



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer
Skriv nummer/2023

Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2024–2031 Utkast 31.1.2023

Bilaga: Landsvägsprojekt



**Investeringsprogrammet för statens
trafikledsnät för 2024–2031
Utkast 31.1.2023**

Bilaga: Landsvägsprojekt

Trafikledsverkets publikationer Skriv nummer/2023

Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling

Nätpublikation pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
tfn 0295 343 000

Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2024–2031. I rapporten beskrivs effekterna av landsvägsprojekten i investeringsprogrammet och beskrivningen av de landsvägsprojekt som ingår i investeringsprogrammet och några av de landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

Helsingfors i x månad 2023

Trafikledsverket

Innehåll

1	EFFEKTERNA AV INVESTERINGSPROGRAMMETS LANDSVÄGSPROJEKT ...	5
1.1	Effekter på tillgängligheten och servicenivån för resor och transporter	5
1.2	Effekter på hållbarheten	7
1.3	Effekter på effektiviteten.....	8
1.4	Konsekvenser för klimatförändringen	8
1.5	Effekter på trafiksystemets säkerhet	9
1.6	Nyttan av investeringsprogrammets landsvägsprojekt i euro	9

BILAGOR

Bilaga 2a	Landsvägsprojekt i investeringsprogrammet 2024–2031
Bilaga 2b	Landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2024–2031

1 Effekterna av investeringsprogrammets landsvägsprojekt

1.1 Effekter på tillgängligheten och servicenivån för resor och transporter

Vägprojektens betydande effekter påverkar främst faktorerna för tillgänglighet (hastighet, smidighet, frihet från störningar) och påverkar därmed servicenivån (användarfördelarna) för resor och transporter. I de flesta fall är vägprojektens främsta mål – utöver trafiksäkerheten – att öka hastigheten, smidigheten eller friheten från störningar. Förutom användarfördelar kan förändringar i tillgängligheten också ses ur ett interregionalt och regionernas interna tillgänglighetsperspektiv, vilket därmed är kopplat till utvecklingsförutsättningarna i regionerna, till förutsättningarna för ekonomisk tillväxt och, på mycket lång sikt, till den regionala strukturen.

Den största påverkan på tillgängligheten kommer från projekt som förbättrar kapaciteten i de stora stadsregionerna. Smidigheten, hastigheten och störningsfriheten förbättras jämfört med nuläget och prognossituationen särskilt på vägavsnitt med dålig servicenivå.

Varje landsvägsprojekt i investeringsprogrammet kommer att förbättra **sin regions interna tillgänglighet**. Effekterna är störst i stadsregionerna, särskilt under rusningstider i arbetsresetrafiken och den övriga trafiken i bl.a. i trakterna kring Åbo, Tammerfors, Björneborg, Jyväskylä, Kotka och Vasa. Stadsregionernas vägprojekt kan på längre sikt utvidga stadsregionerna och därmed påverka trafiksystemet och utvecklingen av markanvändningen i hela stadsregionen. Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller stöder cykling och gång och påverkar den interna tillgängligheten för stadsregionerna. Syftet är att genomföra allt mer omfattande projekthelheter för cykelnätet, som har en betydande regional inverkan i form av ökad cykeltrafik.

Investeringsprogrammet påverkar **tillgängligheten mellan regionerna** överallt. I Västra Nyland, Åboregionen, Kotka och Björneborg förbättras förbindelserna mellan hamnarna och industri- och logistikområdena i anslutning till dem. I huvudstadsregionen, Jyväskylä, Vasa och Karleby blir den tunga trafiken som passerar centrum smidigare. Projektet Rv 9 Alasjärvi-Käpykangas förbättrar tillgängligheten på bred front i hela södra och mellersta Finland. På grund av den betydande förtätningen av markanvändningen som prognostiserats i Helsingfors och den ökade trafiken till följd av den försämrade tillgängligheten mellan regionerna och internationellt, trots projektet Rv 4. Projektet är dock en förutsättning för utvecklingen av markanvändningen och tryggar en rimlig nivå på tillgängligheten. Förutom av projekt i stadsregionerna påverkas den interregionala tillgängligheten av projekt som utförs punktvis i olika delar av landet. De förbättrar bland annat smidigheten i trafiken, trafiksäkerheten, känsligheten för störningar i trafiken och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. Förbättring sker både jämfört med nuläget och prognossituationen. I punktmässiga objekt är syftet att uppnå längre, enhetliga sträckor på 80 km/h, vilket särskilt kommer att gynna den tunga trafiken. Även om projekten är

punktmässiga är många av dem belägna i delar av nätet med en stor mängd långväga trafik. Fördelarna med projekten är koncentrerade till ett större område än målområdet – ofta till angränsande landskap och också längre.

Projektens inverkan på **förutsättningarna för ekonomisk tillväxt** beror i synnerhet på minskade transportkostnader samt tids- och resekostnader för pendling, vilket återspeglas i tillgängligheten mellan företag och regioner samt i pendlingsområdenas omfattning. Förändringarna i tillgängligheten gäller Mellersta Finland, Södra Österbotten, Birkaland och övriga Södra Finland. Med tanke på den regionala strukturen är inverkan av de vägprojekt som ingår i investeringsprogrammet på tillgängligheten mellan regionerna emellertid så begränsad att en betydande inverkan inte uppstår med enbart dessa projekt. Reparation av befintliga broar säkerställer att den nuvarande tillgänglighetsnivån upprätthålls och minskar på reparationskulden. Vägprojekten har ingen betydande inverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft mellan landskapscentrumen.

Vägprojekten tryggar nivån på **områdenas internationella tillgänglighet**. Trafikens servicenivå förbättras punktvis på flera destinationer över hela landet. Investeringsprogrammet kommer att ha en positiv inverkan på de internationella transportförbindelsernas (hamnförbindelsernas) funktionalitet i flera stadsregioner (förbindelser som betjänar hamnarna i Helsingfors, Åbo/Nådendal, Kotka, Björneborg och Hangö) samt på förbindelserna till Norge i Lapska armen. Vägprojekten har ingen betydande inverkan Helsingfors-Vanda flygplats förbindelser, vilket är avgörande för persontrafikens internationella tillgänglighet.

Landsvägsprojektens väsentliga effekter på **resornas servicenivå- och användarfördelar** kommer från inverkan på restid, förutsägbarhet i fråga om restid eller komfort samt från inverkan på olika befolkningsgruppers möjligheter till rörlighet. Effekterna kommer att märkas i samma regioner som effekterna på tillgängligheten. Utifrån kostnadsandelen har samhällsekonomiska kalkyler gjorts för 86 procent av vägprojekten i investeringsprogrammet. Av projektens fördelar hänför sig 1 096 M€ till arbets- och fritidsresor och 875 M € till näringslivets transporter och kostnader för resor under arbetstid. Skillnaden förklaras av arbets- och fritidsresornas stora andel i vägnätet.

Med vägprojekten kan man påverka **transporternas servicenivå och användarfördelar**. Vägprojekten i investeringsprogrammet kommer att ha en positiv inverkan på transporternas servicenivå och användarfördelar. Vägprojekten påverkar förutsägbarheten och hanterbarheten av transporttider samt säkerheten och i viss mån transporttiderna under rusningstid. De största effekterna är huvudsakligen punktvis koncentrerade till de stora och medelstora stadsregionerna (regionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors, Jyväskylä, Björneborg och Vasa). Dessutom uppstår betydande användarfördelar för transporterna genom de förbindelser mellan Birkaland och Mellersta Finland (riksväg 9) som ingår i investeringsprogrammet samt i mindre utsträckning från Tammerfors till Södra Österbotten (riksväg 3), från Kouvola till Kotka (riksväg 15) och i Lapska armen (riksväg 21). På huvudlederna kommer överbelastade vägsträckor att minska med cirka 38 kilometer. Standardbristen minskar över en sträcka på cirka 35 km, vilket särskilt förbättrar villkoren för tung trafik. Ett antal punktvisa och små projekt förbättrar bland annat smidigheten i trafiken, trafiksäkerheten, känsligheten för störningar i trafiken och förutsebarheten av restider. Dessutom säkerställer de en jämn hastighetsnivå. På punktvisa objekt kommer hastighetsgränsen på 60 km/h

för anslutningsområdet vanligtvis att ökas till 80 km/h. På så sätt uppnås längre, enhetliga sträckor med samma hastighetsbegränsning, vilket särskilt kommer att gynna den tunga trafiken. Broreparationer möjliggör även kortare rutter för specialtransporter.

Efter att investeringsprogrammets projekt genomförts finns det 226 kilometer vägvagnsnitt på landsvägarnas huvudleder där servicenivån är bristfällig på grund av att hastighetsbegränsningen är under 80 km/h. Andelen brister är cirka 10 kilometer mindre än 2021. De största förändringarna har skett på riksväg 25 mellan Hangö och Mäntsälä. När trafikmängderna ökar bedöms dock trafikproblemen på huvudvägarna öka 2,5 gånger redan före 2035, även om vägnätet utvecklas och vägtrafikens tillväxt dämpas genom klimatpolitiska metoder. Problem med smidigheten förekommer på 358 kilometer. Väglängden som blir livligare ökar mest på riksväg 8 Åbo-Björneborg, på riksväg 9 Tammerfors-Jyväskylä, på riksväg 2 Helsingfors-Björneborg och på riksväg 3 Tammerfors-Jalasjärvi.

1.2 Effekter på hållbarheten

Vägprojekten i investeringsprogrammet har som helhet ingen betydande inverkan på **möjligheterna till rörlighet** (förändring i förhållande till den nuvarande situationen). Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller stöder cykling och gång och påverkar förutsättningarna för rörlighet till fots och på cykel.

Vägprojekten förbättrar trafiksäkerheten och har därför som en helhet en positiv **inverkan på hälsa och välbefinnande**. Effekterna är lokala. Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i trafikledsnätet som staten upprätthåller stöder cykling och gång och har därmed en positiv inverkan på hälsa och välbefinnande. Effekternas inriktning och betydelse beror på projektens placering och innehåll. För övrigt har vägprojekten ingen betydande inverkan på hälsa och välbefinnande.

Landsvägsprojekten **påverkar samhällsstrukturens hållbarhet** genom förändringar i tillgängligheten. På längre sikt kan de få omfattande effekter på stadsregionens trafiksystem och utveckling av markanvändning. Projekten kan också ha en inverkan på utvecklingsförutsättningarna för markanvändning. Tillgänglighet som förbättrats i och med projekten kan decentralisera samhällsstrukturen, men i planerna för områdesanvändning och stadsregionernas trafiksystem har man försökt definiera den önskade hållbara samhällsstrukturen och ett trafiksystem som stödjer den. I MBT-avtalsregionerna ligger investeringsprogrammets vägprojekt i linje med MBT-avtalen. Projekten för Luftbron planskild anslutning på riksväg 4 i Helsingforsregionen (området för Malms flygplats) och i Åboregionen, E18 vid Resos centrum, är starkt relaterade till utvecklingsförutsättningarna för markanvändning.

Landsvägsprojektens **konsekvenser för andra delområden inom ekologisk hållbarhet** är exponering för utsläpp som försämrar luftkvaliteten i trafiken samt exponering för buller och vibrationer och konsekvenser och risker för naturens mångfald, användningen av naturresurser och materialeffektivitet samt för vatten och mark. Effekterna av investeringsprogrammets vägprojekt på de övriga delområdena av ekologisk hållbarhet är inte betydande i sin helhet. De lokala och regionala miljökonsekvenserna av enskilda planeringsprojekt kommer att bedömas

närmare i MKB-processerna, på grundval av vilka beslut kommer att fattas om godkännande av planer och om åtgärder för att minska potentiella olägenheter.

1.3 Effekter på effektiviteten

Ett av de viktigaste urvalskriterierna för projekten som valts till investeringsprogrammet har varit projektets **samhällsekonomiska effektivitet**. Projekt har också utvärderats och jämförts med fokus på olika målområden (näringslivets behov, arbets- och fritidsresor, trafiksäkerhet, koldioxidutsläpp, miljömässig hållbarhet och medborgarnas hälsa). Nyttokostnadsförhållandet för alla vägprojekt som valts ut för investeringsprogrammet och för vilka en projektutvärdering har genomförts är minst 1,0. De, i sitt nyttokostnadsförhållande, mest lönsamma projekten befinner sig i stora stadsregioner, där även trafikvolymerna är störst. Investeringsprogrammet omfattar ett betydande projekt för trafikledning (riksväg 4 i Helsingforsregionen) samt ett antal små, kostnadseffektiva projekt för att åtgärda brister i servicenivån. De projekt för reparation av broar som ingår i investeringsprogrammet kommer för sin del att bidra till att minska skulden för reparationer av trafikinätet.

Projekten i investeringsprogrammet **påverkar den offentliga ekonomin** genom att öka kostnaderna för underhåll av vägnätet samt genom att minska skatteintäkterna i och med att fordonskostnaderna blir mindre. De reparationsprojekt som ingår i programmet bidrar emellertid till att undvika en ökning av reparationskulden.

1.4 Konsekvenser för klimatförändringen

Landsvägsprojekten har många effekter på klimatförändringen. Förbättrad tillgänglighet för biltrafiken kommer att öka biltrafikens prestanda och utsläpp. Ändringar i färd sätt ingår dock endast i projektbedömningarna av få vägprojekt som gjorts med hjälp av trafikmodeller och återspeglas därför inte i utsläppsberäkningarna. Särskilt i stadsregioner kommer förbättrad tillgänglighet för biltrafik på längre sikt att leda till decentralisering av samhällsstrukturen och ökad trafikprestanda, vilket inte heller återspeglas i utsläppsberäkningarna. Utsläpp av växthusgaser från byggandet av infrastrukturen ingår inte heller i utsläppsberäkningarna. Å andra sidan kan ett förbättrat trafikflöde och en eventuell förkortning av resor till följd av vägprojektet bidra till att minska utsläpp.

Den direkta klimatpåverkan från investeringsprogrammets enskilda vägprojekt är liten och kan inte betraktas som berättigade prioriteringskriterier. Särskilt i stadsregioner är det nödvändigt att bedöma om projekten stöder målet om en trafiksystemshelhet med låga utsläpp. De vägprojekt i stadsregioner som ingår i investeringsprogrammet stöder inte övergången till hållbara färd sätt, men är å andra sidan en förutsättning för hållbara markanvändningslösningar. Deras främsta mål är att förbättra servicenivån i fordonstrafiken (minska trafikstockningar och störningskänslighet) och förbättra trafiksäkerheten. På punktvisa objekt säkerställer man en jämn färdhastighet, vilket särskilt minskar utsläppen från tung trafik.

Den finansiering som anslagits för att främja gång, cykling och infartsparkering i investeringsprogrammet stöder hållbar rörlighet inom sitt lokaliseringsområde och bidrar också till övergången till hållbara färd sätt.

Vägprojekten i investeringsplanen, som enskilda investeringar, påverkar inte **anpassningen till klimatförändringen**. I planeringen av vägprojekten beaktas de risker och olägenheter som krävs för att anpassa sig till klimatförändringen.

1.5 Effekter på trafiksystemets säkerhet

Investeringsprogrammet förbättrar avsevärt vägtrafikens säkerhet. Utifrån kostnadsandelen har samhällsekonomiska kalkyler gjorts för 86 procent av vägprojekten i investeringsprogrammet. De kalkylerade trafiksäkerhetsfördelarna med dessa projekt är cirka 14 genomsnittliga olyckor med personskador per år, eller cirka 229 miljoner euro i nuvärde för den 30-åriga beräkningsperioden. Jämfört i mängden euro är fördelarna är klart mindre än användarfördelarna för resor och transporter (se ovan). Eftersom vägprojekten i investeringsprogrammet täcker mer än 56 procent av de maximala säkerhetsfördelarna för den projektutvärderade jämförelsegruppen kan man ändå dra slutsatsen att de utvalda vägprojekten effektivt främjar målområdet för säkerhet. Programmet innehåller dessutom ett stort antal små projekt för vilka ingen samhällsekonomisk utvärdering har gjorts, vilket leder till att de kvantifierade effekter som presenteras uppenbarligen underskattar programmets säkerhetseffekter. Små projekt kommer bland annat att förbättra anslutningsarrangemang, bygga mitträcken och viltstängsel, utvidga vägrensområden och bygga ytterligare körfält på överbelastade vägavsnitt. Åtgärderna har identifierats som effektiva för att minska antalet olyckor och ett av kriterierna för att välja ut dem har varit att förbättra trafiksäkerheten.

Investeringsprogrammet förbättrar avsevärt säkerheten i rörlighetsmiljöerna i områdena som påverkas av vägprojekten. Investeringsprogrammet har ingen betydande inverkan på omfattningen av de miljöer som anses vara bristfälliga i fråga om säkerhet.

1.6 Nyttan av investeringsprogrammets landsvägsprojekt i euro

20 av vägprojekten i investeringsprogrammet har varit föremål för en projektutvärdering i enlighet med Trafikledsverkets riktlinjer för projektutvärdering. Investeringskostnaderna för de projekt som projektutvärderats uppgår till cirka 1 162 miljoner euro.

Med Trafikledsverkets PRIO-verktyg kan man utifrån olika villkor bilda projektgrupper, projektkorgar. En projektkorg kan bildas genom att välja ut de projekt som enligt överenskommelse ska ingå i den, till exempel bildar de projekt som valts ut till investeringsprogrammet investeringsprogrammets projektkorg. Projektkorgar kan också bildas genom att prioritera önskade målområden. Om man till exempel vill maximera ett målområde ger man de övriga målområdena en nolla i prioritering, vilket leder till att projekt som maximerar det önskade målområdet väljs ut till korgen. Om man däremot vill skapa en korg som bara maximerar nyttan,

ger man nytta med alla målområden samma koefficient – på så sätt kan man skapa en effektivitetskorg som maximerar nyttokostnadsförhållandet.

- Investeringsprogrammets projektkorg producerar 60 procent av fördelarna i en korg som maximerar fördelar. De totala samhällsekonomiska fördelarna med investeringsprogrammets korg uppgår således till 1,69 miljarder euro och nytto-kostnadsförhållandet för korgen till 1,5.
- När det gäller tillgänglighet kommer de projektutvärderade projekten i investeringsprogrammet att generera sammanlagda fördelar på 1,97 miljarder euro under en 30-årig beräkningsperiod, vilket är 58 procent av de maximala fördelarna för det berörda målområdet.
- Inom målområdet för säkerhet kommer fördelarna att uppgå till totalt 229 miljoner euro under en beräkningsperiod på 30 år, vilket motsvarar 56 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- När det gäller koldioxidutsläpp genererar korgen fördelar på 35 miljoner euro, vilket motsvarar cirka 50 procent av de maximala fördelarna för målområdet.
- Inom målområdet för hållbarhet uppgår de negativa fördelarna till 206 miljoner euro. Hållbarhetsproblemen orsakas av den spridning av samhällsstruktur som orsakas av landsvägsprojekten.

Relativt sett lägger investeringsprogrammets projektkorg störst vikt vid tillgänglighet. Den näst högsta viktningen av de granskade målområdena är säkerhetsfördelar. Bland målområdena har korgen den svagaste viktningen för hållbarhet och minskade koldioxidutsläpp. Jämfört med alla andra korgar som ingår i jämförelsen presterar dock IP-korgen bäst i målområdet för hållbarhet efter den korg som maximerar hållbarheten. Med andra ord orsakar den minst skada på hållbarheten jämför med andra jämförelsekorgar (exklusive korgen som maximerar målområdet). Den största förlusten i fråga om belopp i euro ligger emellertid i målområdet tillgänglighet, där de flesta av landsvägsprojektens kalkylmässiga fördelar kommer från.

Bilaga 2a

Landsvägsprojekt i investeringsprogrammet 2024–2031

Beskrivningar av investeringsprogrammets landsvägsprojekt

Förbättring av TEN-T-stamnätet

- T1 Rv 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors (1A)
- T2 Rv 4, norr om Leivonmäki, Joutsa (1A)
- T3 Rv 4, vid Vestonmäki, Toivakka (1A)
- T4 Rv 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä (1A)
- T5 E18, Sv 40, Åbos ringled i Reso centrum (1A)
- T6 Rv 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (1B)

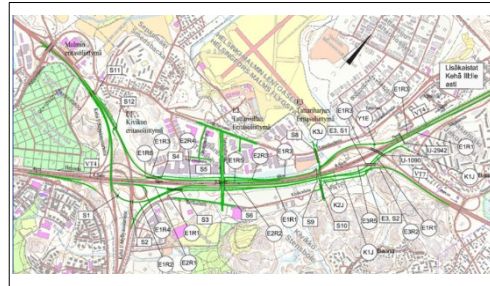
Förbättring av andra huvudleder

- T7 Rv 2, vid Humppila (sträckan riksväg 9–landsväg 232) (projektkorg 1A)
- T8 Rv 2, Ruskila–Haistila, Ulvsby (1A)
- T9 Rv 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski–Hanhijärvi (1A)
- T10 Rv 3, Alaskylä–Parkano (1A)
- T11 Rv 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (1A)
- T12 Rv 3 och rv 19, anslutningen i Jalasjärvi, Kurikka (1A)
- T13 Rv 8 och regionväg 724, Vasa förbindelseväg, fas 1 (sträckan mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen) (1A)
- T14 Rv 8 vid Karleby centrum, fas 1 (Södraleden) (1A)
- T15 Rv 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 (avsnittet Alasjärvi–Käpykangas) (1A)
- T16 Rv 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola, fas 1 (1A)
- T17 Rv 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie), Kotka (1A)
- T18 Rv 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis (1A)
- T19 Rv 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis (1A)
- T20 Rv 2, förbättring i Björneborgs centrum (1B)
- T23 Rv 25 Hangö–Mäntsälä, fas 1 (1B)
- T24 Rv 23, vid Karvio kanal, Heinävesi (1A)
- T27 Sv 50, Ring III vid Esbogård, sättningsreparation (1A)
- T28 Fv 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (1A)
- T29 Fv 15123, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (1A)
- Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter
- Medelstora kritiska broar
 - T21 Rv 5, Savilahti bro, S:t Michel (1B)
 - T22 Rv 6, Syrjäsalmi bro, Kides (1B)
 - T25 Rv 27, Ylivieska södra viadukt (1A)
 - T26 Sv 40, Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins (1A)
 - T30 Rv 5, bron i Kitinen, Sodankylä (1B)
 - T31 Rv 11, Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg (1B)
 - T32 Rv 24, Vääksy bro, Asikkala (1B)
 - T33 Sv 73, Lieksanjoki bro, Lieksa (1B)
 - T34 Regionalväg 849, Ijo älvs bro, Uleåborg (1B)
 - T35 Regionalväg 937, Pello bro (1B)

T1 Riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning inklusive hantering av trafik för sträckan Helsingfors–Träskända (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 4 (Lahtisleden) är en del av TEN-T-stomnätet och i enlighet med förordningen om huvudleder en huvudled på nivå I. Mellan Helsingfors och Träskända betjänar vägen både nationell och regional trafik, särskilt pendling och nyttotrafik. Betydelsen för godstrafiken och kollektivtrafiken är stor. Förbättringsåtgärderna syftar till att förbättra säkerheten och tillgängligheten för rusningspunkter i livligt trafikerade förbindelser



NULÄGE

Mellan 55 000 och 78 000 bilar kör längs Lahtisleden per vardag. På grund av stora anslutande trafikflöden och den stora mängden tung trafik är trafiken känslig för störningar. Överflödet av lastbilar och den stora hastighetsskillnaden mot övrig trafik leder till en svag användning av all vägkapacitet. I korridoren på riksväg 4 har man koncentrerat och kommer även i fortsättningen att koncentrera riksomfattande logistikverksamhet och logistikcentraler. Olyckstätheten mellan Koskela och Träskända är dubbelt så hög och olycksfrekvensen är högre än genomsnittet jämfört med det nationella genomsnittet för motorvägar. Bristerna har identifierats i den strategiska lägesbilden för trafiken.

Förbindelsesträckans trafikkapacitet överskrider mest mellan Ring I och riksväg 7. De blandade trafikflödena är stora och köerna når riksväg 7 på morgonen och även flera kilometer längs Ring I på eftermiddagen. Ännu längre norrut, mellan Ring III och den planskilda anslutningen i Korsos (regionalväg 152), överskrider trafikkapaciteten särskilt på morgonen mot söder. Rusningen hindrar också buss- och godstrafiken och omdirigerar trafiken till nätet av lägre grad. Särskilt känsliga för störningar är sträckan Ring I–Ring III och sträckan mellan Björkbys och Korsos planskilda anslutningar. Ledsavsnittet används av busstrafiken i riktning mot Lahtis, östra Vanda och nordöstra Nyland. Riksväg 7 (Borgåleden) ansluter till riksväg 4 mellan Ring I och Ring III. Den södra delen av leden används också av trafiken i riktning mot Borgå och kommer i framtiden att användas av trafiken från det flygplatsområde som ska byggas för bostadsbruk i Östersundom och Malm. Trots de mycket höga trafikmängderna på riksväg 4 finns det inga busshållplatser i riktning mot Vik och riksväg 4. Markanvändningen längs riksväg 4 lider av trafikbuller.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet är att säkerställa trafikförmågan längs Lahtisleden och möjliggöra trafikförbindelserna för Malmns nya markanvändning.

Lahtisleden förbättras längs avsnittet Ring I–Ring III och man genomför Luftbron planskild anslutning som betjänar markanvändningen. Luftbron skulle också användas av snabbspårvägen Vik–Malm.

TIDTABELL

Förbättring av riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors, vägplanen är klar. I MBT 2019-planen har projektet föreslagits för byggnation under perioden 2024–2027. Trafikledning kan genomföras norr om Ring III 2022–2023.

KOSTNADER

Förbättring av riksväg 4, avsnittet Ring I–Ring III och Luftbron planskild anslutning, Helsingfors. Kostnadskalkylen för vägplanen uppgår till 130 miljoner euro (MAKU-index 140, 2015 = 100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Riksväg 4 (Lahtisleden) är en del av TEN-T-stomnätet och i enlighet med förordningen om huvudleder en huvudled på nivå I. Betydelsen för gods- och kollektivtrafiken är stor.

De nationellt betydande förbindelserna mellan huvudstadsregionen och övriga Finland kommer att förbättras i och med projektet. Trafiksäkerheten och smidigheten kommer att förbättras.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet stöder tillgänglighetsmålet i Trafik12-planen genom att utveckla pendeltrafiken mellan landskapscentrum och genom att förbättra verksamhetsförutsättningarna för transporter i TEN-T-stomnätet. Luftbrons anslutning är en förutsättning för genomförandet av snabbspårvägen Vik–Malm, som främjar målet om hållbar rörlighet. Trafikledningsåtgärderna stöder Trafik 12-planens effektivitetsmål

Tillgänglighet

Projektet minskar planeringsområdets störningskänslighet och förbättrar därmed restidens förutsägbarhet. Detta är särskilt betydande för nationella transportflöden. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och utgör en förbindelse till hamnarna i Helsingfors stadskärna, vilka också hör till TEN-T-stomnätet. De besparingar i restiden som projektet ger upphov till grundar sig på att rusningen och störningarna minskar. Största delen av besparingarna i resetid gäller persontrafiken, men även näringslivet får betydande fördelar.

Projektet stödjer möjligheter till utveckling av området Malm.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet personolyckor i planeringsområdet med 0,8 per år. Dessutom kommer personolyckorna på andra väg- och gatunät i närheten att minska med 3,7 olyckor per år, eftersom projektet kommer att flytta trafiken till motorvägar och det övriga huvudledsnätet, där den beräknade olycksrisken är betydligt lägre. Projektet är ett av de mest säkerhetseffektiva projekten i jämförelsegruppen (fjärde effektivast).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Jämfört med alternativ 0 kommer koldioxidutsläppen att minska med omkring 5 400 ton per år.

Hållbarhet

Den planerade bullerbekämpningen kommer att bidra till att uppnå en bullernivå i områdesplanen vid området Malm som i huvudsak ligger under 55 dB.

Med bullerhinder vid Smedsbacka längs Ring 1 uppnås en reduktion på 5–13 dB, beroende på observationspunkt. Bullernivåerna i hindrens påverkansområde sjunker från 55–72 dB till 50–62 dB. Bullerhindren påverkar ett fåtal (cirka 20) fristående hus. För dessa kommer bullerläget att förbättras avsevärt, men bullernivåerna kommer fortfarande att överstiga referensvärdet. Införandet av bullerhinder har betydande positiva effekter på bullersituationen i detta villaområde.

De uppnådda bullerfördelarna är kalkylmässigt mycket små.

Bytesförbindelserna inom kollektivtrafiken kommer att förbättras.

Effektivitet

Den samhällsekonomiska beräkningen av projektet gäller endast kostnader och nytta för vägnätets åtgärder, men i kostnadsberäkningen ingår även investeringar i gatunätet. Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 5,4. De största fördelarna som påverkar projektalternativens nytto-kostnadsförhållande är tidsbesparingarna för persontrafiken på huvudledsnätet. Jämfört med tidsfördelarna för personbilstrafiken är besparingarna i godstrafikens fordons- och tidsbesparingar, tidsfördelarna för kollektivtrafiken och säkerhetsfördelarna klart mindre, men ändå betydande.

T2 Riksväg 4, norr om Leivonmäki, Joutsa (projektorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade

Säkerheten och smidigheten längs riksväg 4 kommer att förbättras genom att man bygger omkörningsfiler, planskilda anslutningar och genomför anslutningsarrangemang. Det finns många anslutningar till enskilda vägar längs riksvägen och det finns inte tillräckligt med säkra omkörningsställen på vägnittet. På riksväg 4 finns 21 kilometer motortrafiksväg utan anslutningar, vilket medför olägenheter för polis- och räddningsväsendet samt nackdelar i form av omvägar för bland annat markanvändningen längs den parallella vägen. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Lahtis-Jyväskylä så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.



NULÄGE

Riksväg 4 (E75) är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och nätet för stora specialtransporter. Riksväg 4 är en huvudled för landsvägar i servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Riksväg 4 är också en viktig pendlingsled mellan Jyväskylä och Toivakka.

Planeringsavsnittets genomsnittliga dagliga trafikvolym är cirka 6 200–7 600 fordon och den tunga trafikens andel cirka 11–17 procent.

Det finns en 21 km lång motorvägssträcka längs riksväg 4 där det inte finns några anslutningar. Detta orsakar problem i form av omvägar för polis- och räddningstjänst samt bland annat markanvändningen. Riksvägen är livligt trafikerad och det finns mycket tung trafik. Det finns inte tillräckligt med säkra omkörningsplatser eller ett omfattande parallellt vägnät längs riksvägen. I avsaknad av ett parallellt vägnät använder lokal och långsam trafik riksvägen även för korta sträckor. Vid störningssituationer, som medför att hela riksvägen måste stängas, orsakas trafiken på riksvägen betydande skador. På grund av den höga trafikvolymen på riksvägen är det svårt och osäkert att ansluta sig till riksvägens trafik från plankorsningar. Det är också farligt att svänga från riksvägen till sidovägar, särskilt vid svängning till vänster, på grund av den höga trafikvolymen på riksväg 4. Den höga anslutningstätheten, livliga plankorsningar och bristen på organisering i anslutningar orsakar störningar i trafiken på riksvägen, vilket bromsar trafiken direkt. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Man bygger nya avsnitt med omkörningsfiler och genomför privatvägsarrangemang samt förbättrar korsande anslutningar.

Syftet med projektet är att förbättra den långväga trafikens smidighet och säkerhet.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen är cirka 14 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om

huvudleder. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten genom att bygga ett sammanhängande parallellt vägnätverk längs riksvägen som möjliggör en säkrare och smidigare rörlighet till fots och på cykel lokalt, samt över en längre sträcka.

Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar avsevärt trafiksäkerheten genom att bygga säkra avsnitt med omkörningsfiler och genom att strukturellt förhindra mötesolyckor. Avlägsnandet av direkta privata väganslutningar till riksvägen samt körfilsarrangemangen för plankorsningar som genomförs kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet konfliktpunkter på riksvägen och när anslutning och avfart till riksvägen genomförs med förbättrade körfilsarrangemang.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet möjliggör en smidigare färdhastighet när ett par omkörningsfiler genomförs på riksvägen. Regelbundna omkörningsmöjligheter minskar bromsning och möjliggör kontrollerad omkörning av långsammare fordon, så som tung trafik. Effekterna på koldioxidutsläppen är dock begränsade.

Hållbarhet

Man utför bullerskydd i projektet, så antalet personer som exponeras för buller i nuläget kommer att minska med projektet.

Projektet kommer att genomföra en parallell väg längs hela riksvägen i form av ett privat vägnätverk, vilket kommer att göra det möjligt för fotgängare och cyklister att röra sig säkrare än längs riksvägen.

Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

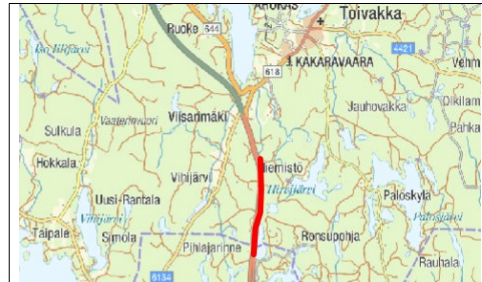
Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

T3 Riksväg 4, vid Vestonmäki, Toivakka (projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade

Säkerheten och smidigheten på riksväg 4 kommer att förbättras genom att man bygger ett mitträcke längs den nuvarande omkörningsfilen och genom att man avlägsnar de direkta anslutningarna till enskilda vägar i omkörningsfilen. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Lahtis-Jyväskylä så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.



NULÄGE

Riksväg 4 (E75) är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och nätet för stora specialtransporter. Riksväg 4 är en huvudled för landsvägar i servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Riksväg 4 är en viktig led för godstrafiken och volymen av tung trafik är hög. Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen i projektområdet är 5 869 fordon och den tunga trafikvolymen 1 021 fordon (17,4 procent).

Riksvägen är livligt trafikerad och det finns inte tillräckligt med säkra omkörningsplatser eller ett omfattande parallellt vägnät. I avsaknad av ett parallellt vägnät använder lokal och långsam trafik riksvägen även för korta sträckor. Vid störningssituationer, som medför att hela riksvägen måste stängas, orsakas trafiken på riksvägen betydande skador. På grund av den höga trafikvolymen på riksvägen är det svårt och osäkert att ansluta sig till riksvägens trafik från plankorsningar. Det är också farligt att svänga från riksvägen till sidovägar, särskilt vid svängning till vänster, på grund av den höga trafikvolymen på riksväg 4. Den höga anslutningstätheten, livliga plankorsningar och bristen på organisering i anslutningar orsakar störningar i trafiken på riksvägen, vilket bromsar trafiken direkt.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Man bygger ett mitträcke längs det nuvarande avsnittet med omkörningsfil och genomför privatvägsarrangemang samt förbättrar korsande anslutningar.

Syftet med projektet är att förbättra den långväga trafikens smidighet och säkerhet.

AIKATAULU

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen är cirka 10 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten.

Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att bygga ett mitträcke längs den nuvarande omkörningsfilen, vilket förhindrar mötesolyckor. Avlägsnandet av direkta privata väganslutningar till riksvägen samt förbättrandet av plankorsningar som genomförs kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet konfliktpunkter på riksvägen och när anslutning och avfart till riksvägen genomförs med förbättrade körfilsarrangemang.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I projektområdet ligger enskilda bostadshus och fritidsbostäder i bullerområdet.

Projektet kommer att avlägsna direkta privata väganslutningar till riksvägen och organisera förbindelser via ett parallellt vägnät utanför avsnitten med omkörningsfiler.

Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

T4 Riksväg 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Säkerheten och smidigheten på riksväg 4 förbättras genom att man bygger en planskild anslutning vid Oravasaari korsningsbro, förbättrar den övergående förbindelsevägen 16633 och förbättrar anslutningen mellan landsvägarna 16633 och 644. På riksväg 4 finns 21 kilometer motortrafiksväg utan anslutningar, vilket medför olägenheter för polis- och räddningsväsendet samt nackdelar i form av omvägar för bland annat markanvändningen längs den parallella vägen. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Lahtis-Jyväskylä så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.



NULÄGE

Riksväg 4 (E75) är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och nätet för stora specialtransporter. Riksväg 4 är en huvudled för landsvägar i servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Riksväg 4 är också en viktig pendlingsled mellan Jyväskylä och Toivakka. Riksväg 4 är en viktig led för godstrafiken och volymen av tung trafik är hög.

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen i projektområdet längs riksväg 4 är 5 507 fordon och den tunga trafikvolymen 833 fordon (15 procent). Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen på landsväg 16633 är 355 fordon och antalet tung trafik 23 fordon. Trafikvolymen på landsväg 644 är 1 409 fordon och antalet tung trafik 145 fordon. För närvarande finns ingen förbindelser till regionväg 644 vid Oravasaari. När den planskilda anslutningen med riksväg 4 genomförs kommer trafiken att öka även på landsväg 16633 och vid korsningen mellan landsvägarna 16633 och 644.

Det finns en 21 km lång motorvägssträcka längs riksväg 4 där det inte finns några anslutningar. Detta orsakar problem i form av omvägar för polis- och räddningstjänst samt bland annat markanvändningen. Riksvägen är livligt trafikerad och det finns mycket tung trafik. Vid störningssituationer, som medför att hela riksvägen måste stängas, orsakas trafiken på riksvägen betydande skador. Strukturen av landsväg 16633 klarar inte belastningen av den ökande trafikvolymen. Landsvägens tvärsnitt är smalt.

Den parallella vägen till riksväg 4, regionväg 644, är en del av nätet av stora specialtransporter och riksväg 4 i projektområdet en del av den kompletterande rutten. Efter en färdigställd planskild anslutning kommer landsvägarna 16633 och 644 att fungera som reservrutter för all trafik.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Man kompletterar korsningsbroarna vid Oravasaari och Majalahti med ramper och genomför privatvägsarrangemang samt förbättrar korsande anslutningar.

Syftet med projektet är att förbättra den långväga trafikens smidighet och säkerhet.

TIDTABELL

Väg- och byggplanen för Oravasaari planskild anslutning är färdigställd. Vägplaneringen för förbättringen av landsväg 16633 och för förbättringen av anslutningen mellan landsvägarna 16633 och 644 pågår.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen är cirka 7 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet kommer också att förbättra hållbarheten när busshållplatser byggs vid Oravaaari planskild anslutning.

Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvariga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och minska riksvägens störningskänslighet. Projektet kommer särskilt att främja tillgängligheten när det gäller polis- och räddningstjänster genom att påskynda förbindelserna till olika delar av nätet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att avsevärt förbättra trafiksäkerheten, eftersom en del trafik kommer att kunna byta till riksväg 4 i stället för den mindre landsväg 644. Trafiksäkerheten på landsväg 16633 kommer också att förbättras avsevärt genom att landsvägen breddas och strukturen förbättras.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Bullerbekämpande åtgärder har redan vidtagits i samband med förbättrandet av riksväg 4.

Busshållplatser byggs i anslutning till Oravaaari planskild anslutning och säkerheten för fotgängare och cyklisterna förbättras i korsningen mellan landsvägarna 16633 och 644.

Projektet gör det möjligt att utveckla markanvändningen i närheten av Oravaaari planskild anslutning, när anslutningen till området öppnas via riksväg 4.

Effektivitet

Projektet kommer att bidra till ökad effektivitet genom att maximera användningen av det befintliga trafiknätet och genom att vidta de mest effektiva åtgärderna för att åtgärda bristerna. Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för denna helhet.

T5 E18 Åbos ringled i Reso centrum (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Vägavsnittet i Reso centrum avviker avsevärt från de övriga vägavsnitten längs E18. I centrum blandas stadstrafiken och trafiken på huvudleden, och vägen uppfyller inte de mål som satts upp för de viktigaste huvudledsförbindelserna. Målet med förbättringen av ringleden är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, smidigheten och säkerheten i trafiken samt att stödja stadsregionens förutsättningar för utveckling.



NULÄGE

TEN-T-stomnätskorridoren E18 (rv 40) och den regionala huvudgatan Raisiontie går genom Reso stadskärna. Dessutom går riksväg 8 (E8) precis bredvid centrum och ansluts till E18 i en planskild anslutning. Trafikvolymen i stadskärnan är mycket hög (19 000-36 000 fordon/dygn), och det finns särskilt mycket tung trafik (hamnar, oljeterminal). Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

De ljusstyrda korsningarna i centrum ligger vid bristningsgränsen för kapaciteten i rusningstid. De närliggande anslutningarna försämrar trafikens funktion. De besvärligaste är den trafikljusstyrda plankorsningen vid Raisiontie samt Reso planskilda anslutning.

Under fem år har det skett 13 olyckor med personskada som följd. Trafikens negativa effekter på människor är stora bland annat när det gäller partiklar, buller och hinderverkan. De nuvarande trafikarrangemangen försvårar avsevärt utvecklingen av markanvändningen i Reso stadskärna.

PROJEKT OCH MÅL

Målet är att uppfylla kraven för TEN-T-stomnätet vid stadens centrum. Längs vägen E18 (stamväg 40) byggs en cirka 450 meter lång tunnel med 3+3 filer. Tunneln går under Raisiontie. Den planskilda anslutningen i Reso centrum byggs på den västra sidan om tunneln och gatunätet i stadens centrum kompletteras med nya gatuförbindelser. Den saknade parallellgatan till E18 byggs över E8 österut. Anslutningen mellan E18 och rv 8 förbättras till en planskild anslutning i tre plan med rondeller. Gång- och cykelrutter kommer att förbättras och korsningar med huvudleder kommer att genomföras planskilt. Bullerbekämpning kommer att utföras. Projektet är en del av utvecklingen av E18 Åbos ringled.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och har vunnit laga kraft, färdig att genomföras.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 221 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140). Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en väg som leder till en hamn i stomnätet.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet säkerställer kontinuiteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till de nationellt viktiga hamnarna, oljeterminalen och Meyers varv. Servicenivån på vägavsnittet förbättras så att de motsvarar kraven på TEN-T-nätet. Projektet avlägsnar flaskhalsen Skandinavien-Medelhavet från stamnätskorridoren.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten. Det möjliggör

utvecklingen av Resos stads kärna utifrån kollektivtrafik, promenader och cykling. Projektet minskar koldioxidutsläpp och bidrar därmed till att bekämpa klimatförändringen.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. När det gäller att organisera kollektivtrafiken blir en spårvagns-/superbuslösning i stadsområdet möjlig. Förbindelsen för fotgängare och cyklande i riktning mot E18 kommer att förbättras till en kvalitetskorrridor.

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning, avskaffande av tillträdesförseningar och en högre hastighetsnivå än idag. Projektet kommer att ha en betydande inverkan på trafikflödet, restiden kommer att förkortas och trafikstockningarna kommer att minska.

Projektet stöder den planmässiga integrationen av Resos stads- och markanvändningsstruktur och en bättre integrering av den nordliga tillväxtzonen i EU:s centrala TEN-T-nät. Ringvägens och parallella vägars placering i transportsystemet kommer att klargöras i och med det nya gatunätet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Olyckor som leder till personskador kommer att minska med 33 procent och dödsfall i trafiken med nästan 90 procent. De främsta fördelarna med projektets åtgärder är fotgängar- och cykelolyckor och vägkorsningsolyckor, som nästan helt försvinner.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet kommer att halvera koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. I centrum av Reso bildas ett omfattande fotgängarcentrumområde. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Man kan utveckla kollektivtrafikens servicenivå, bland annat genom att förlita sig på snabbspårvägen.

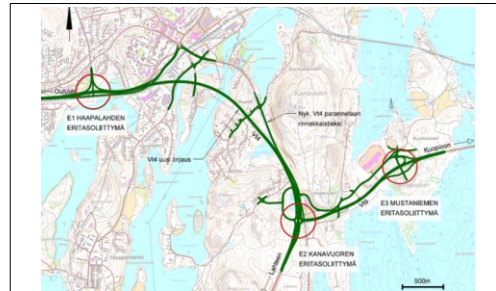
Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 1,3. Beräkningen har gjorts med en prognos enligt Åbo regionens transportmodell. De viktigaste samhällsekonomiska nyttorna i projektet riktar sig på väganvändarnas resekostnader och transportkostnader, som består av tid och fordonskostnader. Det finns också positiva säkerhets- och miljöördelar.

T6 Riksväg 4 vid Vaajakoski, Jyväskylä (projektkorg 1B)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Genom att bygga en motorväg mellan Haapalahti och Vaajakoski och förbättra riksväg 9 mellan Kanavuori och Ruokosaari förbättras smidigheten och säkerheten på riksväg 4 och 9. Projektet främjar utbyggnaden av Jyväskyläs cykelbannät till Vaajakoski och inför bullerskydd.



NULÄGE

Riksväg 4 (E75) vid Vaajakoski är en del av en viktig riksomfattande och internationell huvudvägsanslutning från huvudstadsregionen via Mellersta Finland till Norra Finland. Riksväg 9 (E63), som går längs samma sträcka, är en viktig del av den nationella och internationella öst-västförbindelsen och förbindelsen Jyväskylä-Kuopio förbinder tillväxtcentrumen i Mellersta Finland och Norra Savolax. Riksväg 4 är en del av TEN-T-stomnätet och riksväg 9 en del av det nät som täcker TEN-T. I KM: s förordning definieras riksvägarna 4 och 9 som huvudvägar och järnvägar som huvudvägar i servicenivåklass I. Båda riksvägarna är en del av nätverket för stora specialtransporter. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och det finns flera brister.

Vägavsnittet fungerar som Jyväskylä södra infart, som förmedlar fjärrtrafik, regional trafik och närtrafik. Riksväg 4 är en tvåflig väg för blandad trafik mellan Vaajakoski och Kanavuori, där hastighetsbegränsningen är 50–60 km/h. Trafikvolymen i planeringsområdet är 20 200–25 600 fordon per dygn. Tung trafik utgör 7–11 procent. Trafikvolymen på riksväg 4 har ökat anmärkningsvärt snabbt, cirka 17–20 procent under de senaste åtta åren.

Problem med hur grafiken löper uppstår regelbundet i Vaajakoski och Kanavuori. Rondellernas kapacitet är otillräcklig och köerna sträcker sig i värsta fall till motorvägen i Vaajakoski. Det är svårt att ansluta från sidovägarna till riksvägen. Hastighetsbegränsningen mellan Vaajakoskis och Kanavuoris rondeller är 50–60 km/h. Den kortaste omvägen är över 40 km lång och av dålig kvalitet. Trafiken orsakar bullerstörningar för dem som bor nära motorvägen. På vägavsnittet inträffar i genomsnitt två olyckor som leder till personskador per år. Tydliga olycksanhopningar finns i Vaajakoskis och Kanavuoris rondeller.

PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 4 förbättras och motorvägen byggs i en ny terrängkorridor (ca 3 km) via Varassaari. Riksväg 9 kommer att uppgraderas och sträckan för riksväg 9 kommer att ändras med en sträcka av ca 0,6 km. Nya korsningar byggs på riksväg 4 och 9 och den befintliga korsningen vid Haapalahti förbättras. 26 nya broar byggs, varav den mest betydande är bron över Vaajavirta. De boende invid vägen skyddas från trafikbuller genom bullerdämpande konstruktioner. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras.

Målet med projektet är att förbättra trafikflödet och eliminera de problem som leder till trafikstockningar.

TIDTABELL

Vägplanen färdigställs 2023.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 185 miljoner euro (MAKU 140,2015=100). Utomståendes finansieringsandelar klarnar under vägplaneringen.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 4 och 9 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T:s övergripande nät.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten, när människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras.

Projektet främjar näringslivets verksamhetsmöjligheter, tillgodoser behovet av pendling och förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Projektet är också ett svar på den riksomfattande trafiksystemplanens åtgärd för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och förbättra hela trafikledsnätets funktions säkerhet. Projektet kommer att avsevärt förbättra tillgängligheten och öka livskraften i Jyväskyläregionen. Fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten är något större för näringslivet än för främjandet av arbets- och fritidsresor.

I samband med projektet kommer en högkvalitativ service- och rastplats för tung trafik att införas, vilket kommer att ha en betydande inverkan på näringslivets verksamhetsförutsättningar i området.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet personolyckor med 1,5 per år.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet beräknas minska koldioxidutsläppen från vägtransporter med cirka 3,14 ton/år.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att märkbart minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken.

Hållbara transportsätt kommer att bli betydligt mer attraktiva. Åtgärderna kommer att främja verksamhetsförutsättningarna för busstransport och främja promenader och cykling både under pendling och fritid. Projektet främjar utbyggnaden av Jyväskyläs bannät för cykeltrafik Vaajakoski och inför bullerskydd.

Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 1,6. De största fördelarna kommer att vara minskade resekostnader för trafikanterna, särskilt när det gäller tid. Även om detta delvis är en ny transportinvestering bidrar den också till hållbara transporter och de sociala fördelarna med investeringen uppväger investeringskostnaderna.

T7 Riksväg 2, vid Humppila, sträckan riksväg 9– landsväg 232 (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och Forssaregionen. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksvägarna 2 (Helsingfors–Björneborg) och 9 (Åbo–Tammerfors–Jyväskylä–Kuopio–Niirala) hör till landsvägarnas huvudleder. I den strategiska lägesbilden av trafiken är riksväg 2 Helsingfors-Björneborg en av huvudlederna med den mest bristfälliga servicenivån. Vägens betydelse betonas i och med att en järnvägsförbindelse saknas. Detta projekt är en del av den stegvisa förbättringen av riksväg 2. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.



NULÄGE

Den del av riksväg 2 som planeras är cirka 5,3 km lång och ligger mellan riksväg 9 planskilda anslutning och Humppila-Loimaa kommungräns och bildar stommen för planeringsområdet. I planeringsområdets västra del ansluter sig regionväg 232 (Humppila-Punkalaidun). Övriga anslutningar till landsvägarna i planeringsområdet är anslutningarna till landsvägarna 13581 (Tourunkulmantie) och 13579 (Rantalankulmantie). Riksväg 2 är i planeringsområdet en del av målvägsnätet för stora specialtransporter (SEKV), vars dimensioneringsmål grundar sig på transporter på 7x7x40 meter.

Riksväg 2 har genomgående två filer och en körbana i planeringsområdet. Hastighetsbegränsningen är 80 km/h i största delen av området, 100 km/h i västra ändan.

År 2021 var den genomsnittliga dygnstrafiken (KVL) i planeringsområdet cirka 3 400 fordon per dygn, varav den tunga trafiken var cirka 650 fordon/dygn, dvs. hela 19 procent. Merparten av de tunga fordonen, över 80 procent, var fordonskombinationer. Före coronapandemin 2019 var KVL cirka 3 640 fordon/dygn och under det första coronaåret cirka 3 190 fordon/dygn. Den höga andelen tung trafik och de dåliga omkörningsmöjligheterna försvagar trafiksmidigheten. Den genomsnittliga olycksgraden är högre än på riksvägar i allmänhet.

De största bristerna på riksväg 2 på sträckan mellan riksväg 9 och landsväg 232 är avsaknaden av grundvattenskydd och viltstängsel samt bristfälliga anslutningsarrangemang. Kantmiljön är farlig eftersom slänterna delvis är branta och trädbeståndet ligger nära körbanans kant. Risken för personskador är 1,6 gånger högre och frekvensen mer än dubbelt så hög som genomsnittet för motorvägar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar breddning av vägen, mjukgörande av vägkantsmiljön, mindre anslutningsarrangemang för enskilda vägar, viltstängsel samt grundvattenskydd.

TIDTABELL

Väg- och byggplanerna är klara.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 8 miljoner euro (MAKU 2015; 140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer bättre att genomföra de mål för servicenivån som fastställs i förordningen.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Förbättrar den interregionala tillgängligheten genom att utveckla huvudförbindelsen mellan Helsingfors och Björneborg. Förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att öka vägtrafiksäkerheten.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion. Effekterna för dessa är dock relativt små, fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten är sammanlagt cirka 800 tusen € under beräkningsperioden. De största fördelarna kommer från tidskostnadsbesparingar för lätta fordon.

Trafiksäkerhet

Mjukgörandet av vägkantsmiljön, viltstängslen, breddningen av vägen och anslutningsarrangemangen kommer att förbättra trafiksäkerheten. Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor. Fördelarna är inte stora med tanke på säkerhetseffektiviteten, men i projektets nyttoprofil betonas säkerhetsfördelarna under beräkningsperioden cirka 300 tusen €. I förhållande till projektets övriga konsekvenser är säkerhetsfördelarna betydande.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet påverkar inte koldioxidutsläppen nämnvärt. Liten negativ effekt i fråga om konsekvenserna under användningen.

Hållbarhet

Grundvattenskyddet minskar risken för föroreningar i viktiga grundvattenområden.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt men omfattar skyddande av ett viktigt grundvattenområde, vilket inte återspeglas som en fördel i de samhällsekonomiska beräkningarna. Nyttokostnadsförhållandet är 0,1 och om kostnaderna för grundvattenområdet dras av är nyttokostnadsförhållandet 0,4.

T8 Riksväg 2, Ruskila–Haistila, Ulvsby (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och Forssaregionen. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksväg 2 (Helsingfors–Björneborg) hör till huvudlederna i landsvägsnätet. I den strategiska lägesbilden av trafiken är riksväg 2 Helsingfors-Björneborg en av huvudlederna med den mest bristfälliga servicenivån. Vägens betydelse betonas i och med att en järnvägsförbindelse saknas. Detta projekt är en del av den stegvisa förbättringen av riksväg 2. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.



NULÄGE

Vägen är livligt trafikerad (4 100–7 500 fordon/dygn). Den tunga trafikens andel av trafikmängden är 8–17 procent. Den höga andelen tung trafik och de dåliga omkörningsmöjligheterna försvagar trafiksmidigheten. Den genomsnittliga olycksgraden är högre än på riksvägar i allmänhet. Vägen är en del av stomrutten för specialtransporter.

De största bristerna på riksväg 2 är bristen på separation av körriktningar och väggeometrin samt ofta förekommande anslutningar, varav vissa har bristande kanalisering eller mötesutrymme samt belysning. Hastigheten och kvaliteten på vägen varierar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar byggande av mitträcken för omkörningsfilerna längs Ruskila–Haistila och därmed sammanhängande parallella vägarrangemang.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och har laga kraft. Vissa av åtgärderna i vägplanen har redan genomförts.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen är cirka 7 miljoner euro (MAKU 2015; 140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer bättre att genomföra de mål för servicenivån som fastställs i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Förbättrar den interregionala tillgängligheten genom att utveckla huvudförbindelsen mellan Helsingfors och Björneborg. Förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att öka vägtrafiksäkerheten.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen betydande inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Det finns en parallell led för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,6.

T9 Riksväg 3, Tavastkyroledens förlängning, Rokkakoski–Hanhijärvi (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 3 norrut från Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportvägar för näringslivet. Särskilt när det gäller livsmedelstransporter är vägavsnittet av stor betydelse. Vägavsnittet uppfyller för närvarande inte de trafikflödes- och säkerhetsmål som anges i förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors–Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.



NULÄGE

Avsnittet Rokkakoski–Hanhijärvi (cirka 3,5 km långt) längs riksväg 3 (E12) är en del av den nationella huvudvägsförbindelsen från huvudstadsregionen till Österbotten genom Birkaland. Vägavsnittets trafikvolym (medeldygnstrafik 2020) är 10 000–11 000 fordon per dygn. Av detta är den tunga trafikens andel cirka 1 000 fordon per dygn. I nuläget finns det 2+1 omkörningsfiler utan mitträcke. I planeringsområdet finns det många anslutningar och lokaltrafik, som blandas med fjärrtrafik. Vägens brister försvagar trafikens smidighet, både för långväga och lokal trafik. Under planeringsperioden har det under 2015–2019 inträffat sammanlagt 11 olyckor, av vilka 3 har lett till skador och 1 till dödsfall. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Riksvägen kommer att breddas längs hela planeringsdelen till en 2+2-filig väg med mitträcke. Alla privatvägs- och jordbruksförbindelser kommer att stängas av från riksvägen. Man bygger erforderliga ersättande parallella vägförbindelser för anslutningarna som stängs av. Dessutom kommer inspektionsområden att upprättas för polisens användning. Bullerhinder görs där det finns bosättning. Riksvägen belyses på hela planeringsavsnittet. Smådjursrör byggs under riksvägen.

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet samt att minska trafikens miljöpåverkan.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 12 miljoner euro (MAKU-index 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer att genomföra målen i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar funktionaliteten i förbindelsen Tammerfors–Vasa/Seinäjoki och därmed tillgängligheten mellan områdena.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen. I fråga om den trafikmässiga tillgängligheten riktas en större del av fördelarna till näringslivet än till främjandet av arbets- och fritidsresor. Jämfört med övriga landsvägsprojekt är tillgänglighetseffektiviteten på en lägre nivå än genomsnittet.

Trafiksäkerhet

Antalet personskador kommer att minska. Antalet allvarliga skador och dödsfall i trafiken minskar med cirka 50 procent jämfört med nuläget, medan antalet olyckor med personskador minskar med cirka 40 procent. Kalkylmässigt minskar antalet olyckor med personskador med 0,21 stycken per år, medan antalet dödsfall i trafiken och allvarliga skador minskar med cirka 0,06 stycken per år. Ett av de effektivaste säkerhetsprojekten i den projektutvärderade gruppen landsvägsprojekt (femte effektivaste).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Enligt lönsamhetskalkylen har projektet en liten negativ inverkan på koldioxidutsläppen i fråga om konsekvenserna under användningen.

Hållbarhet

I området finns endast fritidsbosättning, så bullermodellen kan inte användas för att beräkna antalet invånare som exponeras. Bullerskydden som ska byggas säkerställer att antalet exponerade åtminstone inte ökar.

Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras när parallella leder tas i bruk i stället för riksväg.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nyttokostnadsförhållande är 0,5 när man från kalkylen tar bort kostnader som inte medför nytta i pengar, men mätt i säkerhetseffektivitet är projektet bra.

T10 Riksväg 3, Alaskylä–Parkano (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 3 norrut från Tammerfors mot Vasa och Seinäjoki är en av landets viktigaste transportvägar för näringslivet. Särskilt när det gäller livsmedelstransporter är vägavsnittet av stor betydelse. Vägavsnittet mellan Alaskylä och Parkano uppfyller för närvarande inte de trafikflödes- och säkerhetsmål som anges i förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.



NULÄGE

Avsnittet Alaskylä–riksväg 23 (cirka 5,0 km långt) längs riksväg 3 (E12) är en del av den nationella huvudvägsförbindelsen från huvudstadsregionen till Österbotten genom Birkaland. Vägavsnittets trafikvolym (medeldygnstrafik 2021) är 5 600 fordon per dygn. Av detta är den tunga trafikens andel 870 fordon per dygn.

Den nuvarande vägens geometri uppfyller inte de krav som ställts på riksvägen och hastighetsmålet på 100 km/h uppfylls inte. I planeringsområdet finns det många anslutningar och lokaltrafik, som blandas med fjärrtrafik. Vägens brister försvagar trafikens smidighet, både för långväga och lokal trafik. Köbildning i trafiken förekommer på grund av begränsade omkörningsmöjligheter och ett rikligt antal anslutningar. Då och då är det svårt att komma in på riksvägen.

Under åren 2016–2020 inträffade totalt tre olyckor som ledde till personskador på vägavsnittet, varav två med dödlig utgång. Dessutom inträffade fem olyckor med materiella skador. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

De planerade åtgärderna för området vid Parkano planskilda anslutning (bland annat en ny korsningsbro och en rondell för riksväg 23) genomfördes till stor del under 2016.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet samt att minska trafikens miljöpåverkan. Följande åtgärder kommer att vidtas:

Projektet kommer att genomföra en ny 2+1 omkörningsfil med mitträcke samt en utbyggnad av den befintliga omkörningsfilen och en anslutning till den nya omkörningsfilen – ett nytt vägavsnitt med mitträcke på totalt 4,2 km. Dessutom kommer anslutningsarrangemangen för Alaskylä, den nya linjeringen av riksväg 3 vid Alaskylä, höjningen av hastighetsnivån för riksväg 3 samt nya parallella vägarangemang och en underfart att genomföras. Bullerhinder på 2 575 m görs där det finns bosättning. En bro över riksväg 3 kommer att byggas som en förlängning av Tampereenkatu. Riksväg 3 kommer att belysas i projektområdet.

AIKATAULU

Väg- och byggplanerna är klara. Projektet är omedelbart genomförbart.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för projektet är cirka 16 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Parkano stads andel av kostnaderna uppgår till cirka 0,7 miljoner euro.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer att genomföra målen i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar funktionaliteten i förbindelsen Tammerfors–Vasa/Seinäjäki och därmed tillgängligheten.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och bättre anslutningsarrangemang förbättrar tillgängligheten mellan områdena under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen. Fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten är lika stora för näringslivet och persontrafiken.

Betydelse för trafiksäkerheten (regional och trafiksystems nivå)

Antalet personskador kommer att minska med 0,7 olyckor per år.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets åtgärder höjer medelhastigheterna och därmed har projektet negativa effekter på koldioxidutsläppen. I målscenariot är koldioxidutsläppen cirka 0,3 tusen ton större per år än i jämförelsealternativet år 2040.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska.

Utvecklingen av förbindelser för fotgängare och cyklister kommer att förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,8.

T11 Riksväg 3, vid Koskue och Rajalanmäki, Kurikka (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors till Vasa via Tammerfors. Sträckan är en av de viktigaste och mest trafikerade förbindelserna i Finland och det internationella TEN-T-nätets övergripande nät som omfattar Europa (E12) och till största delen huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjäoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.



NULÄGE

På riksväg 3 spelar Tammerfors–Vasa en viktig roll som förmedlare för trafiken i syd-nordlig riktning och sammankopplare av landskapscentrum. På vägen finns problem med trafiksäkerheten, trafikflödet och den övergripande kvaliteten. Det råder brist på smidighet och säkerhet längs vägvägsnittet, särskilt längs de livliga delarna. Längs vägvägsnittet finns flera bristfälliga anslutningsarrangemang som hindrar trafikens säkerhet och smidighet. På planeringsområdet är Riksväg 3 en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med förordningen om huvudleder och TEN-T-nätets övergripande nät. På det hela taget ligger servicenivån inte på den nivå som krävs enligt förordningen om huvudleder och TEN-T-nätet.

I planeringsområdet på riksväg 3 i Jalasjärvi varierar trafikvolymerna för Rajalanmäki och Koskue mellan 4 500–6 500 fordon per dygn (medeldygnstrafik 2019), medan volymen tung trafik är cirka 800–1000 (medeldygnstrafik, tung 2020). Trafikvolymen och i synnerhet den stora andelen tung trafik försvagar omkörningsmöjligheterna i planeringsområdet. Dessutom leder otillräckliga anslutningsarrangemang till säkerhetsbrister. Enligt Tarva-avbildningen för Riksväg 3 uppgår olycksfrekvensen vid Jalasjärvi till 5,4 personskadeolyckor/100 miljoner km, medan den är i genomsnitt 4,4 (2017) på riksvägar.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att bygga två nya avsnitt med omkörningsfiler vid Rajalanmäki och Koskue i Jalasjärvi i Kurikka. Vid Rajalanmäki byggs ett enda 2+1 avsnitt med omkörningsfil för trafiken söderut mot Tammerfors. Dessutom kommer andra anslutnings- och parallella vägararrangemang att utföras söder om det avsnitt med omkörningsfiler som ska byggas. Vid Koskue byggs ett parallellt par omkörningsfiler, det vill säga ett 2+2 avsnitt med omkörningsfiler. Dessutom kommer anslutningsarrangemang och parallella vägar att byggas i planeringsområdet.

Syftet med projektet är att förbättra den trafikens smidighet och säkerhet samt näringslivstransporternas driftsäkerhet. Projektet bidrar till de mål som anges i planerna för trafiksystem genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet.

AIKATAULU

Vägplanen är klar. Innan vägplanen genomförs ska det säkerställas att vägplanen är aktuell, bland annat med avseende på de typer av anslutningar som presenteras. En projektutvärdering måste också göras.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen är cirka 18 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer att förbättra landsvägarnas huvudled för att bättre uppfylla målen som lagts för huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet kommer att förbättra framför allt trafiksystemets tillgänglighet, effektivitet och säkerhet, men hållbarhetsaspekten kommer också att beaktas, bland annat genom förbättrade förbindelser för kollektivtrafik och fotgängare och cyklister.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna har en betydande positiv inverkan på trafiksäkerheten. Byggandet av sträckor med omkörningsfiler förbättrar trafiksäkerheten genom att eliminera mötesolyckor på avsnitt med omkörningsfil och även under en längre sträcka då antalet riskfyllda omkörningar i närheten av omkörningsfiler minskar.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förbättrade parallella vägarangemang förbättrar förutsättningarna för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts.

T12 Riksväg 3 och riksväg 19, anslutning i Jalasjärvi, Kurikka (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors till Vasa via Tammerfors. Det är en av de viktigaste och mest trafikerade förbindelserna i Finland och det internationella TEN-T-nätets övergripande nät som omfattar Europa (E12) och till största delen huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Tammerfors-Seinäjoki så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet.



NULÄGE

På riksväg 3 spelar Tammerfors–Vasa en viktig roll som förmedlare för trafiken i syd-nordlig riktning och sammankopplare av landskapscentrum. På vägen finns problem med trafiksäkerheten, trafikflödet och den övergripande kvaliteten. På motsvarande sätt förmedlar riksväg 19 långväga trafik i sydlig-nordlig-riktning från riksväg 3 genom landskapet Södra Österbotten vidare norrut till riksväg 8. Riksväg 19 är i sin helhet en del av huvudnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Söder om anslutningsområdet, hela sträckan Helsingfors–Vasa, är riksväg 3 en del av huvudnätet och TEN-T-nätets övergripande nät.

Anslutningen mellan riksväg 3 och 19 är nu en trepartsförbindelse, med många gatu- och privata anslutningar i närheten. Trafikvolymen för den södra grenen av riksväg 3 är 10 400 fordon och för den norra grenen 4 500 fordon (medeldygnstrafik 2019). På motsvarande sätt är trafikvolymen på riksväg 19 i området 6 200 fordon. När det gäller tung trafik finns det 1 200 fordon på riksväg 3 söder om anslutningen och 400 fordon på riksväg 3 norr om anslutningen samt 800 fordon på avsnittet för riksväg 19 (medeldygnstrafik, tung 2019).

Den nuvarande plankorsningen medför problem med smidigheten och säkerheten för trafiken på riksvägarna. Den stora volymen vändande trafik försvårar särskilt det smidiga flödet av vändande trafik från Seinäjoki-riktningen söderut och orsakar köbildning och kapacitetsförsvagning vid korsningen. Den stora andelen tunga trafik belyser problemet. Dessutom orsakar andra plankorsningar i närheten av korsningsområdet säkerhetsbrister i området.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet byggs istället för riksvägarnas 3 och 19 plankorsning (s.k. Vuohiluomas anslutning) en lätt planskild anslutning med en ramp. En ramp som går under riksväg 3 kommer att byggas vid den lätta planskilda anslutningen för trafik från riktningen Seinäjoki längs riksväg 19 som svänger mot Tammerfors, vilket kommer att lösa trafikkapacitetsproblemen i anslutningen. I enlighet med vägplanen kommer andra anslutningsarrangemang att göras, lätta trafikleder att byggas och ersättande lokala trafikförbindelser att genomföras i närheten av anslutningsområdet.

Syftet med projektet är att förbättra den trafikens smidighet och säkerhet samt näringslivstransporternas driftsäkerhet. Projektet bidrar till de mål som anges i planerna för trafiksystem genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet. De förbättrade förhållandena för den lätta trafiken stödjer dessutom hållbarhetsmålen i planen för trafiksystemet.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen är cirka 12 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet kommer att förbättra landsvägarnas huvudled för att bättre uppfylla målen som lagts för huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet kommer att förbättra framför allt trafiksystemets tillgänglighet, effektivitet och säkerhet, men hållbarhetsaspekten kommer också att beaktas, bland annat genom förbättrade förbindelser för kollektivtrafik och fotgängare och cyklister.

Tillgänglighet

Smidigare trafik och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutnings- och parallella arrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen i närheten av anslutningsområdet. När det gäller främjandet av näringslivet är projektet det fjortonde effektivaste i hela projektgruppen.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna har en lindrig positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister kommer att förbättras vid tätorten.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,0. Projektet omfattar dock ett stort antal gatu- och privata vägarrangemang samt gång- och cykelleder som inte ger några beräkningsmässiga fördelar vid beräkning av lönsamhet. Om man drar av kostnader som inte ger kalkylmässiga fördelar är projektets nyttokostnadsförhållande 1,4.

T13 riksväg 8 och regionväg 742, Vasa förbindelseväg, fas 1, sträckan mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 8 från Åbo till Uleåborg är en av de viktigaste huvudvägarna i Finland. Förbindelsevägen, som i huvudsak har en körbana, fungerar som en omfartsled för Vasa och sammanför, förutom sin nationella betydelse, de olika markanvändningsområdena i regionen till en funktionell helhet. Plankorsningarna är redan nu hårt belastade, och den tunga trafiken orsakar också buller- och trivselproblem.



NULÄGE

Vasa förbindelseväg är ett till största delen tvåfiligt vägavsnitt mellan Vasa motorväg och Gerby (8,6 km), som fungerar som en förbindelseled för stadsområdet och leder den nationella och regionala trafiken förbi stadskärnan. Riksväg 8-delen av förbindelsevägen är en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med förordningen om huvudleder.

Liselunds affärsområde byggs i närheten av vägen. Dessutom är Risö affärsområde och Finlands största fabriksområde för kemisk industri planerade öster om flygplatsen. Arbetsplatskoncentrationen i Airport Park vid Vasa flygplats och det expanderande industri- och logistikområdet i Vasaregionen kommer att avsevärt öka trafiken på förbindelsevägen under de kommande åren. Trafikbuller stör den omgivande befolkningen på många ställen.

Trafikvolymen på den planerade sträckan Vasa förbindelseväg mellan riksväg 8 och regionväg 724 är 5 500–13 800 fordon/dygn (KVL 2019), varav den tunga trafikens andel är 230–750 fordon/dygn. Den tunga trafikens andel är cirka 6 % på riksväg 8 och cirka 3,5 % på landsväg 724. Den starka utvecklingen av markanvändningen har ökat trafikvolymen på vägen mer än väntat. Vid plankorsningarna och motorvägsrampen vid Långbackens planskilda anslutning på riksväg 3 överskrider trafikregleringens kapacitet.

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 98 trafikolyckor som polisen känner till inträffat på Vasa förbindelseväg mellan riksväg 8 och regionväg 724, varav 12 har lett till personskador. Det har inte skett några dödsolyckor. Tarva-avbildningens olycksfrekvens för vägsträckan är 6,7 personskadeolyckor/100 miljoner km körning. På riksväg 8 i planeringsområdet är olycksgraden 7,3 olyckor som lett till personskador/100 miljoner fordonskilometer. Bristerna i servicenivån på riksväg 8 har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Den första fasen i projektet består i att uppgradera riksväg 8 mellan motorvägen (riksväg 3) och Smedsbyvägen (den sydligaste delen på bild). I den första fasen förbättras de befintliga planskilda anslutningarna vid Långbacken, transformatorfabriken och Roparnäs och den nuvarande tvåfiliga vägen omvandlas till fyrfilig väg. Den första fasen omfattar också betydande bullerminskningåtgärder och förbättringar av gång- och cykelförhållanden. I de senare faserna av projektpaketet är målet att göra alla vägar i projektområdet 2+2-filiga.

TIDTABELL

Fas 1, vägplanen för uppgradering av riksväg 8 mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen är färdig.

Av de följande faserna är vägplanen för uppgradering av landsväg 724 mellan Storviken och Singsbyvägen också färdig. Vägplanen för landsväg 724 för sträckan Smedsbyvägen–Metviken är klar. Förutsätter en ändring av detaljplanen före godkännandet.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet första fas är 43 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Kostnadskalkylen för hela projektet är 100 miljoner euro. Kostnaderna fördelas 60/38 procent mellan staten och Vasa stad. 2 procent av kostnaderna går till ägarna av anordningarna.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Den del av riksväg 8 som ingår i planeringsområdet ligger på servicenivå II i förordningen om huvudleder, där utgångspunkten är en jämn färdhastighet för långvägstrafiken. Projektet förbättrar den långväga trafikens smidighet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet stöder alla mål i riksomfattande trafiksystemplanen. Projektet förbättrar trafiksäkerheten och vägtrafikens smidighet på riksvägs- och landsvägsdelen som en del av förbindelsen Åbo–Uleåborg. Projektet stöder hållbarhetsmålet genom att förbättra gång- och cykelförbindelserna genom nya arrangemang. Projektet kommer också att förbättra kollektivtrafikförbindelserna, bland annat genom nya hållplatsarrangemang och effektivisering av trafiken, vilket höjer kollektivtrafikens servicenivå och tillförlitlighet.

Tillgänglighet

Projektet förbättrar tillgängligheten på nationell, regional och områdesnivå. Åtgärderna förbättrar trafikens smidighet mellan Åbo och Uleåborg. Förbindelsevägens kapacitet är regionalt betydande, eftersom riksvägen passerar genom tätorterna i Vasa. Att vägavsnittet fungerar smidigt är viktigt ur regional synvinkel, eftersom Vasa är ett regionalt centrum och förbindelsevägen fungerar som en rutt för personbilar och tung trafik till Vasa centrum.

Trafiksäkerhet

Projektets åtgärder uppnår nästan målet att minska antalet olyckor som leder till personskador med 30 % jämfört med det antal olyckor som förutspås för det nuvarande nätverket för 2040.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska och förhållandena för fotgängare och cyklisterna förbättras. Dessutom kommer möjligheterna att utveckla markanvändningen att förbättras.

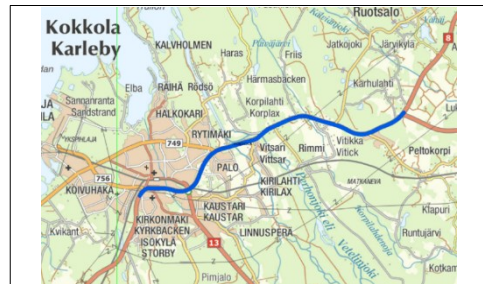
Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,3.

T14 riksväg 8 vid Karleby centrum (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Riksvägen behöver förbättras vid Karleby.



NULÄGE

Riksväg 8 är huvudleden i västra Finlands kustområde och en del av det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Vid Karleby kör huvuddelen av vägtransporterna till Karleby hamn via riksväg 8. Andelen tung trafik på riksvägen är stor. Vid Karleby kör också en betydande mängd lokaltrafik på riksvägen. Det finns fyra trafikljusstyrda plankorsningar på riksväg 8 vid Karleby.

Planeringsområdet börjar vid Kyrklunds rondell (riksväg 8 och landsväg 756) och slutar norr om Karleby vid avfarten till riksvägarna 8 och 28. I planområdet är trafikvolymen på riksvägen 10 000–13 700 fordon/dygn (KVL 2019). Mängden tung trafik är 950–1 050 fordon/dygn.

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 50 trafikolyckor inträffat på planeringsområdet på riksväg 8, varav 9 har lett till personskador. Det har inte skett några dödsolyckor. Enligt Tarva-avbildning uppgår olycksfrekvensen på planeringsområdet till 5,4 personskadeolyckor/100 miljoner km; i genomsnitt är den 4,4 (2017) på riksvägar.

Kapaciteten i Kyrklunds rondell är full under rusningstid. Det finns dagligen kö i rondellens ankomstriktningar. Trafiken från hamnen är mest överbelastad. Köerna är kortare vid trafikljuskorsningarna på riksväg 8 vid Karleby. Det finns brister i smidigheten och säkerheten vid anslutningarna till landsväg 18004 och riksväg 28.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafikens smidighet och förutsebarheten av långvägstrafikens restider mellan Kyrklunds rondell och riksväg 28. Den första fasen av projektet består av åtgärder mellan Kyrklunds rondell och den planskilda anslutningen mellan riksvägarna 8 och 13. I första fasen

- förbättras kapaciteten i Kyrklunds rondell med ytterligare körfält.
- tas Vagnkarlsgatan plankorsning, som ligger mycket nära rondellen, bort från Hamnvägen (landsväg 756). En ersättande anslutning byggs som en trepartsförbindelse till Vasavägen.
- byggs plankorsningen från Hyvlerigatan till Hamnvägen om till en parallell anslutning och en ny förbindelse byggs från området som en rondell till Vasavägen.
- uppgraderas riksväg 8 till fyrfilig väg mellan Latojankatu och planskilda anslutningen till riksväg 13.
- förbättras den planskilda anslutningen mellan riksvägarna 8 och 13

I nästa fas av projektet kommer kanalisering och ett separat körfält för högersvängande trafik att byggas vid avfarten till Peltokorventie (landsväg 18004) för trafik från Karleby riktning, och avfarten till riksväg 28 kommer att förbättras som en lätt planskild anslutning så att trafiken från öster längs riksväg 28 till Karleby kan föras under riksväg 8 med en korsningsbro. På sträckan mellan riksvägarna 13 och 28 kommer dessutom arrangemangen för privatvägskorsningar längs riksväg 8 att förbättras. Rastplatserna längs riksväg 8 bevaras och utvecklas bland annat för polisens övervakningsbehov.

AIKATAULU

Vägplanen blir klar under 2023.

KOSTNADER

Projektets kostnadskalkyl är cirka 16 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100), varav statens andel är cirka 50 procent. Ungefär hälften av projektkostnaderna kan sökas för CEF-stöd som väg som leder till hamnen. De förbättringar av kapacitet och andra än hamnförbindelser som ingår i projektet är inte stödberättigande.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar riksvägens trafiksäkerhet och vägtrafikens smidighet som en del av förbindelsen mellan Åbo och Uleåborg.

Tillgänglighet

Trafikens smidighet och kapacitet förbättras. Störningssituationer minskar och restidens förutsägbarhet förbättras. Projektet kommer också att förbättra tillgängligheten lokalt när anslutningsarrangemangen förbättras.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets inverkan på utsläppen är begränsad.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska och utvecklingsförutsättningarna för markanvändning förbättras.

Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,8.

T15 riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 1 avsnittet Alasjärvi–Käpykangas (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 9 är en av de viktigaste huvudvägarna i Finland. Vägen är en del av det internationella vägnätet TEN-T (E63), som anses vara strategiskt viktigt för EU:s trafikpolitik. Mellan Tammerfors och Orivesi uppfyller vägen inte kvalitetskraven för trafik i dagens läge. Riksväg 9 kommer att uppgaderas till en fyrfilig motorväg på sträckan Alasjärvi–Suinula och en fyrfilig motorväg med mitträcke på sträckan Suinula–Käpykangas.



NULÄGE

Riksväg 9 är en av Finlands viktigaste öst–västliga fjärtransportkorridorer. Vägen är en av landsvägarnas huvudleder enligt definitionen i kommunikationsministeriets förordning. Vägavsnittet Alasjärvi–Käpykangas är, utöver näringslivets transporter, en betydande länk för pendling, nyttotrafik och fritidstrafik. I den strategiska lägesbilden har sträckan den längsta kontinuerliga bristen på servicenivå.

Vägavsnittet uppfyller inte dagens trafikbehov. Den dagliga trafiken (KVL 2019) varierar mellan 11 800 och 21 400 fordon/dygn, varav 7–13 % är tung trafik. Riksväg 9 i Tammerfors stads område är den mest livligt trafikerade vägsträckan med endast en körfil i Finland. Den genomsnittliga dygnstrafikmängden beräknas öka med 14 200–25 900 fordon/dygn fram till 2040. På sträckan finns brister i trafikens smidighet och säkerhet samt vägens kvalitet. Problem orsakas framför allt av riksvägens överbelastning och en därav följande svag trafiksäkerhet. Under 2014–2018 inträffade 22 olyckor med personskada i planeringsområdet, och 2 personer dog.

Också plankorsningarna och det stora antalet privatvägsanslutningar försämrar vägens servicenivå. Den kraftiga ökningen av markanvändning i Tammerfors stadsområde kommer att öka trafiken på riksvägen i framtiden. Riksvägen utgör ett hinder för den lokala rörligheten och för faunan i området. Trafiken orsakar miljöskador, bland annat buller och utsläpp.

PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 9 kommer för sträckan mellan Alasjärvi och Käpykangas att byggas till en fyrfilig väg med två körbänor och en körhastighetsnivå på 100 km/h. Mellan Alasjärvi och Suinula är vägen motorväg. Vägen kommer att förbättras i den nuvarande terrängkorridoren.

Separata planskilda anslutningar kommer att byggas på riksvägen mellan Tasanne och Suinula. De befintliga planskilda anslutningarna i Aitovuori och Tarastejärvi kommer att uppgaderas. Alla plankorsningar längs vägavsnittet kommer att tas bort och anslutningar till riksvägen kommer att arrangeras med parallella vägförbindelser till de planskilda anslutningarna. Ekodukter kommer att byggas vid Tasanne och Lintukalliontie för rekreatiönsändamål och så att djur kan passera över riksvägen. Dessutom kommer bullerskydd att byggas på vägavsnittet för att minska de bullerstörningar som riksvägen orsakar. Rörtunnlar under riksvägen byggs för små djur.

Syftet är att säkerställa servicenivån för den nationellt centrala huvudförbindelsen, att förbättra gods- och persontrafikens smidighet och tillförlitlighet samt att göra restiderna mer förutsägbara. Vad gäller trafiksäkerheten är målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken och att minska antalet olyckor som leder till personskador med 25 procent.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Planen är under administrativ behandling 2023.

KOSTNADER

Projektets kostnadskalkyl är cirka 108 miljoner euro (MAKU 2015; 140), varav inlösnings- och ersättningskostnadernas andel beräknas uppgå till cirka 4 miljoner euro. Kangasala och Tammerfors städer bidrar till projektets byggkostnader.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet uppfyller väl de servicenivåmål som fastställs i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten. Projektet minskar koldioxidutsläpp och bidrar därmed till att bekämpa klimatförändringen.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. År 2040 kommer den genomsnittliga restiden för personbilar att minska med 3,9 minuter och för tunga fordon med 2,8 minuter.

Byggandet av nya planskilda anslutningar och förbättringen av befintliga anslutningar kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i de planlagda arbetsplats- och bostadsområdena i Tammerfors och Kangasala.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Antalet personskadeolyckor kommer att minska med 37 % och antalet dödsoffer med 71 %.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet kommer att minska koldioxidutsläppen med cirka 820 ton per år.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken.

Förbindelserna för fotgängare och cyklister kommer att förverkligas i samband med planskilda anslutningar, underfarter och ekodukter, vilket förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

De parallella vägar som byggs bildar säkra farleder för den lokala trafiken.

Effektivitet

Projektet förbättrar trafikens lönsamhet och dess nytto-kostnadsförhållande är 2,2. De största fördelarna kommer att vara minskade resekostnader för trafikanterna, särskilt när det gäller tid. I projektutvärderingen är projektet på en jämn, god nivå inom flera målområden.

T16 riksväg 15, Kotka (Rantahaka)–Kouvola (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade

Riksväg 15 mellan Kotka och Kouvola är huvudleden för hamn- och industritransporterna samt pendlingstrafiken i Kymmenedalen. Den otrygga och överbelastade förbindelsesträckan förbättras på det centrala avsnittet och görs mer sammanhängande med ett system av omkörningsfiler, uppgradering av huvudanslutningarna samt omfattande väg- och anslutningsarrangemang.



NULÄGE

Riksväg 15 från Kotka (E18) till Kouvola (riksväg 6) är den viktigaste förbindelsen i syd-nordlig riktning i Kymmenedalen (40 km). Vägen är en länk mellan Fredrikshamn-Kotka hamn, Kouvola järnvägsterminal (RRT) och vägen E18 som alla ingår i EU:s TEN-T-stomnät. Den är en huvudled på nivå I enligt förordningen om huvudleder. Trafiken mellan Inre Finland och Ryssland samt hamnarna i sydöstra Finland går i stor utsträckning längs den. Vägen är en livsviktig transportrutt för storindustrin och huvudleden för pendlingstrafiken i stadsregionerna i Kymmenedalen. I dess påverkansområde befinner sig landets största hamn Fredrikshamn-Kotka, Kymmenedalens storindustri- och logistikcentraler, gränstationen Vaalimaa samt Kymmenedalens avfallshanteringsanläggning. Landskapets hälsovårdstjänster hänförs i huvudsak till Kotkas växande centralsjukhus och de ökar den trafikmässiga betydelsen av riksväg 15. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och de hänför sig till landsvägsnätets kvalitetsnivå, säkerhet och smidighet och skick.

Riksväg 15, som ingår i huvudledsnätet på riksnivå, har en hög trafikvolym (mellan 5 300 och 8 100 fordon per dygn) och en stor andel tung trafik (11–19 %), särskilt på grund av hamntrafiken. Vardagstrafiken är mer än 10 % livligare (5 900–9 000 fordon per dygn). Av detta är den tunga trafikens andel 1 100–1 400 fordon per dygn (14–22 %).

Problemen med förbindelsesträckan är dålig trafiksäkerhet och att den smala tvåfiliga vägen är otillräcklig för att betjäna en stor och växande trafikvolym. Köer är vanliga i trafiken särskilt under vardagar på grund av riklig pendeltrafik och tung trafik samt dåliga omkörningsmöjligheter. Dessutom orsakar de livliga plankorsningarna och vägens dåliga geometri säkerhets- och smidighetsproblem. På vägavsnittet har det inträffat 36 olyckor med personskador mellan 2017 och 2021, varav två med dödlig utgång.

Det finns inga gång- och cykelvägar eller breda vägrenar på riksvägen, vilket gör det svårt att cykla eller gå.

PROJEKT OCH MÅL

Avsnittet Leikari–Kiehuva (33 km) uppgraderas till en enhetlig väg med omkörningsfiler med mitträcke (13 omkörningsfiler). Mellan Uronlampi och Ingerois ändras väglinjen (cirka 10 km) och på andra håll förbättras vägen i huvudsak i sitt nuvarande läge.

Planskilda anslutningar byggs vid Juurikorpi, Marinkylä, Uronlampi och Huovilantie. De planskilda anslutningarna vid Leikari, Tehontie och Tykkimäki förbättras. Anslutningarna vid Ingerois, Rautakorpi och Kiehuva uppgraderas till stafflerade anslutningar. Dessutom byggs en enhetlig parallellväg på landsvägsnivå, privatvägsarrangemang, viltstängsel, två ekodukter, bullerskydd, grundvattenskydd, vägbelysning samt fotgångar- och cykelarrangemang vid Tykkimäki och Ingerois i Kouvola, Tavastila i Kotka och huvudanslutningarna.

De återstående åtgärderna i mållösningen kommer att genomföras senare. Härvid byggs även den norra delen av förbindelsen (6 km) om till en väg med omkörningsfiler och mitträcke och fyra huvudanslutningar byggs som planskilda anslutningar.

Syftet med projektet är att avsevärt förbättra trafiksäkerheten och smidigheten i transporter samt person- och pendeltrafiken.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och beslut om godkännande väntas fås under 2022.

Beredskapen för genomförande av vägplansprojektet infaller 2023.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är 140 miljoner euro (MAKU 140, 2010=100), varav kommunernas och ledningsägarnas andel är 3,1 miljoner euro. Dessutom uppgår inlösen- och ersättningskostnaderna till 3 miljoner euro. Projektet kan genomföras i etapper. Kostnaderna för en mer begränsad första fas är 100 miljoner euro. Kostnaderna för den andra fasen är 45 miljoner euro, vilket omfattar tilläggskostnader för uppdelningen i faser (cirka 6 miljoner euro). Projektet betjänar trafiken till hamnen, men det är inte en så kallad last mile-förbindelse för vilken det skulle vara möjligt att ansöka om CEF-stöd.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Servicenivån på vägavsnittet förbättras till att motsvara kraven enligt huvudledsförordningen.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet säkerställer den nationellt viktiga förbindelsen till Kotka hamn. Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten.

Tillgänglighet

Servicenivån inom transportsektorn förbättras, omkörningsmöjligheterna ökar och restiden kommer att bli mer förutsägbar. Transportrelaterade problem elimineras. Största delen av fördelarna med den trafikmässiga tillgängligheten riktar sig uttryckligen till näringslivet.

Trafiksäkerhet

Antalet personskador minskar med 2,9 olyckor per år (45 procent) och antalet dödsfall i trafiken med 4 olyckor per 10 år (65 procent).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska med 200.

Grundvattenskydd utförs på en sträcka av 1,5 km. Förutsättningarna för fotgängare och cyklister utvecklas.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,6. Projektets nyttoprofil är exceptionell i den meningen att den medför större säkerhetsfördelar än enbart för persontrafiken eller näringslivet.

T17 Riksväg 15, Kotka infartsväg (Hyväntuulentie) (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade

Riksväg 15 är huvudförbindelsen mellan Kotka centrum och dess hamnar. Förbindelsen räknas till en huvudled. I Kotka hamn finns det viktiga godsterminaler som är av stor betydelse för skogsindustrins transporter och för transittrafiken till Ryssland.



NULÄGE

Riksväg 15 Hyväntuulentie (4 km) är huvudförbindelse från Kotka centrum och Fredrikshamn-Kotka hamn (Hietanen, Mussalo) till E18. Vägen är en länk mellan en hamn i EU:s TEN-T-stomnät och E18. Den tillhör servicenivåklass I bland huvudlederna. Vägavsnittet är mycket livligt trafikerat (20 800–29 600 fordon per dygn, varav 1 500–2 100 tunga fordon).

Den nuvarande vägen med en körfil och ljusstyrda korsningar blir överbelastad och trafiksäkerheten är dålig. Riksvägssträckan har en körbana, fyra filer och på vissa ställen liten geometri. Hastighetsbegränsningen på vägen är 70 km/h och 50 km/h vid Paimenportti-anlutningen, vilket inte uppfyller de mål som satts för huvudvägnätet. En planskild korsning håller på att byggas vid Paimenportti, men det kommer även i fortsättningen att finnas en trafikljuskorsning på vägavsnittet. Mellan 2017 och 2021 har det skett fem olyckor med personskada som följd på vägavsnittet. Bullerbekämpningen är bristfällig.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och de hänför sig till vägens kvalitetsnivå och säkerhet.

PROJEKT OCH MÅL

Körriktningarna på riksvägen separeras från varandra med ett mitträcke mellan Kymnlinna och Paimenportti och den trafikljusstyrda korsningen avlägsnas. Dessutom byggs bullerbekämpning.

Syftet är att väsentligen förbättra smidigheten i och säkerheten för transporter och pendel- och sjukhustrafik samt att minska bullret i bostadsområden.

TIDTABELL

Vägplanen är klar och genomförandet kan påbörjas år 2022.

Planhelheten har inte genomgått en projektutvärdering, men lönsamhetsberäkningen för den tidigare projektutvärderingen (inklusive planskilda anlutningen vid Paimenportti) har uppdaterats för endast denna projekthelhet år 2022.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 10 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Det är möjligt att ansöka om CEF-stöd för projektet som en hamnförbindelse.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet förbättrar kvalitetsnivån för riksväg 15, som ingår i servicenivåklass I bland landsvägarnas huvudleder, genom att förbättra servicenivån för långväga trafik och avlägsna en trafikljusstyrd korsning. Projektet stöder utvecklingen av Kotka hamns förbindelser.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten genom att tillgodose företagets och sysselsättningens behov.

Tillgänglighet

Projektet förbättrar smidigheten och säkerheten i långväga trafik och näringslivets transporter, vilket även ger Kotka hamn och Kotka centralsjukhus bättre tillgänglighet.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras. Olyckor med personskada minskar med cirka en på årsnivå och trafikolyckor med dödlig utgång minskar med 0,8 dödsfall per 10 år (25 procent).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska. Bullerbekämpning utförs på en 1,9 kilometer lång sträcka.

Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 3,1. Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. De främsta nyttorna uppstår genom tids- och kostnadsbesparingar för person- och godstrafiken samt färre olyckor.

T18 Riksväg 21, Palojoensuu–Maunu, Enontekis (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2022

Vägavsnittet ingår i det nationella huvudledsnätet (nivå II) och är en viktig internationell förbindelse (E8) till norra Norge och Ishavet. Förbindelsens betydelse har ökat i den förändrade situationen. Avsnittet uppfyller inte de servicenivåmål som fastställts för huvudlederna, vägen är smal, har dålig geometri och är i dåligt skick och trafiksäkerheten ligger under det nationella genomsnittet. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.



NULÄGE

Den nuvarande vägen motsvarar varken till bredden (beläggningens bredd i huvudsak 6,5 m), geometrin eller skicket de minimikrav som ställts för huvudlederna. Den genomsnittliga dygnstrafikvolymen varierar under kontrollintervallet mellan 350 och 1 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 13–20 procent. Säsongsvariationen i trafiken är mycket stor under sportlov, påsk- och sommarsemestrar samt under ruskasäsongen.

Det har skett 14 trafikolyckor på vägavsnittet under 2016–2020, varav fem med personskador och en med dödlig utgång.

Ett stort antal avkörningsolyckor för långträdare inträffar på vägsträckan när utländska förare som inte är vana vid vinterförhållanden förlorar kontrollen över sitt fordon. Avkörningsolyckorna samt lyft av fordon avbryter vägtrafiken på riksvägen och orsakar betydande störningar för trafiken och räddningsfordon på grund av att det saknas en omväg. När trafiken avbryts kan omvägssträckan vara upp till 450 km.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

- Vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna.
- Vägens bredd är 8 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert.
- Hastighetsbegränsningen är 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla tider av året.
- Restiderna är rimliga och kan förutsägas väl. Förhållanden och störningar kommuniceras i realtid.
- Områdets tillgänglighet och den långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras. Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas.
- Det finns separata rutter för fotgängare och cyklister vid byarna.
- Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.
- Vägenderhållet blir effektivare.

TIDTABELL

Utarbetandet av vägplanen håller på att starta. Vägsträckan är 50 km, varav det finns planer på att förbättra konstruktionerna på tre avsnitt som utgör cirka 23 km. Behovet av att komplettera planerna ses över i samband med vägplaneringen.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 34 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet för transporter. Servicenivåmål i enlighet med huvudledsförordningen eftersträvas.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet främjar trafiksystemets funktion och förbättrar trafiksäkerheten. Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet och förutsägbarhet för transporter.

Tillgänglighet

Projektet ökar smidigheten i trafiken, minskar den tunga trafikens avkörningar och tillhörande långa trafikavbrott och användning av långa omvägar (upp till 450 km). Tjänsterna i kommunens centrum och Muonio är mer lättillgängliga för invånarna i Kilpisjärvi. Effekterna av projektets trafikillgänglighet blir särskilt stora för näringslivet.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar den tunga trafikens avkörningar som är vanliga på grund av de svåra trafikförhållandena. Varje avkörning är en potentiell allvarlig trafikolycka på det livliga turismvägsnittet. Avkörningsolyckornas påverkan bedöms ännu som ett komplement till projektutvärderingarna.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Riksvägens bättre servicenivå minskar utsläppen och minskar skador orsakade av tjäle. Förbättringen av riksvägen minskar effekterna av klimatförändringen bland annat genom förbättrad dränering. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Projektet förbättrar säkerheten i vägtrafiken, varför projektet har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Risken för miljöskador till följd av den tunga trafikens avkörningar minskar.

Effektivitet

Projektet förbättrar ekonomin i trafiken framför allt ur näringslivets samt arbets- och fritidsresornas perspektiv. Vägunderhållet blir effektivare och enklare, man slipper hastighetsbegränsningar som sätts/ska sättas på grund av tjälskador. Projektet kan i huvudsak klassificeras som ett förbättringsprojekt. Kostnadsnyttoförhållandet i projektets baskalkyl är 0,3. Kostnadsnyttoförhållandet ökar till 0,4 om kalkylen görs exklusive åtgärder för vilka nytta i pengar inte kan beräknas. I båda fallen är projektet dock inte samhällsekonomiskt lönsamt.

T19 Riksväg 21, Ailakkalahti–Kilpisjärvi, Enontekis (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Vägavsnittet ingår i det nationella huvudledsnätet (nivå II) och är en viktig internationell förbindelse (E8) till norra Norge och Ishavet. Förbindelsens betydelse har ökat i den förändrade situationen. Avsnittet uppfyller inte de servicenivåmål som fastställts för huvudlederna, vägen är smal, har dålig geometri och är i dåligt skick och trafiksäkerheten ligger under det nationella genomsnittet. Därför ingår projektet i investeringsprogrammet, även om detta delprojekts lönsamhet är svag.



NULÄGE

Den nuvarande vägen motsvarar varken till bredden (beläggningens bredd i huvudsak 6,5 m), geometrin eller skicket (gott om sättningar och delar som rasat på kanterna) de minimikrav som ställts för huvudlederna. Den genomsnittliga dygnstrafikvolymen varierar under kontrollintervallet mellan 350 och 1 500 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 13–20 %. Säsongsvariationen i trafiken är mycket stor under sportlov, påsk- och sommarsemestrar samt under ruskasäsongen.

Det har skett 13 trafikolyckor på vägavsnittet under 2016–2020, varav sex med personskador och en med dödlig utgång.

Ett stort antal avkörningsolyckor för långträdare inträffar på vägsträckan (57 bärgningar vintern 2014–15) när utländska förare som inte är vana vid vinterförhållanden förlorar kontrollen över sitt fordon. Avkörningsolyckorna samt lyft av fordon avbryter vägtrafiken på riksvägen och orsakar betydande störningar för trafiken och räddningsfordon på grund av att det saknas en omväg. När trafiken avbryts kan omvägssträckan vara upp till 450 km.

Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

- Vägen uppfyller trafik- och trafiksäkerhetsmålen för huvudlederna.
- Vägens bredd är 8 m, geometrin och konstruktionen har iståndsatts och mötena sker säkert.
- Hastighetsbegränsningen är 100 km/h, trafiken löper smidigt, effektivt och rörligheten är säker för alla transportsätt under alla tider av året.
- Restiderna är rimliga och kan förutsägas väl. Förhållanden och störningar kommuniceras i realtid.
- Områdets tillgänglighet och den långväga trafikens säkerhet och smidighet förbättras. Näringslivets verksamhetsförutsättningar tryggas.
- Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras.
- Vägunderhållet blir effektivare.

TIDTABELL

Projektet är klart för genomförande.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 4 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet, trafiksäkerhet och förutsägbarhet för transporter. Servicenivåmål i enlighet med huvudledsförordningen eftersträvas.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet främjar trafiksystemets funktion och förbättrar trafiksäkerheten. Projektet främjar tillgänglighet, ekonomisk effektivitet och förutsägbarhet för transporter.

Tillgänglighet

Projektet ökar smidigheten i trafiken, minskar den tunga trafikens avkörningar och tillhörande långa trafikavbrott och användning av långa omvägar (upp till 450 km). Tjänsterna i kommunens centrum och Muonio är mer lättillgängliga för invånarna i Kilpisjärvi. Effekterna av projektets trafikillgänglighet blir särskilt stora för näringslivet.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar den tunga trafikens avkörningar som är vanliga på grund av de svåra trafikförhållandena. Varje avkörning är en potentiell allvarlig trafikolycka på det livliga turismvägavsnittet. Avkörningsolyckornas påverkan bedöms ännu som ett komplement till projektutvärderingarna.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Riksvägens bättre servicenivå minskar utsläppen och minskar skador orsakade av tjäle. Förbättringen av riksvägen minskar effekterna av klimatförändringen bland annat genom förbättrad dränering. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Projektet förbättrar säkerheten i vägtrafiken, varför projektet har en positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Risken för miljöskador till följd av den tunga trafikens avkörningar minskar.

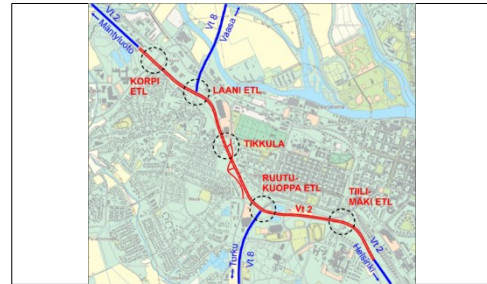
Effektivitet

Projektet förbättrar ekonomin i trafiken framför allt ur näringslivets samt arbets- och fritidsresornas perspektiv. Vägunderhållet blir effektivare och enklare, man slipper hastighetsbegränsningar som sätts/ska sättas på grund av tjälskador. Projektet kan i huvudsak klassificeras som ett förbättringsprojekt. Kostnadsnyttoförhållandet är 0,16, det vill säga projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt.

T20 Riksväg 2 Björneborgs centrum (projektkorg 1B)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Förändringen till fyra filer av riksväg 2 och riksväg 8 i Björneborgs centrum genomfördes inte i det tidigare förbättringsprojektet 1988. Målet med projektet är att anpassa den märkbart ökade trafiken på två riksvägar till den expanderade markanvändningen i Björneborgs stadskärna.



NULÄGE

Riksväg 2 ansluter vid Björneborg centrum både till Björneborg hamnar och gods- och persontrafiken utmed riksväg 8 i riktning mot sydvästkusten som en del av nätet som täcker TEN-T. Riksvägen är en väg med en körbana, bortsett från vid Laani planskilda anslutning. På avsnittet finns fyra planskilda anslutningar och en plankorsning (Sticku). Vägen är mycket trafikerad; 18 300–19 800 fordon per dag vid centrum och cirka 12 900 fordon per dag i riktning mot Mäntyluoto. 6–8 procent är tung trafik.

Det främsta problemet är avsnittets känslighet för störningar vid anslutningarna och rusningstrafiken i linjeavsnittet. Det finns också brister i ramparrangemang och bullerbekämpning. På vägavsnittet skedde 2016–2020 17 olyckor som lett till personskador och en dödlig olycka. Effektivare användning av stadens mark i Laani-Sticku-området har skapat problem för serviceanvändarna när det gäller tillgängligheten till huvudledens vägnät. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Riksvägen byggs om till en fyrfilig väg mellan Tegelbackens och Korpi planskilda anslutningar. De nuvarande planskilda anslutningarna förbättras. Korsningen vid Sticku kommer att uppgraderas till en planskild anslutning i stomnätet och trafiken leds under riksvägen med en ny gatuförbindelse mellan rondellerna i Sticku och Södra leden. Bullerbekämpning genomförs utmed hela vägavsnittet.

Målet med projektet är att anpassa den ökade trafiken på två riksvägar till den expanderade markanvändningen i Björneborg stadskärna.

TIDTABELL

En vägplan färdigställdes år 2022. För projektet konstaterades ett behov av ett lagenligt MKB-förfarande. MKB kommer att utföras 2023–2024.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 68 miljoner euro/MAKU 2015=100: 140). Projektet har CEF-potential som en väg till hamnen. De förbättringar av kapacitet och andra än hamnförbildelser som ingår i projektet är inte stödberättigande.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Servicenivån på vägavsnittet förbättras till att motsvara kraven på servicenivå på en huvudväg av klass 1.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet säkerställer funktionaliteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till hamnen i det nationellt betydelsefulla TEN-T-transportnätet i Björneborg.

Projektet kommer att stödja den planerade integrationen av Björneborgs stads- och markanvändningsstruktur. Motorvägens och parallella vägars placering i transportsystemet kommer att bli tydligare i och med att det förbättrade anslutningsarrangemanget i Sticku minskar genomfartstrafiken i gatunätet och förbättrar tillgängligheten till tjänster.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Trafikförhållandena för specialtransporter förbättras (hamnen i Björneborg är ett viktigt resmål för specialtransporter).

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning, avskaffande av tillträdesförseningar och en högre hastighetsnivå än idag. Projektet kommer att ha en betydande inverkan på trafikflödet, restiden kommer att förkortas och trafikstockningarna kommer att minska.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. Personskadorna minskar med 0,2 olyckor per år. Olyckorna med dödlig utgång är 0,22/10 år. De främsta fördelarna med projektets åtgärder är vägforsningsolyckor, som nästan helt försvinner.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli betydligt färre (73 personer). Stickus förbättrade anslutningsarrangemang minskar genomfartstrafiken i gatunätet och förbättrar tillgängligheten till tjänsterna.

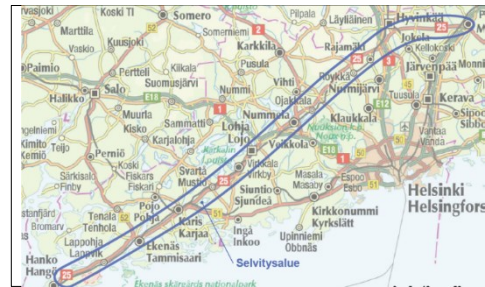
Effektivitet

De viktigaste samhällsekonomiska nyttorna i projektet riktar sig på väganvändarnas resekostnader och transportkostnader, som består av tid och fordonskostnader. Det finns också positiva säkerhetsfördelar. Nyttokostnadsförhållandet är 1,2.

T23 Riksväg 25 Hangö–Mäntsälä, 1:a fasen (projektkorg 1B)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Den nationellt och internationellt betydande samt för transporterna viktiga landsvägshuvudleden har en varierande kvalitetsnivå. Säkerheten på vägen och smidigheten i trafiken är dålig. Riksvägens värsta brister förbättras i synnerhet ur perspektivet för transporterna.



NULÄGE

Riksvägen 25 mellan Hangö och Mäntsälä (159km) är en av landsvägarnas huvudleder och är Västra Nylands huvudförbindelse mot huvudstadsregionen och viktigaste tvärförbindelsen i Västra- och Mellersta Nyland nära huvudstadsregionen. Vägen fortsätter från Mäntsälä till Borgå som stamväg 55. Riksvägarna 25 och 55 utgör en ringförbindelse till huvudstadsregionen, som förbinder riksvägarna från Helsingfors i radiell riktning. Riksvägen 25 har också en tydlig nationell och internationell roll. Förbindelsen betjänar exporten och importen i Finland, eftersom vägen är en central förbindelse till Hangö hamn, Sköldviks hamn och oljeraffinaderi samt Vaalimaa och Nuijamaa gränstationer. Utmed vägen har koncentrerats tung industri och logistikområden. Riksvägen har en stor betydelse för näringsverksamheten i området och stadsregionernas pendlingstrafik. Vägen ingår i kommissionens förslag till ett nytt heltäckande vägnät (COM (2021)821).

Riksvägen är livligt trafikerad på många sträckor (KVL 3 900–21 900 fordon per dygn) och mängden tung trafik är stor (700–1 400 fordon per dygn). I nuläget är riksväg 25 mestadels en tvåfilig blandväg, som inte uppfyller huvudledernas servicemål. Problem finns särskilt med kvalitetsnivå, smidighet och säkerhet. Vägen har hastighetsbegränsningar mindre än 80 km/h sammanlagt på närmare 7 km. Längs vägen finns det på många ställen mycket markanvändning, inklusive bosättning. Det finns många plankorsningar och många av de befintliga planskilda anslutningarna är korsningar med en ramp.

På riksväg 25 har det under åren 2017–2031 inträffat 104 olyckor med personskador, vilket har lett till 13 dödsfall. Projektet ligger nästan helt i ett viktigt ås- och grundvattenområde. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projekthelheten omfattar nya planskilda anslutningar och förbättringar av befintliga planskilda anslutningar i områdena Raseborg, Lojo och Nummela (Vichtis), Hyvinge och Mäntsälä, mellan omkörningskörfältsparet Meltola-Muistio. Dessutom innehåller helheten förbättringar av plankorsningar, parallella väg- samt gång- och cykelarrangemang och grundvattenskydd samt bullerbekämpning för de avsnitt som ska uppgraderas.

I målläget kommer sträckorna Virkby-Nummela och Rajamäki-Hyvinge att uppgraderas till en fyrfilig väg och de återstående sträckorna från Ekenäs till Mäntsälä att uppgraderas till ett kontinuerligt omkörningsledsfält. Målsituationen mellan Hangö och Ekenäs är en tvåfilig huvudled.

Målet är att förbättra säkerheten och smidigheten i fjärrtrafiken och persontrafiken inom de mest kritiska problemområden

TIDTABELL

Vägplanen är klar gällande omkörningskörfältsparet Meltola-Muistio. För övrigt pågår planeringen.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektets mest kritiska fas 1 är cirka 100 miljoner euro (MAKU 2015; 140). Projektet betjänar trafiken till hamnen, men det är inte en så kallad last mile-förbindelse för vilken det skulle vara möjligt att ansöka om CEF-stöd.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet gynnar utvecklingen av riksvägen i enlighet med vägförordningen

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgänglighet, säkrar servicenivån av huvudledsnätet och internationella förbindelser samt ökar trafiksäkerheten.

Tillgänglighet

Trafikflödet förbättras och restiderna förkortas för transport och pendling. I synnerhet förbättras tillgängligheten till hamnen i Hangö. De största besparingarna i tillgängligheten gäller persontrafiken med tids- och fordonskostnader. Även fördelarna för resor inom näringslivets är betydande, men något mindre.

Trafiksäkerhet

Antalet personskadeolyckor minskar med 0,42 (2 procent) per år och antalet allvarligt skadade och döda i vägtrafikolyckor med 2,1 personer/10 år (5 procent).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Koldioxidutsläppen minskar med cirka 420 ton/år

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. Risken för förorening av grundvattnet minskar över en sträcka på ca 6 km. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

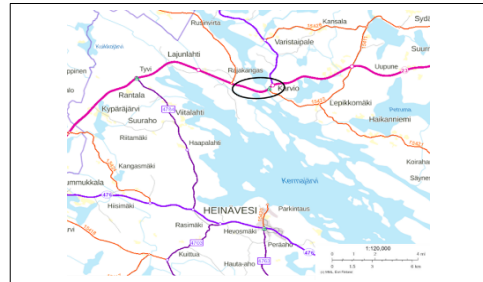
Effektivitet

Projektets kostnadsnyttförhållande är 1,1. De största besparingarna uppnås via trafikanternas resekostnader och transportkostnader. Även olycksfallskostnaderna minskar. I projektet ingår betydande kostnader som inte påverkas av de ekonomiska kalkylerna, bland annat grundvattenskydd, avlägsnande av plankorsningar samt rastplatser för tung trafik. Om kostnaderna för dessa exkluderas från investeringen stiger kostnadsnyttförhållandet med 1,4.

T24 Riksväg 23, vid Karvio kanal, Heinävesi (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 23 är en av de viktiga tvärförbindelserna mellan öst och väst och en av näringslivets centrala transportvägar. I Heinävesi går vägen över Karvio kanal och Karvionkoski på en 160 meter lång bro med otillräcklig bärförmåga för stora specialtransporter (SEKV). Projektet förbättrar driftsäkerheten för transporter av näringslivet genom att bygga en ny Karvio-bro. Projektet är i ett investeringsprogram för att avlägsna flaskhalsen i SEKV-nätet även om det inte är samhällsekonomiskt lönsamt.



NULÄGE

Riksväg 23 fungerar som en tvärförbindelse från västkusten via Mellersta Finland till Joensuu. Vägen tjänar hela påverkningsområdet nationellt. Vägavsnittet mellan riksvägarna 9 och 5 vid Karvio är en viktig rutt särskilt för trafiken i Joensuu-regionen. Riksväg 23 fungerar som en central led för transport av varor och råvaror för näringslivet i Norra Karelen och Varkaus regionerna.

Den sträcka som ska förbättras är belägen i Heinävesi kommun, på Karvio kanals båda sidor. Sträckans längd är ca 2 km.

Vid Karvio hör riksväg 23 till vägnätet för stora specialtransporter (SEKV). Bärförmågan för den nuvarande Karvio-bron är dock inte tillräcklig för näringslivets stora specialtransporter. Dessutom är körbanorna smala: riksvägens tvärsnitt är som smalast 8/7 meter. Om flödet av stora specialtransporter vid Karvio förhindras, medför det betydande tilläggskostnader och en ökning av restider för näringslivet.

Karvio kanal, en del av Heinävesi-sträckan, är en viktig plats ur kulturhistorisk-synvinkel och landskapssynvinkel. I närheten av kanalen finns företagsverksamhet inom turism och fritidsaktiviteter. Bosättningen är koncentrerad till södra sidan av kanalen. Det finns inga säkra gång- och cykelförbindelser längs riksväg 23, vilket minskar trafiksäkerheten, särskilt vid bron.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet byggs en ny bro över Karvio kanal på riksväg 23. Den nya bron kommer att byggas på norra sidan av den befintliga bron. Den nuvarande bron blir kvar för användning av fotgängare och cyklister.

På grund av den nya bron kommer riksvägens rutt att ändras för sträckan mellan Takunlahdentie och Luostarintie. Tvärsnittet av riksväg 23 breddas till 10/7 meter. Bredvid Lepikkomänties anslutning byggs en rastplats för tung trafik. På riksvägen byggs en gång- och cykelväg samt två underfartstunnlar. Dessutom görs bullerbekämpningsåtgärder och nödvändiga gatu- och privata vägförbindelser samt kollektivtrafikarrangemang.

Målet med planen är en förbättring av näringslivets logistiska förbindelser. Syftet är att främja transporterens smidighet, tillförlitlighet och förutsägbarhet när det gäller restider. Dessutom är målet att förbättra trafiksäkerheten för promenader och cykling.

TIDTABELL

En vägplan kommer att färdigställas 2023.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 13 miljoner euro (MAKU 2015; 140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet genomför viktig lagstiftning inom förvaltningsområdet genom att upprätthålla servicenivån för resor och transporter på landsvägarna. Genom att förbättra de viktigaste tvärförbindelserna och näringslivets transportrutter främjas säkra och effektiva transporter och rörlighet i hela landet till en rimlig kostnad.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Trafiksystemet garanterar tillgänglighetsmålet enligt den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) för hela Finland och tillgodoser de behov som näringsliv, sysselsättning och boende har. Riksväg 23 är en av de viktigaste förbindelserna för näringslivets transportbehov. Vägen är en av de tvärgående vägförbindelser som förbinder huvudlederna, där mycket industriell transport av råvaror och produkter äger rum.

Tillgänglighet

Vägnätet för stora specialtransporter förbättras, vilket kommer att främja smidigheten, tillförlitligheten och kostnadseffektiviteten hos näringslivets transporter. Trafikens smidighet och förutsägbarheten hos restiderna förbättras.

Trafiksäkerhet

Genom att bygga en gång- och cykelväg på riksväg 23 genomförs trafiksäkerhetsplanen för centrala Savolax 2018, där sträckan klassificeras som prioritet 3.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

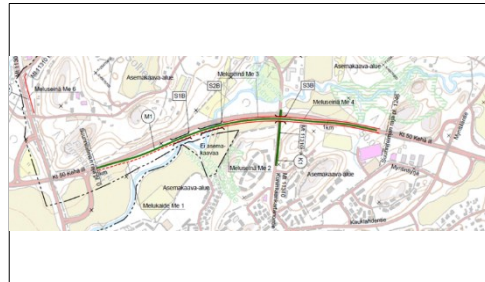
Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 0,06.

T27 Riksväg 50 Ring III vid Esbogården, sättning (projektorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Ring III föreslås förnyas till den nya sträckningen, på reservationen för den andra körbanan vid Esbogård på en sträcka om cirka en kilometer, på grund av skador i den nuvarande vägstrukturen. Dessutom förnyas två broar, som för närvarande är i dåligt skick, samt genomförs bullerbekämpning. Med genomförandet av projektet tryggas framkomligheten på Ring III samt möjliggörs byggandet av detaljplaneområden.



NULÄGE

Planeringsobjektet är Ringväg III vid Esbogård i västra Esbo, nära gränsen till Kyrkslätt. Planeringsområdet gränsar till de befintliga skärningspunkterna mellan Mankby och Myntböle.

Oavsett de årliga asfaltsreparationsarbetena förekommer frekventa trafikstockningar som äventyrar trafiksäkerheten. Pålplattestrukturen norr om Mankån har gett efter på många ställen. Vägbanken riskerar att skadas plötsligt och bli helt okörbar, varvid det kan hända att vägen måste stängas av. De befintliga broarna över Mankån och Kungsgårdsvägen är också i dåligt skick och behöver bytas ut.

I genomsnitt var den vardagstrafikvolymen på Ring III cirka 24 100 fordon under 2018, och enligt 2030 års prognos kommer den att vara cirka 46 000 fordon per dag. Andelen tung trafik är 7 procent. Ring III har endast en körfil i området. Hastighetsgränsen på Ringväg III är 60 km/h i området vid Mankby planskild anslutning och 80 km/h i planområdet.

För närvarande utsätts 20 personer för buller mellan 55 och 60 dB och 11 personer utsätts för buller mellan 60 och 65 dB.

PROJEKT OCH MÅL

Ring III uppgraderas som en väg med en körfil till den nya vägsträckningen, på reservationen för den andra körbanan på en sträcka om cirka en kilometer. Vid den nya vägbanan byggs ca 500 meter pålplatta. Mankåns och Kungsgårdsvägens befintliga broar, som är i dåligt skick, kommer att ersättas. Bullerdämpning kommer att utföras längs den nya vägen om en sträcka på ca 1,5 kilometer både söder och norr om Ring III.

Med genomförandet av projektet tryggas framkomligheten och säkerheten på Ring III. Dessutom kommer byggandet av bullerhinder att göra det möjligt att genomföra detaljplanerna norr om Ring III.

TIDTABELL

Byggnadsplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 36 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Om projektet inte genomförs och vägbanken flyttar på sig, måste vägen stängas. Byggandet av förbifartsleden är långsamt och dyrt. Vägen är därför avbruten i flera månader. Stängningen av vägen kommer att få betydande konsekvenser för trafiksystemets funktion. Om de skadade broarna inte byts i tid måste en viktbegränsning införas på broarna. Projektet är det mest akuta kollapsrisk-/sättningskorrigeringsobjektet på Nylands NTM-område.

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Lagen om trafiksystem och landsvägar förutsätter att: "En landsväg ska hållas i ett sådant skick som motsvarar trafikens behov och trafikledens betydelse för trafiken. Vid underhåll av landsvägar och vid fastställande av nivån på underhållet ska hänsyn tas till bevarandet av vägegendomen." (§ 33)

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet för stamväg 50 vid Esbogård stödjer framför allt målet om ett effektivt trafiksystem i Trafik 12-planen. Syftet med uppgraderingen är att korrigera de allvarliga bristerna på den befintliga landsvägen och se till att vägen hålls i gott trafikerbart skick. Stamväg 50 vid Esbogård kan behöva stängas plötsligt om skadan förvärras.

Tillgänglighet

Med projektet säkras vägnätets befintliga omfattning.

Trafiksäkerhet

Särskilt den tunga trafiken svajar farligt på den ojämna vägen. Projektet ska ta bort den sättning av vägkonstruktionen som äventyrar trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade.

Hållbarhet

Bullerbekämpningen möjliggör genomförandet av detaljplaneområdena. På nya bostadsområden uppnås dagtid bullernivåer som ligger under referensvärdet 55 dB och en bullernivå om minst 60 dB.

Effektivitet

N/K-förhållandet för projektet har inte beräknats eftersom det inte finns någon bedömningsmetod definierad för förbättringsprojekten (depressionskorrigerings).

T28 Förbindelseväg 12003, ersättning av Kivimo färja med en bro, Pargas (Projektkorg 1A)

Uppgifterna uppdaterade 3.1.2023

Kivimos nuvarande färja byggdes 2011 för att ersätta den färja som nådde slutet av sin livslängd. Färjan medför betydande driftskostnader för väghållaren, varför det är ekonomiskt lönsamt att ersätta den korta färjeförbindelsen med en bro.



NULÄGE

Kivimo färja ligger i staden Pargas på landsväg 12003 mellan huvudön Houtskär och Kivimo. År 2019 användes färjan i genomsnitt av 238 fordon per dag och trafiken ökade betydligt under sommaren.

Kivimo-färjan korsas av en farled med ett djup på 3,0 m. Farleden är en del av Houtskärs förbindelsefartygsled. Farledstrafiken sker främst sommartid, men under hela den öppna vattensäsongen är det en viktig rutt till kommunens centrum och mellan Houtskärs östra och västra skärgård. Bygandet av bron på den planerade platsen kommer att kräva en omlinjering av riksväg 12003 för en sträcka på ca 0,5 km.

Färjan medför betydande driftskostnader för väghållaren. Den 169 meter långa färjeförbindelsen orsakar en genomsnittlig fördröjning på 8 minuter för trafikanten.

Att ersätta korta färjesträckor med broar har identifierats i den strategiska lägesbilden. Den viktigaste effekten av projekten är att kostnaderna för färjetrafikens serviceavtal faller bort.

PROJEKT OCH MÅL

Kivimobron består av tre huvuddelar: en öppningsbar brodel och två fasta brodelar på vardera sidan av den öppningsbara brodelen. Summan av brons spänningsyta är 234 m. Nyttobredd på bron är 8 meter. Underfartshöjden för klaffbron är 8 meter. Bron byggs på västra sidan av den nuvarande färjeförbindelsen. Bron förses med bommar. Trafikstyrning utförs med LED-skytning för både väg- och vattenburen trafik.

Syftet med projektet är att ersätta färjan som har dyra driftskostnader med en bro.

TIDTABELL

Vägplanen är godkänd och vattentillstånd har erhållits. Byggnadsplanering pågår. Beredskapen för genomförande infaller 2023.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen är cirka 12 miljoner euro (MAKU2015=100: 140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Främja kostnadseffektiviteten för vägunderhåll.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Vägunderhållets ekonomi kommer att förbättras. Den största effekten av projektet är avskaffandet av kostnaderna för serviceavtal för färjetrafik (557 000 € per år).

Tillgänglighet

Den största effekten för biltrafiken är avskaffandet av den försening som orsakas av färjan (i genomsnitt 8 minuter). När viktgränsen (60 ton) för färjan avlägsnas kan även de tyngsta transporterna utföras utan att lasten tas i bitar.

Klaffbron tillåter passage av motorbåtar, mindre fartyg från kustbevakningen, flottan, brandkåren och andra båtar och fartyg med en höjd under 8 m under den fasta sektionen av bron. Båtar och fartyg som är över 8 m höga passerar genom klaffbron.

Att ersätta Kivimofärjan med en fast förbindelse stimulerar Houtskärs interna verksamhet något i takt med att landsvägsförbindelsen blir snabbare. I fråga om tillgänglighet i trafiken främjar projektet i högre grad arbets- och fritidsresor än resor inom näringslivet.

Trafiksäkerhet

En hög trafiksäkerhetsnivå upprätthålls när olyckor på broar är sällsynta. Väggeometrin är smidig och säker med en begränsning på 50 km/h för nya vägavsnitt. Säkerheten för fotgängare och cyklister är god tack vare det höga räcket och den breda vägrenen. Projektets konsekvenser för säkerheten är mycket marginella, men positiva.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets inverkan på koldioxidutsläppen från trafiken är begränsade. Effekterna är dock positiva, även om de är små kvantitativt sett. I förhållande till projektets storlek och de övriga landsvägsprojektens koldioxideffektivitet kan effekten anses vara större än genomsnittet.

Hållbarhet

Ur fotgängar- och cykelperspektiv är bron nöjaktig vad gäller längden och brantheten på stigningarna. Antalet fotgängare och cyklister kräver ingen separat gång- och cykelväg.

Bullerstörningar som orsakas av färjan försvinner när färjan tas ur bruk.

Effektivitet

Projektets N/K-förhållande är 1,6. När det gäller vägghållningens kostnadseffektivitet är projektet hela den granskade projektgruppens bästa.

T29 Förbindelseväg 15123, ersättning av Hätinvirtas färja med en bro, Puumala (projektkorg 1A)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Hätinvirtas färja i Puumala ersätts av en 413 meter lång bro som har en underfartshöjd på 24,5 meter mitt på farleden. Målet med brobyggandet är att förbättra förbindelserna mellan bosättningen och näringslivet i Lintusalos skärgård och fastlandet.



NULÄGE

Lintusalo landsväg 15123 leder från Puumala till Niinisaari och vidare till Lintusalo. Hätinvirta färjeförbindelsen korsar djupfarleden Lauritsala-Savonlinna (en del av TEN-stomnätet) med ett nominellt djup på 4,2 meter. Djupfarleden bildar kommersiell trafik som går hela året och den huvudsakliga sträckan för timmerflottning mellan norra och södra Saimen.

Lastkapaciteten hos färjan är 60 ton och den genomsnittliga trafiken på vägarna är ca 260 fordon per dygn. Färjan orsakar en genomsnittlig fördröjning på 9 minuter för trafikanten. Dessutom, när färjan är trasig eller timmerflottningen avbryter färjetrafiken är det inte möjligt att röra sig mellan skärgården och fastlandet. Trafikproblem och hur brådskande trafiken är framhävs när det gäller utryckningsfordon.

Kostnaden för underhåll av färjan är cirka 0,7 milj. euro per år för väghållaren.

PROJEKT OCH MÅL

En ny bro kommer att byggas över Hätinvirta för att ersätta färjeförbindelsen. Den fria höjden för denna bro med fem spann uppgår till 24,5 m över vattennivån, nyttobreddens är 8,0 m och längden cirka 395 m. Vägsträckningen och höjdstationen utarbetas så att vägens trafiksäkerhet förbättras och hastighetsnivån bibehålls på 60 km/h hela sträckan.

En fast förbindelse möjliggör fri passage mellan skärgården och fastlandet och påskyndar förflyttningen av fordonstrafiken. Den valda underfartshöjden för vattentrafik ändrar inte de nuvarande förhållandena för kommersiell fartygstrafik. Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt.

Privata vägarangemang görs där väganslutningar lämnas åt sidan eller avbryts.

TIDTABELL

Den uppdaterade vägplanen blir klar under 2023.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 14 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar transportens funktionalitet och hållbarhet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Brolösningen förbättrar tillgängligheten och tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov. Brolösningen förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet.

Tillgänglighet

En fast förbindelse möjliggör fri passage mellan skärgården och fastlandet och påskyndar förflyttningen av fordonstrafiken. Den valda underfartshöjden för vattentrafik ändrar inte de nuvarande förhållandena för kommersiell fartygstrafik.

Trafiksäkerhet

Projektet förväntas bidra till att förbättra trafiksäkerheten till viss del.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Den största utsläppsminskande posten är avskaffandet av färjans utsläppskostnader.

Hållbarhet

Räddningstjänstens verksamhetsförutsättningar säkerställs.

Effektivitet

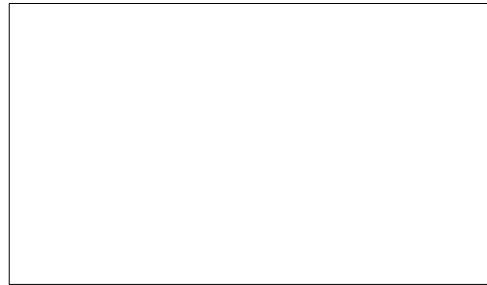
Den främsta nyttan är avskaffandet av serviceavgifterna för färjetrafiken. En annan viktig fördel är minskningen av kostnaderna för väntetid och restid på färjan. Projektets N/K-förhållande är 2,0. När det gäller väghållningens kostnadseffektivitet får man betydande fördelar av ett betydande projekt och minskade underhållskostnader.

Utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och betydande cykelturismrutter

Uppgifterna
uppdaterade 5.1.2023

Utvecklingen av cykeltrafiknäten i stadsregionerna har traditionellt gjorts i form av kortare projekt och det finns ett stort behov av nätverksanslutningar.

För utvecklingsprojekt för regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorrider föreslås ett separat utvecklingspaket för investeringsprogrammet i enlighet med Trafik 12-planen. I projektet strävar man efter att eliminera kontinuitets- och kvalitetsbrister i cykeltrafiknätet.



NULÄGE

Till regionala målnät för cykelvägar har man identifierat nya anslutningsbehov på statens trafikledsnät på en sträcka om 500 km, varav en del befinner sig i MBT-stadsregioner. Dessutom finns det behov av att höja servicenivån för de nuvarande lederna till nivån för kvalitetskorrider i synnerhet på de regionala huvudcykellederna. Ur ett användarperspektiv är det viktigt att nätet är kontinuerligt och smidigt. Finansiering har inte tidigare allokerats för utveckling av cykelvägnätet i form av självständiga utvecklingsprojekt. I utredningen Pyöräliikenteen kehittämishankkeet maantieverkolla (Utvecklingsprojekt för cykeltrafik i landsvägsnätet) som gjordes 2022 har man identifierat utvecklingsprojekt för cykeltrafiken på en längre sträcka. I utredningen identifierades cirka 60 km nya cykeltrafikförbindelser, cirka 100 km cykelvägar som ska förbättras och cirka 50 km cykelvägar som betjänar turismen.

PROJEKT OCH MÅL

OBJEKT I PLANERINGSPROGRAMMET 2023–2026:

- Riksväg 12 vid Nokia (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 301 Vesilahti-Lembois (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 6113 och 16620 Förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafik på sträckan Muurame-Keljonkangas (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 7041 Lappo–Nurmo
- Landsväg 120 Kvalitetskorrideren för hållbar trafik på Vichtisvägen och dess fortsatta planer (i MBT-stadsregionen)

SPETSPROJEKT SOM KOMMIT FRAM I UTREDNINGEN UTVECKLINGSPROJEKT FÖR CYKELTRAFIK I LANDSVÄGSNÄTET:

- Nya cykelvägar
 - Riksväg 9 Keljonkangas-Muurame 5,0 km (MBT-stadsregionen)
 - Riksväg 18 Ristonmaan etl–Kukkumäki 2,3 km (MBT-stadsregionen)
 - Stamväg 43 Kodjala-Kalanti 7,4 km
 - Stamväg 63 Kauhava 13,5 km
 - Regionalväg 749 Nykarleby–Jakobstad 11,8 km
 - Landsväg 2555 Järvikylä-Norrmark 5,6 km
 - Landsväg 7041 Nurmo-Lappo 15,4 km
- Cykelvägar som ska förbättras
 - Riksväg 4 Jyväskylä–Tikkakoski 5,6 km (MBT-stadsregionen)
 - Riksväg 4, stamväg 81, landsväg 9442 "Brolänken" 4,8 km
 - Riksväg 9 Ylämylly-Siilainen 11,2 km
 - Riksväg 12 Teiskontie 3,8 km (MBT-stadsregionen)
 - Landsväg 312 mellan riksväg 4–Nastola 10,0 km (MBT-stadsregionen)

- Regionalväg 339 Suorama–Liuttu 2,3 km (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 559 Vanha viitonen 16,2 km (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 637 Jyväskylä–Laukas 20,0 km (MBT-stadsregionen)
- Landsväg 2804/2821 Jockis-Tammela 17,0 km
- Landsväg 2850 Hyvinge-Riihimäki 10,0 km (delvis i MBT-stadsregionen)
- Cykelvägar för turism
 - Stamväg 79 Kittilä 10,5 km
 - Landsväg 145 mellan stamväg 45–Tvärvägen 8,0 km (MBT-stadsregionen)
 - Landsväg 180 Prostvik–Nagu 13,4 km (MBT-stadsregionen)
 - Landsväg 269 Ytterö–Räfsö 9,0 km
 - Landsväg 301 Vesilahti-Lembois 4,7 km (MBT-stadsregionen)
 - Landsväg 14871 Kaljaniementie 4,1 km

Det övergripande målet är att möjliggöra och främja planering och utveckling av mer omfattande cykelvägnät anslutna till vägnätet. Hälften av objekten finns i MBT-stadsregionerna och hälften någon annanstans.

TIDTABELL

Planering har inletts.

KOSTNADER

Planeringen av delprojekten är i inledningsskedet. Kostnadsuppgifter finns inte ännu. Grovt räknat med genomsnittliga kilometerkostnader är kostnadsprognosen för helheten 60–70 M €. När planeringen går framåt och informationen blir mer precis kan det ske ändringar i projektgruppen.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Lagen om trafiksystem och markanvändningen kräver att man ser till att oskyddade trafikanters behov beaktas inom vägsäkerhetsdirektivets tillämpningsområde.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar förhållandena för gång- och cykeltrafiken i sin omgivning.

Tillgänglighet

Projektet förbättrar cykeltrafikens tillgänglighet på nätet lokalt och regionalt.

Trafiksäkerhet

När det gäller de nya cykelvägarna förbättrar åtskillnaden från biltrafiken fotgängarnas och cyklisternas säkerhet avsevärt. När det gäller de projekt som ska förbättras ökas säkerheten bland annat genom att skilja gång- och cykeltrafiken åt och utveckla anslutningsarrangemangen.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet främjar övergången till hållbara färdstätt.

Hållbarhet

Projektet främjar övergången till hållbara färdstätt.

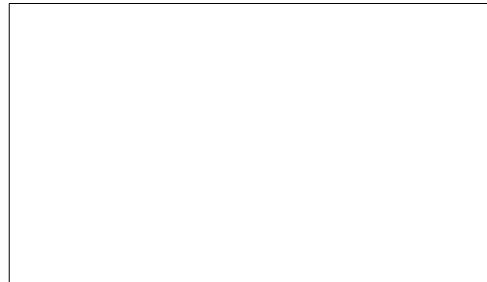
Effektivitet

Ingen samhällsekonomisk granskning har gjorts. Projektet avlägsnar flaskhalsar i cykeltrafiken i det nuvarande vägnätet och möjliggör en effektivare användning av nätet.

**T21, 22, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35 Medelstora
kritiska broar (projektorg 1A, 1B)**

Uppgifterna uppdaterade
25.3.2022

Medelstora vägbroar på landsvägarna är ofta så stora att kostnaderna för reparationer överstiger finansieringsmöjligheterna av bastrafikledshållningen. Därför föreslås ett reparationspaket på cirka 12 broar för investeringsprogrammet.



NULÄGE

Cirka 100 **broar kan renoveras** med finansiering av bastrafikledshållning och cirka 10 medelstora och små broar på huvudvägnätet som är **kritiska för viktbegränsning**. Den totala kostnaden för åren 2021–2032 är cirka 230 miljoner euro. Dessutom repareras cirka 70 mindre broar per år med finansiering av bastrafikledshållning. Kostnaderna är cirka 60 miljoner euro.

I trafikens strategiska lägesbild har det identifierats 12 broar på huvudvägnätet och cirka 10 mellanstore broar på andra vägnätet som på grund av sin kondition eller viktbegränsning behöver repareras under referensperioden 2021–2032. Här sökes de tio mest brådskande objekten.

PROJEKT OCH MÅL

- Riksväg 5 Savilahti bro, S:t Michel 17 milj. euro. Bron försvårar passagen för specialtransporter och i det befintliga skicket skulle det inte heller vara möjligt att öppna upp en HCT-rutt för tyngre massor över bron. Planeringen har inte inletts.
- Riksväg 6 Syrjäsalmi bro, Kides 7 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter i stor utsträckning och förhindrar även passagen för HCT-transporter. Över bron löper skogsindustrins mest trafikerade rutter. Planeringen har inte inletts.
- Riksväg 11 Koivisto bro och Pikkuhaara bro, Björneborg 12 milj. euro. På rutten finns en efterfrågan på tyngre specialtransporter, men bron bärförmåga är inte tillräcklig. Det är heller inte möjligt att öppna HCT-rutter över bron. Broarnas bärförmåga begränsar många öst-västliga förbindelser. En ersättande förbindelse går via Vasa. Vägplanen är redo och vattentillstånd erhållits. Beredskap för genomförande är uppskattningsvis 2023.
- Riksväg 27, Ylivieskas södra viadukt 13 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter och orsakar en lång omväg för de tyngsta transporterna. Riksväg 27 är en betydande förbindelse för de tyngsta transporterna på väg till hamnarna vid kusten. Vägplanen är klar och handlingarna för en planera och genomför-entreprenad är klara.
- Stamväg 40 Hepojoki bro och Pietilä underfart, S:t Karins 9 milj. euro. En kritiskt allvarlig sättning repareras och två broar byggs. Vägplanen är klar, beredskap för genomförande i slutet av 2023.
- Riksväg 5 Bron i Kitinen, Sodankylä 8 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för såväl specialtransporter som HCT-fordon. Någon ersättningsförbindelse finns inte i närheten, utan man måste ta sig från söderut till riksväg 4 redan från Rovaniemi. Det förutsätter planering.
- Riksväg 24, kritiska bron i Vääksy, Asikkala 7 milj. euro. Brons bärförmåga förhindrar passagen för specialtransporter och HCT-kombinationer. Det finns inte någon kort ersättningsrutt för stora massor till bron. Transporterna går antingen via Tammerfors eller Jyväskylä. Bron renoverades 2012, men någon förstärkning genomfördes inte. Planeringen har inte inletts.
- Stamväg 73, Lieksanjoki bro, Lieksa 9 milj. euro. Bron över Lieksanjoki kommer att förnyas p.g.a. att den hotas av viktbegränsning. Genomförandet kräver upprättande av planer och tillståndsbehandling enligt vattenlagen.
- Regionalväg 849 Ijo älvs bro, Uleåborg 8 milj. euro. Bärförmågan för Ijo älvs bro är mycket svag och försämringen av skicket kan leda till en viktbegränsning inom den närmaste tiden. Den övriga vägförbindelsen har nyligen förbättrats för den tunga trafiken och på bron finns ett tydligt behov av 76 tons trafikerings. Planeringen har inte inletts.
- Regionalväg 937 Pello bro, Pello 12 milj. euro. En ansevärd mängd specialtransporter åker över bron, över gränsen till Sverige. Torneå bro längre söderut är problematisk för höga transport och Aavasaksa bro underhålls av svenska staten och är i oerhört dåligt skick. Brons bärförmåga begränsar passagen för specialtransporter. Planeringen har inte inletts.

TIDTABELL

Ett projekt är klart för genomförande. De andra förutsätter planering.

KOSTNADER

Totalt är kostnadsvärdet för exempelvis förbättring av broar cirka 102 milj. euro (MAKU 140, 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Det nuvarande vägnätet hålls i ett skick som motsvarar trafikbehovet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet upprätthåller villkoren för näringslivstransporter.

Tillgänglighet

Förbättrar möjligheterna att optimera rutter, särskilt för de tyngsta transportererna.

Trafiksäkerhet

I samband med vissa projekt förbättras också trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Ingen märkbar inverkan.

Effektivitet

N/K-förhållandet för projektet har inte beräknats eftersom det inte finns någon bedömningsmetod definierad för förbättringsprojekten.

Bilaga 2b Landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2024–2031

Beskrivningar av några landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

- Riksväg 2 Nummela–Högfors
- Riksväg 4 vid Jyväskylä
- Riksväg 4 vid Rovaniemi (sträckan Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi)
- Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio
- Riksväg 6 vid Kouvola fas 1 (stora kritiska Kelti-bron)
- Riksväg 8 Letala
- Riksväg 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler med mitträcken i Kovjoki, Kållby och Kronoby
- Riksväg 9 Lundo-Aura
- Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi, fas 2 (avsnittet Käpykangas-Orivesi)
- Riksväg 9 Jämsä–Korpilahti
- Riksväg 9 vid Riistavesi (stora kritiska Kivisillansalmi bro)
- Riksväg 9 förbättring vid Ylämylly
- Riksväg 12 Tammerfors-Kangasala (sträckan Alasjärvi–Huutijärvi)
- Riksväg 12 Lahtis–Kouvola fas 1 (Nyby–Tillola)
- Riksväg 18 Laihela–Seinäjoki, fas 1
- Riksväg 19 Seinäjoki–Lappo, fas 2
- E18 stamväg 50 Ring III Gammelgård–Vandaforsen
- E18 stamväg 40 Nådendal-Reso
- Landsväg 101 Ring I vid Maarinsolmu, Esbo
- Landsväg 815 förbättring av Lentokentäntie, Uleåborg och Kempele
- Landsväg 1002 och lv 11039 Skäldö bro
- Landsväg 1452 Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland fas 1 (sträckan Nukari-Purola)

Övriga granskade projekt (förteckning)

Riksväg 2 förbättring av sträckan Nummela–Högfors

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 2 från Helsingfors till Björneborg är huvudförbindelsen till huvudstadsregionen för landskapet Satakunta och regionen Forssa. Riksvägen spelar en betydande roll både för persontrafiken och den tunga trafiken nationellt, men också regionalt. Riksväg 2 (Helsingfors–Björneborg) och 9 (Åbo–Tammerfors–Jyväskylä–Kuopio–Niirala) hör till landsvägarnas huvudleder. Vägens betydelse betonas i och med att en järnvägsförbindelse saknas. Projektet är en del av en stegvis förbättring av sträckan Helsingfors-Björneborg så att den motsvarar målen i huvudledsförordningen.



NULÄGE

Riksväg 2 är livligt trafikerad (4 300–11 200 fordon/dygn). Den tunga trafiken utgör 7–13 procent av trafikvolymen.

I nuläget varierar vägens kvalitetsnivå. En del av vägen är en vanlig landsväg med två filer, medan det mellan landsväg 120 och Högfors finns flera korta (under 1 km) körfält utan mitträcke, partier med 2+1-omkörningsfiler, där farliga situationer och olyckor med personsador inträffar. På vissa ställen ökar enskilda väganslutningar mitt i avsnitten deras otrygghet. Under åren 2006–2020 inträffade 46 personsador, varav 3 med dödlig utgång. 22 personer skadades. Trafiksäkerheten är motsvarande eller något bättre än på andra motsvarande huvudvägar.

Den stora andelen tung trafik, den varierande väggeometrin samt bristerna i de nuvarande omkörningsfilerna stör smidigheten och riksväg 2 motsvarar inte i sin nuvarande form den kvalitetsnivå som fastställs i huvudledsförordningen. Det finns också brister i skyddet av grundvattnet och bullerbekämpningen i planeringsområdet.

PROJEKT OCH MÅL

Målet är att ha en målsituation i enlighet med regleringen av de viktigaste farlederna när det gäller trafikflöde och säkerhet, samtidigt som utvecklingen av området möjliggörs, särskilt i tätortsområdena i Nummela, Vichtis och Högfors.

Vid målstatusen förbättras riksväg 2 mellan Nummela och Vichtis kyrkby till en fyrfilig väg med mitträcke och mellan Vichtis kyrkby och Högfors till en omkörningsfil med mitträcke. Alla anslutningar på vägvägnittet är planskilda anslutningar. På avsnittet vid Högfors centrum finns en väg med två filer. Hastighetsbegränsningen är till största delen 100 km/h och på avsnittet vid Högfors centrum 80 km/h.

TIDTABELL

Riksväg 2 Nummela–Högfors utvecklingsstudie blir klar i början av 2023. Innan vägplaneringsfasen inleds utreds projektets eventuella behov av MU och MKB.

KOSTNADER

Den preliminära kostnadskalkylen för projektet är cirka 53 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). I utvecklingsrapporten blir kostnadskalkylen för projektet mer exakt när omfattningen av den vägplan som ska upprättas är känd. Projektet var med i investeringsprogrammet 2023–2030 som ett betydligt mindre omfattande objekt. Projektet kräver en ny översiktsplanering, eventuellt en MKB.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten mellan regionerna och anslutningen från Satakunta till Helsingfors-Vanda flygplats. Förbättringen av riksväg 2 möjliggör smidig busstrafik. De nuvarande gång- och cykelförbindelserna tryggas. Den tunga trafikens lönsamhet, driftsäkerhet och trafikens smidighet på riksväg 2 förbättras.

Tillgänglighet

Förbättrar den interregionala tillgängligheten genom att utveckla huvudförbindelsen mellan Helsingfors och Björneborg. Förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att öka vägtrafiksäkerheten. Trafikflödet, säkerheten och transportkapaciteten förbättras. Störningssituationer minskar och restidens förutsägbarhet förbättras och riksvägens kvalitetsnivå är enhetligare.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Risken för förorening av grundvattnet minskar. Underhållskostnaderna ökar.

Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,0.

Riksväg 4 vid Jyväskylä

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Smidigheten och säkerheten på Riksväg 4 förbättras genom att bygga en ny planskild anslutning och genom att riva ner den nuvarande planskilda anslutningen i Tourula. Arrangemangen för de planskilda anslutningarna mellan Lohikoski och Aholaita förbättras bl.a. genom att bygga nya ramper.



NULÄGE

Riksväg 4 (E75) vid Jyväskylä (Rantaväylä) är en del av TEN-T stomnätet samt en viktig nationell och internationell huvudledsförbindelse från huvudstadsregionen till Norra Finland via Mellersta Finland. Riksväg 4 definieras som servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Riksvägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken. Riksväg 4 är en viktig led för godstrafiken och volymen av tung trafik är hög.

Riksväg 4 delar upp stadsstrukturen i Jyväskylä centrum och vägavsnittet fungerar som den södra infartsvägen till Jyväskylä centrum och tar hand om långväga, regional och lokal trafik. Flera stora betydelsefulla logistikcentraler finns i Jyväskylä.

Riksväg 4 är en riksväg med 2+2-körfil med en hastighetsbegränsning på 70 km/h. Befintliga planskilda anslutningar förekommer för ofta och ramparrangemangen otillräckliga. Syd-nordgående trafik på riksvägen tvingas använda en mycket trång ramp i Aholaita. Riksväg 4 är väldigt känslig för störningar. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden och det finns flera brister.

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen är 29 000 och andelen tung trafik är 8 procent. Enligt trafikprognosen kommer trafikvolymen att uppgå till 40 000 fordon per dag år 2040.

PROJEKT OCH MÅL

Byggande av Seppälä planskilda anslutning. Komplettering av Aholaita och Lohikoski planskilda anslutningar med nya ramper. Borttagning av den nuvarande planskilda anslutningen i Tourula. Byggande av bullerhinder.

Målet för projektet är en trygg riksvägsförbindelse på hög nivå med förutsägbarhet för restider, vilket möjliggör den nationella transportkedjans funktion och transporternas aktualitet även under rusningstid.

TIDTABELL

En vägplan utarbetas.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 143 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens smidighet, säkerhet och hållbarhet på en nationellt viktig huvudled, d.v.s. projektet verkställer väl den centrala lagstiftningen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Efter att projektet har slutförts kommer riksväg 4 att bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T-stomnätet.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten, när människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras.

Projektet främjar näringslivets verksamhetsmöjligheter, tillgodoser behovet av pendling och förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Projektet är också ett svar på åtgärden i den riksomfattande trafiksystemplanen för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna och förbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen och förbättrar förbindelserna till Helsingfors. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 4 och förbättra hela trafikledsnätets funktions säkerhet.

Projektet kommer att avsevärt förbättra tillgängligheten och öka livskraften i Jvaskyläregionen. Projektet bidrar till att utveckla Jvaskyläs region- och samhällsstruktur samt näringsliv och möjliggör utveckling av persontrafiken i de viktigaste sysselsättningsriktningarna.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Åtgärderna i projektet kommer att minska antalet personolyckor med 3,3 per år. Dödsfallen i trafiken minskar med 1 per 3 år. Åtgärderna kommer att förbättra 4/9-riksvägarnas tillförlitlighet genom att minska antalet olyckor och trafikstörningar, särskilt vid planskilda anslutningar.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektets åtgärder minskar på de skador som vägtrafiken orsakar, bl.a. koldioxidutsläppen med ca 3,5 ton/år.

Hållbarhet

Projektet kommer att avsevärt minska de bullerstörningar som orsakas av trafiken. Den bullernivå som upplevs av invånarna i flera regioner kommer att minska från det nuvarande när projektet är klart. Den planerade utvecklingen av markanvändningen kommer att vara möjlig.

Effektivitet

En projektberäkning har gjorts av projektet enligt Trafikledsverkets instruktioner. I utvärderingen ingår byggandet av stadens gatunät och dess kostnader, men fördelarna kan inte fastställas i beräkningarna av IVAR-programmet. Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt, nyttokostnadsförhållandet är 0,9.

Riksväg 4 vid Rovaniemi, sträckan Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 4 Helsingfors-Utsjoki är den viktigaste vägförbindelsen i norra Finland, en del av det nationella huvudvägnätet och det övergripande TEN-T-nätet. Under vägvägnittet Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi är syftet att förbättra trafikflödet, hållbarheten och den ekonomiska effektiviteten.



NULÄGE

Vägsträckan Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi (36 km) är en central del av den internationella trafikkorridoren som fungerar som förbindelse mellan regionen och övriga Finland samt Sverige, Norge och nordvästra Ryssland. Gruvprojekten i Lappland samt utnyttjandet av naturresurserna i hela Barentsregionen och de därmed sammanhängande investeringarna och transporterna kommer att öka riksvägens betydelse ytterligare.

Enligt den utvecklingsrapport som färdigställdes 2015, finns det brister i servicenivån när man närmar sig Rovaniemis centrum från både söder och norr. Olycksfrekvensen och -nivån är högre än genomsnittet för riksvägar, restidens förutsägbarhet är dålig och hastighetsnivån är låg.

I prognossituationen kommer vägens och anslutningarnas kapacitet enligt projektutvärderingen att upphöra, trafiksäkerheten, smidigheten och förutsägbarheten försämras. I och med gruv- och bioinvesteringarna försämras servicenivån snabbare än prognosen och riskerna ökar ytterligare till följd av den ökade tunga trafiken.

PROJEKT OCH MÅL

Vägen flyttas till en ny linje vid Hirva by. Den nuvarande trafikljusstyrda fyrgrenskopplingen vid Isoaavantie/riksväg 4 kommer att ersättas mellan den planskilda anslutningen och riksväg 4 och Isoaavantie-Oijustie kommer att uppgraderas till 2+2-körfält. Dessutom görs arrangemang för gatuavsnitt i Rovaniemi stad, arrangemang för lätt trafik och anslutningar (Niskanperä, Alakorkalontie), bullerskydd och miljöförbättringsåtgärder. Anslutningen mellan riksväg 4 och Lentoasemanmaantie (landsväg 951) kommer att uppgraderas till en planskild anslutning. För turistområdet vid Polcirkeln kommer antalet befintliga anslutningar att minska eller flyttas. Vägsträckan Polcirkeln-Vikajärvi kommer att breddas och geometrin förbättras för att motsvara servicenivån på riksvägarna.

Syftet med åtgärderna är att förbättra trafiksäkerheten, smidigheten, förutsägbarheten, verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, transporternas ekonomiska effektivitet, utvecklingen av markanvändningen och förhållandena för lätt trafik samt att minska utsläppen och bullerstörningarna.

TIDTABELL

Vägplanering har inte inletts.

KOSTNADER

Totalkostnaden för projektet är cirka 47 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet genomför de mål som anges i lagen om trafiksystem och landsvägar gällande hållbarhet, funktionalitet och säkerhet. Projektet minskar utsläppen, restiderna blir kortare, anslutningarnas funktion och säkerhet förbättras.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet genomför målen i den riksomfattande trafiksystemplanen vad gäller tillgänglighet, hållbarhet, trafiksäkerhet och effektivitet. I projektet förbättras tillgängligheten mellan områdena (Rovaniemi-Kemi-Uleåborg) samt näringslivets betydande kontakt från produktionsanläggningarna till hamnarna. Samtidigt förbättrar projektet den viktiga kontakten mellan näringslivet och arbetslivet mellan regionen och landskapscentren. Projektet minskar utsläppen.

Tillgänglighet

Fas 1 Hirvas-Rovaniemi: Restiden med personbilstrafiken genom planeringsområdet under rusningstid är i nuläget 13,21 minuter och den beräknas öka till 13,34 minuter i jämförelsealternativet 2040. I projektalternativet är restiden med personbilstrafiken under rusningstid 10,57 minuter.

Den genomsnittliga restiden med den tunga trafiken genom planeringsområdet är i nuläget 13,12 minuter och i jämförelsealternativet 2040 13,17 minuter. I projektalternativet är den genomsnittliga restiden för den tunga trafiken 11,94 minuter.

Fas 2 Rovaniemi-Vikajärvi: Restiden med personbilstrafiken genom planeringsområdet under rusningstid är i nuläget 15,49 minuter och den beräknas öka till 15,55 minuter i jämförelsealternativet 2040. I projektalternativet är restiden med personbilstrafiken under rusningstid 14,45 minuter.

Den genomsnittliga restiden med den tunga trafiken genom planeringsområdet är i nuläget 16,55 minuter och i jämförelsealternativet 2040 16,58 minuter. I projektalternativet är den genomsnittliga restiden för den tunga trafiken 16,16 minuter.

Trafiksäkerhet

Fas 1 Hirvas-Rovaniemi: I jämförelsealternativet är antalet olyckor med personskador 2,34 per år med trafikmängderna år 2040. I projektalternativet inträffar 1,96 olyckor med personskador per år i planeringsområdet. Olyckssituationen förbättras klart jämfört med nuläget (2,68 personskador/år).

Fas 2 Rovaniemi-Vikajärvi: I jämförelsealternativet är antalet olyckor med personskador 1,70 per år med trafikmängderna år 2040. I projektalternativet inträffar 1,23 olyckor med personskador per år i planeringsområdet. Olyckssituationen förbättras betydligt jämfört med nuläget (2,05 personskador/år).

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Projektet ökar utsläppen något.

Hållbarhet

Projektet minskar de bullerstörningar som orsakas av trafiken. Den planerade utvecklingen av markanvändningen kommer att vara möjlig.

Effektivitet

Det har gjorts en projektberäkning av projektet enligt Trafikledsverkets instruktioner. I utvärderingen ingår byggandet av stadens gatunät och dess kostnader, men fördelarna kan inte fastställas i beräkningarna av IVAR-programmet. Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt, nyttokostnadsförhållandet är 0,5–0,9.

Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 5 är en nationellt viktig huvudled för Östra Finland och riksväg 5 Leppävirta–Kuopio är ett spetsprojekt i Östra Finlands trafikstrategi. Projektet kommer att avsevärt förbättra trafikflödet och säkerheten på vägsnittet, vilket kommer att förbättra bl.a. tillförlitligheten i transporter inom näringslivet och förutsägbarheten i restiderna. Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet och skapar nya utvecklingsmöjligheter. De planerade åtgärderna kommer att stödja utvecklingen av områdets samhällsstruktur och markanvändning.



NULÄGE

Riksväg 5 avsnitt Leppävirta–Vehmasmäki (32 km) är en del av Savolax, Norra Karelen och Kajanalands huvudledsförbindelse till Södra Finland samt en del av övergripande TEN-T-nätet. Trafiken är relativt hög i förbindelseområdet (6 260–6 650 fordon/dygn). Andelen tung trafik är cirka 12 procent.

Vägsnittet är för smalt i förhållande till trafikmängden, backigt och kurvigt och förbindelsen har låg hastighetsbegränsning. I synnerhet i tätorterna finns flera farliga plankorsningar. Den nuvarande vägen delar upp stadsstrukturen och trafiken orsakar bullerstörningar. Förutsättningarna för att gå och cykla är också dåliga.

PROJEKT OCH MÅL

Vid Leppävirta börjar planområdet söder om Nikkilänmäki och sträcker sig söder om Kaidanlampi. Grundlösningen är en väg med omkörningsfiler och mitträcke där alla anslutningar är planskilda anslutningar. Vid sträckan Leppävirta–Palokangas (14,8 km) förbättras vägen huvudsakligen på sin nuvarande plats, bland annat genom att bygga omkörningsfiler och ett enhetligt mitträcke samt genom att ta bort plankorsningar.

Vid den nuvarande motorvägen från Palokangas till Humalajoki (17,5 km), kommer vägen att byggas i fyra körfält på den nya terrängkorridoren väster om den nuvarande vägen, medan den nuvarande vägen förblir en parallell väg.

Projektets mål är att:

utveckla vägsträckan till en riksvägsförbindelse med en kvalitetsnivå som uppfyller kraven på trafiken, med en hastighetsbegränsning på 100 km/h. minska antalet dödsfall och personsador i trafiken avsevärt. förbättra smidigheten, tillförlitligheten och förutsägbarheten för restiderna för näringslivs- och persontransporter. utveckla trafikledsnätet och riksvägsanslutningslösningarna så att de förbättrar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och tjänsternas tillgänglighet samt stöder markanvändningen i Leppävirta och den planerade utvecklingen av samhällsstrukturen. säkerställa trivsels hälsan, säkerheten och funktionaliteten i livsmiljön. säkerställa förutsättningarna för kollektivtrafik och trygga förbindelser till hållplatser.

TIDTABELL

Riksväg 5 Leppävirta–Palokangas och riksväg 5 Palokangas–Humalajoki vägplan uppdateras och färdigställs år 2023.

Vägplaneringen av sträckan vid Leppävirta inleddes år 2021. Planen kommer att färdigställas 2023.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för förbättringen av förbindelsen uppgår till cirka 140–120 milj. euro (MAKU 140, 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet stödjer och förbättrar servicenivån för trafiken, resor och tjänster, utvecklingen av regionerna och uppnåendet av miljömål.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar trafiksystemets funktion och trafiksäkerheten samt framtida trafikbehov. I projektet beaktas markanvändningsbehoven i Leppävirta kommun.

Tillgänglighet

Hastighetsnivån i trafiken ökas och flödet av biltrafik förbättras; låga hastighetsbegränsningar försvinner.

Trafiksäkerhet

Borttagandet av plankorsningar och ett mitträcke kommer att öka trafiksäkerheten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Bullerskydd som byggs kommer att minska bullerstörningarna som orsakas av trafiken. Palokangas-Humalajokis nya väglinje stöder utvecklingen av den befintliga stadsstrukturen och skyddet av kulturlandskapet i byn Paukarlahti. Förhållandena för promenader och cykling kommer att förbättras och vägens barriäreffekt kommer att minska.

Planeringen av sträckan vid Leppävirta kommer att påverka tillgängligheten till utmanande kollektivtrafikhållplatser och underlätta hållbar pendling i Kuopio pendlingsområde.

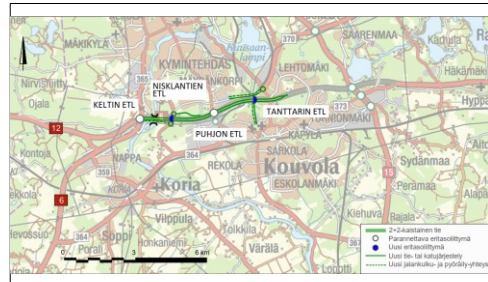
Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Nya bedömningar görs i samband med planeringen.

Riksväg 6 vid Kouvola fas 1 (stora, kritiska Keltti-bron)

Uppgifterna
uppdaterade
25.2.2023

Riksväg 6 är den andra huvudförbindelsen för trafik i riktning mot Sydvästra Finland och Ryssland, och vid Kouvola är den otrygg och har exceptionellt dålig kvalitetsnivå. Vägtrafiken hämmas särskilt av Keltti riksvägsbros dåliga skick. Vid Keltti kommer Kymijoki-bron att förnyas och samtidigt kommer riksvägen att förbättras för att möta trafikbehoven på den livligaste sträckan. Dessutom kommer förbindelserna till stadens centrum att utvecklas och de största bristerna i fotgängar- och cykelkonnektivitet och problem med bosättningens bullerstörningar kommer att undanröjas.



NULÄGE

Riksväg 6 (det övergripande TEN-T-nätet), som är ryggraden i vägtrafiken i sydöstra Finland, är av nationell betydelse och är särskilt viktig för storindustrin i sydöstra Finland, för logistikcentralerna i Kouvola och för den ryska godstrafiken. Vid Kouvola korsas den av riksväg 12 från Lahtis och riksväg 15 från Kotka och S: t Michel. Det finns brister i vägnätets struktur på grund av anslutningarna på riksväg 6.

Trafiken på riksvägen går delvis på vägar av lägre klass. Riksväg 6 är en motorväg vid Kouvola. Riksvägen är livligt trafikerad (9 200–11 700 fordon per dygn) och en betydande andel av trafiken är långväga. Den största trafikvolymen finns mellan Keltti–Puhjo, där det tidvis bildas köer. Mängden tung trafik (cirka 1 500 fordon per dygn) och dess andel (13–15 procent) är hög, långt över dubbelt så stor som genomsnittet för huvudvägarna. På grund av att det är så mycket folk här på sommaren är trafiken överbelastad, särskilt under sommarhelgerna. I området kring Puhjo (Kouvola huvudanslutning) planskilda anslutning finns regionens största butikskoncentration som ökar trafiken till riksvägen och orsakar trafikstockningar vid anslutningarna. Förbindelserna från riksväg 6 till centrum och från bostadsområden till butikskoncentrationen är ofullständiga.

Trafiksäkerhetssituationen är dålig, med antalet dödsoffer och olyckor i trafiken som leder till personskador är mer än dubbelt så stora som genomsnittet för huvudvägarna. Omkörningsmöjligheterna är dåliga och överbelastningen av anslutningarna ökar risken för olyckor. Mellan 2017 och 2021 har det skett 8 olyckor med personskada som följd på riksväg 6. Bostäder längs riksvägarna är utsatta för mycket buller och det finns brister i anslutningarna för gångtrafik och cykling. Kymijoki vattenbro på riksvägen är i mycket dåligt skick och i slutet av sin livslängd och kräver reparationer.

Projektet förbättrar trafikens smidighet och ökar ledens servicenivå samt höjer servicenivån för leden.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet är att säkra fjärrtransporter och förbindelser till RR-terminalområdet, förbättra säkerheten och smidigheten i passagerartrafiken, fotgängar- och cykelförbindelser samt smidiga förbindelser till Kouvola centrum. I målläget är riksväg 6 en väg med omkörningsfil och från Koria vidare med omkörningsfil och mitträcke.

I första fasen kommer den livligaste sträckan på riksväg 6, från Keltti till öster om Tanttari, att förbättras till en motorväg. Planskilda anslutningar för Keltti och Puhjo förbättras. Det kommer att göras en ny planskild anslutning till Tanttari och en infart till centrum. På norra sidan av riksvägen från Tanttari till Puhjo byggs en parallellgata för lokaltrafiken. Broar repareras eller förnyas. Den största av dessa är Keltti bro över Kymmene älv. Lätta trafikleder och bullerskydd kommer att ökas avsevärt. Senare kommer den planskilda anslutningen Kullasvaara med dess terminalförbindelser och den omfattande planskilda anslutningen Suvioja och andra vägarrangemang att genomföras väster om Keltti.

TIDTABELL

Utredningsplanen för riksväg 6 färdigställdes 2015 och godkändes av Transportstyrelsen (numera Trafikledsverket) 2018. Utarbetandet av vägplanen har inletts och kommer att slutföras sommaren 2023.

Byggandet kan påbörjas tidigast 2024.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 67 miljoner euro (MAKU 130; 2015=100). Stadens andel är betydande.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens smidighet, säkerhet och hållbarhet på en nationellt viktig huvudled.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Text

Tillgänglighet

Projektet förbättrar smidigheten och säkerheten i långväga trafik och näringslivets transporter. Köerna och de korta trafikstockningarna kommer att elimineras. Tillgängligheten för logistikcentrumen i det område som påverkas av vägen, liksom för centrala Kouvola och centrala Puhjo, förbättras med hjälp av olika transportsätt. Centrala förbindelsebrister elimineras. Belastningen på det nedre väg- och gatunätet kommer att minska, särskilt i städernas centrum.

Trafiksäkerhet

Den beräknade minskningen av antalet olyckor med personskada är 0,7 olyckor/år (40 procent) och antalet dödsfall i trafiken 1,7 olyckor/10 år (40 procent). Projektet kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten på gatunätet och för gång- och cykeltrafik.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen en aning.

Hållbarhet

Gång- och cykelsäkerheten och servicenivåerna kommer att förbättras. Den nya förbindelsen över Kymmene älv är den viktigaste.

Effektiva och kortare transportförbindelser kommer att säkerställas för markanvändningen, som är under utveckling. Gatunätets utformning gör trafiknätet i centrum tydligare och stöder dess utveckling. Förbindelserna mellan de norra delarna av Kouvola och centrum och Puhjo förbättras. Två järnvägsplankorsningar tas bort.

Dåliga broar på riksvägen kommer att förnyas och förbättras.

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska med ca 1 000 (10,4 km bullerskydd).

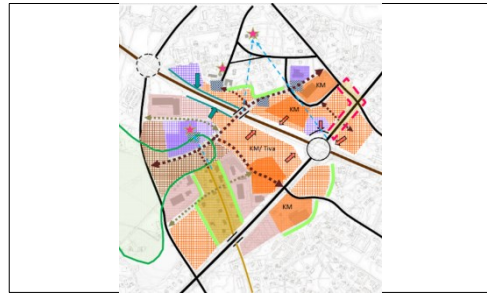
Effektivitet

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Nyttokostnadsförhållandet är 1,0. De största fördelarna kommer från tidsbesparingar inom persontrafiken på huvudvägnätet samt andra väg- och gatunät och besparingar vid olyckor.

Riksväg 8 Letala

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Vägavsnittet vid Letla centrum avviker från det övriga vägavsnittet för riksväg 8. Vid centrum blandas den lokala trafiken och trafiken på huvudleden, och vägen uppfyller inte målen som satts upp för de viktigaste huvudledsförbindelserna. Målet med förbättringen är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, smidigheten och säkerheten i trafiken samt stödja stadens förutsättningar för utveckling.



NULÄGE

Avsnittet av riksväg 8 mellan Åbo och Björneborg är en viktig godsled i sydvästra Finland. Vägavsnittets betydelse ökar genom att det finns fem hamnar längs sträckan och att det inte finns någon järnvägsförbindelse. Det finns också gott om pendling på den livliga leden. Riksväg 8 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Letala centrum ligger nära anslutningen mellan riksväg 8 och stamvägen 43 på båda sidor om riksväg 8.

Trafikmängden vid centrum är stor (ca 7 400–8 000 fordon/dygn) och det är mycket tung trafik (ca 830 fordon/dygn). Ökningen av den tunga trafiken på huvudvägarna i sydvästra Finland har varit betydligt snabbare än i övriga Finland. Den ljusstyrda anslutningen vid riksväg 8 och stamväg 43 fungerar dåligt, särskilt på bekostnad av transporternas smidighet. Under de senaste fem åren har det skett fyra olyckor med personskada som följd på vägavsnittet. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Trafikens negativa effekter på människor är stora bland annat när det gäller partiklar, buller och hinder. De nuvarande trafikarrangemangen försvårar avsevärt utvecklingen av markanvändningen i centrala Letala.

PROJEKT OCH MÅL

I anslutningen för riksväg 8 och stamväg 43 genomförs en planskild anslutning med rondell. Två korsningsbroar förverkligas över riksväg 8 (Kaukolantie och Keskuskatu). Gatukorsningarna utmed stamväg 43 ändras till rondeller och på stamvägen förverkligas fyra underfarter för lätt trafik. Projektet är en del av utvecklingen av anslutningen Åbo–Björneborg.

Syftet är att samordna trafiken, utvecklingen av markanvändningen i centrum av Letala och urbaniseringsmålen med kraven i EU:s övergripande TEN-T-nät.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Det erforderliga tillägget till den enskilda detaljplanen håller på att utarbetas. Beredskapen för genomförande är uppskattningsvis 2024.

KOSTNADER

Totalkostnaden för projektet är cirka 45 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Uppgradering av riksvägens standard till den nivå som krävs av servicenivåklass I på huvudlederna. Detta inbegriper bland annat en minskning av anslutningsfrekvensen och en höjning av anslutningsstandarden och trafiksäkerheten, en minskning av hastighetsvariationerna och de störningar som orsakas av olyckor.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

De åtgärder som ingår i projektet kommer att lindra de negativa effekterna av trafik och transportvägar på den lokala rörligheten, miljön och levnadsvillkoren. Bullerstörningarna i den centrala delen kommer att minska avsevärt. De negativa effekterna på landskapet av regionalt värde kan hållas i måttlig omfattning med tanke på områdets betydelse. Effekterna på områdets livsmiljöer är begränsade.

Tillgänglighet

Variationerna i hastigheten på transporterna på riksväg 8 och i riktningen Nystad-Harjavalta kommer att jämnas ut, restiden kommer att bli mer förutsägbar.

Med tanke på lokal trafik och rörlighet kommer projektet att förbättra förbindelserna och attraktionskraften hos cykel- och gångtrafik i synnerhet, eftersom nätet av gång- och cykelvägar kommer att kompletteras avsevärt och riksvägen kommer att korsas säkert av korsningsbroar. Att ansluta sig till riksvägen är säkrare än tidigare via ramper i planskilda anslutningar. Projektet kommer att göra det möjligt att utveckla stadens trafiknät bättre med tanke på lokaltrafik och i synnerhet ett smidigt flöde och en säker utveckling av hållbara transportsätt.

Förbindelserna mellan de största arbetsgivarna i regionen, såsom Laitilas Wirvoitusjuotehdas, och huvudvägnätet kommer att förbättras, vilket gör det möjligt att utvidga företagens verksamhet.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar antalet olyckor kalkylmässigt med 0,7 olyckor per år.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet minskar koldioxidutsläppen från trafiken med 1 600 ton per år, vilket motsvarar en minskning med 12 procent jämfört med referensalternativet.

Hållbarhet

Positiva effekter på villkoren för kollektivtrafik, promenader och cykling.

Projektet öppnar också nya möjligheter för markanvändning.

Projektet kommer att minska antalet invånare som utsätts för buller från 68 till 14.

Effektivitet

Det har gjorts en projektberäkning av projektet enligt Trafikledsverkets instruktioner. De största kalkylmässiga fördelarna kommer från tid och fordonskostnader för resor och transporter. I den tunga trafiken ligger tyngdpunkten på fordonskostnaderna, medan det i persontrafiken är tidskostnaderna. Projektets nyttokostnadsförhållande är 1,2.

Riksväg 8 Omkörningsfiler med mitträcken i Kovjoki, Kållby och Kronoby

Uppgifterna uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 8 förbinder västkustens städer och hamnar och utgör en viktig transportväg för inrikes och internationella transporter. Trafikvolymen och i synnerhet den stora andelen tung trafik innebär att behovet är stort på vägsträckan. Omkörningsmöjligheterna förbättras med partier med omkörningsfiler.



NULÄGE

Riksväg 8 mellan Vasa och Karleby (130 km) är en del av huvudförbindelsen mellan västkustens hamnstäder Åbo och Uleåborg. Riksväg 8 en del av landsvägarnas huvudnät i enlighet med KM:s förordning om huvudleder och det övergripande TEN-T-nätet. Vägen är av stor betydelse för västkustens tunga exportindustri och för hamntransporter.

Riksväg 8 är Finlands viktigaste trafikled för specialtransporter i syd-nordlig riktning. Vägen är en blandad trafikväg med brister i anslutningsarrangemangen. Omkörningsmöjligheterna utanför tätorter försämras av bristen på omkörningsfiler samt av bitvis smal och kurvig väggeometri. Trafiken längs sträckan är livlig i tätorterna, 9 800–13 800 fordon per dygn (2019). Det förekommer även relativt mycket trafik Å landsbygdsavsnitten, 3 700–6 700 fordon per dygn (2019). Den tunga trafiken på de mest trafikerade delarna uppgår till 800–1 000 fordon per dygn (2019).

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 447 trafikolyckor som polisen känner till inträffat, varav 58 har lett till personskador och 6 har haft dödlig utgång. Tarva-avbildningens olycksfrekvens för vägsträckan är 5,2 personskadeolyckor/100 miljoner km körning. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet kommer att genomföra nya omkörningsfiler med mitträcke för sträckan. Vägplanering för de nya förbifartssträckorna har påbörjats under 2021 mellan Ytterjeppo-Sorvist och Edsevö-Lepplax och nästa plan kommer att inledas för sträckan med omkörningsfiler vid kommungränsen mellan Kronoby och Karleby. Utöver sträckorna med omkörningsfiler kommer projekten att genomföra anslutningsarrangemang och andra åtgärder för att förbättra trafikflödet och säkerheten i omkörningsfilernas omedelbara närhet. Nya parallella vägar för lokaltrafik kommer också att byggas på sträckorna för omkörningsfiler.

På längre sikt kommer dessutom det enda omkörningsfältet i nuvarande skick i Oravais att utvecklas även för den andra riktningen, och en ny delsträcka i omkörningsområdet söder om Ytterjeppo planskilda anslutning kommer att införas.

Syftet är att förbättra vägstandarden och trafiksäkerheten och säkerställa en säker omkörning, särskilt för behoven inom långväga transporter.

TIDTABELL

Vägplanering för Ytterjeppo-Sorvist och Edsevö-Lepplax omkörningsfiler pågår och vägplanerna kommer att färdigställas 2023.

Man sträva efter att påbörja vägplaneringen för omkörningsfilen vid kommungränsen mellan Kronoby och Karleby under 2023.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen är cirka 35–40 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Kostnadskalkylerna för omkörningsfilerna uppdateras med vägplanen allteftersom vägplaneringen fortskrider. Projektet var med i investeringsprogrammet 2023–2030 och kostnaderna var betydligt lägre (12 M €).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

De främsta effekterna kommer att bli att trafiksäkerheten och trafikflödet förbättras. Projektet stöder tillgänglighets- och effektivitetsmål, särskilt på nationell nivå. Projektet förbättrar också förutsättningarna för gång och cykel i planområdet något och stöder därmed målet om en hållbar transportplan.

Tillgänglighet

Smidigare trafik, bättre omkörningsmöjligheter och förbättrad tillgänglighet kommer att förbättra tillgängligheten under planeringsperioden. I synnerhet kommer förhållandena för långväga trafik att förbättras, men samtidigt kommer effektivare anslutningsarrangemang att förbättra den regionala tillgängligheten och möjliggöra en utveckling av markanvändningen längs riksvägen.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten avsevärt

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska. Dessutom förbättras förhållandena för fotgängare och cyklister.

Effektivitet

Projektutvärderingen kommer att genomföras när vägplanerna är klara.

Riksväg 9 Lundo-Aura

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 9 Åbo-Tammerfors är en del av det tvärgående TEN-T-nätet från Åbo till Niirala. Vägen är en viktig transportväg för inlandets exportindustri till hamnarna i Åbo. Avsnittet Lundo station –Aura är för närvarande en otrygg bredfilsväg som dagligen används av cirka 11 200 fordon.



NULÄGE

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen på riksväg 9 (2018) på sträckan Lundo-Aura är cirka 11 200 fordon per dag, varav 10 procent är tung trafik.

Riksväg 9 Lundo station –Aura är för närvarande en bredfilsväg, och de största bristerna har att göra med trafiksäkerhet och vägkvalitet. I planeringsområdet inträffade det under 2014–2018 53 olyckor som kommit till polisens kännedom, av vilka 15 har lett till personskador. Det sker fler olyckor på vägsträckan än på andra riksvägar, i genomsnitt, per kilometer.

Trafikflödestätheten, körbeteendet på bredfilsväg samt vändningar på planet över huvudriktningen orsakar stora variationer i hastighetsnivån.

Vägsträckan uppfyller i sin nuvarande form inte servicenivåmålen för en första klassens huvudled. Brister i servicenivån är i första hand relaterade till säkerheten. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Målet med projektet är att förbättra vägsträckan så att den motsvarar servicenivåmålen för en huvudled av första klass.

I projektet ändras den nuvarande bredfilsvägen till en fyrfilig väg med mitträcke. Päivästö och Prunkkala planskilda anslutningar förnyas. Auranportti plankorsning förbättras. Parallella leder införs.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Beredskapen för genomförande infaller cirka 2024.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 63 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Servicenivån på riksvägen förbättras till att motsvara kraven på servicenivå för huvudled av klass 1. Det totala antalet anslutningar kommer att minska och påfyllningen av parallella sträckor kommer att minska blandningen av långväga trafik och lokal trafik på huvudvägen.

Hur förverkligar förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet kommer att säkra förbindelser till de nationellt viktiga hamnarna till Åbo och Nådendal i TEN-T stomnätet.

Projektet tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov genom att effektivisera trafiken och förbättra säkerheten.

Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Lösningar för kollektivtrafikens hållplatser kommer att förbättras avsevärt, vilket kommer att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Projektets påverkan på restiderna i kollektivtrafiken är dock små. I projektet genomförs inga nya gång- och cykelförbindelser, så effekterna blir små.

Resetidsbesparingarna som genereras av projektet baseras på minskad rusning, avskaffande av tillträdesförseningar och en högre hastighetsnivå än idag. Projektet har en betydande inverkan på trafikens smidighet.

Trafiksäkerhet

Projektet minskar antalet olyckor som leder till personskador med cirka 47 procent och antalet dödsfall i trafiken med cirka 100 procent. De största fördelarna med projektåtgärderna kommer från minskningen av antalet olycksfall i trafiken till följd av att det nuvarande bredfilsvägen blir en väg med mitträcke och minskningen av antalet korsningsolyckor till följd av att plankorsningar ersätts med nya planskilda anslutningar. Uppförandet av viltstängsel kommer att leda till en betydande minskning av antalet djurolyckor. Viltstängsel medför barriäreffekter särskilt för älg- och hjortdjur. De nya viadukterna minskar barriäreffekten.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Enligt lösningen i vägplanen ökar utsläppen i vägnätet med 3 procent jämfört med idag.

Hållbarhet

Projektet kommer att möjliggöra utveckling av markanvändningen i Aura i enlighet med den delgeneralplanen som håller på att utarbetas. Lösningar för kollektivtrafikens hållplatser kommer att förbättras avsevärt, vilket kommer att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Trots den ökade trafiken kommer trafikbullerstörningarna inte att öka i den prognostiserade situationen.

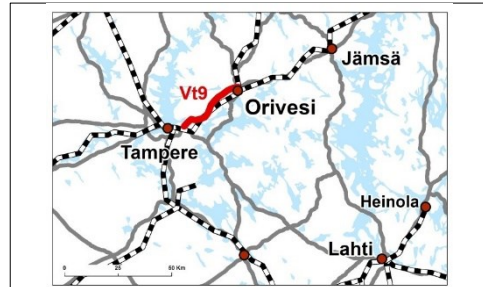
Effektivitet

Enligt den projektutvärdering som gjorts i samband med vägplanen har projektet ett kostnadsnyttoförhållande på 0,5, vilket gör att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Kostnadsnyttoförhållandet i projektet påverkas starkt av parallella väglösningar och den måttliga funktionaliteten i vägens nuvarande tillstånd, så trafikpåverkan kommer att vara begränsad. Projektet har dock tydliga säkerhetsfördelar.

Riksväg 9, Tammerfors–Orivesi, fas 2 (avsnittet Käpykangas-Orivesi)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Förbindelsen från Tammerfors till Orivesi (35 km) på riksväg 9 är en del av tvärförbindelsen som går genom landet från Åbo till Niirala. Målutrymmet enligt Tammerfors-Orivesi utredningsplan är en 2+2-filsväg med planskilda anslutningar.



NULÄGE

Den livligt trafikerade förbindelsen har 10 800–21 400 bilar per dag, varav 1 100–1 600 är tunga fordon. Den mest trafikerade sträckan är motorvägssträckan mellan Alasjärvi och Aitovuori, som också betjänar i synnerhet pendeltrafik i Tammerforsregionen.

Problemet med vägvägnittet är det stora antalet allvarliga trafikolyckor och den dåliga servicenivån på vägarna. Trafiken har smidighetsproblem under morgon- och kvällsrusningar samt under helger. Omkörningsmöjligheterna är begränsade. Ökad markanvändning i det påverkade området kommer också att öka trafiken. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Under fem år (2015–2019) har det inträffat sju dödsolyckor med åtta dödsfall på vägsträckan. Det har inträffat 38 olyckor med personskada. I olyckorna skadades totalt 46 personer. Olycksfall med dödlig utgång har huvudsakligen varit mötesolyckor.

PROJEKT OCH MÅL

Målbilden enligt utredningsplanen är motorvägen på sträckan Alasjärvi-Suinula och 2+2-väg med mitträcke på sträckan Suinula-Orivesi med planskilda anslutningar. Målbilden preciseras i samband med vägplaneringen av Käpykangas-Orivesi.

Syftet är att säkerställa servicenivån för den nationellt centrala huvudförbindelsen, att förbättra gods- och persontrafikens smidighet och tillförlitlighet samt att göra restiderna mer förutsägbara. Vad gäller trafiksäkerheten är målet att halvera antalet dödsoffer i trafiken och att minska antalet olyckor som leder till personsador med 25 procent.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 79 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Servicenivån på riksvägen förbättras till att motsvara kraven på servicenivå för huvudled av klass 1.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet genomför målen i den riksomfattande trafiksystemplanen vad gäller tillgänglighet, hållbarhet, trafiksäkerhet och effektivitet.

Tillgänglighet

Förbättrar smidigheten i trafiken och förutsebarheten för restider. Projektet förbättrar den regionala tillgängligheten och förbindelserna mellan landskapscentren.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras. Projektet minskar antalet olyckor som leder till personskador med cirka 30 procent och antalet dödsfall orsakade av trafiken med cirka 70 procent.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Projektet minskar de bullerstörningar som orsakas av trafiken. Kollektivtrafikens förutsättningar förbättras. Vägens barriäreffekt minskar.

Effektivitet

Den samhällsekonomiska lönsamheten för detta paket har inte beräknats. Hela Alasjärvi-Orivesi sträckans nyttokostnadsförhållande är 1,7.

Riksväg 9 Jämsä–Korpilahti omkörningsfiler

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2022

Trafiksäkerheten och smidigheten på riksväg 9 (E63) förbättras, bland annat genom att bygga mitträcken i de nuvarande förbifartslederna och genom att man inför arrangemang för privat väg och anslutningsarrangemang. Det finns många anslutningar i form av privata vägar och plankorsningar på riksväg 9, varifrån det är svårt att ansluta sig i trafikflödet på riksvägen. Trafikköer bildas tidvis och en del av omkörningsbanorna i planeringsdelen är korta och utan mitträcke.



NULÄGE

Riksväg 9 är en del av en viktig nationell och internationell tvärförbindelse mellan öst och väst. Riksväg 9 förbinder de växande stadsområdena Tammerfors och Jyväskylä med varandra. Riksväg 9 är en del av det övergripande TEN-T-nätet. Riksväg 9 definieras av kommunikationsministeriets förordning om huvudleder som tillhörande i servicenivåklass I. Riksväg 9 är också en del av det stora specialtransportnätet.

Riksväg 9 är en tvåfilig blandad trafikväg, som har omkörningsfiler med och utan mitträcke. Hastighetsbegränsningen på riksvägen varierar mellan 50 och 100 km/h. Det är en begränsning på 50 km/h vid Jämsä tätort vid rondellen på riksväg 9 och 24.

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen per dygn i planeringsområdet är 7 074–8 517 fordon. Andelen tung trafik är 10,4–11,4 procent och volymen tung trafik är 763–884 fordon per dygn.

Det finns flera privata väganslutningar på riksväg 9. På grund av den stora trafikvolymen på riksvägen är svårt att ta sig till trafikflödet från anslutningen och det är otryggt att svänga till riksvägen. Det finns omkörningsbanor på riksvägen som saknar mitträcke, omkörningsbanorna är på vissa ställen mycket korta och det finns anslutningar vid omkörningsbanorna, vilket skapar risker för både smidighet och säkerhet i trafiken. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Att förbättra befintliga omkörningsbanor och att bygga omkörningsbanor så att de har mitträcken. Genomförande av privata väg- och anslutningsarrangemang. Bygga ny belysning.

Syftet med projektet är att förbättra säkerheten och smidigheten på riksvägen.

TIDTABELL

Utarbetandet av ändringsplanen för vägplanen pågår. För riksväg 9, på sträckan mellan Orivesi och Jyväskylä, kommer en åtgärdsrapport att upprättas, som blir färdig 2023.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 46 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100). Projektet var med i investeringsprogrammet 2023–2030 och kostnaderna var betydligt lägre (16 M €).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Projektet säkerställer enhetlighet och servicenivå i landsvägsnätet, när en enhetlig trafikmiljö för skapas på riksväg 9 för hela Orivesi-Korpilahti-förbindelsen. Efter projektet har genomförts kommer riksväg 9 att bättre uppfylla de servicenivå- och kvalitetskrav som ställs på huvudledsnätet.

Hur genomför förslaget målen och åtgärderna i planen för den riksomfattande trafiksystemplanen

Projektet förbättrar tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet förbättrar också hållbarheten genom att bygga ett sammanhängande parallellt vägnätverk längs riksvägen, som möjliggör en säkrare och smidigare rörlighet till fots och på cykel lokalt.

Projektet främjar näringslivets verksamhetsmöjligheter, tillgodoser behovet av pendling och förbättrar trafiksäkerheten avsevärt. Projektet är också ett svar på åtgärden i den riksomfattande trafiksystemplanen för att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador före 2030 och ligger i linje med målet om en nollvision.

Tillgänglighet

Projektet har en betydande inverkan på trafiken i hela landet. Projektet förbättrar de nationella trafikförbindelserna såväl inom som mellan landskapscentrumet och kommuncentrumen. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet för hela korridoren längs riksväg 9 och minska riksvägens störningskänslighet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att bygga ett mitträcke längs den nuvarande omkörningsfilen, vilket förhindrar mötesolyckor. Avlägsnandet av direkta privata väganslutningar till riksvägen samt förbättrandet av plankorsningar som genomförs kommer också att avsevärt förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet konfliktpunkter på riksvägen och när anslutning och avfart till riksvägen genomförs med förbättrade körfilsarrangemang.

Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet möjliggör en jämnare körhastighet när omkörningsfiler på riksvägen förlängs. Regelbundna omkörningsmöjligheter minskar bromsning och möjliggör kontrollerad omkörning av långsammare fordon, så som tung trafik. Projektets inverkan på koldioxidutsläppen är begränsade.

Hållbarhet

Projektet kommer att avlägsna direkta privata väganslutningar till riksvägen och organisera förbindelser via ett parallellt vägnät utanför avsnitten med omkörningsfiler. Med det parallella vägnätet som genomförs är det möjligt för fotgängare och cyklister att röra sig säkrare än längs riksvägen.

Den parallella vägen längs riksvägen kommer att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i och med att anslutningarna till riksvägen blir säkrare.

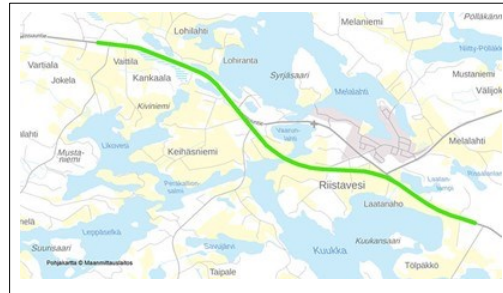
Effektivitet

Användningen av det befintliga trafikinätet maximeras och de mest effektiva och ändamålsenliga åtgärderna vidtas för att avhjälpa bristerna. Samhällsekonomiska granskningar görs i samband med den planering som är igång.

Riksväg 9 vid Riistavesi (stora kritiska Kivisillansalmi bro)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Förbindelsen från Kuopio till Joensuu (126 km) på riksväg 9 är en huvudled för landsvägar mellan landskapscentrum och utgör en del av den nationellt viktiga tvärförbindelsen mellan Åbo och gränsstationen Niirala. Vägavsnittet hör till det övergripande TEN-nätet och till servicenivåklass II för huvudlederna. Brister i anslutningarnas säkerhet och problem med trafikens smidighet försvårar vägavsnittets trafikerbarhet.



NULÄGE

Planeringsobjektet ligger på riksväg 9 i östra delen av Kuopio i Riistavesi. Planeringsavsnittets längd är cirka 7 kilometer. Den planerade vägsträckan utgår från Vartiola, vid anslutningen 5400 på landsvägen och passerar söder om tätorten Melalahti. Vägavsnittet slutar i öster vid anslutningen 16441 för landsvägen.

Trafikeringen för den planerade vägsträckan hämmas av vägens smalhet, kullar och krökning. Omkörningsmöjligheterna är begränsade. Riktningen på vägavsnittet går under kraven även för 80km/h mätningshastighet och uppfyller därför inte kraven på riksvägen på servicenivå II. Det finns också brister i utjämningen av vägen.

Enskilda problem på riksvägen är det smala tvärsnittet av Kivisillansalmi-bron och stället mellan kyrkan och kyrkogården. Kivisillansalmi valvbro begränsar också trafiken för de tyngsta specialtransporterna enligt fordonsförordningen. Om skicket på bron försvagas måste en viktgräns sättas på bron.

De mest problematiska anslutningarna är den breda och okanaliserade anslutningen vid Keskustie och till landsväg 566 (Kaavintie). Sikten är dålig vid anslutningarna.

Den planerade vägsträckan har ingen separat cykelväg och därför är gång- och cykeltrafikens position osäker på motorvägens smala stränder.

PROJEKT OCH MÅL

Syftet med projektet är att förbättra trafikens säkerhet och smidighet. Landsvägsavsnittet kommer att förbättras genom användning av omkörningsfiler, utveckling av gång- och cykelförhållanden och genomförande av anslutningar till privata vägar och landsvägarna. Den nya vägsträckningen leds genom Hätilänsalmi, där en ny vattenbro byggs. Den nya vägförbindelsen med sina vattenvägsbroar kommer att göra det möjligt att transportera stora och tyngre föremål längs motorvägen.

Den cykelväg som är förknippad med den regionala huvudvägen fortsätter från korsningen vid landsväg 5400 (Savulahdentie) till tätorten Melalahti.

Utgångspunkten för den planerade vägsträckan är en mätningshastighet på 100 km/h och motsvarande tvärsnitt, längd lutning och riktning av motorvägen.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Kostnader uppskattas preliminärt till cirka 22 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet stödjer och förbättrar servicenivån av trafiken, resor och tjänster, utvecklingen av regionerna och uppnåendet av miljömål.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet förbättrar trafiksystemets funktion och trafiksäkerheten samt framtida trafikbehov. I projektet beaktas också Kuopio stads behov av markanvändning. Minskar och förebygger miljöskador.

Tillgänglighet

Trafikflödet i huvudvägnätet kommer att förbättras och restiderna kommer att förkortas. Planskilda anslutningar förbättrar trafikens smidighet och anslutning av det lägre vägnätet till riksvägen. Förbindelserna för pendling kommer att förbättras, vilket också förkortar restiderna. Valet av rutt för specialtransporter förbättras.

Trafiksäkerhet

Specificeras i samband med vägplanen.

Stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Att flytta landsvägen bort från tätbebyggelsen kommer att minska bullerföroreningarna och möjliggöra en utveckling av markanvändningen i tätbebyggelsen.

Skydd av grundvattnet minskar de skador och risker som orsakas av vägunderhåll och olyckor när det gäller vattenuttag.

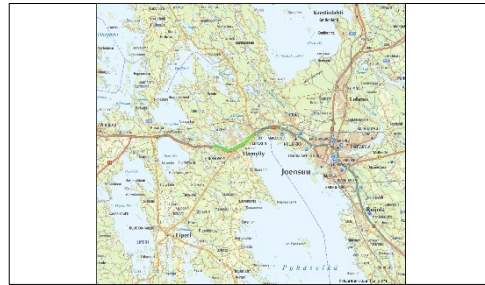
Effektivitet

Samhällsekonomisk effektivitet beräknas i samband med vägplanering.

Riksväg 9 förbättring vid Ylämylly, Libelits

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Förbindelsen från Kuopio till Joensuu (126 km) på riksväg 9 är en huvudled för landsvägar mellan landskapscentrum och utgör en del av den nationellt viktiga tvärförbindelsen mellan Åbo och gränsstationen Niirala. Vägavsnittet hör till det övergripande TEN-nätet och till klass II för huvudlederna. Säkerhetsbrister vid plankorsningarna och brister i trafikens smidighet försämrar vägsträckans trafikerbarhet.



NULÄGE

Planeringsobjektet ligger på riksväg 9 i tätortsområdet Ylämylly i Libelits kommun. Den planerade vägsträckan är 6 km lång. Vägavsnittet börjar vid Honkalampi-anslutningen och slutar före Hirsiniemi-planskilda anslutningen vid Joensuu. Mitt i planområdet finns Liperintie plankorsningen M 4706. Den planerade vägavsnittets framkomlighet hämmas särskilt av bristen på kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen Liperintie-plankorsningen. Trafikvolymerna i Ylämylly tätbebyggelse kommer att öka då markanvändningen ökar. Vid korsningen finns en 80 km/h hastighetsbegränsning. Plankorsningen för Ylämyllyntie finns på riksvägen vid Honkalampi. Nästan hela sträckan av riksvägen är belägen ovanför ett klass I grundvattenområde. Skydd för grundvattnet har inte gjorts på riksvägen. Riksvägen tangerar naturreservaten i norr. Den nuvarande bebyggelsen i närheten av riksvägen ligger huvudsakligen i bullerområdet och bullerskydd har inte genomförts. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

En planskild anslutning med direktramper planeras för Liperintie-korsningen. Riksvägen planeras med 2+2 körfält med mitträcke och 100 km/h hastighetsbegränsning. Till Honkalampi anslutningen planeras även en planskild lösning med parallella anslutningar. Korsningsbroar samt skydd för grundvatten och buller planeras för riksvägen. Planeringslösningarna stödjer också de långsiktiga målen för markanvändning och trafikflöde i Libelits kommun. Korsningsbroar samt skydd för grundvatten och buller planeras för riksvägen.

Syftet med projektet är att förbättra trafikens säkerhet och smidighet.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Kostnaderna för projektet uppskattas till cirka 49 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Projektet inkluderades i investeringsprogrammet 2022–2029 till betydligt lägre kostnader (20 mn €).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet bidrar till att uppnå målen i förordningen om huvudleder.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet stödjer och förbättrar servicenivån av trafiken, resor och tjänster, utvecklingen av regionerna och uppnåendet av miljömål. Projektet stöder tillgänglighets- och effektivitetsmål, särskilt på nationell nivå.

Tillgänglighet

Trafikflödet i huvudvägnätet kommer att förbättras och restiderna kommer att förkortas. Planskilda anslutningar förbättrar trafikens smidighet och anslutning av det lägre vägnätet till riksvägen.

Förbindelserna för pendling kommer att förbättras, vilket också förkortar restiderna. Tillgängligheten förbättras till de nya bostadsområdena i Liberits kommun på båda sidor om riksvägen. De planerade lösningarna försämrar inte funktionaliteten eller tillgängligheten när det gäller specialtransporter (SEKV), kollektivtrafiken eller gång- och cykeltrafiken. I enlighet med gällande arrangemang styrs långsam trafik från riksvägen till Ylämyllytie via Honkalampi planskilda anslutningen.

Trafiksäkerhet

I fråga om olyckor som lett till personskador uppnås en minskning på 31 procent. Antalet döda och allvarligt skadade personer minskar med totalt 95 procent.

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Planeringslösningarna stödjer Liberits kommunens trafik- och markanvändningsmålen i området.

Bekämpning av buller förbättrar miljöförhållandena i området. Antalet byggnader som utsätts för trafikbuller minskar med 88 procent.

Grundvattenskyddet minskar miljöriskerna.

Effektivitet

Projektets kostnadsnyttoförhållande är 0,5, dvs. projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt.

Riksväg 12 Tammerfors-Kangasala (sträckan Alasjärvi–Huutijärvi)

Uppgifterna uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 12 är en av Finlands viktigaste tvärgående förbindelser. Riksvägen spelar en betydande roll i Tammerfors stadsregion som en nationell, regional och lokal förbindelse. Planeringsavsnittet har betydande brister vad gäller trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken.



NULÄGE

När det gäller trafiken är riksväg 12 mycket viktig för Tammerfors stadsområde. Riksväg 12 från Alasjärvi till Huutijärvi ligger i städerna Tammerfors och Kangasala. Riksvägen är i dag en motortrafikled med ett körfält. Den förbättrade vägsträckans längd är ca 12 km. Vägsträckan är regelbundet överbelastat vid pendling.

Förbättring av riksvägen 12 är av stor betydelse för möjligheterna till markanvändning i stadsområdet. Det finns flera områden med hög tillväxt i det område som påverkas av vägen, varav Lamminrahka-Ojala-området, som kommer att byggas på gränsen mellan Tammerfors och Kangasala och kommer att ha omkring 13 000 invånare, är det mest betydelsefulla.

Den genomsnittliga trafikvolymen i planområdet 2019 var 9 200–22 500 fordon per dygn. År 2019 uppgick den tunga trafiken till 750–1 100 fordon per dygn. Trafiken är livligast vid Alasjärvi planskilda anslutning mellan riksvägarna 9 och 12. Enligt prognosen kommer trafikvolymen att öka till 12 200–36 800 fordon per dygn år 2040. På vägsträckan har det under fem år (2015–2019) inträffat 20 olyckor med personskador där sammanlagt 25 personer har skadats. Dessutom har det inträffat fyra olyckor med personskada vid rampkorsningarna eller vid sträckorna för korsande leder. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet består av följande åtgärder:

- Byggandet av fyra körfält på riksvägen genom att bygga ett nytt körfält i början av vägavsnittet norr om det aktuella körfältet och i slutet söder om det aktuella körfältet. Som vägens tvärsnitt används ett smalt, fyrfiligt tvärsnitt med mitträcke.
- Sju nuvarande planskilda anslutningar förbättras.
- Förbättring av gång- och cykelförbindelserna tvärs över riksvägen.
- Byggande av bullerskydd för att skydda både bostadsområden och Kirkkojärvi Naturaområde från buller.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. Vägplaneringen inleds 2023.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 116 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Riksväg 12 är en huvudväg enligt föreskriften och dess utbyggnad är i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

I och med projektet förverkligas målen för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Tillgänglighet

Servicenivån i trafiken förbättras och särskilt pendlingsproblemen minskar. Projektet förbättrar den regionala tillgängligheten och förbindelserna mellan landskapscentren.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras, särskilt vad gäller mötesolyckor på sträckan. I och med projektet minskar antalet olyckor som leder till personskador med 24 procent och antalet dödsfall i trafiken med 61 procent jämfört med nuläget.

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Projektet minskar koldioxidutsläppen från trafiken med cirka 4 000 ton per år i prognossituationen.

Hållbarhet

Gång- och cykelsäkerhet och servicenivåer kommer att förbättras.

Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafik med hög hastighet förbättras.

Projektet stöder utvecklingen av markanvändning.

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska.

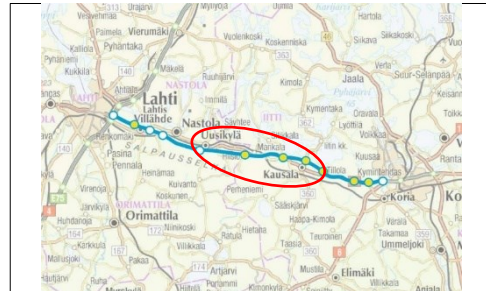
Effektivitet

Projektet är samhällsekonomiskt mycket lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 3,6.

Riksväg 12 Lahtis–Kouvola fas 1 (Nyby–Tillola)

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 12 är en nationellt och internationellt sett viktig tvärgående förbindelse mellan Lahtis och Kouvola med en varierande kvalitetsnivå samt dålig smidighet och trafiksäkerhet. Riksvägen förbättras i första fasen till en väg med omkörningsfält och mitträcke på det svagaste avsnittet Nyby–Tillola.



NULÄGE

Sträckan av landsväg 12 Lahtis–Kouvola är en viktig del av det öst-västliga motorvägsnätet (det övergripande TEN-T-nätet), en del av det finska huvudvägnätet (servicenivå I) och en betydande del av näringslivets transporter. Det finns mycket industri längs vägen och vägen fungerar som pendeltrafikförbindelse i Lahtis och Kouvola stadsområden, vilket syns som livlig vardagstrafik. Trafikvolymen på riksväg 12 varierar från 6 400–7 500 fordon per dygn och andelen tung trafik är stor (14–15 procent).

Trafiksäkerheten på sträckan Nyby–Tillola (25 km) är dålig, även om hastighetsbegränsningarna har sänkts. Under åren 2017–2021 inträffade 18 olyckor som ledde till personskador på vägsnittet, varav en ledde till dödsfall.

Riksvägen är exceptionellt smal och vägens geometri är dålig i Arola och Kausala. Omkörningsmöjligheterna är ringa och den livliga tunga trafiken orsakar köbildning i trafiken. I Kausala går vägen ca 5 km i stadsmiljö. Hastighetsgränsen är låg i Kausala och Arola (50–60 km/h) och i de övriga delarna av vägsträckan är den i huvudsak 80 km/h. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Dagens riksväg ligger i grundvattenområdet nästan hela vägen och det finns behov av skydd på flera platser. Trafiken orsakar störst bullerstörningar i Arola och Kausala, men också på andra håll orsakas bullerstörningar för bostäder vid vägarna.

PROJEKT OCH MÅL

Huvudvägen kommer att byggas som en väg med mitträcke och omkörningsfil (2+1 körfält) med erforderliga väg- och anslutningsarrangemang. Vägen byggs på den nya sträckan mellan Nyby, Arola, Kausala och Siperianmäki. Riksvägens hastighetsnivå är 100 km/h. Planskilda anslutningar byggs vid Kausala och Tillola, övriga anslutningar kommer att vara plankorsningar i första fasen. Korsningarnas ramper och de korsande vägarna samt korsningsområdena kommer att belysas och viltstängsel kommer att byggas längs landsvägen i hela planområdet. En kontinuerlig parallellväg bildas för vägen och anslutningarna till privata vägar kan ordnas till den. Förbindelserna för fotgängare och cyklisterna förbättras och bullerbekämpning skapas. Kollektivtrafikarrangemang av hög kvalitet kommer att genomföras på riksvägen i de planskilda anslutningarna vid Nyby och Kausala samt i samband med plankorsningen i Jokue. Parkeringsplatser kommer att byggas vid Arola invid riksvägen, som också kommer att fungera som kontrollpunkter för tung trafik. Grundvattenområdena skyddas.

Syftet med projektet är att avsevärt förbättra säkerheten, smidigheten, tillförlitligheten och förutsägbarheten för restiderna för långväga transporter och persontransporter samt för affärsresor och tjänsteresor.

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 156 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens smidighet och säkerhet på en huvudled av nationell betydelse, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet kommer att förbättra den internationella och interregionala **tillgängligheten**. Efter det att projektet har slutförts kommer riksväg 12 och 9 tt bättre uppfylla servicenivå- och kvalitetskraven för TEN-T:s övergripande nät och åtgärderna förbättrar tillgängligheten hos huvudförbindelsen till RRT-terminalen i Kouvola som är en del av TEN-T stomnätet.

Projektet förbättrar resornas och transporternas servicenivå genom att förbättra transporternas effektivitet och öka vägtrafiksäkerheten. Utbyggnaden av transportnätet kommer att möjliggöra en hållbar utveckling av stadsstrukturen, på grundval av den nuvarande markanvändningen, i takt med att landsvägstrafiken rör sig bort från stadsstrukturen. Arrangemangen för kollektivtrafik och den lätta trafiken säkerställer mobiliteten för olika befolkningsgrupper.

De arrangemang för kollektivtrafik, och lätt trafik som anges i planen kommer också att främja människors möjligheter att välja mer **hållbara** transportsätt.

Planlösningen har utnyttjat det befintliga transportnätet inom ramen för de krav på servicenivå som fastställs i vägförordningen, vilket har förbättrat planens samhällsekonomiska **effektivitet** och förbättrat åtgärdernas effektivitet.

Tillgänglighet

När den viktiga förbindelsen mellan Lahtis regionala centrum och Kouvola utvecklas ur näringslivs- och sysselsättningssynpunkt kommer regionernas tillgänglighet att förbättras. Dessa åtgärder kommer särskilt att förbättra godstrafikens och fjärtrafikens smidighet. Projektet kommer att förkorta restiderna, vilket också kommer att främja konkurrensvillkoren för marknadsbaserade kollektivtrafiktjänster och näringslivets konkurrenskraft.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna kommer att ha en betydande inverkan på trafiksäkerheten på vägsträckan. Den förbättrade vägsträckan kommer att öka säkerheten för både biltrafik och fotgängare och cyklister. I och med åtgärderna minskar antalet olyckor med personskador och dödsfall på vägavsnittet.

Projektet kommer att förbättra säkerheten för både passagerar- och transportverksamhet.

Stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet invånare som exponeras för buller kommer att minska med 390. De arrangemang för kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik som anges i planen kommer också att främja människors möjligheter att välja mer hållbara transportsätt. Markanvändningen kan också utvecklas i Kausala och Arola. Risken för förorening av grundvattnet minskar.

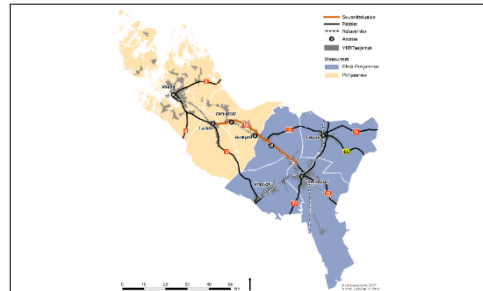
Effektivitet

Den största nyttan är väganvändarnas tidsbesparingar, då restiden förkortas med i genomsnitt sex och en halv minuter. Andra betydande fördelar är besparingar i olyckskostnader samt fordonskostnader och tidskostnader för tunga lastbilar. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,9.

Riksväg 18 Laihela–Seinäjäki

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 18 som är nationellt viktig förbinder Vasa, Seinäjoki och Jyväskylä stadsregioner. Vägens kvalitetsnivå är varierande mellan Laihela och Seinäjoki, och smidigheten och trafiksäkerheten är dåliga. På sträckan Vasa–Seinäjäki hör vägen till det stamnät för landsvägar som avses i förordningen om huvudleder och till servicenivåklass I.



NULÄGE

Förbindelsen Vasa–Seinäjäki utgör en förbindelse mellan två större regioncentrum och ingår i huvudledsnätet för landsvägar. Kommunerna har totalt cirka 217 000 invånare, varav 87 000 bor i kommunerna mellan regioncentrum och 130 000 i Vasa och Seinäjoki. Det finns ett stort antal arbetstillfällen i regionen och den mobilitet dessa orsakar kräver en landsväg eller spårförbindelse. Hela vägsträckan mellan Vasa och Seinäjoki hör till landsvägarnas huvudnät och servicenivå I i enlighet med landsvägsförordningen.

Trafikvolymen mellan Laihela och Seinäjoki är 5 500–8 650 fordon/dygn (KVL 2019), varav den tunga trafikens andel är 440–480 fordon/dygn. Varje år skadas i genomsnitt 12 personer i trafikolyckor på väg 18. Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 114 trafikolyckor som polisen känner till inträffat och som polisen fått kännedom, varav 24 har lett till personskador och 3 har haft dödlig utgång. Olycksgraden på förbindelsesträckan är cirka 5,5 personskadeolyckor/100 miljoner körkilometer. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Vägens geometri är för det mesta god, men en del av vägen har breddbrister. Problemet med vägvägnittet är den mycket höga trafiktätheten och den stora jordbrukstrafiken under sommaren, vilket stör trafiken på motorvägen och gör det svårt att förutse förflyttningar.

PROJEKT OCH MÅL

Målet är särskilt att förbättra säkerheten och smidigheten i fjärtrafiken och persontrafiken märkbart.

Den nuvarande fyrgrenade korsningen mellan riksväg 18 och landsvägarna 7013 och 7033 kommer att omvandlas till en planskild anslutning. Ett nytt avsnitt med 2+2 omkörningsfiler kommer att byggas väster om korsningen i riktning mot Laihela och den alltför smala vägen från den planskilda anslutningen österut mot Seinäjoki breddas ända till Kiikku. Dessutom kommer andra anslutningsarrangemang att genomföras i området för att minska antalet anslutningar.

TIDTABELL

Vägplanering pågår.

KOSTNADER

Den preliminära kostnadskalkylen för projektet är cirka 72 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140). Kostnadskalkylen kommer att specificeras allteftersom vägplaneringen fortskrider.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt förordningen om huvudleder. Riksväg 18 Seinäjoki–Laihela tillhör det nationella vägnätet på nivå I, som enligt lagen om transportsystem och vägar ska ha en hög servicenivå för fjärtrafik. Enligt vägtrafikförordningen ska huvudleder i nivå I ha säkra omkörningsmöjligheter med jämna mellanrum och anslutningarna ska vara sådana att de inte påtagligt stör trafiken i huvudriktningen. Projektets åtgärder kommer att förbättra servicenivån på riksväg 18 mellan Seinäjoki och Laihela i enlighet med nivå I för huvudlederna.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Genom att förbättra vägnätet mellan de två regionala centrumen kommer projektet särskilt att genomföra tillgänglighets- och trafiksäkerhetsmål. Även förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras genom projektet.

Tillgänglighet

Ökade hastigheter och avlägsnandet av en rusningsbildande plankorsning kommer att förbättra regionernas tillgänglighet och bidra till ett smidigt trafikflöde. Förbättrade anslutningsarrangemang kommer också att stödja utvecklingen av markanvändningen i området enligt generalplanerna.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten kommer att förbättras avsevärt då den farliga plankorsningen försvinner och antalet anslutningar från privata vägar kommer att minska. Dessutom kommer det nya omkörningsavsnittet att förbättra trafiksäkerheten genom att erbjuda säkra omkörningsmöjligheter och minska antalet riskfyllda omkörningar i ett större område.

Stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektets inverkan på koldioxidutsläpp är ringa.

Hållbarhet

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Parallella vägar och korsningsbroar ökar säkerheten för lokaltrafiken.

Effektivitet

Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,9. Bedömningen uppdateras i vägplaneringen.

Riksväg 19 Seinäjoki–Lappo, fas 2

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Riksväg 19 är en huvudled i södra Österbotten och en del av huvudledsnätet i enlighet med förordningen om huvudleder. Trafikvolymen på riksväg 19 ökar snabbt. Att bredda vägvagnittet Seinäjoki–Lappo, där det råder stor risk för olyckor, till fyra körfält och ändra korsningarna kommer att förbättra trafiksäkerheten och trafikflödet.



NULÄGE

Södra Österbottens huvudled, riksväg 19, betjänar fjärtrafiken och markanvändningen och näringslivet i stadsområdena Seinäjoki och Lappo. Vägen ingår i huvudledsnätet i servicenivåklass I.

Avsnittet Seinäjoki–Lappo längs riksväg 19 är ett vägvagnitt med flera problem. Trafiksäkerhetssituationen är dålig och smidigheten är utmanande längs vägvagnittet, bland annat på grund av den stora volymen tung trafik och den långsamma jordbrukstrafiken. Det finns få möjligheter till säkra omkörningar längs vägvagnittet. Den tidigare hastighetsgränsen på 100 km/h på väg har redan sänkts för flera år sedan på grund av ökade trafikvolymerna på 80 km/h och en försämrad säkerhetssituation. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

Trafikvolymen på riksväg 19 i planeringsavsnittet är 9 300–13 000 fordon/dag (KVL 2019). Mängden tung trafik är 950–1 260 fordon/dygn (KVLRS 2019).

Under de senaste fem åren (2017–2021) har totalt 71 trafikolyckor som polisen känner till inträffat i planeringsområdet, varav 13 har lett till personskador och 4 haft dödlig utgång. Personskadeolyckorna hopar sig främst vid plankorsningarna. Olycksfrekvensen är 4,4 personskadeolyckor/100 miljoner körkilometer (Tarva), vilket är det nationella genomsnittet för motorvägar.

PROJEKT OCH MÅL

I projektet förbättras stegvis vägsträckan från Kivisaari planskilda anslutning i Seinäjoki till Ritämäki planskilda anslutning i Lappo. I åtgärderna ingår också anslutningsarrangemang och bullerbekämpning. Projektet bidrar till de mål som anges i landskapsplanen samt i den regionala och riksomfattande trafiksystemplanen genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet.

I den första projektfasen byggs omkörningsfält 2 + 2 i Lappo och Nurmo samt Atria planskilda anslutning. I följande projektfas byggs vägsträckan så att målläget 2 + 2 (hastighetsbegränsning 100 km/h) uppnås på hela sträckan mellan Seinäjoki och Kovero i Lappo. Målnivån kräver utarbetande av vägplaner för sträckan mellan Kivisaari-korsningen och Nurmo-korsningen, för sträckan mellan Nurmo-korsningen och Lappo-korsningen och för sträckan mellan Lappo omkörningsfil och den planskilda anslutningen i Kovero. För sträckan mellan de planskilda anslutningarna i Kovero och Ritämäki ska dessutom en rapport upprättas om vilka alternativ som ska tillämpas.

Projektet bidrar till de mål som anges i landskapsplanen samt i planerna för trafiksystem för regionen och landet genom att förbättra tillgängligheten och effektiviteten i vägnätet. Att förbättra trafiksäkerheten är också ett av de viktigaste målen för projektet, eftersom många allvariga olyckor inträffar inom vägvagnittet i dag.

TIDTABELL

Vägplaneringen har påbörjats för sträckan mellan Kivisaari och Atria planskilda anslutningar samt för sträckan Hippimäki–Muurimäki.

KOSTNADER

Det finns ingen aktuell kostnads kalkyl för den andra projektfasen. Kostnads kalkylen färdigställs allteftersom vägplaneringen fortskrider.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektets åtgärder kommer att förbättra servicenivån på riksväg 19 mot en servicenivå enligt nivå I för huvudlederna.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet genomför målen i den riksomfattande trafiksystemplanen vad gäller mål, särskilt tillgänglighet, effektivitet och trafiksäkerhet. Dessutom kommer trafikens smidighet att förbättras och trafikflödet att bli smidigare, vilket också kan ha en minskande effekt på transportutsläppen.

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras regionalt och nationellt, eftersom vägavsnittet också har stor betydelse i fjärtrafiken.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras markant. I planeringsområdet är riksväg 19 problematisk när det gäller trafiksäkerheten, eftersom samma väg används av långväga och lokal samt långsam jordbrukstrafik, men säkra omkörningsmöjligheter saknas. Även anslutningsarrangemangen är bristfälliga, eftersom många anslutningar saknar kanaliseringar och det finns många privata anslutningar.

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Bullerstörningarna minskar. Arrangemangen med privata vägar minskar behovet av jordbruks- och skogstrafik på riksvägen.

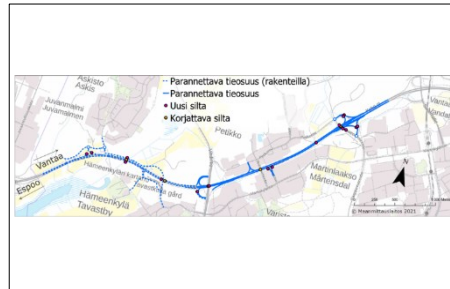
Effektivitet

Samhällsekonomiska granskningar av projektets andra fas görs i samband med den vägplanering som pågår.

E18 stamväg 50 Ring III Gammelgård–Vandaforsen

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

E18 Stamväg 50 (Ring III) är en viktig förbindelse för både inhemsk och internationell trafik och vägens funktionalitet måste säkerställas nu och på lång sikt. Den ökade trafikmängden och de för korta accelerationskörfälten orsakar störningar och olyckor på avsnittet Gammelgård–Vandaforsen. Ett tredje körfält och förbättring av anslutningarna föreslås.



NULÄGE

Ring III är en del av den centrala TEN-T-korridoren, E18-vägen och huvudledningsnätet enligt förordningen om huvudleder. Ring III är den viktigaste matarförbindelsen för landtransporter på Helsingfors-Vanda flygplats, förmedlare av godstrafikflöden i Nordsjö hamn och en mycket viktig intern stamförbindelse i huvudstadsregionen.

Trafiken på Ring III mellan Gammelgård och Vandaforsen är stor (mer än 50 000 fordon per dag). Förutom den höga trafikvolymen orsakar för korta accelerationsfält för ramper och busshållplatser problem. Den höga trafikvolymen vid rusningstid och bristfälliga arrangemang orsakar störningar och olyckor. Trafikvolymerna väntas öka ytterligare, vilket kommer att förvärra trafikstockningarna. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Mellan Gammelgård och Vandaforsen är syftet att förbättra smidigheten och säkerheten i trafiken på Ring III och lederna som ansluter till den. För vägen har man planerat en tredje fil på båda körbanorna på sträckan Tavastby planskilda anslutning–Kvarnbacka planskilda anslutning. På de korta anslutningsavstånden är tvärsnittet 4+4-filig på grund av växlingssträckorna. Utöver de extra filerna omfattar projektet en förbättring av ramparrangemangen med anknytning till Skrapbergsvägens och Petikkos planskilda anslutningar och de filarrangemang för Tavastby planskilda anslutning som ännu inte har beslutats att genomföras. Gång- och cykeltrafikens servicenivå förblir som tidigare. De viktigaste åtgärderna är de olika nivåerna av promenader och cykling i korsningarna Rietomtevägen och Skrapbergsvägen.

TIDTABELL

Vägplanen för avsnittet Gammelgård–Vandaforsen äger laga kraft. Genomförandet kan påbörjas omedelbart.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 49 miljoner euro (MAKU 2015; 100=140).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet stödjer målen för servicenivån på resor och transporter i och med att det gäller en nationellt och regionalt viktig huvudväg.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet stödjer framför allt målet om ett effektivt trafiksystem i Trafik 12-planen.

Tillgänglighet

Förbättrat trafikflöde förbättrar tillgängligheten till servicens och näringslivets enheter.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att förbättra trafiksäkerheten något, men den ökade förmedlingskapaciteten beräknas öka genomsnittshastigheten, vilket kommer att inverka negativt på olyckornas allvar.

Ytterligare körfält och förbättrade avfarter, anslutnings- och blandningsfält kan minska risken för olyckor kopplade till hög trafiktäthet, särskilt olyckor vid körfältsbyte och påkörning bakifrån. Att flytta gång- och cykeltrafiken till en annan nivå förbättrar säkerheten (och det smidiga flödet för biltrafiken) i Rietomsvägens korsning, när trafiken från ringen inte behöver undvika de som går över vägen. Minskning av antalet tunga arbetsolyckor med cirka 0,14 (3 procent)

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Projektet kommer att minska koldioxidutsläppen som orsakas av trafikstockningar med cirka 1400 ton per år (4 procent).

Hållbarhet

Ytterligare körfält och förbättringar av busshållplatser kommer att underlätta kollektivtrafiken längs Ring III.

Effektivitet

De största fördelarna kommer från tids- och fordonskostnadsbesparingar för trafikanterna. Projektet är samhällsekonomiskt mycket lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 3,0.

E18 stamväg 40 Nådendal–Reso

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Vägavsnittet mellan Nådendal och Reso avviker avsevärt från de övriga vägavsnitten längs E18. Ringvägen i Åbo är ibland en väg för blandad trafik med två körfält som inte uppfyller de mål som satts upp för de viktigaste vägförbindelserna och det transeuropeiska transportnätet. Målet för förbättringen av ringvägen är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, göra trafiken smidigare och säkrare samt stödja stadsregionens förutsättningar för tillväxt.



NULÄGE

Åbo tätort och de riksvägar som anländer dit (riksväg 1, riksväg 10, riksväg 9, riksväg 8) och Åbo och Nådendals hamnar är förbundna med en 30 km lång ringväg E18 Åbo, som är en del av stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet.

För närvarande är ringvägen belastad på många ställen. Plankorsningarna på avsnittet Nådendal–Reso och sträckan Vanto–Kaanaa med 2 körfält är regelbundet överbelastad av morgon- och kvällspendeltrafik. Det finns ett ställe med dålig kontinuitet vid den planskilda anslutningen vid Neste på E18. Dessutom finns det flera övergångsställen på samma plan längs E18. Trafikvolymen mellan Nådendal och Raisio/Åbo är 9 300–19 400. Tung trafik utgör 4-9 procent.

Trafiksäkerhetsnivån är svag. På vägavsnittet inträffar i genomsnitt två olyckor som leder till personskador per år. Det har skett två dödsolyckor under de senaste fem åren. Bristerna i servicenivån har identifierats i den strategiska lägesbilden.

PROJEKT OCH MÅL

Målet är att uppfylla kraven för TEN-T-stomnätet inom Nådendals och Resos stadsstrukturer. E18 kommer att byggas med fyra körfält mellan Nådendal och Reso. Fyra nya planskilda anslutningar kommer att byggas och tre planskilda anslutningar kommer att förbättras nästan helt genom ombyggnad. Dessutom kommer en underfart för vilt att byggas och man kompletterar de parallella gatuarrangemangen och den lätta trafiken. Banan som leder till oljeterminalen i Nådendal kommer att förnyas längs ringvägen. Betydande mängder bullerskydd byggs upp. Projektet är en del av utvecklingen av E18 Åbos ringled.

TIDTABELL

Vägplaneringen pågår och färdigställs hösten 2023. Redo för genomförande tidigast 2025.

KOSTNADER

Kostnaderna uppskattas preliminärt uppgå till cirka 186 miljoner euro (MAKU 140, 2015=100). Projektets har FSE-potential som en väg som leder till hamnen, men dess nytto-kostnadsförhållande är otillräcklig för FSE-sökning. Stöd för projektets vägplan söktes i CEF2021-utlysningen, men projektet valdes inte ut för finansiering.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet säkerställer kontinuiteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till de nationellt viktiga hamnarna, oljeterminalen och Meyers varv. Servicenivån på vägavsnittet förbättras så att den motsvarar kraven på TEN-T-nätet.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. När det gäller att organisera kollektivtrafiken kommer ringvägens och de parallella vägarnas position i

transportsystemet att bli tydligare och projektet kommer att erbjuda nya möjligheter för snabb kollektiv- och cykeltrafik mellan Nådendal och Åbo.

Tillgänglighet

Projektet kommer att förbättra den regionala strukturen och nätverken i Åbo stad både nationellt och internationellt. Projektet kommer att stödja den planerade integrationen av stads- och markanvändningsstrukturen i Åbo stadsregion och en närmare anslutning av den nordliga tillväxtzonen till EU:s centrala TEN-T-vägnät.

Projektet skapar regionala förutsättningar för nya investeringar av näringslivet och stärker konkurrenskraften genom att stödja bl.a. utvidgning av verksamheten vid Åbovarvet Meyer Turku och vid Blue Industry Park, som är nära anknutet till varvet.

Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart. De främsta fördelarna med projektets åtgärder är mötes-väggkorsningsolyckor, som nästan helt försvinner (minskat antal personskador 0,43 personskadeolyckor/år och minskat antal dödsfall i trafiken 0,05 olyckor med dödlig utgång/år).

Stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

I det område som berörs av projektet kommer de bullerområden som överskrider riktvärdena och antalet exponerade invånare att bli färre. Utsläpp som är direkt hälsofarliga, dvs. kväveoxider (NO_x), kolväten (HC), kolmonoxid (CO) och partiklar bedöms minska. Flödet i botten av Resoviken förbättras.

Positiva effekter på villkoren för kollektivtrafik, promenader och cykling.

Effektivitet

Nyttokostnadsförhållandet är 0,8. Projektbedömningen uppdateras i vägplaneringen.

Landsväg 101 Ring I vid Marknuten, Esbo

Uppgifterna
uppdaterade

Ring I är en viktig ringled i huvudstadsregionen och Finlands livligaste landsväg, som förenar bl.a. riksvägarna som leder till Västra hamnen och Helsingforsregionen. Västra och mellersta delen av Ring I är en viktig rutt för nationell och långväga regional godstrafik, där lastbilstrafikens funktionssäkerhet ska tryggas. Korsningen med Kalevalavägen är den enda plankorsningen på Ring I mellan Lahtisleden och Västerleden och den är en betydande olägenhet med tanke på trafikens funktion, smidighet och säkerhet. Målet för projektet är i synnerhet att förbättra trafiksystemets funktionssäkerhet och trafiksäkerheten.



NULÄGE

Ring I förenar radiella leder in till Helsingfors centrum och kopplar bostads- och arbetsplatsområden till varandra och till andra huvudleder i regionen. Ring I är också en viktig transportled som förenar Västra hamnen och riksvägarna. Kalevalavägens anslutning är viktig och livlig med tanke på markanvändningen och därifrån finns förbindelser till Hagalund och Otnäs. Anslutningen tjänar bl.a. trafiken i Otnäs campusområde och i knutpunkten för Västmetron och Spårjokern, där markanvändningen utvecklas.

Trafikmängden på Ring I i planeringsområdet är numera (2019) cirka 46 000 körningar/vardagsdygn och på Kalevalavägen 19 000 körningar/vardagsdygn. Fram till 2030 förutspås vardagstrafiken på Ring I öka med cirka 11 procent utan den planskilda anslutningen i Marknuten och 20 procent om förverkligas. Bakom den exceptionellt stora ökningen ligger bl.a. förbättringsprojekten i de västra delarna av Ring I och den förväntade ökningen i markanvändningen i Otnäs, Kägeludden, Hagalund, Torvknuten och Bergans.

Trafikflödet är störningskänsligt och under rusningstider uppstår dagligen långa köer på de kritiska avsnitten. I en plankorsning som är känslig för olyckor uppstår också oförutsedda störningar som kan orsaka långa fördröjningar även utanför trafiktopparna. Restiden är inte förutsägbar.

Vid Kalevalavägens anslutning har man varit tvungen att stänga körfält då havsvattennivån stigit med cirka 1 meter från basnivån och vattnet översvämmat vägen vid anslutningen.

PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar följande åtgärder:

- Kalevalavägens nuvarande plankorsning med trafikljus förbättras så att en planskild anslutning byggs (Marknuten)
- Det nuvarande övergångsstället för gång- och cykeltrafiken över Kalevalavägen omvandlas till en underfart
- Risker för översvämningar på Ring I minskas med hjälp av en dammkonstruktion.

Målet är att förbättra funktionssäkerheten och trafiksäkerheten på den viktiga ringleden.

TIDTABELL

Vägplanen för sträckan Kalevalavägen-Riksväg 1 har godkänts till de delar som gäller förbättringen av Bredviksknuten. Godkännandet av vägplanen för Marknuten kan främjas när detaljplanesituationen klarnar.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 56 milj. euro (MAKU 140, 2015 = 100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet förbättrar trafiksystemets effektivitet särskilt med tanke på näringslivets transporter.

Tillgänglighet

Trafiksmidigheten förbättras och känsligheten för störningar minskar avsevärt. Restiden för transporter i Västra hamnen blir mer förutsägbar.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras. Antalet olyckor som leder till personskador kommer att minska med 0,4 olyckor per år.

Stävjanget av klimatförändringen och anpassningen till den

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Antalet personer som bor i bullerområdet minskar med 141 personer.

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. De trafikmässiga hindren på Ring I minskar.

Projektet och de tillhörande planerna för markanvändningen syftar till att Otnäs och Hagalunds områden ska knytas närmare den övriga samhällsstrukturen.

Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 2,1.

Landsväg 815 Förbättring av Lentokentäntie

Uppgifterna
uppdaterade 3.1.2023

Lentokentäntie (landsväg 815) är huvudtrafikförbindelsen för Uleåborgs flygplats och Karlö, och den utvecklas som en högklassig väg. På vägen och i plankorsningarna förekommer problem med smidigheten och säkerheten. Utvecklingen av kommunernas markanvändning förutsätter en utveckling av trafikarrangemangen på Lentokentäntie. Man planerar att förbättra Lentokentäntie till en 2+2-filig väg med mitträcke. Plankorsningarna förbättras på den befintliga platsen, broar rustas upp och breddas, och bullerskydd ska byggas.



NULÄGE

Lentokentäntie lv 815 ligger inom Uleåborgs stads och Kempeles kommuners område. Vägen går genom Oulunsalos tätort till Uleåborgs flygplats. Lentokentäntie är också en del av vägförbindelsen mellan Karlö och Uleåborg. Vägen är i huvudsak 2-fältig och korsningarna är plankorsningar. På vägen finns belysning och en lätt trafikled. På vägvägsnittet finns 4 underfarter, 2 vattenvägsbroar och en järnvägsövergång. Detaljplaneområdena är belägna i ändorna av planeringsavsnittet. Söder om vägen ligger Kempeleenharju grundvattenområde. Det finns bullerhinder på en del ställen. Viken Kempeleenlahti är ett naturreservat (t.ex. fågelskyddsområde).

Mängden vardagstrafik (KAVL 2019) är 16 300–19 200 fordon/dygn (tung trafik 2–3,5 procent). Prognosen för vardagstrafiken (KAVL 2040) är 23 000–26 000 fordon/dygn. 55 bussar går i båda riktningarna på vintern vardagar.

Trafiksäkerhetssituationen motsvarar genomsnittet. På vägen och i korsningarna förekommer redan i dag problem med smidigheten och säkerheten. Korsningarna är överbelastade under högtrafik. Utbyggnaden av markanvändningen i kommunerna kräver förbättringar av anslutningsarrangemangen. Bullerbekämpningen måste kompletteras. Vattenbron och spåröverfarten är fortfarande i tillfredsställande skick.

PROJEKT OCH MÅL

Lentokentäntie kommer att utvecklas som en högkvalitativ rutt och som en förbindelse till Uleåborgs flygplats och Karlö. Utvecklingsåtgärderna är följande:

- En smal väg med mitträcke och 2+2 fält på avsnittet Hailuodontie (regionväg 816)–rampanslutningen till riksväg 4 (4,4 km, vägbredd 17,7 m).
- Byte och reparation av broar.
- Ytterligare körfält rakt fram, förlängning av avtagningsfilerna och körfält för fri höger i en riktning vid trafikjuskorsningen vid Limingantie.
- Hailuodonties rondell kommer att byggas som en turborondell.
- Den parallella gång- och cykelvägen i riktning med landsvägen förlängs till en bredd av 4m
- Befintligt bullerskydd kommer att förnyas och höjas och nytt bullerskydd kommer att byggas
- Ny tunnel och gång- och cykelförbindelse till Santaniemi
- Busshållplatser förnyas

Syftet är att förbättra trafiksäkerheten, smidigheten och plankorsningarnas funktionalitet. Säkerställa funktionaliteten hos trafiken till Uleåborgs flygplats och Karlö och förbättra förutsägbarheten när det gäller restider. Förbättrar förutsättningarna för markanvändning i regionen, minskar trafikbuller och förbättrar boendekomforten samt möjliggör utveckling av kollektivtrafiken.

TIDTABELL

Vägplanen är klar. En byggnadsplan håller på att utarbetas.

KOSTNADER

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 34 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Projektet främjar trafikens funktionalitet, säkerhet och hållbarhet, så projektet genomför den centrala lagstiftningen från kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

I den riksomfattande trafiksystemplanen (Transport 12) fastställs följande tre mål:

- Människornas möjligheter att välja mer hållbara reseformer förbättras – särskilt i stadsregioner.
- Trafiksystemet garanterar tillgängligheten för hela Finland och tillgodoser de behov som näringsliv, sysselsättning och boende har.
- Trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

Projektet förbättrar transportsystemets hållbarhet genom att utjämna trafiken i planeringsområdet, vilket direkt avspeglas i besparingar i utsläppskostnader. Dessutom minskar projektet antalet människor som utsätts för trafikbuller över 55 dB i planeringsområdet med nästan 30 invånare. Projektet förbättrar också gång- och cykelförhållandena i närheten av flygplatsen. I samband med projektet kommer flygplatsens hållplatsinfrastruktur att förbättras och projektet kommer att möjliggöra omvandling av de extra körfälten på Lentokentäntie till kollektivtrafikfält på längre sikt.

De största fördelarna med projektet kommer att uppnås genom vägtrafikanternas resekostnader. Projektet minskar avsevärt restiden för både lätta och tunga fordon på Lentokentäntie. Särskilt under rusningstid minskar restiden avsevärt, vilket har en inverkan särskilt på pendlingen. Projektet kommer att förbättra tillgängligheten till befintliga och framväxande bostadsområden och främja tillgängligheten till Uleåborgs flygplats från riksväg 4.

Tillgänglighet

Åtgärderna kommer att förbättra trafikflödet och trafiksäkerheten i hela planeringsområdet. Eftersom Lentokentäntie är en förbindelse till flygplatsen kommer projektet att påverka både det regionala och det nationella transportsystemet genom att flygplatsen blir mer tillgänglig.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten. Som ett resultat av projektet kommer fotgängar- och cykelförhållanden och säkerhet också att förbättras på regional nivå.

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet har liten påverkan på koldioxidutsläppen, vilket främst beror på att transporterna inom projektområdet blir smidigare.

Hållbarhet

En gång- och cykelväg parallellt med Lentokentäntie kommer att byggas ut i planeringsområdet till en bredd av 4 m, vilket kommer att förbättra förutsättningarna för fotgängare och cykling i planområdet. Projektet kommer också att omfatta byggandet av en ny underfart för fotgängare och cyklar, som kommer att utgöra en ny förbindelse till Santaniemi. Projektet kommer att förbättra den parallella fotgängar- och cykelvägen längs Limingantie till bananplanet på ett avstånd av ca 500 m, vilket kommer att bidra till att förbättra cykelförhållandena i planområdet.

De befintliga kollektivtrafikledernas smidighet kommer att förbättras i takt med att trafikstockningarna minskar. Busshållplatserna kommer också att förnyas i planområdet, vilket kommer att bidra till att förbättra förhållandena för kollektivtrafiken. På längre sikt kommer projektet också att göra det möjligt att omvandla de yttre körfälten till kollektivtrafikfält.

Projektet främjar också utvecklingsmöjligheterna för markanvändning i Oulunsalo, Karlö och Kempele. I samband med projektet har dubbelspårsreservationen beaktats vid utformningen av överfarten över Oulunlahti.

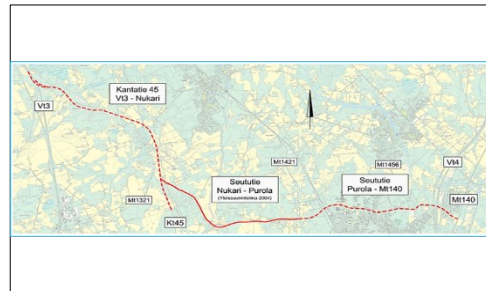
Effektivitet

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,2.

Landsväg 1452 Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland fas 1 (sträckan Nukari-Purola)

Uppgifterna uppdaterade 3.1.2023

Alternativen för att förbättra logistikförbindelserna i Mellersta Nyland har utvärderats i Mellersta Nylands tvärförbindelseundersökning 2015. Den första förbindelsen som ska utvecklas enligt MBT2019-planen för Helsingforsregionen är den norra förbindelsen i Träskända på sträckan riksväg 3–riksväg 4.



NULÄGE

De icke-kontinuerliga tvärförbindelserna i Mellersta Nyland orsakar problem för både personbilstrafiken och den tunga trafiken. Den mest direkta förbindelsen från södra Mellersta Nylands logistikområden mot riksväg 3 går för närvarande via huvudväg 45 genom Hyrylä centrum, där tung trafik orsakar olägenheter för lokal trafik och markanvändning. Även i nivå med Träskända är vägarna mot riksväg 3 inkonsekventa och delvis olämpliga för tung trafik. I de norra delarna av Träskända finns arbetsplatsområden som kommer att utvecklas i framtiden och de ökar transportererna i riktning mot riksväg 3.

PROJEKT OCH MÅL

Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland betjänar nationella och regionala logistikområden mellan riksväg 4 och riksväg 3. Vägförbindelsen minskar den tunga trafikbelastningen på andra tvärgående vägförbindelser i Mellersta Nyland.

Den norra vägförbindelsen i Mellersta Nyland kommer att genomföras i etapper mellan riksväg 3 och landsväg 140 (Gamla Lahtisvägen). Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland består av tre avsnitt. Längst i norr finns förbättringen av huvudväg 45 mellan riksväg 3 och Nuckars ca 9 km, i mitten vägsträckan mellan Nuckars och Bobäck i den nuvarande terrängkorridoren ca 7 km. Den östra delen ligger främst i staden Träskända och gäller förbättringen av riksväg 1452 på avsnittet Purola–landsväg 140, ca 7 km.

TIDTABELL

Behöver en vägplan.

KOSTNADER

Projektets kostnader klarnar när delprojekten är klara. Kostnadskalkylen för stamväg 45 (Nuckars–riksväg 3) är 24 miljoner euro. Nuckars–Purola ca 28–36 miljoner euro och landsväg 1452 Vähänummentie (Purola–landsväg 140), fasen 1 11 miljoner euro och fas 2 44 miljoner euro. Kostnadskalkylen för projektet är sammanlagt cirka 107–115 miljoner euro (MAKU 140; 2015=100).

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet kommer att uppfylla tillgänglighetsmålet i programmet Transport 12 genom att det förbättrar servicenivån för transportererna i Helsingforsregionen. Projektet främjar också indirekt säkerheten i stadstrafiken och utvecklingen av stadsstrukturer genom att den tunga trafiken flyttas bort från Hyrylä tätort.

Tillgänglighet

Förbättrat trafikflöde förbättrar tillgängligheten till näringslivets enheter

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten. Gång- och cykelvägar och underfarter förbättrar säkerheten.

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Projektet kommer att minska koldioxidutsläppen med 4,2000 t/år.

Hållbarhet

Mängden tung trafik i Hyrylä centrum minskar. Trafiknätet i Hyrylä centrum och trafiksäkerheten kommer att förbättras. Möjligheterna till att utveckla markanvändningen i regionen kommer att förbättras. Risken för förorening av grundvattnet minskar till följd av grundvattenskyddet.

Effektivitet

Projektets nyttokostnadsförhållande är 1,2–2,0.

Landsväg 1002 och landsväg 11039 Skåldö bro

Uppgifterna
uppdaterade
25.3.2023

Skåldö ligger i Raseborgs stad cirka 6 kilometer söder om Ekenäs centrum. Nuförtiden trafikerar Skåldöfärjan mellan landsvägarna 1002 och 11039 och förbinder öarna Skärlandet och Torsö med fastlandet. Projektet förbättrar avsevärt öarnas tillgänglighet. Färjrutten är cirka 460 meter lång. Projektet ingår i ett riksomfattande program som gäller ersättning av korta färjsträckor med broar.



NULÄGE

Landsväg 1002 leder från Ekenäs centrum till Skåldö, där vägförbindelsen nuförtiden sköts med färja. På ön fortsätter förbindelsen som landsväg 11039. Hastighetsbegränsningen på fastlandet är 70 km/h och på ön 80 km/h. Skåldö färjled korsas av en farled som hör till stamfarleden för båtar och vars djup är 3,0 meter.

Färjan trafikerar kl. 5–24 enligt tidtabell (3–4 turer/h) och på natten vid behov. Färjan rymmer cirka 30 personbilar och har en nyttolast på 150 ton. Trafikmängden på färjan är cirka 650 fordon per dygn.

Färjan orsakar en genomsnittlig fördröjning på 11 minuter för trafikanten. På grund av större trafikmängd är väntetiderna längre på sommaren. Brådska till färjan har orsakat omkörningar och farliga situationer i vägtrafiken.

För väghållaren orsakar färjan underhållskostnader.

PROJEKT OCH MÅL

Målet för projektet är att minska de kostnader som användningen av färjan ger upphov till.

I projektet ersätts den nuvarande färjförbindelsen med en fast bro.

TIDTABELL

Utarbetandet av utredningsplanen inleddes hösten 2022 och utredningsplanen färdigställs i slutet av 2023.

KOSTNADER

Den preliminära kostnadskalkylen för Skåldö bro är cirka 22 milj. euro (MAKU 140 (2015=100)). Kostnadskalkylen preciseras i samband med utredningsplanen.

KONSEKVENSER

Hur kommer projektet att genomföra viktig lagstiftning inom kommunikationsministeriets administrativa sektor (t.ex. lagen om trafiksystem och landsvägar, banlagen osv.)

Förbättrar avsevärt tillgängligheten till öarna Skåldö och Torsö. Trafikutsläppen minskar.

Hur förverkligas målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen genom förslaget

Projektet stöder målet om tillgänglighet i Trafik 12-planen genom att avsevärt förbättra tillgängligheten till öarna Skåldö och Torsö. Trafikutsläppen minskar.

Tillgänglighet

Förbättrar avsevärt tillgängligheten till öarna Skåldö och Torsö.

Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten i området.

Stävandet av klimatförändringen och anpassningen till den

Utsläppen från landsvägsfärjan försvinner, utsläppen från landsvägstrafiken minskar också.

Hållbarhet

Förbättrade förhållanden för fotgängare och cyklister samt för kollektivtrafiken.

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 2,0.

Åtgärder som anges i yttrandena om investeringsplanen 2022–2029 och 2023–2030 om programmet och andra åtgärder som har framkommit under det förberedande arbetet och som inte ingår i investeringsplanen

- Riksväg 1 Ytterligare körfält på avsnittet Domsby Esbo–Riksväg 2
- Riksväg 1 Bullerskydd i Veikkola
- Riksväg 2 Ulasöre planskilda anslutning, Björneborg
- Riksväg 2 vid Ulvsby
- Riksväg 2 Friby–Harjavalta inkl. Haistila planskilda anslutning
- Riksväg 2 Kantemaa anslutning, Punkalaidun
- Riksväg 2 Anslutningsarrangemang vid riksväg 9
- Riksväg 3 Förbättring av Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta, Helsingfors och Vanda
- Riksväg 3/korsningen med stamväg 67 och raksträckan i Tuiskula (det gemensamma avsnittet för riksväg 3 och stamväg 67)
- Riksväg 3 Planering och byggande av planskild anslutning i Mervi, Hattula samt tillhörande vägförbindelser
- Riksväg 3 Moreeni-Rastikangas planskilda anslutning
- Riksväg 3 Fortsatt planering av Lembois–Birkala–Tammerfors och Tammerfors ring två
- Riksväg 3 Lembois–Birkala (genvägen vid Puskiainen) och ring II Sääksjärvi–flygplatsen
- Riksväg 3 Lakalaiva–Sarankulma/Partola körfälts- och ramparrangemang, Tammerfors
- Riksväg 3 Tammerfors–Vasa fas 1, återstående objekt
- Riksväg 3 Ylöjärvi–Tavastkyro
- Riksväg 3 Ikalis–Sikuri
- Riksväg 3 Laihia centrum
- Riksväg 3 Ratikylä underfartsbro, Laihela
- Riksväg 3 Vasa (Helsingby)–Laihela
- Riksväg 4 Håkansböle byteshållplatser, Vanda
- Riksväg 4 Metsola–Jokivarsi bullerskydd, Vanda
- Riksväg 4 Ytterligare körfält Ring III–Kervo
- Riksväg 4 Bullerskydd i Kivisilta-området, Kervo
- Riksväg 4 Utveckling av anslutningen till Tuuliruusu serviceområde till en normal motorvägsanslutning
- Riksväg 4 Busshållplatser vid Mäntsälä station
- Riksväg 4 Lusi–Joutsa
- Riksväg 4 Planskild anslutning i Hartola tätort
- Riksväg 4 Utvecklingsbehov på sträckan Lusi–Oravakivensalmi
- Riksväg 4 Joutsa, andra bron över Joutsansalmi
- Riksväg 4 Majalahti planskilda anslutning, Toivakka
- Riksväg 4 vid Jyväskylä
- Riksväg 4 vid Palokka, Jyväskylä
- Riksväg 4 Vehniä–Äänekoski
- Riksväg 4 Äänekoski–Pihtipudas
- Trafiksäkerhet riksväg 4/E75: Kärsämäki tätort, underfarter för lätt trafik vid rondellen
- Riksväg 4 Pihtipudas–Pulkkila
- Riksväg 4 Pulkkila–Haurukylä
- Riksväg 4 vid Uleåborg
- Riksväg 4 Ijo–Haukiputaantie
- Riksväg 4 Uleåborg–Kemi, fas 2
- Riksväg 4 Ijo omfartsväg
- Riksväg 4 vid Simo tätort
- Riksväg 4 på sträckan Norra Ijo–Kemi
- Riksväg 4 Keminmaa–Muurola
- Riksväg 4 Hirvas–Rovaniemi

- Riksväg 4 vid Rovaniemi
- Riksväg 4 Polcirkeln–Vikajärvi, Rovaniemi
- Riksväg 4 Vikajärvi–Sodankylä
- Riksväg 4 Lättrafikled Ivalo–Enare
- Riksväg 4 Utsjoki gränsovergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- Riksväg 5 Lusi–Koirakivi, förbättring av trafiksäkerheten och servicenivån
- Riksväg 5 Hietanen–Pitkäjärvi
- Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio
- Riksväg 5 Siilinjärvi–Pöljä
- Riksväg 5 Nerkaa omfartsväg, Lapinlax
- Riksväg 5 Utveckling av Kemijärvi–Kuusamo
- Riksväg 5 Utveckling av Kemijärvi–Sodankylä
- Riksväg 5 Mer omfattande utveckling
- Riksväg 6 vid Kouvola, fas 1, den stora kritiska Kelti-bron
- Riksväg 6 Kullasvaara planskilda anslutning, Kouvola
- Riksväg 6 Villmanstrand–Imatra, omvandling till motorväg
- Riksväg 6 Imatra–Joensuu, fas 1
- E18 Riksväg 7 Västerkullavägens byteshållplatser
- E18 Riksväg 7 Förbättring av den planskilda anslutningen vid Sibboviken och byggande av expresshållplatser
- Riksväg 8 Utveckling av sträckan Björneborg–Åbo
 - Riksväg 8 Nousis–Virmo
 - Riksväg 8 Letala
 - Riksväg 8/riksväg 12 Den planskilda anslutningen i Raumo
 - Riksväg 8 Raumo–Euraåminne
 - Riksväg 8 Den planskilda anslutningen i Luvia
 - Riksväg 8 Luvia–Björneborg
 - Riksväg 8 Tegelbrukets planskilda anslutning, Björneborg
 - Riksväg 8 Laani–Hyvelä
 - Riksväg 8 Linjeavsnitten Hyvelä–Södermark
- Riksväg 8 Brorenovering i Lappfjärd
- Riksväg 8 Breddning (t.ex. Bäckliden–Övermark)
- Riksväg 8 Intelligent trafikled med tillhörande åtgärder
- Riksväg 8 Vasa–Karleby (omfattar flera separata helheter)
 - Riksväg 8 Giga Vasa-området vidare till områdena Fågelberget/Stormossen och Kuni
 - Återstående delar av Förbindelsevägen, Vasa
 - Förbättring av trafiksäkerheten på sträckan Ölis–Kärklax och omkörningsfälten i Oravais
 - Riksväg 8 och riksväg 19 i Ytterjeppo, samt genomförandet av korsningen mellan riksväg 19 och landsväg 7320
 - Riksväg 8 Byggande och färdigställande av omkörningsfält samt byggande och färdigställande av korsningarna i Kvevlax, Ytterjeppo och Kronoby Hopsala
 - Riksväg 8 Det fortsatta projektet i Karleby centrum för förbättring av Södra leden fram till korsningen med Kajanavägen, riksväg 28
- Riksväg 8 Omkörningsfält på sträckan Uleåborg–Vasa
 - Riksväg 8 Omkörningsfält Siikajoki–Brahestad–Kalajoki
 - Riksväg 8 vid Limingo
- Riksväg 9 Lundo–Aura
- Riksväg 9 vid Aura, vägarrangemang riksväg 9/stamväg 41
- Riksväg 9 Aura–Humppila
- Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi, fas 2 på sträckan Käpykangas–Orivesi
- Riksväg 9 Jämsä–Korpilahti
- Riksväg 9 Förbättring av sträckan Eteläportti–Muuramenjoki i Keljo till motorväg
- Riksväg 9 vid Jyväskylä

- Riksväg 9 Kanavuori–Lievestuore, inklusive de stora broarna i Leppävesi och Metsolahti
- Riksväg 9 och riksväg 13 vid Lievestuore
- Riksväg 9 Lievestuore–Hankasalmi
- Riksväg 9 Möjlighet till omkörningsfält på sträckan Kuopio–Suonenjoki
- Riksväg 9 Förbättring av anslutningen till Suonenjoki
- Riksväg 9 Anslutningen till väg 69 i Koskelo, förbättring av säkerheten
- Riksväg 9 Förbättring av sträckan Vartiala–Riistavesi
- Riksväg 9 Riistavesi, stora kritiska Kivisillansalmi bro
- Riksväg 9 Kuopio–Joensuu
- Riksväg 9 Förbättring av Noljakka planskilda anslutning, Joensuu
- Riksväg 9 Onkamo–Niirala
- Riksväg 9 Niirala gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- Riksväg 10 och riksväg 12 Åbo–Forssa–Lahtis samt stamväg 54, förbättrings- och investeringsbehov på grund av eventuella ändringar av funktionella klasser
- Riksväg 10 Avlägsnande av trafikljus i Ravattula, Åbo
- Riksväg 10 Kurvan i Lundo
- Riksväg 10 Arrangemang i Tavastehus
- Riksväg 10 och riksväg 12 Tavastehus–Lahtis
- Riksväg 10/landsväg 284 Projektet för grundvattenskydd i Vieremä
- Riksväg 11 Nokia–Häijää
- Riksväg 11/stamväg 44 Säkerhetshöjande åtgärder
- Riksväg 11 Fortsättning på riksväg 8, södra ringen i Björneborg
- Riksväg 11 Murhasaari, Nokia
- Riksväg 12 Nokia, Matiasala–Nokia, Kahtalammi Fyra körfält, körfältsarrangemang och byggande av planskild anslutning
- Riksväg 12 Nokia–Vittis, omkörningsfält
- Riksväg 12 Nokia–Sastamala
- Riksväg 12 och stamväg 65 Vaitinara planskilda anslutning, Tammerfors
- Riksväg 12 Förbättring av sträckan Kouvola–Tammerfors
 - Riksväg 12 Arrangemang för tvärgående förbindelser vid Teiskontie, Tammerfors
 - Riksväg 12 Tammerfors–Kangasala, sträckan Alasjärvi–Huutijärvi
 - Riksväg 12 Kangasala–Pälkäne
 - Riksväg 12 Lahtis–Kouvola, fas 1, Nyby–Tillola
 - Riksväg 12 Lahtis–Kouvola, fas 2, Joutjärvi–Nyby
- Riksväg 13 Grundläggande förbättring
- Riksväg 13 Utveckling av Honkolantie–Kyyjärvi
- Riksväg 13 Kangasniemi–Villmanstrand
- Riksväg 13 Vägarrangemang i Saarijärvi
- Riksväg 13 Saarijärvi (Asemankannas)
- Riksväg 13 Saarijärvi (Linnankyläntie)–Riksväg 4 Huutomäki
- Riksväg 13 S:t Michel–Villmanstrand, fas 1
- Riksväg 13 Villmanstrand–Nuijaamaa, inklusive arrangemangen vid gränsövergångsstället
- Riksväg 14 Juva–Nyslott–Parikkala
- Riksväg 14 Förbättring av sträckan Tuusmäentie–Kolkonrannantie, Juva och Rantasalmi
- Riksväg 15 och landsväg 370 Kouvola–Valkeala
- Riksväg 15 Kotka–Kouvola, fas 2
- Riksväg 18 Laihela–Seinäjoki, fas 1
- Riksväg 18 Omkörningsfält och Halkosaari planskilda anslutning
- Riksväg 18 Multia–Etseri
- Riksväg 18 och riksväg 23 Keuruu–Jyväskylä
- Riksväg 19 Seinäjoki–Ytterjeppo
- Riksväg 19 Seinäjoki–Lappo, fas 2
- Riksväg 19 Korsningsområdet vid Powerpark

- Riksväg 20 Uleåborg–Kuusamo, Korvenkylä–Kimminge
 - Planering och genomförande av tre viktiga omkörningsfält på sträckan Kuusamo–Uleåborg, ca 5–10 miljoner euro/par av omkörningsfält
 - Omkörningsfält på sträckan Uleåborg–Pudasjärvi
- Riksväg 21 Torneå–Palojoensuu–Kilpisjärvi, omfattar flera separata helheter
 - Riksväg 21 Förbättring av sträckan Mauni–Ailikkalahti
 - Riksväg 21 Möjliggörande av tät infrastruktur och främjande av smarta vägar för elbilar
- Riksväg 22 Uleåborg–Kajana–Vartius
 - Riksväg 22 Förbättring av anslutningsområdet Soso–Rovastinja
 - Riksväg 22 Utajärvi–Paldamo
- Riksväg 22 Utajärvi–Paldamo
- Riksväg 23 Förbättring av sträckan Piilinjärvi–Petäisjärvi
- Riksväg 23 Varkaus–Viinijärvi, fas 2
- Riksväg 23 som helhet i Pieksämäki
- Riksväg 23 Varkaus–Joensuu
- Riksväg 24 hela sträckan
- Riksväg 24 Fortsatt planering för utförande av den lätta trafikled som saknas norrut från Kalliola skola och daghem samt korsningsarrangemangen på Paimelantie landsväg 14119.
- Riksväg 24 Vääksy bro, Asikkala
- Riksväg 24 Karisto–Kalliola
- Riksväg 25 Planering av planskild anslutning i Lempola
- Riksväg 25 Förbättring av trafiksäkerheten vid anslutningen till Brask
- Riksväg 25 Kapuli-korsningen
- Riksväg 26 Förbättring
- Riksväg 26 och regionsväg 387 Villmanstrand–Fredrikshamn, fas 1
- Riksväg 27 Utveckling
- Riksväg 27 Främjande av trafiksäkerheten
- Riksväg 28 Förbättring av trafiksäkerheten
- Riksväg 29 Torneå gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- E18 stamväg 40 Åbo ringväg Planskild anslutning i Avanti
- E 18 stamväg 40 Åbo ringväg på sträckan Nådendal–Reso
- Stamväg 43 Lätttrafikled på sträckan Nystad–Laitila
- Stamväg 43 Förbättring av säkerheten Nystad–Laitila–Eura
- Stamväg 44 Utveckling
- Stamväg 45 Bullerskydd i Torparbacken, Helsingfors
- Stamväg 45 Tusbyleden på sträckan Domsby–Ring III
- Stamväg 45 Förbättring mellan Nuckars–riksväg 3, del av logistikförbindelsen i Mellersta Nyland
- Stamväg 50 Ring III på sträckan stamväg 51–Mankby, fas 1
- Stamväg 50 Förbättring av Ring III i Majvik och Masaby
- Stamväg 50 Ring III i Parkstad, Helsingfors
- E18 stamväg 50 Ring III Gammelgård–Vandaforsen
- Stamväg 51 Förbättring av sträckan Kyrkslätt–Karis
 - Stamväg 51 Kyrkslätt–Ingå
 - Stamväg 51/landsväg 115 Sunnaviks planskilda anslutning, Sjundeå
 - Avsnittet Kyrkslätt–landsväg 115 ska inledas denna programperiod
 - Förbättring av trafiksäkerheten i Ingå och Sjundeå
 - Främjande av trafikens funktion och säkerhet samt anslutningsbehoven vid Västerleden (stamväg 51) Kyrkslätt–Sjundeå
- Stamväg 52 Ekenäs–Bjärnä
- Stamväg 52 Den nya sträckningen i norra änden (den s.k. Palikkala-genvägen)
- Stamväg 52 Salo östra omfartsväg
- Stamväg 54 Tammela–Hollolla
- Stamväg 55 Monby planskilda anslutning
- Stamväg 58 Höjning av nivån och förbättring av underhållet

- Stamväg 58 Bro för lätt trafik över Pyhäjoki
- Förbättring av korsningen mellan riksväg 63 och stamväg 68 och omvandling till rondell
- Stamväg 63 Upprustning av sträckan Kaustby–Toholampi–Sievi
- Stamväg 63 Förbättring av sträckan Evijärvi–Kaustby
- Stamväg 63 Ina–Kaustby
- Stamväg 65 Tammerfors–Viridis
- Stamväg 67 Östermark–Kaskö
- Stamväg 67 Ilmajoki–Seinäjoki
- Stamväg 68 Nya broar över Esse å och Purmo å
- Stamväg 68 Edsevö–Jakobstad, infarten till Jakobstad
- Stamväg 73 Lieksanjoki bro
- Stamväg 75 Breddning och förbättring, Kuhmois
- Stamväg 78 Kajaanintie, Jätkänkynttilä–Pöykkölä, Rovaniemi
- Stamväg 79 Förbättring av trafiksäkerheten i anslutningen, t.ex. med en rondell
- Stamväg 79 Grundlig renovering och byggande av en lätttrafikled
- Stamväg 80 Sodankylä–Kittilä
- Stamväg 81 Förbättring av sträckan Rovaniemi–Posio–landskapsgränsen–Kuusamo
- Stamväg 82 Joutsjärvi–Salla–Salla gränsstation
- Stamväg 82 Vikajärvi–Kemijärvi
- Stamväg 88 Utveckling av en säker lätttrafikled mellan Idensalmi och Vieremä
- Stamväg 92 Förbättring av sträckan Kaamanen–Sevettijärvi
- Stamväg 92 Näätämo gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- Stamväg 92 Karigasniemi gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- Regionväg 101 Ring I Flaskhalsar, fas 2
 - Regionväg 101 Ring I Marknuten
 - Regionväg 101 Ring I Kvarnbäckens anslutning
 - Regionväg 101 Ring I Anslutningsarrangemangen vid Västerleden
- Regionväg 101 Rönbacka, bullerskydd, Helsingfors
- Regionväg 101 Ring I Baggböle, 4+4 körfält på sträckan riksväg 3–stamväg 45
- Regionväg 110 Anläggning av lätttrafikled, Vichtis
- Regionväg 120 Vichtisvägen, granskning och komplettering av planer för sträckan Ring II–Velskolantie
- Regionväg 140 Förbättring vid Kaskelantie
- Regionväg 148 Säkerställande av kapacitet
- Landsväg 152 Fortsättning, Ring IV
- Regionväg 180 De delar som saknas av cykelvägen längs Skärgårdens ringväg
- Regionväg 180 Byggande av cykelväg Prosvik–Nagu centrum
- Landsväg 180 Kurkela–Kustö, S:t Karins västra omfartsväg
- Landsväg 180 fast förbindelse Pargas–Nagu
- Regionväg 222 Aura–Lundo, cykelväg längs Aurajoentie
- Regionväg 261 Förbättring
- Regionväg 280 Förbättring av trafiksäkerheten
- Regionväg 282 Förbättring
- Regionväg 290 Hyvinge östra omfartsväg
- Regionväg 301 Slutförande av förbättring
- Landsväg 355 Fredrikshamn–Kotka hamnförbindelse, Merituulentie Kotka
- Regionväg 453 Förbättring av sträckan Niittypurontie–Käpykankaantie
- Regionväg 455/förbindelseväg 15323 Anslutningar
- Regionväg 464/förbindelseväg 4652/förbindelseväg 15348 Förbättring av anslutning
- Regionväg 468 Ersättande av färjan vid Tappuvirta med en bro och en ny högre bro vid Haponlahti kanal
- Regionväg 468 Säkerheten för den lätta trafiken i centrum av Kangaslampi kyrkby
- Regionväg 471 Förbättringsinvestering
- Regionväg 471 Ersättning av Hanhivirta färja med bro

- Regionväg 479 Punkaharju–Kesälax, grundlig renovering och beläggning
- Regionväg 568 Förbättring
- Regionväg 661 Slutförande av projekt
- Regionväg 637 Förbättring av Laukaantie, Jyväskylä
- Regionväg 637 Anslutningar och privata vägarrangemang i Vihtavuori
- Regionväg 637 Kuormaajantie, Jyväskylä–Laukas
- Regionväg 638 Vihtiälä genväg, Jyväskylä och Laukas
- Regionväg 638 Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä och Laukas
- Landsväg 642 Äänekoski bro och anslutningsarrangemang vid Äänekoskentie
- Landsväg 661 Kauhajoki–Storå
- Regionväg 661 Pöntäne–Isojokitie, slutförande av projekt
- Regionväg 679 Åminne–Köpings
- Landsväg 749 (Norraleden) samt bygge av planskild anslutning i plankorsningen vid Yxpilabanen som leder till Karleby hamn
- Regionväg 815 Förbättring av Lentokentäntie, Uleåborg och Kempele
- Regionväg 920 Förbindelse parallellt med Ajoksentie
- Landsväg 920 Planskild anslutning mellan Ajoksentie och järnvägen Kaidi?
- Regionväg 926 Förbättring av trafiksäkerheten
- Regionväg 940 Förbättring av Äkäslompolontie
- Regionväg 955 Förbättring av sträckan Köngäs–Enare
- Regionväg 955 Förbättring av sträckan Levi–Enare
- Regionväg 957 Förbättring av säkerheten i Kutuniva
- Landsväg 967 Förbättring av Kelujärvi–Hihnavara, Sodankylä och Savukoski
- Förbindelseväg 1002 Ersättning av Skåldö färja med bro, Raseborg
- Förbindelseväg 1605 Huvari–Suntianmäki
- Förbindelseväg 3601 Förbättring
- Förbindelseväg 4703 Grundläggande förbättring av Viljolahdentie
- Förbindelseväg 5270 Trafiksäkerheten
- Förbindelseväg 7233 Förbättring
- Förbindelseväg 7300 Förbättring
- Förbindelseväg 7520 Förbättring av sträckan Perho–Kinnula
- Förbindelseväg 7890 Förbättring av sträckan Likala–Pyhäkoski
- Förbindelseväg 7890 Förbättring (åtminstone sträckan Oulainen–Merijärvi)
- Förbindelseväg 9005 på sträckan stamväg 76–Sotkamo Silver Oy:s gruva, Sotkamo
- Förbindelseväg 9471 Patoniemi–Moursalmi
- Förbindelseväg 9643 Förbättring av Varriö bro i Kemijärvi och vägförbindelsen till Patokangas industriområde
- Förbindelseväg 11466 Utveckling av Tuusulan itäväylä
- Förbindelseväg 11933 Förbättring
- Förbindelseväg 11937 Förbättring
- Förbindelseväg 11671 Gång- och cykelväg längs Linjatie (landsväg 11671)
- Förbindelseväg 13659 Genväg
- Förbindelseväg 15123 Hätinvirta bro + andra broprojekt i Saimens vattenområde
- Förbindelseväg 15398 Höjning av Puomilansalmi bro
- Förbindelseväg 17770 Förbättring
- Förbindelseväg 17825 Förbättring
- Förbindelseväg 18217 Förbättring

Övriga objekt

- Infrastrukturprojekthelheten (väg, spår och vatten) för bioproduktanläggningen i Kemi, det lägre vägnätet
- Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland på sträckan riksväg 3–Nuckars–Purola–Landsväg 140. Inkluderar avsnitten Nuckars–Purola, Purola–landsväg 140 och landsväg 3–Nuckars.
- Utveckling av förbindelserna Tammerfors–Birkala flygplats
- Kvalitetskorridorer för cykling, Tammerfors

- Utveckling av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i Havslappland
- Paavalniemi bro, Rovaniemi
- Färdigställande av utredningsplan över Vasa hamnväg
- Förenar området Giga Vasa med hamnen i Vasklot
- Luikonlahti virkesterminal, upprustning av vägförbindelsen Ohtaannimi–Luikonlahti
- Många gång- och cykelleder

