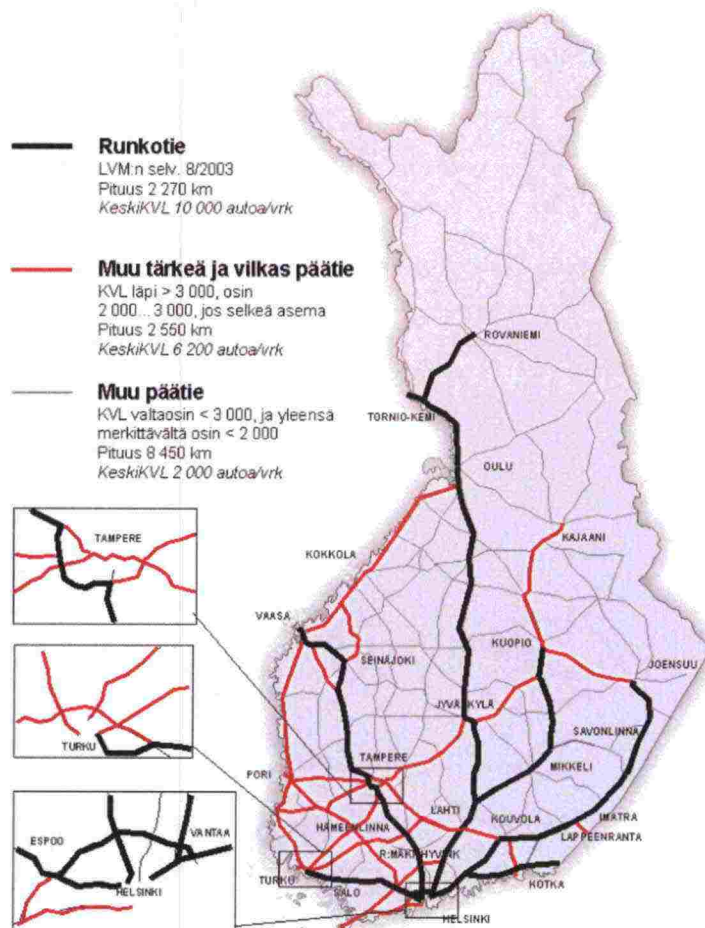
Tässä työssä tavoitetilan ja toimenpiteiden jäsentelyä varten päätiestö on jaettu kolmeen osaan:

- LVM:n julkaisussa (38/2003) määritellyt *runkotiet* (2300 km),
- *muut tärkeät ja vilkkaat päätietyt* (2500 km)
- *sekä muut päätietyt* (8500 km).

Kahden ensiksi mainitun ryhmän eli runkoteiden ja muiden tärkeiden ja vilkkaiden pääteiden (4800 km) osalta on laadittu ns. yhteysvälikohtaiset strategiakortit, jotka ovat raportin liitteenä. Strategiakorteissa esitetään kunkin yhteysvälin tavoitetila sekä vaiheittain toteuttaminen kustannusarvioineen.

Kolmannen ryhmän eli muiden pääteiden kehittämiskustannukset ovat osin arvioitu massana ja osin suurimpina hankkeina. Tämän ryhmän osalta ei ole laadittu erillisiä strategiakortteja.

Runkotieverkkopäätöksen jälkeen strategiakorttien tiedot päivitetään ja samalla voidaan ottaa huomioon mm. runkoverkkoon korottamisen aiheuttamat mahdolliset muutostarpeet. Yksittäisiä strategiakortteja voidaan tarpeen mukaan päivittää sitä ennenkin.



Kuva 1. Pääteiden ryhmittely

### **Yhteysvälikohtaiset strategiakortit:**

1. Vt 1 Helsinki – Turku
2. Vt 2 Helsinki (Vihti) – Pori
3. Vt 3 Helsinki – Tampere
4. Vt 3 Tampere – Vaasa
5. Vt 4 Helsinki – Lahti
6. Vt 4 Lahti – Jyväskylä
7. Vt 4 Jyväskylä – Oulu
8. Vt 4 ja 29 Oulu – Kemi – Tornio
9. Vt 4 Keminmaa – Rovaniemi
10. Vt 5 Lahti (Lusi) – Mikkeli
11. Vt 5 Mikkeli – Kuopio
12. Vt 5 Kuopio – Kajaani
13. Vt 6 Koskenkylä – Kouvola
14. Vt 6 Kouvola – Lappeenranta – Imatra
15. Vt 6 Imatra – Joensuu
16. Vt 7 Helsinki – Kotka
17. Vt 7 Kotka – Vaalimaa
18. Vt 8 Turku – Pori
19. Vt 8 Pori – Vaasa
20. Vt 8 Vaasa – Oulu
21. Vt 9 Turku – Tampere
22. Vt 9 Tampere – Jyväskylä
23. Vt 9 Jyväskylä – Kuopio
24. Vt 10 Turku – Hämeenlinna
25. Vt 10/12 Hämeenlinna – Lahti
26. Vt 11 Tampere – Pori
27. Vt 12 Rauma – Tampere
28. Vt 12 Tampere – Tuulos
29. Vt 12 Lahti – Kouvola
30. Vt 13 Lappeenranta – Nuijamaa
31. Vt 15 Kotka – Kouvola
32. Vt 17 Kuopio – Joensuu
33. Vt 18 Laihia – Seinäjoki
34. Vt 19 Jalasjärvi – Uusikaarlepyy
35. Vt 25 Hanko – Mäntsälä
36. Kt 40 Turun kehä
37. Kt 50 Kehä III
38. Kt 51 Helsinki (Kivenlahti) – Karjaa
39. Pääkaupunkiseudun päätiet (Vt 1, Vt 3, Vt 4, Vt 7 ja Kt 51 Kehä III:n sisällä)



Pituus 159 km,  
KVL 16 900 / R 1 550

- Turku
- Paimio
- Salo
- Muurla
- Lahnajärvi
- Lohja
- Lohjanharju (vt 25)
- Helsinki

Yhteysväli on suurimmalta osalta moottoritietä, mutta jäljellä on vielä pitkä 1930-luvun linjaukseen perustuva 2-kaistainen jakso. Erityisesti sillä ovat ongelmana seuraavat asiat:

- Erittäin huono liikenneturvallisuus.
- Kaarteisuus, mäkisyys ja lukuisat liittymät.
- Herkkä ruuhkautuvuus muutamista ohituskaistoista huolimatta.
- Meluntorjunnan ja pohjavesisuojausten puutteet.

### TAVOITETILA

Tavoitteena on moottoritie koko yhteysvälille.

Viimeisen osuuden *Muurla–Lohja* toteutuksesta on periaatepäätös ja sen toteuttamista elinkaarimallilla valmistellaan parhaillaan. Tavoitteena on osuuden avaaminen liikenteelle vuonna 2009.

**Tavoitetilan kustannusarvio on noin 369 M€.**

### NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 1 yhdistää pääkaupunkiseudun tärkeään valtakunnallisen tason keskuksen ja ulkomaanporttiin, Turkuun. Tiejakso on osa Suomen kansainvälisesti merkittävintä E18 -tietä, jonka kehittäminen on osana Pohjolan Kolmiota priorisoitu korkealle myös EU:ssa.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Vt 1 välillä Huopalahti–Kehä I–Kehä III</b> 13 km, KAVL 40 000–65 000 2+2 kaistainen moottoritie, 100–120 km/h.	KVL-enn. 50 000–95 000 Nykyinen moottoritie parannettuna, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Kolmas kaista itään välillä Tuomarila–Kehä II (4 M€) ja Tuomarilan melusteet (1 M€). <b>2. vaihe:</b> Puolisuora ramppi lännestä Kehä I:lle pohjoiseen (11 M€) ja Munkkivuoren melusteet (2 M€). <b>3. vaihe:</b> Puuttuvat kolmannet kaistat välillä Kehä III–Kehä II (12 M€) ja Turveradantien ETL:n rakentaminen (4 M€).
<b>Kehä III–Lohjanharju</b> 38 km, KVL 30 000 Moottoritie.	KVL-enn. 40 000–45 000 Moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Pieniä meluntorjunta- ja reunaympäristön pehmentämistoimia (X M€).
<b>Lohjanharju–Lohja</b> 10 km, KVL 16 000 (vt25) 2-kaistainen tie, 80 km/h.	KVL-enn. 30 000 Moottoritie pääosin uudessa maastokäytävässä.	Rakentaminen käynnissä. Valmistuu 2006. Kustannusarvio 59 M€.
<b>Lohja–Muurla</b> 50 km, KVL 8 800–11 000 2-kaistainen tie, huono geometria, 80–100 km/h.	KVL-enn. 15 000–18 000 Moottoritie uudessa maastokäytävässä.	Moottoritien rakentamisen käynnistäminen elinkaarimallilla on valmisteilla. Arvioitu valmistumisvuosi on 2009. Investoinnin kustannusarvio 335 M€.
<b>Muurla–Paimio</b> 35 km, KVL 9 000–12 500 Moottoritie.	KVL-enn. 15 000–19 000 Moottoritie.	Moottoritie on avattu liikenteelle marraskuussa 2003.
<b>Paimio–Turku</b> 28 km, KVL 11 000–23 000 Moottoritie.	KVL-enn. 17 000–35 000 Moottoritie.	



**Pituus 223 km,  
KVL 6 000 / R 760**

- Pori
- Harjavalta (kt 43)
- Huittinen (kt 41)
- Humpvila (vt 9)
- Forssa (vt 10)
- Vihti (vt 1)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on Satakunnan ja pääkaupunkiseudun välinen pääyhteys, joka yhdistää Satakunnan, lounaisen Hämeen ja Uudenmaan. Yhteysväliä ei ole rautatieyhteyttä. Yhteysvälin liikenteelle on ominaista suuri raskaan- ja joukkoliikenteen osuus sekä suuri vaarallisten aineiden kuljetusten määrä.

Yhteysvälin liikennöitävyyttä haittaavat nopeustason vaihtelu, mäkisyys sekä vilkkaiden yksityistie liittymien suuri määrä. Ohitusmahdollisuudet ovat heikot monin paikoin.

Yhteysvälin ongelmat ovat:

- Heikko liikenneturvallisuus erityisesti välillä Harjavalta–Pori, Palojärven ja Karkkilan sekä Porin ja Mäntyluodon välisillä taajamaosuuksilla.
- Kapasiteetin riittämättömyys Porin kohdalla ja välillä Palojärvi-Karkkila.
- Tien laadullinen epäyhtenäisyys.
- Monin paikoin puutteelliset pohjavesisuojuukset.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Palojärven ja Karkkilan sekä Harjavalan ja Laanin* välillä on 2+2-kaistainen tie eritasoliittymien. Muutoin yhteysväliä on 2-kaistainen tie, jolla ohituskaistat säännöllisin välein ja pääliittymät eritasoliittymiä.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 186 M€**, josta 45 M€ sisältyy ministerityöryhmän ehdotukseen vuosien 2005–2007 hankkeista.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Vihti–Karkkila</b> 29 km, KVL 6 000–11 900 2-kaistatie, pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 8 000–15 000 2+2-kaistainen tie, eritasoliittymät.	<b>1. vaihe:</b> Kapea 2+2-kaistainen tie Palojärvi–Nummela, eritasoliittymien parantaminen, tie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, riista-aidat (11 M€). <b>2. vaihe:</b> Nykyisten ohituskaistojen muuttaminen keskikaiteelliseksi, ohituskaistapari Nummelan ja Vihdin välille sekä Karkkilan eteläinen eritasoliittymä sekä liittymä-, kevyen liikenteen- ja yksityistie järjestelyt (6,5 M€). <b>3. vaihe:</b> Kapea 2+2-kaistainen tie Nummela–Karkkila, eritasoliittymät, meluntorjuntaa, kevyen liikenteen järjestelyjä (41 M€).
<b>Karkkila–Harjavalta</b> 146 km, KVL 3 500–8 000 2-kaistatie, pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 4 500–10 500 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, pääliittymät eritasoliittymiä.	<b>1. vaihe:</b> Keskikaiteellisia ohituskaistoja, tie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, pohjavesisuojuuksia, valaistusta, eritasoliittymiä ja liittymien parantamisia (21 M€). <b>3. vaihe:</b> Keskikaiteellisia ohituskaistoja, tien parantamista nykyisellä paikallaan, tie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, eritasoliittymiä, liittymien parantamista, riista-aitoja, meluntorjuntaa (49,3 M€).
<b>Harjavalta–Pori (Laani)</b> 31 km, KVL 9 200–13 800 2-kaistatie, 80–100 km/h (Ulvila–Pori 2+2-kaistainen 8 km).	KVL-enn. 12 000–18 500 2+2-kaistainen tie eritasoliittymien.	<b>1. vaihe:</b> Keskikaiteellisia ohituskaistoja, tie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, pohjavesisuojuuksia, valaistusta, eritasoliittymiä ja liittymien parantamisia (7 M€). <b>3. vaihe:</b> Harjavalta–Laani toinen ajorata (tai 2+2), eritasoliittymät, tie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, meluntorjuntaa, riista-aitoja (43,4 M€).
<b>Pori (Laani)–Mäntyluoto</b> 17 km, KVL 2 000–11 500 2-kaistatie, 80–100 km/h.	KVL-enn. 2 600–15 000 2-kaistatie, pääliittymät eritasoliittymiä.	<b>1. vaihe:</b> Liittymien parantamista, kevyen liikenteen järjestelyjä, valaistusta ja meluntorjuntaa (0,8 M€). <b>3. vaihe:</b> Ulasoerin eritasoliittymä. Liittymien parantaminen, yksityistiejärjestelyt, kevyen liikenteen alik. (6 M€).





Pituus 168 km,  
KVL 21 800 / R 1 900

- Tampere (etelä)
- Toijala
- Hämeenlinna
- Hyvinkää
- Klaukkala
- Kehä III
- Helsinki

käyntialueet ovat merkittävästi laajentuneet. Nykytilassa koko osuus on moottoritietä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Paikoin heikohko liikenneturvallisuus; vaarallimmat jaksot ovat väleillä Tervakoski–Hämeenlinna ja Lempäälä–Tampere.
- Kehä III–Klaukkala välillä liikenteen välityskyky ei riitä liikenteen kasvaessa.
- Meluntorjunnassa on puutteita Kehä III:n pohjoispuolella, Hämeenlinnassa sekä Tampereen läheisyydessä.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa tarvitaan moottoritien liikennöitävyyden säilyttämiseksi kolmannet kaistat välillä Kehä III–Klaukkala.

Reunaympäristön turvallisuutta parannetaan vakavien onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Joukkoliikenne otetaan korkeatasoisin ratkaisun (pysäkit, liityntäpysäköintijärjestelyt ja informaatiojärjestelmät) huomioon. Tärkeät pohjavesialueet sekä melulle altistuvat asuinalueet suojataan.

**Tavoitetilan kustannusarvio on noin 141 M€.**

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhdistää pääkaupunkiseudun tärkeään valtakunnallisen tason keskukseseen Tampereelle, sekä edelleen Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keskipohjanmaan keskuksiin. Tiejakso muodostaa lisäksi rungon useiden kaupunkien ja muiden taajamien muodostamalle "nauhakaupungille", jossa mm. työssä-

Nykytila	Tavoitetilaa ~2025	Kehittämispolku
<p><b>Vt 3 välillä Hakamäentie – Kehä I – Kehä III</b></p> <p>10 km, KAVL 35 000–60 000</p> <p>2+2-kaistainen sekaliikennetie, 80 km/h.</p>	<p>KVL-enn. 50 000–90 000</p> <p>Nykyinen tie parannettuna, 80 km/h.</p>	<p><b>1. vaihe:</b> Joukkoliikennekaistat, melusteet ja ETL:n parantaminen välillä Kannelmäki–Kaivoksela (12 M€) sekä joukkoliikennekaistat ja melusteet välillä Hakamäentie–Kehä I (3 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Tien parantaminen välillä Kaivoksela–Kehä III (12 M€).</p> <p><b>3. vaihe:</b> Kehä I:n ETL:n parantaminen ja vt 3 täydennykset välillä Kannelmäki–Kehä III (30 M€).</p>
<p><b>Kehä III–Klaukkala (Palojoki)</b></p> <p>20 km, KVL 26 000–36 000</p> <p>Moottoritie.</p>	<p>KVL-enn. 47 000–74 000</p> <p>Moottoritie.</p> <p>Kolmannet kaistat, 120-100 km/h.</p>	<p><b>1. vaihe:</b> Reunaympäristön pehmentäminen, meluntorjunta, riista-aidat, muuttuvat nopeusrajoitukset (2 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Kolmannet kaistat, eritasoliittymien parantaminen sekä keskikaide, valaistus, linja-autopysäkit ja liityntäpysäköintialue (13 M€).</p>
<p><b>Klaukkala (Palojoki)–Tampere E</b></p> <p>148 km, KVL 13 000–29 000</p> <p>Moottoritie.</p>	<p>KVL-enn. 16 000–34 000</p> <p>Moottoritie, 120 km/h.</p>	<p><b>1. vaihe:</b> Hämeenlinnan kohdalla järjestelyjä katu- ja tiEVERKOLLA (9 M€).</p> <p>Tampereella muuttuvia nopeusrajoituksia, meluntorjuntaa, liittymä- ja pysäkkijärjestelyjä (13 M€).</p> <p>Reunaympäristön pehmentäystä, riistasiltoja ja -aitoja sekä liikenteen hallinnan laitteita (4 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Joukkoliikennettä tukevia toimia (pysäkkien parantaminen, liityntäpysäköinti), eritasoliittymien parantaminen, meluntorjunta (3 M€).</p> <p><b>3. vaihe:</b> Lempäälä–Pirkkala: Oikaisu nykyisen moottoritien ja Tampereen läntisen kehätien välille (mo-tienä), eritasoliittymien parantaminen, riistasiltoja (40 M€).</p>



**Pituus 247 km,  
KVL 6 800 / R 850**

- Vaasa
- Laihia (vt 18)
- Jalasjärvi (vt 19)
- Parkano
- Ikaalinen
- Hämeenkyrö
- Ylöjärvi
- Tampere

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 3 osuus Tampere–Vaasa yhdistää Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan keskukset ja merkittävimmät tuotannolliset alueet tärkeään valtakunnallisen tason keskukseseen ja edelleen pääkaupunkiseudulle.

Yhteysväliillä on minimissäänkin vähintään 4 000 autoa/vrk, lukuun ottamatta Jalasjärven ja Laihi-

an väliä eräiltä osin. Liikennöitävyyttä haittaavat nopeustason vaihtelu (taajamat), mäkisyys ja mutkaisuus sekä vilkkaiden yksityisliittymien suuri määrä. Ohitusmahdollisuudet ovat paikoin heikot. Tien poikkileikkaus on liian kapea erityisesti Hämeenkyrön ja Jalasjärven rajan välisellä osuudella.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Heikko liikenneturvallisuus; vaarallisimmat kohdat ovat Tampereen ja Ikaalisten välillä sekä Ikaalisten ja Jalasjärven välisillä taajamajaksilla.
- Ohitusmahdollisuuksien vähäisyys Hämeenkyrön ja Jalasjärven välisellä osuudella.
- Sujuvuusongelmat Tampereen ja Hämeenkyrön välillä sekä Ikaalisten kohdalla; myös Parkanon ympäristössä alkaa tilanne heiketä.
- Hämeenkyrössä, Ikaalisissa ja Koskenkorvan pohjoispuolella on tarvetta pohjavesien suojauskelle. Meluntorjuntatarvetta on puolestaan Hämeenkyrön, Jalasjärven ja Laihian kohdilla.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Tampereen läntinen ohikulkutie* sekä *Laihia–Vaasa* ovat moottoritietä, *Ylöjärveltä Hämeenkyröön* on 2+2-tie osin uudella linjalla ja *Hämeenkyrössä ohitustie*. Koko yhteysväliillä nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 334 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Tampere–Ylöjärvi</b> 21 km, KVL 10 300–27 900 Mol / 2-kaistatie, 80 km/h.	KVL-enn. 28 000–55 000 Moottoritie 100 km/h nykyisessä maastokäytävässä	Keskiosa on rakenteilla (57 M€), valmistuu vuonna 2006. <b>1. vaihe:</b> Ohikulkutien II vaihe (57 M€).
<b>Ylöjärvi–Hämeenkyrö</b> 25 km, KVL 9 700–13 000 2-kaistatie, linjalla 100 km/h, Ylöjärvellä 70 km/h (liikennevalot) ja Hämeenkyrössä 40 km/h (kiertoliittymä).	KVL-enn. 11 400–18 000 2+2-tie osin uudella linjalla. Hämeenkyröön ohikulkutie.	<b>1. vaihe:</b> Nykyisen tien liikenneturvallisuuden parantaminen sekä meluntorjuntaa (7 M€). Hämeenkyrön ohikulkutien rakentaminen (19 M€). <b>2. vaihe:</b> 2+2 -tie osin uuteen maastokäytävään Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä (40 M€).
<b>Hämeenkyrö–Jalasjärvi</b> 107 km, KVL 4 800–10 300 2-kaistatie, linjalla 100 km/h ja taajamissa 60 km/h.	KVL-enn. 6 300–11 800 Parkanoon jatkuva ohituskaistatie (2+1) ja siitä Jalasjärvelle 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin.	<b>1. vaihe:</b> Nykyisen tien turvallisuuden parantaminen sekä uusien ohituskaistojen rakentaminen ja nykyisten keskikaiteellistaminen, Ikaalisten ja Parkanon kohtien parantaminen (32 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistojen lisärakentaminen tavoitetilan mukaisesti sekä muita liikenneturvallisuutta, sujuvuutta ja ympäristöä parantavia toimia (40 M€). <b>3. vaihe:</b> Toimivuuden parantaminen (43 M€).
<b>Jalasjärvi–Laihia</b> 71 km, KVL 1 900–6 800 2-kaistatie, pääosin 100 km/h, taajamissa 60 km/h.	KVL-enn. 2 600–7 800 2-kaistatie, paikallisia parannuksia, muutamia ohituskaistoja.	<b>1. vaihe:</b> Liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä (8 M€). <b>2. vaihe:</b> Tien rakenteellista parantamista ja leventämistä, suuntauksen parantamista, reunaympäristön pehmentämistä ja liittymäjärjestelyjä, pohjaveden suojaus, Kivistön eritasoliittymä (24 M€).
<b>Laihia–Vaasa</b> 24 km, KVL 7 100–14 400 2-kaistatie, osin 60–80 km/h, Moottoritie Helsingby–Vaasa 12 km 100–120 km/h.	KVL- enn. 9 200–16 800 Laihialle ohikulkutie. Laihia–Vaasa moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Tien parantaminen, liittymäjärjestelyt, ohituskaistapari (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Reunaympäristön pehmentäminen, kevyen liikenteen järjestelyt, rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyt (2 M€). <b>3. vaihe:</b> Laihia–Helsingby moottoritie uuteen maastokäytävään (60 M€).



**Pituus 98 km,  
KVL 22 800 / R 2 000**

- Lahti (vt 12)
- Mäntsälä
- Järvenpää
- Kerava
- Korso
- Koivunkylä
- Helsinki (kehä III)

Odotettavissa on valtatie 3 tyyppinen "nauhakau-punkikehitys", jota tukevat myös Lahden oikorata ja Vuosaaren satama.

Koko väli on jo nykyisin moottoritietä, mutta sillä on suuresta liikennemäärästä johtuvia ongelmia:

- Kuolemantiheys on korkea, suurimmat onnettomuusluvut ovat välillä Kehä III–Järvenpää.
- Liikenne jonoutuu voimakkaasti kesäviikonlop-puisin välillä Kehä III–Järvenpää.
- Liikenteen kasvaessa sujuvuusongelma ulottuu Korsoon ja Keravalle asti.
- Välillä Kehä III–Kerava ei ole bussipysäkkejä.
- Pohjaveden suojauksen tarve Vantaan Hiekka-harjun kohdalla ja meluntorjunnan tarve välillä Kehä III–Kerava.
- Reunaympäristössä on kiinteitä esteitä.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 4 osuudella Helsinki–Lahti yhdistyvät merkittävimmät pääkaupunkiseudulle johtavat väylät. Lahden merkittäviä taustakeskuksia ovat Jyväskylä ja Kuopio. Liikenne on erittäin vilkasta.

## TAVOITETILA

Tavoitteena on säilyttää moottoritien hyvä liikennöitävyys ja parantaa erityisesti sen reunaympäristön turvallisuutta. Tavoitteena on myös, että väli toimii joukkoliikenteen laatuikäytävänä, jolla on korkeatasoiset pysäkit koko matkalla, liityntäpysäköintijärjestelyt ja informaatiojärjestelmät. Tärkeät pohjavesialueet sekä melulle altistuvat asuinalueet suojataan.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 72 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Vt 4 välillä Koskelantie–Kehä I–Kehä III</b> 10 km, KAVL 51 000–75 000 paikoin 3+3 ja 2+2-kaistainen moottoritie, 100 km/h.	KVL-enn. 75 000–105 000 Nykyinen moottoritie parannettuna, 100 km/h (80 km/h).	<b>1. vaihe:</b> Lisäkaistat ja rinnakkaisrampit Kehä I:n ja Porvoonväylän välille (22,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Lisäkaistat ja bussirampit Koskelasta Viikkiin (8 M€) ja välille Porvoonväylän haarauma–Kehä III (6 M€).
<b>Kehä III–Korso</b> 9 km, KVL 41 000–47 000 Moottoritie. Nopeusrajoitus 120 km/h.	KVL-enn. 67 000–80 000 Moottoritie, 120 km/h. Kolmannet kaistat.	<b>1. vaihe:</b> Reunaympäristön pehmentämistä, pohjaveden suojauksia, meluntorjuntaa, riista-aitoja sekä liikenteen hallinnan laitteita (6 M€). <b>2. vaihe:</b> Rakennetaan kolmannet kaistat, parannetaan eritasoliittymiä sekä toteutetaan joukkoliikennehankkeita (20 M€).
<b>Korso–Lahti</b> 80 km, KVL 16 000–41 000 Moottoritie. Nopeusrajoitus 120 km/h.	KVL-enn. 21 000–52 000 Moottoritie, 120 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Meluntorjuntatoimia ja reunaympäristön pehmentämistä sekä liikenteen hallinnan laitteita (4 M€). Keravan vaihtopysäkit ja Lahden seudulla tievalaistusta (1 M€). <b>3. vaihe:</b> Parannetaan nykyisiä eritasoliittymiä, rakennetaan tievalaistusta ja riistasiltoja (4 M€).



Pituus 165 km,  
KVL 8 000 / R 950

- Jyväskylä
- Vaajakoski
- Kanavuori (Vt 9,13,23)
- Oravasaari
- Toivakka
- Joutsa
- Hartola
- Lusi (Vt 5)
- Heinola
- Lahti (vt 12)

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Heikko liikenneturvallisuus; erityisesti taajama-ajaksilla Lusin ja Jyväskylän välillä.
- Välitiskyky on käymässä riittämättömäksi Kanavuoresta Vaajakoskelle.
- Raskaan liikenteen osuus paikoin 20 %.
- Lusin ja Kanavuoren välillä tie on kapea ja mutkainen; ohitusnäkemä on vähän.
- Pohjavesien suojaus on puutteellista Lusin ja Hartolan välillä.
- Meluntorjuntaa tarvitaan Lusin ja Hartolan välillä sekä Joutsassa, Leivonmäellä ja välillä Kanavuori–Vaajakoski–Jyväskylä.
- Kevyen liikenteen olosuhteissa on puutteita useissa kohdin Lusin ja Leivonmäen välillä.

## TAVOITETILA

Lahti–Lusi on valmistumassa moottoritieksi. Lusista Kanavuoreen on tavoitetilassa jatkuva ohituskaistatie. Viisarimäen ja Kanavuoren välillä tie rakennetaan uudelle linjaukselle. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Kanavuori–Jyväskylä välin tavoitetilana on moottoritie eritasoliittymän. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 185 M€,** josta 69 M€ (Lusi–Vaajakoski, I vaihe) sisältyy ministeri-työryhmän ehdotukseen vuosien 2005–2007 hankkeista.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Lahdesta Lusiin asti on (osin rakenteilla) moottoritie, joka palvelee myös vt 5:n suuntaa Mikkeliin. Vt 4:n suunta Lusista Jyväskylän valtakunnallisen tason keskukseseen yhdistää Keski-Suomen pääkaupunkiseutuun, taustanaan edelleen pohjoinen Suomi.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Lahti–Heinola</b> 30 km, KVL 12 000–18 000 Mol-ohituskaistatie.	KVL-enn. 14 000–21 000 Moottoritie.	Käynnissä oleva moottoritiehanke Lahti–Heinola (41 M€) avataan liikenteelle 2005.
<b>Heinola–Lusi</b> 12 km, KVL 9 500–12 000 Moottoritie.	KVL-enn. 11 500–14 000 Moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Lisätään kaiteita Heinola–Lusi välille (0,5 M€).
<b>Lusi–Kanavuori</b> 114 km, KVL 4 000–5 500 2-kaistatie	KVL-enn. 5 000–8 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1) Viisarimäki–Kanavuori uudelle linjalle.	<b>1. vaihe:</b> Pääkohteet Viisarimäki–Kanavuori uusi linja mukaan lukien; ohituskaistoja, liittymä- ja yksityistiejärjestelyjä, tievalaistusta, kevyen liikenteen väyliä, meluntorjuntaa, pohjavesisuojausta (69 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjä, pohjaveden suojausta, kevyen liikenteen järjestelyjä, meluntorjuntaa, siltatöitä, suuntauksen parantamista, jatkuvan ohituskaistatien rakentaminen (60 M€).
<b>Kanavuori–Jyväskylä</b> 8 km, KVL 14 000–20 000 2-kaistatie, tasoliittymät. Vaajakoski–Jyväskylä mo.	KVL-enn. 17 000–25 000 Moottoritie uudelle linjalle (normaali tai kapea poikkileikkaus).	<b>1. vaihe:</b> Vähäisiä toimenpiteitä nykyisellä tielinjalla. Meluntorjuntaa (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Kanavuoren eritasoliittymä (10 M€), uusi moitie (30 M€), Varassaaren eritasoliittymä ja Haapalahden eritason täydennys, meluntorjuntaa, katuverkon järjestelyjä (13 M€).



Pituus 337 km,  
KVL 5 300 / R 700

- Oulu
- Kempele
- Haarasilta (vt 8)
- Haurukylä
- Pulkki (kt 88)
- Pyhäjärvi
- Äänekoski (vt 13)
- Tikkakoski
- Kirri
- Jyväskylä

Liikennöitävyyttä haittaavat monin paikoin tien mäkisyys, mutkaisuus ja kapeus.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Jyväskylä–Äänekoski välillä välityskyky ei riitä liikenteen kasvaessa. Kirriin asti esiintyy liikennöitävyysoongelmia jo nyt (KVL yli 17 000 auto/vrk).
- Kapeus ohituskaistojen välisillä osuuksilla ja mäkisyys Äänekosken ja Pihtiputaan välillä.
- Heikko liikenneturvallisuus, erityisesti kohtamisonnettomuuksia runsaasti.
- Pohjavesisuojuuksissa on merkittäviä puutteita.
- Meluntorjuntatarvetta taajamien kohdalla.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa on moottoritie *Tikkakoskelle asti ja siitä Äänekoskelle* kapeampi 2+2-tie. Osuus *Äänekoski–Pulkki* jää 2-kaistatieksi, jolle lisätään yksittäisiä ohituskaistoja. *Pulkkilasta Haaransiltaan* on toistuvia ohituskaistoja. Välillä *Haaransilta–Oulu* on moottoritie.

Tavoitetilan kustannusarvio on 190 M€.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 4 osuus Jyväskylä–Oulu yhdistää Oulun ja sen taustalla olevan Lapin keski- ja länsiosat Suomen keski- ja eteläosiin. Liikennemäärät ovat suuria molemmissa päissä, mutta alempia keskivaiheilla.

Nykytila	Tavoitetilaa ~2025	Kehittämispolku
<b>Jyväskylä – Äänekoski</b> 34 km, KVL 8 000–18 000 Alku mo-tietä, muuten 2-kaistatie tasoliittymän.	KVL-enn. 11 000–26 000 Moottoritie / 2+2-tie.	Moottoritien rakentaminen Jyväskylä (Etu-Palokka)–Kirri (16 M€) on käynnissä, avataan liikenteelle 2005. Väli Hirvas kangas – Äänekoski alkaa 2005 (8 M€). <b>1. vaihe:</b> Moottoritien (kapea 2+2) rakentaminen Kirristä Tikkakoskelle asti (33 M€). Parannetaan tien geometriaa ja toteutetaan keskikaiteellisia ohituskaistoja, yksityistiejärjestelyjä, tievalaistusta välillä Tikkakoski – Äänekoski (7 M€). <b>2. vaihe:</b> Nelikaistaistus eritasoliittymineen (20 M€) välillä Tikkakoski – Äänekoski. Jyväskylän Rantaväylän liittymien parantaminen [Tourula, Aholaita] (6 M€).
<b>Äänekoski – Pulkki</b> 207 km, KVL 2 500–5 200 2-kaistatie, tasoliittymät, yksittäisiä ohituskaistoja.	KVL-enn. 3 000–7 500 Pääosin 2-kaistatie lisätyn 2+1-ohituspaikoin. taajamien kohdalla ohikulut (tai "irti olon" parannus; Viitasaari). <i>Varaus Kärsämäen ohikulkutiestä.</i>	<b>1. vaihe:</b> Hännilänsalmen sillan uusiminen sekä mm. meluntorjuntaa, yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä, nykyisten ohituskaistojen modernisoiminen keskikaiteellisiksi (20 M€). <b>2. vaihe:</b> Äänekosken, Viitasaaren ja Pihtiputaan tiejärjestelyt, lisää ohituskaistoja, kevyen liikenteen väyliä, liittymäjärjestelyjä, meluntorjuntaa sekä levähdysalueiden parantamista (15 M€). <b>3. vaihe:</b> Nelikaistaistaminen Äänekosken kohdalla, eritasoliittymiä, lisää ohituskaistoja ja kevyen liikenteen väyliä (28 M€). Kärsämäen ohikulkutie (11 M€).
<b>Pulkki – Haaransilta</b> 71 km, KVL 4 000–5 200 Tie kulkee taajamien läpi.	KVL-enn. 4 500–8 300 2-kaistatie toistuvien (2+1) ohituspaikoin.	<b>1. vaihe:</b> Pulkkilan ja Rantsilan kohdan par. (4 M€). Haurukylä–Haaransilta leventäminen ja ohituskaistapari (1,5 M€). <b>3. vaihe:</b> Pulkki–Haaransilta toistuvien välein ohituskaistoja, Haurukylä–Haaransilta uudelle linjalle (27 M€).
<b>Haaransilta – Oulu</b> 22 km, KVL 12 000–27 000 Moottoritie.	KVL-enn. 15 000–36 000 Moottoritie. Lisäkaistat Kiviniemi–Kainuuntie välillä.	<b>1. vaihe:</b> Kaakkurin ETL:n parantaminen (1,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Kedonperän eritasoliittymän rakentaminen (8 M€), kolmannet kaistat Kiviniemi–Laanila (8 M€).



**Pituus 135 km,  
KVL 9 400 / R 850**

- valtakunnan raja
- **Tornio (vt 21)**
- Keminmaa (vt 4)
- Kemi
  - Marostenmäki
  - Simoniemi
- Simo
- Kuivaniemi
  - Pohjois-li
- li
  - Räinenperä
  - Haukipudas
  - Kello
- **Oulu**

Yhteysväli on kauttaaltaan vilkkaasti liikennöity. Pitkämatkan raskaan liikenteen osuus on merkittävä. Liikennemäärät ovat suurimmillaan Oulun ja lin välillä sekä Kemin kohdalla.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Huono liikenneturvallisuus; vaarallisimmat kohdat ovat mol-jakso Kello–Räinenperä, Kuivaniemen, Simon ja Simoniemen taajamat sekä ns. lin suora.
- Suuri raskaan liikenteen määrä ja siitä aiheutuva ohitusten tarve.
- Alhaiset nopeusrajoitukset taajamien kohdilla sekä vilkkaiden yksityisliittymien suuri määrä.
- Merkittävä pohjaveden suojaustarve Maksniemen kohdalla Simossa. Meluntorjunnan erillisille toimenpiteille on tarve monin paikoin.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 4 osuus Oulu–Tornio on Pohjois-Suomen merkittävin pohjois-eteläsuuntainen tieyhteys. Se on myös osa ns. Perämerenkaarta, joka yhdistää Suomen ja Ruotsin rannikkoseutujen asutuksen ja teollisuuden.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa on moottoritie *Oulusta Haukiputaalle* ja siitä *edelleen Kemiin* jatkuva ohituskaistatie (2+1). *Kemin kohdalla ja Kemistä Tornioon* on moottoritie ja *Tornion kohdalla* kaupunkimainen 2+2-kaistainen tie.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 190 M€**, josta 56 M€ (Kemin kohta ja sillat) sisältyy liikenneväyläpoliittisen ministeriöryhmän esitykseen vuosina 2005–2007 aloitettavista hankkeista.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Oulu–Haukipudas (vt 4)</b> 21 km, KVL 10 000–36 000 Moottoritie, osin mol, 100 km/h	KVL-enn. 21 000–51 000 Moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Muuttuvat nopeusrajoitukset, joukkoliikennejärjestelyjä, lisäkaistat Kontinkankaan ja Laanilan välille, eritasoliittymän ramppijärjestelyjä, melusuojuuksia (11 M€). Moottoritie välille Kello-Haukipudas (7,9 M€). <b>3. vaihe:</b> Eritasoliittymän ramppijärjestelyjä ja joukkoliikennejärjestelyjä sekä lisäkaistat (3+3) Oulun ja Kontinkankaan välille sekä Laanilan ja Linnanmaan välille (11 M€).
<b>Haukipudas–Räinenperä (vt 4)</b> 10 km, KVL 7 000–8 000 Mol, osin leveäkaistatie 100 km/h	KVL-enn. 12 000–14 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1).	<b>1. vaihe:</b> Ohituskaistatie (8,5 M€).
<b>Räinenperä–Pohjois-li (vt 4)</b> 10 km, KVL 7 800–9 200 2-kaistatie, 80–100 km/h	KVL-enn. 8 200–13 200 Jatkuva ohituskaistatie (2+1). lin kohdalla ohitus (uusi linja).	<b>1. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjä, kevyen liikenteen väyliä ja meluntorjuntaa (6 M€). <b>3. vaihe:</b> lin ohikulkutie (52 M€).
<b>Pohjois-li–Kemi (vt 4)</b> 59 km, KVL 5 500–10 000 2-kaistatie, pääosin 100 km/h	KVL-enn. 6 600–11 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1).	<b>1. vaihe:</b> Tiejärjestelyjä Olhavan, Kuivaniemen ja Simon kohdilla. Ohituskaistoja, tien tasauksen parantamista, kevyen liikenteen järjestelyjä, melun torjuntaa, liittymäjärjestelyjä, pohjaveden suojuuksia (13 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistoja (10 M€). <b>3. vaihe:</b> Eritasoliittymä, kevyen liikenteen väyliä ja liittymien parantamista, ohituskaistoja (15 M€).
<b>Kemi–Ruotsinraja (vt 29)</b> 35 km, KVL 7 500–16 000 Mol ja mo-tie, 100 km/h / 120 km/h (osin 60 km/h). Tornion kohta 2+2	KVL-enn. 10 500–17 500 Moottoritie. Tornion kohta 2+2.	<b>1. vaihe:</b> Kemin keskustan ohittava mol-tie täydennetään moottoritieksi, mukaan lukien Isohaaran ylitys (56 M€). <b>3. vaihe:</b> Tornion sisääntuloväylän valo-ohjattujen tasoliittymien kehittäminen.



Pituus 112 km,  
KVL 4 100 / R 360

- Rovaniemi (mt 951)
- **Rovaniemi**
- Koivu
- **Keminmaa (vt 29)**

osa kansainvälistä yhteyttä Norjasta Ruotsin kautta Sallaan ja edelleen Venäjälle.

Yhteysvälin pohjoispäätä lukuun ottamatta liikennemäärät eivät ole erityisen korkeita. Ohitusmahdollisuudet ovat heikohkot erityisesti Koivun ja Rovaniemen välillä, jossa vilkkaita yksityisteiden liittymiä on paljon ja nopeutta on rajoitettu.

Suurin ongelma on heikko liikenneturvallisuus erityisesti muutamissa liittymissä sekä Koivun kohdalla.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Koivu–Rovaniemi* välinen osuus tietä on rakennettu uuteen maastokäytävään. *Rovaniemen sisääntulo* järjestellään ja *Rovaniemen kohdan* toista ajorataa jatketaan.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 100 M€.**

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Tiejakso kytkee Lapin pääkeskuksen, Rovaniemen, ja sen kautta suuren osan muuta Lappia Perämeren rannikolle ja muuhun Suomeen. Se on myös

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Keminmaa–Koivu</b> 56 km, KVL 3 000–3 800 2-kaistatie, 100 km/h	KVL-enn. 3 000–4 700 2-kaistainen tie, jossa yksittäisiä ohituskaistoja	<b>1. vaihe:</b> Liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, pohjaveden suojausta (2,5 M€).
<b>Koivu–Rovaniemi</b> 44 km, KVL 3 000–6 800 2-kaistatie, pääosin 100 km/h	KVL-enn. 3 000–4 700 2-kaistainen tie uudessa maastokäytävässä yksittäisiä ohituskaistoja	<b>2. vaihe:</b> Liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömiä yksityistie- ja liittymäjärjestelyjä, tien tasauksen parantamista ja kevyen liikenteen järjestelyjä nykyiselle tielle (4 M€). <b>3. vaihe:</b> Valtatie uudelle linjaukselle (40 M€).
<b>Rovaniemen kohta</b> 13 km, KVL 6 800–18 000 2-ajoratainen tie ja eritasoliittymät, 60-80 km/h	KVL-enn. 4 000–17 000 2-ajoratainen tie eritasoliittymän.	<b>1. vaihe:</b> Parannetaan valtatieä, rakennetaan 4 uutta eritasoliittymää Rovaniemen eteläpuolelle (38 M€). <b>2. vaihe:</b> Toinen ajorata nykyisen 2-ajorataisen poikkileikkauksen jatkoksi lentoaseman liittymään saakka sekä Norvajärven ja lentoasemantien eritasoliittymät (15 M€).



Pituus 82 km,  
KVL 6 300 / R 680

- Mikkeli (vt 13)
- Otava
- Hietanen
- Hurus
- Koirakivi
- Lusi (Vt 4 → vt 5)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 5 Lusin ja Mikkelin välillä on osa itäisen Suomen keskeisintä pääväylää, joka yhdistää Helsinki–Lusi moottoritien jatkeena Etelä-Savon erityisesti pääkaupunkiseutuun.

Yhteysvälin alkuosa (5 km) on moottoritietä. Pääosa (70 %) tiestä on parannettu 1980- ja 1990-luvuilla 2-kaistaiseksi tieksi, jolla on ohituskaistat säännöllisin välein ja pääliittymät eritasoliittymiä. Arkiliikenteessä ei ole nykytilanteessa kapasiteettiongelmia. Suurimmillaan liikennemäärät ovat Mikkelin kohdalla.

Liikenteelle tyypillistä ovat viikonloppujen ja kesän suuret liikennemäärät.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko. Kuolessaan johtaneista onnettomuuksista valtaosa on kohtaamisonnettomuuksia.
- Yhteysväliillä on parantamattomia jaksoja, joilla ongelmina ovat tien kapeus, mäkyisyys, huonot näkemät ja niiden myötä rajalliset ohitusmahdollisuudet.
- Liikenteen voimakkaat kausi- ja päivävaihtelut ovat yhteysväliille tyypillisiä heikentäen ajoittain liikennöitävyyttä. Kesän liikenne on noin 1,5-kertainen.
- Liikenteen kasvun myötä ongelmat lisääntyvät erityisesti Vihantasalmen ja Mikkelin välillä.
- Yhteysväliillä on Mikkelin kohdalla meluntorjunnan tarpeita sekä suojaamaton pohjavesialue.

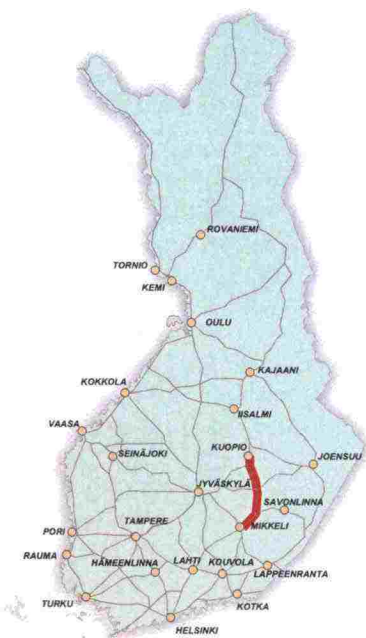
## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysväli on laatutasoltaan yhtenäinen. Korjaamattomat osuudet täydennetään jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi, josta osa on 1+1-kaistaista. Pääliittymät tehdään eritasoliittymiksi. Myös nykyiset ohituskaistat pidennetään ja varustetaan keskikaitein. Tien nopeustaso on erittäin pistemäisiä kohtia lukuun ottamatta 100 km/h. *Otava–Mikkeli ja Mikkelin ohikulkutie* levennetään 4-kaistaiseksi.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 84 M€**, josta 21 M€ (Lusi–Mikkeli, puuttuvat parannustyöt) sisältyy ministeriryöryhmän ehdotukseen vuosien 2005–2007 hankkeista.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämisspolku
<b>Lusi–varalaskupaikan pohjoispää</b> 5 km, KVL 7 000 Moottoritie, 120 km/h	KVL-enn. 9 500 Moottoritie, 120 km/h.	Ei toimenpiteitä.
<b>Lusin varalaskupaikan pohjoispää–Mikkeli</b> 75 km, KVL 6 000–8 400 2-kaistatie toistuvien ohituskaistoin, pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 8 000–11 000 Jatkuva 2+1-tie (paikoin 1+1-osuuksia). Otava–Mikkeli -välille 2+2-tie.	<b>1. vaihe:</b> Väleille Koirakivi–Hurus (15 km) keskikaiteellinen ohituskaistatie uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Lisäksi kolme eritasoliittymää, yksityistiejärjestelyjä, nykyisille ohituskaistoille keskikaiteet, hirviaitoja, automaattista nopeusvalvontaa (21 M€). <b>2. vaihe:</b> Väleille Koskenmylly–Koirakivi ja Hurus–Hietanen nykyisille ohituskaistoille keskikaiteet, pidennykset ja levennykset sekä Koirakivessä tiegeometrian parannus, Lusin moottoritien jatkeeksi ohituskaista keskikaiteella (2 km), Hietanen–Otava kevyen liikenteen väylä (4 km), Otava–Mikkeli nykyisten ohituskaistojen kohdalle keskikaiteet ja 2 uutta ohituskaistaa, tievalaistusta (17 M€). <b>3. vaihe:</b> Hietanen–Otava ohituskaistatie keskikaiteella uuteen paikkaan (7 km). Hietasen eritasoliittymä (18 M€). Otava–Mikkeli-välille 2+2-kaistainen tie (15 M€).
<b>Mikkelin ohikulkutie</b> 2 km, KVL 11 000 2-kaistatie, eritasoliittymät, 60–80 km/h.	KVL-enn. 15 000 2+2-kaistainen tie, 80–100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Mikkelistä etelään toinen ajorata nykyisen 2+2 -tien jatkeeksi, eritasoliittymien parantamista, melu- ja pohjavedensuojauksia, kevyen liikenteen ja katujärjestelyjä (10 M€).





Pituus 170 km,  
KVL 8 400 / R 920

- Kuopio
- Vehmasmäki (vt 9)
- Varkaus (vt 23)
- Joroinen
- Juva (vt 14)
- Mikkeli (vt 13)

Tie ohittaa kaikki kaupunki- ja kuntakeskustat. Joroisten ja Varkauden välillä on käynnissä valtatieen rakentaminen uuteen paikkaan.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko. Vaarallisimmat osuudet ovat Mikkeli–Juva ja Joroinen–Varkaus.
- Liikennöitävyysongelmia esiintyy Mikkelin ja Varkauden kohdilla sekä väleillä Mikkeli–Juva, osin Joroinen–Varkaus ja Leppävirta–Vehmasmäki.
- Tie on mäkinen, kapea ja mutkainen. Nopeusrajoitukset vaihtelevat.
- Mikkelin, Joroisten, Varkauden ja Kuopion kohdilla on meluongelmia. Mikkelissä Kaihun liittymän kohdalla sekä Joroisten Kotkanharjulla on pohjavesisuojausten tarve.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on Etelä- ja Pohjois-Savon sekä Kainuun runko-yhteys Etelä-Suomeen. Yhteysvälin liikennemäärät ovat suurimmillaan Mikkelin ja Kuopion seuduilla sekä Varkauden kohdalla. Liikenteelle tyypillistä ovat viikonloppujen ja kesän suuret liikennemäärät.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Mikkelistä Juvalle* on 4 kaistaa (osin 4-k, osin 2+2), *Joroinen–Varkaus-väli* on jatkuva ohituskaistatie (2+1). *Vehmasmäeltä Vuorelaan* on moottoritie. Muilta osin yhteysväli on 2-kaistainen tie, jolla on säännöllisin välein toistuvia ohituskaistoja.

**Yhteysvälin tavoitetilan kustannusarvio on 195 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Mikkeli–Juva</b> 39 km, KVL 7 000–11 000 Mikkelin ohikulkusuudella KVL 10 000–19 000 Mikkelissä osin 4-kaistainen, muuten 2-kaistatie, 60–100 km/h.	KVL-enn. 10 000–25 000 Mikkelin ohikulkusuudella 4-kaistatie. Kapea 2+2-tie Visulahdesta Juvalle. Mikkelissä 80 km/h, Visulahti–Juva 100 km/h.	<p><b>1. vaihe:</b> Tien leventäminen 4-kaistaiseksi välillä Tuppurala–Visulahti, josta edelleen Nuutilanmäkeen asti jatkuva ohituskaistatie keskikaiteella (2+1 kaistaa) uudelle paikalle. Nuutilanmäki–Juva nykyiset ohituskaistat keskikaiteelliseksi. Kaihu–Asema kevyen liikenteen väylät ja ramppi liittymien parantamista 1 km (45 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Nuutilanmäki–Juva-välille nykyiseen tiekäytävään 2+2-kaistainen keskikaiteellinen tie, eritasoliittymät (21 M€). Samalla Visulahti–Juva täydennetään kokonaan 2+2-tieksi (9 M€).</p>
<b>Juva–Joroinen</b> 29 km, KVL 3 600–4 500 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 4 700–5 900 2-kaistatie yksittäisin 2+1 ohituspaikoin, 100 km/h.	<p><b>2. vaihe:</b> Rakennetaan ohituskaistaparit (6 M€).</p>
<b>Joroinen–Varkaus</b> 18 km, KVL 5 400–8 400 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 7 000–15 000 jatkuva 2+1-kaistatie, 100 km/h.	Tie uuteen paikkaan rakenteilla välillä Joroinen–Varkaus. Lisäksi automaattista nopeusvalvontaa, reunaympäristön pehmentämistä ja tienvarsipuuston harventamista (27 M€).
<b>Varkaus–Vehmasmäki</b> 60 km, KVL 4 200–5 500 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 6 200–7 400 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, Varkauden kohta 2+2 -tie, 100 km/h.	<p><b>1. vaihe:</b> Rakennetaan 2+2-kaistainen tieosuus Käpykankaalta Varkauden Porttiin ja muita tiejärjestelyjä (20 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Lisätään ohituskaistaosuuksille keskikaiteet ja parannetaan Leppävirta–Oravikoski -väliä nykyisellä paikallaan (12 M€). Oravikoski–Hiltulanlahti -väli rakennetaan uuteen paikkaan 2+1 ohituskaistoin (15 M€).</p>
<b>Vehmasmäki–Kuopio</b> 22 km, KVL 4 200–27 000 Moottoritie.	KVL-enn. 6 200–37 000 Moottoritie.	<p><b>1. vaihe:</b> Päiväranta–Vuorela väli muutetaan moottoritieksi nostamalla tasausta, poistamalla Päivärannan avattava silta kiinteäksi, tekeillä rinnakkais-tiejärjestelyt, parantamalla eritasoliittymiä sekä rakentamalla telemaattisia ohjausjärjestelmiä ja meluntorjuntaa (50 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Kolmannet kaistat välillä Hiltulanlahti–Siikalahti, rinnakkais-tie välillä Siikalahti–Vuorela, parannetaan Vehmasmäen eritasoliittymää sekä tehdään muita tiejärjestelyjä (17 M€).</p>



Pituus 160 km,  
KVL 5 187 / R 550

- Kajaani (vt 6)
- Mainua (vt 28)
- Soinlahti
- Iisalmi (vt 27)
- Ohenmäki
- Lapinlahti
- Siilinjärvi (kt 77)
- Kuopio (vt 17)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa itäisen Suomen pääväylää valtatietä 5, joka yhdistää Kajaanin keskisuuren, mutta väestömäärältään vähenevän seutukunnan Kuopion suurehkoon ja kasvavaan kaupunkiseutuun. Yhteysvälille tuo kansainvälistä merkitystä itärajan läheisyys ja mm. yhteys Vartiuksen raja-asemalle.

Tie ohittaa sekä Iisalmen että Kajaanin kaupunkikeskustan, samoin myös useimmat muut kuntakes-

ukset. Yhteysvälin liikennemäärät ovat suurimmillaan Kuopion ja Siilinjärven välillä.

Yhteysväli on liikennemääriin nähden liian kapea Kuopion ja Iisalmen välillä. Liikenteestä suurin osa on pitkämatkaista liikennettä. Matkailuliikenteen osuus on merkittävä.

Suurimmat ongelmat ovat:

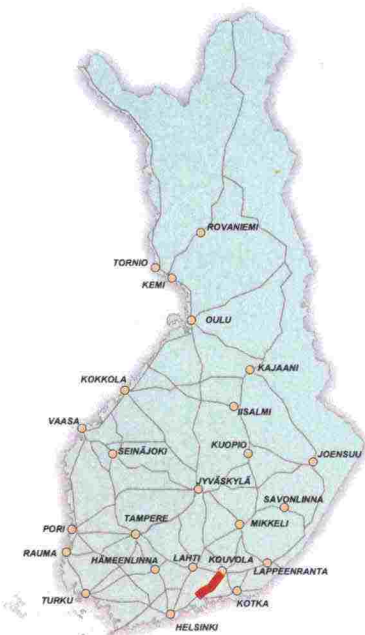
- Liikenneturvallisuus on melko heikko. Valtaosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on kohtausonnettomuuksia. Vaarallisimmat kohdat ovat Vuorelan, Pöljän, Alapitkän, Nerkoon sekä Soinlahden kohdat sekä osuus Mäntylähti–Humppi.
- Yhteysvälin liikennöitävyyttä haittaavat lähinnä tien kapeus, mäkisyys ja mutkaisuus. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot lähes koko yhteysvälillä lukuun ottamatta parannettuja osuuksia.
- Yhteysvälillä on monin paikoin tarvetta pohjavesien suojaukselle sekä meluntorjunnalle.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa Vuorelasta Siilinjärven ohi on 2+2-kaistainen moottoritie. Siilinjärveltä Ohenmäkeen on säännölliset ohituspaikat, Ohenmäki–Soininlahti väli on osin 2+2-tie ja osin 2+1-tie. Soininlahdelta pohjoiseen tie on 2-kaistainen, ohituskaistoja tarvittaessa.

Tavoitetilan kustannusarvio on 27 M€.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Kuopio–Siilinjärvi</b> 13 km, KVL 10 000–15 000 Moottoritie	KVL-enn. 14 500–22 000 Moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Joukkoliikenteen laatukäytävärjestelyt sekä telemaattiset ohjausjärjestelmät (1 M€).
<b>Siilinjärvi–Ohenmäki</b> 52 km, KVL 4 500–6 500 2-kaistatie, 80–100 km/h.	KVL-enn. 6 900–9 000 Siilinjärvi–Pöljä moottoritie 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin	<b>1. vaihe:</b> Tien rakentaminen pääosin uuteen paikkaan välillä Siilinjärvi–Pöljä ja keskikaiteellisia ohituskaistoja, liittymäjärjestelyjä, reunaympäristön pehmentämistä, kevyen liikenteen järjestelyjä, tien tasauksen parantamista (15 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistoille keskikaiteet välillä Humppi–Honkaharju ja Nerkoo–Ohenmäki, nykyisen tien parantaminen/ohikulku Nerkoon kohdalla (5,5 M€).
<b>Ohenmäki–Soinlahti</b> 16 km, KVL 2 600–7 900 2-kaistatie toistuvien ohituskaistoin, pääosin 100 km/h	KVL-enn. 3 600–11 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1) ohituspaikoin, 100 km/h.	<b>3. vaihe:</b> Telematiikan kehittäminen ja ohituskaistojen täydentäminen (1 M€).
<b>Soininlahti–Kajaani</b> 79 km, KVL 1 800–3 600 2-kaistatie, pääosin 100 km/h	KVL-enn. 2 200–5 300 2-kaistatie yksittäisin ohituspaikoin.	<b>1. vaihe:</b> Kevyen liikenteen järjestelyjä, valaistus, reunaympäristön pehmentäminen, liittymien parantaminen, meluntorjunta, automaattinen nopeusvalvonta, Sukevan kohdan liittymäjärjestelyt (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaista Ryhälänmäkeen, Kainuunmäen, Jyrkän ja Vänninmäen liittymäjärjestelyt, reunaympäristön pehmentäminen, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt (2 M€).



**Pituus 69 km,  
KVL 6 400 / R 650**

- Kouvola (vt 15)
- Koria (vt 12)
- Elimäki
- Lapinjärvi
- Koskenkylä (vt 7)

parannettu ja tie sijoittuu uuteen maastokäytävään Koskenkylän ja Liljendalin välillä. Tiellä on 3 eritasoliittymää. Muut liittymät ovat tasoliittymiä.

Yhteysväillä ei ole varsinaisia taajamajaksoja, vaan tienvarren taajamat jäävät hieman syrjään tiestä. Kouvolan kohdalla tie toimii osittain kaupunkirakenteen sisällä kulkevana ohikulkutienä. Tien nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h, yksittäisissä liittymissä 80 km/h.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Tien palvelutaso on heikko Kouvolan eteläpuolella Hevossuon ja Keltin välillä, jonne jäi kapea ja osittain mutkainen muusta tieosuudesta poikkeava tieosuus, jolla ohittaminen vaikeaa.
- Liikenteen kasvaessa toistuvaa ruuhkautumista esiintyy Pukaron ja Elimäen välillä sekä Kouvolan kohdalla.
- Kevyen liikenteen olosuhteissa on puutteita Elimäki–Kouvola -välillä.
- Meluntorjunnan tarvetta on Kouvolan kohdalla ja muutamissa yksittäisissä kohdissa. Pohjavesisuojauskset puuttuvat Korian kohdalla.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 6 on merkittävä pääkaupunkiseudun ja itäisen Suomen pääväylä. Koskenkylän ja Kouvolan välillä tien merkittävimpänä ongelmana on ollut liikenneturvallisuus ja etenkin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien runsaus.

Tie on parannettu leveäkaistaiseksi sekaliikennetieksi (13,5m) tie- ja liittymäjärjestelyineen vuonna 2004. Rakentamisen yhteydessä tien linjausta on

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa väli *Koskenkylä–Koria* on jatkuva ohituskaistatie (2+1-kaistaa). Tie voi toimia tavoitetilassa myös leveäkaistatienä, jos turvallisuus pysyy hyvänä. *Koria–Kouvola* väli on 2-ajoratainen tie eritasoliittymin. Nopeusrajoitus on koko yhteysväällä 100 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 142 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<p><b>Koskenkylä–Koria</b> 60 km, KVL 5 000–6 600</p> <p>Leveäkaistainen sekaliikennetie (13,5 m), pääosin 100 km/h, yksittäisissä liittymissä 80 km/h</p>	<p>KVL-enn. 7 000–9 000</p> <p>jatkuva ohituskaistatie (2+1). 100 km/h ja päälliittymät ovat eritasoliittymiä.</p> <p><i>Tie voi toimia myös leveäkaistatienä, jos tien turvallisuus pysyy hyvänä</i></p>	<p><b>1. vaihe:</b> Leveäkaistatien rakentamisen yhteydessä toteuttamatta jääneet riista-aidat, meluseinät sekä telematikka ratkaisuja mm. muuttuvat nopeusrajoitukset, hirvivaroitussjärjestelmät, automaattinen nopeusvalvonta (10 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Tie parannetaan pääosin eritasoliittymillä varustetuksi tieksi laajoilla tie- ja kevyen liikenteen järjestelyillä (30 M€). Ajosuunnat erotetaan toisistaan muuttamalla tie keskikaiteelliseksi ohituskaistatiksi (19 M€).</p>
<p><b>Koria–Kouvola</b> 9 km, KVL 7 800–11 000</p> <p>Napalta Kelttiin (2 km) 2-kaistatie, 60–100 km/h</p> <p>Keltin ja Tykkimäen välillä Mol, 100 km/h</p>	<p>KVL-enn. 10 000–15 000</p> <p>2-ajoratainen 4-kaistainen tie, eritasoliittymät. Nopeusrajoitus 100 km/h.</p>	<p><b>1. vaihe:</b> Parannetaan Keltin eritasoliittymä, tehdään kevyen liikenteen väyliä, meluntorjuntaa, tievalaistusta sekä pehmennetään liikennenympäristöä (3 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Rakennetaan toinen ajorata sekä uusi eritasoliittymä sisäänkuloteineen Tanntarista keskustaan sekä yhteys valtatieen 15 suuntaan. Samalla yhdistetään vt 6 ja vt 12 liittymäjärjestelyt Suviojalla uudella eritasoliittymällä (80 M€).</p>



Pituus 127 km,  
KVL 8 000 / R 1 400

- Imatra (kt 62)
- Lappeenranta (vt 13)
- Selkäharju (Vt 13)
- Taavetti (vt 26)
- Utti
- Kouvola

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on merkittävä osa pääkaupunkiseudun ja itäisen Suomen välistä pääväylää ja yksi Suomen vetovoimaisimmista matkailuteistä. Tie on Kaakkois-Suomen suurteollisuuden kuljetusten valtavyylä, jolla raskas liikenne on huomattavan vilkasta ja kasvu viime vuosina voimakasta. Kansainvälistä merkitystä lisäävät yhteydet Nuijamaan ja Imatran raja-asemille.

Liikennemäärät ovat suurimmillaan Kouvolan ja Utin sekä Selkäharjun ja Imatran väleillä. Yhteysväliillä on useita taajamajaksoja. Utissa ja etenkin Jurvalassa tie kulkee suoraan taajamarakenteen läpi. Taavetissa, Lappeenrannassa, Joutsenossa ja Imatralla tie on luonteeltaan ohikulkutie, joka palvelee myös seutujen

sisäisenä yhteytenä. Tiegeometria on pääosin hyvä. Väliillä Utti - Kaipiainen on leveäkaistainen tiejakso.

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on erityisen huono. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista valtaosa on kohtaamisonnettomuuksia.
- Liikenne ruuhkautuu erityisesti Lappeenrannan kohdalla sekä Joutsenon ja Imatran välillä.
- Lappeenrannan, Joutsenon, Jurvalan ja Utin taajamien alueella on merkittäviä meluhaittoja.
- Suuret liikennemäärät ja raskas liikenne heikentävät ohitusmahdollisuuksia koko välillä.
- Yhteysväliillä on tiheästi yksityisliittymiä Somerharjulla Taavetin länsipuolella, sekä Jurvalan ja Lappeenrannan välillä.
- Kevyen liikenteen olosuhteet ovat huonot taajamien läheisyydessä.
- Jaksolla on laajoja ja merkittäviä suojaamattomia pohjavesialueita, joihin kohdistuu pilaantumisriski.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa välit *Kouvola–Utti* ja *Taavetti–Lappeenranta–Imatra* ovat nelikaistaisia eritasoliittymillä varustettua valtatieä, jossa nopeusrajoitus on 100 km/h. *Utti–Taavetti* välillä on keskikaiteellinen jatkuva ohituskaistatie (2+1 kaistaa). Nopeusrajoitus on myös tällä välillä 100 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on noin 207 M€**, josta 126 M€ (Lappeenranta–Imatra) sisältyy ministeriöryhmän ehdotukseen vuosien 2005–2007 hankkeista.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Kouvola–Utti</b> 7 km, KVL 6 800–9 200 2-kaistatie, 80 km/h	KVL-enn. 9 000–12 000 Kapea 2+2- tie eritasoliittymän, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Parannetaan liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaimpia toimenpiteitä mm. liittymien parantaminen, yksityistiejärjestelyt, pohjavesisuojaus, valaistus (1 M€). <b>2. vaihe:</b> Rakennetaan toinen ajorata Kouvolan ja Utin välille (11 M€).
<b>Utti–Taavetti</b> 36 km, KVL 5 800 2-kaistatie, pääosin 100 km/h (Leveäkaistatie 12,5 km)	KVL-enn. 8 000 Jatkuva 2+1-tie, 100 km/h. <i>Utin kohta ratkaisematta.</i>	<b>1. vaihe:</b> Utti-Kaipiainen leveäkaistatieksi, jotta koko tieosuudesta muodostuu yhtenäinen (3 M€). Lisäksi liittymä-, yksityistie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, meluntorjuntaa, pohjavesisuojaus ja automaattinen nopeusvalvonta (6 M€). <b>2. vaihe:</b> Esitasoliittymiä, liittymien parantamista sekä yksityistiejärjestelyjä (7 M€). <b>3. vaihe:</b> Ajosuunnat erotetaan toisistaan muuttamalla tie keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (12 M€).
<b>Taavetti–Lappeenranta</b> 42 km, KVL 7 600–8 100 2-kaistatie, 80 km/h	KVL-enn. 10 000–11 000 Kapea 2+2- tie eritasoliittymän, 100 km/h. Jurvalassa tie ohittaa nykyisen taajaman eteläpuolitse.	<b>1. vaihe:</b> Jurvalassa tehdään liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä (valaistus, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt, meluntorjunta). Toimenpiteet palvelevat taajamaa myös ohikulkutien rakentamisen jälkeen (1,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Kapea nelikaistainen tie Taavetin ja Jurvalan välille, Jurvalan taajaman ohikulku ja edelleen Jurvalasta Lappeenrantaan (40 M€).
<b>Lappeenranta–Imatra</b> 42 km, KVL 7 300–13 000 2-kaistatie, 80 km/h LPR:ssa 2-ajorata osuus (2 km) ja Imatralla mo-tie (12 km)	KVL-enn. 9 000–17 000 Kapea 2+2- tie eritasoliittymän, 100 km/h. Imatralla mo-tie, 120 km/h	<b>1. vaihe:</b> Lappeenranta–Imatra -väli parannetaan kapeaksi nelikaistaiseksi tieksi, jolla on eritasoliittymät (126 M€).



**Pituus 189 km,  
KVL 3 600 / R 400**

- Joensuu
- Pyhäselkä
- Tohmajärvi (kt 70)
- Särkisalmi (vt 14)
- Rautjärvi
- Imatra (Kt 62)

Yhteysvälin ainoat taajamajaksot sijoittuvat Särkisalmelle ja Reijolaan. Joensuussa tie kulkee kaupunkirakenteen sisällä ja on luonteeltaan kehätie, joka palvelee myös kaupungin sisäisenä yhteytenä. Yhteysvälin varrella on monin paikoin palvelutoimintoja ja tienvarsi-asutusta. Tie on mäkinen ja mutkainen paikoitellen Rautjärven ja Parikkalan välillä, muualla tiegeometria on hyvä.

Yhteysvälin merkittävin ongelmakohta on Joensuun kehätie, joka ruuhkautuu päivittäin ja sen liikenneturvallisuustilanne on huolestuttava.

Yhteysvälin muita ongelmia ovat:

- Liikenteen sujuvuus on heikko Joensuun kehätielle ja Joensuun eteläpuolella.
- Tien mäkisyys ja mutkaisuus heikentävät ohitusmahdollisuuksia erityisesti Rautjärven ja Särkisalmen välillä.
- Yhteysvälillä on runsaasti yksityistieliittymiä, jotka heikentävät ajoittain liikenteen sujuvuutta.
- Yhteysvälillä on suojaamattomia pohjavesialueita, joihin kohdistuu pilaantumisriski.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 6 osuus Imatra–Joensuu yhdistää Pohjois-Karjalan maakuntakeskuksen ja itäiset alueet Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson keskuksiin ja edelleen pääkaupunkiseudulle. Se on erittäin tärkeä valtaväylä alueen puujalostusteollisuuden kuljetuksille.

Kansainvälistä merkitystä lisäävät itärajan läheisyys sekä yhteydet Nuijamaan, Imatran ja Niiralan raja-aseuille. Joensuun kehätielle ja joissakin yksittäisissä kohteissa on eritasoliittymät, muualla tasoliittymät.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysvälin osuus *Imatralta Joensuun kehätielle* on 2-kaistainen valtatie, jolla yksittäisiä ohituskaistoja. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h, mutta Särkisalmen taajamajaksolla 60 km/h. *Joensuun kehätie* on tavoitetilassa 4-kaistainen eritasoliittymän varustettu tie, jonka nopeusrajoitus on 80 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 75 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Imatra (Kt 62) – Joensuu</b> 185 km, KVL 2 000–4 000 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 2 500–5 000 2-kaistatie, yksittäisiä ohituskaistoja. pääosin 100 km/h, taajamissa ja liittymissä 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Parannetaan ongelmallisimpia kohteita lähinnä taajama ja tienvarsi-asutusjaksoilla mm. kevyen liikenteen järjestelyjä, liittymien parantamista, yksityistiejärjestelyjä, pohjavesialueiden suojausta ja tievalaistusta (4 M€). Rakennetaan Reijolan ohitustie (11 M€). <b>2. vaihe:</b> Tehdään pohjavesialueiden suojausta, ohituskaistoja, liittymä-, yksityistie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, tievalaistusta, riista-aitoja, tiegeometrian parantamista Parikkalassa (31 M€). <b>3. vaihe:</b> Tehdään liikenteen sujuvuutta parantavia toimia mm. Kolmikannan ETL, ohituskaistat Saari–Kesälahti ja Tikkala–Niittylahti väleille, Varrenkangas–Paalihaan pohjavesisuojaus (8 M€).
<b>Joensuun kehätie</b> 4 km, KVL 10 000–15 000 2-kaistatie, 60 km/h	KVL-enn. 12 000–19 000 2+2-tie eritasoliittymän, 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Rakennetaan Joensuun nelikaistainen kehätie, eritasoliittymät, meluntorjunta, kevyen liikenteen järjestelyt (20 M€).



Pituus 122 km,  
KVL 12 800 / R 1 400

- Kotka (vt 15)
- Pyhtää
- Loviisa
- Koskenkylä (vt 6)
- Porvoo
- Sipoo
- Vantaa
- Helsinki (vt 4)

kaistainen tie, joka poikkeaa yhteysvälin muusta laatutasosta.

Yhteysväli on liikennemäärältään pääteiden vilkkaimpia. Suurimmat liikennemäärät ovat Helsingin ja Koskenkylän välillä sekä Pyhtäältä Kotkaan. Väähäliikenteisiä osuuksia ei ole. Moottoriväyläjaksoilla ei ole kapasiteettiongelmaa.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on huono. Yhteysvälin kuolemaan johtaneista onnettomuuksista valtaosa on kohtaamisonnettomuuksia.
- Välillä Loviisa–Kotka on jo nykyisin ajoittaisia ja paikallisia palvelutasopuutteita mm. Siltakylän kohdalla ja välillä Tesjoki–Ruotsinpyhtää. Ongelmana ovat nopeusrajoituksen ja poikkileikkauksen vaihtelu sekä tien mutkaisuus, kapeus ja suuri liittymätiheys.
- Yhteysvälillä on todettu YVA:n yhteydessä tarpeita pohjavesien suojaukselle ja meluntorjunnalle.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Suomen merkittävintä kansainvälistä tiejaksoa pääkaupunkiseudulta itäisen Suomenlahden rannikkoa pitkin kohden Venäjän rajaa. Valtatien 7 alkuosa Koskenkylään asti toimii myös osana valtatie 6.

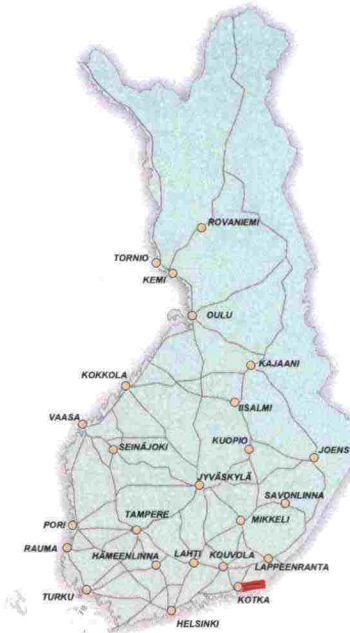
Helsingin ja Koskenkylän välinen osuus on moottoritietä ja siitä edelleen Loviisaan moottoriliikennetietä. Loviisan ja Kotkan välillä on huonotasoisen 2-

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa koko yhteysväli on moottoritie. *Loviisan ja Kotkan (Petäjäsuo)* välillä moottoritie rakennetaan uuteen maastokäytävään.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 190 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Helsinki–Koskenkylä:</b> 59 km, KVL 12 000–21 500 Moottoritie, 120 km/h.	KVL-enn. 18 000–32 000 Moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Vanhojen moottoritiejaksojen ympäristön pehmentäminen, valaistus, pohjavesisuojaus (5 M€), Västersundomin ja Eriksnäsin eritasoliittymät (18 M€) ja painumien korjaus yms. (2,5 M€). <b>3. vaihe:</b> Länsimäen eritasoliittymä (2 M€), tienvarsipalveluiden kehittäminen (1 M€).
<b>Koskenkylä–Loviisa:</b> 17 km, KVL 6 500–8 500 Mol, 100 km/h.	KVL-enn. 9 500–12 500 Moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Mol moottoritieksi Koskenkylästä Loviisaan (17 M€).
<b>Loviisa–Kotka:</b> 46 km, KVL 5 900–16 000 2-kaistatie. Kotkassa moottoritie, KVL 16 000–32 400.	KVL-enn. 9 000–24 000 Moottoritie, 120 km/h. (Kotka–Karhula 100 km/h).	<b>1. vaihe:</b> Moottoritie Loviisa–Petäjäsuo (130 M€). Meluntorjunta Kotkan mo-tiellä (3 M€). <b>2. vaihe:</b> Kotka–Karhula vanhojen moottoritiejaksojen ja eritasoliittymien parantaminen 3+3 -kaistaiseksi (10 M€). <b>3. vaihe:</b> Massbyn eritasoliittymä, tienvarsipalveluiden yms. kehittäminen (1,5 M€).



Pituus 59 km,  
KVL 6 600 / R 1 000

- Vaalimaa
- Virolahti
- Vahterikonkangas
- Uski
- Kattilainen
- Lelu
- Hamina
- Summa (vt 26)
- Rantahaka
- Kotka

ys kulkee katuverkon kautta. Haminan ja Vaalimaan välillä valtatie on kaksikaistainen.

Yhteysvälin vilkkaimmat osuudet ovat Kotkan (Rantahaka) ja Haminan välillä. Taajamajaksot sijoittuvat Haminaan ja Virojoelle. Haminassa tie kulkee taajamarakenteen läpi ja toimii myös kaupungin sisäisenä yhteytenä.

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenne ruuhkautuu säännöllisesti Haminassa.
- Liikenneturvallisuus on erityisen huono. Pahimmat ongelmat ovat Summan ja Haminan välillä, Haminan itäpuolella sekä Virojoen ja Vaalimaan välillä.
- Yhteysväliillä on tiheästi liittymiä.
- Rajanylityspaikalla on lisääntyviä rekkajonoja (jopa 20 km) muulle liikenteelle sekä muita ympäristöhaittoja.
- Kevyen liikenteen verkko sekä melu- ja pohjavesisuojauskset ovat on puutteelliset.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on olennainen osa Suomen kansainvälisesti merkittävintä tiejaksoa pääkaupunkiseudulta itäisen Suomenlahden rannikkoa pitkin kohden Venäjän rajaa, Vaalimaalle.

Tie on moottoritie Kotkan (Rantahaka) ja Haminan Summan välillä sekä moottoriliikennetie Summan ja Haminan keskustan välillä. Haminan kohdalla yhte-

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Kotkan (Rantahaka) ja Summan välillä* tavoitteena on nykyinen moottoritie ja *Haminan kohdalla* uusi moottoritietasoinen ohituskeskustan pohjoispuolitse. *Lelun ja Vaalimaan välillä* tavoitteena on moottoritie uudessa maastokäytävässä.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 220 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Kotka (Rantahaka)– Summa:</b> 7 km, KVL 12 900 Moottoritie, 120 km/h.	KVL-enn. 20 000 Moottoritie, eritasoliittymät, 120 km/h.	<b>2. vaihe:</b> Rantahaan eritasoliittymän parantaminen, melusuojaus, tievalaistus, palvelualueiden tason parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen (2 M€).
<b>Haminan ohitus:</b> 14 km, KVL 11 200–13 200 Moottoriliikennetie 60–100 km/h Haminassa 8 m leveä katu. Kiertoliittymät. 40–50 km/h.	KVL-enn. 16 000–22 000 Moottoritie uudelle linjalle, eritasoliittymät, 100–120 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Rakennetaan Haminan ohikulkutie Summasta Leluun (16 km) mo-tienä. Nykyinen tie muutetaan sisään-tuloväyläksi ja taajamatieksi (95 M€).
<b>Lelu–Vaalimaa:</b> 37 km, KVL 4 000–5 100 2-kaistatie, tasoliittymiä. Pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 8 500–10 500 Moottoritie uudessa maastokäytävässä, 100–120 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Ohituskaistoja, riista-aitoja, kevyen liikenteen ja liittymäjärjestelyjä, telematiikkaa, rekkaliikenteen järjestelyjä (5 M€). <b>2. vaihe:</b> Moottoritien rakentaminen uuteen maastokäytävään (98 M€).
<b>Vaalimaa (rajanylitys):</b> 1 km, KVL 3 100 2-kaistatie, tasoliittymiä. 30–80 km/h	KVL-enn. 8 000 2+2-tie kierto- tai liikennevaloliittymän, 50 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Rajanylityspaikan laajennus ja parannus, liittymäjärjestelyjä, liikenteen hallinnan järjestelyjä (10 M€). <b>2. vaihe:</b> Pääliittymien parantaminen, rajanylityspaikan laajennus, kevyen liikenteen järjestelyjä, tien leventäminen 4-kaistaiseksi (10 M€).



Pituus 135 km,  
KVL 8 900 / R 850

- Pori (vt 2)
- Luvia
- Eurajoki
- Rauma (vt 12)
- Unaja
- Laitila (kt 43)
- Mynämäki
- Nousiainen
- Raisio (kt 40)
- Turku

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieyhteyttä. Yhteysvälin varrella sijaitsevat tavaraterminaalit ja ympärivuotiset satamat korostavat tien kansainvälistä merkitystä. Turku – Helsinki osuuden valmistuminen kokonaisuudessaan moottoritieksi tulee

lisäämään valtatie 8 merkitystä mm. Rauman seudulta pääkaupunkisedulle.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko. Kuolessaan johtaneista onnettomuuksista valtaosa on kohtaamisonnettomuuksia. Vaarallisimmat kohdat ovat tieosuudella Raisio–Mynämäki.
- Liikenteen sujuvuusongelmia on nykytilanteessa Raision ja Maskun välillä sekä Eurajoen kohdalla.
- Pohjavedensuojauksen tarvetta esiintyy Mynämäellä, Koveron kohdalla Laitilassa sekä Korvenkulmassa Eurajoella. Meluntorjunnan tarpeita on monin paikoin.

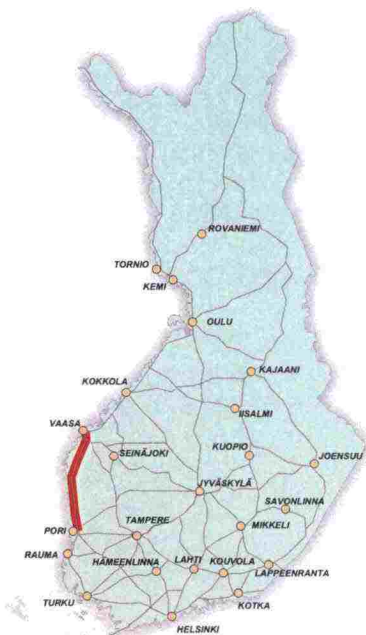
## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Turku–Raisio* väli on moottoritie. Osuuksilla *Raisio–Nousiainen* ja *Tiiliruukki–Ruutukuoppa* on kapea 4-kaistainen tie. Osuus *Nousiainen–Tiiliruukki* on pääosin keskikaiteella varustettua ohituskaistatietä (2+1). *Laitilan ja Rauman keskustan kohdat* ovat 2-kaistaista päätietä.

**Yhteysvälin tavoitetilan kustannusarvio on 244 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämisspolku
<b>Turku–Raisio</b> 5 km, KVL 18 000–26 500 Moottoritie, (60)–100 km/h.	KVL-enn. 26 500–40 000 Turvallisuudeltaan parannettu moottoritie.	<b>1. vaihe:</b> Keskikaiteet ja liikenneympäristön pehmentäminen (0,2 M€). <b>2. vaihe:</b> Raision eritasoliittymän (vt 8/kt 40) parantaminen (10 M€).
<b>Raisio–Nousiainen</b> 13 km, KVL 12 000–14 000 2-kaistainen valtatie, 80 km/h.	KVL-enn. 18 000–26 500 Kapea 4-kaistainen tie, 100 km/h.	Raision kohdan parantaminen nelikaistaiseksi ja Marjamäen ETL valmistuvat kesällä 2005. <b>1. vaihe:</b> Raisio–Nousiainen osuuden parantaminen nelikaistaiseksi sisältää 3 eritasoliittymää ja risteysillan (40 M€).
<b>Nousiainen–Mynämäki</b> 11 km, KVL 6 000–10 000 2-kaistainen valtatie 100 km/h.	KVL-enn. 9 000–13 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1), 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Nousiainen ja Kurjenmäen ohituskaistat (3 M€). <b>3. vaihe:</b> Nousiainen–Mynämäki osuuden parantaminen ohituskaistatieksi sisältää 1 eritasoliittymän ja 2 risteysillaa (14 M€).
<b>Mynämäki–Luvia</b> 88 km, KVL 5 600–8 300 2-kaistainen valtatie, pääosin 80–100 km/h.	KVL-enn. 6 700–10 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1), 100 km/h. Laitilan ja Rauman keskustojen kohdalla 2-kaistainen tie, 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tievalaistus, tasoliittymien parantaminen, kevyen liikenteen järjestelyt, ohituskaistat (4 paria), Laitilan etl:t ja taajaman tiejärjestelyt, siltojen parantaminen, meluntorjunta (21 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistapari, Ihoden taajaman kohdan järjestelyt, Unaja – Eurajoki tieosuuden parantaminen ohituskaistatieksi sis. 3 eritasoliittymää ja 3 risteysillaa (34 M€). <b>3. vaihe:</b> Mynämäki – Unaja tieosuuden parantaminen ohituskaistatieksi sisältää 4 eritasoliittymää ja 5 risteysillaa, Eurajoen ohikulkutie, Eurajoki – Luvia tieosuuden parantaminen ohituskaistatieksi sisältää 2 eritasoliittymää ja 1 risteysillan (81 M€).
<b>Luvia–Pori</b> 18 km, KVL 6 800–9 000 2-kaistainen valtatie 80–100 km/h.	KVL-enn. 8 200–11 000 Jatkuva ohituskaistatie (2+1), 100 km/h. Porin päässä kapea 4-kaistainen sisääntuloväylä, 80 km/h.	<b>2. vaihe:</b> Ohituskaistapari, tasoliittymien parantaminen, Tiiliruukki–Ruutukuoppa osuuden parantaminen nelikaistaiseksi (13 M€). <b>3. vaihe:</b> Luvia–Tiiliruukki tieosuuden parantaminen ohituskaistatieksi sisältää 3 eritasoliittymää ja 1 risteysillan (28 M€).





**Pituus 185 km,  
KVL 3 300 / R 550**

- Vaasa
- Helsingby (vt 3)
- Närpiö (kt 67)
- Tuorila
- Söörmarkku (vt 23)
- Pori (vt 2)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieta 8, joka toimii rannikon liikennejärjestelmän runkona yhdistäen alueen vilkkaan ja monipuolisen teollisuuden ja muun elinkeinoelämän satamien ja lentokenttien kautta Ruotsiin ja Keski-Eurooppaan.

Yhteysvälille ovat luonteenomaisia pitkät, suorat tieosuudet sekä toisaalta lukuisat pienet kallioleikkaukset. Varsinaisia taajamajaksoja ei ole, mutta tiheimmät tienvarsiastutukset löytyvät Porin ja Vaa-

san päistä. Liikenne on vilkkainta Hyvelän ja Söörmarkun välillä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin turvallisuus on paikoin heikko. Suurimmat kuolemantiheudet ovat Porin seudulla.
- Liikenteen ruuhkautumista esiintyy usein Hyvelän ja Söörmarkun välillä.
- X-liittymiä on paljon, ja T-liittymistä puuttuu usein väistötilla.
- Reunaympäristössä on suojaamattomia kallioleikkauksia, vilkkaita yksityistieliittymiä. Tien rakenne edellyttää paikoin pikaista korjausta.
- Yhteysvälillä on kolme suojauksen tarpeessa olevaa pohjavesialuetta: Kellahti, Kuvaskangas, Källmossen.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Pori–Söörmarkku* osuus on rakennettu uuteen paikkaan ja varustettu eritasoliittymin. Nopeusrajoitus on 100 ja 80 km/h. *Söörmarkku–Tuorila* välillä tie on erotettu tienvarsiastutuksen toiminnoista, ja ohitusmahdollisuuksia on parannettu. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. *Tuorila–Lälby* välillä on nykyisellä paikallaan 2-kaistatie, jolla yksittäisiä ohituskaistoja, ja nopeusrajoitus on 100 km/h. *Lälby–Vikby* väli on nykyisellä paikallaan, ja nopeusrajoitus on 100 ja 80 km/h. Vaasan keskustan ohitustie on 2+2 kaistainen tie nykyisellä paikalla, nopeusrajoitus on 80 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 54 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Pori (vt 2)–Söörmarkku</b> 10 km, KVL 7 500–12 500 2-kaistainen, 80 km/h.	KVL-enn. 8 500–14 000 2-kaistainen tie uudessa maastokäytävässä eritasoliittymin, 80/100 km/h. Nykyinen valtatie jää paikallisen liikenteen käyttöön.	<b>1. vaihe:</b> Uusi tie Hyvelä–Söörmarkku, eritasoliittymäjärjestelyt (16 M€).
<b>Söörmarkku–Tuorila</b> 36 km, KVL 3 400–4 300 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 3 800–4 800 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, 100 km/h.	<b>2. vaihe:</b> Tuorilan liittymän parantaminen, kevyen liikenteen järjestelyt, pohjaveden suojaus (1 M€). Liittymien parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen, riista-aitoja (1 M€). <b>3. vaihe:</b> Keskikaiteellisia ohituskaistapareja (9 M€).
<b>Tuorila–Vaasa</b> 139 km, KVL 1 900–9000 2-kaistatie, pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 2 100–12 000 2-kaistatie, pääosin 100 km/h. Vaasan keskustan ohitustie on 2+2-kaistainen tie, 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tien leventäminen ja rakenteen parantaminen, pohjaveden suojaus, reunaympäristön pehmentäminen, sillan parantaminen (12 M€). <b>2. vaihe:</b> Pohjaveden suojaus, kevyen liikenteen järjestelyt, liittymien parantaminen, pysäkkijärjestelyjä (3 M€). <b>3. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjä, reunaympäristön pehmentäminen, pysäkkijärjestelyjä, riista-aitoja (10 M€).  Vaasan keskustan ohitustien leventäminen 2+2 kaistaiseksi (2 M€).



Pituus 292 km,  
KVL 4 614 / R 497

- Oulu
- Haaransilta
- Liminka
- Raaha
- Kalajoki
- Kokkola
- Vaasa

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieta 8, joka toimii rannikon liikennejärjestelmän runkona yhdistäen alueen vilkkaan ja monipuolisen teollisuuden ja muun elinkeinoelämän satamien ja lentokenttien kautta Ruotsiin ja Keski-Eurooppaan.

Yhteysvälin liikennöitävyyttä haittaavat useat taajamien läpikulut ja niiden alhainen nopeusrajoitus sekä vilkkaiden yksityistieliittymien suuri määrä.

Ohitusmahdollisuudet ovat tien geometrian puolesta kohtalaisen hyvät. Tien poikkileikkaus vaihtelee ja se on nykyiseen liikennemäärään suhteutettuna puutteellinen muutamissa yksittäisissä kohdissa.

Suurimmat ongelmat ovat:

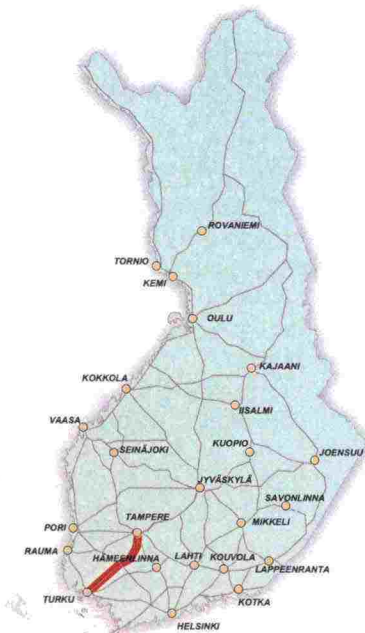
- Vaasan sekä Kokkolan pohjoispuolella esiintyy nykytilanteessa usein kapasiteetin puutteellisuudesta johtuvia liikennöitävyysongelmia.
- Tien rakenne on Vaasan tiepiirin alueella monin paikoin kantavuudeltaan puutteellinen.
- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on melko huono. Vaarallimmat kohdat ovat Vaasan ja Koivulahden välillä, Oravaisissa, Uusikaarlepyyssä, Kokkolan pohjoispuolella, Kalajoella, Raahessa ja Limingassa. Hirvionnettomuudet ja yksittäisonnettomuudet ovat yleisiä. Kuolemia sattuu eniten kohtaamisonnettomuuksissa.
- Nopeusrajoitus pääosin 100 km/h, taajamien kohdalla 60–80 km/h.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa Vaasasta Sepänkylään ja Limingasta Haaransilta on 2+2-kaistainen tie. Muilta osin tie on 2-kaistainen tie toistuvien ohituspaikoin.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 195 M€,** josta 28 M€ (Sepänkylän ohikulkutie) sisältyy liikenneväyläpoliittisen ministerityöryhmän esitykseen vuosina 2005–2007 aloitettavista hankkeista.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Vaasa–Vassor</b> 20 km, KVL 5500 - 14400 2-kaistainen tie, 80–100 km/h, taajamissa 60 km/h	KVL-enn. 6 700–18 000 Vaasa-Sepänkylä 2+2-kaistainen, Sepänkylä-Koivulahti ohituskaistatie, muutoin 2-kaistatie 80–100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Sepänkylän ohikulkutie (28 M€), ohituskaistie Sepänkylä–Koivulahti (6 M€).
<b>Vassor–Kokkola (Haavistonkangas, vt 28)</b> 112 km, KVL 3 000–11 000 2-kaistainen, pääosin 80–100 km/h, taajamissa 60 km/h	KVL-enn. 3 500–13000 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, 100 km/h, taajamissa 60–80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tien parantaminen, ohituskaistoja, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä (9 M€). <b>2. vaihe:</b> Tien parantaminen, ohituskaistoja, keskikaiteita, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä (30 M€). <b>3. vaihe:</b> Tien parantaminen, ohituskaistoja, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyjä (9 M€).
<b>Kokkola (vt28)–Liminka</b> 156 km, KVL 3 100–11 000 2-kaistainen, pääosin 80–100 km/h, taajamissa 60 km/h	KVL-enn. 3 900 –12 500 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, 100 km/h, taajamissa 60–80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tien parantaminen ja pohjavesisuojuuksia (12 M€), Raahan liikennejärjestelyt (4 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteellinen ohituskaistatie, tien parantaminen (29 M€), Mettalanmäen eritasoliittymä (9 M€). <b>3. vaihe:</b> Pattijoen ja Lappasen ETL (4 M€) keskikaiteellisten ohituskaistaparien rakentaminen, tien parantaminen (45 M€).
<b>Liminka–Haaransilta</b> 4 km, KVL 6 800–8 400 2-kaistainen valtatie, pääosin 80–100 km/h, taajamat 60km/h	KVL-enn. 7 800–11 300 2+2-kaistainen eritasoliittymän varustettu tie.	<b>1. vaihe:</b> Limingan liittymäjärjestelyt (2 M€). <b>3. vaihe:</b> 2-ajoratainen tie, liittymäjärjestelyjä, meluntorjuntaa (8 M€).



**Pituus 122 km,  
KVL 6 200 / R 720**

- Konho (vt 3)
- Toijala
- Järviö
- Viiala
- Kylmäkoski
- Urjala
- Humppila (vt 2)
- Loimaa
- Pöytyä
- Aura (kt 41)
- Lieto
- Turku

mukset. Nykytilanteessa liikenne on sujuvaa. Suurimmat liikennemäärät ovat Turun ja Auran välisellä osuudella.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on melko huono. Vaarallimmat kohdat sijaitsevat Loimaan ja Pöytyän tienoilla sekä Loimaan kunnan ja Mellilän raja-alueella. Suurin osa on kohtaamisonnettomuuksia.
- Yhteysväliillä on runsaasti vaarallisia nelihaara-liittymiä ja yleisten teiden T-liittymiä ilman väistötillaa.
- Pohjavesien suojauksen tarpeita on Liedossa, Mellilässä, Urjalassa ja Kylmäkoskella. Tarvetta meluntorjunnan toimenpiteille on Moision kohdalla.

## TAVOITETILA

Koko yhteysväliillä on tavoitetilassa nopeusrajoitus 100 km/h. *Turusta Lietoon* nykyistä moottoritietä parannetaan. *Liedosta Auraan* tietä kehitetään eritasoliittymien varustetuksi keskikaiteelliseksi kapeaksi 4-kaistatieksi. *Aurasta Konhoon* tietä kehitetään 2-kaistaisena päätienä säännöllisin keskikaiteellisin ohituskaistoin ja kuntakeskusten kohtien eritasoliittymien varustettuna.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 72 M€.**

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 9 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia liikenneyhteyksiä. Se yhdistää valtakunnallisesti merkittävät Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion kasvukeskukset. Tien vaikutusalueella asuu n. 20 % Suomen väestöstä.

Tien laatutaso on tällä hetkellä keskimäärin hyvä ja liikenteellinen palvelutaso täyttää valtateiden vaati-

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Turku–Lieto</b> 13 km, KVL 15 000 Moottoritie.	KVL-enn. 23 000 Moottoritie, 120 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Rakenteen parantaminen, keskikaide, valaistus, riista-aidat, reunaympäristö (5 M€). <b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymien parantaminen (1 M€).
<b>Lieto–Aura</b> 9 km, KVL 8 000–11 900 Leveäkaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 12 000–18 500 2+2-tie, eritasoliittymät.	<b>1. vaihe:</b> Keskikaiteellinen ohituskaistatie, Arosuon ja Simolan eritasoliittymien täydentäminen, kevyen liikenteen järjestelyt (8 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymien parantaminen (3 M€). <b>3. vaihe:</b> Toinen ajorata, Suolasuon eritasoliittymä (11 M€).
<b>Aura–Konho (vt 3)</b> 100 km, KVL 3 400–6 500 2-kaistatie. 100 km/h. Toijala–Konho-välillä moottoritie	KVL-enn. 5 000–9 500 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin ja kuntakeskusten kohtien eritasoliittymien.	<b>1. vaihe:</b> Pohjavesisuojaus, sillat, tievalaistus, Kankaan eritasoliittymän parantaminen, pohjavesisuojaus (11 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, Loimaan eritasoliittymän parantaminen, Lehmuosuon eritasoliittymä, tien leventäminen, yksityistiejärjestelyt, tasoliittymäjärjestelyt (26 M€). <b>3. vaihe:</b> Kyrön ja Mellilän eritasoliittymät, tien parantaminen (7 M€).



TIEHALLINTO

# Valtatie 9 (B) Tampere–Jyväskylä

Muu tärkeä ja vilkas päätie



Yhteysvälin strategiakortti

15.6.2005

**Pituus 152 km,  
KVL 9 100 / R 940**

- Jyväskylä (vt 4)
- Muurame (mt 6090)
- Korpilahti (mt 607)
- Jämsä (vt 24)
- Orivesi (kt 66)
- Aitovuori (mt 338)
- Alasjärvi (vt 12)
- Tampere (vt 3)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 9 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia liikenneyhteyksiä. Se yhdistää valtakunnallisesti merkittävät Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion kasvukeskukset. Tien vaikutusalueella asuu n. 20 % Suomen väestöstä.

Yhteysvälin suurimmat liikennemäärät ovat välin alku- ja loppupäissä. Yhteysväliä on parannettu

viime vuosina väleillä Orivesi-Jämsä ja Korpilahti-Muurame.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko erityisesti sen alku- ja loppupäissä. Liikenneturvallisuus on heikko myös maaseutujaksolla Orivedeltä Jämsään. Suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on ollut kohtaamisen onnettomuuksia.
- Tien palvelutasossa on puutteita lähinnä Tampereen ja Oriveden sekä Muuramen ja Jyväskylän välillä.
- Tarvetta meluntorjunnalle on Atala - Olkahinen välillä, Jämsän, Korpilahden ja Muuramen kohdilla sekä muutamissa yksittäisissä kohteissa.

## TAVOITETILA

Koko yhteysväliä on tavoitetilassa nopeusrajoitus 100 km/h. *Tampereelta Orivedelle* tietä kehitetään keskikaiteelliseksi kapeaksi eritasoliittymien varustetuksi 2+2-kaistatieksi. *Orivedeltä Muurameen* tietä kehitetään 2-kaistaisena tienä keskikaiteellisin 2+1 ohituskaistoin ja kuntakeskusten kohdilla eritasoliittymien varustettuna. *Muuramelta Jyväskylään* tie parannetaan moottoritieksi.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 100 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Tampere (vt 3)–Alasjärvi</b> 8 km, KVL 22 400–27 200 Moottoritie 100 km/h	KVL-enn. 27 000–32 000 Moottoritie, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Reunaympäristön pehmentäminen, liittymien parantaminen, Aitovuoren eritasoliittymän parantaminen, betonitien pintarakenteen korjaaminen, valaistus, liikenteen hallinta Tampereen seudulla (4 M€).
<b>Alasjärvi (vt12)–Orivesi</b> 35 km, KVL 8 600-17 000 Moottoriliikennetie/ 2-kaistatie. Pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 11 000-23 000 Kapea 2+2-tie, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tarastejärven eritasoliittymä, pohjavesisuojausta, keskikaiteelliset ohituskaistat, valaistus, Oriveden eritasoliittymän parantaminen (5 M€). Toinen ajorata välille Alasjärvi–Suinula, Alasjärven, Tasanteen, Aitovuoren, Suinulan eritasoliittymät (21 M€). <b>3. vaihe:</b> Toinen ajorata välille Suinula–Orivesi, Säynäjoen, Yliskylän ja Orituvan eritasoliittymät (16 M€).
<b>Orivesi–Muurame</b> 95 km, KVL 4 100–11 000 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin. Pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 6 000–12 500 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin ja osin eritasoliittymien, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Nykyisten ohituskaistojen modernisointi keskikaiteellisiksi, liittymien parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen, yksityistiejärjestelyjä, kevyen liikenteen järjestelyjä, tievalaistus (4 M€). <b>2. vaihe:</b> Tien leventäminen ja parantaminen, keskikaiteelliset ohituskaistat, liittymäjärjestelyjä, tievalaistus, taajamien eritasoliittymien ja niiden parantamisia, meluntorjuntaa (9 M€). <b>3. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, liittymä- ja yksityistiejärjestelyjä, riista-aitoja, eritasoliittymien (8 M€).
<b>Muurame–Jyväskylä:</b> 14 km, KVL 11 000–33 400 Mo / mol. Osin 2-kaistainen, Jyväskylän Rantaväylä 2+2-kaistainen, 60-100 km/h.	KVL-enn. 12 500–50 500 Moottoritie. Nopeusrajoitus 100 km/h, paikoin 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Toinen ajorata välille moottoritie – Ristonmaan eritasoliittymä (valmis 2005), pohjavesisuojausta, valo-ohjattujen liittymien parantaminen, eritasoliittymien täydentämistä (4 M€). <b>2. vaihe:</b> Toinen ajorata välille Niittyahon eritasoliittymä – moottoritie, meluntorjuntaa, tie- ja katujärjestelyjä (7 M€). <b>3. vaihe:</b> Teollisuustien ja Verkkoniemen eritasoliittymät (4 M€). Jyväskylän Rantaväylällä Mattilanniemen ja Siltakadun eritasoliittymät (18 M€).



Pituus 114 km,  
KVL 4 400 / R 400

- Kuopio
- Vehmassmäki (vt 5)
- Suonenjoki (kt 69)
- Hankasalmi (vt 23)
- Lievestuore (vt 13)
- Jyväskylä (Kanavuori vt 4)

Yhteysvälin nykyinen palvelutaso on pääosin hyvä. Jyväskylän päässä tien palvelutaso on jonkin verran alentunut suuren liikennemäärän (KVL > 9000) takia.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on erityisen heikko yhteysvälin ensimmäisellä 15–20 km osuudella.
- Liikenneturvallisuudessa puutteita myös yhteysvälin keskivaiheille, jossa tie on kapea ja suuntaukseltaan pienipiirteinen. Yli puolet kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on kohtaamisonnettomuuksia.
- Paikoitellen tien pienipiirteinen pystygeometria laskee raskaan liikenteen ajonopeuksia sekä heikentää ohitusmahdollisuuksia.
- Yhteysväliillä olevista silloista kolme on huonokuntoisia.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysväli on 2-kaistainen tie, jossa on yksittäisiä ohituspaikkoja. *Kanavuori–Lievestuore* välillä on toistuvat ohituskaistat. Vilkkaimmat liittymät ovat eritasoliittymiä.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 73 M€.**

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 9 on Suomen tärkeimpiä poikittaisia liikenneyhteyksiä. Se yhdistää Turun, Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion kasvukeskukset.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Kanavuori – Lievestuore</b> 16 km, KVL 8 000–9 300 2-kaistatie, 80–100 km/h	KVL-enn. 11 600 2-kaistatie toistuvien ohituspaikoin, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Kevyen liikenteen järjestelyjä, meluntorjuntaa, tievalaistusta, yksityistiejärjestelyjä, Lievestuoreen eritasoliittymä (5 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien leventäminen, yksityistiejärjestelyjä, Laukaanhovin ja Kanavuoren Varikon eritasoliittymät (11 M€). <b>3. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien parantaminen, yksityistiejärjestelyjä (2 M€). Metsolahden ETL (3 M€).
<b>Lievestuore – Hankasalmi</b> 26 km, KVL 4 300–5 400 2-kaistatie, 80–100 km/h	KVL-enn. 6 000–7 400 2-kaistatie yksittäisin 2+1 ohituspaikoin, taso- ja ETL, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Niemisjärven ETL, tievalaistus ja pohjavesisuojaus Niemisjärvellä, kevyen liikenteen järjestelyjä, meluntorjuntaa (3 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien leventäminen, tievalaistusta, kevyen liikenteen ja yksityisteiden järjestelyjä (3 M€). <b>3. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien leventäminen, tievalaistusta, kevyen liikenteen ja yksityisteiden järjestelyjä, Hohon ja Nälkämäen eritasoliittymät (8 M€).
<b>Hankasalmi – Suonenjoki</b> 38 km, KVL 2 200–2 600 2-kaistatie, 100 km/h	KVL-enn. 3 300–3 400 2-kaistatie yksittäisin 2+1 ohituspaikoin, tasoliittymät, 80-100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Tien leventäminen ja tasauksen muutos, liittymien parantaminen, meluntorjunta, pohjavesisuojaus (5 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien leventäminen (1 M€). <b>3. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien leventäminen, suuntauksen ja tasauksen parantaminen (14 M€).
<b>Suonenjoki – Vehmassmäki</b> 34 km, KVL 4 400–5 400 2-kaistatie, 3 km moottoriliikennetietä, 100 km/h.	KVL-enn. 6 000–6 300 2-kaistatie yksittäisin 2+1 ohituspaikoin, 80-100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Meluntorjunta ja pohjavesisuojaus Suonenjoella, Suonenjoen ETL:n täydentäminen, tievalaistusta, tasauksen parantamista, keskikaiteelliset ohituskaistat (5,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat, tien leventäminen, suuntauksen ja tasauksen parantaminen, Kärkkäälän ETL, pohjavesisuojausta (12,5 M€).



Pituus 140 km,  
KVL 4 900 / R 650

- Hämeenlinna (vt 3)
- Forssa (vt 2)
- Lieto
- Turku

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenteen ruuhkautuminen Turku–Lieto välillä.
- Liikenneturvallisuusongelmat.
- Kevyen liikenteen järjestelyjen puutteet taajamissa (Turku–Lieto, Forssan kohta).
- Liikenteen meluhaitat taajamaosuuksilla (Turku–Lieto, Forssa).

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Liedon kohdalla* on ohikulkutie eritasoliittymän. *Forssan kohdalla sekä Hämeenlinnassa* on 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän. Muilta osin yhteysväliillä on nykyinen 2-kaistainen tie, jossa paikoin ohituskaistoja. Nopeusrajoitus on suurelta osin 100 km/h, mutta taajamien kohdilla tarpeen mukaan 60 km/h tai 80 km/h.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 95 M€.**

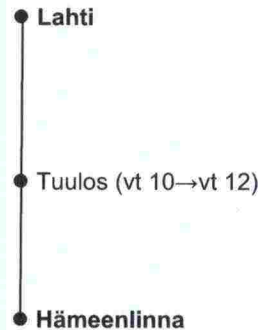
## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 10 osuus Turku–Hämeenlinna on Varsinais-Suomen ja Hämeen keskusten välinen pääyhteys. Suurimmat liikennemäärät ovat Turun seudulla.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Turku–Lieto</b> 11 km, KVL 10 000–20 000 Turun kaupungin alueella 2+2-kaistainen tie. Turku – Lieto välillä 2-kaistatie, 50–70 km/h.	KVL-enn. 13 000–23 000 Nykyinen 2+2-kaistainen (Turku). Liedon kohdalla uusi ohikulkutie, 80–100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tien alkuosa Turussa kadusta yleiseksi tieksi (0,5 M€), liikenneturvallisuustoimenpiteitä (2,7 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymien kanavoinnit, liikennevalojoja, joukkoliikennejärjestelyjä, taajamiin melusuojuuksia (2,4 M€). <b>3. vaihe:</b> Liedon ohikulkutie (50,5 M€).
<b>Lieto–Forssa</b> 74 km, KVL 3 500–7 000 2-kaistatie, 80–100 km/h.	KVL-enn. 5 000–9 000 2-kaistatie, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Anka–Yliskulma kevytliikenneväylä, liikenneturvallisuus- toimenpiteitä, liittymäjärjestelyjä ja siltojen peruskorjauksia (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymien parannuksia, pohjavesisuojaus, siltojen peruskorjauksia (1 M€). <b>3. vaihe:</b> Tien leventäminen 10,5m, siltojen parannuksia, kt 52 eritasoliittymä Jokioinen (15 M€).
<b>Forssan taajama</b> 3 km, KVL 7 400 - 9 700 2-kaistatie, 60 km/h	KVL-enn. 9 500–12 000 Kapea 2+2-kaistainen tie, liittymät eritasossa tai valo-ohjattuja, 60–80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tieosuuden parantaminen vt 2 kehittämishankkeen yhteydessä. <b>2. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjen täydentäminen (2,5 M€).
<b>Forssa–Hämeenlinna</b> 52 km, KVL 2 800–6 700 2-kaistatie, Hämeenlinnassa 2+2-kaistainen tie 80–100 km/h.	KVL-enn. 3 600–8-700 2-kaistatie, yksittäisiä ohituskaistoja, 100 km/h Hämeenlinnassa 2+2-kaistainen tie	<b>1. vaihe:</b> Pieniä liikenneturvallisuus- ja liittymätoimenpiteitä (0,3 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjä, kaksi keskikaiteellista ohituskaistaparia (4,7 M€). <b>3. vaihe:</b> Tien leventäminen 10,5m, siltojen parannuksia, kt 54 eritasoliittymä Tammela (13 M€).



Pituus 79 km,  
KVL 8 136 / R 1 000



## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 10 (Turku–Tuulos) sekä valtatie 12 (Rauma–Tampere–Kouvola) muodostavat yhdessä merkittävän poikittaisen tieyhteyden Hämeenlinnan ja Lahden välillä. Suurimmat liikennemäärät ovat valtatiellä 12 Hollolan ja Lahden välillä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Valtatiellä 10 Hämeenlinnan ja Tuuloksen välillä on puutteelliset ohitusmahdollisuudet ja tie on liian kapea. Osuudella on vaarallisia nelihaara-liittymiä.
- Liikenneturvallisuus on heikko erityisesti valtatiellä 12 Tuuloksesta Lahden länsipuolelle. Ohitusmahdollisuudet ovat tien pienipiirteisyydestä johtuen rajalliset.
- Liikenteen palvelutaso on heikohko Lahden kohdalla, jossa valtatie 12 kulkee kaupunkirakenteen sisässä. Kasvava raskas liikenne aiheuttaa haittoja erityisesti Hollolan ja Lahden välisellä osuudella.
- Yhteysväliillä on monin paikoin tarpeita pohjavesien suojaukselle.

## TAVOITETILA

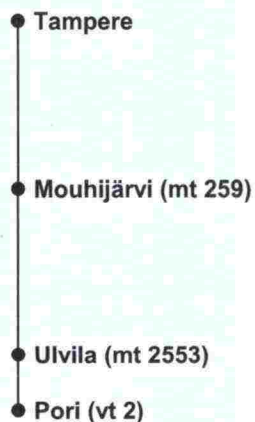
Tavoitetilassa vt 10 Hämeenlinnassa Hattelman ja Ruununmyllyn välillä tie on 2-ajoratainen kaupunkipääväylä (60–80 km/h). Hollolan (Kukonkoivu) ja Lahden (vt 4) välillä tie on 2-ajoratainen kaupunkimoottoritie. Hämeenlinnan ja Hollolan välillä tavoitteena on jatkuva ohituskaistatie (2+1).

**Yhteysvälin tavoitetilan kustannusarvio on 244 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Hattelmala–Ruununmylly:</b> 8 km, KVL 5 200–9 600 Mol/ 2-kaistainen valtatie, 60–80 km/h, kiertoliittymät	KVL-enn. 12 700–14 200 2-ajoratainen kaupunkipääväylä, 60–80 km/h, eritasoliittymät, mahdollisesti myös tasoliittymiä.	<b>1. vaihe:</b> Liittymien parantaminen (2-3 kpl), Hattelman pohjavesisuojaus (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Toinen ajorata kaupunkipääväylälle ja liittymien parantaminen (20 M€).
<b>Ruununmylly–Tuulos:</b> 20 km, KVL 4 200–6 200 2-kaistainen valtatie, 100 km/h	KVL-enn. 5 800–8 500 Jatkuva ohituskaistatie (2+1), 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Yksityistiejärjestelyt, liittymäjärjestelyt ja riistaita välillä Joentausta–Heinäkangas (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistat välille Joentausta–Heinäkangas ja Pannujärven pt–Teuron pt (5 M€). <b>3. vaihe:</b> Jatkuva ohituskaistatie (2+1), eritasoliittymät (32 M€).
<b>Tuulos–Kukonkoivu:</b> 34 km, KVL 5 000–6 400 2-kaistainen valtatie, 100 km/h	KVL-enn. 6 700–8 600 Jatkuva ohituskaistatie (2+1), 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Automaattinen nopeudenvälvontajärjestelmä, yksityis- ja rinnakaistiejärjestelyt, liittymäjärjestelyt, pohjavesisuojaukset, kaiteelliset ohituskaistat, reunaympäristön pehmentäminen, pohjaveden suojaus (16 M€). <b>3. vaihe:</b> Jatkuva ohituskaistatie (2+1), eritasoliittymät (49 M€).
<b>Kukonkoivu–Lahti:</b> 16 km, KVL 7 200–20 000 2-kaistainen valtatie, 100 km/h	KVL-enn. 9 700–26 000 Kapea 4-kaistainen tie eritasoliittymän. Nopeusrajoitus 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Reunaympäristön pehmentäminen Soramäki–Lahti (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Kapea nelikaistainen väylä välillä Kukonkoivu–Soramäki nykyisellä paikalla ja välillä Soramäki–Kujala (Lahden eteläinen ohikulkutie) uudella paikalla (116 M€).



Pituus 94 km,  
KVL 3 800 / R 400



Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Suuri kuolemanriski.
- Eläinonnettomuudet.
- Nykytilanteessa satunnaiset ruuhkat Tampereen seudulla.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Tampere–Mouhijärvi*-väli on kaksi-kaistainen korkealuokkainen päätie, jolla on nopeusrajoitus 100 km/h ja säännöllisin välein ohituskaistat. Muilta osin tavoitetilana on nykyinen tie parannettuna. Pääliittymät eritasoliittyminä.

Tavoitetilan kustannusarvio on 38 M€.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 11 Tampereen ja Porin välillä on Satakunnan ja Pirkanmaan välinen pääyhteys. Tie välittää sisämaan tavaraliikennettä Mäntyluodon satamaan. Liikenne on vilkkainta Tampereen ohitustien tuntumassa.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Tampere–Mouhijärvi</b> 28 km, KVL 5 000–10 000 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 6 500–13 000 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, 100 km/h (taajamissa 80 km/h) vilkkaimmat liittymät eritasoliittyminä	<p><b>1. vaihe:</b> Häijään ja Mouhijärven välille kevyen liikenteen järjestelyt (0,4 M€)  <i>Kalkun ja Kankaantaan eritasoliittymät toteutetaan osana Tampereen läntistä ohitustietä.</i></p> <p><b>2. vaihe:</b> Liittymien parannuksia, Murhasaaren ohituskaistapari ja riista-aidan jatkaminen (3 M€).</p> <p><b>3. vaihe:</b> Kaksi ohituskaistaparia lisää, Murhasaari – Mouhijärvi osuuden leventäminen 10,5m, Koukkujärven eritasoliittymän täydentäminen (10 M€).            Häijään eritasoliittymä (3 M€).</p>
<b>Mouhijärvi–Ulvila (Suosmeri)</b> 62 km, KVL 2 400–4 300 2-kaistatie, pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 3 100–5 500 2-kaistatie, 100 km/h	<p><b>1. vaihe:</b> Kevyen liikenteen alikulkukäytävä Kullaan kohdalla, liittymien parannuksia, Kiikoisten palvelualue (1,9 M€).</p> <p><b>2. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjä ja siltojen peruskorjauksia (1,6 M€).</p> <p><b>3. vaihe:</b> Tieosuuden parantaminen leveydeltään 10,5m, siltojen peruskorjauksia ja Kiikoisten (kt 44) ETL (14,8 M€).</p>
<b>Ulvila (Suosmeri)–Pori (vt 2)</b> 4 km, KVL 6 500 2-kaistatie, 80 km/h.	KVL-enn 8 000–10 000 2-kaistatie, 80 (60) km/h	<p><b>1. vaihe:</b> Suosmeren liittymän parantaminen ja kevyen liikenteen järjestelyjä (0,5 M€).</p> <p><b>3. vaihe:</b> Suosmeren eritasoliittymä (3 M€).</p>





Pituus 142 km,  
KVL 5 500 / R 600

- Tampere (vt 9)
- Paasikiventie
- Nokia
- Huittinen
- Uotila
- Rauma (vt 8)

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Tampereen rantaväylän ruuhkautuminen
- Yhteys Rauman satamaan kulkee katuverkon kautta
- Eura–Huittinen osuuden kapeus (paljon raskasta liikennettä)
- Liikenneturvallisuusongelmat
- Puutteet taajamien kevytliikennejärjestelyissä
- Rakenteellinen kunto ja geometria (paikoin)

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Rauman satamasta Uotilaan* on katumainen sisääntulo- ja satamaväylä. Nopeustaso on 50–60 km/h ja liittymät pääosin valo-ohjattuja. *Uotila–Huittinen* ja *Huittinen–Nokia* väleillä tie on 2-kaistainen ja nopeusrajoitus on 100 km/h (taajamien kohdalla 80 km/h). *Huittinen–Nokia* välillä on ohituskaistoja säännöllisin välein. *Huittisten taajaman* kohdalla tie on taajaman läpikulkuväylä, nopeustaso 80 km/h. *Nokia–Paasikiventie* osuus on tyypiltään kapea kaupunkimoottoritie, jolla nopeusrajoitus on 100 km/h. Tampereen keskusta-alueella yhteysväli on 4/6-kaistainen kaupunkiväylä, jonka liittymät ovat pääosin eritasoliittymiä.

**Tavoitetilan kustannusarvio on noin 190 M€.**

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli kytkeytyy kansainväliseen liikenneverkkoon Rauman sataman (mm. UPM-Kymmene päävientisatama) kautta. Yhteysvälin liikennekysyntä on selvästi päätieverkon keskimääräistä kysyntää suurempi. Valtatie 12 toimii Rauman seudun teollisuuden ja sataman kuljetusten pääreitteinä sisämaahan, joten tiellä on paljon raskaita kuljetuksia.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Rauman satama–Uotila</b> 5 km, KVL 6 200–10 000 2-kaistatie, satamayhteys nykyisin osin katua	KVL-enn. 7 000–12 000 Kapea 2+2-kaistainen tie, satamayhteys 2-kaistainen, 50–80 km/h. Eritaso- / valo-ohjatut liittymät.	<b>1. vaihe:</b> Rauman sisääntulo- ja satamayhteys (6 M€). <b>3. vaihe:</b> Rauma (vt 8)–Uotila väli nelikaistaiseksi (6 M€).
<b>Uotila–Huittinen (vt 2)</b> 57 km, KVL 2 500–6 200 2-kaistatie 80–100 km/h	KVL-enn. 3 000–6 000 2-kaistatie, yksittäisiä ohituskaistoja. 100 km/h, taajamissa 80 km/h. Vilkkaimmat liittymät eritasossa	<b>1. vaihe:</b> Eura–Raijala osuuden parantaminen, Kt 43 liittymä kiertoliittymäksi Euran keskustassa (5,2 M€). <b>2. vaihe:</b> Rauma–Lappi ja Euran keskustan kohdan parantaminen, ohituskaistoja ja siltojen peruskorjauksia (5,2 M€). <b>3. vaihe:</b> Kt 43 eritasoliittymä, siltojen peruskorjauksia (3,5 M€).
<b>Huittinen–Nokia</b> 59 km, KVL 5 800–7 300 2-kaistatie 60–100 km/h	KVL-enn. 6 500–12 000 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin 100 km/h, taajamissa 80 km/h Vilkkaimmat liittymät eritasossa.	<b>1. vaihe:</b> Huhkolan sillan parantaminen, Vammalan liittymän parantaminen, yksityistiejärjestelyt (0,6 M€). <b>2. vaihe:</b> Sähkon eritasoliittymä, liittymäjärjestelyt ja tien leventäminen, tien parantaminen ja ohituskaistat Huittinen–Äetsä ja Tottijärvi–Nokia osuuksilla (10,5 M€). <b>3. vaihe:</b> Tien parantaminen ja ohituskaistat Äetsä–Tottijärvi osuudella (7,8 M€).
<b>Nokia–Paasikiventie</b> 11 km, KVL 9 600–17 900 moottoritie, 100 km/h	KVL-enn. 12 000–24 000 Nykyinen kaupunkimoottoritie 100 km/h.	Ei toimenpiteitä.
<b>Paasikiventie – Kekkosentie – Teiskontie</b> 10 km, KVL 30 500–44 500 4-kaistainen tie, valo-ohjatut liittymät, 50–70 km/h	KVL-enn. 24 000–48 000 Osien 2+2, osien 3+3-kaistainen kaupunkiväylä, 60–70 km/h. liittymät joko eritasossa tai valo-ohjattuja.	<b>1. vaihe:</b> Tampereen rantaväylän I-vaihe (tunneli) ja liikenteen hallinta Tampereen seudulla (110 M€). <b>2. vaihe:</b> Tampereen rantaväylän II-vaihe (3+3 kaistat) (22 M€). <b>3. vaihe:</b> Tampereen rantaväylän III-vaihe (20 M€).



Pituus 74 km,  
KVL 6 300 / R 690

- Tuulos
- Pälkäne (kt 57)
- Kangasala (kt 58)
- Tampere

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Tampereen tuntumassa on melko suuri kuolemantiheys.
- Päivittäistä ruuhkautumista välillä Tampere–Kangasala.
- Taajamissa on tarvetta liittymäjärjestelyille sekä kevyen liikenteen väylien kehittämistarvetta.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Tampere–Kangasala* on kapea nelikaistainen moottoritie. Nopeusrajoitus on 100 km/h (taajamissa 80 km/h). Muilta osin yhteysväliä kehitetään 2-kaistaisena päätienä, jolla on säännöllisin välein toistuvat ohituskaistat.

Yhteysvälin tavoitetilan kustannusarvio on noin 73 M€.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatien 12 välillä Tampere–Tuulos palvelee valtakunnallisen liikenteen ohella vilkasta Tampereen kaupunkiseudun sisäistä liikennettä Kangasalan ja Pälkäneen suuntaan. Suurimmat liikennemäärät ovat Tampereen seudulla.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Tampere–Kangasala</b> 17 km, KVL 11 000–23 600 alkuosa kapea 4-kaistainen keskikaistallinen taajamatie osa 2-kaistaista moottoriliikennetietä, 70–100 km/h.	KVL-enn. 15 000–35 000 Kapea 4-kaistainen kaupunkimoottoritie. Nopeusrajoitus 100 km/h, taajamissa 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Rantakoiviston eritasoliittymän lisärampit, melusuojaukset (3,6 M€). <b>2. vaihe:</b> Toteutetaan moottoritieosuus välillä Alasjärvi–Huutijärvi (50 M€).
<b>Kangasala–Pälkäne</b> 25 km, KVL 6 400–9 100 2-kaistainen päätie / taajamatie, 80–100 km/h, paikoin 60 km/h.	KVL-enn. 8 600–11 800 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin. Nopeusrajoitus 100 km/h, taajamissa 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Kangasala–Pälkäne välille ohituskaistapari ja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä (2 M€). <b>2. vaihe:</b> Kyllön (kt 57) eritasoliittymä (3 M€). <b>3. vaihe:</b> Kaksi ohituskaistaparia lisää (4 M€).
<b>Pälkäne–Tuulos</b> 35 km, KVL 3 200–4 500 2-kaistainen päätie / taajamatie, 80–100 km/h.	KVL-enn. 4 300 – 6 100 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin. Nopeusrajoitus 100 km/h, taajamissa 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Liittymä- ja yksityistiejärjestelyjä (0,2 M€). <b>2. vaihe:</b> Kevyen liikenteen järjestelyjä, liittymäjärjestelyjä, Vuolteen sillan korjaus (1,9 M€) <b>3. vaihe:</b> Tien levennys 10,5m ja kaksi ohituskaistaparia (7,8 M€).



Pituus 52 km,  
KVL 8 520 / R 1 100

- Kouvola
- Suvioja (vt 6)
- liitti / Kausala (vt 6)
- Nastola (vt 6)
- Lahti (vt 4)

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin turvallisuus on heikko. Turvallisuutta heikentävät erityisesti runsas raskas liikenne sekä paikoin tien kapeus ja rajalliset ohitusmahdollisuudet.
- Liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden kannalta ongelmallisin osuus on Uusikylän ja Tillolan välillä, jossa tie kulkee osin taajamarakenteen läpi.
- Tie kulkee litin kunnan keskustan Kausalan taajamarakenteen läpi ja liikenteen haitat asutukselle ovat merkittävät.
- Lisääntyvä liikenne aiheuttaa melu- ja pölyhaittoja asutukselle erityisesti Kausalan ja Tillolan välisellä osuudella.
- Yhteysväliällä on suojaamattomia pohjavesialueita, joihin kohdistuu pilaantumisriski.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Rauman, Tampereen ja Kouvolan välistä valtatieä. Kehitettynä se muodostaisi akselin Hämeen ja Pirkanmaan suunnasta Kaakkois-Suomen keskuksiin, satamiin ja rajanylityspaikoille. Yhteysvälin suurimmat liikennemäärät sijoittuvat Lahden ja Nastolan välille sekä Kausalan ja Kouvolan välille.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa koko yhteysvälin pääasiallinen nopeusrajoitus on 100 km/h. Jakso *Joutjärvi–Nastola* on moottoritie, jakso *Nastola–Kausala* on perusverkon eritasoliittymän varustettu jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie (2+1), ja jakso *Kausala–Suvioja* eritasoliittymän varustettu kapea nelikaistatie.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 90 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Joutjärvi–Nastola</b> 9 km, KVL 11 900 2-kaistainen leveäkaistatie (mol), 100 km/h.	KVL-enn. 14 000 Moottoritie, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Automaattinen nopeudenvälvontajärjestelmä, muuttuvat nopeusrajoitukset, reuna- ja ympäristön pehmentäminen (2 M€), toinen ajorata (13 M€).
<b>Nastola–Kausala</b> 27 km, KVL 6 600–7 400 2-kaistatie, 60–80 km/h.	KVL-enn. 8 600–9 300 Lahti–Nastola mo-tie, muuten jatkuva ohituskaistatie (2+1) Nopeusrajoitus 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Mankala–Kausala keskikaiteellinen ohituskaista ja kevyen liikenteen järjestelyjä, Kausalaan kiertoliittymä, automaattinen nopeudenvälvonta (3 M€). Uusikylä–Jokue jatkuva ohituskaistatie (2+1) osin tiegeometria uudistaen liittymäjärjestelyineen, eritasoliittymät (20 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistatie (2+1) Nastolan ja Uusikylän välille, pohjaveden suojaus (6 M€). Loput tasoliittymät eritasoliittymiksi (6 M€).
<b>Kausala–Suvioja</b> 15 km, KVL 7 900 2-kaistatie, 100 km/h.	KVL-enn. 8 300 Kapea 2+2-tie, eritasoliittymät. Kausalan ohikulkutie. 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Automaattinen nopeudenvälvontajärjestelmä, Kausalan ohikulkutie keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi eritasoliittymän, Tillola–Suvioja välille nykyiselle tielle keskikaiteelliset ohituskaistat, pohjaveden suojaus (26 M€). <b>2. vaihe:</b> Tien leventäminen nelikaistaiseksi (14 M€).



Pituus 21 km,  
KVL 2 400 / R 260

● Lappeenranta (vt 6)

● Soskuantie

● Nuijamaa

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysväli on kauttaaltaan mutkainen ja kapea ja ohitusmahdollisuudet ovat huonot.
- Tien kunto on huono. Ongelmana ovat pääasiassa epätasaisuus ja vauriot.
- Valtakunnan rajalla on ajoittain palvelutaso-ongelmia, mistä aiheutuu suuria ongelmia sujuvuudessa tien muille käyttäjille.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysväli on kokonaisuudessaan 2-kaistainen tie, jonka nopeusrajoitus on 100 km/h. Soskuantien ja Nuijamaan raja-aseman välillä on lisäkaistoilla (odotustilana) täydennetty kaksikaistainen tie (itäpäässä uusi linjaus). Nopeusrajoitus on 80 km/h.

Tavoitetilan kustannusarvio on 13 M€.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Suomen toiseksi vilkkainta tieyhteyttä Venäjän rajalle. Rajan ylittävä liikenne on kasvanut viime vuosina voimakkaasti. Rajanylityspaikan tiejärjestelyjä on juuri parannettu. Yhteysvälin liikennemäärät ovat suurimmillaan Lappeenrannan puoleisessa päässä.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Lappeenranta–Soskuantie</b> 4 km, KVL 4 000 2-kaistainen tie.	KVL-enn. 6 000 2-kaistainen tie.	<b>1. vaihe:</b> Automaattisen nopeusvalvonnan toteuttaminen (0,2 M€). <b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymät Lappeenrannan päässä: Mustolan ja uuden Soskuantien ETL (6,0 M€).
<b>Soskuantie–Nuijamaa</b> 17 km, KVL 2 000–2 400 2-kaistainen tie.	KVL-enn. 3 000–3 600 2-kaistatie, lisäkaistat raskaanliikenteen odotustilana. Uusi linjaus itäpäässä.	<b>1. vaihe:</b> Automaattinen nopeusvalvonta. Mustola–Suikinsilta vaiheet 1–3: liittymäjärjestelyjä, valaistus, Soskuantien uusi silta, kevyen liikenteen järjestelyt (2,3 M€). <b>2. vaihe:</b> Mustola–Suikinsilta vaihe 4: Tien leventäminen ja rakenteen parantaminen (4,4 M€).



**Pituus 49 km,**  
**KVL 6 100 / R 1 100**

- Heparo
- **Kouvola (vt 6)**
- Keltakangas
- Inkeroinen
- Rantahaka
- Hyväntuulentie
- **Kotka (vt 7)**

Suurimmat ongelmat ovat:

- Tien geometria on muutamissa kohdissa puutteellinen, mutta pääosin hyvä. Liikennemääriin suhteutettuna tie on kapea ja ohitusmahdollisuudet ovat huonot erityisesti Rantahaan ja Kiehuvan välillä.
- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on erittäin heikko. Vaarallisin osuus on Kotkan sisääntulotie.
- Kaupunkinauhan työmatkaliikenne jonoutuu arkisin runsaan raskaan liikenteen takia.
- Liikenne ruuhkautuu Kotkan sisääntulotiellä, missä valo-ohjatut liittymät huonontavat toimitusta eikä välityskyky riitä ennustetilanteessa.
- Paikoittain on tarve kevyen liikenteen väylille ja alikululuille.
- Melu- ja pohjavesisuojaustarpeita.

### NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Kotkan ja Mikkelin välistä tieyhyyttä ja Kymenlaakson tärkein etelä-pohjoissuuntainen pääyhteys. Se on elintärkeä yhteys Kymijokivarren suurteollisuudelle Haminan ja Kotkan satamiin sekä tärkeä väylä maan keskosista Venäjän suuntaan. Kotkan sisääntulojakso on yhteysvälin vilkkaat teosuus.

### TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Kotkan sisääntulotiellä* on 2+2-kaistaa eritasoliittymien. *Rantahaan ja Keltakankaan välillä* on ohituskaistatie (2+1) ja *Keltakankaan ja Kiehuvan välillä* kapea 2+2-kaistaa eritasoliittymien. *Kiehuva*sta *Kouvolaan* on parannettu nykyinen tie. *Kouvolan kohdalla* 1 km 2+2-kaistaista osuutta.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 90 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Kotkan sisääntulotie</b> 5 km, KVL 17 800 2+2-kaistainen kaupunkiväylä, liikennevalo-ohjattuja liittymiä, osa eritasoliittymiä, 70 km/h.	KVL-enn. 21 500 2+2-kaistainen kaupunkiväylä, eritasoliittymät, 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Ajosuuntien erottaminen keskikaiteella tai -kaistalla, Paimenportin eritasoliittymä, Korelan meluntorjunta, Kymminlinnan sillan korjaus (13 M€). <b>2. vaihe:</b> Metsolan eritasoliittymä, Kymminlinnan eritasoliittymän parantaminen, Korelan eritasoliittymän täydentäminen (7 M€).
<b>Rantahaka– Keltakangas</b> 23 km, KVL 5 800–7 000 2-kaistatie, tasoliittymät, pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 7 300–8 400 Jatkuva ohituskaistatie (2+1), 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat (5), tiegeometrian parantamista (5 km), päälliittymien parantaminen, tievalaistus, yksityistie- ja kevyen liikenteenjärjestelyjä (15 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteelliset ohituskaistat liittymäjärjestelyineen, päälliittymien parantaminen, tiegeometrian parantaminen (9 M€). <b>3. vaihe:</b> Leikarin ETL:n parannus, Ylänummen ja Inkeröisten ETL (10 M€).
<b>Keltakangas–Kouvola</b> 16 km, KVL 4 500–8 000 2-kaistatie. Tasoliittymät. Pääosin 100 km/h.	KVL-enn. 5 500–10 000 Kapea 2+2-tie eteläosaan Kiehuvaan asti (8 km). Pohjoisosaan (8 km) 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Jatkuva 1+2-kaistainen ohituskaistatie välillä Keltakangas–Kiehuva, Keltakankaan, Rautakorven ja Kiehuvan ETL, yksityistie- ja kevyen liikenteenjärjestelyjä, riista-aidat (19 M€). <b>3. vaihe:</b> Tien leventäminen 2+2-kaistaiseksi välillä Keltakangas–Kiehuva. Kiehuva -Tehontie välille ohituskaistapari tie- ja kevytliikennejärjestelyineen (10 M€).
<b>Kouvolan kohta</b> 3 km, KVL 5 500 2-kaistainen tie, 100 km/h. Tehontie–Vt6 2+2 -tie.	KVL-enn 6 500 2-kaistainen päätie, jolla 100 km/h. Tehontie – Vt 6 2+2 -kaistainen osuus, jolla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Torniomäen pohjavesialueen suojaus, kaistajärjestelyt ja meluntorjunta Tehontie-Vt 6 (2,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Kevyen liikenteen väylä, Käyrälammen meluntorjunta, liittymien parantaminen, tievalaistus välillä Tykkimäki–Heparo (1 M€).



Pituus 126 km,  
KVL 4 884 / R 400

- Kuopio (vt 5)
- Vartiala
- Tuusniemi
- Paloranta
- Viinijärvi (vt 23)
- Ylämylly
- Joensuu (vt 6)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Vaasasta Kuopion ja Joensuun kautta kulkevaa poikittaisyhteyttä. Tämä ns. Sininen tie jatkuu lännessä Ruotsin ja Norjan halki Atlantin rannikolle ja idässä Niiralan rajanylityspaikan kautta Venäjän Karjalaan.

Tie on tärkein naapurimaakuntien, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan yhdysväylä ja se yhdistää maakuntien keskukset Kuopion ja Joensuun. Yhteysvälin liikennemäärät ovat suurimmillaan Ylämyllyn ja Joensuun välillä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on melko heikko. Valtaosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on kohtaamisonnettomuuksia, mutta myös auto-liikenteen liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuuksia on kohtalaisen paljon.
- Yhteysvälin liikennöitävyyttä haittaavat lähinnä tien kapeus, mäkyisyys ja mutkaisuus. Ohitusmahdollisuudet ovat huonot lähes koko yhteysväliä lukuun ottamatta parannettuja osuuksia.
- Yhteysväliä on tarvetta pohjavesien suojausselle sekä meluntorjunnalle.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysväliä on 2-kaistainen tie nykyisestä parannettuna ja ohituskaistoin varustettuna. Ylämyllystä Joensuuhun (14 km) on 2+2-kaistaa eritasoliittymän. Pitkän aikavälin kaavavaruksena säilytetään edelleen Vaajasalon uusi linjaus.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 93 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Kuopio–Vartiala</b> 20 km, KVL 5 100–7 600 2-kaistatie	KVL-enn. 2 200–13 000 2-kaistatie toistuvien 2+1 ohituspaikoin. <i>Pitkän ajan kaavavaruksena säilytetään uusi Vaajasalon yhteys.</i>	<b>1. vaihe:</b> Nykyisen tien parantaminen, Vallantien tasoliittymän porrastaminen (5,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Nykyisen tien kehittäminen, Jännevirran silta (12 M€).
<b>Vartiala–Ylämylly</b> 93 km, KVL 1 800–8 400 2-kaistatie, 80–100 km/h	KVL-enn. 2 200–13 000 2-kaistatie yksittäisin 2+1 ohituspaikoin.	<b>1. vaihe:</b> Tien parantaminen välillä Vartiala–Ohtaansalmi, Varsilahden liittymän porrastaminen, muuttuvat nopeusrajoitukset välillä Alavi–Viinijärvi (39 M€). <b>2. vaihe:</b> Tien parantaminen välillä Paloranta–Alavi (11 M€). <b>3. vaihe:</b> Tien parantaminen väleillä Ohtaansalmi–Paloranta ja Alavi–Ylämylly (18,5 M€).
<b>Ylämylly–Joensuu</b> 13 km, KVL 8 400–17 900 2-kaistatie, 80–100 km/h	KVL-enn. 8 900–19 000 2+2-tie eritasoliittymän.	<b>1. vaihe:</b> Kehätien parantaminen 2-ajorataiseksi välillä Siilainen–Käpykangas, muuttuvat nopeusrajoitukset välillä Ylämyllyn liittymä–Joensuu (3,3 M€). <b>2. vaihe:</b> Tien parantaminen välillä Ylämylly–Lautasuo / Hirsiniemen eritasoliittymä (3,3 M€).



Pituus 53 km,  
KVL 5 500 / R 300

- Laihia (Vt 3)
- Ylistaro (Vt 16)
- Seinäjoki (Vt 19)

Kuolemantiheys on yhteysväillä korkea. Vakavimpia onnettomuuksia ovat kohtaamis- ja yksittäisonnettomuudet. Myös risteyksissä tapahtuvat risteämis-, kääntymis- ja peräänajo-onnettomuudet ovat yleisiä.

Tiejaksolla on paljon yksityis- ja maatalousliittymiä.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa *Laihian ja Ylistaron* välillä nykyinen tie pääosin säilyy. *Laihian kohdalla* tie erotetaan taajamasta valtatie 3 uuden linjauksen myötä. *Tervajoen taajaman kohdalla* tie erotetaan maankäytöstä mm. rakentamalla eritasoliittymä. Nopeustaso pääosin 100 km/h, taajamien kohdalla 80 km/h.

Osuudelle *Ylistaro–Kiikku* rakennetaan ohituskaistatie välille *Kainasto–Halkosaari*. Nopeustaso pääosin 100 km/h. Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie rakennetaan välille *Kiikku–Pultra*.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 42 M€,** josta 8 M€ (Seinäjoen pohjoinen ohikulku osana "Kasvatat kaupunkiseudut" -teemapakettia) sisältyy ministeri-työryhmän ehdotukseen vuosien 2005–2007 hankkeista.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 18 Laihian ja Seinäjoen välillä on osa tärkeää Väli-Suomen poikittaisyhteyttä, joka yhdistää Vaasan ja Seinäjoen kaupunkiseudut toisiinsa. Tiellä on merkittävä rooli myös valtatielle 18 Jyväskylän suuntaan sekä valtatielle 3 Tampereen suuntaan suuntautuvalla liikenteellä.

Liikenteellisistä ominaisuuksista korostuu erityisesti Vaasaan ja Seinäjoelle välinen työmatkaliikenne.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Laihia–Ylistaro</b> 29 km, KVL 4 800–6 600 2-kaistatie, 60–100 km/h.	KVL-enn. 5 500–8 000 2-kaistainen tie, Laihian kohdalla uusi linjaus. 100 km/h, taajamien kohdalla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tervajoen taajaman liikennejärjestelyt, muita liittymä, yksityistie- ja rinnakkaistiejärjestelyjä (3 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymä- ja yksityis- ja rinnakkaistiejärjestelyjä (5 M€). <b>3. vaihe:</b> Laihian kohdalla uusi linjaus, toteutetaan vt 3:n yhteydessä.
<b>Ylistaro–Seinäjoki</b> 25 km, KVL 4 700 - 17 400 2-kaistatie, 60–100 km/h.	KVL-enn. 6 000–18 000 2-kaistainen tie, toistuvoin 2+1 ohituskaistoin. 100 km/h, taajamien kohdalla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyjä (6 M€). Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie Kiikku–Pultra (8 M€). <b>2. vaihe:</b> Keskikaiteellinen ohituskaistatie välille Kainasto–Halkosaari (12 M€). Pultra–Kivistöntie, liittymäjärjestelyjä, Kivistöntien ETL (4 M€). Muita rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyjä (4 M€).



TIEHALLINTO

# Valtatie 19 Jalasjärvi–Uusikaarlepyy

Muun tärkeä ja vilkas päätie (väli Jalasjärvi–Rengonkylä runkotieverkko)

19

Yhteysvälin strategiakortti

15.6.2005

Pituus 116 km,  
KVL 4 900 / R 690

- Uusikaarlepyy (vt 8)
- Kauhava (kt 63)
- Nurmo
- Seinäjoki (Rengonkylä)
- Jalasjärvi (vt 3)

valtatieltä 3 Helsingin–Tampereen suunnalta suoran yhteyden Pohjanlahden rannikolle ja pohjoiseen Oulun suuntaan. Tien liikennemäärä vaihtelee suuresti osuiksittain. Seinäjoen–Nurmon seudulla liikennettä on vilkkaimmilla osuuksilla yli 15 000 autoa/vrk, tien pohjoisosassa hiljaisimmalla osuudella vain noin 2 000 autoa/vrk.

Yhteysvälin suurimmat ongelmat ovat:

- Tien ruuhkautuminen Seinäjoen kohdalla
- Läpikulkuliikenteen aiheuttamat haitat Seinäjoen kaupungin katuverkolla
- Liikenneturvallisuusongelmat

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysväli on hyvätasoinen 2-kaistainen tie, jolla nopeustaso pääosin 100 km/h. *Seinäjoella* on ohikulkutie ja *Nurmosta Lapualle* 2+2-kaistainen tie.

Tavoitetilan kustannusarvio on noin 62 M€.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Valtatie 19 välillä Jalasjärvi–Uusikaarlepyy palvelee pitkämatkaista valtakunnallista liikennettä tarjoten

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Jalasjärvi–Rengonkylä</b> 24 km, KVL 4300 - 5 500 2-kaistatie, 80 – 100 km/h.	KVL-enn. 6 000 2-kaistatie, 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Liittymäjärjestelyjä (0,8 M€). <b>3. vaihe:</b> Kiviston eritasoliittymä vt 3 parantamisen yhteydessä.
<b>Rengonkylä–Nurmo</b> 10 km, KVL 5300 –17 400 osa katua, osa 4- tai 2-kaistatietä, 80 km/h (kaatosuus 50 km/h).	KVL-enn. 5700–23 600 uusi 2-kaistainen ohikulkutie, 100 km/h, eritasoliittymät. Seinäjoki–Nurmo 2+2-kaistatie 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Seinäjoen itäisen ohikulun eteläosa (1. vaihe 14,3 M€). Kivisaari–Nurmo osuuden parantaminen 4-kaistaiseksi (1,7 M€). <b>2. vaihe:</b> Seinäjoen itäisen ohikulun pohjoisosa (2. vaihe) ja melusuojuuksia (15,5 M€).
<b>Nurmo–Kauhava (kt 63)</b> 30 km, KVL 6 500–10 400 2-kaistatie, 80–100 km/h.	KVL-enn. 9 000–12 000 2-kaistatie, 80–100 km/h. Nurmo–Lapua-välillä 2+2-kaistainen, eritasoliittymät.	<b>1. vaihe:</b> Koveron ETL ja Honkimäen ETL parantaminen, melusuojuuksia (3,7 M€). <b>2. vaihe:</b> Nurmo–Lapua väli 2+2-kaistaiseksi eritasoliittymän (18 M€).
<b>Kauhava (kt 63)–Uusikaarlepyy</b> 50 km, KVL 2 000–5 000 2-kaistatie, 80–100 km/h.	KVL-enn. 3 000–6 000 2-kaistatie, 100 km/h, taajamien kohdalla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Kevyen liikenteen järjestelyjä, melusuojuuksia (1,5 M€). <b>2. vaihe:</b> Liittymien parannuksia (2,8 M€). Ytterjepon eritasoliittymä osana vt 8 parantamista. <b>3. vaihe:</b> Hahtomaan ja Alahärmän eritasoliittymät (4 M€).





Pituus 165 km,  
KVL 6 600 / R 900

- Mäntsälä (vt 4)
- Hyvinkää (vt 3)
- Nummela (vt 2)
- Lieviö (vt 1)
- Lohja
- Karjaa (kt 51)
- Tammisaari (kt 52)
- Hanko

kuosa välillä Hanko–Skogby on parannettu vuonna 2001 vähän yli 20 kilometrin matkalla.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on pääteiden keskitasoa selvästi huonompi.
- Liikenne jonoutuu nykyisin säännöllisesti Tammisaaren ja Lohjan kohdalla. Ilman parantamistoimenpiteitä säännöllisesti päivittäin jonoutuvia tiejaksoja olisi vuonna 2030 yhteensä 56 km.
- Tien poikkileikkaus yhteysväleillä on vaihteleva. Alle 8 m päällystelevyyttä on Skogbyn ja Tammisaaren välillä sekä osittain Karjaan ja Virkkalan välillä. Tien geometria on osittain puutteellinen, mikä johtaa huonoihin näkemiin ja ohitusmahdollisuuksiin.

## TAVOITETILA

Tavoitetilanteessa tie on nelikaistainen väleillä *Virkkala* (Lohjan eteläinen eritasoliittymä)–*Suurlohjankatu*, *Lieviö–Nummela* (valtatie 2) sekä Hyvinkään kohdalla välillä *Rajamäki–Hyvinkään itäinen ohikulkutie*. Välillä *Lohja–Lieviö* valtatie 25 yhtyy valtatiehen 1, jonka rakentaminen moottoritieksi 10 km matkalla on käynnissä ja se valmistuu vuonna 2005. Muilta osin yhteysväli on tavoitetilassa 2-kaistainen tie ohituskaistoin.

**Tavoitetilan kustannusarvio on noin 133 M€.**

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on merkittävä poikittaisyhteys Uudella maalla lähellä pääkaupunkiseutua. Tie jatkuu Mäntsälästä Porvooseen kantatienä 55, ja muodostaa näin eräänlaisen kaukaisen kehätien. Yhteysvälin liikennemäärä on suurimmillaan Lohjan keskustan ja valtatiehen 1 välisellä osuudella. Yhteysvälin al-

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Hanko–Karraa</b> 50 km, KVL 3 000–12 500 2-kaistainen valtatie, pääosin 80 km/h.	KVL-enn. 3 500–17 000 Nykyinen tie ohituskaistoin täydennettynä. 100 km/h, taajamien kohdilla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Eritasoliittymiä ja liittymien parantamisia, pohjaveden suojausta ja meluntorjuntaa (18 M€). <b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymiä, kevyen liikenteen järjestelyjä ja valaistusta (5 M€). <b>3. vaihe:</b> Tammisaari–Karraa ohituskaistapari (1,6 M€).
<b>Karraa–Virkkala</b> 20 km, KVL 3 000–10 000 2-kaistainen valtatie, pääosin 80 km/h.	KVL-enn. 3 500–10 000 Nykyinen tie ohituskaistoin täydennettynä. 100 km/h, taajamien kohdilla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Tien leventäminen, ohituskaistapareja, liittymien parantamisia, kevyen liikenteen järjestelyjä (10 M€). <b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymä, valaistusta (1 M€).
<b>Virkkala–Nummela</b> 30 km, KVL 9 000–16 000 2-kaistainen valtatie, pääosin 80 km/h.	KVL-enn. 11 000–22 500 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän.	<b>1. vaihe:</b> Tien parantamista, valaistusta, liittymien parantamista, pohjavesisuojausta (3,3 M€). <i>Lohja–Lieviö on rakenteilla moottoritieksi (vt 1).</i> <b>2. vaihe:</b> Tien 4-kaistaistus, eritasoliittymät, vaihtopysäkki, kevyen liikenteen väylä (44 M€). <b>3. vaihe:</b> Virkkalan meluntorjunta, Vihdin eritasoliittymä (3,6 M€).
<b>Nummela–Hyvinkää</b> 37 km, KVL 3 000–8 000 2-kaistainen valtatie, pääosin 80 km/h.	KVL-enn. 5 000–12 000 Nykyinen tie ohituskaistoin täydennettynä. Hyvinkään kohdalla 2+2-kaistainen. 100 km/h, taajamien kohdilla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Pohjaveden suojauksia (4,4 M€). <b>2. vaihe:</b> Suuntauksen parantaminen, eritasoliittymä, liittymien parantamisia, valaistusta (9,2 M€). <b>3. vaihe:</b> 4-kaistaistus, melukaide, levähdysalue (6,2 M€).
<b>Hyvinkää–Mäntsälä</b> 28 km, KVL 5 000 2-kaistainen valtatie, pääosin 80 km/h.	KVL-enn. 7 500 Nykyinen tie ohituskaistoin täydennettynä. Hyvinkään kohdalla 2+2-kaistainen. 100 km/h, taajamien kohdilla 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Liittymien parantamista, reunaympäristön pehmentämistä (0,9 M€). <b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymiä, liittymien parantamista, reunaympäristön pehmentämistä (9,8 M€). <b>3. vaihe:</b> 4-kaistaistus, ohituskaistapari, levähdysalue (13,9 M€).



Pituus 30 km,  
KVL 15 600 / R 1 540

- Naantali
- Raisio (vt 8)
- Kärämäki (vt 9)
- Kausela (vt 10)
- Kirismäki (vt 1)

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa E18 -tietä, joka on tieyhteys Turun ja Naantalın satamista pääkaupunkiseudun kautta Vaalimaan rajanylityspaikalle. Yhteysväliillä on kehätienä tärkeä rooli paikallisen ja seudullisen liikenteen välittäjänä. Pitkämatkan raskasta liikennettä on paljon. Tiellä on tärkeä rooli myös satamien ja raskaan teollisuuden kuljetusten välittäjänä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko. Vaarallisimmat tiejaksot ovat 1-ajorataiset osuudet Naantalın ja Kaanaan sekä Kauselan ja Kirismäen välillä. Suurin osa onnettomuuksista tapahtuu liittymäalueilla.
- Liikenne ruuhkautuu ajoittain Naantalın ja Nesteen eritasoliittymän sekä Kirismäen ja Kauselan välisillä 1-ajorataisilla osuuksilla sekä Raision keskustassa. Ruuhkautuminen aiheutuu lähinnä liittymien välityskykyongelmista.
- Tieosuudella kohteita, jotka tarvitsevat meluntorjuntaa.
- Yhteysväliillä on kuntopuutteita erityisesti siltojen kohdilla.

## TAVOITETILA

Yhteysväli on tavoitetilassaan 2+2-kaistainen lukuun ottamatta Naantali–Raisio-väliä. Ongelmallisin kohta on Raision taajaman kohta, jossa tie kulkee taajamarakenteen sisällä. Tällä osuudella tie on 2+2 -kaistainen taajamatie, jossa tavoitenoisuus on 50 km/h. Muuten yhteysväliillä tavoitenoisuus on 80 - 100 km/h. Yhteysväliillä on sekä valo-ohjattuja tasoliittymiä että eritasoliittymiä.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 62 M€.**

Nykytila	Tavoitetilä ~2025	Kehittämispolku
<b>Naantali–Raisio</b> 7 km, KVL 6 300–14 200 2-kaistatie, pääosin tasoliittymiä, 60–80 km/h.	KVL-enn. 9 300–20 800 2-kaistainen tie parannettuna. Vilkkaimmat liittymät eritasossa.	<b>1. vaihe:</b> Liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt, Vanton eritasoliittymä, meluntorjunta, reunaympäristön pehmentäminen, rinnakkais- ja yksityistiejärjestelyt (6,7 M€). <b>3. vaihe:</b> Nesteen etl:n parantaminen, tasoliittymien parantaminen, meluntorjunta, kevyen liikenteen alikulku (4 M€).
<b>Raision taajama</b> 3 km, KVL 7 200–22 000 2+2-kaistainen tie, 50 km/h.	KVL-enn. 10 600–32 300 2+2-kaistainen tie	<b>1. vaihe:</b> Liittymien parantaminen, automaattinen nopeuden ja liikennevalojen valvonta (1,2 M€). <b>2. vaihe:</b> Kevyen liikenteen alikulku, Raisiontien eritasoliittymä (7,5 M€).
<b>Raisio–Kausela</b> 12 km, KVL 18 000–23 000 2+2-kaistainen tie, 100 km/h.	KVL-enn. 26 500–33 500 2+2-kaistainen tie	<b>1. vaihe:</b> Rinnakkaistiejärjestelyjä, liittymän parantaminen (0,2 M€). <b>2. vaihe:</b> Meluntorjuntaa (0,5 M€).
<b>Kausela–Kirismäki</b> 8 km, KVL 9 500 2-kaistainen tie, 100 km/h.	KVL-enn. 14 000 2+2-kaistainen tie eritasoliittymän	<b>1. vaihe:</b> Liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä, kevyen liikenteen järjestelyjä, Tuulissuon eritasoliittymä, reunaympäristön pehmentäminen (8 M€). <b>2. vaihe:</b> Meluntorjuntaa, toinen ajorata välille Kausela–Kirismäki, kevyen liikenteen järjestelyjä, riista-aita, rinnakkais- tiejärjestelyjä (34 M€).



**Pituus 45 km,  
KVL 30 400 / 3 000**

- Länsiväylä (kt 51)
- **Turunväylä** (vt 1)
- Hämeenkylä (mt 120)
- Vantaankoski (vt 3)
- Tuusulanväylä (kt 45)
- Lahdenväylä (vt 4)
- **Porvoonväylä** (vt 7)
- Itäväylä
- Vuosaaren satama

Lisäksi Kehä III on myös tärkeä Vantaan ja Espoon sekä pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko. Vaarallisimmat osuudet sijaitsevat Tuusulanväylän ja Porvoonväylän välillä.
- Yhteysväliä esiintyy päivittäistä ruuhkautumista Hämeenlinnanväylän ja Tikkurilan sekä Porvoonväylän liittymän läheisyydessä.
- Yhteysväliä on monin paikoin tarvetta meluntorjunnalle. Pohjavesisuojaukset puuttuvat Fazerilan pohjavesialueelta Porvoonväylän liittymän läheisyydestä.

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Yhteysväli on osa Etelä-Suomen tärkeintä itä-länsisuuntaista kuljetusväylää. Kehä III on Helsinki–Vantaan lentoaseman tärkein syöttöyhteys ja jatkossa se tulee toimimaan myös pääyhteytenä rakennettavaan Vuosaaren satamaan ja siihen liittyvälle työpaikka-alueelle.

## TAVOITETILA

Tavoitetilassa yhteysväli on eritasoliittymien varustettu kaupunkimoottoritie, jolla on riittävästi kapasiteettia palvella lisääntyvää liikennettä turvallisesti ja ilman säännöllisiä ruuhkia. Nopeusrajoitus 80-100 km/h. Yhteysväliä on korkeatasoiset joukkoliikennejärjestelyt.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 314 M€.**

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Länsiväylä–Turunväylä</b> 11 km, KVL 10 000– 17 000 1+1-kaistainen tie, 60–80 km/h.	KVL-enn. 18 000–46 000 Moottoritie (2+2), 80 Km/h	<b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymät ja toinen ajorata välillä Mankki-Muurala (40 M€). <b>3. vaihe:</b> Eritasoliittymät ja toinen ajorata välillä Inkilä-Mankki (35 M€).
<b>Turunväylä–Vihdintie</b> 9 km, KVL 30 000–35 000 2+2-kaistainen tie, 100 km/h.	KVL-enn. 48 000–58 000 Moottoritie (2+2), 100 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Muuttuvat nopeusrajoitukset ja liikenteen hallinta, meluntorjunta (0,7 M€). <b>2. vaihe:</b> Hämeenkylässä ja Raappavuoren eritasoliittymien parantaminen (15 M€). <b>3. vaihe:</b> Eritasoliittymien parantaminen (22 M€).
<b>Vihdintie–Tikkurila</b> 20 km, KVL 50 000–52 000 2-ajoratainen, 80 km/h.	KVL-enn. 82 000–88 000 Moottoritie (3+3), 80 km/h.	<i>Lentoasemantie–Tikkurila välin järeä parantaminen on käynnissä (60 M€).</i> <b>1. vaihe:</b> Vantaankoski–Tuupakka (69 M€) ja Tuupakka–Lentoasemantie (56 M€). <b>3. vaihe:</b> Eritasoliittymien parantaminen, joukkoliikennekaistat (4+4) välille Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä (28 M€).
<b>Tikkurila–Porvoonväylä</b> 3 km, KVL 36 000–51 000 2-ajoratainen, 80 km/h.	KVL-enn. 49 000–88 000 Moottoritie (2+2), 80 km/h.	<b>1. vaihe:</b> Muuttuvat nopeusrajoitukset, meluntorjuntaa, eritasoliittymien parantaminen (20 M€). <b>2. vaihe:</b> Eritasoliittymien parantaminen, lisäkaistoja, ETL, pysäkkijärjestelyt, meluntorjuntaa (22 M€). <b>3. vaihe:</b> Eritasoliittymien parantaminen, vaihtoterminaalipysäkki (6 M€).
<b>Porvoonväylä–Itäväylä</b>	2+2 kaistaa, 80 km/h.	Parannetaan osana Vuosaaren satamahanketta.



Pituus 54 km,  
KVL 18 300 / R 1 100

- Karjaa (vt 25)
- Inkoo
- Pikkala
- Kirkkonummi
- Kehä III (kt 50)
- Kivenlahti

## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Kantatie 51 välillä Helsinki–Karjaa on Länsi-Uudenmaan tärkeimpiä pääväyliä, sekä alueen eteläisten kuntien päätieyhteys pääkaupunkiseudulle. Tie on Helsingin ja Espoon puolella moottoritie, mutta Kirkkonummelta eteenpäin valtaosin leveä sekaliikennetie. Kaksikaistaisen osuuden liikennemäärät ovat suurimmillaan Kehä III:n ja Kirkkonummen eritasoliittymän välillä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on huono. Vaarallisimmat osuudet ovat Kivenlahti–Kirkkonummi ja Vuohimäki–Sunnanvikin eritasoliittymä. Kohtamisonnettomuuksia sattuu selvästi muuta päätieverkkoa enemmän.
- Yhteysväkillä on yhteensä 10 päätieverkon vaarallisimpaan viidennekseen sijoittuvaa liittymää.
- Liikenteellinen palvelutaso on huono ja liikenne ruuhkaantuu säännöllisesti. Pahimmat yhteysvälit ovat Kivenlahti–Kirkkonummi sekä Kirkkonummi–Vuohimäki.
- Kevyen liikenteen väyliä on liian vähän.

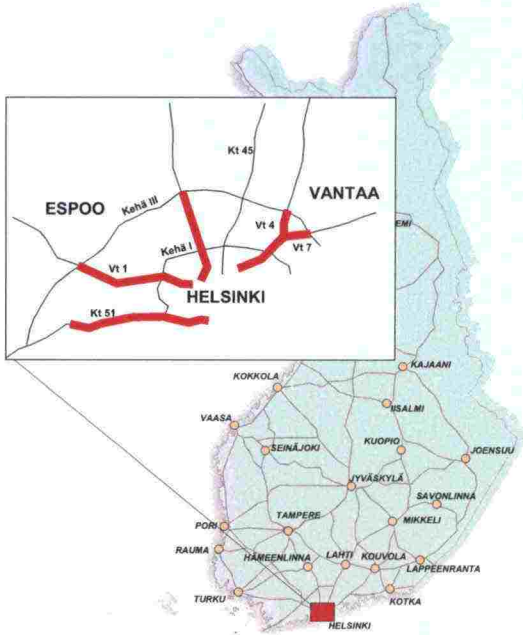
## TAVOITETILA

Tavoitteena on saada yhteysvälin liikenne sekä sujuvaksi että turvalliseksi. Tämä toteutetaan rakentamalla moottoritie välille *Kivenlahti–Vuohimäki* sekä täydentämällä loppuosaa kaskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla. Merkittävimmät liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi ja muut vilkkaimmat päätieverkon liittymät parannetaan mm. valaistustoimenpiteillä. Kevyen liikenteen väyliä sekä alikulkuja rakennetaan lisää.

**Yhteysvälin tavoitetilan kustannusarvio on noin 111 M€,** josta 46 M€ (Kirkkonummi–Kirkkonummi) sisältyy ministeriryöryhmän ehdotukseen vuosien 2005–2007 hankkeista.

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämispolku
<b>Ruoholahti–Kehä I–Kivenlahti</b> 16 km, KAVL 30 000–70 000 2+2-kaistainen moottoritie. Nopeusrajoitus 80–100 km/h.	KVL-enn. 40 000–90 000. Nykyinen moottoritie parannettuna, 80–100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Espoonlahden ja Kivenlahden eteläisten parantaminen (6 M€) ja Hannuksenpellon liittymäjärjestelyt (4 M€). <b>2. vaihe:</b> Matinkylän eteläisen liittymäjärjestelyt (12 M€). <b>3. vaihe:</b> Parantaminen välillä Katajajarju–Kehä I (10 M€).
<b>Kivenlahti–Kirkkonummi</b> 10 km, KVL 15 000–20 000 Leveä sekaliikennetie, 60–80 km/h Pääongelmat: ruuhkautuus ja turvallisuus	KVL-enn. 22 000–30 000 Moottoritie, 100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Moottoritien rakentaminen, Sarvikin, Jorvaksen ja Tol-san eritasoliittymien rakentaminen, Inkilän eritasoliittymän parantaminen, yhtenäinen kevyen liikenteen väylä alikulkuineen, rinnakkaistieverkon täydentäminen, melusteita 3 km:n matkalla sekä vihersilta Finträskin kohdalle (46 M€).
<b>Kirkkonummi–Kantvik</b> 4 km, KVL noin 12 000 Leveä sekaliikennetie, 80–100 km/h	KVL-enn. 17 000 Moottoritie, 100 km/h	<b>2. vaihe:</b> Moottoritien rakentaminen, Vuohimäen eritasoliittymän rakentaminen sekä rinnakkaistieverkon täydentäminen (15 M€).
<b>Kantvik–Karjaa</b> 40 km, KVL noin 7 500 Leveä sekaliikennetie, 80–100 km/h	KVL-enn. 10 000 2-kaistatie toistuvien 2+2 ohituspaikoin, 80–100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Inkoon sataman eritasoliittymän täydentäminen (0,3 M€). <b>2. vaihe:</b> Ohituskaistaparien rakentaminen, Sunnanvikin ja Inkoon sisään-tulon eritasoliittymien rakentaminen, yhtenäinen valaistus välillä Sunnanvik–Inkoon satama, Degerbyn liittymän parantaminen, kevyen liikenteen väylän rakentaminen Tähtelän ja Torpin liittymien välillä sekä alikulun rakentaminen Torpin liittymän kohdalle (15,8 M€). <b>3. vaihe:</b> Störsvikin, Tähtelän ja Grundsjön liittymien parantaminen sekä levähdysalueen rakentaminen Degerbyn kohdalle (1,2 M€).

15.6.2005



## NYKYTILA, MERKITYS, ONGELMAT

Pääkaupunkiseutu on koko Suomen talouden veturi, jonka toimivuus on elintärkeää koko maan kehitykselle. Seudun yleiselle tieverkolle on ominaista muita kaupunkiseutuja huomattavasti suuremmat liikennemäärät ja joukkoliikenteen merkittävä asema. Pääkaupunkiseudun säteittäiset päätiet muodostavat yhdessä kehien kanssa seudun liikennejärjestelmän ytimen. Seudun asukasmäärien ja työpaikkojen voimakas kasvu jatkuu edelleen ja aiheuttaa merkittävää investointitarvetta. Tarpeellisista investoinneista on jo jääty huomattavasti jälkeen ja kuilu tarpeen ja toteutuman välillä kasvaa jatkuvasti. Sen seurauksena pääosa säteittäisistä pääväylistä ruuhkautuu vakavasti 3-6 vuoden kuluessa.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Liikenneturvallisuus on liikennemääriin nähden puutteellisilla ja häiriöherkillä väylillä erittäin huono.
- Pääteiden ja erityisesti niiden pullonkaulakohtien jokapäiväinen paha ruuhkautuminen ja häiriöt haittaavat vakavasti työmatkaliikennettä sekä joukkoliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetusten toimintaedellytyksiä ja matka-aikojen enustettavuutta.
- Pääteiden liikenteen melusta kärsii noin 80 000 asukasta puutteellisen melusuojauksen vuoksi.
- Koko pääkaupunkiseudun tasapainoinen kehityminen on vaarassa, mikäli liikennejärjestelmän toimivuutta ei pystytä turvaamaan.

## TAVOITETILA

Pääteiden liikenneturvallisuutta parannetaan ja ruuhkat pidetään siedettävällä tasolla poistamalla pahimmat ja häiriöherkimmät pullonkaulakohdat, lisäämällä liikenteen hallintaa sekä kehittämällä tasapainoisesti päätieverkkoa. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan mm. kaista- ja pysäkkijärjestelyin erityisesti joukkoliikenteen laatu-ikätyksiksi määritellyillä pääväylillä. Liikenteen meluhaittaa pienennetään toteuttamalla meluntorjuntaohjelmaa systemaattisesti ja jatkuvasti.

**Tavoitetilan kustannusarvio on 197 M€** (josta 184 M€ sisältyy yhteysvälikohtaisiin kustannusarvioihin).

Nykytila	Tavoitetila ~2025	Kehittämisspolku
<b>Pääkaupunkiseudun liikenteen hallinta</b> Liikenteen seurantarjestelmän toteuttaminen on käynnistetty.	Liikenteen hallinta on toteutettu pääkaupunkiseudulla tavoitteiden mukaisesti.	<b>1. vaihe:</b> Liikenteen seuranta ja tiedotus on toteutettu (4 M€). <b>2. vaihe:</b> Häiriönhallinta (1,5 M€) ja joukkoliikenteen informaatio- ja hallintajärjestelmät (1,5 M€) on toteutettu. <b>3. vaihe:</b> Liikenteen kysynnän ja kulkumuodon valinnan hallinta (6 M€) on toteutettu.
<b>Kt 51 välillä Ruoholahti – Kehä I – Kivenlahti</b> 16 km, KAVL 30 000–70 000 2+2-kaistainen moottoritie. Nopeusrajoitus 80-100 km/h.	KVL-enn. 40 000–90 000. Nykyinen moottoritie parannettuna, 80-100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Espoonlahden ja Kivenlahden etteien parantaminen (6 M€) ja Hannuksenpellon liityntäpysäköinti (4 M€). <b>2. vaihe:</b> Matinkylän et:n liittymäjärjestelyt (12 M€). <b>3. vaihe:</b> Parantaminen välillä Katajaharju-Kehä I (10 M€).
<b>Vt 1 välillä Huopalahti – Kehä I – Kehä III</b> 13 km, KAVL 40 000–65 000 2+2 kaistainen moottoritie 100-120 km/h	KVL-enn. 50 000–95 000 Nykyinen moottoritie parannettuna, 100 km/h	<b>1. vaihe:</b> Kolmas kaista itään välillä Tuomarila-Kehä II (4 M€) ja Tuomarilan melusteet (1 M€). <b>2. vaihe:</b> Puolisuora ramppi lännessä Kehä I:lle pohjoiseen (11 M€) ja Munkkivuoren melusteet (2 M€). <b>3. vaihe:</b> Puuttuvat kolmannet kaistat välillä Kehä III-Kehä II (12