



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
75/2022

Päätien kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet

Liite 1: Maanteiden pääväylien
strategiakortit



Pääteiden kehittämisen periaatteet ja tulevaisuuden tarpeet

Liite 1: Maanteiden pääväylien strategiakortit

Väyläviraston julkaisuja 75/2022

Kannen kuva: Väyläviraston kuva-arkisto. Kello–Räinänperä, kiertotie, kesäkuu 2018.

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-025-8

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Esipuhe

Tämä on Pääteiden kehittämisperiaatteet ja tulevaisuuden tarpeet -julkaisun liiteraportti, joka sisältää maanteiden pääväylien yhteysvälien strategiakortit. Strategiakorteissa kuvataan yhteysvälin ominaisuuksia, palvelutasoa sekä investointitarpeet lokakuun 2022 suunnittelutilanteiden mukaisena. Investointitarpeista esitetään erikseen Valtion väyläverkon investointiohjelmaan 2022–2030 sisältyvät hankkeet. Muut investointitarpeet vuoteen 2032 mennessä ja 30 vuoden varautumistarpeet esitetään strategiakorteissa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tuottaman tiedon mukaisena. Toisin kuin pääraportissa, jossa investointikustannukset ovat kustannustasossa MAKU 140 (2015=100), tässä liiteraportissa investointikustannukset ovat kustannustasossa MAKU 130 (2015=100), koska hankekohtaisia indeksitarkistuksia ei ole vielä raportin julkaisuhetkellä tehty.

Helsingissä marraskuussa 2022

Väylävirasto

Liikenne ja maankäyttö, liikenneverkkojen suunnittelu

Sisältö

1	YHTEENVETO	5
2	STRATEGIAKORTTIEN LUKUOHJE	12
3	STRATEGIAKORTIT	15

1 Yhteenveto

Maanteiden pääväylien tunnistettujen investointitarpeiden kustannukset seuraavan noin 10 vuoden aikana ovat yhteensä noin 5,8 miljardia euroa (MAKU 130, 2015=100), josta väyläverkon investointiohjelmassa on esitetty noin 1,5 miljardin euron hankkeet (mukaan lukien perusväylänpidon määrärahoista toteutettavat parantamishankkeet ja kaupunkien kanssa yhdessä rahoitettavat MAL-hankkeet). Yhteenveto investointitarpeista perustuu ELY-keskusten ja Väyläviraston suunnitelmiin ja tarpeiden arviointiin.

Taulukko 1. Yhteenveto maanteiden pääväylien yhteysvälien investointitarpeista strategiakorttien mukaan.

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 1 Helsinki– Turku 157 km KVL 21 400	Uusi vihersilta Vihdissä.	3	Meluntorjuntaa, raskaan liikenteen taukopaikka, kallioleikkausten turvallisuuden parantaminen.	18
Vt 2 Helsinki–Pori 223 km KVL 6 490	Tien parantaminen Vihti–Karkkila-välillä sekä Humppilan, Huittisten, Ulvilan ja Porin kohdilla.	99	Nummela–Vihti nelikaistaisutus sekä pienempiä parantamishankkeita yhteysvälin eri kohdissa.	46
Vt 3 Helsinki– Tampere 169 km KVL 26 400	Tien parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela.	71	Eritasoliittymien parantaminen, lisäkaistat ja meluntorjuntaa välillä Kehä I–Kaivoksela: Raskaan liikenteen palvelualue ja joukkoliikenteen vaihtopysäkki Keimolassa. Moreenin ETL Hämeenlinnassa. Erkanemis- ja liittymisramppien järjestelyjä, valaistusta, meluntorjuntaa ja joukkoliikennepysäkkejä välillä Marjamäki–Tampere.	100
Vt 3 Tampere– Jalasjärvi 152 km KVL 11 100	2+2-kaistainen tie välille Sarkkila–Hanhijärvi, ohituskaistat ja oikaisu välillä Alaskylä–Parkano, Mansonien kohdan liittymäjärjestelyt, Kosken ja Rajalanmäen ohituskaistaosuudet, Vt 3 ja Vt 19 liittymä Jalasjärvellä.	50	Kolmannet kaistat välille Tampere E–Sarankulma, jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie Hämeenkyrö–Ikaalinen–Teikangas eritasoliittymän, tien parantaminen vt 23 liittymästä Etelä-Pohjanmaan rajalle, Jalasjärven eritasoliittymien parantaminen sekä liittymäjärjestelyt välillä Kuivasjärvi–Koskue.	138

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 3/18 Vaasa– Seinäjoki 80 km KVL 7 610		0	2+2-keskikaidetie eritasoliittymän välille Helsingby–Laihia, tien parantaminen Laihian kohdalla, Halkosaaren eritasoliittymä, tien parantaminen Seinäjoen keskustan kohdalla.	180
Vt 4 Helsinki–Lusi 140 km KVL 27 100	Tien parantaminen Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä (sis. liikenteen hallinta Vt 4 Koskela–Järvenpää ja Vt 7 välillä Vt 4–Kehä III), Hakunilan vaihtopysäkit Vantaan pikaraitiotien rakentamisen yhteydessä.	153	Liikenteenhallinnan kehittämistä, meluntorjuntaa, valaistusta ja joukkoliikenteen vaihtopysäkkejä.	40
Vt 4 Lusi–Jyväskylä 121 km KVL 7 520	Tien parantaminen Leivonmäen pohjoispuolella ja Vestonmäen kohdalla. Oravasaaren eritasoliittymä. Moottoritie uuteen maastokäytävään Kanavuoren ja Haapalahden välillä.	199	Liittymäjärjestelyjä, eritasoliittymiä, keskikaiteellisia ohituskaistaosuuksia, jalan- kulkua- ja pyöräyhteys.	73
Vt 4 Jyväskylä– Oulu 337 km KVL 7 190	Vt 4 Palokan kohdalla (Palokanorsi ja rampit), Jyväskylä.	17	Jyväskylän Kankaan kohdan tie- ja liittymäjärjestelyt, nykyisten ohituskaistojen keskikaiteet ja liittymäjärjestelyt, Vehniä–Äänekoski moottoritie, uusia ohituskaistoja, Pyhäjärven eritasoliittymä, Kärsämäen ohikulkutie ja eritasoliittymä, Pulkkilan eritasoliittymä, Pulkkila-Ala-Temmes ohituskaistatien rakentaminen liittymäjärjestelyineen, Ala-Temmes–Haaransilta-ohikulkutie.	774
Vt 4/29 Oulu– Kemi–Tornio 133 km KVL 11 700	Tornion sillan (L-1614) peruskorjaus.	4	Oulun ja Kempeleen kohdan parantaminen, Iin ohikulkutie, ohituskaistoja, eritasoliittymiä, Olhava–Kuivaniemi välin keskikaiteellinen ohituskaistatie liittymäjärjestelyineen.	261
Vt 4 Keminmaa– Rovaniemi 113 km KVL 4 970		0	Hirvaan ohitus, tie-, katu- ja liittymäjärjestelyjä, meluntorjuntaa, nelikaistaisen osuuden jatkaminen välillä Oijustie–Isoaavantie.	28

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 4 Rovaniemi– Inari 321 km KVL 1 900		0	Valtatien tasauksen parantamista, liittymäjärjestelyjä, jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä, valaistusta, yksityistiejärjestelyjä, uusi silta Sodankylän kohdalle ja valtatien siirto uuteen maastokäytävään.	48
Vt 5 Lusi–Mikkeli 82 km KVL 7 810		0	Hietanen–Otava 2+1-ohituskaistatie ja Otava-Pitkäjärvi 2+2-keskikaidetie. Hietasen eritasoliittymä ja nykyisten eritasoliittymien parantaminen.	108
Vt 5 Mikkeli– Kuopio 170 km KVL 10 100	Savilahden sillan uusiminen Mikkelissä.	16	Keskikaiteellisia ohituskaistoja välille Leppävirta–Palokangas, tasoliittymien poistaminen, Palokangas–Humalajoki-nelikaistatie uuteen maastokäytävään.	130
Vt 5 Kuopio– Kajaani 181 km KVL 6 230		0	Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä osin moottoritie, osin keskikaiteellinen ohituskaistatie, Alapitkä–Lapinlahti-välin parantaminen, Valkeinen-Taipale-välin parantaminen sisältäen Nerכון kohdan, ohituskaistojen täydentäminen, Vaaraojan ja Mainuan siltojen uusiminen, liittymäjärjestelyjä, meluntorjuntaa, joukkoliikenteen laatu-käytävän informaatio- ja telematiikkajärjestelmien kehittämistä.	186
Vt 6 Koskenkylä– Kouvola 65 km KVL 6 160	Korian kohdan (Hevosuo–Nappa) sekä Koivistontien liittymän parantaminen.	13	Muuttuva nopeusrajoitusjärjestelmä ja reitin ohjaus, liittymien parantamisia ja valaistuksia, riista-aitoja, Keltti–Tanntari moottoritietasoinen 2+2-kaistatie, kaksi uutta eritasoliittymää, katujärjestelyjä, meluntorjuntaa.	84
Vt 6 Kouvola– Imatra 131 km KVL 9 250	Vt 6 parantaminen välillä Tykkimäki–Utti.	3	Kullasvaaran eritasoliittymä, opastuksen muutoksia, yksityistiejärjestelyjä, riistalikulku, muuttuvat nopeusrajoitukset ja reitinohjaus, melusuojauksen tarkistus, rinnakkaistie Jänhiälä–Pelisenranta.	29

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 6 Imatra–Joensuu 188 km KVL 4 130	Syrjäsalmen silta.	6	Liittymäjärjestelyjä ja -parannuksia, liikenneturvallisuuksien parantamista, jkpp-järjestelyjä, riista-aitoja, Parikkalan kohdan keskikaiteellinen ohituskaista ja tien leventäminen, Haavanpää–Savikko-välin keskikaiteet.	28
Vt 6 Joensuu–Kajaani 229 km KVL 2 690		0	Raatekangas–Uuro 2+2-keskikaidetie, Sotkamo–Kajaani-välillä tien leventämistä, jkpp-järjestelyjä ja meluntorjuntaa.	20
Vt 7 Helsinki–Vaalimaa 176 km KVL 12 300	Länsimäentien vaihtopysäkit Vantaan pikaraiotien yhteydessä,	42	Kotka–Hamina jälkiarviointi, meluntorjuntaa, reittiopastusjärjestelmä vt 26/mt 387.	4
Vt 8 Turku–Pori 146 km KVL 9 740		0	Meluntorjuntaa, Laitilan kohdan järjestelyt, Tiiliruukin eritasoliittymä ja lyhyt nelikaistaistus Porissa.	66
Vt 8 Pori–Vaasa 175 km KVL 3 120		0	Liittymäparannuksia, reuna-ympäristön pehmentämistä, tien leventämistä, rakenteen parantamista, kt 67 eritasoliittymän parantaminen, V-1280 Lapväärtin sillan uusiminen.	15
Vt 8 Vaasa–Kokkola 129 km KVL 6 110	Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie 1. vaihe, keskikaiteellisia ohituskais-toja, Kokkolan kohdan parantaminen (Etelä-väylä).	64	Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie 2. vaihe, Koivulahden eritasoliittymä, Ölis-Kärklax-välin parantaminen, kolmen sillan uusiminen, keskikaiteellisia ohituskais-toja, Ytterjepon eritasoliittymä, liittymäjärjestelyjä, Haavistonkankaan kevennetty eritasoliittymä.	73
Vt 8 Kokkola–Oulu 165 km KVL 5 030	Vt 8 ja vt 27 liittymän parantaminen ja alikulukäytävä.	3	Liittymäjärjestelyjä ja -parannuksia, pohjavesisuojausta, jatkuva ohituskaistatie Kalajoki–Vasankari ja Kultalanperä–Siuvatti, Revonlahden ohituskaistat, 2+2-keskikaidetie Ojanperänkangas–Haaransilta, Haaransillan eritasoliittymä, Pattijoen sillan uusiminen, Limingan kohdan eritasoliittymäjärjestelyt, nelikaistatie Lumijoen tie–kt 86.	176

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 9 Turku– Tampere 122 km KVL 7 480	Nuutajärvi–Urjala-välin liittymä- ja yksityistiejär- jestelyt.	2	2+2-keskikaidetie Lieto as- Aura, Auran keskustan etl ja tiejärjestelyt, kolme ohi- tuskaistaparia, Ruokolan eritasoliittymä, liittymien ja valaistuksen parantamista, yksityistie- ja jkpp-järjeste- lyjä, pysäkkijärjestelyjä ja - parannuksia.	133
Vt 9 Tampere– Jyväskylä 151 km KVL 11 900	Tampere–Orivesi 1. vaihe (väli Alasjärvi–Kä- pykangas), Jämsä–Kor- pilahti ohituskaistojen keskikaiteet ja liittymä- järjestelyt.	121	Tampereen itäisen kehätien vaihtuvat nopeusrajoitukset ja liikenteenohjaus, 2+2- keskikaidetie Käpykangas– Orivesi, kaiteettoman ohi- tuskaistan kaiteistus, liittymä- järjestelyjä, Jämsä–Kor- pilahti-välin ohituskaistat ja eritasoliittymäjärjestelyt, moottoritie Muurame–Jy- väskylä, Mattilanniemen ja Satamakadun eritasoliitty- mät.	266
Vt 9 Jyväskylä– Kuopio 114 km KVL 5 360	Suonenjoen liittymän parantaminen.	3	Ohituskaistoja, jkpp-järjes- telyjä, eritasoliittymäjärjes- telyjä, kahden sillan uusimi- nen, vt 13 eritasoliittymä, Hohontien eritasoliittymä, liittymien ja valaistuksen parantamista, tien leventä- mistä, meluntorjuntaa, poh- javesisuojausta, Lempyyn varalaskupaikka ja ohitus- kaistapari.	176
Vt 9 Kuopio– Joensuu 126 km KVL 5 450	Lotteinen–Jännevirta (uusi pääsuunta, erita- soliittymä, nykyisen ohi- tuskaistan jatkaminen) ja Ylämyllyn kohdan pa- rantaminen välillä Väli- kangas–Honkalampi (nelikaistaista-minen, eritasoliittymät).	91	Toivalan kohdan parantami- nen, Vartiala–Riistavesi (uusi pääsuunta, ohitus- kaistat, jalankulku- ja pyö- räilyväylä), Viinijärvi–Ylä- mylly-välillä jkpp-järjestelyt ja tasoristeyksen poisto.	35
Vt 9 Onkamo– Niirala 33 km KVL 1 570		0	(Onkamon ratasillan kunto voi aiheuttaa erillistarkaste- lutarpeen.)	0

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 12 Rauma– Tampere 128 km KVL 5 760		0	Rauma–Lappi jkpp-järjestelyt, valaistus, riista-aitoja ja liittymäparannuksia Huittisissa, keskikaiteet ohituskaistoille, liittymäjärjestelyjä, jkpp-yhteyksien kehittäminen väliillä Nokianvirta-Sorvantie, Kehon ja Viholan eritasoliittymien parantaminen, Kahtalammin uusi eritasoliittymä.	42
Vt 12 Tampereen kohta 17 km KVL 26 000	Vt 12 ja Kt 65 eritasoliittymä (Vaitinaro), Santa-lahti-Vaitinaro, jkpp-väylän parantaminen Ten-niskeskus–Alasjärvi.	79	Tesoman eritasoliittymän täydentäminen, Pispalan valtatie liittymän parantaminen, melutorjunnan parantaminen ja lisääminen, valaistus, Teiskontien valo-ohjattujen suojateiden muuttaminen alikuluiksi.	34
Vt 12 Tampere (itä)–Lahti 125 km KVL 6 780		0	Nelikaistainen mol-tie Alasjärvi–Huutijärvi, liittymien parantamisia, liikenneturvallisuustoimenpiteitä, keskikaiteellisia ohituskaistoja, uusia eritasoliittymiä, keski-kaide Kukonkoivu–Lahti.	171
Vt 12 Lahti– Kouvola 52 km KVL 8 210		0	Joutjärvi–Nastola-välille leveä keskimerkintä, keskikaiteellinen ohituskaistatie Uusikylä–Tillola, Kausalan ja Tillolan eritasoliittymät, Uudenkylän joukkoliikennet-kaisut, tasoliittymiä, jkpp-toimenpiteitä, meluntorjuntaa, pohjavesisuojausta, riista-aitoja.	145
Vt 15 Kotka– Kouvola 49 km KVL 7 370	Vt 15 Kotkan sisääntulo-tie (Hyväntuulentie), Vt 15 Kotka (Rantahaka)–Kouvola 1. vaihe.	139	Mt 355 parantaminen Mus-salon satamaan, Tykkimäen eritasoliittymien parantaminen, pohjavesisuojausta, meluntorjuntaa.	47
Vt 19 Jalasjärvi– Uusikaarlepyy 121 km KVL 5 570		0	Seinäjoki–Lapua 2+2-tie (toinen vaihe), siltojen uusimisia ja liittymien parantamisia.	41

Yhteysväli	Investointiohjelmassa 2023–2030 (MAKU 130, 2015=100)		Muut investointitarpeet lisäksi vuoteen 2032 mennessä (MAKU 130, 2015=100)	
	Kuvaus	M€	Kuvaus	M€
Vt 21 Tornio– Kilpisjärvi 467 km KVL 1 310	Tien parantaminen Palojoensuu-Maunu ja Ailakkalahti-Kilpisjärvi.	31	Liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä, rakenteen parantamista, tien leventäminen, kävely- ja pyöräilyväyliä, poikkileikkauksen, geometrian ja rakenteellisen kunnon sekä näkemien parantamisia, tien parantaminen Maunu–Ropinsalmi ja Ropinsalmi–Ailakkalahti.	108
Vt 25 Hanko– Mäntsälä 159 km KVL 7 540	Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaihe (kevennetty), Jokelantien ja Nopontien eritasoliittymien parantaminen, Kalevantien eritasoliittymä.	97	2+2-kaistatie Tynninharju– Suurlohjankatu, meluntorjuntaa, pohjavesisuojausta, muuta tiejärjestelyjä.	70
Kt 40 Turun kehätie 27 km KVL 21 500	E18 Kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa.	205	Nelikaistatie Naantali– Raisio, kolme uutta eritasoliittymää, neljän vanhan eritasoliittymän uusiminen, rinnakkaiskatu- ja jkpp-järjestelyt, varautuminen liikenteen automatisaatioon ja robotisaatioon.	173
Kt 50 Kehä III 36 km KVL 47 800		0	Vanhojen eritasoliittymien parantaminen, kolmansiä kaistoja tarvittaviin kohtiin, rinnakkaisteiden järjestelyjä, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, tien parantaminen välillä Ala-Tikkurila–Kalkkikallio. Pääradan risteysillan uusiminen.	230
PÄÄVÄYLÄT YHTEENSÄ		1 511		4 296

2 Strategiakorttien lukuohje



Vt / Kt Alkupää - Loppupää

Strategiakortti 19.10.2022

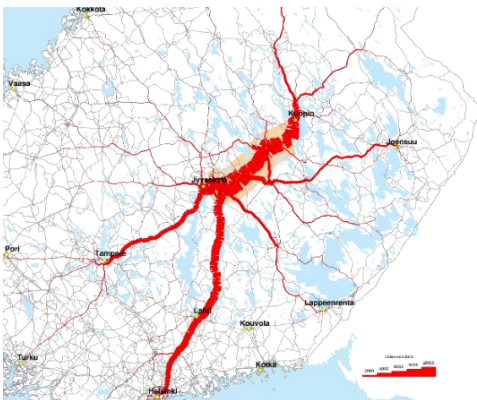
Tässä kuvataan yleistiedot kortin yhteysvälistä, kuten asema ja tehtävä aluerakenteessa sekä kuuluminen kansainvälisiin verkkoihin. Liikennemäärät ja niiden olennaiset vaihtelut kuvataan. Liikennemäärät ovat Tietorekisterin tietoja vuodelta 2021.



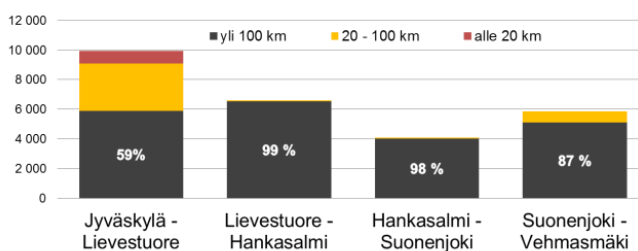
Kartalla esitetään yhteysvälin sijainti sekä jakotus, joka on sama kuin 2. sivun toimenpidetaulukossa.

NYKYTILA

Linkkihaastattelukuva on tehty valtakunnallisen liikennemallin (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 12/2014) avulla. Liikenteen suuntautumisen arvio perustuu valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2010–11 havaintoihin. Kuva kertoo kaikkien yhteysväliä jostain kohdin käyttävien matkojen (henkilöliikenne) suuntautumisen tieverkolla. Kuvan tarkoituksena on havainnollistaa yhteysvälin vaikutusalueen laajuus.



Liikenneprofiilissa esitetään valittujen jaksojen kautta kulkevien matkojen pituusjakauma. Tieto on linkkihaastattelukuvan tavoin tuotettu valtakunnallisen liikennemallin avulla. Liikenneprofiili indikoi yhteysvälin merkitystä pitkämatkaisen, seudullisen ja paikallisen liikenteen kannalta. Aineisto ei sisällä valtakunnanrajan ylittävää liikennettä.



PALVELUTASOANALYYSI

Tämä kohta on siirretty aiemmasta (v. 2019) strategiakortista. Tietoja on päivitetty esimerkiksi siirtämällä tavoitevuosia (2020 => 2030) ja poistamalla viittauksia jo valmistuneisiin kohteisiin. Jos yhteysvälistä on ollut käytettävissä tuore kehittämisselvitys, on palvelutasotavoitteita ja arvioita päivitetty sen mukaiseksi. Nämä yhteysvälikohtaisesti määritellyt tavoitteet kytketään valtakunnallisiin keskeisen päätieverkon tavoitteisiin otsikkonsa kautta (toimivuus, turvallisuus, ympäristö, talous, älykkyyks). Palvelutason tilaa kuvaavat värikoodit tarkoittavat:

- musta** = tila on erittäin huono tai juuri tulossa erittäin huonoksi
- keltainen** = tila on tyydyttävä tai juuri kääntymässä tyydyttäväksi (huonosta tai hyvästä suunnasta)
- vihreä** = tila on hyvä tai juuri kääntymässä hyväksi eikä lähiaikoina ole näköpiirissä tilan heikentymistä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Kohteena esimerkiksi nopeus, ennakoitavuus, ruuhkattomuus	●
Ympäristö. Kohteena esimerkiksi jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytykset, meluntorjunta ja pohjavesisuojaus	●
Turvallisuus. Kohteena yleensä kuolemien määrän vähentäminen	●
Talous. Kohteena esimerkiksi tien kunto	●
Älykkyyks. Kohteena esimerkiksi liikenteen ohjaus	●

Alla olevat tunnusluvut on tuotettu IVAR3-ohjelmistolla samoista lähtötiedoista (v. 2021) koko päätieverkolla. Nykytilaan on täydennetty juuri valmistuneet tai toteutusvaiheessa olevat Väyläviraston kehittämishankkeet. Onnettomuuksien tunnusluvut on muutettu vastaaviksi kuin TEN-T-tieverkon onnettomuusanalyysissä. Verrokkiryhmänä on pääväylien muodostama koko verkko. Yhteysvälin tunnuslukujen värikoodit kertovat suhteesta verrokkiverkoon:

- musta** = yli 10 % keskiarvoa huonompi
- keltainen** = ero keskiarvoon alle 10 %
- vihreä** = yli 10 % keskiarvoa parempi.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0,4 km (0,3 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	2 km (1,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	17,0	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	33,9	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,1 km (1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Tässä kuvataan yhteysvälin investointitarpeista lähimmän noin 10 vuoden aikana ja niiden sisällyttämisestä investointiohjelmaan (taulukosta "Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet" ja "Tärkeimmät muut tarpeet").

Tässä kohdin voidaan kertoa myös käynnissä olevista tai juuri valmistuneista merkittävistä hankkeista sekä taulukossa olevien hankkeiden suunnittelutilanteesta.

VARAUTUMISTARPEET

Tässä kuvataan (taulukon saraketta "Varautumistarve" täydentäen) yhteysvälin pidemmän aikavälin suunnittelu- ja investointitarpeista.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tässä kuvataan lyhyesti, jos yhteysväliselvityksessä on otettu kantaa myös tienpidon ulkopuolelle esimerkiksi rautateiden tai joukkoliikennepalvelujen kehittämistarpeisiin. Muussa tapauksessa kohta on jätetty tyhjäksi, vaikka yhteysvälin rinnalla olisikin ratayhteys, jolla on investointitarpeita. Asiaa ei ole selvitetty Pääteiden kehittämisperiaatteet -työn yhteydessä.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)	Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Jyväskylä–Lievestuore 16 km, pt I, KVL 9 750, 2- kaistatie, 50–100 km/h	<p>Investointiohjelman hankkeet on kuvattu viimeisimmän julkaisun (40/2022) mukaisena erotellen kehittämishankkeet, perusväylänpidon hankkeet ja MAL-hankkeet. MAL-hankkeista esitetään kokonaiskustannusarvio.</p>	Ohituskaistoja, jkpp-järjestelyt, Merisillat	2+2-kaistatie ja rinnakkais-
Lievestuore–Hankasalmi 26 km, pt I, KVL 5 710, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Väyläviraston ohjelmalliset osat	Jyväskylä
Hankasalmi–Suonenjoki 45 km, pt I, KVL 3 360, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Suonenjoki	8
Suonenjoki–Vehmassmäki 28 km, pt I, KVL 5 780, 2-kaistatie, mol, 80–100 km/h		Lehtola	8
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	3 M€ (KH 0 M€ + PVP 3 M€ + MAL 0 M€)	176 M€	107 M€

3 Strategiakortit

Vt 1 Helsinki–Turku
Vt 2 Helsinki–Pori
Vt 3 Helsinki–Tampere
Vt 3 Tampere–Jalasjärvi
Vt 3 / Vt 18 Vaasa–Seinäjoki
Vt 4 Helsinki–Lusi
Vt 4 Lusi–Jyväskylä
Vt 4 Jyväskylä–Oulu
Vt 4 / Vt 29 Oulu–Kemi–Tornio
Vt 4 Keminmaa–Rovaniemi
Vt 4 Rovaniemi–Inari
Vt 5 Lusi–Mikkeli
Vt 5 Mikkeli–Kuopio
Vt 5 Kuopio–Kajaani
Vt 6 Koskenkylä–Kouvola
Vt 6 Kouvola–Imatra
Vt 6 Imatra–Joensuu
Vt 6 Joensuu–Kajaani
Vt 7 Helsinki–Vaalimaa
Vt 8 Turku–Pori
Vt 8 Pori–Vaasa
Vt 8 Vaasa–Kokkola
Vt 8 Kokkola–Oulu
Vt 9 Turku–Tampere
Vt 9 Tampere–Jyväskylä
Vt 9 Jyväskylä–Kuopio
Vt 9 Kuopio–Joensuu
Vt 9 Onkamo–Niirala
Vt 12 Rauma – Tampere (länsi)
Vt 12 Tampereen kohdalla
Vt 12 Tampere (itä) – Lahti
Vt 12 Lahti–Kouvola
Vt 15 Kotka–Kouvola
Vt 19 Jalasjärvi–Uusikaarlepyy
Vt 21 Tornio–Kilpisjärvi
Vt 25 Hanko–Mäntsälä
Kt 40 Turun kehätie
Kt 50 Kehä III



Vt 1 Helsinki - Turku

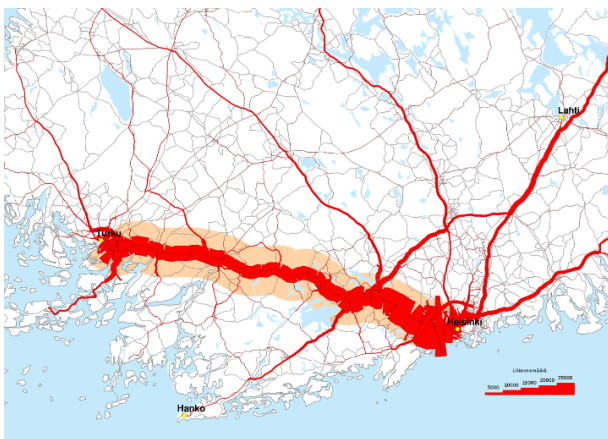
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 1 on Helsingistä Turkuun johtava moottoritie. Vt 1 on osa E18-moottoritietä ja Scan-Med TEN-T -ydinverkko-käytävää. Tie kytkee Keski-Euroopan, Pohjoismaiden pääkaupungit toisiinsa. Turku–Helsinki-moottoritie parantaa Etelä-Suomen liikenteen sujuvuutta ja alueen elinkeinoelämän edellytyksiä. Valtatie on merkittävä valtakunnallinen joukkoliikennekäytävä.

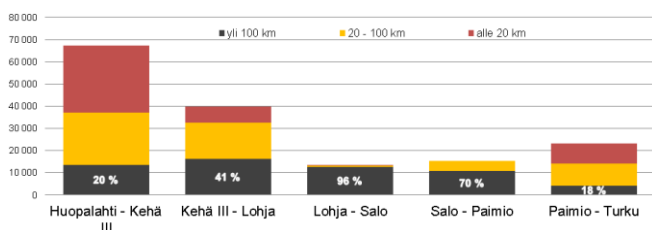


NYKYTILA

Helsingin ja Turun päässä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti. Liikennemäärä on Helsingin päässä poikkeuksellisen suuri, noin 70 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Turun päässä liikennemäärä on yli 29 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteen määrä on pienimmillään noin 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Helsingin seudulle tai Turkuun. Osa liikenteestä jatkaa Vt 4 pitkin Lahteen, Vt 7 pitkin Haminan suuntaan ja Vt 3 pitkin Tampereelle. Myös Vt 2 pitkin Poriin suuntautuu jonkin verran liikennettä.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen noin 10 000–15 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta E18 Turun kehätien länsipuolella määrä

laskee 4 000 ajoneuvoon. Paikallista liikennettä on merkittävästi Helsingin ja Turun päissä. Seudullista liikennettä on paljon Helsingistä Lohjalle sekä Paimiosta Turkuun.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon, liikenneturvallisuuden jatkuvaan paranemiseen sekä Helsingin seudun työmatkaliikenteen kohtuulliseen sujuvuuteen. Yhteysväliällä on huomattava määrä Lohjan ja Vihdin suunnista pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa seudullista joukkoliikennettä. Suurimmat palvelutasopuutteet kohdistuvat yhteysvälin Helsingin päähän, jossa liikenne ruuhkautuu välillä Kehä I–Kehä III päivittäin. Uusilla osuuksilla Lohjalta Turkuun yhteysvälin palvelutaso on kaikilta osin erittäin hyvä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä.	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C.	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä.	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys.	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia.	●
Ympäristö. Joukkoliikenne on aidosti kilpailukykyinen, sujuvat matkaketjut tarjoava vaihtoehto etenkin vilkkaimilla matkaväleillä.	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen.	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen.	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla.	●
Älykkäys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö E18-käytävässä.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin ongelmana on onnettomuuskustannusten suuri tiheys.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	6,6 km (4,2 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	0,1 km (0,0 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	5,7	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	45,6	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,6 km (0,4 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 1 Helsinki - Turku

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Helsingin päässä Huopalahden ja Kehä II:n välisellä osuudella melutaso ylittyy paikoin pientaloalueella tien pohjoispuolella.

Meluntorjuntaa tarvitaan Nuijalan ja Nihtisillan kohdalle. Puuttuvan melusuojauksen kustannusarvio on 3,7 M€. Melusuojaustarpeita on myös Kehä III:n ja Nummenkylän välillä sekä Munkkiniemen ja Munkkivuoren kohdalla.

Raskaan liikenteen taukopaikalle on tarve Espoon alueella korkeintaan 30 minuutin ajomatkan päässä Helsingin satamista ja lentoasemalta.

Paimio-Turku-osuudella on tarve reunaympäristön pehmentämiselle.

Investointiohjelmaan kirjattujen hankkeiden lisäksi yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat kustannusarvioltaan **18 M€** (MAKU 130, 2015=100).

VARAUTUMISTARPEET

Työmatkaliikenteen edelleen kasvaessa tien välityskykyä on tarpeen kasvattaa lisäkaistoin – ensin Tuomarilasta Kehä III:lle ja sitten edelleen aina Palojärven (vt 2) liittymään asti.

Kirkkonummen Veikkolassa ja Lohjan Lempolassa suunnitellaan Espoo-Lohja-Salo -oikoradan (ESA-radan) rakentamiseen liittyviä eritasoliittymien parantamisia ja niiden maanteiden järjestelyjä. Espoon Histassa, Kirkkonummen Veikkolassa ja Lohjan Lempolassa (Saukkolantie ja Lehmijärventie) radan rakentamiseen liittyy uuden eritasoliittymän rakentaminen, **20–25 M€**.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Helsingin ja Turun välinen junayhteys kulkee Karjaan kautta eikä ole matka-ajaltaan juurikaan tieyhteyttä nopeampi. Helsinki-Turku nopean junayhteyden ja siihen liittyvän uuden Salo-Lohja-Espoo-oikoradan suunnittelu on käynnissä.

Valtatien 1 kautta kulkevan valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen vaihtopaikkoja pääkaupunkiseudun poikittaiseen joukkoliikenteen runkoverkkoon sekä liityntäpysäköintiä pitää kehittää koko yhteysvälillä.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Huopalahti-Kehä III 14 km, pt I, KVL 46 600, moottoritie, 50–100 km/h		Nuijalan meluntorjunta, 4 M€ . Raskaan liikenteen taukopaikka (Espoon Kulmakorpi), 5 M€ .	Lisäkaistat Tuomarila-Kehä III, 35 M€ .
Kehä III-Lohja 33 km, pt I, KVL 31 200, moottoritie, 100–120 km/h	Vt 1 Korissuonmäen viher-silta, Vihti (PVP) 2,6 M€ .	Meluesteen rakentaminen Veikkolan kohdalle, 8 M€ .	Lisäkaistat Kehä III-Palojärvi (vt 2), 4 etl parantaminen ja 1 uusi etl, 160–220 M€ .
Lohja-Salo 60 km, pt I, KVL 13 100, moottoritie, 100–120 km/h			ESA-radan aiheuttamat muutostarpeet Lempolan eritasoliittymässä, Saukkolantien ja Lehmijärventien suuntaisliittymien rakentaminen, 7 M€ .
Salo-Paimio 28 km, pt I, KVL 15 000, moottoritie, 100–120 km/h			13 sillan korjaus, 54 M€ .
Paimio-Turku 22 km, pt I, KVL 21 200, moottoritie, 80–120 km/h		Liikenneturvallisuuden parantaminen kallioleikkausten kohdalla, 1 M€ .	9 sillan korjaus, 44 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	3 M€ (KH 0 M€ + PVP 3 M€ + MAL 0 M€)	18 M€	300–360 M€



Vt 2 Helsinki - Pori

Strategiakortti 19.10.2022

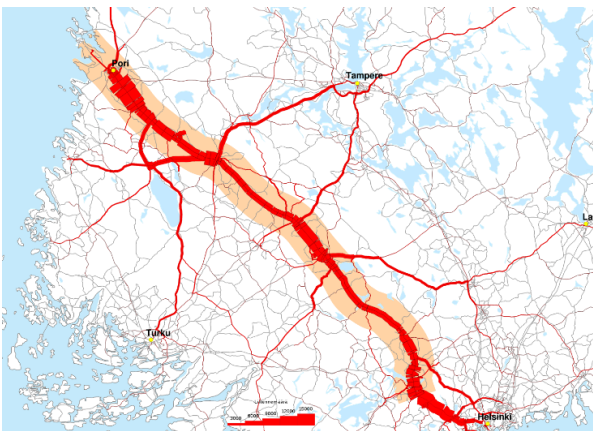
Valtatie 2 on Helsinki–Pori-välin pääyhteys ja yhdistää Satakunnan sekä lounaisen Hämeen Uuteenmaahan. Tie alkaa valtatieltä 1 Vihdissä ja kulkee Karkkilan, Forssan ja Huittisen kautta Poriin ja edelleen Mäntyluotoon. Yhteysväliä puuttuu pääosin rautatieyhteys, mikä korostaa tien merkitystä mm. joukkoliikenteessä. Vt 2 on osa erikoiskuljetusten runko-reittiä ja raskaan liikenteen osuus on tiellä suuri.



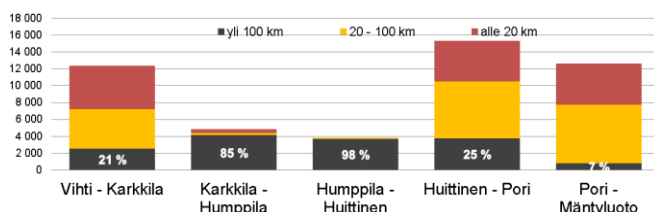
KVL 6 490
(1 830–19 200)
KVLRAS 740
(160–1 710)

NYKYTILA

Porin lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, jota käyttää päivittäin noin 19 000 ajoneuvoa. Liikenteen määrä vähenee tien keskivaiheilla ja on pienimmillään noin 2 900 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Poriin, Helsingin seudulle ja Forssaan. Liikennettä suuntautuu myös valtateitä 12 ja 9 pitkin Tampereelle, kt 43 ja st 204 pitkin Turkuun sekä kt 54 kautta Riihimäelle ja Lahteen.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 000–4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Porin ja Mäntyluodon välissä määrä jää alle 1 000 ajoneuvoon. Paikallista liikennettä on merkittävästi Porin

päässä ja Vihdissä. Seudullista liikennettä on myös sekä Helsingin että Porin seudulla.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään etenkin tiekuljetusten toimivuuden paranemiseen. Pääasiallinen ongelma raskaalle liikenteelle on tien riittämätön kunto, kapeus ja vaaralliset liittymät. Liikenneturvallisuuden kehitys on ollut myönteinen, mutta tavoitteisiin nähden riittämätön. Sujuvuusongelmia esiintyy Palojärven ja Vihdin välillä sekä Ulvilan ja Porin välillä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Tiekuljetusten sujuvuus liittymissä, nykyistä tasaisempi matkavuhti ja vähemmän häiriöitä ja niiden haittoja.	●
Toimivuus. Palvelualueiden riittävä palvelutaso ja sujuva liittyminen niille.	●
Toimivuus. Mahdollisuus tarjota kilpailukykyisiä joukkoliikennedyhteysyksiä.	●
Toimivuus. Liikennevirran HCM-palvelutaso on taajamien ulkopuolella vähintään C ja kaupunkialueilla vähintään D. Huonempi sallitaan 1–2 krt/vko.	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää.	●
Ympäristö. Valtatien lähelle kehittyvä maankäyttö tukeutuu riittäviin rinnakkaisväyliin ja turvalliseen päätielle liittymiseen.	●
Turvallisuus. Korkeintaan 10 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta 2027, joista korkeintaan yksi johtaa kuolemaan.	●
Ympäristö. 2027 on vähintään 20 % vähemmän yli 55 dBA:n tieliikennemelulle altistuvia kuin vuonna 2015.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliä sattuu enemmän onnettomuuksia tiekilometriä kohden. Liikenteen ruuhkautumista esiintyy Porin keskustan kohdalla sekä välillä Nummela–Vihti kk.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	4,4 km (2 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	6,2 km (2,8 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	13,7	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	32,7	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	11,3 km (5,1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysväliillä on kiireellisiä liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamistarpeita Vihdin ja Porin välillä. Porin keskustassa tiellä on sujuvuusongelmia. Liityntäpysäköintipaikkojen kehittämiseksi on tarvetta pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa joukkoliikenteessä.

Investointiohjelmassa olevat parannustoimenpiteet kohdistuvat Porin keskustan kohtaan, Ruskila–Haistila-ohituskaistaparin turvallisuuden parantamiseen sekä Huittisten ja Humpilan kohtiin. Vihti–Karkkila-välin parantaminen on investointiohjelman korissa 1B ja edellyttää esisuunnittelua ennen tiesuunnitelman käynnistämistä. Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **145 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmassa sisältyvät hankkeet ovat **99 M€**.

Humpilan Lasitehtaan kohdan suunnittelu on esiselvitysvaiheessa. Vihti–Karkkila-välin parantamisen tiesuunnitel-

man laadinta aloitetaan 2022–2023. Porin keskustan tiesuunnitelma on valmis ja Huittisten kohdan tiesuunnittelu on käynnissä. Kunkin kohteen toteuttamisvalmius on noin vuoden päästä tiesuunnitelman valmistumisesta.

VARAUTUMISTARPEET

Ulvila–Nakkila-osuudesta varaudutaan tekemään nelikaistainen ja tekemään liittymän porrastus Olkkalan ja Humpilan tien liittymässä. Yhteysväliä varaudutaan parantamaan nykyisiä ja rakentamaan uusia eritasoliittymiä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Pori–Mäntyluoto–Tahkoluoto-rata on sähköistetty vuonna 2021 ja radan rakenteita korjataan vuonna 2022. Seuraavana vaiheena parannetaan radan tasoristeysturvallisuutta poistamalla ja parantamalla tasoristeyskohtia, joita on 24 kappaletta. Tasoristeysturvallisuuden parantamistoimenpiteet toteutetaan vuosina 2023–2024.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)	Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Vihti–Karkkila 31 km, pt I, KVL 9 320, 2+2-kaistatie Nummelaan, muutoin 2-kaistatie, 60–100 km/h	Vt 2 parantaminen mt 120–Karkkila, 12 M€ .	Nummela–Vihdin kk-välin 4-kaist., tasoliittymien poisto, Vihdin kk etl, 30 M€ . Olkkalan liittymän porrastus, jkpp-alikulku Vihdin kirkonkylän kohdalla, 2 M€ .	Uudet etl:t Vihdin kk, Hevoshaantie, Santasalonkatu, Karkkila E, 22 M€ .
Karkkila–Humpila 68 km, pt I, KVL 4 830, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Humpila, Lasitehtaan kohdan liittymä-, pysäkki- ja liityntäpysäköintijärjestelyt, rinnakkaisyhteys ja jkpp-yhteys sekä tarvittavat alikulut ja kytkeminen valtatiehen 2 ja Humpilan keskustan suuntaan (mt 2814), 10 M€ .	Karkkilan eteläisen etl:n täydentäminen ja Forssan pohjoisen etl:n rakentaminen (Autokeidas), 10 M€ . Maakuntakaavassa esitetyn logistiikka-alueen kytkeminen valtatiehen 2, 2 M€ . Vt 2/vt 9 etl:n rampit, 5 M€ . Humpilan ylikulkusillan uusiminen, 11 M€ . Kennin ja Matkuntien etl rampit, 17 M€ .
Humpila–Huittinen 44 km, pt I, KVL 3 120, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Vt 2 Humpilan kohta, 8 M€ .	Kanteenmaan liittymän porrastus, 1 M€ .	Välin mt 2814–vt 9 liittymäparannukset maankäytön kehittämisen tarpeisiin, 4 M€ . Loimijoen sillan uusiminen, 4 M€ .
Huittinen–Pori 63 km, pt I, KVL 8 780, Ulvila–Pori 2+2 kaistaa, muutoin 2-kaistatie, 60–100 km/h	Vt 2 Ruskila–Haistila, Ulvila, 7 M€ . Vt 2 parantaminen Porin keskustassa 64 M€ . Vt 2 Huittisten kohdalla (PVP) 8 M€ (valtion osuus).	Poistetaan Pori–Tampere radalta tasoristeyskohtia Ulvilassa 8 kpl (Väyläviraston hanke), 4 M€ .	Vt 2 parantaminen Ulvilan kohdalla, 54 M€ . Friitala–Nakkila 4-kaistaistetaan osuus ml. Haistilan ja Ruskilan etl:t, 76 M€ . Lentoaseman risteys sillan korjaus, 5 M€ .
Pori–Mäntyluoto 17 km, pt I, KVL 8 210, 2-kaistatie, 60–80 km/h			Ulasoorin eritasoliittymä, 10 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	99 M€ (KH 91 M€ + PVP 8 M€ + MAL 0 M€)	46 M€	220 M€



Vt 3 Helsinki - Tampere

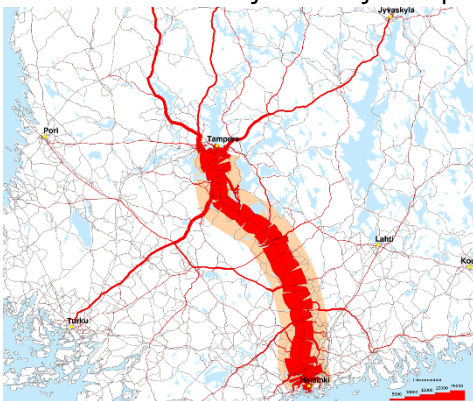
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 3 välillä Helsinki–Tampere yhdistää pääkaupunkiseudun valtakunnallisesti merkittävään keskukseseen ja edelleen Pohjanmaahan. Yhteysväli on koko Suomen mittakaavassa yksi keskeisimmistä sekä tavara- että henkilöliikenteen väylistä, ja siitä onkin kehittynyt tärkeä Suomen kasvukäytävä (HHT-käytävä). Yhteysväli muodostaa myös runkoyhteyden useiden kaupunkien ja taajamien laajentuneelle työssäkäyntialueelle. Yhteysväliillä on myös rautatieyhteys, mutta linja-autoliikenteen merkitys on suuri paitsi valtakunnallisessa, myös seudun sisäisessä joukkoliikenteessä. Pääkaupunkiseudulla tiivistyvän maankäytön tarpeet pitää sovittaa yhteen väylän valtakunnallisten tarpeiden kanssa. Myös vaihtopaikkoja pääkaupunkiseudun poikittaisiin runkolinjoihin pitää kehittää.

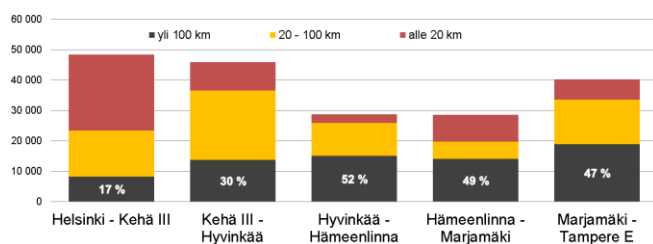


NYKYTILA

Molemmissa päissään tie on vilkas sisääntuloväylä. Helsingin päässä liikennemäärä on 55 000 ajoneuvoa ja Tampereella 43 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pienimmät liikennemäärät ovat tien keskivaiheilla. Raskaan liikenteen määrä on tiellä suuri.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa on Helsingin ja Tampereen välistä liikennettä. Jonkin verran liikennettä jatkaa Vt 3 pitkin Vaasan suuntaan ja Vt 9 pitkin Jyväskylään sekä Turkuun.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 8 000–20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pitkämatkaisen liikenteen suuri osuus painottuu Tampereen päähän. Paikallista liikennettä on merkittävästi Helsingin päässä sekä Toijalasta Tampereelle. Seudullinen liikenne korostuu erityisesti Klaukkalan ja Kehä III:n välillä. Raskas liikenne painottuu Helsingin seudulle (keskimäärin yli 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa).

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon, liikenneturvallisuuden jatkuvaan paranemiseen sekä Helsingin ja Tampereen seutujen työmatkaliikenteen kohtuulliseen sujuvuuteen. Työssäkäyntiliikenteen ruuhkautuminen Helsingin päässä Hakamäentien ja Keimolan välillä on arkipäiväistä, ja se haittaa myös linja-autoliikennettä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä.	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C.	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä.	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys.	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia.	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen.	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen.	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin ongelmia ovat Helsingin pään ruuhkat sekä onnettomuuskustannusten suuri tiheys.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	10,7 km (6,4 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	0,2 km (0,1 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	5,5	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	54,7	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,1 km (0,1 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 3 Helsinki - Tampere

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin ajankohtaiset parantamistarpeet kohdistuvat välille Kannelmäki–Kaivoksela, jolla on ruuhkaisuutta ja ongelmia bussiliikenteen kilpailukyvyssä ja ramppien pituudessa. Tiejakson varrella olevat asuinalueet ovat meluisia ja epäviihtyisiä.

Investointiohjelmassa olevien hankkeiden jälkeen tärkeimmät kohteet ovat melusuojaus Kaivoksella ja välille Kulju–Tampere (yleissuunnitelma tehty), kolmansien kaistojen rakentaminen välille Kannelmäki–Kaivoksela sekä eritasoliittymien parantaminen, jalankulku- ja pyöräilyjärjestelyjen parantaminen.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **171 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **71 M€**.

Pirkanhovin palvelualueen rekkaparkin kehittämistä on tarpeellista selvittää.

VARAUTUMISTARPEET

Toisessa vaiheessa välillä Kannelmäki–Kaivoksela parannetaan sekä Kannelmäen että Kaivokselan eritasoliittymiä. Kannelmäen eritasoliittymään lisätään busseille läpiajorampit ja Kaivokselan liittymään rakennetaan lisäramppi etelästä itään sekä kevyen liikenteen järjestelyjä.

Pidemmällä aikavälillä varaudutaan kolmansiin kaistoihin välillä Marjamäki–Puskiainen ja valtatie 3 kääntämiseen Lempäälästä Pirkkalaan. Uusi yhteys on merkitty Pirkanmaan maakuntakaavaan 2040. Muutoksen yleissuunnitelma on tekeillä. Valaistusta pitää kehittää Hattulan kohdalla ja Tampere–Lempäälä-välillä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Helsinki–Kehä III 10 km, pt I, KVL 44 600, moottoritie, 50–80 km/h	Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela, Helsinki ja Vantaa (MAL), 68 M€ (kokonaiskustannusarvio).	Lisäkaistat Kehä I–Kaivoksela, meluntorjunta, Kehä I etl:n pikaparantamiset ja Kuninkaantammen etl, 54 M€ . Kaivokselan meluntorjunta, 1,3 M€ .	Lisäkaistat Kaivoksela–Martin kyläntie, 39 M€ .
Kehä III–Hyvinkää 38 km, pt I, KVL 31 700, moottoritie, 80–120 km/h		Raskaan liikenteen palvelualueen ja joukkoliikenteen vaihtopaikan kehittäminen Keimolassa, 5 M€ . Pysäkkien kehittäminen Hyvinkäällä, 0,2 M€ .	Lisäkaistat ja liittymä- ja rinnakaistiejärjestelyt Kehä III–Luhtaanmäki ja valaistus mt 132–kt 45 välille, 84 M€ .
Hyvinkää–Hämeenlinna 45 km, pt I, KVL 23 700, moottoritie, 100–120 km/h	Vt 3 / kt 54 joukkoliikenteen vaihtopaikka, Riihimäki (PVP), 2,5 M€ .	Viralan eritasoliittymä, pohjavesisuojaus 2. vaihe, 3 M€ . Moreenin etl, 16 M€ .	Valaistuksen rakentaminen väleille vt 25–Uhkola ja Hakoinen–Hämeenlinna sekä Harvialan orren etl, 8 M€ .
Hämeenlinna–Marjamäki 64 km, pt I, KVL 19 400, moottoritie, 100–120 km/h	Vt 3 / kt 57 Ojoisten eritasoliittymän eteläisen rampin liikennevalot, Hämeenlinna (PVP), 0,6 M€ .		
Marjamäki–Tampere E 11 km, pt I, KVL 42 300, moottoritie, 100 km/h		Erkanemis- ja ramppijärjestelyt Lakalaivan, Tampere E:n ja Särkijärven eritasoliittymässä, 5 M€ . Valaistus välille Lempäälä–Tampere, 2 M€ . Melusuojaus välille Kulju–Tampere, 11 M€ . Linja-autopysäkit Automiehenkadun risteyssillan läheisyyteen, 2 M€ .	3. kaistat välille Marjamäki–Puskiainen ja uusi moottoritieteyhteys Lempäälästä (Puskiainen) Pirkkalaan, 162 M€ (YS tekeillä) .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	71 M€ (KH 0 M€ + PVP 3 M€ + MAL 68 M€)	100 M€	293 M€



Vt 3 Tampere - Jalasjärvi

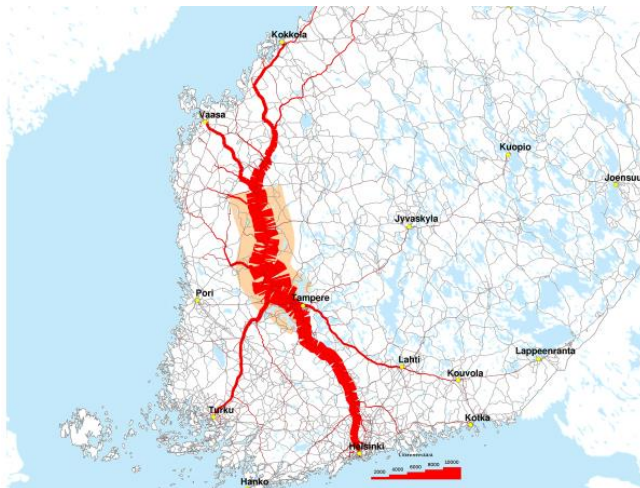
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 3 välillä Tampere–Jalasjärvi yhdistää Etelä-Pohjanmaan maakunnan valtakunnalliseen keskukseseen (Tampere) ja Pirkanmaalle sekä edelleen pääkaupunkiseudulle. Tie on merkittävä etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjä. Yhteysvälin rinnalla kulkee myös rautatieyhteys. Rautatieyhteys palvelee lähinnä Tampereen, Seinäjoen ja Vaasan kaupunkien välistä liikennettä.

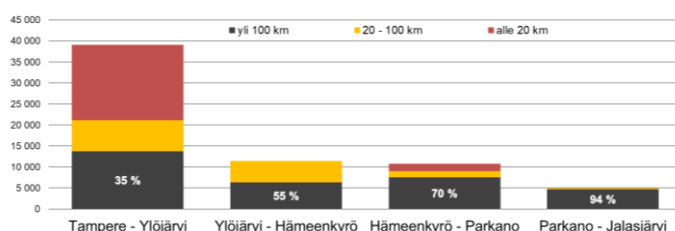


NYKYTILA

Tampereella valtatie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, ja liikennemäärä on Tampereen ja Ylöjärven välillä keskimäärin 36 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tampereen päässä liikennemäärä on enimmillään noin 55 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärä laskee pohjoiseen mentäessä, ja on keskimäärin Ylöjärven ja Jalasjärven välillä 5 200–8 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Tampereen seudulle, Seinäjoelle sekä Helsinkiin. Merkittävä osa jatkaa kuitenkin Vaasaan, Kokkolaan ja Turkuun.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä vaihtelee jaksosta riippuen paljonkin (4 600–13 700), mutta keskimäärin se on noin 7 000 (56 %). Paikallista liikennettä on merkittävästi Tampereella. Myös seudullinen liikenne korostuu yhteysvälin eteläpäässä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään pääasiassa kuljetusten hyvään toimivuuteen ja vakavien liikenneonnettomuuksien vähentämiseen. Yhteysvälin palvelutaso on keskimäärin hyvä. Palvelutasopuutteina ovat sujuvuusongelmat Ylöjärven ja Hämeenkyrön kohdilla. Hämeenkyrön tilanne paranne Hämeenkyrönväylän valmistuttua.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Vakavien liikenneonnettomuuksien vähentäminen vaarantamatta kuljetusten toimivuutta.	●
Toimivuus. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden tukeminen	●
Toimivuus. Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus (raskaan liikenteen matka-aikatakuu ympäri vuoden).	●
Toimivuus. Joukkoliikenteen liityntäyhteyksien parantaminen.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin puutteista korostuu ruuhkautuva tiepituus. Tien ruuhkautuminen on ongelma Tampereen läntisellä kehätiellä Pirkkalassa sekä Ylöjärven kohdalla.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	5,6 km (3,7 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,1 km (2 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	7,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	30,3	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,3 km (0,2 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin ongelmat liittyvät turvallisuuteen, sujuvuuteen ja yleiseen laatuun. Liikennöitävyyden ongelmia ovat nopeustasojen vaihtelu (taajamat, yksityistiet, mutkaisuus) ja ohittamisen vaikeus kapealla ja mäkisellä tiellä. Liikenneturvallisuus on myös tiellä heikko.

Yksi yhteysvälin tärkeimmistä kohteista on rakenteilla oleva Hämeenkyrönväylä (65 M€), joka valmistuu 2023.

Tampereen läntisen kehätien kolmansien kaistojen (Tampere E–Sarankulma) rakentamisesta on tehty aluevaraus-suunnitelma. Hämeenkyrön ja Teikankaan välisen ohituskaistatien ja eritasoliittymähankkeiden tiesuunnitelmat ovat tekeillä. Ikaalinen (Teikangas)–Jalasjärvi-välin parantamiskohteista ei ole vielä hankesuunnitelmia pois lukien investointiohjelman kohteet. Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **186 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **50 M€**.

Hankkeeseen liittyvistä tiesuunnitelmista suurin osa on joko hyväksytty tai hyväksyttävänä, ja rakentaminen olisi mahdollista aloittaa heti useiden osahankkeiden osalta.

VARAUTUMISTARPEET

Tampere E:n ja Ylöjärven Elovainion välisellä moottoritie-osuudella varaudutaan lisäkaistoihin tietyillä jaksoilla. Väli Elovainio–Kyröskoski varaudutaan parantamaan 2+2-kaistatieksi eritasoliittymän. Kyröskoski–Ikaalinen (Teiharju) -väli varaudutaan parantamaan 2+1-kaistatieksi eritasoliittymän ja Ikaalinen (Teiharju)–Parkano -väli pääosin 2+1-kaistatieksi tasoliittymän. Parkanon ja Jalasjärven välillä varaudutaan rakentamaan ohituskaistoja säännöllisesti, liittyvät pääosin tasoliittymä.

Varautumisen merkittävimmät kehittämistarpeet ovat nykykäsitteiden mukaan Ylöjärvi–Hämeenkyrö-välillä, josta on olemassa yleissuunnitelma. Muita tunnistettuja suunnittelutarpeita ovat kolmannet kaistat Pirkkalan ja Pitkäniemen välillä, ohituskaistat Teikankaan ja Parkanon välillä, vt 3/vt23 eritasoliittymä sekä Jalasjärven eritasoliittymien parantaminen. Näistä ei ole vielä suunnitelmia ja kustannusarviot ovat hyvin alustavia.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tampere–Vaasa-yhteysväliselvityksessä on päätien rinnalla käsitelty joukkoliikenteen kehittämistä. Kiireellisinä toimenpiteinä esitetään liityntäpysäkkijärjestelyjä (Parkano, Hämeenkyrö). Pidemmällä tähtäimellä varaudutaan kaksoisraiteeseen välillä Tampere–Seinäjohti.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Tampere E–Ylöjärvi (Elovainio) 21 km, pt I, KVL 36 400, moottoritie, 60–100 km/h		Tampere E–Sarankulma (2 km) kolmannet kaistat, 22 M€ . Liikenteenohjaus, 1 M€ . Elovainiontien ja Hallitien liittymä eritasoon ennen uutta linjausta, 1,5 M€ .	Pirkkala–Pitkäniemi (sis. Rajasalmien siltojen kohdan) 3. kaistat, 54 M€ .
Ylöjärvi (Elovainio)–Parkano 72 km, pt I, KVL 8 640, 2-kaistatie ja paikoin ohituskaistoja, 50–100 km/h	Hämeenkyrönväylän jatke eli 2+2-kaistainen tie (Sarkkila–Hanhijärvi), 8 M€ . Alaskylä–Parkano, ohituskaistat ja oikaisu 15 M€ . Mansoniemen kohdan liittymäjärjestelyt (PVP), 4,5 M€ .	Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie (2+1) Hämeenkyröstä (Osara) Ikaalisiin eritasoliittymän, 32 M€ . Ikaalinen–Teikangas 2+1-tie eritasoliittymän, 22 M€ .	2+2-kaistainen moottoritie Ylöjärveltä (Elovainion uusi etl) Hämeenkyröön (Sarkkila) uudelle linjaukselle, 127 M€ . Teikangas–Parkano 2+1-tie osittain eritasoliittymän, 54 M€ .
Parkano–Jalasjärvi 59 km, pt I, KVL 5 160, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Vt 3 Koskuen ja Rajalanmäen kohdat (ohituskaistaosuudet), Kurikka, 11 M€ . Vt 3 ja Vt 19 liittymä Jalasjärvellä (yksirampainen ETL), Kurikka, 11 M€ .	Vt 23 liittymä-EPOELYn raja geometrian parantaminen, lentäminen ja mahdolliset ohituskaistat, 54 M€ . Jalasjärven eritasoliittymien parantaminen, 5 M€ . Liittymäjärjestelyt (4 kpl) välillä Kuivasjärvi–Koskue, ei kustannusarviota .	Vt 3/vt 23 liittymän parantaminen eritasoliittymäksi, 11 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	50 M€ (KH 45 M€ + PVP 5 M€ + MAL 0 M€)	138 M€	246 M€



Vt 3 / Vt 18 Vaasa - Seinäjoki

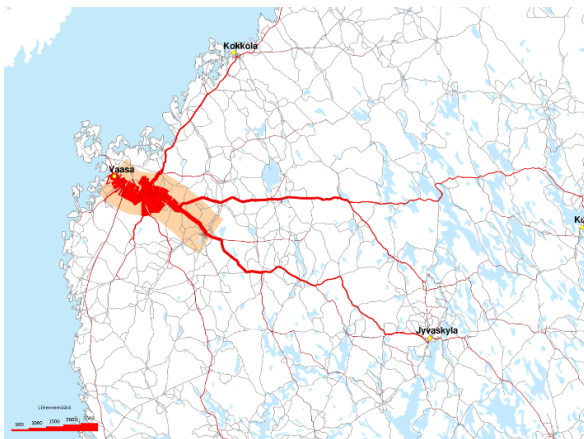
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 3 sekä valtatie 18 välillä Vaasa–Seinäjoki yhdistävät Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakunnat. Valtatie 3 välillä Vaasa–Laihia on osa kansainvälistä Euroopan laajuista TEN-T kattavaa verkkoa, ja tie on vilkas työmatkaliikenteen väylä. Yhteysväliillä on myös rautatieyhteys.

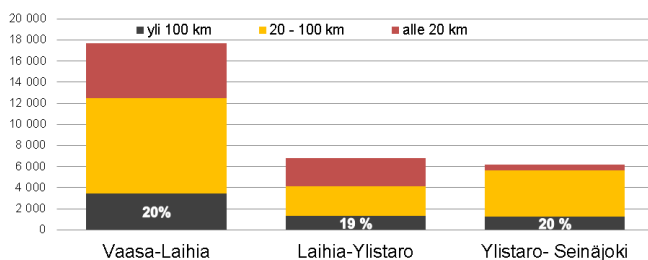


NYKYTILA

Liikennemäärä on korkeimmillaan Vanhan Vaasan kohdalla noin 16 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muualla valtatie 3 osuudella liikennettä on vähintään 7 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä 18 vuorokauden liikennemäärä vaihtelee noin 5 300–8 300 ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Vaasaan, Vaasan satamaan, Laihialle ja Seinäjoen seudulle. Osa liikenteestä jatkaa Kakkolan kautta pohjoiseen, Jyväskylään sekä Tampereen kautta Helsinkiin.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä vaihtelee jaksosta riippuen (1 200–3 500). Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Vaasassa että Seinäjoella.

Seinäjoki–Ylistaro-välillä on pääasiassa seudullista liikennettä. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on suurimmillaan vain 20 %.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään pääasiassa kuljetusten hyvään toimivuuteen, joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja kulkutapaosuuden lisäämiseen sekä vakavien liikenneonnettomuuksien vähentämiseen. Yhteysvälin palvelutaso on keskimäärin hyvä. Palvelutasopuutteina ovat sujuvuusongelmat Laihian ja Seinäjoen kohdilla.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Vakavien liikenneonnettomuuksien vähentäminen vaarantamatta kuljetusten toimivuutta.	●
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä häiriöiden vähentäminen.	●
Toimivuus. Matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys työmatkaliikenteelle niin autolla kuin joukkoliikenteellä: taajamissa palvelutaso vähintään D ja taajamien ulkopuolella vähintään C.	●
Toimivuus. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden tukeminen.	●
Toimivuus. Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen.	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen kilpailuaseman vahvistaminen mm. aikataulusuunnittelun, toimivien liityntäyhteyksien ja matkaketjujen sekä uusien joukkoliikennepalvelujen ja lipputuotteiden avulla.	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää.	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin puutteena korostuu keskimääräistä hieman heikompi liikenneturvallisuus.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,1 km (3,9 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	11,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (€/tie-km)	32,4	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,7 km (0,9 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 3 / Vt 18 Vaasa - Seinäjoki

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin investointitarpeet liittyvät turvallisuuden, sujuvuuden ja yleisen laatutason parantamiseen. Liikennöitävyyden ongelmia ovat nopeustasojen vaihtelu (taajamat, yksityistiet) ja ohittamisen vaikeus kapealla tiellä. Liikenne-turvallisuustilanne on yhteysväliillä heikko.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on ratkaisuihin riippuen **180–224 M€** (MAKU 130, 2015=100). Yhteysvälin ensimmäisen vaiheen hanke sisältää keskikaiteellisia ohituskaistoja, liittymäjärjestelyjen parantamisia sekä yksityistieliittymien vähentämistä, jotka parantavat myös paikallisten asukkaiden liikkumisedellytyksiä. Yksi merkittävä kehittämistarve on välillä Helsingby–Laihia, missä on selkeä tarve liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiselle. Tavoitetilassa Vaasa–Laihia on 2+2-kaistainen väylä. Välin yleissuunnittelu on käynnistynyt tielinjauksen ratkaisemiseksi. Vastaavasti Seinäjoen keskustan kohdan liikennejärjestelyt eivät vastaa pääväyläasetuksen mukaisia palvelutasovaatimuksia nopeusrajoituksen ollessa pääosin 50–60 km/h. Seinäjoen keskustan kohdan ratkaisuihin käynnistetään aluevaraus-suunnitelma vuoden 2022 aikana. Laihia–Seinäjoki-tie-suunnittelun aloittaminen sisältyy Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmaan.

VARAUTUMISTARPEET

Liikenteen määrän kasvaessa on varauduttava parantamaan yhteysvälin palvelutasoa. Tavoitetilassa Vaasa–Laihia on 2+2-kaistainen väylä. Laihian ja Seinäjoen välillä tie on korkealuokkainen pääväylä, jossa vilkkaat liittymät ovat eritasossa, tiellä on säännöllisesti ohituskaistaosuuksia ja liittymätiheys on rajoitettua. Tiellä on myös tarpeita poik-kileikkauksen leventämiseen ja jäljelle jäävien tasoliittymien parantamiseen. Seinäjoen keskustan kohdan tavoite-tila määritetään aluevaraus-suunnitelmassa.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Yhteysvälin kehityskäytävselvityksessä on valittu tavoitel-tavaksi strategiaksi joukkoliikenteen kokonaisvaltainen ke-hittäminen. Tavoitteena on, että linja-auto- ja junaliikenne tukevat ja täydentävät toisiaan tarjoten aidosti houkuttelevan ja kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Matka-ketjuissa huomioidaan yhteydet lentoasemalle ja erityisesti tavarakuljetusten osalta myös reitti Vaasan satamaan.

Kiireellisinä toimenpiteinä esitetään tasoristeysturvallisuuden parantamista yhteysväliillä puolipuomeilla tai tasoristeys-tyksiä poistamalla. Lisäksi rakennetaan tarvittaviin kohtiin uusia ohitus-/asemaraiteita ja parannetaan asemien laitu-rirakenteita.

Taajamakohteiden parantamiset parantavat asuinviihty-isyttä sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Vaasa–Laihia 22 km, pt I, KVL 10 200, 2-kaistatie/moottoritie/moot-toriliikennetie, 80–120 km/h		Helsingby–Laihia 2+2-keski-kaidetie eritasoliittymän, 118–162 M€.	
Laihia–Ylistaro 30 km, pt I, KVL 5 800, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Laihian ohituskaistaosuuden rakentaminen, kiireellisimpiä liittymä- ja tilusjärjestelyitä sekä jkpp-yhteyksien ja joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyiden parantamista. 19 M€. V-418 Vähäkyrön ylikulkusil-lan uusiminen tai korjaus, 2 M€.	Isonkyrön eritasoliittymän ja ohituskaistaosuuden rakentaminen, pohjaveden suojaus, 13 M€.
Ylistaro–Seinäjoki 28 km, pt I, KVL 7 430, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Halkosaaren eritasoliittymän rakentaminen, tien leventäminen ja ohituskaistaosuuden rakentaminen, rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyt, 19 M€. Vt 18 Seinäjoen keskustan kohta, ensimmäinen vaihe (mm. eritasoliittymien rakentaminen/parantaminen), 22 M€.	Pelmaan eritasoliittymä, jkpp-yhteyksien parantaminen, liittymäjärjestelyjä, Vt 18 Seinäjoen keskustan kohdan parantaminen, toinen vaihe.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		180–224 M€	13 M€



Vt 4 Helsinki - Lusi

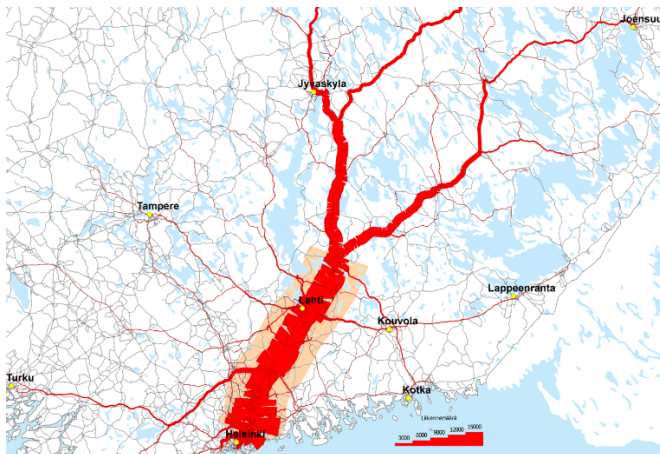
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 4 on osa TEN-T-ydinverkkoa, ja väli Helsinki–Lahti-moottoritie yhdistää pääkaupunki-seudun Päijät-Hämeeseen ja edelleen Keski-Suomeen ja Ouluun. Helsinki–Lahti-väli on myös osa Etelä-Suomen laajan työssäkäyntialueen runkoa. Liikenne on erittäin vilkasta ja tien merkitys on suuri myös joukko- ja tavaraliikenteelle. Väliä on myös rautatieyhteys.

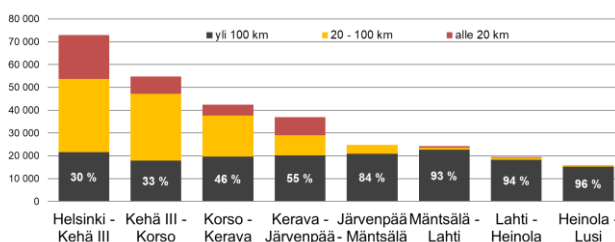


NYKYTILA

Helsingissä tien liikennemäärät ovat 70 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun valtatiet 4 ja 7 yhdistyvät. Lahteen päin siirryttäessä liikennemäärät ovat 21 800–56 300 ajon./vrk. Raskaan liikenteen määrä on tiellä suuri.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Helsinkiin ja Helsingin seudulle. Lahdesta liikennettä jatkaa sekä vt 4 pitkin Jyväskylään että vt 5 pitkin Mikkelin suuntaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on varsin tasaisesti 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi Helsingin päässä ja välillä Kerava–Järvenpää. Myös seudullinen liikenne painottuu välille Helsinki–Järvenpää. Raskas liikenne painottuu Helsingin seudulle (keskimäärin yli 2 800 ajoneuvoa vuorokaudessa).

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon, liikenneturvallisuuden jatkuvaan paranemiseen sekä Helsingin seudun työmatkaliikenteen kohtuulliseen sujuvuuteen. Yhteysvälin palvelutaso on pääosin hyvä. Ruuhkaisuutta on Vantaalla Kehä I ja Kuninkaankmäen välillä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliä	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●
Älykkäisyys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö ongelmakohteissa	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin ongelmina ovat Helsingin pään ruuhkat sekä onnettomuuskustannusten suuri tiheys.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	5,8 km (4,2 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	0 km (0 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	5,5	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (€/tie-km)	56,3	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0 km (0 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 4 Helsinki - Lusi

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat välille Helsinki–Järvenpää, jolla liikenne on erittäin vilkasta, ruuhkautuvaa ja häiriöherkkää ja liikenneturvallisuus on huono.

Investointiohjelmassa mukana olevien kohteiden jälkeen tärkeimmät tarpeet ovat Kehä III:n ja Järvenpään välisellä osuudella. Tarpeen kohdistuvat liikenteenhallinnan kehittämiseen, välityskyvyn lisäämiseen, vaihtopysäkkeihin ja meluntorjuntaan.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **193 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelman sisältävät hankkeet ovat **153 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliillä varaudutaan liikenteen ja maankäytön kasvun tarpeisiin lisäkaistoin, uusin eritasoliittymin ja meluntorjuntaa lisäämällä.

Vantaalle suunnitellun pikaraitiotien (Mellunmäki–lentotase) yhteydessä kehitetään myös vt 4 suunnasta tulevan joukkoliikenteen vaihtomahdollisuuksia.

MUU LIIKENNEJÄRJESTEMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Helsinki–Kehä III 9 km, pt I, KVL 49 700, moottoritie, 80–100 km/h	Vt 4 välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä, Helsinki (sis. liikenteen hallinta Vt 4 Koskela–Järvenpää ja Vt 7 välillä Vt 4–Kehä III, 129 M€ .	Lahdenväylää ja Kehä I:tä parannetaan suunnittelujaksolla kaista- ja ramppijärjestelyillä sekä Ilmasillan uudella eritasoliittymällä.	
Kehä III–Korso 8 km, pt I, KVL 53 700, moottoritie, 100–120 km/h	Hakunilan vaihtopysäkit Vantaan pikaraitiotien rakentamisen yhteydessä (MAL), 24 M€ .	Liikenteenhallintajärjestelmä, meluntorjunta Päiväkumpu, 4 M€ . Lisäkaistat Kehä III–Koivukylä (2. vaihe), 15 M€ . Jokiniementien vaihtopysäkit, 12 M€ .	Lisäkaistat Koivukylänväylä–Korso, meluesteen rakentaminen (Päiväkumpu), Keravan logistiikkakeskuksen uusi yhteys, vaihe 2, eritasoliittymän rakentaminen, Keravan pohjoisen eritasoliittymän rakentaminen, 30 M€ .
Korso–Järvenpää 12 km, pt I, KVL 38 900, moottoritie, 120 km/h		Meluntorjunta Metsola–Jokivarvi 5 M€ . Liikenteenhallintajärjestelmä, valaistuksen rakentaminen Järvenpään kohdalla, 1 M€ .	
Järvenpää–Mäntsälä 22 km, pt I, KVL 25 100, moottoritie, 120 km/h			
Mäntsälä–Lahti 46 km, pt I, KVL 23 600, moottoritie, 120 km/h		Valaistuksen rakentaminen (Mäntsälä, Orimattila, Hollola, Lahti), 3 M€ .	Kujalan eritasoliittymän rakentaminen, 3 M€ .
Lahti–Lusi 43 km, pt I, KVL 18 600, moottoritie, 120 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	153 M€ (KH 129 M€ + PVP 0 M€ + MAL 24 M€)	40 M€	33 M€



Vt 4 Lusi - Jyväskylä

Strategiakortti 19.10.2022

Vt 4 on Suomen merkittävin pohjois-eteläsuuntainen pääväylä, joka on osa TEN-T-ydinverkkoa. Valtatie 4 on Lusista pohjoiseen kaksikaistainen päätie, joka jatkuu Jyväskylän kautta Ouluun ja pohjoiseen Suomeen. Väliillä Lahti–Jyväskylä ei ole suoraa rautatieyhteyttä.



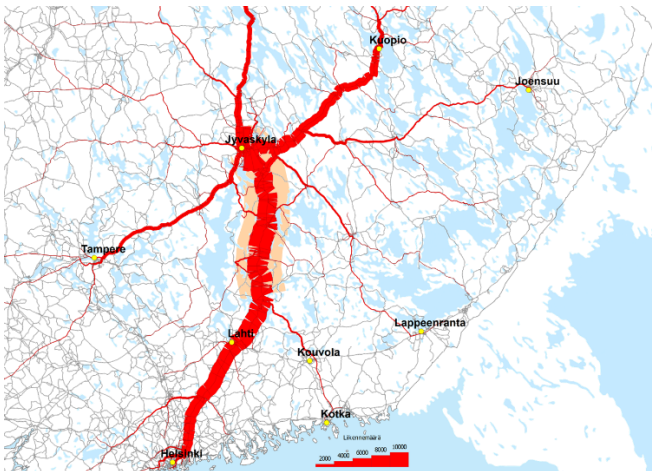
Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on hallitseva (yli 90 %) Vaajakosken eteläpuolella ja pitkämatkaisen liikenteen liikennemäärä vaihtelee välillä 6 000–13 000 autoa vuorokaudessa. Paikallista ja seudullista liikennettä on lähinnä Jyväskylän päässä.

PALVELUTASOANALYYSI

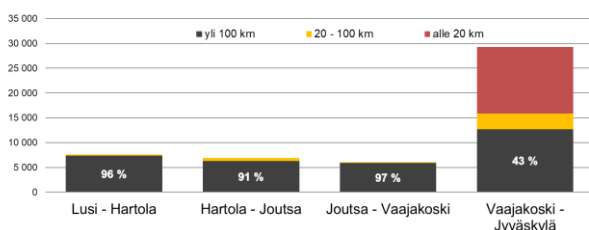
Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään ensisijaisesti turvaamaan turvallinen liikkuminen, kuljetusketjujen toimivuus ja kustannustehokkuus. Tien turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin. pitkämatkaisten kuljetusten hyvä palvelutaso sekä parantamaan liikenneturvallisuutta. Palvelutasovaateiden mitoitettava asiakasryhmä on raskaan liikenteen runkokuljetukset.

NYKYTILA

Lusin ja Vaajakosken välillä liikennemäärä on keskimäärin noin 5 800–7 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vaajakoskelta Jyväskylään tie on merkittävä työmatkaliikenteen reitti ja liikennemäärä on noin 24 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Lahteen, Helsingin seudulle ja Jyväskylän seudulle. Merkittävä osa liikenteestä jatkaa kuitenkin myös vt 9 pitkin Kuopioon, vt 9 pitkin Tampereelle ja vt 4 pitkin pohjoiseen.



Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.	●
Turvallisuus. Turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin.	●
Toimivuus. Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus mahdollistavat tehokkaan logistiikan.	●
Toimivuus. Henkilöautoliikenteen sujuvuutta varmistetaan ohitusmahdollisuuksin.	●
Älykkäisyys. Liikenteenohjaus on dynaamista ja nopeusrajoitukset muuttuvat olosuhteiden mukaan koko yhteysväliä siinä tilanteessa, kun tienvarsilaitteita on voitu luopua ja informaatio annetaan suoraan ajoneuvoihin.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliä on hieman keskimääräistä korkeampi onnettomuuskustannusten aste ja -tiheys. Yhteysvälin ruuhkautuva tiejakso on Vaajakosken ja Jyväskylän välillä.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	2,5 km (2 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,1 km (2,6 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	11,0	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	30,8	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,4 km (0,4 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Investointiohjelmassa olevien kohteiden jälkeen yhteysvälin tehokkain toimenpide on moottoritien toteuttaminen Vaajakoskella uuteen Varassaaren kautta kulkevaan maastokäytävään. Lusi–Toivakka-välille suunnitellaan lisää keskikaiteellisia ohituskaistaosuuksia sekä eritasoliittymäjärjestelyjä. Kustannusarviot määritellään vuonna 2022 valmistuvassa Lusi–Kanavuori-toimenpideselvityksessä.

Toivakka–Jyväskylä-tiesuunnitelman muutos ja Vaajakosken kohdan tiesuunnitelma sisältyvät Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmaan.

Erityisesti raskaiden HCT-kuljetusten takia parantamistarvetta kohdistuu Joutsansalmen 2-siltaan Joutsassa (KES-791). Tiesuudella Lusi–Joutsa on joitakin jalankulun ja pyöräilyn yhteystarpeita Kalhossa, Koitintien kohdalla ja Ruskealasta Lestiin, jotka voivat edetä omina hankkeinaan tai osana isompaa valtatiekehittämistä ja sen rinnakkais-tiejärjestelyjä (2+1-keskikaidetie).

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **222 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **199 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväli Lusista Toivakkaan ja Kanavuoreen varaudutaan parantamaan vuoteen 2050 mennessä jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi, jolle liitytään vain eritasoliittymien kautta. Valtatielle rakennetaan jatkuva maantie- tai katutasoinen rinnakkaistie. Yhteysvälin suunnittelu on toimenpideselvitysvaiheessa. Toimenpiteiden kustannusarviot määritetään Lusi–Kanavuori-toimenpideselvityksessä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Lusi–Hartola 35 km, pt I, KVL 7 080, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Liittymäjärjestelyt Hartolan kohdalla, eritasoliittymän rakentaminen, mt 4231 / mt 413, 7 M€ . Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Kalhonkyläntien ja Pohjolan välillä ja turvallisuuden parantaminen Koitintien (mt 423) kohdalla, 3,5 M€ .	<i>2+1-kaistainen valtatie, eritasoliittymät, jatkuva rinnakkaistie.</i>
Hartola–Joutsa 20 km, pt I, KVL 6 690, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Ruskealan sekä Lestin välillä, 1,8 M€ .	<i>2+1-kaistainen valtatie, eritasoliittymät, jatkuva rinnakkaistie.</i>
Joutsa–Vaajakoski 58 km, pt I, KVL 5 760, 2-kaistatie, 50–100 km/h	Vt 4 Leivonmäen pohjoispuolella, 13 M€ . Vt 4 Vestonmäen kohta, 9 M€ . Vt 4 Oravasaaren eritasoliittymä, 6 M€ .	<i>Keskikaiteelliset ohituskaistaosuudet ja eritasoliittymäjärjestelyt välillä Joutsa–Toivakka.</i> Eritasoliittymä, Joutsansalmen sillan uusiminen ja rinnakkaistiejärjestelyt Joutsan kohdalla, 50 M€ . Majalahden eritasoliittymän rakentaminen, 11 M€ .	<i>Jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, taajamien kohdat 2+2 kaistatietä, kattava rinnakkaistieverkko, eritasoliittymät.</i>
Vaajakoski–Jyväskylä 8 km, pt I, KVL 23 700, 2-kaistatie, lopussa moottoritie, 50–100 km/h	Moottoritien rakentaminen uuteen maastokäytävään Kanavuoren ja Haapalahden välille, melusuojauksen toteuttaminen nykyiselle Vaajakosken moottoritielle, 171 M€ .		
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	199 M€ (KH 199 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	73 M€	



Vt 4 Jyväskylä - Oulu

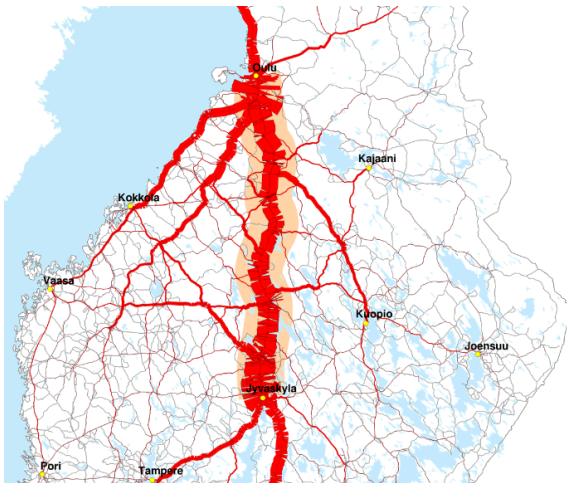
Strategiakortti 19.10.2022

Vt 4 Jyväskylä-Oulu on pitkä osa (337 km) valtakunnallisesti tärkeintä henkilö- ja tavaraliikenteen pohjois-eteläsuuntaista väylää. Yhteysväli kuuluu TEN-T-ydinverkkoon. Tie yhdistää Oulun sekä Lapin keski- ja länsiosat Keski-Suomeen ja sieltä edelleen pääkaupunkiseudulle.

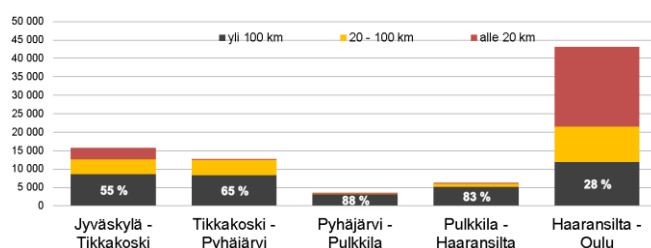


NYKYTILA

Tie on vilkasliikenteinen molemmissa päissä, etenkin Oulussa, mutta liikennettä on selvästi vähemmän tien keskivaiheilla. Liikennemäärät vaihtelevat 3 200 ajoneuvosta Oulun 44 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä iso osa suuntautuu Jyväskylän ja Oulun seudulle. Osa pohjois-pään liikenteestä suuntautuu Kokkolaan (vt 8) ja Ylivieskaan (kt 86). Pohjoispäästä liikenne jatkaa Kemiin ja muualle Lappiin (vt 4) sekä Ruotsiin. Eteläpäässä liikennettä suuntautuu runsaasti Helsinkiin ja jonkin verran myös Tampereelle (vt 9).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 3 000–12 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi Oulun päässä ja seudullista sekä Jyväskylässä että Oulun päässä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään ensisijaisesti turvaamaan pitkämatkaisten kuljetusten hyvä palvelutaso sekä parantamaan liikenneturvallisuutta. Jyväskylän ja Oulun kohdilla tavoitteena on työmatkaliikenteen sujuvuuden turvaaminen. Palvelutasopuutteita on liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Ruuhkautuvuutta esiintyy (Kirri-Vehniä-moottoritien avauduttua joulukuussa 2021) Vehniän ja Äänekosken välisellä tieosuudella. Tien standardi on Oulun ja Jyväskylän välillä monin paikoin alle TEN-T-ydinverkolta odotettavan tason.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.	●
Turvallisuus. Turvallisuustaso on parempi kuin päteillä keskimäärin.	●
Toimivuus. Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus mahdollistavat tehokkaan logistiikan.	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen minimimatka-aika turvataan ja ruuhka-aikojen viivästykset ovat ennakoitavissa.	●
Toimivuus. Matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys, joka mahdollistaa osana muuta verkkoa tehokkaan työmatka- ja asiointiliikenteen.	●
Toimivuus. Nopeustaso sovitetaan liikenne- ja keliolosuhteisiin.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliillä on kaikilla mittareilla keskimääräistä huonompi liikenneturvallisuus ja suurempi todennäköisyys joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen. Ruuhkautumista esiintyy lähinnä Jyväskylän päässä.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	7,2 km (2,1 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	9 km (2,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	14,2	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (€/tie-km)	37,8	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	44,1 km (13,1 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 4 Jyväskylä - Oulu

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysväliillä on juuri valmistunut moottoritieosuus Kirri-Vehniä, jonka jälkeen parantamistarpeita on jatkossakin kaikilla jaksoilla.

Tärkeimmiksi arvioidut toimenpiteet ovat tie- ja liittymäjärjestelyt Jyväskylän Kankaan kohdalla, Vehniä-Äänekoski moottoritie ja jatkuva ohituskaistatie välille Pulkkila-Haaransilta sisältäen useita ohituskaistapareja sekä eritasoliittymiä. Tärkeimpiin toimenpiteisiin kuuluu myös Kärsämäen ohikulkutie. Vehniä-Äänekoski-moottoritien tiesuunnitelma sisältyy Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmaan.

Erityisesti raskaiden HCT-kuljetusten takia parantamistarvetta kohdistuu Heinäjoen siltaan Pihtiputaalla (KES-638). Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **791 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **17 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliillä varaudutaan kehittämään valtatieä esityksen "Valtatiekäytävän 4 ja 29 kehittämisen periaatteet välillä Helsinki-Tornio/Haaparanta" mukaisesti.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Jyväskylä–Tikkakoski 17 km, pt I, KVL 18 200, alussa moottoritie, muutoin 2-kaistatie, 70–100 km/h	Vt 4 Palokan kohdalla (Palo-kanorsi ja rampit), Jyväskylä (MAL), 17 M€ (kokonaiskustannusarvio).	Tie- ja eritasoliittymäjärjestelyt Jyväskylän Kankaan kohdalla, 133 M€ .	
Tikkakoski–Pyhäjärvi 164 km, pt I, KVL 5 790, 2-kaistatie, ohituskaistoja, 60–100 km/h		Nykyisten ohituskaistojen keskikaiteet ja liittymäjärjestelyt, 40 M€ . Vehniä-Äänekoski moottoritie, 115 M€ . Uudet ohituskaistat maakunnan raja–Pyhäjärvi, 20 M€ . Maakunnan raja–Pulkkila-yhteysvälistä on tavoitteena käynnistää tavoitetilan toimenpiteet konkreetisoiva selvitys v. 2022.	Äänekoski–Pihtipudas-välille jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, eritasoliittymät ja kattavat rinnakkaistiejärjestelyt, 430 M€ .
Pyhäjärvi–Pulkkila 66 km, pt I, KVL 3 520, 2-kaistatie, 40–100 km/h		Yksittäisiä ohituskaistapareja, Pyhäjärven eritasoliittymä ja Kärsämäen ohikulkutie ja eritasoliittymä, 150 M€ . Tästä yhteysvälistä on tavoitteena käynnistää tavoitetilan toimenpiteet konkreetisoiva selvitys vuonna 2022.	
Pulkkila–Haaransilta 68 km, pt I, KVL 5 100, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Pulkkilan eritasoliittymä, Pulkkila–Ala-Temmes ohituskaistatien rakentaminen siihen sisältyvine liittymäjärjestelyineen, 242 M€ . Ala-Temmes–Haaransilta-ohikulkutien rakentaminen, 74 M€ .	
Haaransilta–Oulu 22 km, pt I, KVL 26 700, moottoritie, 50–100 km/h		<i>(Kempele–Oulu-välin tarpeet esitetään Oulu–Kemi-kortissa)</i>	
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	17 M€ (KH 0 M€ + PVP 0 M€ + MAL 17 M€)	774 M€	430 M€



Vt 4 / Vt 29 Oulu - Kemi - Tornio

Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 4 on Pohjois-Suomen merkittävin tieliikennetyhteys ja osa TEN-T-ydinverkkoa. Yhteysväli Oulu–Kemi–Tornio on myös osa ns. Perämerenkaarta ja yhdistää Suomen ja Ruotsin rannikon asutuksen ja tuotantoalueet toisiinsa sekä edelleen Keski- ja Etelä-Suomeen. Yhteysväli on tärkeä elinkeinoelämän kuljetusten, matkailun ja työmatkaliikenteen reitti.

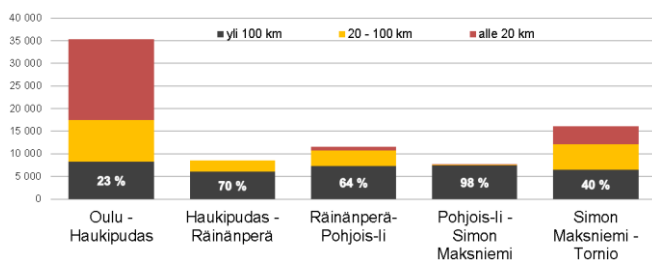


NYKYTILA

Oulun ja Haukiputaan välillä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, jonka keskimääräinen liikennemäärä on 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Korkeimmillaan liikennemäärä on Oulun päässä (51 000 ajon./vrk). Pohjoiseen siirryttäessä liikennemäärät putoavat välille 9 800–16 600.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Oulun seudulle sekä Kemiin ja Tornioon ja Tornion kautta edelleen Ruotsiin. Iso osa jatkaa myös vt 4 pitkin Rovaniemelle. Etelässä liikennettä jakautuu varsin tasaisesti Kokkolan, Ylivieskan, Kajaanin sekä Jyväskylän suuntaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 000–8 000 autoa vuorokaudessa ja sen osuus etenkin välin keskellä on varsin suuri. Paikallista liikennettä on eniten Oulun päässä ja merkittävästi myös Kemin seudulla. Seudullista liikennettä on eniten Oulussa ja välillä Kemi–Tornio.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään ensisijaisesti turvaamaan pitkämatkaisten kuljetusten hyvä palvelutaso ja työmatkaliikenteen sujuvuus sekä parantamaan liikenneturvallisuutta. Palvelutasopuutteita on liikenteen nopeustasossa ja turvallisuudessa.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.	●
Turvallisuus. Turvallisuustaso on parempi kuin pääteillä keskimäärin.	●
Toimivuus. Matka-ajan minimointi ja hyvä ennakoitavuus mahdollistavat tehokkaan logistiikan.	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen minimimatka-aika turvataan ja ruuhka-aikojen viivästykset ovat ennakoitavissa.	●
Toimivuus. Matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys, joka mahdollistaa osana muuta verkkoa tehokkaan työmatka- ja asiointiliikenteen.	●
Toimivuus. Nopeustaso sovitetaan liikenne- ja keliolosuhteisiin.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliillä on keskimääräistä selvästi enemmän alle 80 km/h tiepietä ja jonkin verran turvallisuuspuutteita. Sujuvuusongelmia ei ole.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	12,9 km (9,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	5,8	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	24,4	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,6 km (0,4 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 4 / Vt 29 Oulu - Kemi - Tornio

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat Iin ohikulkutien rakentamiseen sekä välin ohituskaistojen täydentämiseen Olhavan Nybyn kohdalla. Kiireellisiä ovat myös eritasoliittymien toteuttamiset Kuivaniemeen, sekä liittymäjärjestelyt Simon sekä Olhavan kohdalla. Simossa ja Kuivaniemessä on tarve vesistösiltojen parantamiselle.

Kempeleen kohta sijoittuu Jyväskylän ja Oulun välille, mutta parannustoimet on suunniteltu osana Vt 4 Oulu-Kemi -kokonaisuutta.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **265 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyy Tornion sillan korjaus, **4 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliillä varaudutaan Oulun kohdalla kolmansien kaistojen rakentamiseen sekä Iskon ja Kellon eritasoliittymien parantamiseen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmasa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmasa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Oulu–Haukipudas 23 km, pt I, KVL 25 500, moottoritie, osin mol/leveäkaistatie, 100 km/h		Oulun ja Kempeleen kohdan parantaminen (Iskon suora ramppi + meluntorjuntatoimenpiteet), 19 M€ .	Kolmannet kaistat 2. vaihe välille Kempele–Pateniemi, 83 M€ .
Haukipudas–Räinänperä 8 km, pt I, KVL 10 300, 2-kaistatie, 80–100 km/h			
Räinänperä–Pohjois-Ii 9 km, pt I, KVL 12 300, 2-kaistatie, 60–80 km/h		Iin ohikulkutie, 119 M€ .	
Pohjois-Ii–Simon Maksniemi 50 km, pt I, KVL 8 010, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Iissä Olhava–Kuivaniemi välin keskikaiteellinen ohituskaistatie ja sekä liittymäjärjestelyt, Vt 4 Olhavajoen ja Kuivajoen vesistö sillat. Vt 4 ja Etappitien liittymäjärjestelyt Simossa, 121 M€ .	Vt 4 toinen ajorata sekä uusi silta Simon kohdalla, 22 M€ . Vt 4/Etappitie eritasoliittymä, ei kustannusarviota .
Simon Maksniemi–Tornio 43 km, pt I, KVL 11 100, mol/moottoritie, 30–120 km/h	Tornion sillan (L-1614) peruskorjaus (PVP), 4,2 M€ .	Telematiikkaratkaisut ja vaihtuvat nopeusrajoitukset, 2,3 M€ .	<i>Liikennejärjestelyt Tornion keskusta saavuttaessa.</i>
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	4 M€ (KH 0 M€ + PVP 4 M€ + MAL 0 M€)	261 M€	105 M€



Vt 4 Keminmaa - Rovaniemi

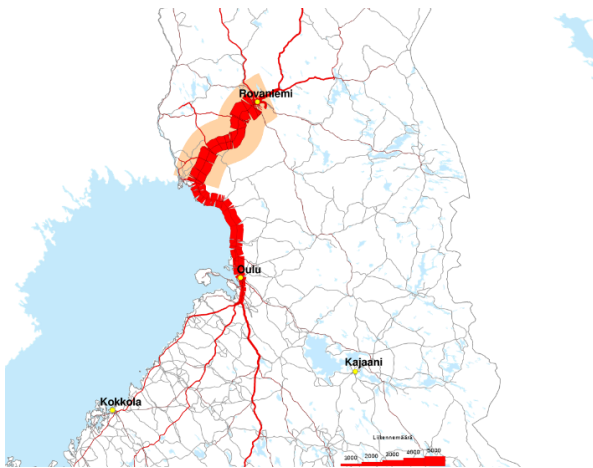
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatien 4 yhteysväli Keminmaa–Rovaniemi kytkee Lapin pääkeskuksen Rovaniemen sekä Pohjois- ja Itä-Lapin Perämeren rannikoon, Ruotsiin ja edelleen eteläisempään Suomeen. Yhteysväli on myös osa Eurooppatietä 75 ja kattavaa TEN-T-verkkoa.

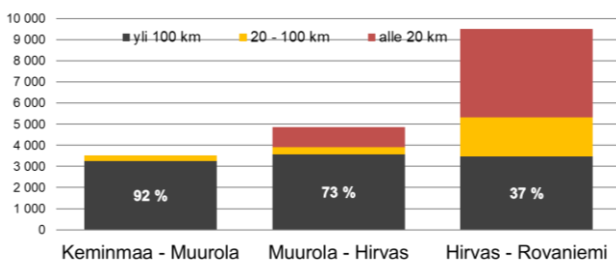


NYKYTILA

Yhteysväli on vilkasliikenteisin välillä Hirvas–Rovaniemi, missä kulkee keskimäärin 9 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallisesti Rovaniemen päässä liikennemäärä on korkeimmillaan 22 900 autoa vuorokaudessa. Muualla yhteysväliillä liikennemäärä on keskimäärin 3 500–4 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koko yhteysvälin liikenteestä keskimäärin 11 % on raskasta liikennettä.



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Rovaniemelle, Kemiin tai Ouluun. Osa jatkaa Rovaniemeltä edelleen Kittilään, Sodankylään ja Kemijärvelle. Oulusta liikennettä jatkaa sekä vt 4 pitkin Jyväskylään että vt 8 pitkin Kokkolaan ja kt 86 pitkin Ylivieskaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 3 200–3 600 autoa päivässä ja sen osuus on suuri lähes koko välillä. Paikallista liikennettä on

lähinnä vain Rovaniemen päässä. Seudullinen liikenne painottuu myös Hirvaan ja Rovaniemen välille, mutta sitä on hieman myös Keminmaan päässä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään turvaamaan pitkämatkaisen liikenteen ja etenkin kuljetusten toimivuus ja kustannustehokkuus sekä liikenneturvallisuuden paraneminen. Merkittävänä palvelutasopuutteina ovat tien rakenteen ja päällysteen puutteellinen kunto, tien kapeus ja geometriapuutteet, heikot ohitusmahdollisuudet, suuri liittymätiheys ja vaaralliset liittymät, taukopaikkojen puuttuminen, peräänajot, tieltä suistumiset ja hirvi-/po-roeläinonnettomuudet. Erityispiirteinä ovat matkailuseongin aikaisten vaihtopäivien suuret liikennemäärät ja riskikäyttäytyminen. Kaupunkialueilla on kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen olosuhteiden puutteita. Kaivos- ja puutavarakuljetusten ennustettu kasvu lisää ongelmia.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Liikenteellisen profiiliin vaatimusten mukainen, jaksoittain yhtenäisin periaattein toteutettu, laadukas ja turvallinen liikennenympäristö. Liikenneolosuhteet hyvät, liikennekäyttäytyminen rauhallista.	●
Toimivuus. Pitkämatkaisessa liikenteessä matkajat hyvin ennakoitavissa ja häiriöt vähäisiä. Mahdollisuus taukoihin ja kalusto-/kuljettaja-/matkustajahuoltoon.	●
Turvallisuus. Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoitu vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.	●
Turvallisuus. Turvallisuustaso parempi kuin päätteillä keskimäärin.	●
Ympäristö. Kävely ja pyöräily tärkeässä roolissa kaupunkiseuduilla ja joukkoliikenteen solmupisteiden läheisyydessä.	●
Talous. Kaivos- ja puutavarakuljetusten sekä matkailuliikenteen tarpeisiin varauduttu.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliillä on keskimääräistä enemmän alle 80 km/h osuuksia sekä keskiarvoa suurempi onnettomuuskustannusten aste.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	1,4 km (1,2 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	7,3 km (6,4 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,7	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	22,1	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,6 km (0,6 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Jakson kiireellisimmät parantamistoimet keskittyvät välille Muurola–Rovaniemi. Rovaniemen eteläpuolella tien ja liittymien kapasiteetti tulee hankearvioinnin mukaan loppumaan, liikenneturvallisuus, sujuvuus ja ennakoitavuus huononevat. Kaivos- ja bioinvestointien myötä palvelutaso heikkenee ennustetta nopeammin ja riskit kasvavat entisestään. Hirvaan kohdalla toteutetaan ohitus, koska palvelutasopuutteita ei selvityksen mukaan kyetä poistamaan nykyisellä paikalla. Tilanne on sama Muurolassa, mutta ohitus hieman pidempi. Lisäksi Niskanperässä ja Alakorkalossa tehdään tie- ja eritasoliittymäjärjestelyitä. Valtatien nelikaistaista osuutta jatketaan välillä Oijustie–Isoaavantie sekä korvataan nykyinen Isoaavantien valo-ohjattu liittymä eritasoliittymällä. Rovaniemi on esittänyt vaihtoehtona eritasoratkaisuille pidemmän ohitustien toteuttamista välille Hirvas–Alakorkalo.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **28 M€** (MAKU 130, 2015=100).

VARAUTUMISTARPEET

Pitkällä aikavälillä valtatie 4 välillä Keminmaa–Muurola varaudutaan leventämään sekä poistamaan vaaka- ja pystygeometrian puutteet.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Keminmaa–Muurola 81 km, pt II, KVL 3 600, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Tasauksen ja suuntauksen muutos välillä Koivu–Muurola, yksityistiejärjestelyt, 15 M€ . Yksiajorataisen tien leventäminen, 13 M€ .
Muurola–Hirvas 7 km, pt II, KVL 4 870, 2-kaistatie, 50–80 km/h			Muurolan ohitustie ja keski-kaiteellinen ohituskaistapari, 20 M€ .
Hirvas–Rovaniemi 24 km, pt II, KVL 9 560, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Hirvaan ohitus, Niskanperän ja Alakorkalon tie- ja eritasoliittymäjärjestelyt. Rovaniemen kaupungin katuosuuksien järjestelyt, liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt, melusuojuukset, ympäristön parantamistoimenpiteet ja valtatie nelikaistaisen osuuden jatkaminen välillä Oijustie–Isoaavantie, 28 M€ . Rovaniemen esittämä vaihtoehto: pitkä ohitustie välille Hirvas–Alakorkalo, 42 M€ .	
YHTEENSÄ		28 M€ (42 M€)	48 M€



Vt 4 Rovaniemi-Inari

Strategiakortti 19.10.2022

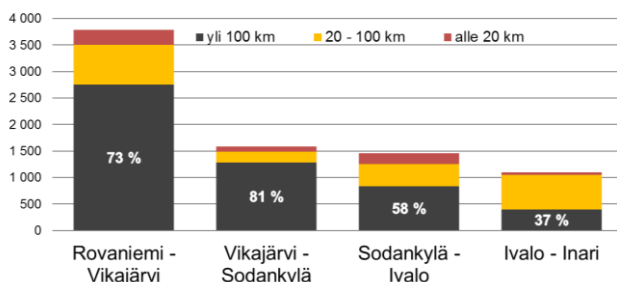
Valtatien 4 yhteysväli Rovaniemi–Inari on osa Lapin merkittävintä pohjois-eteläsuuntaista kansainvälistä yhteyttä, se kytkee Lapin pohjoisosat Lapin pääkeskukseen Rovaniemeen sekä Lapin ja Pohjois-Norjan edelleen Perämeren rannikoon ja eteläiseen Suomeen. Yhteysväli on myös osa Eurooppatietä 75 ja kattavaa TEN-T-verkkoa.



NYKYTILA

Yhteysvälin vilkain liikenne on Ivalon, Sodankylän keskustan sekä Rovaniemen lentoaseman kohdilla, missä liikennemäärä on noin 5 600–6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muilla osuuksilla liikennemäärä on keskimäärin 1 700–1 900 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Rovaniemelle, Ouluun, Sodankylään tai Kemijärvelle. Merkittävä osa jatkaa pohjoiseen Ivaloon, mutta pieni osa siitä eteenpäin. Osa suuntautuu lisäksi Oulusta vt 8 tai vt 4 pitkin etelään sekä Rovaniemeltä Kajaaniin ja Kittilään. Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 400–2 800 auttoa vuorokaudessa.



Pitkämatkaisen liikenteen osuus on hallitseva koko yhteysvälillä Ivaloon asti. Paikallista liikennettä on eniten Rovaniemen päässä sekä Sodankylän ja Ivalon välissä. Seudullinen liikenne painottuu yhteysvälin päihin, mutta sitä on jonkin verran koko yhteysvälillä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään turvaamaan pitkämatkaisen liikenteen ja etenkin kuljetusten toimivuus ja kustannustehokkuus sekä liikenneturvallisuuden paraneminen. Merkittävänä palvelutasopuutteina ovat tien rakenteen ja päällysteen puutteellinen kunto, tien kapeus ja geometriapuutteet, heikot ohitusmahdollisuudet, suuri liittymätiheys ja vaaralliset liittymät, taukopaikkojen puuttuminen, peräänajot, tieltä suistumiset ja hirvi-/poro-onnettomuudet. Erityispiirteitä ovat matkailusesongin aikaisen vaihtopäivien suuret liikennemäärät ja riskikäyttäytymisen. Kaupunkialueilla on kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen olosuhteiden puutteita. Kaivos- ja puutavarakuljetusten ennustettu kasvu lisää ongelmia.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Liikenteellisen profiiliin vaatimusten mukainen, jaksoittain yhtenäisin periaattein toteutettu, laadukas ja turvallinen liikennenympäristö. Liikenneolosuhteet hyvät ja liikennekäyttäytyminen rauhallista.	●
Toimivuus. Pitkämatkaisessa liikenteessä matkajat hyvin ennakoitavissa ja häiriöt vähäisiä. Mahdollisuus taukoihin ja kalusto-/kuljettaja-/matkustajahuoltoon.	●
Turvallisuus. Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoitu vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.	●
Turvallisuus. Turvallisuustaso parempi kuin päätteillä keskimäärin.	●
Ympäristö. Kävely ja pyöräily tärkeässä roolissa kaupunkiseuduilla ja joukkoliikenteen solmupisteiden läheisyydessä.	●
Talous. Kaivos- ja metsäkuljetusten sekä matkailuliikenteen tarpeisiin varauduttu.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälillä on keskimääräistä suuremmat onnettomuuskustannuksen ajettua kilometriä kohden. Alle 80 km/h tiepituuden osuus on päätteiden keskitasoa. Sujuvuusongelmia ei ole.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	15,5 km (4,8 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	26,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	18,0	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,6 km (0,2 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Rovaniemen keskustan pohjoispuolella vt 4:n ja Lentoaseman maantien (mt 951) liittymä on vuonna 2005 laaditussa toimenpideselvityksessä esitetty korvattavaksi eritasoliittymällä. Liittymä on jo nyt onnettomuusaltis, ja riskit kasvavat raskaan liikenteen lisääntyessä kaivos- ja biotuotelaistosten investointien myötä. Napapiirin matkailualueen kasvun seurauksena tarvitaan turvallisuutta parantavia liittymäjärjestelyjä.

Mahdollisesti toteutuvaa Sakatin kaivosta varten on rakennettava uusi silta Sodankylän kohdalle ja siirrettävä vt 5 uuteen maastokäytävään.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **41 M€** (MAKU 130, 2015=100).

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliä varaudutaan tien leventämiseen sekä geometrian ja kantavuuden parantamiseen useissa kohdissa.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Rovaniemi–Vikajärvi 20 km, pt II, KVL 3 970, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Valtatie 4/Lentoaseman maantie (mt 951) etl, Napapiirin alueen liittymäjärjestelyt, kevyen liikenteen yhteydet, valaistus, 8 M€ . Tien uusi linjaus Napapiirin kohdalla (varalaskupaikka), 7 M€ . Yksityistiejärjestelyt, pienet liittymien parantamistoimet ja rinnakkaistiejärjestelyt, tasauksien muutokset, 1,2 M€ .	Yksiajorataisen tien leventäminen, geometrian, kantavuuden ja rakenteellisen kestävyyden parantaminen, 8 M€ .
Vikajärvi–Sodankylä 103 km, pt II, KVL 1 880, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Tasauksen muutokset, yksityistiejärjestelyt sekä pienet liittymien parantamistoimet, 11 M€ . Mahdollisesti toteutuvaa Sakatin kaivosta varten rakennetaan uusi silta Sodankylän kohdalle ja siirretään vt 5 uuteen maastokäytävään, 16 M€ .	Käyrämön oikaisu, yksiajorataisen tien leventäminen, geometrian, kantavuuden ja rakenteellisen kestävyyden parantaminen, 22 M€ .
Sodankylä–Ivalo 159 km, pt II, KVL 1 680, 2-kaistatie, 40–100 km/h		Pienet liittymien parantamistoimet 5 M€ .	Geometrian parantaminen ja yksityistiejärjestelyt välillä Sodankylä–Kakslauttanen, 5 M€ .
Ivalo–Inari 39 km, pt II, KVL 1 770, 2-kaistatie, 40–100 km/h			Geometrian parantaminen, 22 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		48 M€	57 M€



Vt 5 Lusi - Mikkeli

Strategiakortti 19.10.2022

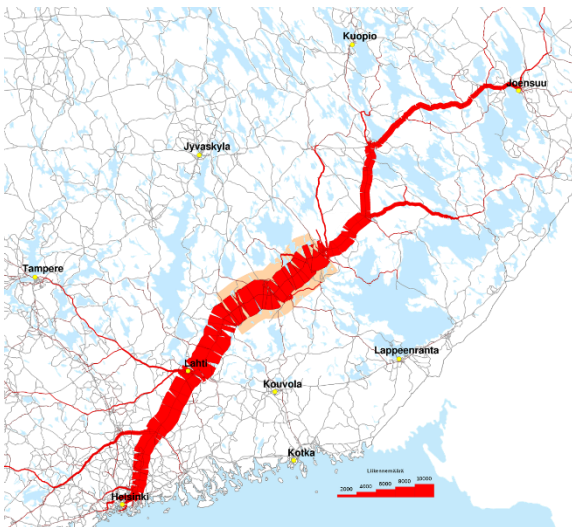
Valtatie 5 välillä Lusi–Mikkeli on osa itäisen Suomen pääväylää, joka yhdistää Etelä-Savon pääkaupunkiseutuun. Yhteysvälin alkuosa Lusissa (5 km) on moottoritietä.

Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta tasaisesti noin 6 000–8 000 autoa vuorokaudessa, ja pitkämatkainen liikenne on yhteysvälillä hyvin valittu käyttäjäryhmä. Paikallista liikennettä on merkittävästi ainoastaan Mikkelin päässä ja seudullinen liikennekin painottuu välille Otava–Mikkeli.



NYKYTILA

Tien liikennemäärät ovat suurimmat Mikkelin kohdalla, jossa kulkee lähes 16 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tien alkuosalla liikennemäärät pysyttelevät noin 6 000–9 900 ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Mikkeliin, Lahteen tai Helsingin seudulle. Mikkelistä liikennettä suuntautuu sekä Savonlinnaan että Joensuuhun.

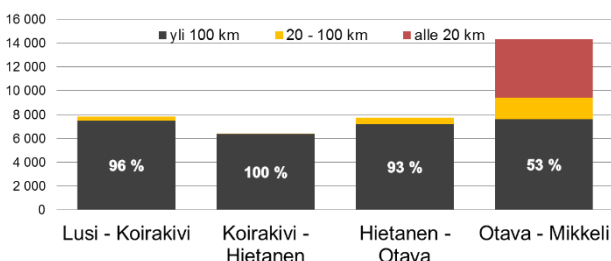
PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisten kuljetusten palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden paranemiseen. Yhteysvälin liikenteellinen palvelutaso on pääosin hyvä. Matka-aikojen ennakoitavuudessa on todettu parannettavaa, ja joukkoliikenteen palvelutaso koetaan puutteelliseksi – erityisesti matka-ajan pituus pääkaupunkiseudulle.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Pitkien kuljetusketjujen läpimenoaikoja on nopeutettu.	●
Toimivuus. Hyvä matka-ajan ennakoitavuus; HCM vähintään C	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys.	●
Turvallisuus. Liikenneturvallisuuskehitys noudattaa valtakunnallista liikenneturvallisuustavoitetta.	●
Ympäristö. Julkinen liikenne mahdollistaa työpäivän pääkaupunkiseudulla klo 6–21 maakuntakouksista.	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus työmatkaliikenteessä on kasvanut etenkin valtatie 5 kasvukäytävässä ja kaupunkiseuduilla.	●
Älykkäys. Mobiilipalvelut ovat parantaneet matkojen ja kuljetusten ennakoitavuutta ja hallittavuutta selvästi.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin palvelutasopuutteena on keskimääräistä suuremmat onnettomuuskustannukset tiekilometriä ja ajoneuvokilometriä kohden.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	0 km (0 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,5	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	34,6	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0 km (0 %)	100 km (1,8 %)



INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisin parannuskohde on Hurus–Hietanen-väli, joka on poikkeava tiejakso parannettujen kohteiden välissä. Hanke on käynnissä ja valmistuu 2023.

Seuraavana tärkeänä kohteena on tien rakentaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi väillä Hietanen–Mikkeli. Koko osuudella sallitaan vain eritasoliittymiä.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **108 M€** (MAKU 130, 2015=100).

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliillä ei ole investointitarpeiden jälkeen merkittäviä varautumistarpeita 30 vuoden aikajänteellä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Lusi–Koirakivi 39 km, pt I, KVL 7 420, 2-kaistatie, ohituskaistoja, moottoritie, 80–120 km/h			Keskikaiteen rakentaminen väliillä Tuusjärvi–Paaso, 2 M€.
Koirakivi–Hietanen 23 km, pt I, KVL 6 770, 2-kaistatie, ohituskaistoja, 80–100 km/h			
Hietanen–Otava 8 km, pt I, KVL 8 470, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Hietanen–Otava parannetaan uudelle linjaukselle lähemmäs rataa (7 km) 1+2-kaistaisena ohituskaistatienä. Otava–Pitkäjärvi-väli 4-kaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi. Hietaseen uusi etl ja nykyisten eritasoliittymien parantaminen Otavassa sekä Tikkalassa. 108 M€.	
Otava–Mikkeli 12 km, pt I, KVL 10 800, 2-kaistatie, 80–100 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		108 M€	2 M€



Vt 5 Mikkeli - Kuopio

Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 5 on osa TEN-T-verkkoa, ja väli Mikkeli-Kuopio on Etelä-Suomen, Etelä- ja Pohjois-Savon sekä Kainuun pääyhteys. Yhteysväli palvelee sekä henkilöliikennettä että alueen teollisuutta ja talouselämää. Välin loppuosa (Humalajoki-Kuopio) on moottoritietä.



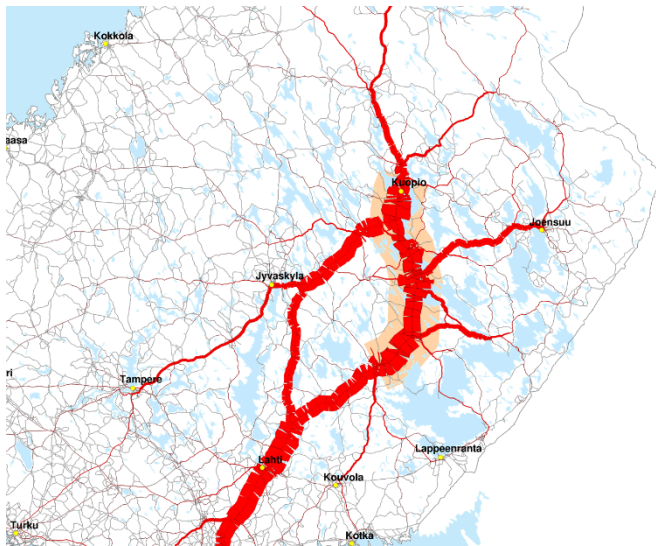
Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 000–9 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on eniten Kuopion päässä ja jonkin verran myös Varkaudessa. Seudullinen liikennekin painottuu Varkaudesta Kuopioon ulottuvalle osuudelle.

PALVELUTASOANALYYSI

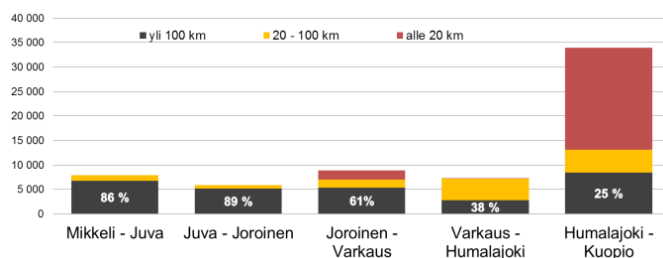
Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisten kuljetusten palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden paranemiseen. Yhteysvälin liikenteellinen palvelutaso on pääosin hyvä. Matka-aikojen ennakoitavuudessa on todettu parannettavaa, ja joukkoliikenteen palvelutaso koetaan puutteelliseksi – erityisesti matka-ajan pituus pääkaupunkiseudulle.

NYKYTILA

Kuopion päässä tien liikennemäärä on suuri, enimmillään 36 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muuten yhteysväliillä keskimääräinen liikennemäärä vaihtelee 4 900–14 600 ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Kuopiosta joko Mikkelin ja Lahden kautta Helsingin seudulle tai vt 9 pitkin Jyväskylään ja Tampereelle. Lahteen ja Helsinkiin kuljetaan myös Jyväskylän kautta vt 9 ja vt 4 pitkin. Itäpuolella liikennettä suuntautuu eniten Joensuuhun ja Savonlinnaan.



Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Pitkien kuljetusketjujen läpimenoaikoja on nopeutettu.	●
Turvallisuus. Liikenneturvallisuuskehitys noudattaa valtakunnallista liikenneturvallisuustavoitetta.	●
Ympäristö. Julkinen liikenne mahdollistaa työpäivän pääkaupunkiseudulla klo 6–21 maakuntakeskuksista.	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus työmatkaliikenteessä on kasvanut etenkin valtatie 5 kasvukäytävässä ja kaupunkiseuduilla.	●
Älykkäys. Mobiilipalvelut ovat parantaneet matkojen ja kuljetusten ennakoitavuutta ja hallittavuutta selvästi.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin palvelutaso on kaikilla mittareilla keskitasoa parempi.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	0 km (0 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	7,4	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	28,6	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,9 km (0,5 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireisin kehittämistarve on Leppävirta–Humalajoki-välin parantaminen ohituskaistoilla, tasoliittymien poistaminen välillä Leppävirta–Palokangas ja välin Palokangas–Humalajoki parantaminen nelikaistaisena tienä. Hanke on Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien yhdessä sopima Itä-Suomen liikennestrategian kärkihanke. Leppävirran kohdan parantamisen tiesuunnitelma on Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmassa.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **146 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **16 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysvälillä varaudutaan Juva–Joroinen-välin parantamiseen keskikaiteellisena ohituskaistatienä sekä liittymien karsimiseen ja parantamiseen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Yhteysväliselvityksessä on mietitty toimenpidetarpeita myös Savon radalle. Suunnitelmassa on tasoristeysten poistaminen, radan rakenteiden korjaus, turvalaitejärjestelmien muutokset sekä Kuopion ratapihan kehittäminen. Radan parantamista osin tehty ja lähes kaikki tasoristeykset on poistettu. Tavoitteena matka-ajan lyhentäminen Kuopio–Helsinki-välillä.

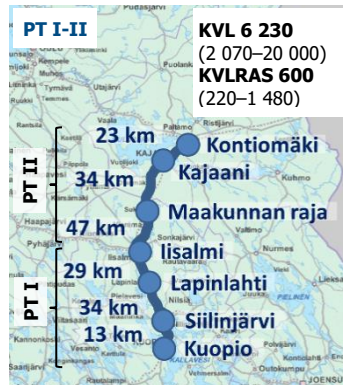
Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Mikkelin kohta 5 km, pt I, KVL 14 600, 2-kaistatie/osin 4 kaistaa, 80 km/h	Vt 5 Savilahden silta, Mikkeli, 16 M€.		
Mikkeli–Juva 35 km, pt I, KVL 6 710, 2+2-kaistatie, 80–100 km/h			
Juva–Joroinen 31 km, pt I, KVL 4 870, 2-kaistatie, 80–100 km/h			Keskikaiteellisia ohituskaistoja, liittymien parantamisia, 27 M€.
Joroinen–Varkaus 17 km, pt I, KVL 7 030, 2+1-kaistatie, 80–100 km/h			
Varkaus–Humalajoki 49 km, pt I, KVL 7 030, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Keskikaiteellisia ohituskaistoja Leppävirta–Palokangas, tasoliittymien poistaminen, Palokangas–Humalajoki-nelikais-tatie uuteen maastokäytävään, 130 M€.	Varkaus–Leppävirta keskikaiteellisia ohituskaistoja, liittymien parantamisia, 27 M€.
Humalajoki–Kuopio 34 km, pt I, KVL 23 400, moottoritie, 100 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	16 M€ (KH 16 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	130 M€	54 M€



Vt 5 Kuopio - Kajaani

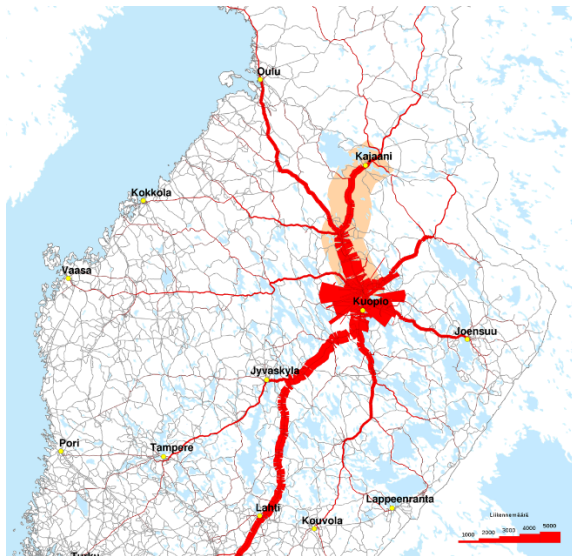
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 5 on osa TEN-T-verkkoa ja väli Kuopio–Iisalmi on osa itäisen Suomen pääväylää. Yhteysväli yhdistää Pohjois-Savon ja Kainuun alueen kasvavaan kaupunkiseutuun (Kuopio) sekä eteläiseen Suomeen. Yhteysväli palvelee sekä henkilöliikennettä että alueen teollisuutta ja talouselämää. Tien alussa on moottoritieosa Kuopio–Siilinjärvi.

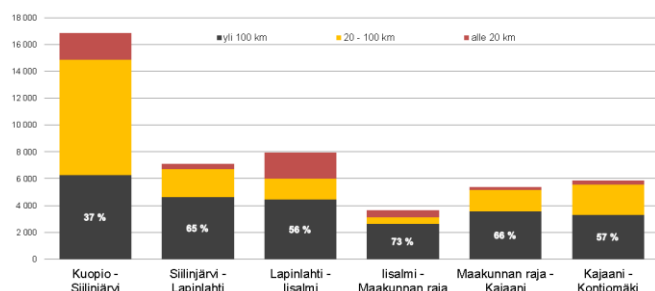


NYKYTILA

Vilkkein liikenne on moottoritieosuudella Kuopio–Siilinjärvi, jossa liikennemäärä on korkeimmillaan 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Siilinjärven jälkeen liikennemäärä on keskimäärin 2 100–9 400 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä valtaosa suuntautuu Kuopioon. Iisalmesta liikenne jatkaa Kajaaniin ja Ouluun. Suuri osa eteläsuunnan liikenteestä suuntautuu vt 9 pitkin Jyväskylään ja sen kautta kohti Helsinkiä.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 600–6 300 ajoneuvoa vuorokaudessa, pääosin alle 5 000. Paikallista liikennettä on eniten Siilinjärven ja Kuopion välillä sekä Iisalmessa. Seudullinen liikenne painottuu Kuopioon ja Kajaaniin, mutta sitä on jonkin verran koko yhteysväliä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisten kuljetusten palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden paranemiseen. Yhteysvälin liikenteellinen palvelutaso on pääosin hyvä. Matka-aikojen ennakoitavuudessa on todettu parannettavaa, ja joukkoliikenteen palvelutaso koetaan puutteelliseksi – erityisesti matka-ajan pituus pääkaupunkiseudulle.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Pitkien kuljetusketjujen läpimenoaikoja on nopeutettu.	●
Turvallisuus. Liikenneturvallisuuskehitys noudattaa valtakunnallista liikenneturvallisuustavoitetta.	●
Ympäristö. Julkinen liikenne mahdollistaa työpäivän pääkaupunkiseudulla klo 6–21 maakuntakeskuksista.	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus työmatkaliikenteessä on kasvanut etenkin valtatie 5 kasvukäytävässä ja kaupunkiseuduilla.	●
Älykkyyks. Mobiilipalvelut ovat parantaneet matkojen ja kuljetusten ennakoitavuutta ja hallittavuutta selvästi.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliä on keskimääräistä hieman enemmän 80 km/h tiepituutta ja onnettomuuskustannuksia ajettua kilometriä kohden.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	8,4 km (4,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	11,4	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	25,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,4 km (0,2 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 5 Kuopio - Kajaani

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Ohituskaistapari Karvasalmentien ja Mäntylahdentien välille valmistuu 2022. Joukkoliikenteen informaatiota ja telematiikkajärjestelmiä kehitetään Kuopio–Siilinjärvi-välillä. Yhteysvälin kiireellisimpänä toimenpiteenä lisätään Pöljän ja Iisalmen välille ohituskaistoja. Seuraavassa vaiheessa parannetaan kapea ja geometrialtaan puutteellinen Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä nykyaikaiseksi, turvallisiksi ja sujuvaksi tiejaksoksi. Yhteysväliin sisältyy Valkeinen–Taipalevälin parantaminen, jonka suunnittelu on Väyläviraston suunnitteluohjelmassa vuosille 2022–2023. Sukevan ja maakunnan rajan välillä tie levennetään 9/7-poikkileikkaukseen päällystystöiden yhteydessä. Vuoreslahdentien, Heinisuon ja Kontiomäen palvelualueen liittymiin tehdään liittymäjärjestelyjä sekä uusitaan Vaaranojan silta.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **143 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyviä hankkeita ei ole lainkaan.

VARAUTUMISTARPEET

Siilinjärven ja Iisalmen välillä varaudutaan vaiheittain jatkuvaan keskikaiteelliseen ohituskaistatiehen sekä Iisalmen ja maakunnan rajan välillä poikkileikkauksen leventämiseen ja varustamiseen ohituskaistoilla. Maakunnan rajan ja Kajaanin välillä varaudutaan leventämään poikkileikkausta sekä toteuttamaan Pärsänsuon eritasoliittymä Kajaaniin.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Alueellista junaliikennettä on selvitetty Iisalmi–Kuopio–Suonenjoki-välillä.

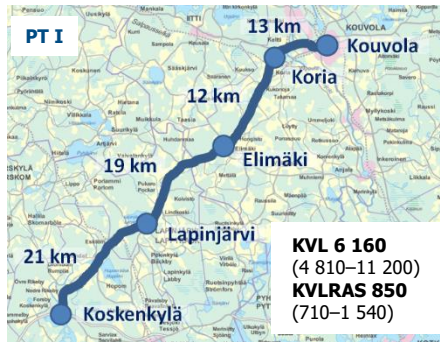
Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Kuopio–Siilinjärvi 13 km, pt I, KVL 19 200, moottoritie, 100–120 km/h		Joukkoliikenteen laatuikäytävän informaatiopalvelut ja telomaattiset ohjausjärjestelmät, 2 M€.	
Siilinjärvi–Lapinlahti 34 km, pt I, KVL 7 270, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä-väli osin moottoritieksi, osin keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi, 100 M€. Alapitkä–Lapinlahti, 22 M€.	Alapitkä–Lapinlahti keskikaiteellinen ohituskaistatie, 76 M€.
Lapinlahti–Iisalmi 29 km, pt I, KVL 4 460, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Valkeinen–Taipale, sisältää Nerכון kohdan, ohituskaistojen täydentäminen, liittymäjärjestelyjä, 55 M€.	Loput ohituskaistaosuudet, 27 M€.
Iisalmi–maakunnan raja 47 km, pt II, KVL 2 930, 2-kaistatie, 80–100 km/h			Liittymäjärjestelyjä, ohituskaistojen rakentamista määkiin, poikkileikkauksen leventäminen Iisalmi–Sukeva, 54 M€.
Maakunnan raja–Kajaani 34 km, pt II, KVL 3 530, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Vuoreslahdentien liittymäjärjestelyt, Vaaraojansillan uusiminen, Mainuan sillan uusiminen, 1,5 M€.	
Kajaani–Kontiomäki 23 km, pt II, KVL 6 730, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Heinisuon liittymän liikennevalot, Kontiomäen palvelualueen liittymäjärjestelyt, melusuojuuksia, 5 M€.	Pärsänsuon eritasoliittymä, 6 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		186 M€	163 M€



Vt 6 Koskenkylä - Kouvola

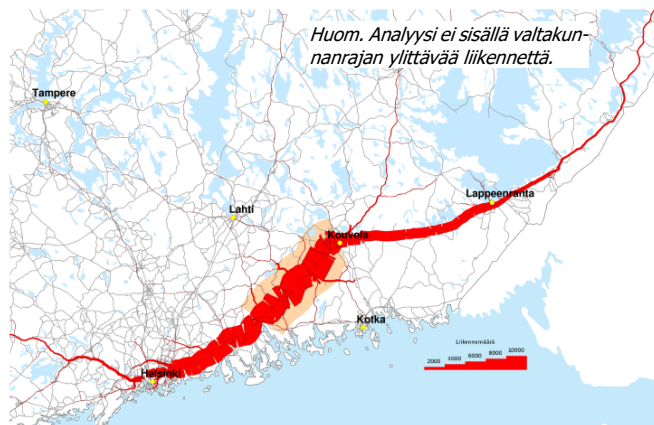
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 6 on toinen Kaakkois-Suomen ja kansainvälisen liikenteen pääyhteyksistä ja osa TEN-T-verkkoa. Valtatie 6 erkanee Vt 7 moottoritiestä Koskenkylän kohdalla. Vt 6 on tärkeä Kaakkois-Suomen teollisuudelle ja sen tavarajetuksille. Se yhdistää pääkaupunkiseudun Etelä- ja Pohjois-Karjalaan.

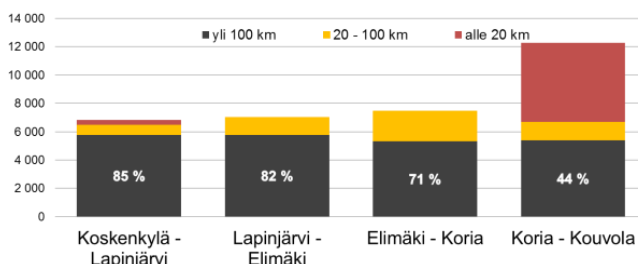


NYKYTILA

Yhteysvälin vilkkaain liikenne on Kouvolan kohdalla, missä liikennemäärä on yli 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ennen Kouvolaan liikennemäärä on 5 900–6 100 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Kouvolaan tai Helsingin seudulle. Kouvolaan liikennettä jatkaa vt 6 pitkin Lappeenrantaan ja Imatralle. Pieni osa tästä liikenteestä jatkaa edelleen Joensuuun. Helsingistä pienehkö määrä liikennettä suuntautuu edelleen Turun suuntaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on varsin tasaisesti 5 000–6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi vain Kouvolan

päässä. Seudullista liikennettä on koko yhteysväliä mutta eniten välillä Elimäki–Koria.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden selvään paranemiseen. Yhteysvälin ongelmana on heikko liikenneturvallisuus, joka johtuu pitkälti tietyypistä. Kouvolaan on meluhaittoja ja puutteita kevyen liikenteen yhteyksissä. Myös pohjavesialueita on suojaamatta ja valtatien useat suuret sillat ovat huonokuntoisia.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä.	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliä	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●
Älykkäisyys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö ongelma-kohteissa	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat keskiarvoa suuremmat onnettomuuskustannukset niin tiepituuksia kuin liikennemäärää kohden.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3 km (4,6 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	14,4	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	34,3	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,4 km (0,6 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 6 Koskenkylä - Kouvola

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmin parannettava väli on Korja–Kouvola (Tanttari). Sen länsiosa on laatutasoltaan muusta yhteysvälistä poikkeava ja keskeinen osuus turvatonta moottoriliikennetietä. Kouvolan keskustan saavutettavuus on heikko valtatie 6 itäsuunnasta. Jaksolla on kaksi huonokuntoista siltaa ja meluntorjunnan tarpeita.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **97 M€** (MAKU 130, 2015=100), johon sisältyy investointiohjelmassa oleva Korian kohdan parantaminen, **12 M€** (rahoituspäätös tehty), sekä Koivistontien liittymän parantaminen, **1 M€**. Hankkeessa Kouvolan kohta muutetaan moottoritieksi, rakennetaan Niskalantien ja Tanttarin uudet eritasoliittymät keskustan kohdan katujärjestelyineen. Lisäksi tehdään meluntorjunta. Yhteysvälin välttämättömät korvausinvestoinnit ovat Korian ylikulkusillan ja Kymijoen ylittävän Keltin sillan uusiminen ja valtatieparantaminen siltakohtaisen molemmin puolin. Koskenkylä–Koria-välillä leveäkaistaisen tien turvallisuutta parannetaan muuttuvalla nopeusrajoitusjärjestelmällä ja pienillä liikenne-turvallisuustoimenpiteillä.

Korian ratasillan hankkeet sekä nopeusrajoitusjärjestelmä ovat suunnitelmien puolesta valmiit toteutettaviksi vuonna 2022. Kouvolan kohdan tiesuunnitelman laadinta on Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmassa.

VARAUTUMISTARPEET

Varaudutaan parantamaan Koskenkylän ja Korian välinen leveäkaistatie keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa), jossa pääliittymät ovat eritasoliittymiä. Korian kohdalla varaudutaan valtateiden 6 ja 12 linjaus- ja liittymäjärjestelyihin Suviojan alueella sekä tarvittaviin lisäliittymiin tie- ja katujärjestelyineen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Kouvolan asema rautatieliikenteen kuljetusten solmupisteenä on kehittymässä erityisesti ulkomaankuljetusten osalta edelleen. Kouvola on Suomen ainoa Euroopan liikenteen ydinverkon rautatie- ja maantieteterminaali, joka toimii jatkossa yhä enenevässä määrin kansainvälisenä tie- ja rataverkon tavaraliikennekuljetusten solmupisteenä.

Yhteysvälin suuntaisen Itäradan hankeyhtiö on perustettu ja valmiudet yhteyden suunnittelun edistämiseen ovat olemassa.

Kouvolan logistiikka-alueella on raketeilla merkittävä rautatie- ja maantieteterminaalinhanke (RailGate Finland), jossa alueen toiminnallisuutta kehitetään eurooppalaisten palvelutasokriteerien mukaiseksi. Aasian ja Euroopan välisessä kuljetusketjussa mm. Helsingin satamien ja Kouvolan tavaraliikenneterminaalien välillä vt 6 on tärkein väylä. Yhteysvälin Koskenkylä–Kouvola (Hevossuo) ja Vt6 Kouvolan kohdan (Kelti–Tanttari) tiesuunnitelmat ovat käynnistyneet vuonna 2022.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Koskenkylä–Lapinjärvi 21 km, pt I, KVL 5 550, leveäkaistatie, 80–100 km/h		Muuttuva nopeusrajoitusjärjestelmä ja reitin ohjaus, liittymän parantamisia ja valaistuksia, 3 M€ .	Tien parantaminen keskikaiteelliseksi 2+1-ohituskaistatieksi ja pääliittymät tehdään eritasoliittymiksi, 27 M€ .
Lapinjärvi–Elimäki 19 km, pt I, KVL 5 870, leveäkaistatie, 80–100 km/h	Koivistontien liittymän parantaminen, Lapinjärvi (PVP), 1 M€ .	Muuttuva nopeusrajoitusjärjestelmä ja reitin ohjaus, liittymän parantamisia ja valaistuksia, 3 M€ .	Tien parantaminen keskikaiteelliseksi 2+1-ohituskaistatieksi ja pääliittymät tehdään eritasoliittymiksi, 29 M€ .
Elimäki–Koria 12 km, pt I, KVL 6 130, valtatie, 80–100 km/h	Vt 6 Korian kohta (Hevossuo-Nappa), Kouvola, 12 M€ .	Muuttuva nopeusrajoitusjärjestelmä ja reitin ohjaus, liittymän valaistus, riista-aidat, 2 M€ .	Tien parantaminen keskikaiteelliseksi 2+1-ohituskaistatieksi ja pääliittymät tehdään eritasoliittymiksi, Korian eteläpuolelle Hevossuolle eritasoliittymä tiejärjestelyineen, 30 M€ .
Koria–Kouvola 13 km, pt I, KVL 7 660, 2-kaistatie, osin mol, 70–100 km/h		Valtatie parannetaan nelikaistaiseksi moottoritietasoiseksi tieksi Keltistä Tanttariin. Niskalantien ja Tanttarin uudet eritasoliittymät ja Kouvolan keskustan kohdan tie- ja katujärjestelyt sisältäen uuden keskustan sisääntulokadun ja rinnakkaiskadun sekä meluntorjunnan, 76 M€ .	Korian kohdan (Suvioja) uusi eritasoliittymä ja linjausmuutos/mo-tie, Hevossuo–Nappa keskikaiteellinen ohituskaistatie, 43 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	13 M€ (KH 12 M€ + PVP 1 M€ + MAL 0 M€)	84 M€	129 M€

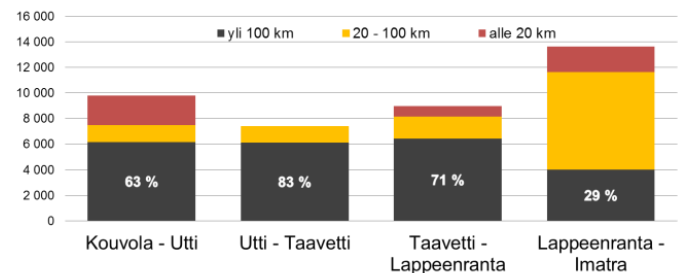


Vt 6 Kouvola - Imatra

Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 6 on Kaakkois-Suomen itä-länsisuuntainen kahden maakunnan alueen yhdistävä pääyhteys ja osa TEN-T-verkkoa. Tie on Etelä-Karjalan teollisuuden kuljetusten tärkein väylä ja tärkeä yhteys myös vienti- ja tuontikuljetuksille sekä metsäteollisuudelle. Se yhdistää pääkaupunkiseudun

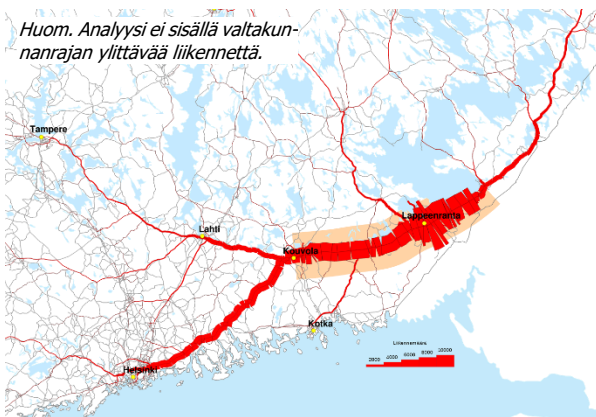
Etelä- ja Pohjois-Karjalaan ja Kymenlaakson pohjoisosiin. Vt 6 on myös tärkeä matkailureitti. Tien rinnalla kulkee kehittyvä rautatieyhteys.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 4 000–6 000 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Kouvolaan ja Imatran seudulla. Seudullisen liikenteen määrä korostuu Lappeenrannan ja Imatra välillä. Kouvolaan suunniteltu TEN-T-ydinverkon laaja rautatieterminaali kerää paljon kuljetuksia myös maanteitse.

NYKYTILA

Yhteysvälin suurin liikennemäärä on Lappeenrannan kohdalla, jossa kulkee noin 17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muualla yhteysväliällä liikennemäärät ovat 4 700–13 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Suurin osa yhteysväliä tai sen jotain osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Lappeenrannan alueelle ja Imatralle. Myös Kouvolaan suuntautuu jonkin verran liikennettä ja Kouvolaan liikennettä jatkaa Helsinkiin (vt 6 ja 7) ja Lahteen (vt 12). Osa liikenteestä jatkaa Imatralta kohti Joensuuta (vt 6).

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden selvään paranemiseen. Palvelutasopuutteita on liikenneturvallisuudessa ja pohjavesisuojauksissa.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä.	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●
Älykkyyys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö ongelma-kohteissa	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytila on liikenteelliseltä palvelutasoltaan keskimääräistä parempi tai keskitasoa. Onnettomuuskustannukset ovat tiekilometriä kohden keskimääräistä suuremmat.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	1,4 km (1,1 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	9,5	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	32,7	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0 km (0 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 6 Kouvola - Imatra

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin ongelmallisin väli on Tykkimäki–Utti. Koko laajassa hankkeessa (34 M€) rakennetaan kaksi uutta eritasoliittymää ja osuus levennetään keskikaiteelliseksi 2+2-kaistaiseksi moottoriliikennetieksi. Lisäksi tehdään rinnakkaistiejärjestelyjä, kevyen liikenteen järjestelyjä, pohjavesisuojausta, melusuojausta, riista-aitaa ja vihersilta.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat yhteensä **32 M€** (MAKU 130, 2015=100), johon sisältyvät investointiohjelmassa olevat pakolliset liikenneturvallisuustoimenpiteet välillä Utti–Tykkimäki, **3 M€**. Ensimmäisessä vaiheessa tehdään kiireellisimmät liittymäjärjestelyt ja TEN-T-ydinverkon rautatieterminaalia palveleva Kullasvaaran eritasoliittymä. Lappeenranta (Selkäharju)–Imatra (Mansikkala) -välillä 2+2-kaistainen keskikaiteellinen ohituskaistatie muutetaan moottoriliikennetieksi.

Suunnitelmien puolesta ensimmäisen vaiheen hanke on toteutettavissa välittömästi.

VARAUTUMISTARPEET

Tie varaudutaan jatkamaan välille Utti–Kaipiainen vähintään 2+1-kaistaisena keskikaiteellisena ohituskaistatienä. Kaksi tasoliittymää porrastetaan ja tehdään rinnakkaistie- ja kevyen liikenteen järjestelyjä. Pohjavesi- ja melusuojaus jatkuu tälle välille.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Luumäki–Imatra rata on tavoitteena parantaa väli kaksiraiteiseksi henkilöliikenteen palvelutason ja tavaraliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi. Radan kehittämishankkeet (Luumäki–Joutseno, ja Luumäki–Vainikkala) sisältyvät investointiohjelmiaan.

Kouvolan Tykkimäkeen on rakenteilla rautatieliikenteen TEN-T-ydinverkkoon kuuluva logistiikkakeskittymä, josta on yhteys maanteiden pääväyläverkkoon (vt 6 ja vt 15).

Kouvola–Imatra-välin taajamajunayhteyttä on selvitetty useammassa selvityksessä ja tarjoaisi yhden maantieliikennettä vähentävän vaihtoehdon. Liikenne voi toteutua ostoliikenteenä. Imatran henkilöliikenneaseman uudistaminen on käynnistynyt ja uusi asema valmistuu 2023.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)	Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Kouvola–Utti 11 km, pt I, KVL 8 180, 2-kaistatie, 70–100 km/h	Vt 6 parantaminen välillä Tykkimäki–Utti (PVP), 2,8 M€ .	Kullasvaaran eritasoliittymä järjestelyineen (TEN-T-ydinverkon RR-terminaali), 14 M€ .	Kullasvaara–Utti keskikaiteellinen 2+2-tie, Utin etl, rinnakkaistiejärjestelyt, pohjavesisuojaus, melusuojaus, riista-aita, vihersilta, kevyen liikenteen järjestelyt, 25 M€ .
Utti–Taavetti 38 km, pt I, KVL 5 180, 2-kaistatie (leveäkaistatie), 70–100 km/h		Pääliittymien yläpuoliset opasteet ja yksityistieliittymien järjestelyt, 3,2 M€ .	Utti–Kaipiainen keskikaiteellinen 2+1-tie, yksi uusi etl, tasoliittymien porrastus (Metso, Kaipiainen), rinnakkaistiejärjestelyt, pohjavesisuojaus, melusuojaus, riista-aita, vihersilta, kevyen liikenteen järjestelyt, 55 M€ .
Taavetti–Lappeenranta 35 km, pt I, KVL 8 730, keskikaiteellinen 2+2-moottoriliikennetie, 100 km/h		Riista-alikulku ja -järjestelyt. Muuttuva nopeusrajoitusjärjestelmä ja reitinohjaus, 4,3 M€ .	
Lappeenranta–Imatra 47 km, pt I, KVL 13 200, osin moottoritie / keskikaiteellinen 2+2, 100 km/h (mol suunnitteilla)		Mol-muutoksen takia opastuksen muutokset, hankkeen vaikutusarvio ja melusuojausten puutteiden tarkistus, 4,3 M€ . Rinnakkaistieyhteyden toteuttaminen välille Jänhiälä–Pellisenranta, 3,2 M€ .	
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	3 M€ (KH 0 M€ + PVP 4 M€ + MAL 0 M€)	29 M€	80 M€



Vt 6 Imatra - Joensuu

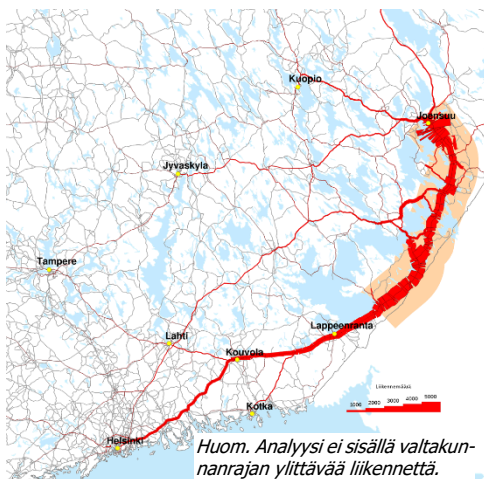
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 6 on merkittävin Itä-Suomen pohjois-eteläsuuntainen yhteys ja yhteysväli Imatra–Joensuu yhdistää Pohjois- ja Etelä-Karjalan maakuntakeskukset sekä Kymenlaakson toisiinsa. Valtatie 6 on merkittävä tavaraliikenteen ja metsäteollisuuden sekä tuonti- ja vientikuljetusten kanalta.

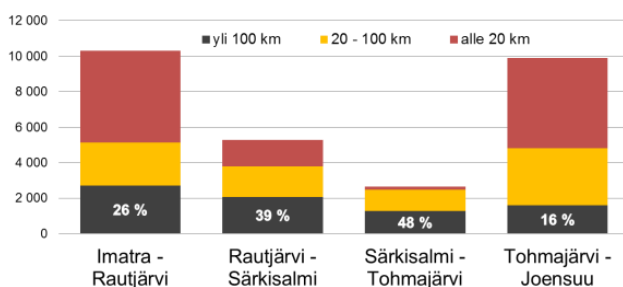


NYKYTILA

Vilkkein liikenne on yhteysvälin päissä. Joensuussa liikennemäärä on korkeimmillaan 29 000 ja Imatralla 6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Välin keskellä liikennemäärä vaihtelee keskimäärin 2 400 ja 3 650 ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Joensuun seudulle. Iso osa liikenteestä suuntautuu Imatran ja Lappeenrannan seutujen lisäksi myös Savonlinnan seudulle sekä Vt 6 pitkin Kouvolaan ja Helsinkiin. Jonkin verran liikennettä suuntautuu myös Vt 9 pitkin Kuopioon, Vt 23 pitkin Jyväskylään ja Vt 6 pitkin kohti Pohjois-Suomea.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 200–2 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Imatran että Joensuun päässä. Seudullista liikennettä on varsin tasaisesti koko yhteysväliällä, mutta eniten Joensuussa. Liikennettä suuntautuu merkittävästi myös Niiralan raja-asemalle sekä valtatie 9 että seututien 486 kautta.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden selvään paranemiseen. Palvelutasopuutteita on erityisesti liikenneturvallisuudessa.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä.	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●
Älykkäisyys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö ongelmakohteissa	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliällä on keskimääräistä suurempi onnettomuuskustannus ajettua kilometriä kohden.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,9 km (2,1 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	15,1	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	23,3	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	4,9 km (2,6 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 6 Imatra - Joensuu

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälistä on laadittu yhteysväliselvitys 2021. Sen yhteydessä on tehty hieman tarkempia tarkasteluja, Simpeleen, Parikkalan, Tolosenmäen ja Joensuun Haavanpää-Savikko-alueen kohteista.

Liikenneturvallisuuudessa yhteysvälillä korostuu tien kapeus, liittymäjärjestelyiden puutteellisuus ja kevyen liikenteen järjestelyt. Ensimmäisessä vaiheessa on ongelmallisimpien liikenneturvallisuukskohteiden toteutus, kevyen liikenteen järjestelyjä, riista-aitoja, liittymien parantamista ja yksityistiejärjestelyjä.

ENI CBC -rahoituksella toteutetaan vuosina 2021–22 valtatien 6 ja maanteiden 4012/4015 liittymien porrastaminen ja varustaminen kevyen liikenteen alikulkukäytävällä. Samassa yhteydessä parannetaan Parikkalan rajanylityspaikalle johtavaa maantietä 4012 (kustannusarvio yhteensä 3,6 M€).

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat yhteensä **34 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta Syrjäsalmen silta sisältyy investointiohjelmaan, **6 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Varaudutaan parantamaan tiejaksoa toteuttamalla Rautjärvi-Parikkala-välillä ohituskaista Parikkalan kohdalla ja tien leventäminen, pääliittymien parantaminen ja yksityistiejärjestelyjä. Särkisalmi-Joensuu-välillä parannetaan sujuvuutta keskikaiteellisilla ohituskaistoilla.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Karjalan radan Parikkala-Joensuu-välillä on useita tasoristeyksiä, joiden poistoilla olisi saavutettavissa junaliikenteen aikasäästöjä. Lisäksi radalle tarvitaan geometrian parantamista, turvalaitteiden uusimista ja meluntorjuntatoimenpiteitä. Imatra-Joensuu-välin parantamiseen on osoitettu investointiohjelmassa 30 M€.

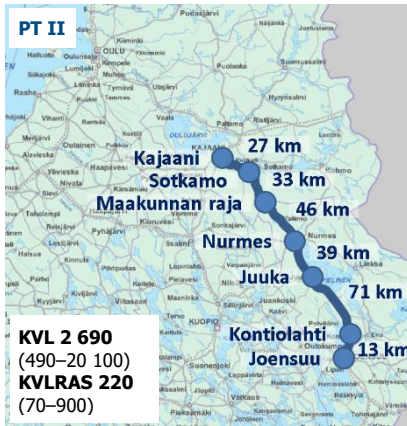
Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Imatra-Rautjärvi 32 km, pt II, KVL 4 420, moottoritie, 2-kaistatie, 70–100 km/h		Ongelmallisimpien liikenneturvallisuukskohteiden toteutus, liittymien parantamista, yksityistiejärjestelyjä, riista-aitoja, 4 M€ . Simpeleen kohdan tiejärjestelyt, liittymän katkaisu, neljän liittymän liittymäjärjestelyt, 2 M€ .	
Rautjärvi-Särkisalmi 24 km, pt II, KVL 3 650, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Ongelmallisimpien liikenneturvallisuukskohteiden toteutus. Kevyen liikenteen järjestelyjä, liittymien parantamista, yksityistiejärjestelyjä, riista-aitoja 2 M€ . Parikkalan kohdan keskikaiteellinen ohituskaista ja tien leventäminen, 7 M€ . Parikkalan kohdan liittymäjärjestelyt, 5 M€ .	Muttelinmäen (Tehtaanmäki) kohdan keskikaiteellinen ohituskaista, 6 M€ .
Särkisalmi-Tohmajärvi 91 km, pt II, KVL 2 380, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Syrjäsalmen silta, 6 M€ .	Liittymien parantaminen (Rääkkyläntie / Kiteentie, Neste Tolosenmäki / Oikotie), riista-aita, 1 M€ .	
Tohmajärvi-Joensuu 41 km, pt II, KVL 8 120, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Haavanpää-Savikko-välin keskikaiteet ja yksityistiejärjestelyt, 7 M€ .	Onkamo-Tikkala ja Suurkangas-Honkavaara keskikaiteelliset ohituskaistat ja useita yksittäisiä parannuskohteita, 22 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	6 M€ (KH 6 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	28 M€	28 M€



Vt 6 Joensuu - Kajaani

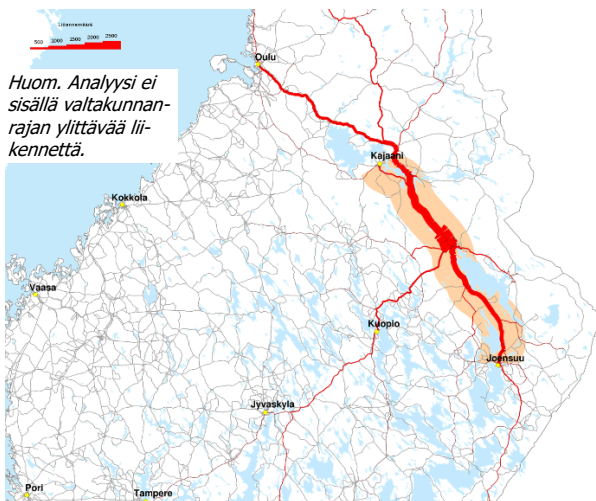
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 6 on maakuntakeskusten Joensuun ja Kajaanin välinen yhteys. Joensuun päässä valtatie palvelee seudullista liikennettä Kontiolahteen ja Kajaanin päässä vastavasti Sotkamoon. Lisäksi yhteysvälin varrelle sijoittuvat Juuan ja Nurmeksen kuntakeskukset. Valtatie palvelee mm. Kajaanin-Sotkamon alueen teollisuus- ja kaivostoimintaa, matkailua sekä liikennettä Niiralan raja-asemalle.

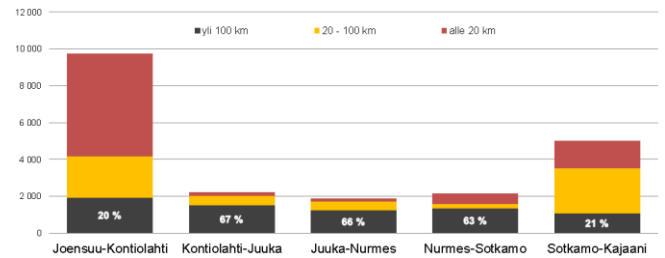


NYKYTILA

Yhteysvälin liikenne on vilkkainta sen molemmissa päässä. Joensuun päässä liikennemäärä on enimmillään noin 20 000 ja Kajaanin päässä noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kontiolahteen ja Sotkamon välillä liikennemäärä on matalampi, keskimäärin noin 1 000–2 450 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä valtaosa suuntautuu Joensuuhun, Nurmekseen, Kajaaniin ja Ouluun. Nurmeksesta liikennettä jatkaa myös Kuopion suuntaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 000–2 000 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on eniten Joensuun ja Kontiolahteen välillä sekä Kajaanissa. Seudullinen liikenne painottuu myös yhteysvälin päihin.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään etupäässä liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tien palvelutaso on pääosin hyvä. Heikoin liikenneturvallisuus on Joensuun ja Kontiolahteen välisellä osuudella. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamistarpeita on Joensuun ja Kajaanin läheisyydessä ja myös tienvarren pienempien taajamien kohdilla.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä.	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen	●
Turvallisuus. Turvallisuustaso on päätteiden keskimääräistä tasoa	●
Ympäristö. Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliillä on keskimääräistä suurempi onnettomuuskustannus ajettua kilometriä kohden.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0,1 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	8 km (3,5 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	21,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	21,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,2 km (0,1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat Joensuun ja Kontiolahden välille Raatekankaan eritasoliittymän ja 2000-luvulla valmistuneen Uuron eritasoliittymän välisen tiejakson liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseen erityisesti seudullisen työmatkaliikenteen tarpeisiin.

Yhteysvälin kehittämistarpeista ei ole ajantasaista tietoa eikä yhteysvälin kohteita ole investointiohjelmassa. Aiemmin tunnistetut tärkeimmät investointitarpeet ovat **26 M€** (MAKU 130, 2015=100).

VARAUTUMISTARPEET

Pidemmällä aikajänteellä on syytä varautua liikenneturvallisuutta parantaviin liittymäjärjestelyihin koko tiejaksolla erityisesti raskaan liikenteen näkökulmasta sekä poikkileikkauksen leventämiseen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Joensuu–Kontiolahti 13 km, pt II, KVL 12 100, moottoritie/2-kaistatie, 60–100 km/h		Raatekangas–Uuro-välin kehittäminen nelikaistaiseksi keskikaidetieksi, 16 M€.	Kontiolahden eritasoliittymä ja Uuro–Varparanta-välin parantaminen, 11 M€.
Kontiolahti–Juuka 71 km, pt II, KVL 2 460, moottoritie/2-kaistatie, 60–100 km/h			Liittymien turvallisuuden parantamista, pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyjä, 11 M€.
Juuka–Nurmes 39 km, pt II, KVL 1 720, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Keskeisten liittymien porrastaminen, melusuojuuksia, pohjavesisuojuuksia, 6 M€.
Nurmes–maakunnan raja 46 km, pt II, KVL 1 680, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Liittymien parantaminen, poikkileikkauksen leventäminen, 6 M€.
maakunnan raja–Sotkamo 33 km, pt II, KVL 990, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Poikkileikkauksen leventäminen (sisältäen sillat 3 kpl), 8 M€.
Sotkamo–Kajaani 27 km, pt II, KVL 4 030, 2-kaistatie/2+2-kaistatie, 50–100 km/h		Jk+pp yhteys Kontinjoki–Kivirannantie, 2 M€. Melusuojuuksia (mm. Kehräömöntie), 2 M€.	Poikkileikkauksen leventäminen 18 km matkalla (sisältäen sillat 2 kpl), 6 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		20 M€	48 M€



Vt 7 Helsinki - Vaalimaa

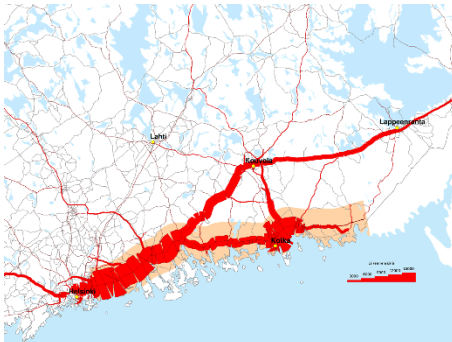
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 7 on toinen Kaakkois-Suomen merkittävimmistä yhteyksistä ja osa Suomen kansainvälisesti tärkeintä tieyhteyttä (E18). Vt 7 jatkuu Vaalimaan kautta Venäjälle ja on tavarakuljetusten kannalta tärkeä yhteys. Vt 7 alkuosa palvelee myös vt 6:n liikennettä Koskenkylään asti. Vt 7 on rakennettu moottoritieksi välillä Koskenkylä–Vaalimaa vuosina 2011–2018. Vt 7 on merkittävä valtakunnallisen ja pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen joukkoliikennekäytävä.

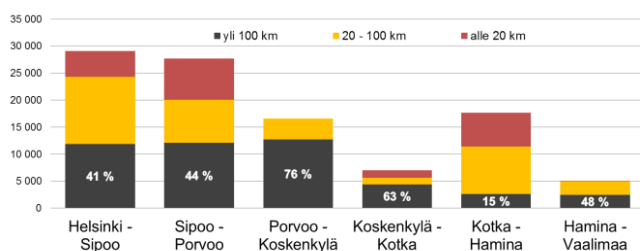


NYKYTILA

Yhteysväli on vilkasliikenteinen. Keskimääräinen liikennemäärä on korkein välillä Helsinki–Porvoo, jolla kulkee noin 25 000 ajon./vrk. Porvoo ja Haminan välillä liikennemäärä vaihtelee 8 600 ja 16 500 ajoneuvon välillä, ja Hamina–Vaalimaa välillä keskimääräinen liikennemäärä on enää 2 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Helsingin seudulle sekä Kotkaan ja Haminaan. Iso osa jatkaa myös vt 6 pitkin Kouvolaan, Lappeenrantaan ja Imatralle. Helsingistä osa liikenteestä jatkaa vt 1 pitkin Turun suuntaan. Tie on koko Euroopan laajuisen TEN-verkon tärkein suora tieyhteys Venäjälle.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 000–12 000 autoa vuorokaudessa. Eniten pitkämatkaista liikennettä on välillä Helsinki–

Koskenkylä (osa jatkaa vt 6 pitkin). Paikallista liikennettä on eniten Sipoo ja Porvoo välillä sekä Kotkan seudulla. Seudullista liikennettä on merkittävästi sekä Helsingin päässä että Kotkan ja Haminan välillä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon, liikenneturvallisuuden jatkuvaan paranemiseen sekä Helsingin seudun työmatkaliikenteen kohtuulliseen sujuvuuteen. Yhteysvälin palvelutaso on hyvä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysvälillä	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●
Älykkäisyys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö E18-käytävässä	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin palvelutaso on kaikilla mittareilla keskimääräistä parempi.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	2,9 km (1,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	6,3	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	29,8	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,2 km (0,1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin viimeinenkin osuus on rakennettu moottoritieksi ja avattu kokonaisuudessaan liikenteen syksyllä 2018. Tämän jälkeen yhteysväliillä ei ole näköpiirissä suuria kehittämistarpeita. Akuutteina tarpeina on liikenteen ohjauksen ja pysäköintitilojen tarpeita. Pyhtää–Kotka-alueelle on tarvetta laajentaa Helsinkiin suuntautuvan joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikkoja. Raskaan liikenteen tauko-alueelle on tarvetta muun muassa Sipoonlahdessa.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat yhteensä **46 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta **42 M€** sisältyy investointiohjelmaan.

VARAUTUMISTARPEET

Helsingin alueella varaudutaan bussiliikenteen tarvitsemiin lisäinvestointeihin sekä Jakomäen eritasoliittymän täydentämiseen. Lisäksi varaudutaan Sipoonlahden eritasoliittymän mahdolliseen täydentämiseen. Helsingin itäpuolella sijaitsevan Östersundomin alueen metroon tukeutuvan maankäytön kehittyessä tarvitaan merkittäviä toimenpiteitä myös maantieverkolle. Vantaalle suunnitellun pikaraitiotien (Mellunmäki–lentoasema) yhteydessä kehitetään myös vt 7 suunnasta tulevan joukkoliikenteen vaihtomahdollisuuksia.

Helsinki–Porvoo-välillä tie on rakennettu pehmeiköille maanvaraisesti tai puupaaluille. Lähes koko tie saatetaan joutua rakentamaan uudelleen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Helsingin ja Kotkan väliseen joukkoliikenteeseen on vaikuttanut voimakkaasti markkinaehtoisen liikenteen väheneminen ja alueella koetaan ongelmia pitkämatkaisen joukkoliikenteen saavutettavuudessa.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Helsinki–Sipoo 13 km, pt I, KVL 25 400, moottoritie, 100–120 km/h	Länsimäentien vaihtopysäkit Vantaan pikaraitiotien yhteydessä (MAL), 42 M€ (koko-naiskustannusarvio).		Lisäkaistat Kehä III–Västerskog ja Kehä III:n ramppien parantaminen, 43 M€ . Jakomäen eritasoliittymän täydentäminen, 9 M€ . Pohjanvahvistukset, 76 M€ .
Sipoo–Porvoo 23 km, pt I, KVL 25 100, moottoritie, 120 km/h			Pohjanvahvistukset, 280 M€ .
Porvoo–Koskenkylä 24 km, pt I, KVL 16 500, moottoritie, 120 km/h			Pohjanvahvistukset, 27 M€ .
Koskenkylä–Kotka 54 km, pt I, KVL 8 590, moottoritie, 100–120 km/h		Pyhtää–Kotka-alueen liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen, 1 M€ .	
Kotka–Hamina 20 km, pt I, KVL 14 900, moottoritie, 100–120 km/h		Jälkiarviointi ja melunsuojauksen täydentäminen , 2 M€ .	
Hamina–Vaalimaa 42 km, pt I, KVL 2 520, moottoritie, 30–120 km/h		Reittiopastusjärjestelmä vt 26/mt 387, 0,5 M€ .	
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	42 M€ (KH 0 M€ + PVP 0 M€ + MAL 42 M€)	4 M€	435 M€



Vt 8 Turku - Pori

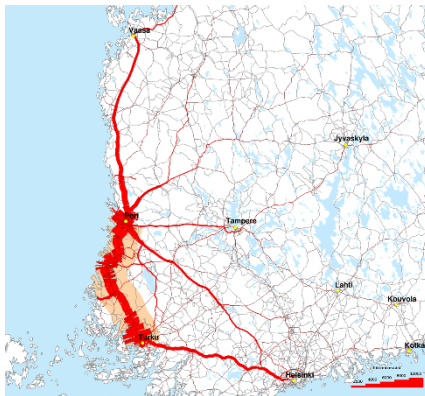
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 8:n yhteysväli Turku–Pori on osa Turun ja Oulun välistä valtatieyhteyttä. Yhteysväli on osa TEN-T kattavaa verkkoa ja Eurooppatietä E8. Vt 8 yhdistää länsirannikon satamakaupungit ja on tärkeä satamakuljetusten yhteys. Yhteysväliillä ei ole rautatieyhteyttä. Turun ja Porin välillä on viisi vientisatamaa.

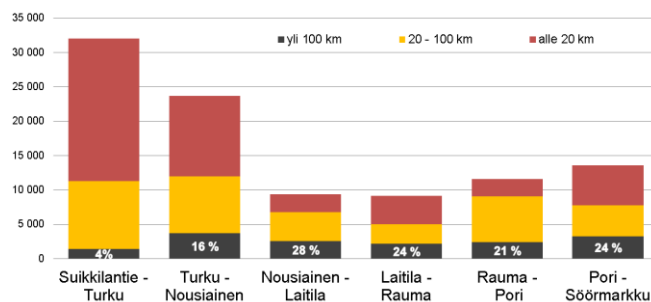


NYKYTILA

Tie on vilkasliikenteisin välillä Turku–Nousiainen, missä on enimmillään 25 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rauman ja Söörmarkkun välillä liikennemäärä on noin 6 500–13 000 autoa vuorokaudessa. Matalin liikennemäärä on Nousiainen ja Rauman välillä, missä liikennemäärä laskee 6 200–11 200 ajoneuvoon vuorokaudessa.



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Turkuun, Poriin tai yhteysvälin varren satamiin. Turusta liikennettä jatkaa myös Helsinkiin (vt 1) ja Porista sekä Vaasaan (vt 8), Tampereelle (vt 11) että Huittisiin ja Forssaan (vt 2).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 400–3 700 autoa vuorokaudessa, keskimäärin 2 500 autoa vuorokaudessa. Pitkämatkaisen liikenteen osuus ei ole yhteysväliillä suuri. Paikallista liikennettä on eniten Turun päässä ja merkittävästi myös väleillä

Laitila–Rauma ja Rauma–Pori. Seudullinen liikenne painottuu yhteysvälin päihin, mutta sitä on varsin tasaisesti koko yhteysvälin matkalla.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään etenkin liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen. Suurimmat palvelutasopuutteet ovat tasoliittymien turvatomuus ja niiden aiheuttamat viivytykset, ohituspaikkojen riittämättömyys sekä joukkoliikenteen heikko kilpailukyky.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän puolittaminen nykytilanteeseen nähden.	●
Toimivuus. Tiekuljetusten tasaisempi nopeus ja häiriöiden vähentäminen	●
Ympäristö. Paremmat edellytykset maankäytön kehittämiseen	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää	●
Ympäristö. Melusta kärsivien määrän vähentäminen 20 % nykytilanteeseen nähden.	●
Ympäristö. Pohja- ja pintavesien pilaantumisriskin vähentäminen	●
Toimivuus. Mahdollisuus tarjota nykyistä kilpailukykyisempiä joukkoliikennepalveluja sekä tunnin työssäkäyntivöyhykkeillä että koko yhteysväliä	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliä on hieman keskimääräistä enemmän sujuvuusongelmia, alle 80 km/h tiepituutta ja onnettomuuskustannuksia tiekilometriä kohden. Ruuhkautuvuutta ilmenee Porin ja Söörmarkkun välillä.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	3,8 km (2,6 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	9 km (6,1 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	9,2	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	33,0	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,3 km (0,9 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysväliillä vuonna 2019 päivitetyn kehittämisselvityksen mukaan kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat Poriin kohdalle Tiiliruukissa sekä ongelmalliseen tasoliittymään Laitilassa. Eurajoen kohta on valmis.

Tehokkaimmat toimenpiteet kohdistuvat eritasoliittymien rakentamiseen ja muihin liittymäratkaisuihin. Näillä on vaikutusta etenkin raskaan liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen. Lisäksi toimenpiteisiin sisältyy pieniä turvallisuutta sekä jalankulun ja pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantavia toimenpiteitä. Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **66 M€** (MAKU 130, 2015=100). Laitilan kohdan tiesuunnitelma valmistui 2021 ja hanke on valmis toteutettavaksi vuonna 2023.

VARAUTUMISTARPEET

Pidemmän ajanjakson parantamisen tavoitteena on korjata kattavammin osuuden Nousiainen–Pori puutteet tien laatu- ja turvallisuudessa ja sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea valtatievarren kuntien kehittämisedellytyksiä.

Pori–Söörmarkku-välillä tarpeena on Länsitien nelikaistais- taminen ja Hyvelä–Söörmarkku-välin toteuttaminen kaavo- jen mukaisena ratkaisuna.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Suikkilantie (mt 1851) 2 km, pt I, KVL 16 000, 4-kaistatie, 50 km/h			
Turku–Nousiainen 16 km, pt I, KVL 18 800, moottoritie 100 km/h		Härkämäki–Huhko meluesteet, 3 M€.	
Nousiainen–Laitila 39 km, pt I, KVL 8 530, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Laitilan kohdan järjestelyt (vt 8 ja kt 43), 41 M€.	Nousiainen–Mynämäki E 2+2, Mynämäen etl, 70 M€.
Laitila–Rauma 32 km, pt I, KVL 8 690, 2-kaistatie, 50–100 km/h			Laitila–Untamala ohituskais- tat, 6 M€, Unaja–Rauma E 2+2, 18 M€. Yhteensä 26 M€.
Rauma–Pori 47 km, pt I, KVL 8 740, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Tiiliruukin eritasoliittymä (sis. 4-kaistaistus noin 1 km:n matkalla) Pori, 22 M€.	Rauma P–Eurajoki 2+2, 30 M€, Luvian eritasoliittymä, 8 M€, Luvia–Pori 2+2, 49 M€. Yhteensä 94 M€. 2 sillan uusiminen/korjaus, 6 M€.
Pori–Söörmarkku 10 km, pt I, KVL 12 100, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Laani–Hyvelä 2+2, 35 M€, Hyvelä–Söörmarkku linja- osuudet, 41 M€. Yhteensä 82 M€. 5 sillan uusiminen/korjaus, 27 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		66 M€	305 M€



Vt 8 Pori - Vaasa

Strategiakortti 19.10.2022

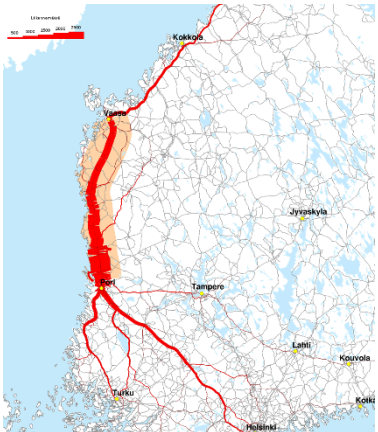
Yhteysväli on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatiestä 8, joka toimii rannikon liikennejärjestelmän runkona yhdistäen alueen vilkkaan ja monipuolisen teollisuuden ja muun elinkeinoelämän satamien ja lentokenttien kautta Ruotsiin ja Keski-Eurooppaan. Valtatiellä on paljon raskasta liikennettä suhteessa liikennemäärään, ja se on osa tärkeää pohjois-eteläsuuntaista suurten erikoiskuljetusten pääreit-tä.



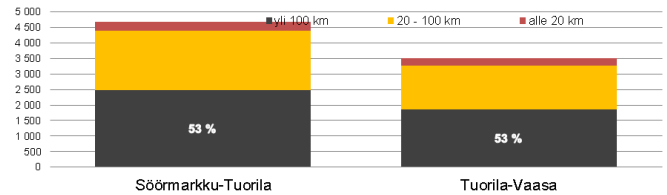
Yhteysväliille ovat luonteenomaisia pitkät, suorat tieosuudet sekä toisaalta lukuisat pienet kalliioleikkaukset. Varsinaisia taajamajaksia ei ole, mutta tiheimmät tienvarsi-asutukset löytyvät Porin ja Vaasan päistä.

NYKYTILA

Söörmarkku–Tuorila-välillä liikennemäärä on keskimäärin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tuorila–Vaasa-välillä liikennemäärä laskee keskimäärin 2 900 ajoneuvoon vuorokaudessa, ollen kuitenkin huomattavasti korkeampi Vaasan päässä (12 700 ajon./vrk). *Pori–Vaasa-välin vilkasliikenteisimmät osuudet Pori–Söörmarkku ja Vaasa–Helsingby kuuluvat yhteysväleihin Turku–Pori ja Vaasa–Seinäjoki.*



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Poriin ja Vaasaan sekä edelleen Kokkolaan, Turkuun ja Helsinkiin. Pieni osa liikenteestä jatkaa Tampereen suuntaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 800–2 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on yhteysväliillä 50 prosentin luokkaa, ja seudullista liikennettä on myös tasanaisesti noin 40 prosenttia. Paikallista liikennettä on vähän.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään ensisijaisesti turvaamaan pitkämatkaisten kuljetusten hyvä palvelutaso sekä parantamaan liikenneturvallisuutta. Tien toimivuudessa ja turvallisuudessa on parantamisen varaa. Yhteysvälin turvallisuus on paikoin heikko, ja suurimmat kuolemantiheydet ovat Porin seudulla.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä häiriöiden vähentäminen	●
Toimivuus. Mahdollisimman homogeeniset tie- ja liikenneolosuhteet koko yhteysväliillä	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys	●
Turvallisuus. Kuolemat ja vakavat loukkaantumiset minimoidaan vaarantamatta kuljetusketjujen toimivuutta ja kustannustehokkuutta.	●
Ympäristö. Pohja- ja pintavesien pilaantumisriskin pienentäminen.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliillä on hieman keskimääräistä parempi liikenteellinen palvelutaso, mutta turvallisuuspuutteita on huomattavan paljon.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	4,2 km (2,4 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	1,8 km (1 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	23,7	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	26,7	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	11,2 km (6,4 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Nelihaaraisten tasoliittymien parannukset, taajamakohtien jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt.

Tavoitetilassa Söörmarkku–Tuorila-välillä tie on erotettu tienvarsiasutuksen toiminnoista ja ohitusmahdollisuuksia on parannettu. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Tuorila–Lålby-välillä on nykyisellä paikallaan 2-kaistatie, jolla yksittäisiä ohituskaistoja, ja nopeusrajoitus on 100 km/h. Lålby–Vikby-väli on nykyisellä paikallaan, ja nopeusrajoitus on 100 ja 80 km/h.

VARAUTUMISTARPEET

Liikenteen määrän kasvaessa on varauduttava parantamaan yhteysvälin palvelutasoa. Tien poikkileikkaus on paikoin liian kapea ja edellyttää leventämistä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Söörmarkku–Tuorila 36 km, pt II, KVL 4 000, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Liittymien (mm. Tuorila) parantaminen, reunaympäristön pehmentäminen, 2,2 M€.	Keskikaiteellinen ohituskaistapari, 11 M€.
Tuorila–Vaasa 139 km, pt II, KVL 2 890, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Vt 8 ja kt 67 eritasoliittymän parantaminen ja sillan uusiminen, 5,4 M€. Tien leventäminen ja rakenteen parantaminen välillä Bäckliden–Brännbacken, 5,4 M€. Isot siltakohteet: V-1280 Lapväärtin sillan uusiminen, 2,2 M€.	Vikbyn eteläinen eritasoliittymä (Vaasan satamatie), 6 M€. Pohjaveden suojaus, kevyen liikenteen järjestelyt, liittymien parantaminen, pysäkki-järjestelyt, reunaympäristön pehmentäminen, riista-aitoja, 22 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		15 M€	39 M€



Vt 8 Vaasa - Kokkola

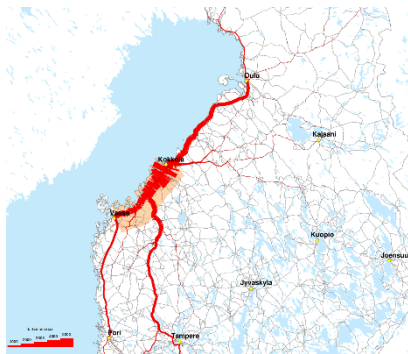
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 8:n yhteysväli Vaasa–Kokkola on osa Turun ja Oulun välistä valtatieyhteyttä. Yhteysväli on osa TEN-T kattavaa verkkoa ja Eurooppatietä E8. Vt 8 yhdistää länsirannikon satamakaupungit, millä on suuri merkitys länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille. Vt 8 on myös Suomen tärkeä etelä-pohjois-suuntainen erikoiskuljetusreitti.

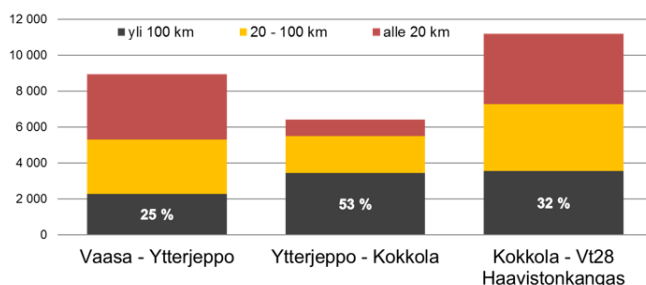


NYKYTILA

Yhteysvälin liikennemäärä on varsin tasaisesti noin 6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vaasan ja Kokkolan päissä on enimmillään noin 13 800 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja lisäksi Kokkolan ja Haavistonkankaan välillä liikennettä on keskimäärin 11 200 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu yhteysvälin rannikkokaupunkeihin sekä satamiin (Vaasa, Kokkola, Raahe, Oulu). Iso osa jatkaa vt 19 pitkin Tampereelle ja vt 8 pitkin Poriin.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 300–3 500 autoa vuorokaudessa. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on hallitseva Uudenkaarleppyy ja Pietarsaaren välillä. Paikallisen liikenteen osuus on tällä välillä pieni.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään etenkin liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden ja joukkoliikenteen kilpailukyyn parantamiseen. Suurimmat palvelutasopuutteet ovat tasoliittymien turvatomuus ja niiden aiheuttamat viivytykset, ohituspaikkojen riittämättömyys sekä joukkoliikenteen heikko kilpailukyky.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Kuolemaan johtavien onnettomuuksien vähentäminen 50 % vuoteen 2030 mennessä	●
Toimivuus. Tiekuljetusten tasaisempi nopeus ja häiriöiden vähentäminen	●
Ympäristö. Paremmat edellytykset maankäytön kehittämiseen	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää	●
Ympäristö. Liikenteen meluhaitan vähentäminen	●
Ympäristö. Pohja- ja pintavesien pilaantumiskäytön vähentäminen	●
Toimivuus. Mahdollisuus tarjota nykyistä kilpailukykyisempiä joukkoliikennepalveluja sekä tunnin työssäkäyntivähytyksillä että koko yhteysväliä	●
Toimivuus. Liikennevirran HCM-palvelutaso on taajamien ulkopuolella vähintään C ja kaupunkialueilla vähintään D. Huonompia sallitaan 1–2 krt/vko.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin palvelutaso on keskiarvoa heikompi onnettomuuskustannusten asteella mitaten.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	1,1 km (0,9 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	2,6 km (2 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	13,3	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	29,6	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,7 km (1,3 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 8 Vaasa - Kokkola

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin ongelmat liittyvät turvallisuuteen, sujuvuuteen ja yleiseen laatuun. Liikennöitävyyden haasteita aiheuttavat erityisesti suuresta raskaan liikenteen määrästä aiheutuvat ohitustarpeet ja -vaikeudet, eritasoliittymätarpeet, puutteelliset liittymäjärjestelyt, paikoin suuri yksityistieliittymien määrä sekä paikoin huono tien standardi tien leveyden ja tiegeometrian osalta. Tie toimii tärkeänä erikoiskuljetusreitinä ja tien SEKV-status tulee säilyä myös jatkossa.

Vaasan keskustan ohitustie (yhdystie) parannetaan 2+2-kaistaisena tien nykyisellä paikalla. Yhteysvälin ensimmäisen vaiheen hanke sisältää ohituskaistoja, ohituskaistojen keskikaiteita, liittymäjärjestelyjen parantamisia sekä yksityistieliittymien vähentämistä. Lisäksi useiden kuntien alueella tehdään pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Kokkolan Haavistonkankaan eritasoliittymän tiesuunnitelma tekeillä. Vaasa–Kokkola-välin kohteiden tiesuunnittelu on käynnissä vuonna 2022.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **137 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **64 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Tavoitteena on tien standardin parantaminen pitkämatkaisen liikenteen tarpeisiin. Taajamien kohdilla standardista voidaan lyhyellä matkalla tinkiä turvallisuusperusteisesti. Tehdään maankäytön tarpeista johtuvia liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Varaudutaan pitkällä aikavälillä valtateiden uusiin tielinjauksiin Vaasan ja Kokkolan kohdilla.

Varautumistarpeet tarkistetaan ja määritetään tarkemmin vuonna 2022 käynnistetyssä Vaasa–Oulu-yhteysväliselvityksessä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Vaasa–Ytterjeppo 66 km, pt I, KVL 5 690, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie 1. vaihe, 40 M€ .	Vt 8 ja st 724 Vaasan yhdystie 2. vaihe, 57 M€ . Koivulahden etl rakentaminen, 6 M€ . Ölis–Kärklax-välin parantaminen, 5 M€ . V-461 Svartholmbäcksbron sillan uusiminen, 1 M€ .	Stormossen–Koivulahti parannetaan 2+2-tieksi, 10 M€ Oravaisten ohituskaistan parantaminen ja Ytterjeppo eteläinen ohituskaistan rakentaminen, 10 M€ . Vt 8 uusi linjaus Kuni–Martoinen, 78 M€ .
Ytterjeppo–Kokkola 54 km, pt I, KVL 5 780, 2-kaistatie, 50–100 km/h	Vt 8 Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn keskikaiteelliset ohituskaistat ensimmäinen vaihe, 14 M€ .	<i>Vt 8 Kovjoen, Kolpin ja Kruunupyyn keskikaiteelliset ohituskaistat toinen vaihe, Ytterjeppo eritasoliittymä.</i> V-1139 Joksholman sillan uusiminen, 2 M€ . V-275 Isokylän ylikulkusillan uusiminen, 2 M€ .	<i>Liittymäjärjestelyiden parantamista ja yksityistieliittymien karsimista.</i>
Kokkola–Haavistonkangas 9 km, pt I, KVL 11 200, 2-kaistatie, 60–80 km/h	Vt 8 Kokkolan keskustan kohta (Eteläväylä), 10 M€ .	<i>Liittymäjärjestelyt välillä vt 13–vt 28 ml. Haavistonkankaan etl.</i>	Kokkolan ohikulkutie, 63 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	64 M€ (KH 64 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	73 M€	161 M€



Vt 8 Kokkola - Oulu

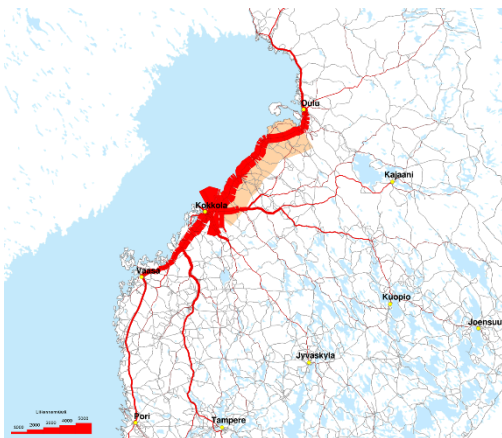
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 8:n yhteysväli Kokkola–Oulu on osa Turun ja Oulun välistä valtatieteyhteyttä. Yhteysväli on osa TEN-T kattavaa verkkoa ja Eurooppatietä E8. Vt 8 yhdistää länsirannikon satamakaupungit ja on tärkeä satamakuljetusten yhteys.

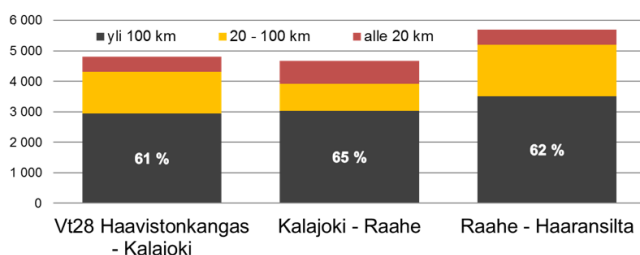


NYKYTILA

Yhteysvälin vilkkain liikenne on välillä Raabe–Haaransilta, missä on enimmillään 14 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muulla välillä keskimääräinen liikennemäärä on noin 4 100–4 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu yhteysvälin rannikkokaupunkeihin sekä satamiin (Vaasa, Kokkola, Raabe, Oulu). Osa jatkaa Oulusta vt 4 pitkin Kemiin ja Rovaniemelle ja vt 8 pitkin Porin kautta Turkuun. Osa liikenteestä suuntautuu myös Ylivieskan seudulle sekä Tampereelle.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 900–3 500 autoa vuorokaudessa.

Pitkämatkaisen liikenteen osuus on yhteysvälillä hallitseva, mutta seudullista ja paikallista liikennettä on myös varsin tasaisesti koko yhteysvälin matkalla.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään etenkin liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten toimivuuden ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen. Suurimmat palvelutasopuutteet ovat tasoliittymien turvatomuus ja aiheuttamat viivytykset, ohituspaikkojen riittämättömyys, joukkoliikenteen heikko kilpailukyky.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Kuolemaan johtavien onnettomuuksien vähentäminen 50 % vuoteen 2030 mennessä	●
Toimivuus. Tiekuljetusten tasaisempi nopeus ja häiriöiden vähentäminen	●
Ympäristö. Paremmat edellytykset maankäytön kehittämiseen	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää	●
Ympäristö. Liikenteen meluhaitan vähentäminen	●
Ympäristö. Pohja- ja pintavesien pilaantumisriskin vähentäminen	●
Toimivuus. Mahdollisuus tarjota nykyistä kilpailukykyisempiä joukkoliikennepalveluja sekä tunnin työssäkäyntiväyhykkeillä että koko yhteysvälillä	●
Toimivuus. Liikennevirran HCM-palvelutaso on taajamien ulkopuolella vähintään C ja kaupunkialueilla vähintään D. Huonompi sallitaan 1–2 krt/vko.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin palvelutaso on pääväylien keskiarvoa heikompi alle 80 km/h osuuksilla ja ajoneuvokilometriä kohden lasketuilla onnettomuuskustannuksilla mitaten. Ruuhkautuva tiepituus sijoittuu yhteysvälin loppuun Limingan kohdalle.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	3,3 km (2 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	16,2 km (9,8 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	15,2	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	27,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,8 km (1,1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin ongelmat liittyvät turvallisuuteen, sujuvuuteen ja yleiseen laatuun. Liikennöitävyyden ongelmia ovat nopeustasojen vaihtelu (taajamat, yksityistiet, mutkaisuus) ja ohittamisen vaikeus kapealla ja mäkisellä tiellä. Myös liikenneturvallisuus on tiellä heikko.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **179 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta noin **3 M€** sisältyy investointiohjelmaan. Vuoden 2022 aikana laaditaan yhteysvälin kehittämisen periaatteita kartoittava selvitys, jonka perusteella saadaan kuva, millaisilla toimilla yhteysväliä kehitetään tulevaisuudessa. Näin ollen tässä vaiheessa tulevaisuuden tarpeet perustuvat olemassa oleviin selvityksiin ja varautumistarpeet eivät ole kokonaisuudes-

saan selvillä. Yhteysvälin ensimmäisen vaiheen hanke sisältää ohituskaistoja, siltojen ja liittymäjärjestelyjen parantamista sekä yksityistieliittymien vähentämistä. Lisäksi useiden kuntien alueella tehdään pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Tie toimii tärkeänä erikoiskuljetusreitillä ja tien SEKV-status tulee säilyä myös jatkossa.

VARAUTUMISTARPEET

Määritellään yhteysväliselvityksessä 2022 aikana.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Haavistonkangas–Kalajoki 57 km, pt II, KVL 4 640, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Himangan liikennejärjestelyt ja alikulkukäytävät Satamatien (mt 7771) ja Matkailutien (mt 18085) liittymiin, 3 M€ . Karhinkankaan pohjavesisuojaus, 3 M€ .	
Kalajoki–Raahe 56 km, pt II, KVL 4 120, 2-kaistatie, 50–100 km/h	Vt 8 ja vt 27 liittymän parantaminen ja alikulkukäytävä, Kalajoki (PVP), 2,8 M€ .	Jatkuva ohituskaistatie välille Kalajoki–Vasankari, sekä välille Kultalanperä–Siuvatti, Satamajärventien (mt 18582), Ketunperäntien (mt 18565) ja Oikotien liittymäjärjestelyt, 54 M€ .	
Raahe–Haaransilta 52 km, pt II, KVL 6 420, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Valtatien 8 ja Kiiluntien (mt 18583) sekä Eteläkaari-kadun T-liittymien saarekkeelliset kanavoinnit, Pattijoentien ja Jokelantien liittymä- ja tiejärjestelyt, Revonlahden ohituskaistat (2 kpl), 2+2-kaistainen keskikaidetie välille Ojanperänkangas–Haaransilta (vt 4) ja Haaransillan eritasoliittymä, 76 M€ . Pattijoen sillan uusiminen, Limingan kohdan eritasoliittymäjärjestelyt (3 kpl) ja 4-kaistaistaminen välillä Lumijoen tie–kt 86, 40 M€ . Näiden hankkeiden sisältö ja ajoitus selviää uudelleenarvioinnissa.	
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	3 M€ (KH 0 M€ + PVP 3 M€ + MAL 0 M€)	176 M€	



Vt 9 Turku - Tampere

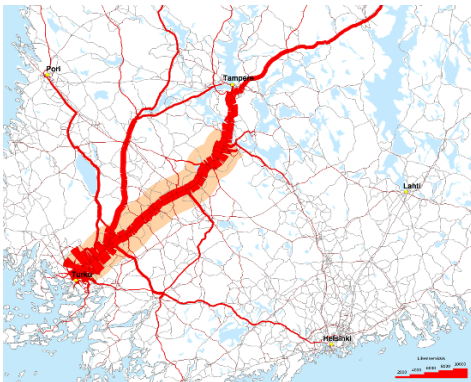
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 9 on poikittainen yhteys Turun ja Naantalin satamista Tampereen, Jyväskylän ja Kuopion kautta Joensuuun ja edelleen Niiralaan. Tien rinnalla kulkee rautatieyhteys. Turku–Tampere-yhteysväli alkaa Turun kehätieltä ja päättyy Akaalla valtatiehen 3. Yhteysväli on osa TEN-T kattavaa verkkoa ja Eurooppatietä E63. Yhteysväli on merkittävä sisämaantieteellisen kuljetusväylä.

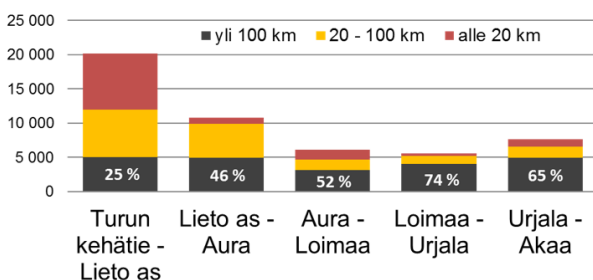


NYKYTILA

Turun lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, jota käyttää päivittäin noin 21 000 ajoneuvoa. Liikenteen määrä vähenee Tampereelle päin, ja vähäliikenteisimmässä kohdassa liikennemäärä on 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Turkuun ja alueen satamiin. Eniten liikennettä tulee Tampereelta ja Tampereen kautta. Huittisista tulee kantatietä 41 paljon liikennettä Auran ja Turun välille. 9-tieltä kuljetaan myös Poriin seututietä 204 Liedosta Säskylän kautta kulkevaa reittiä.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 3 200–5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi Turun päässä ja seudullista Turusta Auraan sekä Urjalasta Akaaseen ulottuvilla jaksoilla.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään liikenneturvallisuuden, elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja joukkoliikenteen kilpailukyyn parantamiseen. Tienpidon taloudellisuudelle tai liikenteen älykkyydelle ei ole erityisiä yhteysvälikohtaisia tavoitteita. Suurimmat palvelutasopuutteet ovat heikko liittymäturvallisuus, joukkoliikenteen pysäkkien ja liityntäyhteyksien puuttuminen, nopeustason muutokset sekä liittyvän liikenteen ja maatalousliikenteen haitat päätien liikennevirralle.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Liikenneonnettomuuksien vähentäminen painottuen erityisesti paikallisen liikenteen turvallisuuteen	●
Toimivuus. Pitkämatkaisen liikenteen korkea palvelutaso taajamien ulkopuolella	●
Toimivuus. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys	●
Toimivuus. Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutason parantaminen ja joukkoliikenteen käytön lisääminen sekä juna- että linja-autoliikenteen osalta	●
Ympäristö. Työmatkaliikenteessä parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoon verrattuna.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliillä on keskimääräistä heikompi liikenneturvallisuus. Liikenteellinen sujuvuus on keskimääräistä parempi.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	2,5 km (2 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,5	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	34,4	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,1 km (0,1 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 9 Turku - Tampere

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin tehokkaimpina toimenpiteinä on toteutettu 7 liittymäporrastusta, yhden tasoristeyksen poisto, 2 pysäkki- ja liityntäparannusta, Loimaan eritasoliittymän parannus sekä jalankulun ja pyöräilyn ja yksityisteiden järjestelyjä. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteistä on toteuttamatta osa pysäkki- ja liityntäjärjestelyistä, yksi tasoristeyksen poisto ja Humppilan eritasoliittymän parantaminen.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **135 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelman sisältyy **2 M€**. Tämän hetken akuutit tarpeet kohdistuvat Lieto as–Aura leveäkaistatien muuttamiseen turvalliseksi keskikaiteelliseksi 2+2-kaistatieksi sekä turvallisten ohitusmahdollisuuksien luomiseen kolmella tiejaksolla Varsinais-Suomessa ja yhdellä jaksolla Pirkanmaalla.

Turku–Tampere-yhteysvälin parantamisen tiesuunnitelmat ovat vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmassa. Kohteiden toteutusvalmius on noin vuoden kuluttua tiesuunnitelman valmistumisesta.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliä varaudutaan moottoritietasoiseen päätiehen nykyisellä linjauksella Turusta Auraan asti sekä siitä edelleen Loimaalle 2+1-kaistaisena jatkuvana ohituskaistatien eritasoliittymineen. Loimaa–Akaa-tiesuudella on säännölliset ohituskaistat sekä taajamakohtien eritasoliittymät. Akaan päässä jatkuva 2+1-ohituskaistatie.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Turku–Tampere-yhteysväliselvityksessä on päätien rinnalla käsitelty ratayhteyden kehittämistarpeita. Radan parantamisen tavoitteena on ensin luotettavuuden parantaminen ja sen jälkeen välityskyvyn kasvattaminen. Kiireellisinä toimenpiteinä esitetään tasoristeysten poistoja, kohtaamispaikkoja, Toijalan kolmioraidetta ja Tampereen tavararata-pihan lisäraiteita. Pidemmällä aikavälillä varaudutaan nopeustason ja akselipainon nostoon ja välityskyvyn lisäämiseen.

Seudullisena tarpeena tavoitellaan Turku–Loimaa-osuuden lähijunalikenteen käynnistämistä uudelleen.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Turun kehätie–Lieto as 13 km, pt I, KVL 17 500, moottoritie, 120 km/h		2 pysäkin parantaminen, 0,5 M€ .	Turun lentoaseman uusi etl (rakennemallin mukaisen logistiikka-alueen kasvun tarvitsema uusi yhteys), 12 M€ . 4 sillan uusiminen, 16 M€ .
Lieto as–Aura 10 km, pt I, KVL 10 900, leveäkaistatie, 80–100 km/h		4-kaistainen keskikaiteellinen tie Liedon asemalta Auranporttiin (kt 41), 57 M€ . Auran keskustan etl ja tiejärjestelyt (4-kaistatien jatko ja kt 41 kääntö), 37 M€ .	
Aura–Loimaa 36 km, pt I, KVL 6 240, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Jatkuva ohituskaistatie 2+1 Aurasta Loimaalle, Kyröntien ja Niinijoentien uudet etl:t, 35 M€ .
Loimaa–Urjala 39 km, pt I, KVL 4 800, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Kaksi ohituskaistaparia (Kuuskoski–Jalkala ja Kumila–Melliä), 23 M€ .	Humppilan vt9/vt2 eritasoliittymän lisärampit ja keskikaidetie välille Rantalankulma–Humppilan etl, 19 M€ . Leikkikangas–Menonen-ohituskaistapari (PIR) järjestelyineen, 22 M€ (ES tehty).
Urjala–Akaa (Konho) 23 km, pt I, KVL 6 750, 2-kaistatie, 80–100 km/h, 21 km, mo 100 km/h, 2 km	Vt 9 Nuutajärvi–Urjala, liittymä- ja yksityistiejärjestelyt, Urjala (PVP), 2,4 M€ .	Urjalan etl:n pysäkit, 1 M€ . Urjala–Hakkila-ohituskaistapari ja Ruokolan etl, 11 M€ . Hakkila–Kuusjoki: tasoliittymien parantaminen, valaistuksen lisääminen, yt- ja jkp-järjestelyt (TS vanh.), 3 M€ .	Kuusjoki–Tipuri: Kylmäkosken etl ja yt-järjestelyt, keskikaidetta päätielle, 16 M€ . Tipuri–Hirsikangas: jatkuva keskikaiteellinen ohituskaistatie, 22 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	2 M€ (KH 0 M€ + PVP 2 M€ + MAL 0 M€)	133 M€	142 M€



Vt 9 Tampere - Jyväskylä

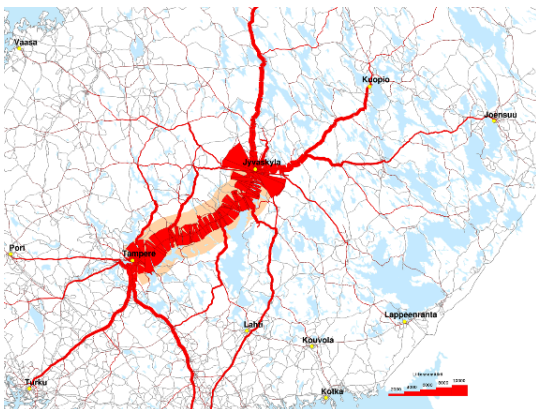
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 9 on Suomen merkittävimpiä poikittaisia valtatieteyhteyksiä Turusta Niiralaan ja yhteysväli Tampere–Jyväskylä yhdistää Pirkanmaan ja Keski-Suomen suuret keskuksia toisiinsa. Vt 9 on osa TEN-T-verkkoa ja osa Eurooppatietä E63.

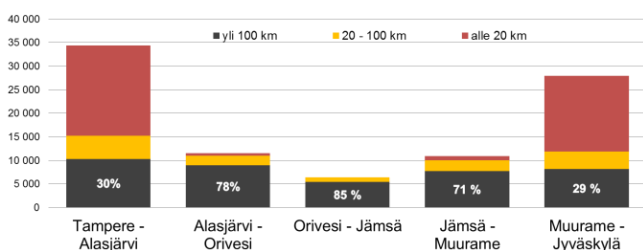


NYKYTILA

Tie on vilkasliikenteinen sekä Tampereen että Jyväskylän päässä. Tampereella liikennemäärä on noin 47 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Muuramen ja Jyväskylän välillä 12 000–34 000 ajoneuvoa. Yhteysvälin keskellä liikennemäärä on pienempi, 5 700–6 700 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Jyväskylän seudulle sekä Tampereelle. Osa jatkaa Jyväskylästä vt 4 pitkin Oulun suuntaan, vt 9 edelleen Kuopioon tai Joensuuhun. Tampereelta liikennettä jatkaa myös vt 9 pitkin Turkuun. Helsinkiin suuntautuu liikennettä sekä Tampereen (vt 3) että Jyväskylän päästä (vt 4).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 5 000–11 000 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Tampereen että Jyväskylän päässä ja seudullinenkin liikenne painottuu yhteysvälin päihin.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään liikenneturvallisuuden selvään parantamiseen, pitkämatkaisten kuljetusten toimivuuteen sekä Tampereen ja Jyväskylän työssäkäyntiliikenteen sujuvuusongelmien ratkaisuun. Palvelutason puutteina ovat tällä hetkellä vakavien liikenneonnettomuuksien suuri määrä, sujuvuusongelmat ja yleisesti tien kysyntään nähden riittämätön laatutaso. Valtatien varrella tai molemmin puolin valtatietä sijaitsee useita taajamia ja kyliä, jotka synnyttävät myös valtatietä risteävää liikennettä. Maankäytön kasvu voi heikentää liikenteen palvelutasoa nopeastikin.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Liikenneturvallisuuden parantaminen ja erityisesti vakavien onnettomuuksien riskin vähentäminen	●
Toimivuus. Mahdollisimman homogeeniset tie- ja liikenneolosuhteet koko yhteysväliä	●
Toimivuus. Nopeusrajoitus on 100 km/h paitsi, jos ympäristö- ja kustannussyistä 80 km/h on perusteltu	●
Toimivuus. Ratkaisulla edistetään joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytyksiä	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat tiellä esiintyvä ruuhkautuvuus sekä selvästi keskimääräistä heikompi liikenneturvallisuus. Tie ruuhkautuu ajoittain mm. suurella osalla väliä Atala–Orivesi sekä Muuramen kohdalla.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	20,7 km (13,7 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,3 km (2,2 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,1	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	53,3	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	11,2 km (7,4 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 9 Tampere - Jyväskylä

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet liittyvät vakavien onnettomuuksien suureen määrään ja liikenteen sujuvuusongelmiin. Ohitusmahdollisuudet ovat tiellä myös vähäiset.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **387 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyy **121 M€**. Investointiohjelmassa olevien kohteiden jälkeen tärkeimpänä tarpeena on Tampere–Orivesi-välin parantamisen toinen vaihe, jonka tiesuunnitelma on vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmassa (Oriveden eritasoliittymän ohituskaistan parantaminen on käynnistynyt 2022). Korpilahti–Keljonkangas mo- tai mol-tien yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi käynnistyy 2022.

VARAUTUMISTARPEET

Tampere–Orivesi-välille suunnitteilla 2+2-tie, osin moottoritie, osin keskikaidetie eritasoliittymän. Orivesi–Korpilahti-välillä varaudutaan keskikaideteelliseen ohituskaistatiehen eritasoliittymän. Korpilahden ja Muuramen välillä varaudutaan 2+2-kaistaiseen keskikaideteelliseen tiehen eritasoliittymän, Muuramen ja Jyväskylän välillä mo- tai mol-tiehen. Kohteiden kustannusarviot ovat Orivesi–Jyväskylä-toimenpideselvityksen mukaiset. Jyväskylän Rantaväylän kohdalla Mattilanniemen ja Satamakadun nykyiset tasoliittymät varaudutaan parantamaan eritasoliittymiksi. Ristonmaan eritasoliittymä täydennetään puuttuvien ramppien osalta ja Pumperin kohtaa parannetaan. Valtatielle 9 Rantaväylälle välillä Pumperi–Aholaita käynnistyy aluevaraussuunnitelma vuonna 2022, minkä yhteydessä kustannusarviot määritetään.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tampereen ja Jyväskylän välistä radalla toteutetaan lähivuosina korjaus- ja parantamishankkeita. Radan kehittämiseksi on suunniteltu kohtauspaikkoja ja Jämsän oikaisu. Radan parantamisen tavoitteena välityskyvyn turvaaminen tavaraliikenteelle, kantavuuden nosto ja nopeuden nosto.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Tampere E–Alasjärvi 9 km, pt I, KVL 40 800, kaupunkimoottoritie, 100 km/h		Vaihtuvat nopeusrajoitukset ja muu liikenteen ohjaus, 2 M€.	Muutamien liittymien välille 3. kaistat paikallisen liikenteen tarpeisiin, 5 M€.
Alasjärvi–Orivesi 35 km, pt I, KVL 12 600, 2-kaistatie (mol 5 km + sekal. 30 km), 70–100 km/h (vaihtuvat rajoitukset)	Vt 9 Tampere–Orivesi 1. vaihe (väli Alasjärvi–Käpykangas), 103 M€.	2+2-kaistainen tie eritasoliittymän välillä Käpykangas–Orivesi (puuttuvat osuudet), 86 M€.	
Orivesi–Jämsä 49 km, pt I, KVL 6 140, 2-kaistatie ohituskaistoin, 50–100 km/h		Nykyisen kaiteettoman ohituskaistan kaiteistus, liittymäjärjestelyjä, 5 M€.	Jatkuva keskikaideteellinen ohituskaistatie, eritasoliittymät, kattava rinnakkaistie Orivesi–Jämsä välillä, 205 M€.
Jämsä–Muurame 45 km, pt I, KVL 8 910, 2-kaistatie ohituskaistoin, 50–100 km/h	Vt 9 Jämsä–Korpilahti, nykyisten ohituskaistojen keskikaiteet ja liittymäjärjestelyt, 18 M€.	Keskikaideteelliset ohituskaistaosuudet ja eritasoliittymäjärjestelyt Jämsä–Korpilahti välillä, 48 M€.	Jatkuva keskikaideteellinen ohituskaistatie, eritasoliittymät, kattava rinnakkaistie Jämsä–Korpilahti, 108 M€. 2+2 keskikaideteellinen tie Korpilahti–Muurame, eritasoliittymät, kattava rinnakkaistie, 124 M€.
Muurame–Jyväskylä 14 km, pt I, KVL 22 600, mo/mol, osin 2-kaistatie, 60–100 km/h		Moottoritie Muurame–Jyväskylä, 65 M€. Mattilanniemen ja Satamakadun liittymien parantaminen eritasoliittymiksi, 60 M€.	Ristonmaan eritasoliittymän täydentäminen, 11 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	121 M€ (KH 121 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	266 M€	453 M€



Vt 9 Jyväskylä - Kuopio

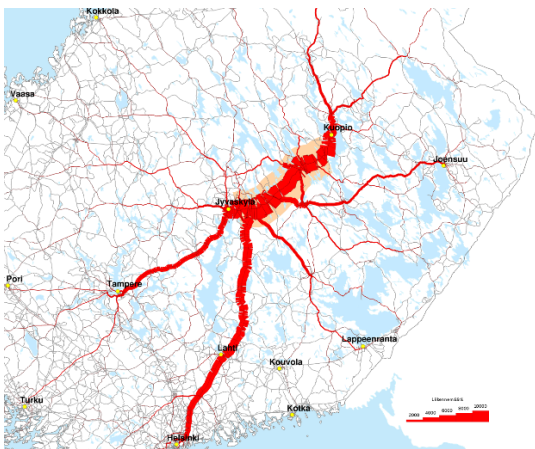
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 9 on Suomen merkittävimpiä poikkaisia valtatien yhteyksiä ja yhteysväli Jyväskylä–Kuopio yhdistää Keski-Suomen ja Pohjois-Savon kasvavat keskuksat toisiinsa. Vt 9 on osa TEN-T-verkkoa ja osa Eurooppatietä E63.

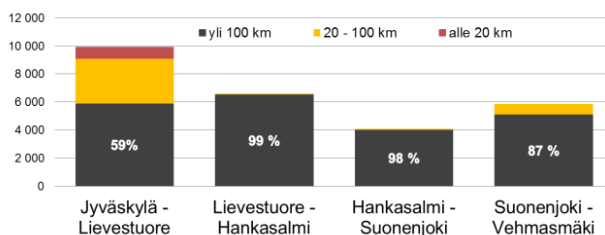


NYKYTILA

Tie on vilkkaimmillaan Jyväskylän ja Lievestuureen välissä, missä kulkee vuorokaudessa noin 10 600 ajoneuvoa. Kuopioon päin siirryttäessä liikennemäärät laskevat keskimäärin 3 400–5 800 päivittäisen ajoneuvon välille.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Jyväskylään seudulle ja Kuopioon. Suuri osa jatkaa myös vt 9 pitkin Tampereelle ja vt 4 pitkin Helsinkiin. Jonkin verran yhteysvälin liikenteestä suuntautuu Mikkeliin (vt 13) sekä Joensuuhun (vt 23).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 4 000–6 500 autoa vuorokaudessa, ja sen osuus on yhteysväliä hallitseva. Paikallista liikennettä on merkittävästi lähinnä vain Jyväskylän ja Lievestuureen välillä, ja seudullinenkin liikenne painottuu vahvasti Jyväskylän päähän.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla on turvata toimivat arjen matkat ja edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä: Matkat ja kuljetukset ovat sujuvia, turvallisia, ympäristöystävällisiä, taloudellisia ja älykkäitä. Ratkaisuja ohjaavat CO₂-päästöjen vähentämisvelvoite ja ilmastonmuutokseen varautuminen. Pääteiden liikenneympäristö tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja. Ratkaisuisa hyödynnetään mahdollisimman paljon nykyistä tietä sekä tehokkaita ja vaikuttavia parantamisratkaisuja. Digitalisaation ja automaation tuomat mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Henkilövahinko-onnettomuuksien riski pienenee puoleen nykyisestä eli on alle 5 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Pidemmän tähtäimen tavoitteena on nollassio. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus parane.	●
Matka-aika. Turvataan raskaan liikenteen tasainen 80 km/h matkanopeus. Pitkämatkaisen liikenteen matkanopeus on hyvä ja tasainen. Nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Joukkoliikenne on houkuttelevaa ja matka-aika on henkilöauton kanssa kilpailukykyinen.	●
Matka-ajan ennakoitavuus. Liikenteellinen palvelutaso (HCM, 100. huipputunti) on huonoimmillaan palvelutasolla C.	●
Ympäristö. I lk pohjavesialueiden pilaantumisen riski pienenee. Liikenteen melulle altistuminen vähenee kaupunkiseuduilla. Pääteet on sovitettu maisema- ja kulttuuriympäristöihin.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin liikenneturvallisuus on huonompi kuin keskimäärin. Ruuhkautumista esiintyy Kanavuoren ja Ruokosaaren kohdalla.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0,4 km (0,3 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	2 km (1,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	17,0	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	33,9	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,1 km (1 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 9 Jyväskylä - Kuopio

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin investointitarpeet on tarkennettu 2022 valmistuneessa yhteysväliselvityksessä.

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat liikenneturvallisuuteen, Kanavuori–Lievestuore-välin riittämättömään kapasiteettiin, tien hankalaan geometriaan ja ohitusmahdollisuuksien vähyyteen. Erityisenä ongelma-kohtana on vt 9 ja vt 13 neliahaaraliittymä, joka on onnettomuusaltis ja jonka kohdalla on 60 km/h nopeusrajoitus. Liittymän parantamisesta on tiesuunnitelma.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **179 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyy **3 M€**. Ensimmäisessä vaiheessa parannetaan Suonenjoen kohdan liittymät sekä tehdään välivaiheen ratkaisuna ohituskaistat mäkisimpiin kohtiin, jkpp-yhteyksiä, meluntorjuntaa, riista-aitoja, tievalaistusta ja tien geometrian korjausta ongelmallisiin kohtiin. Toisessa vaiheessa parannetaan Kanavuori–Lievestuore-väli sekä valteiden 13 ja 23 liittymät. Lisäksi toisessa vaiheessa parannetaan Hankasalmen ja Suonenjoen väliä liittymiä sekä rakennetaan Lempyyn kohdan ohituskaistapari ja varalaskupaikka. Vaiheistus tarkennetaan käynnissä olevassa yleissuunnitelmassa.

Erityisesti raskaiden HCT-kuljetusten takia parantamistarvetta kohdistuu Leppäveden siltaan Jyväskylässä (KES-811) sekä Metsolahden siltaan Laukaassa (KES-807).

VARAUTUMISTARPEET

Kehittämishankkeen toimenpiteisiin kuuluu jatkuva ohituskaistatie. Välillä Kanavuori–Lievestuore varaudutaan jatkuvaan keskikaiteelliseen ohituskaistatiehen eritasoliittymien ja rinnakkaistiejärjestelyin. Käynnissä olevassa YVA:ssa tutkitaan nelikaistaista keskikaiteellista moottoriliikennetietä. Jatkossa varaudutaan Lievestuoreen ja vt 23 liittymän välisen osuuden parantamiseen. Muualla yhteysvälillä varaudutaan ohituskaistaosuuksien lisäämiseen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Parantamisratkaisussa varaudutaan älyliikenteen ja automaation vaiheittaiseen kehittämiseen. Liikennepalveluiden kehittäminen liitetään väylien palvelutason parantamiseen. Toimenpiteitä ovat mm. junaliikenteen houkuttelevuuden ja toimivampien markkinoiden kehittäminen sekä kannusteet ja yhteisöllisyys palvelutason kehittämisessä.

Taukopaikkojen ja liikenteen palvelukeskusten kehittämiseksi on esitetty erillisen suunnitelman laadintaa. Liityntäpysäköinti tulee tarkastella myös muun muassa liittymien parantamissuunnittelun yhteydessä.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)	Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Jyväskylä–Lievestuore 16 km, pt I, KVL 9 750, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Ohituskaistoja, jkpp-järjestelyt, eritasoliittymäjärjestelyt, Metsolahden ja Leppäveden siltojen uusiminen, 130 M€ .	2+2-kaistatie ja rinnakkaistieverkko Kanavuoren ja Lievestuoreen välillä, eritasoliittymät.
Lievestuore–Hankasalmi 26 km, pt I, KVL 5 710, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Valtatien 9 ja 13 liittymän parantaminen eritasoliittymäksi, ohituskaistapari ja Hohontien liittymän parantaminen eritasoliittymäksi, 27 M€ . <i>Jatkuvan ohituskaistatien 1. vaiheena ohituskaistoja, liittymäjärjestelyt, valaistus, jkpp-järjestelyt.</i>	Jatkuva ohituskaistatie, eritasoliittymiä, valaistus, tien leventäminen, jkpp-järjestelyt, 85 M€ .
Hankasalmi–Suonenjoki 45 km, pt I, KVL 3 360, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Suonenjoen liittymän parantaminen (PVP), 2,5 M€ .	Tien leventäminen, liittymien parantaminen, meluntorjunta, pohjavesisuojaus, 6 M€ .	Ohituskaistoja, tien leventäminen ja geometrian parantaminen, 22 M€ .
Suonenjoki–Vehmasmäki 28 km, pt I, KVL 5 780, 2-kaistatie, mol, 80–100 km/h		Lempyyn varalaskupaikka ja ohituskaistapari, 13 M€ .	
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	3 M€ (KH 0 M€ + PVP 3 M€ + MAL 0 M€)	176 M€	107 M€

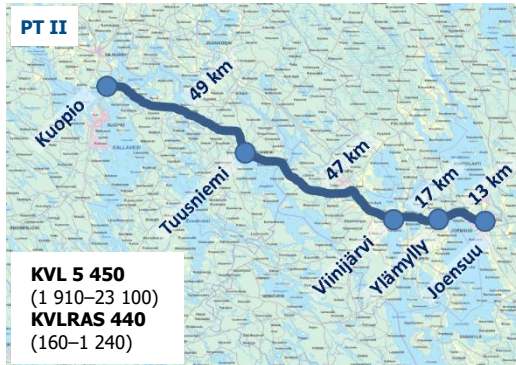


Vt 9 Kuopio - Joensuu

Strategiakortti 19.10.2022

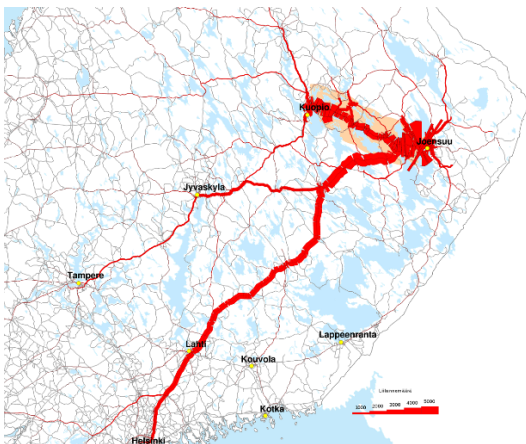
Valtatien 9 yhteysväli Kuopio–Joensuu on osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä, ja se on Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan yhdysväylä maakuntakeskusten välillä. Vt 9 luo yhteyden länsirannikolta Tampereen ja Jyväskylän kautta

Kuopioon sekä edelleen Joensuuhun ja Niiralan rajanylityspaikan kautta Venäjän Karjalaan.

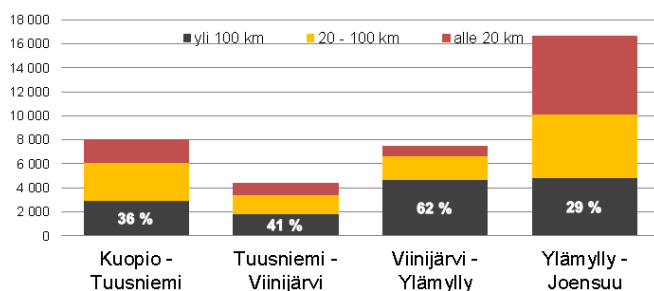


NYKYTILA

Yhteysvälin vilkkain liikenne on Ylämyllyn ja Joensuun välillä, missä liikennemäärä on 11 500–23 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muualla liikennemäärä on keskimäärin noin 1 900–9 100 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Joensuun seudulle. Liikennettä suuntautuu myös merkittävästi Kuopioon ja Varkauden, Mikkelin ja Lahden kautta Helsinkiin (Vt 23, Vt 5, Vt 4). Vt 23 pitkin liikennettä suuntautuu myös Jyväskylään ja jonkin verran edelleen Tampereelle (Vt 9).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 600–4 800 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi lähinnä Joensuun päässä, mutta jonkin verran myös Kuopion ja Riistaveden välillä. Seudullinen liikenne korostuu yhteysvälin päässä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään liikenneturvallisuuden selvään parantamiseen, pitkämatkaisten kuljetusten toimivuuteen sekä työssäkäyntiliikenteen sujuvuuteen Kuopion ja Joensuun päässä. Yhteysvälin liikenneturvallisuus on heikko. Liikennöitävyyttä haittaavat tien kapeus, mäkisyys ja mutkaisuus. Yhteysväliällä on tarpeita pohjavesisuojauskseen ja meluntorjunnalle.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Henkilövahinko-onnettomuuksien riski pienenee puoleen nykyisestä eli on alle 6 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Pidemmän tähtäimen tavoitteena on nollavisio. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus paranee.	●
Matka-aika. Turvataan raskaan liikenteen tasainen 80 km/h matkanopeus. Pitkämatkaisen liikenteen matkanopeus on hyvä ja tasainen. Nopeusrajoitus on vähintään 80 km/h. Joukkoliikenne on houkuttelevaa ja matka-aika on henkilöauton kanssa kilpailukykyinen.	●
Matka-ajan ennakoitavuus. Liikenteellinen palvelutaso (HCM, 100. huipputunti) on huonoimmitaan palvelutasolla C.	●
Ympäristö. I lk pohjavesialueiden pilaantumisen riski pienenee. Liikenteen melulle altistuminen vähenee kaupunkiseuduilla. Päätie on sovitettu maisema- ja kulttuuriympäristöihin.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin palvelutasopuutteina korostuvat nopeusrajoitukseltaan alle 80 km/h tieosuudet.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputuntin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	10,3 km (8,2 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	10,1	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	20,2	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,1 km (0,1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin investointitarpeet on tarkennettu vuonna 2022 valmistuneessa yhteysväliselvityksessä.

Seuraavien 10 vuoden tärkeimpien toimenpiteiden kustannusarvio on **126 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyy **91 M€**. Investointiohjelmassa olevien kohteiden Lotteinen–Jännevirta ja Välikangas–Honkalampi jälkeen yhteysvälin tärkeimmät parannettavat osuudet ovat Vartiala–Riistavesi, Toivalan kohta sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt Viinijärven ja Ylämyllyn välillä. Riistaveden kohdalla on 60 km/h nopeusrajoitus, poikkileikkaus ja suuntaus on puutteellinen ja valtatie kulkee kirkon ja hautausmaan välistä. Lisäksi Kivisillansalmen silta rajoittaa erikoiskuljetuksia ja on pullonkaula HCT-kuljetuksille.

VARAUTUMISTARPEET

Suunnitelmavalmiutta tulee nostaa useissa kohteissa, joissa on merkittäviä palvelutasopuutteita. Muun muassa Tuusniemen Tulisalmen kohdalla on 60 km/h nopeusrajoitus puutteellisen geometrian ja tien kapeuden vuoksi.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Parantamisratkaisuihin varaudutaan älyliikenteen ja automaation vaiheittaiseen kehittämiseen. Liikennepalveluiden kehittäminen liitetään väylän palvelutason parantamiseen. Toimenpiteitä ovat mm. toimivampien markkinoiden kehittäminen sekä kannusteet ja yhteisöllisyys palvelutason kehittämisessä.

Taukopaikkojen ja liikenteen palvelukeskusten kehittämiseksi on esitetty erillisen suunnitelman laadintaa. Liityntäpysäköinti tulee tarkastella kaikkien toteutettavien parantamishankkeiden yhteydessä.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Kuopio–Tuusniemi 49 km, pt II, KVL 4 720, 2-kaistatie, 50–100 km/h	Lotteinen–Jännevirta (uusi pääsuunta, eritasoliittymä, nykyisen ohituskaistan jatkaminen), Siilinjärvi, 47 M€	Toivalan kohdan parantaminen, Siilinjärvi, 13 M€ Vartiala–Riistavesi (uusi pääsuunta, ohituskaistat, jalankulku- ja pyöräilyväylä), Kuopio, 20 M€	Tuusjärvi–Hietajärvi uusi pääsuunta ja ohituskaistapari, Tuusniemi, 18 M€ Tulisalmen kohdan suuntauksen parantaminen ja liittymäjärjestelyt, Tulisalmi 6 M€ Nykyisten ohituskaistojen varustaminen keskikaiteella, liittymäjärjestelyt, pohjavedensuojaus, 11 M€
Tuusniemi–Viinijärvi 47 km, pt II, KVL 2 640, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Kuusjärven ohitus, mahdollisesti ohituskaistapari ja eritasoliittymä, Outokumpu, 5–38 M€ Liittymien parantaminen, 3 M€
Viinijärvi–Ylämylly 17 km, pt II, KVL 6 470, 2-kaistatie, 80–100 km/h	Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla välillä Välikangas–Honkalampi (nelikaistaistaminen, eritasoliittymät), Liperi 44 M€	Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt, taseoristeyksen poisto, Liperi, 1,6 M€	Käsämän liittymän parantaminen, nykyisen ohituskaistan varustaminen keskikaiteella, Kuoringan uimarannan kohdan parantaminen, 4 M€
Ylämylly–Joensuu 13 km, pt II, KVL 16 900, 2-kaistatie, 60–100 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	91 M€ (KH 91 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	35 M€	47–80 M€

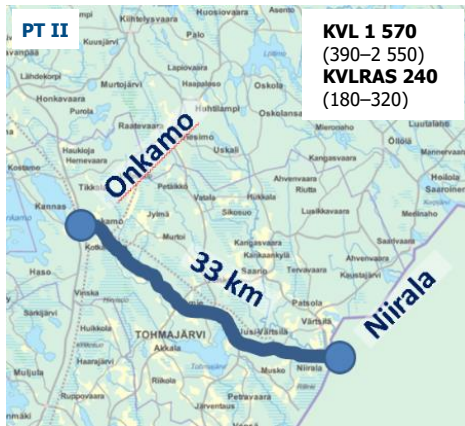


Vt 9 Onkamo - Niirala

Strategiakortti 19.10.2022

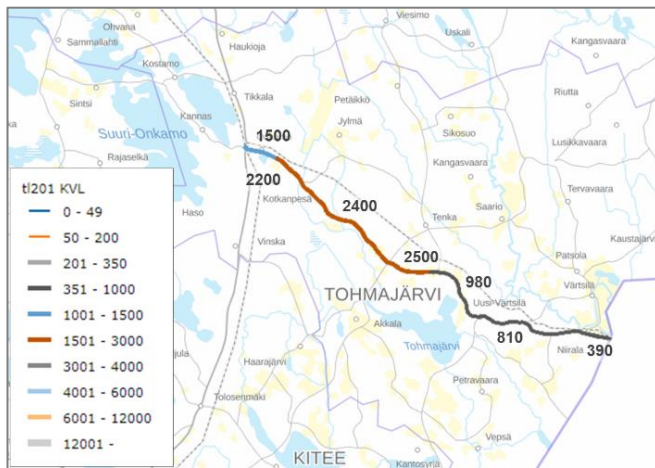
Valtatie 9 on maan poikki itä-länsisuunnassa kulkeva TEN-T-verkkoon kuuluva valtatie. Vt 9 kulkee välillä Turku–Tampere–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu, ja sen loppuosa Onkamo–Niirala johtaa Niiralan rajanylityspaikalle.

Yhteysväli palvelee erityisesti Suomen ja Venäjän välistä liikennettä.



NYKYTILA

Yhteysvälin liikennemäärä on nykytilassa keskimäärin 1 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on korkea etenkin Tohmajärven Kemien ja Niiralan rajaseaman välillä. Keskimääräinen raskaan liikenteen osuus yhteysväliällä on 9 %.



Rajan ylitti vuonna 2021 noin 390 autoa päivässä. 2010-luvun alun voimakkaan kasvun jälkeen rajan ylittävien ajoneuvojen määrä on viime vuosina ollut laskussa, mutta määrä on herkkä taloudellisille ja poliittisille tekijöille. Rajaliikennettä ovat merkittävästi vähentäneet erityisesti Venäjään kohdistetut pakotteet ja sitä ennen koronapandemiaan liittyvät rajoitustoimet.

Valtakunnanrajalle päättyvälle yhteysväliille ei ole saatavissa analyysia matkojen suuntautumisesta tai pituusjakaumasta.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään ensisijaisesti turvaamaan toimivat ja turvalliset yhteydet Niiralan rajanylityspaikalle. Häiriötilanteiden minimoinnilla ja tasaisella matkanopeudella pyritään parantamaan erityisesti raskaan liikenteen kustannustehokkuutta ja matka-ajan ennakoitavuutta. Kemien kohdalla on tarvetta vähentää valtatiehaittoja paikalliselle asutukselle ja parantaa paikallisen liikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä häiriötilanteiden vähentäminen	●
Toimivuus. Mahdollisimman homogeeniset tie- ja liikenneolosuhteet koko yhteysväliällä	●
Toimivuus. Valmius palvella rajaliikenteen kysyntää riittävän hyvin nopeista kysynnän muutoksista riippumatta	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin puutteena on matala nopeusrajoitus, ja lisäksi tien onnettomuuskustannukset ovat suuret suhteessa liikenteen määrään.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	6,4 km (19,1 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	20,1	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	12,7	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0 km (0 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet liittyvät Onkamon ratasillan uusimiseen yleissuunnitelmassa esitetyille paikalla ja tarvittavat tiejärjestelyt nykyiseen valtatiehen liittymiseksi. Muulla tiejaksolla tarpeet liittyvät tien geometriaan (kapeus, mutkaisuus, Kemien taajaman mäki hankala raskaalle liikenteelle). Lisäksi liikenneturvallisuus on tiellä heikko.

Akuutteja tarpeita ovat valtatie parantaminen pääosin uuteen maastokäytävään osin keskikaiteellisena ohituskaistatienä sekä Onkamon eritasoliittymän (vt 6/vt 9) rakentaminen. Hankkeen yleissuunnitelma on valmis.

VARAUTUMISTARPEET

Varaudutaan rajaliikenteen kasvuun pitkällä tulevaisuudessa.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)	Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Onkamo–Niirala 33 km, pt II, KVL 1 570, 2-kaistatie, 20–100 km/h		Onkamon ratasillan kunto voi aiheuttaa erillistarkastelutarpeen.	Onkamon eritasoliittymän rakentaminen ja radan ylittävän sillan uusiminen yleissuunnitelman mukaiselle paikalle tarvittavine tiejärjestelyt, 6 M€ . Ratasilta käyttöikänsä päässä eikä sitä kannata korjata nykyiselle paikalleen, vaan yleissuunnitelman mukaiselle paikalle. Valtatien parantaminen pääosin uuteen maastokäytävään osin keskikaiteellisena ohituskaistatienä. Onkamon eritasoliittymän vt 6/vt 9 rakentaminen, 97 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)			103 M€



Vt 12 Rauma - Tampere (länsi)

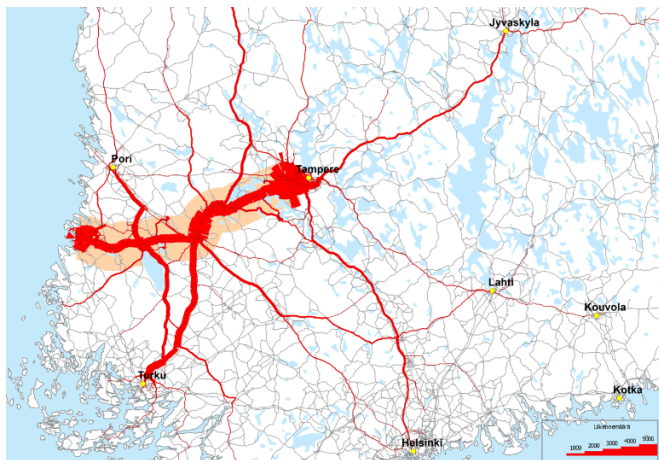
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 12 toimii Rauman seudun teollisuuden ja sataman kuljetusten pääreitteinä sisämaahan, ja tiellä on tavantomaista enemmän raskasta liikennettä. Rauman seudulla sijaitsee teollisuutta, jolle Rauman satama toimii vientisatamana. Vt 12 palvelee satamakuljetuksia myös Pirkanmaan suunnasta sekä Nokian ja Tampereen välistä työssäkäyntiliikennettä.

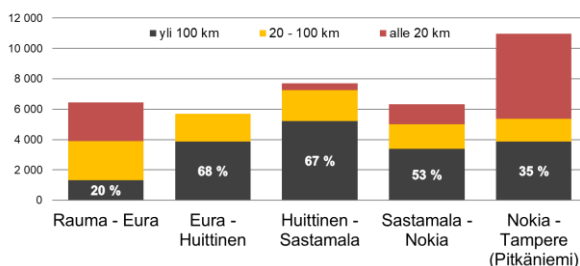


NYKYTILA

Liikennemäärä Nokian keskustaajaman ja Tampereen läntisen kehätien välillä on keskimäärin 24 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rauman ja Nokian välillä liikennemäärä on keskimäärin 2 400–8 900 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Tampereelle tai Raumalle ja sen satamaan. Liikennettä haarautuu myös Porin ja Turun suuntiin sekä maantien 249 kautta valtatielle 3 Vaasan suuntaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksoista riippuen 1 300–5 200 autoa vuorokaudessa. Seudullista liikennettä on varsin tasaisesti koko yhteysvälin matkalla ja paikallinen liikenne korostuu Nokian ja Tampereen välillä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen ja erityisesti kuljetusten palvelutasoon, liikenneturvallisuuden selvään paranemiseen sekä Rauman ja Tampereen seutujen työmatkaliikenteen sujuvuuteen. Palvelutasopuutteena on huono liikenneturvallisuus.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliä	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat nopeusrajoitukseltaan alle 80 km/h tiejaksojen suuri osuus sekä keskimääräistä suurempi onnettomuuskustannus ajokilometriä kohden.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	3,2 km (2,5 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	12,3 km (9,6 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	13,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	29,2	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,5 km (1,1 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 12 Rauma - Tampere (länsi)

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Rauma–Huittinen-välin kiireellisimmät parantamistarpeet ovat liikenneturvallisuus yleisesti ja vaarallisten tasoliittymien parantaminen erityisesti. Rauman eritasoliittymän uusiminen (vt 12/vt 8) sisältyy yhteysvälin vt 8 Rauma–Eura-joki nelikaistaistushankkeen toimenpiteisiin.

Sastamalan ja Nokian välillä on useita kiireellisiä parantamistarpeita.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **42 M€** (MAKU 130, 2015=100). Kahtalammin eritasoliittymän rakentamisesta ja Kahtalammi–Maatiala-välin parantamisesta on tehty aluevaraussuunnitelma.

VARAUTUMISTARPEET

Huittinen–Nokia-väli varaudutaan parantamaan siten, että tiellä on säännöllisesti ohituskaistoja ja liittymät ovat pääosin tasoliittymiä. Nokian kohta varaudutaan parantamaan 2+2-kaistaiseksi tieksi eritasoliittymän (nopeusrajoitus 80 km/h).

Seuraava kehittämistarve on Rauma–Eura-välin ohituskaista. Huittisten keskustan kohdalle tarvitaan Sahkon etelä ohituskaistapari Huittinen–Sastamala-välille.

Myöhemmässä vaiheessa on tarve nelikaistaistuksen jatkaminen uuteen Uotilan eritasoliittymään saakka sekä Souppaan ja Fankkeen eritasoliittymät Eurassa.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

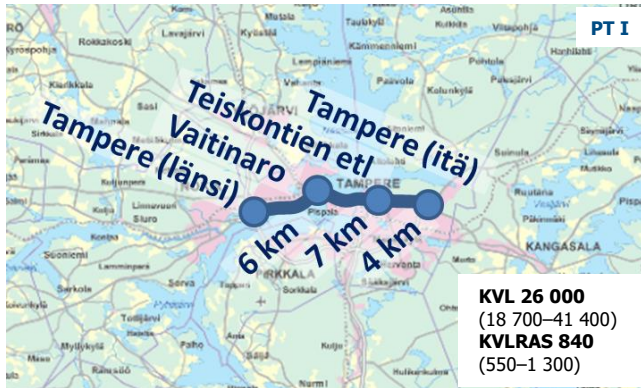
Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Rauma–Eura 37 km, pt I, KVL 4 930, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Rauma–Lappi jkpp-järjestelyt, 1 M€.	Äyhö–Koillisväylä-jakson 4-kaistaistuksen jatkaminen ja uusi eritasoliittymä Koillisväylän liittymään, ohituskaistapari, 27 M€.
Eura–Huittinen 25 km, pt I, KVL 2 970, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Eurassa Souppaan ja Fankkeen eritasoliittymät, 13 M€.
Huittinen–Sastamala (Hyrkin etl) 24 km, pt I, KVL 6 350, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Valaistus, riista-aitoja ja liittymäparannuksia Huittisten kohdalla, Kilpjoen kohdalla (mt 12948 ja mt 12819), mt 12949 (Tyrväänkyläntie), 5 M€.	Sahkon (vt 12) eritasoliittymä ja ohituskaistapari välille Huittinen–kt 44, 18 M€. Lukkarin sillan uusiminen, 5 M€. Ohituskaistapari välille kt 44 - Hyrkin etl järjestelyineen, 22 M€.
Sastamala (Hyrkin etl) – Nokia (Kahtalammi) 34 km, pt I, KVL 6 560, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Nykyisten ohituskaistojen (4 kpl) keskikaiteet (12 km) ja liittymäjärjestelyjä myös ohituskaistajaksojen ulkopuolelle, 11 M€.	Nokia–Tottijärvi ohituskaistapari, riista-aidat, liittymäjärjestelyt, 22 M€ (arvio, ei suunnitelmaa).
Nokia (Kahtalammi)– Tampere länsi (Pitkänie-men etl) 7 km, pt I, KVL 14 100, 2-kaistatie 70–80 km/h		Jkpp-yhteyksien kehittäminen välillä Nokianvirta–Sorvantie. Kehon eritasoliittymän parantaminen ja Viholan eritasoliittymän parantaminen, 3 M€. Kahtalammin uusi eritasoliittymä, 22 M€ (valtion osuus).	2+2-kaistainen keskikaiteellinen tie välillä Kahtalammi–Maatiala tehdyn AVS:n mukaisesti, 54 M€ (Kahtalammin etelän kohta ei mukana)
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		42 M€	161 M€



Vt 12 Tampereen kohdalla

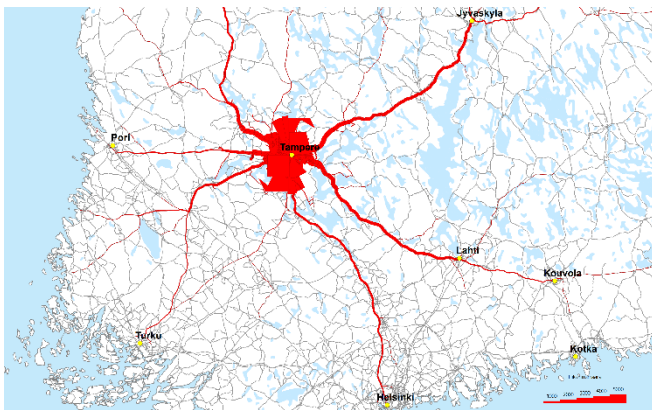
Strategiakortti 19.10.2022

Vt 12 palvelee Tampereen seudulla tärkeänä sisääntulo-väylänä länneestä. Tie palvelee myös Tampereen kaupunki-seudun sisäistä liikennettä Kangasalan ja Pälkäneen suuntaan. Tiejakso palvelee paikallista, seudullista sekä Tampereelle saapuvaa pitkämatkaista liikennettä.

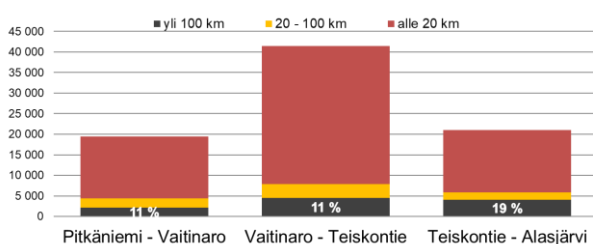


NYKYTILA

Yhteysvälin vilkain jakso sijoittuu Vaitinaron liittymän ja Teiskontien eritasoliittymän välille, jolla liikennemäärä on 29 700–41 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaikkein vilkkaaliikenteisin osuus on Pispalan kannaksen kohdalla. Muilla jaksoilla (Pitkäniemi–Vaitinara ja Teiskontien etelä–Alasjärvi) liikennemäärä on 18 700–22 900 ajon./vrk.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Tampereen seudulle. Pitkämatkaista liikennettä suuntautuu suunnilleen yhtä paljon Lahden, Jyväskylän ja Vaasan suuntaan. Liikennettä suuntautuu jonkin verran myös Porin, Turun ja Helsingin suuntaan.



Yhteysväliillä painottuu voimakkaasti paikallinen liikenne, jota on 70–80 % kokonaisliikenteestä eli 15 000–34 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pitkämatkaista liikennettä on 10–20 % kokonaisliikenteestä ja seudullista liikennettä taasisesti noin 10 % koko yhteysvälin liikenteestä. Läpiajavaa pitkämatkaista liikennettä tiejaksoilla on hyvin vähän.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin liikenteellinen palvelutaso on selvästi pääväylien keskiarvoa huonompi. Onnettomuuskustannukset ovat tiekilometriä kohden suuret ja yhteysväliillä on turvallisuuspuutteita.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	6,6 km (38 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	11,1 km (64,3 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	7,8	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	77,0	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,6 km (3,7 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät kehittämistarpeet ovat liikennejärjestelyt Hiedanrannan kohdalla (Vaitinaon etl). Tampereen kaupunki osallistuu rahoitukseen erikseen sovittavalla osuudella. Lisäksi tärkeimpiin tarpeisiin lukeutuu Teiskontien valo-ohjattujen suojateiden muuttaminen pääosin alikuluiksi ja jkpp-yhteyden kehittäminen. Maankäytön kehittäminen edellyttää myös Tesoman eritasoliittymän täydentämistä ja Pispalan valtatie liittymän parantamista.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **113 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelman sisältyvät hankkeet ovat **79 M€**. Teiskontien jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisen tiesuunnitelma on vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmassa.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliällä on tarpeen tarkastella uudelleen Pitkäniemen ja Vaitinaron välisen osuuden roolia. Rantaväylän tunneliin varaudutaan rakentamaan Näsikallion kohdalle maanalainen eritasoliittymä. Kalevan puistotien ja Kekkosentien eritasoliittymää varaudutaan parantamaan. Tampereen kaupungilla tulee olemaan merkittävä rahoitusvastuu näiden eritasoliittymien toteutuksessa. TAYS:n kohdalla varaudutaan eritasoliittymään tai jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantamiseen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tampereen raitiotien rakenteilla oleva toinen vaihe sisältää osuuden Pyynikintorilta Lentävänniemeeseen Santalahden, Hiedanrannan ja Niemenrannan alueiden kautta. Liikennöinti on tavoitteena aloittaa Pyynikintorilta Santalahteen vuonna 2023 ja Santalahdesta Lentävänniemeeseen vuonna 2024. Raitiotien jatkoa suunnitellaan välille TAYS–Linnainmaa. Nokian suunnan liikenteessä lähijunavuoroja on syksyllä 2022 lisätty.

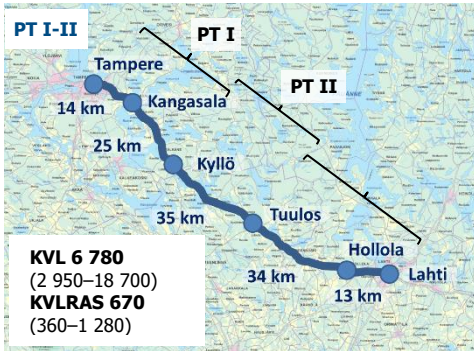
Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Tampere L (Pitkäniemi)–Vaitinara (Kt 65) 6 km, pt I, KVL 20 800, moottoritie 100 km/h ja 2+2-tie, 50 km/h		Tesoman eritasoliittymän täydentäminen maankäytön tarpeista, 5 M€ (kaupunki osallistuu kustannuksiin). Pispalan valtatie liittymän parantaminen/ns. Energiakadun toteuttaminen radan ali, 11 M€ (kaupunki osallistuu kustannuksiin). Melusuojausten parantaminen ja uudet kohteet, 1 M€ . Puuttuva valaistus, Nokia–Tampere, 1 M€ .	<i>Tiejakson liikenteellisen roolin pohdinta (onko tulevaisuudessaakin mo-tie/100 km/h?)</i>
Vaitinara (Kt 65)–Teiskontien etl 7 km, pt I, KVL 34 800, 2+2-tie, 60–70 km/h	Vt 12 ja Kt 65 liikennejärjestelyt Hiedanrannan kohdalla (MAL), 77 M€ (kokonaiskustannusarvio).		Näsikallion etl Rantatunneliin, 27 M€ (kaupunki vastaa kustannuksista). Kalevan puistotien ja Kekkosentien etl:n kehittäminen, 16 M€ (kaupunki osallistuu kustannuksiin).
Teiskontien etl–Tampere I (Alasjärvi) 4 km, pt I, KVL 19 600, 2+2-tie, 50–70 km/h	Teiskontien jkpp-väylän parantaminen Tenniskeskus–Alasjärvi (PVP), 1,5 M€ .	Teiskontien valo-ohjattujen suojateiden muuttaminen alikuluiksi, toteutus viimeistään raitiotien TAYS-Linnainmaa rakentamisen yhteydessä 16 M€ .	TAYS:n kohdan eritasoliittymä tai jkpp-alikulkujärjestely, 27 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	79 M€ (KH 0 M€ + PVP 2 M€ + MAL 77 M€)	34 M€	70 M€



Vt 12 Tampere (itä) - Lahti

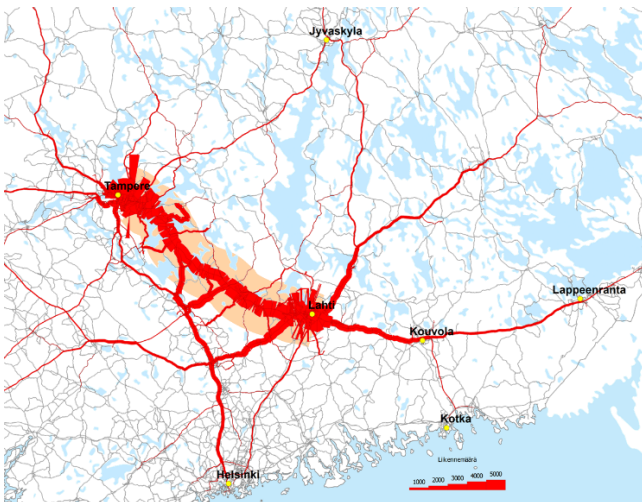
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 12 välillä Tampere–Lahti palvelee valtakunnallista liikennettä ja on tärkeä poikittaisyhteys länsirannikolta itään ja Venäjälle. Tie palvelee myös Tampereen kaupunkiseudun sisäistä liikennettä Kangasalan ja Pälkäneen suuntaan, Lahden seudun liikennettä sekä elinkeinoelämän kuljetuksia.

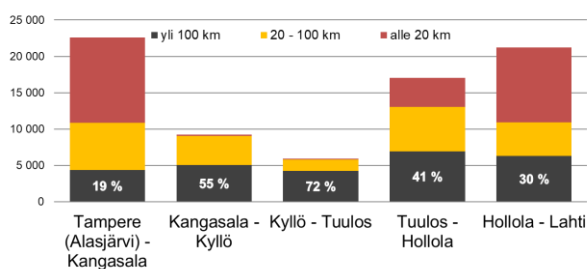


NYKYTILA

Yhteysvälin liikenne on vilkkainta Tampereen päässä, noin 19 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja Lahdessa, noin 10 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kangasalan ja Hollolan välisellä osuudella liikennemäärä vaihtelee 2 900 ja 8 600 päivittäisen ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävä liikenne suuntautuu suurelta osin Tampereelle ja Lahteen päin. Liikennettä suuntautuu jonkin verran myös Hämeenlinnaan (kt 57), Riihimäelle (kt 54) ja Forssaan sekä Lahdesta vt 12 pitkin edelleen Kouvolaan ja Mikkeliin suuntaan (vt 4 ja 5).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 4 000–7 000 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Tampereen että Lahden päässä. Seudullista liikennettä on koko yhteysvälin matkalla, mutta voimakkaimmin sitäkin esiintyy välin päissä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen ja erityisesti kuljetusten palvelutasoon, liikenneturvallisuuden selvään paranemiseen sekä Tampereen ja Lahden seutujen työmatkaliikenteen sujuvuuteen. Palvelutasopuutteina on liikenteen päivittäinen ruuhkautuvuus Kangasalan ja Tampereen välillä sekä Lahden kohdalla. Liikenneturvallisuustilanne on huono.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysvälillä	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin liikenteen sujuvuus ja turvallisuus ovat keskitasoa heikompia. Yhteysvälin ruuhkautuva tiepituus sijoittuu Tampereen päähän Linnainmaan ja Lentolan eritasoliittymien välille sekä Kangasalan kohdalle.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	12,4 km (9,9 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	2 km (1,6 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,4	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	30,9	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,7 km (0,5 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 12 Tampere (itä) - Lahti

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat ohitusmahdollisuuksiin, tien geometriaan ja suureen liittymätiheyteen, jotka eivät täytä pääteiden vaatimuksia. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteinä on liittymien, turvallisuuden ja ohitusmahdollisuuksien parantamista. Ensimmäisen vaiheen merkittävin toimenpide on Alasjärven ja Huutijärven välisen moottoriliikennetien rakentaminen nelikaistaiseksi.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **171 M€** (MAKU 130, 2015=100). Alasjärvi–Huutijärvi-välin rakentamisesta nelikaistaiseksi on tehty yleissuunnitelma. Huutijärvi–Kyllö-välin toimenpiteistä on tiesuunnitelmat ja toteutusvalmius.

VARAUTUMISTARPEET

Alasjärvi–Huutijärvi-välillä varaudutaan 2+2-kaistaiseen moottoriliikennetiehen. Huutijärvi–Kyllö-välillä varaudutaan kaksikaistaiseen tiehen, jolla on yksittäisiä ohituskaistoja ja liittymät pääosin tasoliittymiä. Kyllö–Tuulos-välillä varaudutaan niin ikään kaksikaistaiseen tiehen, jonka liittymät ovat tasoliittymiä ja jolla voi olla yksittäisiä ohituskaistoja. Tuuloksen ja Kukonkoivun välinen osuus varaudutaan parantamaan jatkuvaksi ohituskaistatieksi.

Vt 12 Lahti–Tampere -välille on tarkoitus käynnistää toimenpideselvitys, jossa tavoitella arvioidaan.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tampere-Lahti välin linja-autoliikenteen tarjonta on viime vuosina vähentynyt. Tällä hetkellä linja-auton matka-aika valtatietä pitkin on noin 2 tuntia. Junaliikenne välillä Tampere-Lahti kulkee tunnin välein matka-ajalla 1h 52 min - 2h 15 min.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Tampere itä (Alasjärvi)–Kangasala (Huutijärvi) 14 km, pt I, KVL 16 000, 2-kaistainen mol, 80–100 km/h, vaihtuvat noprät, Alasjärven etl 60 km/h		Alasjärvi–Huutijärvi mol nelikaistaistus, 108 M€.	
Kangasala (Huutijärvi)–Kyllö (kt 57) 25 km, pt I, KVL 6 920, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Puuttuva valaistus, liittymien parantaminen ja pieniä turvallisuutta parantavia toimia, 5 M€. Kyllön liittymäalueen (kt 57) parantaminen, 1 M€. Ohituskaistapari välille Kangasala (Raikku)–Pälkäne, 11 M€.	Pälkäneen kohdan (mt 322) eritasoliittymä, 5 M€ (Kaivannon kohdalle jää 60 km/h rajoitus).
Kyllö (kt 57)–Tuulos 35 km, pt II, KVL 3 400, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Liittymien parantamistarpeita, TS vanhentunut, 5 M€.	<i>Valtatielle 12 tullaan tekemään toimenpideselvitys, jossa määritetään tarpeet.</i>
Tuulos–Hollola 34 km, pt I, KVL 6 020, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Keskikaiteellisia ohituskaistoja, uudet etl:t, tasoliittymien parantamista, keski-kaide Kukonkoivu–Lahti, 41 M€.	Jatkuva ohituskaistatie, eritasoliittymä; nelikaistaistus Kukonkoivu–Soramäki, 63 M€. Eritasoliittymien rakentaminen (Lammi, Hämeenkosken läntinen ja itäinen, Sairakala, Vihatun yksityistie), 14 M€.
Hollola–Lahti 13 km, pt I, KVL 7 830, 4-kaistainen tie, 80–100 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		171 M€	82 M€



Vt 12 Lahti - Kouvola

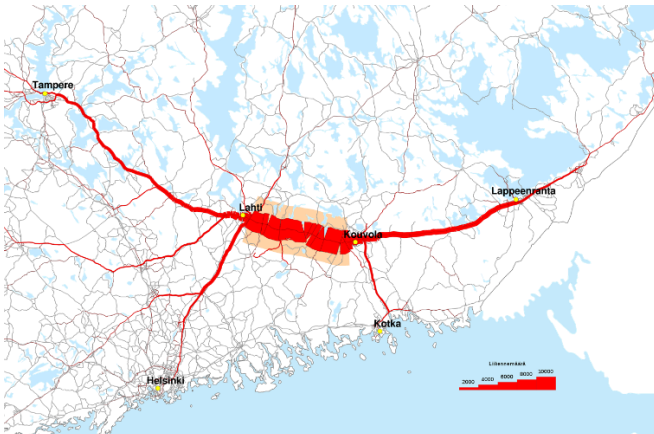
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatien 12 yhteysväli Lahti–Kouvola on valtakunnallisesti tärkeä osa itä-länsisuuntaista päätieverkkoa. Vt 12 on osa yhteyttä länsirannikon satamista Pirkanmaan ja Hämeen kautta Kaakkois-Suomen satamiin ja logistiikkakeskuksiin ja edelleen Venäjälle. Yhteysväli on tärkeä tavara-liikenteelle.

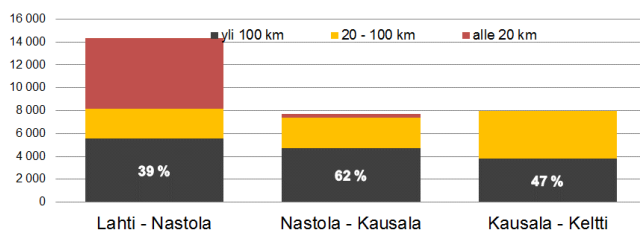


NYKYTILA

Yhteysvälin vilkain liikenne on Lahden ja Nastolan välillä, missä liikennemäärä on enimmillään noin 14 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Nastola–Keltti-välillä liikennemäärä on keskimäärin 6 700–7 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus koko liikenteestä on 14 %.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu joko Lahteen tai Kouvolaan. Lahdesta jonkin verran liikennettä jatkaa vt 12 pitkin Tampereelle ja vt 4 pitkin Helsinkiin. Kouvolaan liikenne jatkaa etenkin Lappeenrantaan (vt 6) ja osittain myös Kotkaan (vt 15).



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksoista riippuen 500–5 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, pääosin 4 000 ajoneuvon verran. Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Lahden että Kouvolan päässä. Seudullista liikennettä on koko yhteysväliällä, mutta sitä on eniten Kouvolan päässä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään ensisijaisesti liikenneturvallisuuden merkittävään paranemiseen ja tiekuljetusten toimivuuden turvaamiseen. Palvelutasopuutteina ovat huono liikenneturvallisuustilanne ja huono matka-ajan ennakoitavuus, joka heikentää erityisesti kuljetusten toimitusvarmuutta. Yhteysvälin epäyhtenäinen standardi ja vaihteleva nopeustaso aiheuttavat sujuvuusongelmia sekä vaikeuttavat matka-ajan ennakoitavuutta. Lahti–Nastola-osuudella suuri työmatkaliikenteen määrä aiheuttaa ajoittain vähäisiä sujuvuusongelmia.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliällä	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia	●
Ympäristö. Kävelyille ja pyöräilylle on omat yhteydet taajamaseuduilla ja joukkoliikenteen solmupisteiden läheisyydessä	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat alle 80 km/h nopeusrajoitusten suuri osuus sekä pääväylien keskiarvo suuremmat onnettomuuskustannukset sekä ajettua kilometriä että tiekilometriä kohden. Yhteysväliällä esiintyy ruuhkautumista Lahden päässä tieosuudella Joutjärven eritasoliittymästä (vt 4) Kouvolaan suuntaan.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	1,4 km (2,7 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	6 km (11,4 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (€/ajonkm)	12,9	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	39,8	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,2 km (0,5 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 12 Lahti - Kouvola

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseen. Etenkin yhteysvälin keskellä tie on kapea, mutkainen ja kulkee taajaman läpi. Ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **145 M€** (MAKU 130, 2015=100). Ensi vaiheessa valtatie rakennetaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi heikkotasoisimmalla jaksolla Uusikylä–Tillola (27 km) tarvittavine tie- ja liittymäjärjestelyineen. Uudelle linjaukselle valtatie rakennetaan Uudenkylän, Arolan, Kausalan ja Siperiamäen kohdilla. Kausalaan ja Tillolaan tehdään eritasoliittymät, muut pääliittymät ovat tasoliittymiä. Tielle muodostuu jatkuva rinnakkaistie, jolle järjestetään yksityisteiden liittymät. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä parannetaan ja tehdään meluntorjuntaa. Pohjavesialueet suojataan.

VARAUTUMISTARPEET

Pidemmällä aikavälillä varaudutaan parantamaan väli Joutjärvi–Nastola nelikaistaiseksi moottoriväyläksi ja muut osuudet keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa). Liittymät ovat eritasoliittymiä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tillola–Keltti-osuudelle kehittyvä Kymiringin moottorirata-keskus lisää lähitulevaisuudessa vt 12 kuormitusta tapahtumaviikonloppuina. Kouvolassa rakenteilla olevasta RR-termiinalista länteen suuntautuva liikenne tulee lisäämään raskaan liikenteen määriä. Kouvola ja Lahti muodostavat yhteisen työssäkäyntialueen ja henkilöliikenteen pendelöinti yhteysväliillä on huomattavaa.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Lahti–Nastola (Uusikylä) 17 km, pt I, KVL 10 800, leveäkaistatie (mol), 80–100 km/h		<i>Joutjärvi–Nastola leveä keski-merkintä (ylläpitotyönä päällystysohjelman mukaisesti).</i>	Joutjärvi–Uusikylä nelikaistainen moottoriväylä, 48 M€ .
Nastola (Uusikylä)–Kausala 20 km, pt I, KVL 6 720, leveäkaistatie, osin mol, 50–100 km/h		Uusikylä–Tillola, keskikaiteellinen ohituskaistatie, Kausalan ja Tillolan etl, Uudenkylän joukkoliikennetkaisu, tasoliittymiä, jkpp-yhteyksien parantaminen, meluntorjunta, pohjavesisuojaus, 145 M€ .	Eritasoliittymien rakentaminen/parantaminen (Hiisiö, Jokue), 32 M€ .
Kausala–Keltti 15 km, pt I, KVL 7 280, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Riista-aidat, 0,5 M€ .	<i>Suvioja–Keltti-välin eritasoliittymäjärjestelyt sisältyvät vt 6 hankkeeseen.</i>
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		145 M€	80 M€



Vt 15 Kotka - Kouvola

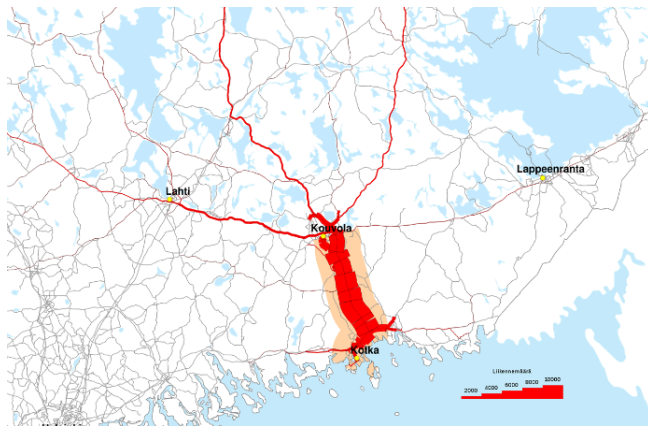
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 15 Kotkasta Kouvolaan on Kymenlaakson tärkein etelä-pohjoissuuntainen yhteys. Sen merkitys on suuri Venäjälle ja Kaakkois-Suomen satamiin kulkevan liikenteen kannalta. Vt 15 on tärkeimpiä suurteollisuuden kuljetusreittejä, ja sen vaikutusalueella ovat Hamina-Kotkan satama, Vaalimaan raja-asema ja Kymenlaakson suurteollisuus. Tiellä on runsaasti työmatkaliikennettä Kotkan ja Kouvolan välillä.

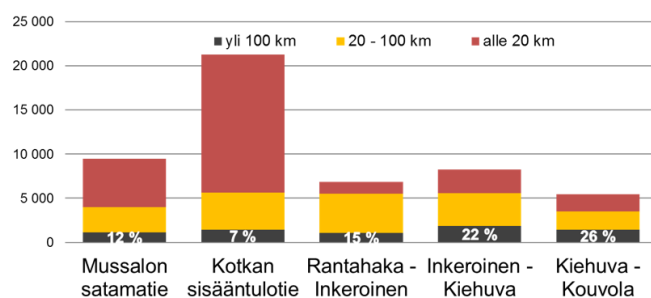


NYKYTILA

Tien vilkkain osuus on Kotkan sisääntuloväylä, missä on enimmillään noin 17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kouvolaan päin siirryttäessä liikennemäärät ovat keskimäärin 5 300–6 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Arkiliikenne on vilkasta.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Kotkaan ja satamaan sekä Kouvolan seudulle. Kouvolaan liikennettä jatkaa Lahteen, Mikkeliin sekä Jyväskylään.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 000–2 000 autoa vuorokaudessa, mutta ne ovat pääosin kuljetuksia. Paikallista liikennettä on merkittävästi Kouvolan alueella, ja seudullinen liikenne jakautuu varsin tasaisesti koko yhteysvälin pituudelle.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon, liikenneturvallisuuden jatkuvaan paranemiseen sekä työmatkaliikenteen kohtuulliseen sujuvuuteen. Yhteysvälin ongelmina ovat heikko liikenneturvallisuus sekä kapean kaksikaistaisen tien riittämättömyys palvella suurta ja kasvavaa liikennemäärää. Kapea tie vaikeuttaa liikkumista pyörällä tai jalan. Viljelyalueilla myös hidas liikenne on haittana valtatiellä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Liikenneturvallisuus on huomattavasti parempi kuin nykyisin eivätkä huonot keliolosuhteet johda reittimuutoksiin	●
Toimivuus. Kuljetuksilla on tasainen ja ennakoitava matkanopeus. Henkilöautojen matka-ajat ovat ennakoitavat, nopeusrajoitusta (100/80 km/h) vastaavat.	●
Toimivuus. Työmatkaliikenne on sujuvaa ja matkanopeus on nopeusrajoitusta (100 km/h) vastaava.	●
Toimivuus. Paikallisen liikenteen liittyminen valtatielle on turvallista ja poikittaiset yhteydet ovat pääosin eritasossa.	●
Toimivuus. Liityntäliikenteelle on hyvät ja turvalliset reitit sekä liityntäpysäköinti	●
Ympäristö. Kävelyille ja pyöräilylle on yhteydet valtatie poikki ja valtatie suuntaisesti	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat keskimääräistä suurempi alle 80 km/h nopeusrajoitusalueiden osuus sekä keskimääräistä heikompi liikenneturvallisuus.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0,7 km (1,5 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	9,9 km (20,4 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	36,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,1 km (0,3 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat heikkoon liikenneturvallisuuteen, tien kapeuteen ja mäki-syyteen sekä huonoihin ohitusmahdollisuuksiin. Vilkas työmatkaliikenne, runsas raskaan liikenteen määrä, vilkkaat pääliittymät, Kotkan sisääntulon liikennevalo-ohjatut tasoliittymät ja tien huono geometria aiheuttavat sekä sujuvuus- että turvallisuusongelmia.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **186 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelman sisältyy **139 M€**. Investointiohjelmassa jo olevien kohteiden jälkeen yhteysvälin tärkein tarve on Mussalon satamatien parantaminen. Valtatien 15 eteläpäässä raskas liikenne kulkee mt 355 (Merituulentie) kautta Hamina-Kotka-pääsatamaan Mussaloon. Tie varaudutaan parantamaan erilleen paikallisliikenteestä vuonna 2021 valmistuneen yleissuunnitelman tarkistuksen pohjalta. Suunnitelma on hyväksymisvaiheessa.

VARAUTUMISTARPEET

Myöhemmin tavoitteena on parantaa koko yhteysväli keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi ja pääliittymät eritasoliittymiksi sekä parantaa Kotkan sisääntulotietä uudella Metsolan eritasoliittymällä ja Hietasen satamayhteydellä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Yhteysväliillä kulkee tavaraliikenteen kannalta merkittävä rataosuus. Radalla kulkee paljon kuljetuksia Haminan ja Kotkan satamiin sekä henkilöliikennettä kaupunkien välillä. Rataosuutta parannetaan niin, että akselipaino nousee 25 tonniin, ja rautatien kilpailukyky raskaiden kuljetusten osalta kasvaa. Lisäksi parannetaan ratapihojen toiminnallisuutta, liikenteenohjausta ja turvalaitteita sekä radan ikääntynyttä päällysrakennetta.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Mussalon satamatie (mt 355) 3 km, pt I, KVL 7 290, 2-kaistainen, 40–50 km/h, liva-liittymiä		Mt 355 parantaminen Mussalon satamaan, 43 M€ .	
Kotkan sisääntulotie 5 km, pt I, KVL 16 000, 2+2-kaistainen kaupunkiväylä, 50–70 km/h, liva-liittymiä	Vt 15 Kotkan sisääntulotie (Hyväntuulentie), Kotka, 9 M€ .		Hietasen sataman tieyhteys ja Metsolan eritasoliittymä, 12 M€ .
Rantahaka–Inkeroinen 17 km, pt I, KVL 6 080, 2-kaistatie, 50–100 km/h			Täydentäminen ohituskaistatieksi Ylänummen kohdalla, yksi uusi eritasoliittymä, geometrian parantaminen, meluntorjunta, 11 M€ .
Inkeroinen–Kiehuva 15 km, pt I, KVL 6 790, 2-kaistatie, 80–100 km/h	Vt 15 Kotka (Rantahaka)–Kouvola 1. vaihe, 130 M€ .		Kaksi uutta eritasoliittymää, Rautakorpi ja Kiehuva, sekä meluntorjunnan täydentäminen, 16 M€ .
Kiehuva–Kouvola (Tykkimäki) 8 km, pt I, KVL 5 330, 2-kaistatie, 70–100 km/h		Tykkimäen eritasoliittymien lisäkaistajärjestelyt, pohjavesisuojaus, meluntorjunta, 4 M€ (mahdollisesti samanaikaisesti Rantahaka–Kouvola-hankkeen yhteydessä).	Keskikaiteellinen ohituskaistatie Kiehuva–Tykkimäki (2 ohituskaistaa), rinnakkaistiejärjestelyt, meluntorjunta, jkpp-tie, Perämaan pysäköintialueiden parannus, 17 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	139 M€ (KH 139 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	47 M€	56 M€



Vt 3 / Vt 18 Vaasa - Seinäjoki

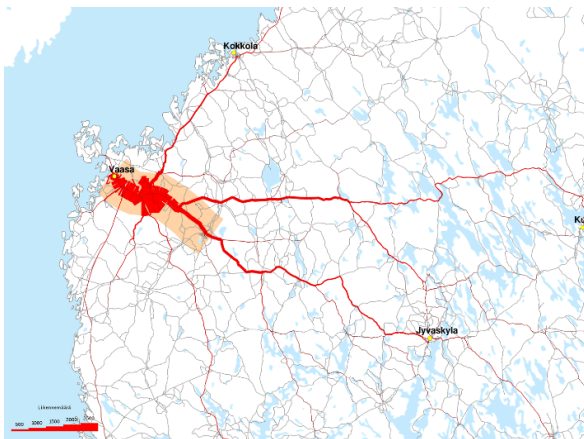
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 3 sekä valtatie 18 välillä Vaasa–Seinäjoki yhdistävät Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakunnat. Valtatie 3 välillä Vaasa–Laihia on osa kansainvälistä Euroopan laajuista TEN-T kattavaa verkkoa, ja tie on vilkas työmatkaliikenteen väylä. Yhteysväliillä on myös rautatieyhteys.

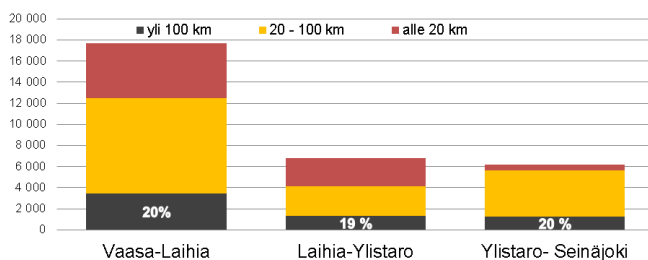


NYKYTILA

Liikennemäärä on korkeimmillaan Vanhan Vaasan kohdalla noin 16 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muualla valtatie 3 osuudella liikennettä on vähintään 7 700 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatiellä 18 vuorokauden liikennemäärä vaihtelee noin 5 300–8 300 ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Vaasaan, Vaasan satamaan, Laihialle ja Seinäjoen seudulle. Osa liikenteestä jatkaa Kakkolan kautta pohjoiseen, Jyväskylään sekä Tampereen kautta Helsinkiin.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä vaihtelee jaksosta riippuen (1 200–3 500). Paikallista liikennettä on merkittävästi sekä Vaasassa että Seinäjoella.

Seinäjoki–Ylistaro-välillä on pääasiassa seudullista liikennettä. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on suurimmillaan vain 20 %.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään pääasiassa kuljetusten hyvään toimivuuteen, joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja kulkutapaosuuden lisäämiseen sekä vakavien liikenneonnettomuuksien vähentämiseen. Yhteysvälin palvelutaso on keskimäärin hyvä. Palvelutasopuutteina ovat sujuvuusongelmat Laihian ja Seinäjoen kohdilla.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Vakavien liikenneonnettomuuksien vähentäminen vaarantamatta kuljetusten toimivuutta.	●
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä häiriöiden vähentäminen.	●
Toimivuus. Matka-ajaltaan ja ennakoitavuudeltaan korkeatasoinen yhteys työmatkaliikenteelle niin autolla kuin joukkoliikenteellä: taajamissa palvelutaso vähintään D ja taajamien ulkopuolella vähintään C.	●
Toimivuus. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden tukeminen.	●
Toimivuus. Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen.	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen kilpailuaseman vahvistaminen mm. aikataulusuunnittelun, toimivien liityntäyhteyksien ja matkaketjujen sekä uusien joukkoliikennepalvelujen ja lipputuotteiden avulla.	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää.	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen.	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin puutteena korostuu keskimääräistä hieman heikompi liikenneturvallisuus.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,1 km (3,9 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	11,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	32,4	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,7 km (0,9 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin investointitarpeet liittyvät turvallisuuden, sujuvuuden ja yleisen laatutason parantamiseen. Liikennöitävyyden ongelmia ovat nopeustasojen vaihtelu (taajamat, yksityistiet) ja ohittamisen vaikeus kapealla tiellä. Liikenneturvallisuustilanne on yhteysväliällä heikko.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on ratkaisuisista riippuen **180–224 M€** (MAKU 130, 2015=100). Yhteysvälin ensimmäisen vaiheen hanke sisältää keskikaiteellisia ohituskaistoja, liittymäjärjestelyjen parantamisia sekä yksityistieliittymien vähentämistä, jotka parantavat myös paikallisten asukkaiden liikkumisedellytyksiä. Yksi merkittävä kehittämistarve on välillä Helsingby–Laihia, missä on selkeä tarve liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiselle. Tavoitetilassa Vaasa–Laihia on 2+2-kaistainen väylä. Välin yleissuunnittelu on käynnistynyt tielinjauksen ratkaisemiseksi. Vastaavasti Seinäjoen keskustan kohdan liikennejärjestelyt eivät vastaa pääväyläasetuksen mukaisia palvelutasovaatimuksia nopeusrajoituksen ollessa pääosin 50–60 km/h. Seinäjoen keskustan kohdan ratkaisuisista käynnistetään aluevaraus suunnitelma vuoden 2022 aikana. Laihia–Seinäjoki-tiesuunnittelun aloittaminen sisältyy Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmaan.

VARAUTUMISTARPEET

Liikenteen määrän kasvaessa on varauduttava parantamaan yhteysvälin palvelutasoa. Tavoitetilassa Vaasa–Laihia on 2+2-kaistainen väylä. Laihian ja Seinäjoen välillä tie on korkealuokkainen pääväylä, jossa vilkkaat liittymät ovat eritasossa, tiellä on säännöllisesti ohituskaistaosuuksia ja liittymätiheys on rajoitettua. Tiellä on myös tarpeita poikakileikkauksen leventämiseen ja jäljelle jäävien tasoliittymien parantamiseen. Seinäjoen keskustan kohdan tavoite-tila määritetään aluevaraus suunnitelmassa.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Yhteysvälin kehityskäytävselvityksessä on valittu tavoiteltavaksi strategiaksi joukkoliikenteen kokonaisvaltainen kehittäminen. Tavoitteena on, että linja-auto- ja junaliikenne tukevat ja täydentävät toisiaan tarjoten aidosti houkuttelevan ja kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle. Matkaketuissa huomioidaan yhteydet lentoasemalle ja erityisesti tavarakuljetusten osalta myös reitti Vaasan satamaan.

Kiireellisinä toimenpiteinä esitetään tasoristeysturvallisuuden parantamista yhteysväliällä puolipuomeilla tai tasoristeyksiä poistamalla. Lisäksi rakennetaan tarvittaviin kohtiin uusia ohitus-/asemaraiteita ja parannetaan asemien laiturirakenteita.

Taajamakohteiden parantamiset parantavat asuinviihtyisyyttä sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Vaasa–Laihia 22 km, pt I, KVL 10 200, 2-kaistatie/moottoritie/moottoriliikennetie, 80–120 km/h		Helsingby–Laihia 2+2-keskikaidetie eritasoliittymän, 118–162 M€.	
Laihia–Ylistaro 30 km, pt I, KVL 5 800, 2-kaistatie, 80–100 km/h		Laihian ohituskaistaosuuden rakentaminen, kiireellisimpiä liittymä- ja tilusjärjestelyitä sekä jkpp-yhteyksien ja joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyiden parantamista. 19 M€. V-418 Vähäkyrön ylikulkusillan uusiminen tai korjaus, 2 M€.	Isonkyrön eritasoliittymän ja ohituskaistaosuuden rakentaminen, pohjaveden suojaus, 13 M€.
Ylistaro–Seinäjoki 28 km, pt I, KVL 7 430, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Halkosaaren eritasoliittymän rakentaminen, tien leventäminen ja ohituskaistaosuuden rakentaminen, rinnakkaistie- ja liittymäjärjestelyt, 19 M€. Vt 18 Seinäjoen keskustan kohta, ensimmäinen vaihe (mm. eritasoliittymien rakentaminen/parantaminen), 22 M€.	Pelmaan eritasoliittymä, jkpp-yhteyksien parantaminen, liittymäjärjestelyjä, Vt 18 Seinäjoen keskustan kohdan parantaminen, toinen vaihe.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		180–224 M€	13 M€



Vt 19 Jalasjärvi - Uusikaarlepyy

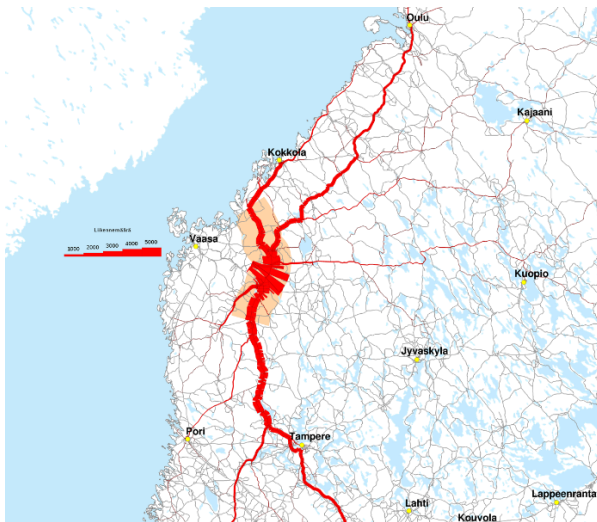
Strategiakortti 19.10.2022

Valtatie 19 Jalasjärvi–Uusikaarlepyy kulkee Seinäjoen kautta. Tie on osa yhteyttä Helsingistä Tampereen ja Seinäjoen kautta Kokkolaan sekä edelleen pohjoiseen. Tie on tärkeä alueen elinkeinoelämän ja matkailun kannalta ja palvelee pitkämatkaista liikennettä. Vt 19 on osa Etelä-Pohjanmaan maakunnan kehityskäytävää.

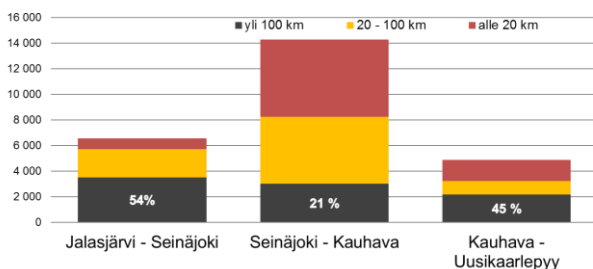


NYKYTILA

Eri jaksoista suurimmat keskimääräiset liikennemäärät ovat Seinäjoki–Kauhava-välillä, noin 8 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärä Seinäjoen kohdalla on noin 13 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Jalasjärvi–Seinäjoki- sekä Kauhava–Uusikaarlepyy-väleillä keskimääräinen liikennemäärä vaihtelee 2 100 ja 7 100 päivittäisen ajoneuvon välillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Seinäjoen seudulle. Iso osa suuntautuu myös Kokkolaan, Ouluun sekä vt 3 pitkin Tampereelle ja edelleen Helsinkiin.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 100–3 500 autoa vuorokaudessa. Paikallista ja seudullista liikennettä on eniten Seinäjoen alueella.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisten kuljetusten palvelutasoon ja liikenneturvallisuuden paranemiseen. Yhteysvälin liikenteellinen palvelutaso on pääosin hyvä. Moniongelmaisen tien turvallisuustasoa tulisi kuitenkin parantaa mm. vähentämällä vaarallisia neliahaaraliittymiä ja lisäämällä turvallisia ohitusmahdollisuuksia.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Liikenneonnettomuuksien vähentäminen	●
Toimivuus. Pitkämatkaisen liikenteen korkea palvelutaso taajamien ulkopuolella	●
Toimivuus. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys	●
Ympäristö. Yhteyden kehittäminen joukkoliikenteen laatuikäytävänä ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen myös kaavoituksen ja maankäytön keinoin	●
Ympäristö. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen taajamien keskustoissa ja liityntämatkoissa matkakäytön osana	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin liikenneturvallisuus on keskiarvoa heikompi.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	0 km (0 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	17,8	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	35,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0 km (0 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin ongelmat liittyvät turvallisuuteen, sujuvuuteen ja yleiseen laatuun. Suuri liikennemäärä ja suuri raskaan liikenteen osuus, puutteelliset ja heikot tasoiset liittymäjärjestelyt sekä paikoin huono tien standardi aiheuttavat sujuvuus- ja turvallisuusongelmia tiejaksolla.

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on **41 M€** (MAKU 130, 2015=100). Yhteysvälin ensimmäisen vaiheen hanke sisältää ohituskaistoja, liittymäjärjestelyjen parantamisia sekä yksityistieliittymien vähentämistä. Lisäksi useiden kuntien alueella tehdään pieniä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Seinäjoki–Lapua 2+2-tien tiesuunnitelman laadinta sisältyy Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmaan.

VARAUTUMISTARPEET

Tavoitetilanteena varaudutaan keskikaiteelliseen 2+1-ohituskaistatien välillä Lapua–Hahtomaa, Lapuan keskustan kohdan parantamiseen ja eritasoliittymien rakentamiseen Lapualla, Kauhavalla, Ylihärmässä ja Alahärmässä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

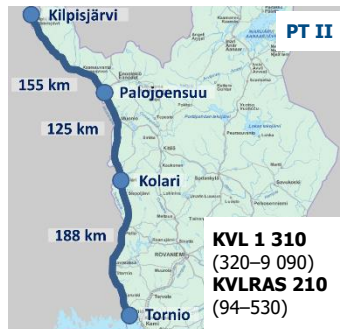
Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Jalasjärvi–Seinäjoki 34 km, pt I, KVL 5 380, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Riista-aita, 1 M€.	Viikkaimpien maanteiden liittymät eritasossa, tasoliittymien parantamista sekä ohitusmahdollisuuksien turvaamistarve, 15 M€.
Seinäjoki–Kauhava 33 km, pt I, KVL 8 800, 2-kaistatie/ osittain 2+1, 50–100 km/h		Seinäjoki-Lapua 2+2-tie, toinen vaihe, 32 M€. Vt 19 ja kt 63 tasoliittymän parantaminen, 2 M€. V-1223 Penttilän sillan uusiminen, 2 M€. V-1281 Koveronkosken sillan uusiminen, 2 M€.	Lapua–Hahtomaa 2+1-tie ja Hahtomaa–Kauhava ohituskaistapari, 13 M€. <i>Vt 19 Lapuan keskustan kohdan parantaminen. Vt 19 ja kt 63 etl.</i>
Kauhava–vt 8 Uusikaarlepyy 54 km, pt I, KVL 3 680, 2-kaistatie, 60–100 km/h		Liittymien parantamisia, 2 M€.	Eritasoliittymä Ylihärman keskustaan ja kaksi eritasoliittymää Alahärman keskustaan (PowerPark ja Härmäntie), 22 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		41 M€	50 M€



Vt 21 Tornio - Kilpisjärvi

Strategiakortti 19.10.2022

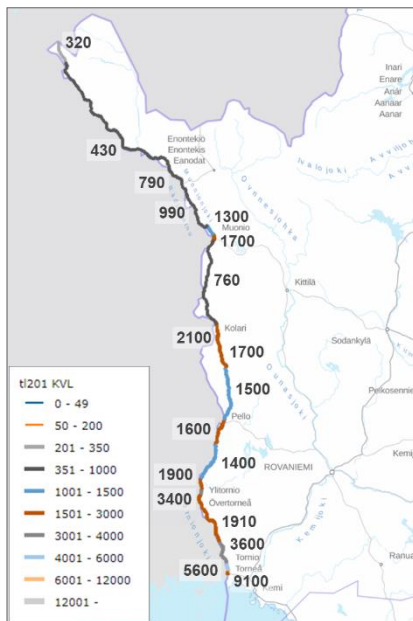
Valtatie 21 välillä Tornio–Kilpisjärvi yhdistää Käsivarren Lapin Perämeren rannikkoon ja edelleen eteläisempään Suomeen. Reitti on tärkeä yhteys myös Norjaan ja Jäämelle.



NYKYTILA

Yhteysvälin vilkain liikenne on Tornion päässä, missä liikennemäärä on enimmillään 9 100 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tornion pohjoispuolella liikennemäärä laskee selvästi, ja on Kolari–Kilpisjärvi-välillä keskimäärin 520–1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus on korkea, keskimäärin noin 15 % ja Käsivarressa jopa 30 % kokonaisliikenteestä.

Koko yhteysväli on ominaista matkailusta aiheutuva liikennemäärien voimakas kausivaihtelu sekä riskikäyttäytyminen. Yhteys palvelee myös kalottialueen kuljetuksia Tromsian ja Finnmarkin talousalueille sekä Norjan suunnasta tulevia kuljetuksia.



Valtaosa yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuntautuu Kemi–Tornio-seudulle ja Ouluun. Merkittävä osa suuntautuu myös Rovaniemelle sekä Kolariin, Muonion ja Kittilään. Oulusta pieni osa liikenteestä jatkaa vt 4 pitkin etelään. Matkailun sesonkiaikoina suurin osa liikenteestä on lähtöisin eteläisestä Suomesta.

Pitkämatkaisen liikenteen osuus on yhteysväliillä suuri. Paikallista liikennettä on eniten Tornion päässä ja Pellon ja Muonion välillä. Seudullista liikennettä on varsin tasaisesti koko yhteysvälin matkalla (200–300 ajoneuvoa vuorokaudessa).

Valtakunnanrajalle päättyvälle yhteysväliille ei ole saatavissa tarkempaa analyysia matkojen suuntautumisesta tai pituusjakaumasta.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta ja kuljetusten kustannustehokkuutta tasaisen matkanopeuden kautta sekä edistämään paikallisia tarpeita, kuten meluntorjuntaa sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä taajamien kohdalla. Digitaalisten palvelujen avulla voidaan mm. parantaa varautumista häiriötilanteisiin ja kehittää joukkoliikennettä esimerkiksi matkailijoiden tarpeisiin. Yhteysväliä on myös teknisiin standardeihin liittyviä puutteita: tien poikkileikkaus on kapea suurella osalla yhteysväliä ja näkemät ovat puutteellisia, minkä vuoksi turvallisia ohitusmahdollisuuksia on vähän. Varareitien puute lisää häiriötilanteiden haittavaikutuksia ja kestoa.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Kuolemaan johtavien onnettomuuksien vähentäminen 50 % vuoteen 2030 mennessä	●
Toimivuus. Tiekuljetusten tasaisempi nopeus ja häiriöiden vähentäminen	●
Ympäristö. Paremmat edellytykset maankäytön kehittämiseen	●
Ympäristö. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää	●
Ympäristö. Liikenteen meluhaitan vähentäminen	●
Ympäristö. Pohja- ja pintavesien pilaantumisen riskin vähentäminen	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisääminen mm. kehittämällä joukkoliikenteeseen tukeutuvia matkaketjuja ja räätälöityjä joukkoliikennepalveluja sekä parantamalla matkustajainformaation saatavuutta	●
Älykkäys. Eri käyttäjäryhmiä palvelevat älyliikenteen palvelut (matkailu, tavaraliikenne, ajantasainen liikenneinformaatio häiriöistä jne.)	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin onnettomuuskustannukset ajettua kilometriä kohden ovat keskiarvoa suuremmat. Yhteysväliä on myös keskimääräistä enemmän alle 80 km/h nopeusrajoituksia.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	0 km (0 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	29,8 km (6,4 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (€/ajonkm)	22,6	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	10,6	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,4 km (0,1 %)	100 km (1,8 %)

INVESTOINTITARPEET

Välillä Palojoensuu–Kilpisjärvi tie ei vastaa poikkileikkaukseltaan, geometrialtaan eikä rakenteelliselta kunnoltaan valtatielle asetettuja vaatimuksia. Huonon vaaka- ja pystygeometrian vuoksi näkemät ovat puutteellisia ja ohitusmahdollisuuksia on vähän. Tiellä on paljon raskaan liikenteen suistumisia, jotka varareittien puutteen vuoksi aiheuttavat pitkiä liikennekatkoksia ja vaarantavat ihmishenkiä vaikeuttaessaan pelastuslaitoksen ja poliisin toimintaa. Myös asukkaiden arjen matkat mm. sairaalaan (Rovaniemi) ja terveyskeskukseen (Muonio) ja kouluun (Hetta) voivat estyä. Kyseessä on matkailijoiden paljon käyttämä tieyhteys.

Välillä Tornio–Kolari tiejakson ongelmia ovat tiheä nauhamainen tienvariasetus ja siitä johtuva suuri liittymätiheys sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien puute. Taajamien kohdilla liikenneympäristö ei tue nopeustasoa. Välillä on myös leveyspuutteita. Liikenneturvallisuus on puutteellinen taajamien kohdalla (Kiviranta, Kukkola, Karunki ja Pello).

Tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä **139 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyy **31 M€**.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliillä varaudutaan Kivirannan ja Karungin välillä tieosuuden sijoittamiseen uuteen paikkaan radan itäpuolelle. Toimenpideselvitys on käynnistymässä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Tornio–Kolari 188 km, pt II, KVL 2 170, 2-kaistatie, 50–100 km/h		Liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä, rakenteen parantamista, tien leventäminen, kävely- ja pyöräilyväylät 54 M€.	Kivirannan ja Karungin välillä tieosuudella varaudutaan tien sijoittamiseen uuteen paikkaan radan itäpuolelle, 32 M€.
Kolari–Palojoensuu 125 km, pt II, KVL 1 000, 2-kaistatie, 50–100 km/h		<i>Pistekohtaisia liittymien parantamisia.</i>	
Palojoensuu–Kilpisjärvi 155 km, pt II, KVL 520, 2-kaistatie, 30–100 km/h	Palojoensuu–Maunu, 27 M€. Ailakkalahti–Kilpisjärvi, 4 M€.	Poikkileikkauksen, geometrian ja rakenteellisen kunnan sekä näkemien parantamisia. Maunu–Ropinsalmi, 22 M€. Ropinsalmi–Ailakkalahti, 32 M€.	Pistekohtaisia liittymien parantamistarpeita, 12 M€.
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	31 M€ (KH 31 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	108 M€	44 M€



Vt 25 Hanko - Mäntsälä

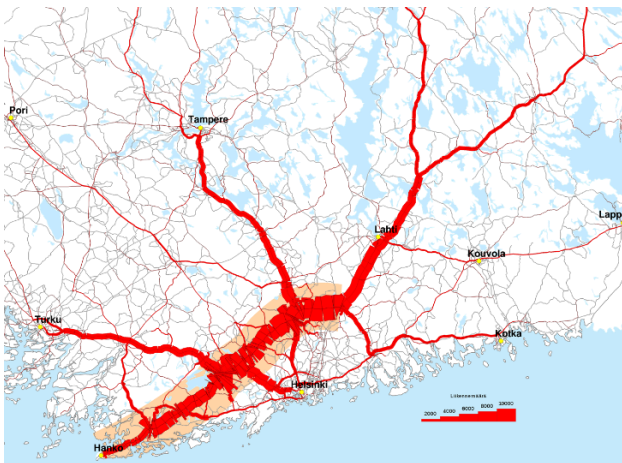
Strategiakortti 19.10.2022

Vt 25 on Uudenmaan merkittävin poikittaisyhteys, joka leikkaa kaikki Helsingistä lähtevät päätiet. Tie jatkuu Mäntsälästä Porvooseen kantatienä 55, ja muodostaa näin pääkaupunkiseudun ulkopuolella olevan kehätien.

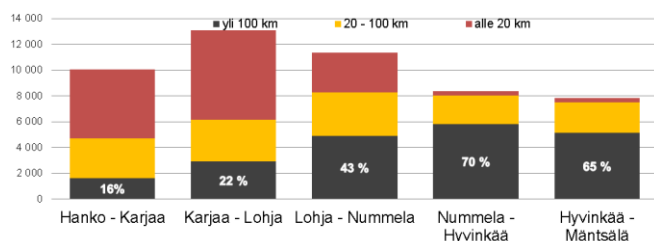


NYKYTILA

Tie on varsin tasaisesti liikennöity, mutta suurimmat liikennemäärät ovat Lohjan seudulla, missä on enimmillään 21 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Muualla liikennemäärä on keskimäärin 6 500–7 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen ja erikoiskuljetusten osuus on suuri koko yhteysväliillä.



Yhteysväliä tai jotain sen osaa käyttävästä liikenteestä suuri osa suuntautuu Lohjalle, Vihtiin ja Raaseporiin. Iso osa liikenteestä on myös läpikulkuliikennettä ja suuntautuu vt 1 pitkin Helsinkiin sekä Turkuun, vt 4 pitkin Lahteen ja sieltä eteenpäin ja vt 3 pitkin Tampereelle. Kantatietä 55 pitkin kulkee liikennettä myös Kotkan suuntaan. Raskaan liikenteen osalta merkittävä osuus kuormista kulkee Hangon sataman kautta.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä vaihtelee välillä 1 500–6 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on merkittävästi Karjaan ja Lohjan

seuduilla. Seudullisen liikenteen määrä pysyy varsin tasaisena yhteysvälin matkalla.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään liikenneturvallisuuden selvään parantamiseen, turvaamaan yhteysvälin kuljetusten sujuvuus sekä parantamaan tienvarren taajamien elinolosuhteita. Palvelutasopuutteina ovat etenkin huono liikenneturvallisuus ja tiettyjen osuuksien sujuvuusongelmat. Liikenteen sujuvuudessa on jo nykyisin tietyillä osuuksilla puutteita ja ongelmat laajenevat liikenteen lisääntyessä, mikä aiheuttaa henkilöautoliikenteelle merkittäviä ohitustarpeita. Valtatie on tärkeällä harju- ja pohjavesialueella, ja sillä on useita suojaamattomia osuuksia. Nykyinen meluntorjunta on riittämätöntä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus; HCM vähintään C	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliillä	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia	●
Ympäristö. Lohjan ja Nummelan väliset joukkoliikennedytykset pysyvät hyvällä tasolla	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisriskin pienentäminen	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat raskaan liikenteen nopeuden vaihtelu (alle 80 km/h osuudet) sekä keskimääräistä heikompi liikenneturvallisuus. Yhteysvälin ruuhkautuva tiepituus sijoittuu Lohjan kohdalle.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	4 km (2,5 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	13,9 km (8,7 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	12,8	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	35,4	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	1,4 km (0,9 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Vt 25 Hanko - Mäntsälä

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä **167 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyy **97 M€**. Yhteysvälin kiireellisimpiin toimenpiteisiin kuuluvat Lohjan kohdan parantaminen 2+2-kaistaiseksi, ohituskaistoja sekä useita liittymien parantamisia (eritasoliittymiä, kanavoiteja jne.), ja lankulku- ja pyöräily-yhteyksiä, pohjavesisuojuuksia ja meluntorjuntaa. Hankkeen 1. vaihe sisältyy investointiohjelman koriin 1B. Kohteista tarvitaan tiesuunnitelmat. Vesitornin ja Asemantien eritasoliittymien tiesuunnitelmien laadinta sisältyy Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunniteluohjelmaan.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliä varaudutaan seuraavissa vaiheissa nelikais- tai eritasoliittymien varustettuun tiehen väleillä Virkkala–Nummela (Lankila) ja Hyvinkään kohdalla Rajamäeltä

Hyvinkään itäiselle ohikulkutielle. Liikenteellisesti vilkkaimmat pääliittymät varaudutaan rakentamaan eritasoliittymiksi. Tie muutetaan jatkuvaksi ohituskaistatieksi muualla paitsi Hangon ja Tammisaaren välillä. Lisäksi varaudutaan useisiin liittymäparannuksiin, jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseen, sekä pohjavesisuojausten ja meluntorjunnan toteuttamiseen.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Espoo–Lohja–Salorata risteää valtatieä 25 Muijalassa ja radalla on asema Lempolassa. Ne vaikuttavat valtatie 25 kehittämistoimenpiteisiin ja lisäävät kokonaiskustannusarviota noin **10–15 M€**. Yhteysväliä on käynnistetty myös Hanko–Hyvinkää–radan sähköistäminen. Välillä Hyvinkää–Karjaa on vain tavaraliikennettä, mutta välillä Karjaa–Hanko on kiskobusseilla operoitavaa henkilöliikennettä. Sähköistyksen tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja vähentää niiden päästöjä.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
Jakso / solmu / teema	Valtion väyläverkon investointiohjelmissa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)	Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmissa	Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä
Hanko–Karjaa 45 km, pt I, KVL 6 460, 2-kaistatie, 50–100 km/h			Skogby–Tammisaari tien leven- täminen, Karjaan ohituskaista- pari, 24 M€ . Hanko–Tammisaari pieniä tur- vallisuuksitoimenpiteitä, Tammi- saaren kohdalle eritasoliittymä tie- ja liittymäjärjestelyineen, Tammisaari–Karjaa parantami- nen ohituskaistatieksi, 76 M€ .
Karjaa–Lohja 30 km, pt I, KVL 6 460, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Vt 25 Hanko–Mäntsälä 1. vaihe (kevennetty), kori 1B, 92 M€ .		Ohituskaistapari Kirkniemen län- sipuolelle, 11 M€ . Karjaa–Virkkala jatkuvaksi ohi- tuskaistatieksi, 43 M€ .
Lohja–Nummela 16 km, pt I, KVL 13 600, 2-kaistatie, 50–80 km/h		Tynninharju–Suurlohjan- katu 2+2-kaistaiseksi, me- luntorjuntaa, pohjavesisuo- jauksia, tiejärjestelyjä, 70 M€ .	Muijala–Nummelanharju 2+2- kaistaiseksi, 70 M€ . Virkkala–Tynninharju 2+2-kais- taiseksi, Virkkalan etl, 13 M€ .
Nummela–Hyvinkää 43 km, pt I, KVL 7 100, 2-kaistatie, 60–100 km/h			Ohituskaistapari Siippoosen ja Sääksjärvelle, 17 M€ . Nummela–Rajamäki ohituskais- tatieksi ja Rajamäki–Noppo 2+2-kaistaiseksi, 86 M€ .
Hyvinkää–Mäntsälä 24 km, pt I, KVL 7 530, 2-kaistatie, 60–100 km/h	Jokelantien ja Nopon etl pa- rantaminen ja Kalevantien etl (PVP), 5 M€ .		Noppo–Jokelantie 2+2-kais- taiseksi, Metsäkulman ohitus- kaistapari, 49 M€ . Jokelantie–Hyvinkään itäinen ohikulkutie 2+2-kaistaiseksi, ohituskaistatieksi Mäntsälään saakka, 43 M€ .
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	97 M€ (KH 92 M€ + PVP 5 M€ + MAL 0 M€)	70 M€	432 M€



Kt 40 Turun kehätie

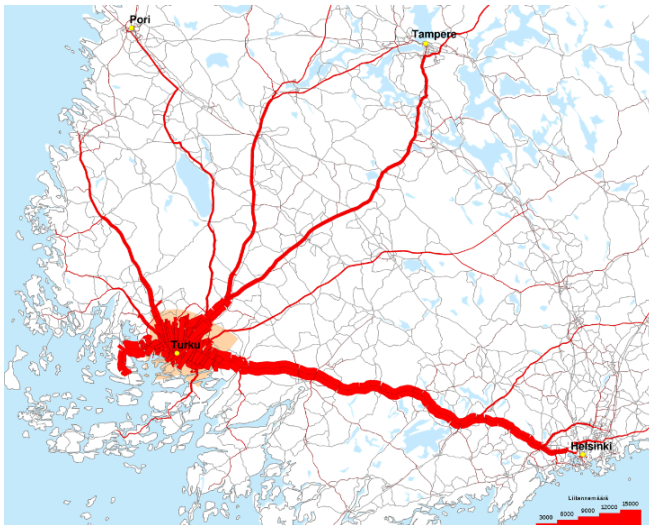
Strategiakortti 19.10.2022

Turun kehätie on osa TEN-T Scan-Med -ydinverkkokäytävän E18-tietä, kansainvälisesti merkittävintä yhteyttä Turun ja Naantalin satamista pääkaupunkiseudun kautta Vaalimaalle. Tiellä on tärkeä rooli satamien ja teollisuuden kuljetusten välittäjänä. Kaupunkiseudun kehätienä yhteysväliillä on myös paljon paikallista ja seudullista liikennettä. Kehätie yhdistää Turusta lähtevät säteittäiset valtatie 1, 8, 9, ja 10.

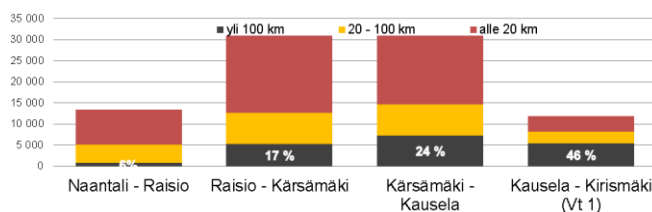


NYKYTILA

Tie on viikkaimmillaan yhteysvälin jaksolla Raisio–Karsämäki, jolla liikennemäärät ovat keskimäärin noin 35 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tien päässä liikennemäärä on enintään noin 13 300–18 100 ajoneuvoa vuorokaudessa.



Yhteysväli palvelee etenkin Turun kaupunkiseudun liikennettä ja alueen satamia. Liikennettä suuntautuu kuitenkin säteittäisesti myös Raumalle, Poriin, Huittisiin, Tampereelle ja etenkin Helsinkiin.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 800–7 500 ajoneuvoa vuorokaudessa, vähiten Naantalin päässä. Paikallista liikennettä on koko yhteysvälin matkalla, mutta eniten sen keskellä. Seudullinen liikenne jakautuu myös koko yhteysväliille mutta korostuu sen keskellä.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään turvallisuuteen ja sujuvuuteen niin TEN-T-ydinverkkokäytävän pitkämatkaiselle liikenteelle kuin osana Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmää. Nykytila on tavoitteisiin nähden monella tavoin riittämätön.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Turvallisuus. Liikenneturvallisuus on hyvä	●
Toimivuus. Kehätie on houkuttelevin reitti myös ruuhka-aikana	●
Toimivuus. Matka-aika vt 8–vt 1 vastaa 100 km/h nopeusrajoitusta ja ruuhka-aikoinakin 80 km/h nopeusrajoitusta	●
Toimivuus. Matka-ajan ennakoitavuus on kaikissa sääolosuhteissa niin hyvä, etteivät häiriöt johda vaihtoehtoisin reitteihin	●
Ympäristö. Kehätien poikki on eritasossa turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet ja päätien suuntainen yhteys on jatkuva	●
Ympäristö. Joukkoliikenteen laatupysäkeille on sujuvat ja turvalliset kevyen liikenteen reitit ja pyöräpysäköintimahdollisuus	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysvälin nykytilan puutteista korostuvat erittäin suuri onnettomuuskustannusten tiheys, tien ruuhkautuvuus sekä alle 80 km/h nopeusrajoituksen suuri osuus.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	4,4 km (16,4 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	5,3 km (19,8 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	8,1	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	69,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,3 km (1,2 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Kt 40 Turun kehätie

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Yhteysvälin kiireellisimmät parantamistarpeet kohdistuvat TEN-T-verkon vaatimusten saavuttamiseen. Turun kehätien sujuvuus on heikko, tasoliittymät ja kaksikaistaiset tieosuudet ruuhkautuvat. Liikenneturvallisuustilanne on niin ikään heikko.

Turun kehätien kehittämisen seuraava vaihe on Raision keskustan kohdan parantaminen (etl ja tunneli), nykyisen nelikaistaisen osuuden turvallisuuden parantaminen ja Avantin eritasoliittymän toteuttaminen yhdessä Liedon kunnan kanssa. Ennen vuotta 2030 tulisi toteuttaa tien leventäminen nelikaistaiseksi Naantalin ja Raision välillä.

Yhteysvälin tärkeimmät investointitarpeet ovat **378 M€** (MAKU 130, 2015=100), josta investointiohjelmaan sisältyvät hankkeet ovat **205 M€**.

Kausela–Kirismäki-osuudella rakentaminen on käynnissä ja järjestelyt otetaan liikenteelle syksyllä 2022. Suunnitelmien puolesta Raision keskustan kohta on valmis toteutukseen noin vuonna 2022 ja Naantali–Raisio noin vuonna 2025.

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliä varaudutaan myöhemmin kehittämään Naantalin kohdalla rakentamalla väli Järvelä–Ruona nelikaistaiseksi. Raision ja Kauselan välillä varaudutaan 3+3-kaistaiseen tiehen. Levennyksen yhteydessä parannetaan eritasoliittymiä, rinnakkaisteitä ja kevyen liikenteen yhteyksiä.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Pukkilan ja Kirismäen eritasoliittymien välille sijoittuu Tunnin junan kehittämiseen liittyvä vaihtoehtoinen linjaus, ns. Piikkiön oikaisu, josta laaditaan parhaillaan yleissuunnitelmaa.

Naantali–Raisio-rataosuuden sähköistäminen on Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2022–2029.

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämishankkeet (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätien kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Naantali–Raisio 8 km, pt I, KVL 14 500, 2-kaistatie, pääosin tasoliittymät, 50–80 km/h	E18 Kt 40 Turun kehätie Raision keskustassa, 205 M€ .	E18 nelikaistaiseksi välillä Naantali–Raisio: 3 uutta etl, 4 vanhan etl uusimista, rinnakkaiskatujärjestelyt, kevyen liikenteen järjestelyt. 173 M€ .	<i>Järvelä–Ruona nelikaistatus, melusuojaus, 16 M€.</i>
Raisio–Kärsämäki 6 km, pt I, KVL 34 800, 2+2-kaistatie, 100 km/h		Varautuminen liikenteen automatisaatioon ja robotisointiin, 0,1 M€ .	3+3-kaistainen keskikaidetie, 24 M€ .
Kärsämäki–Kausela 5 km, pt I, KVL 27 300, 2+2-kaistatie, 100 km/h		Varautuminen liikenteen automatisaatioon ja robotisointiin, 0,2 M€ .	3+3-kaistainen keskikaidetie, 37 M€ . Neljän sillan uusiminen/korjaus, 16 M€ .
Kausela–Kirismäki 7 km, pt I, KVL 13 300, 2-kaistatie, 80–100 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)	205 M€ (KH 205 M€ + PVP 0 M€ + MAL 0 M€)	173 M€	93 M€



Kt 50 Kehä III

Strategiakortti 19.10.2022

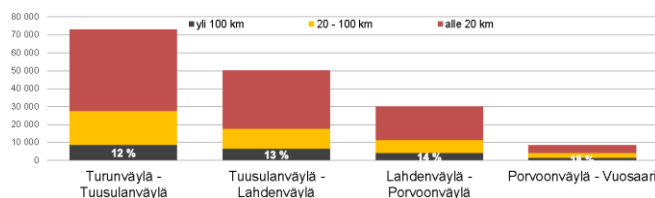
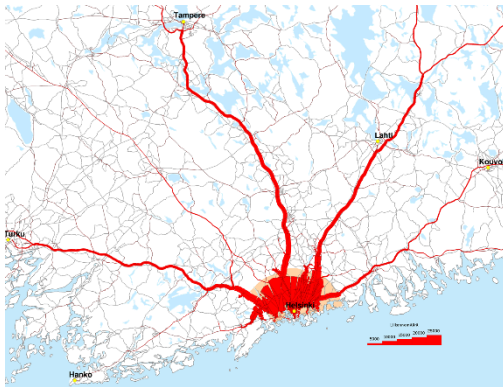
Kehä III on osa kansainvälisesti tärkeää E18-tietä ja Suomen viikkain itä-länsisuuntainen kuljetusreitti. Tie on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein yhteys sekä Vuosaaren sataman tavaraliikenteen välittäjä. Kehä III on myös pk-seudun sisäisen henkilö- ja tavaraliikenteen tärkeä runko-yhteys.



NYKYTILA

Yhteysväli on erittäin vilkasliikenteinen. Korkeimmillaan keskimääräinen vuorokausiliikenne on 81 000 Tuusulanväylän länsipuolella. Muualla kantatiellä liikennemäärä on 40 700–70 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuosaaren satamaan jatkavan yhteyden (mt 103) keskimääräinen liikennemäärä on noin 13 700 autoa vuorokaudessa, ja raskaan liikenteen osuus on suuri (noin 20 %).

Yhteysväli palvelee suurelta osin Helsingin seudun sisäistä liikennettä, mutta liikennettä suuntautuu myös päätteitä pitkin Turkuun, Tampereelle, Lahteen, Kouvolaan ja Kotkaan.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 1 500–9 000 autoa vuorokaudessa. Paikallista liikennettä on koko tien matkalla, mutta eniten valtateiden 3 ja 4 välillä. Seudullista liikennettä on niinkin koko yhteysväliä, mutta eniten tien keskivaiheilla.

PALVELUTASOANALYYSI

Yhteysvälin palvelutasotavoitteilla pyritään hyvään pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoon, liikenneturvallisuuden jatkuvaan paranemiseen sekä Helsingin seudun työmatkaliikenteen kohtuulliseen sujuvuuteen. Liikenteen ruuhkaisuus ja puutteelliset järjestelyt aiheuttavat häiriöitä ja onnettomuuksia. Liikenteen ruuhkaisuus pahenee liikenteen kasvun myötä.

Yhteysvälin palvelutasotavoite	Tila
Toimivuus. Hyvä ja tasainen matkanopeus sekä ennakoitavat matka-ajat kaupunkiseutujen välillä	●
Toimivuus. Hyvä liikenteen sujuvuus; HCM vähintään C	●
Turvallisuus. Liikennekuolemien määrän vähentäminen koko yhteysväliä	●
Toimivuus. Kuljetusten kustannustehokkuudessa ei ole ongelmia	●
Toimivuus. Raskaan liikenteen taukopaikkojen riittävyys.	●
Ympäristö. Tieliikenteen melulle altistumisen vähentäminen	●
Ympäristö. Pohjavesien pilaantumisen riskin pienentäminen	●
Talous. Tien elinkaarikustannukset pidetään alhaisena oikea-aikaisella kunnossapidolla	●
Älykkäisyys. Vaihtuvien nopeusrajoitusten käyttö E18-käytävässä	●

Verrattuna muihin maanteiden pääväyliin yhteysväliä on suuria sujuvuusongelmia ja paljon alhaisia nopeusrajoituksia. Onnettomuustiheys on suuri. Yhteysväliä on sujuvuusongelmia etenkin Tikkurilan ja Lahdenväylän välillä sekä Vantaanportin ja Hämeenkylässä eritasoliittymien välillä. Huolimatta raskaan liikenteen suuresta määrästä tiellä ei ole juuri lainkaan raskaalle liikenteelle soveltuvia palvelualueita tai pysäköintialueita.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	Maanteiden pääväylät
Ruuhkautuva tiepituus (huipputunnin HCM E tai F)	28 km (78 %)	138 km (2,5 %)
Alle 80 km/h tiepituus	5,7 km (15,8 %)	238 km (4,3 %)
Onnettomuuskustannus keskimäärin (c/ajonkm)	3,7	10
Onnettomuuskustannus keskimäärin (k€/tie-km)	67,5	30,7
Turvallisuuspuutteiden yhteispituus (km)	0,2 km (0,4 %)	100 km (1,8 %)

Väylävirasto

Kt 50 Kehä III

19.10.2022

INVESTOINTITARPEET

Kehä III:n parantamishankkeen edessä olevaan 3. vaiheeseen kuuluu tien parantaminen välillä Vanhakartano–Pakkala. Välille rakennetaan uusi eritasoliittymä ja vanhat 7 eritasoliittymää parannetaan. Välille rakennetaan kolmansia kaistoja ja rinnakkaisteiden, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiä parannetaan. Hanke on suunnittelun puolesta toteutusvalmis.

Tämän jälkeen kiireellisyysjärjestyksessä tulee Puistolan siltojen uusiminen, jonka tiesuunnitelman laadinta sisältyy Väyläviraston vuosien 2022–2023 suunnitteluohjelmaan. Ala-Tikkurila–Kalkkikallio-välille tarvitaan kolmannet kaistat.

Yhteysvälin tärkeimpien 10 vuoden toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä **230 M€** (MAKU 130, 2015=100).

VARAUTUMISTARPEET

Yhteysväliillä varaudutaan Kehä III / Länsisalmmentien liittymän liikennevalojen poistamiseen. Kohteesta ei ole vielä kustannusarviota.

Kehä III:n varrella on tunnistettu tarve raskaan liikenteen taukopaikalle, mutta soveltuva aluetta ei ole toistaiseksi pystytty osoittamaan.

Kehä III:n tulevaisuuden tarpeiden kartoittamiseksi on parhaillaan käynnissä kehittämisselvityksen laadinta. Kehittämisselvitys valmistuu 2023.

MUU LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Nykytila	Valtakunnallisesti tärkeimmät kohteet	Tärkeimmät muut tarpeet (10 vuotta)	Varautumistarve (30 vuotta)
<i>Jakso / solmu / teema</i>	<i>Valtion väyläverkon investointiohjelmassa 2023–2030 esitetyt kehittämissuunnitelmat (KH), parantamishankkeet (PVP) ja MAL-hankkeet (MAL)</i>	<i>Tärkeimmät ja tehokkaimmat kohteet, jotka eivät ole investointiohjelmassa</i>	<i>Päätiin kehittämismahdollisuuksien turvaamistarve pitkällä aikavälillä</i>
Turunväylä–Tuusulanväylä 22 km, pt I, KVL 51 900, 2 ajorataa, 80–100 km/h		7 vanhan etl parantaminen, kolmannet kaistat tarvittaessa, rinnakkaistiet, joukko- ja kevyt liikenneyhteydet, melu- ja pohjavesisuojaus, 160 M€.	
Tuusulanväylä–Lahdenväylä 6 km, pt I, KVL 58 700, 2 ajorataa, 80 km/h		Kehä III parantaminen välillä Ala-Tikkurila–Kalkkikallio. Puistolan pohjoisen pääradan ylittävän risteys sillan uusiminen, kolmannet kaistat, 70 M€.	
Lahdenväylä–Porvoonväylä 3 km, pt I, KVL 41 500, 2 ajorataa, 70–80 km/h			<i>Kehä III / Länsisalmmentien liikennevalojen poistaminen.</i>
Vuosaaren satamatie (st 103) 4 km, pt I, KVL 13 700, 2 ajorataa, 70–80 km/h			
YHTEENSÄ (MAKU 130, 2015=100)		230 M€	



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-025-8
www.vayla.fi