



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer  
Ang nr/2023

## **Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast**

Bilaga 4: Projekt utanför  
investeringsprogrammet



# **Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för 2025–2032 Utkast**

Bilaga 4: Projekt utanför investeringsprogrammet

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/2023

*Omslagsbild: Trafikledsverkets fotosamling*

Nätpublikation pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket  
PB 33  
00521 HELSINGFORS  
tfn 0295 343000

## Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2025–2032. I rapporten presenteras i korthet projekt som inte ingår i investeringsprogrammet: pågående projekt eller projekt som ska startas för utveckling av trafikledsnätet, projektbolagens projekt, projektet Digispåret, MBT-stadsregionernas eventuella samfinansierade projekt, andra projekt som inte ingår i investeringsprogrammet samt projekten i investeringsprogram som finns angivna i Petteri Orpos regeringsprogram (bilaga E till regeringsprogrammet).

Helsingfors i november 2023

Trafikledsverket

## Innehåll

1.1	Pågående och startande utvecklingsprojekt för trafikledsnätet.....	5
1.2	Projektbolag .....	8
1.3	Projektet Digispåret.....	9
2.1	Banprojekt.....	10
2.2	Landsvägsprojekt .....	13
3.1	Banprojekt.....	15
3.2	Vägprojekt.....	15
3.3	Farledsprojekt.....	16

## BILAGOR

Bilaga 4a De viktigaste landsvägsprojekten från MBT-stadsregionerna

Bilaga 4b Banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

Bilaga 4c Landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

Bilaga 4d Farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

# 1 Stora trafikledsprojekt, pågående och som ska startas

I avsnitt 1 beskrivs pågående och redan beslutade utvecklingsprojekt för trafikledsnätet, projekt som projektbolagen ansvarar för samt projektet Digispåret. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet.

## 1.1 Pågående och startande utvecklingsprojekt för trafikledsnätet

Sammanlagt 34 projekt för utveckling av trafikledsnätet pågår eller är på väg att inledas för närvarande. Projekten förtecknas i tabellerna 1, 2 och 3 och presenteras i bilderna 1 och 2. Mer information om projekten finns på Trafikledsverkets webbplats [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi).

Tabell 1. Utvecklingsprojekt för vägnätet, pågående och som ska startas

Nummer på kartan	Utvecklingsprojekt	Statens bidrag M€
<b>Vägnätet totalt</b>		<b>435,15</b>
<b>1</b>	Rv 6 vid Koria	12
<b>2</b>	Lv 180, förnyande av Rävundsbron och Hessundsbron	128
<b>3</b>	Rv 5 Utveckling av avsnittet Hurus–Hietanen	12,3
<b>4</b>	Rv 9, förbättring och trafikarrangemang på Lento-kentäntie utmed regionalväg 562	42,6
<b>5</b>	Rv 4 Utveckling av avsnittet Äänekoski–Viitasaari	50
<b>6</b>	Lv 8155 Poikkimaantie	30
<b>7</b>	Fast förbindelse till Karlö	106
<b>8</b>	Byggande av vägförbindelse till gruvan i Suhanko, efterfinansieringsmodell, genomförande villkorligt för gruvbolagets beslut	3,15
<b>9</b>	Rv 4, norr om Leivonmäki, Joutsa	14
<b>10</b>	Rv 4, Oravasaari planskilda anslutning, Jyväskylä	7
<b>11</b>	Rv 4 planering av projektet Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi	4,6
<b>12</b>	Rv 9 vid Lievestuore	30
<b>13</b>	Sv 68 på sträckan Edsevö-Jakobstad, fas 3	7,5

Tabell 2. Utvecklingsprojekt för farledsnätet, pågående och som ska startas.

Nummer på kar-	Utvecklingsprojekt	Statens bi- drag M€
	<b>Farledsnätet totalt</b>	<b>9</b>
<b>14</b>	Breddning av den inre delen av Vasaleden och förbättring av Torneåledens geometri	6,5
<b>15</b>	Fördjupning av Koverhar farled	2,5

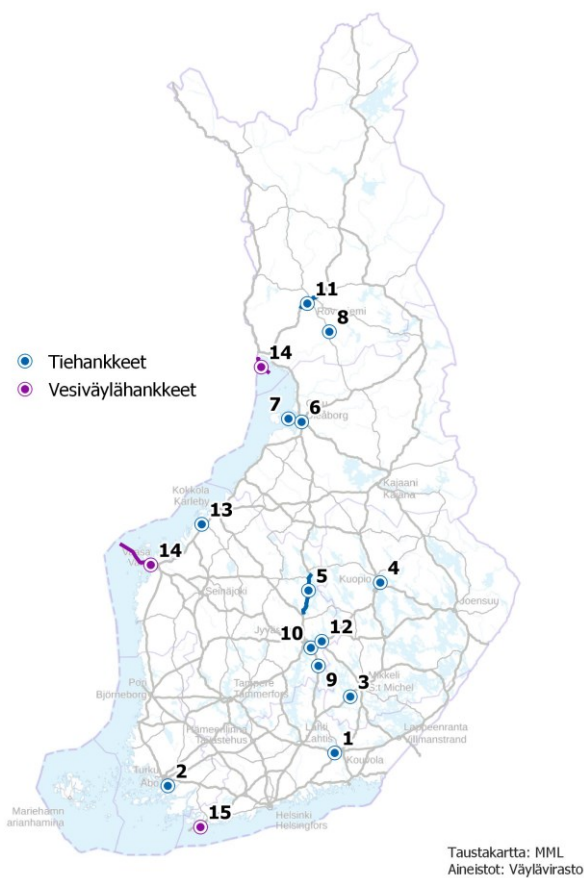


Bild 1. Projekt för utveckling av väg- och farledsnätet, pågående och som ska startas.

Tabell 3. Utvecklingsprojekt för bannätet, pågående och som ska startas.

Nummer på kartan	Utvecklingsprojekt	Statens bidrag M€
<b>Bannätet totalt</b>		<b>1691,5</b>
16	Esbo stadsbana	137,5
17	Helsingfors–Riihimäki ökning av kapacitet fas 1	155
18	Helsingfors–Riihimäki ökning av kapacitet fas 2	273
19	Ombyggnad av banavsnittet Helsingfors–Tammerfors inleds	8
20	Tammerfors–Jyväskylä förbättring av banan, fas 1	24,5
21	Hyvinge–Hangö elektrifiering av banavsnitt	62
22	Utveckling av Åbo bangård, byggande av dubbelspår på avsnittet Kuppis–Åbo	54
23	Kouvola–Kotka/Fredrikshamn	133,5
24	Pilotprojektet Digispåret (ETCS-testbana och laboratorium)	11
	Digispårets utvecklings- och verifieringsfas	130
25	Luumäki–Imatra förbättring av banförbindelsen	210
26	Förbättring av Joensuu bangård	83
27	Förbättring av Kuopio bangård, fas 1	42
28	Idensalmi–Ylivieska (elektrifiering och triangelspår i Idensalmi)	64
29	Kontiomäki–Pesiökylä förbättring av banan	81
30	Uleåborg–Kontiomäki förbättring av kapaciteten, fas 1	26,5
31	Elektrifiering av banavsnittet Laurila–Torneå–Harparanda	18
32	Tammerfors personbangård	163
33	Savonranta–Kouvola–Kuopio, planering av höjning av hastigheten och kapaciteten	3
34	Planering av elektrifieringen av banavsnittet Torneå–Kolari	7,5
35	Planering av banan i Suupohja	5



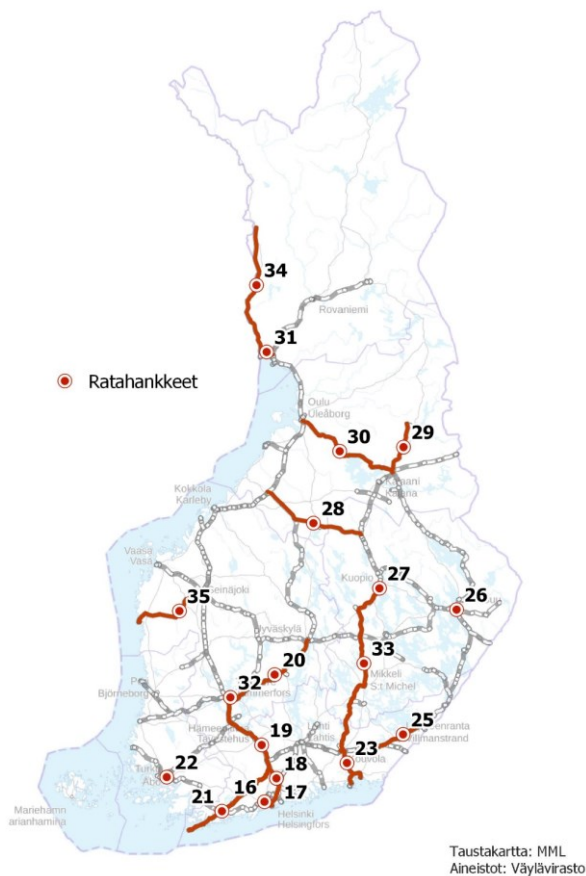


Bild 2. Utvecklingsprojekt för bannätet, pågående och som ska startas.

## 1.2 Projektbolag

För planeringen av Finlandsbanan och entimmeståget till Åbo grundades i december 2020 Finlandsbanan Ab (Suomi-rata Oy) och Entimmeståget till Åbo Ab (Turun Tunnin Juna Oy). Itärata Oy grundades i mars 2022 för planeringen av Östbanan (Itärata). Finska statens andel i bolagen är 51 procent.

I Petteri Orpos regeringsprogram från den 20 juni 2023 konstateras det att staten genomför projektet Entimmeståget till Åbo och förbereder sig på att kapitalisera det bolag som samlar finansiering för byggnadsfasen. Enligt regeringsprogrammet fortsätter projektbolagets verksamhet. Regeringen för projektet Flygbanan vidare och för att främja projektet bildas ett bolag. Till övriga delar avbryts beredningen av Finlandsbanan.

Mer information om Finlandsbanan Ab finns på [www.suomirata.fi](http://www.suomirata.fi).

Mer information om Entimmeståget till Åbo Ab finns på [www.tunninjuna.fi](http://www.tunninjuna.fi).

Mer information om Östbanan finns på [www.itarata.fi](http://www.itarata.fi).

## 1.3 Projektet Digispåret

Projektet Digispåret är en nödvändig ersättningsinvestering när det nuvarande systemet för automatisk tågkontroll (ATP) når slutet av sin livscykel på 2030-talet. I och med projektet övergår man till en sameuropeisk modern radiobaserad passerkontroll (ERTMS European Rail Traffic Management System) på hela Finlands bannät.

Det är varken tekniskt eller ekonomiskt förnuftigt att förlänga livscykeln för det nuvarande tågkontrollsystemet. Projektet Digispåret bidrar också till att trygga användningen av bannätet på åtminstone nuvarande nivå och omfattning. Projektet förbättrar tillförlitligheten i användningen av bannätet, minskar störningskänsligheten och underlättar återhämtningen från störningar.

Projektet Digispåret är indelat i två faser. Utvecklings- och verifieringsfasen pågår åren 2021–2027. Den omfattar byggandet av den första kommersiella ERTMS-banan på banavsnitten Tammerfors-Björneborg/Raumo. Dessutom har ETCS-testbanan på banavsnittet Kouvola-Kotka/Fredrikshamn samt inledandet av laboratoriet fått finansierats redan tidigare. Själva genomförandet sker 2028–2040.

Hanteringen av Digispåret ingår inte i investeringsprogrammet, eftersom projektet och dess finansiering behandlas som en separat åtgärd i Trafik12-planen.

Mer information om projektet Digispåret finns på [www.digirata.fi](http://www.digirata.fi).

## 2 MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

Enligt Trafik 12-planen bör hållbar rörlighet i stadsregioner främjas genom ett mångsidigt urval av metoder. Trafikleder upprätthålls och utvecklas på ett sådant sätt att det är möjligt att främja hållbar trafik (till exempel spårtrafik, gång- och cykelinfrastruktur samt infartsparkering).

Finansieringen på 661 miljoner euro till MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt enligt Trafik 12-planen innefattar statsfinansiering av åtgärderna inom de två följande MBT-avtalsomgångarna i sju MBT-regioner (Helsingfors, Jyväskylä, Kuopio, Lahtis, Uleåborg, Tammerfors och Åbo). Finansieringen kan innefatta utvecklings- och förbättringsinvesteringar i statens trafikledsnät samt statliga bidrag till bland annat kommunala järnvägstrafikprojekt och utveckling av tjänster. Transport- och kommunikationsverket Traficom verkar som statsbidragsmyndighet. Beredningen av MBT-avtalen 2024–2035 inleddes hösten 2023. För kommande MBT-avtal har det inte bildats någon uppfattning av hur mycket finansiering som skulle kunna anslås till trafikledsnätet som staten upprätthåller. Utöver de samfinansierade projekten främjar Trafikledsverket trafiksystemet i MBT-regionerna genom projekt som ingår i investeringsprogrammet. MBT-regionerna beräknas få en regional nytta på sammanlagt upp till 2 380 miljoner euro av de projekt som ingår i Trafikledsverkets investeringsprogram.

I rapporten föreslås eventuella projekt som genomförs i statens trafikledsnät med samfinansiering. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet. Finansieringen av MBT-stadsregionerna är avsedd för samfinansierade projekt, dvs. projekt där även andra parter än farledshållaren gynnas på ett betydande sätt. Projekt som genomförs genom samfinansiering av MBT-stadsområden och deras kostnadsandelar definieras i separat förhandlade avtal mellan staten och kommunerna.

### 2.1 Banprojekt

I **Helsingforsregionen** är de framtida lösningarna för Helsingfors–Böle-sträckan en viktig fråga. Trafikefterfrågan och bankapaciteten på sträckan Helsingfors–Böle har utretts ytterligare 2022. I utredningen tas hänsyn till de framtida tillväxtbehoven för järnvägstrafiken i Helsingforsregionen och hela landet (bland annat höghastighetsförbindelser, flygbanan) samt förändringar i verksamhetsmiljön, såsom nya depåer, Digispåret, möjligheter att ändra stationens verksamhetsmodeller samt ändringar i växlarna. Bankapaciteten har bedömts både med och utan Centrumslingan. Utredningarna har visat att sträckan inte verkar bilda en flaskhals när trafiken ökar, även om inga betydande investeringar för att förbättra kapaciteten skulle göras. Genomförandet av de nya depåerna i HRT-regionen är en förutsättning för en betydande ökning av tågmängderna i området.

En utredning av regionsstationernas utvecklings- och reparationsbehov har utarbetats 2022. I utredningen föreslås reparationsmetoder, vars kostnader uppgår till 50 miljoner euro. Åtgärderna har klassificerats enligt skyndsamhetsklass.

På sträckan Kervo–Nickby har man förberett sig på att passagerartrafiken ska börja. En områdesreserveringsplan för markanvändning har utarbetats för

sträckan. För att passagerartrafiken ska kunna inledas krävs det att plattformar, en mötesplats samt gångbroar och underfarter byggs. De åtgärder som behövs för banlinjeavsnittet måste ännu utredas. Projektet är inte aktuellt förrän markanvändningen på sträckan Kervo–Nickby utvecklas betydligt, tidigast 2030.

Dessutom har HRT föreslagit ytterligare åtgärder för projektet Esbo stadsbana, vilket skulle förbättra verksamhetsförutsättningarna för operation, störningshantering och underhåll. Åtgärderna är så omfattande att de föreslagna åtgärderna inte är möjliga med den nuvarande finansieringen av projektet och inom projektschemat.

**I Jyväskyläregionen** har det än så länge inte framkommit några behov av samfinansierade banprojekt.

**I Kuopioregionen** har planeringen av tätortstrafiken på landskapsnivå lyfts fram.

**I Lahtisregionen** är avsikten att avlägsna Järvelä stations passage mellan plattformar som ett MBT-projekt så att planeringen görs under den nuvarande MBT-perioden och genomförandet görs under nästa MBT-period.

**I Uleåborgsregionen** är utvecklingen av Uleåborgs stationscentrum och bangården för persontrafik centralt. Åtgärderna omfattar olika typer av plattformsarangemang (förbättring och utveckling), grundlig reparation av plattformarna, en ny underfartstunnel, en förflyttning av lastningsplatsen för bilar och infartsparkeringsarrangemang. Behovet av åtgärder är centralt kopplat till målen för utvecklingen av stationsområdet. Kostnadskalkylen för projektet är för närvarande 34 miljoner euro. Utarbetandet av projektets järnvägsplan pågår. Dessutom har nya hållplatser på avsnittet Limingo–Uleåborg–Ijo lyfts fram samt landsväg 851 och järnvägsbron i Ijo, där det finns en koppling till planeringen av stationsplattform/hållplatsen i Ijo och anslutningsparkeringen.

**I Tammerfors** stadsregion kommer samfinansierade baninvesteringar att vara centrala för främjandet av närtågstrafiken. En utredning om närtågstrafiken har färdigställts i regionen på sommaren 2022 med syftet att bland annat hitta en vision och utvecklingsväg för att främja närtågstrafiken, och en uppfattning om infrastrukturåtgärderna har bildats. Enligt utredningen är målet under 2020-talet att bland annat bygga flera nya hållplatser i stadsregionen (ingen kostnadskalkyl), att flytta lastningsplatsen för råvirke i Ylöjärvi (10 milj. euro) och att planera ytterligare spår i riktning mot Nokia och Ylöjärvi. Åtgärderna kräver ännu ytterligare utredningar.

År 2023 färdigställdes kapacitetsutredningen för Tammerfors stadsregion, där man utöver möjligheterna att öka närtågstrafiken även utredde möjligheterna till fjärr- och godstrafik i framtiden. Den centrala slutsatsen var att Tammerfors stations nuvarande plattformskapacitet inte möjliggör en ekonomiskt meningsfull ökning av tågutbudet. När stationsprojektet i Tammerfors är klart är det möjligt att öka trafikutbudet i riktning mot Nokia, Lempäälä och Orivesi, men det är även i fortsättningen utmanande att anpassa trafiken till den bryggkapacitet som erbjuds.

I regionen har man kartlagt nuläget och potentialen för de nya stationer som varit aktuella för planeringen av regionen samt för förberedelserna inför MBT-avtalet.

Även planeringen av flyttningen av stambanans tilläggsspår och rangerbangården har diskuterats.

I **Åboregionen** pågår en vidareutveckling av Åbo bangård. Bangårdens första fas har redan finansierats. Ytterligare utveckling innebär eventuell flytt av TFÅ-spår (kostnaderna för olika alternativ varierar från mer än 30 miljoner euro till mer än 60 miljoner euro) och en anslutning till utvecklingen av Resecentrumet. Vid fördelningen av kostnaderna mellan de olika parterna måste man också ta hänsyn till att det i stor utsträckning rör sig om icke-trafikrelaterade mål. För närvarande pågår en utredning över att flytta TFÅ-bangården bort från Åbo centrum. Avsikten är att i det pågående Kuppis–Åbo-projektet flytta TFÅ-bangården för tillfället till Storheikkilä.

Åbo stad har utrett alternativen för att flytta Åbo hamnspår och utveckla markanvändningen i området. Den grova kostnadskalkylen för det valda linjedragningalternativet är 17 miljoner euro. Förflyttningen av hamnspåret tjänar i första hand utvecklingen av markanvändningen. Förflyttningen av hamnspåret påverkar också resekedjornas funktion och, i och med plankorsningarnas avlägsnande, även trafiksäkerheten. Enligt projektutvärderingen projektets nyttkostnadskvot 0,32. I nästa fas genomförs projektets tekniska planering.

I Åbo utreds utvecklingen av närtågstrafiken. En utvecklingsplan för stationsplaceringar för närtågstrafiken i Egentliga Finland färdigställdes 2021. En noggrannare utvecklingsplan för stationsplatserna för tågtrafiken Åbo–Nystad inleddes hösten 2023. En del av stationsplatserna mellan Åbo och Nystad hör till MBT-regionen. Det grundläggande reparationsprojektet för Nystads spår som ingår i investeringsprogrammet bidrar till att förbättra förutsättningarna för närtågstrafiken. En förutsättning för att kunna starta trafiken är också de tekniska ändringar som persontågtrafiken kräver på banavsnittet samt planering och genomförande av passageplattformer. För sträckan Åbo–Nådendal utreds möjligheterna att fortsätta IC-tågtrafiken som upphör i Åbo ända till Reso och Nådendal. För detta krävs de nödvändiga plattformarrangemangen samt elektrifiering av Reso–Nådendal-banan, vilket inte ingår i investeringsprogrammet. Det har också föreslagits att närtågstrafiken mellan Salo och Åbo ska utvecklas. För närvarande finns det på avsnittet Salo–Åbo en stationsplattform bara i Kuppis och en baninfrastruktur som möjliggör att närtågstrafiken stannar. Utvecklingen av närtågstrafiken skulle alltså kräva byggande av baninfrastruktur på stationsplatserna, nya plattformskonstruktioner och dubbelspårsavsnitt. En mer omfattande behovsutredning gällande Kustbanan blir klar hösten 2023. Utöver det har en utredning om regional tågtrafiken på sträckan Åbo–Toijala färdigställts, som delvis hör till Åbo MBT-region.

En rapport har utarbetats om lastningsplatserna för råvirke i Åboområdet. I utredningen har man sökt en ny placering särskilt för lastningsplatsen i Åbo. Flytten är kopplad till andra mål för markanvändning i lastningsplatsens nuvarande område. Kostnaderna för projektet är cirka 20 miljoner euro.

Dessutom har en gemensam utredning om den regionala tågtrafiken färdigställts under 2021 i **regionerna omkring Jyväskylä, Kuopio, Lahtis, Åbo och Uleåborg**. Förutom dessa regioner granskas området Villmanstrand–Imatra och regionen omkring Seinäjoki i utredningen. I rapporten undersöktes bland annat markanvändning, efterfrågan och infrastruktur ur olika perspektiv. Transport- och kommunikationsverket Traficom har fortsatt göra utredningar ur trafikeringskostnadernas och efterfrågans perspektiv. Utöver utvecklingen av infrastrukturen är

utvecklingen av närtågstrafiken också en fråga om hur trafiken utvecklas, och Kommunikationsministeriet och Traficom samt kommunerna spelar också en central roll i frågan. Eventuella kommande infrastrukturprojekt inom närtågstrafiken kan till exempel vara nya hållplatser.

## 2.2 Landsvägsprojekt

I MBT-stadsregionerna har man identifierat de vägprojekt som är mest kostnadseffektiva och har de bästa resultaten och som är betydande antingen för utvecklingen av markanvändningen eller kollektivtrafiken samt uppfyller kriterierna för samfinansiering. Landsvägsprojekt är dock inte alltid de mest kostnadseffektiva sätten att främja hållbar mobilitet och samhällsstruktur i enlighet med Trafik 12-planen.

Av de viktigaste projekten som lyfts fram finns två i **Helsingforsregionen** (riksväg 3 förbättring av Tavastehusleden mellan Gamlas och Gruvsta, totalkostnadsberäkning 69 milj. euro samt riks väg 4 Håkansböle och riks väg 7 Västerkullavägens bytshållplatser, beräknad total kostnad 48 milj. euro). Utöver dessa presenteras för Helsingforsregionen en sammanställning av de små och medelstora projekt som lyfts fram i MBT2023-planen. Projekten omfattar bland annat förbättring av anslutningar samt åtgärder för gång, cykling och kollektivtrafik. I fråga om små åtgärder inom bastrafikledshållningen är temana i Helsingforsregionen huvudnätet för cykling, bullerbekämpning och andra åtgärder (trafiksäkerhet, logistik, hållbar mobilitet).

**I Jyväskyläregionen** finns ett av de viktigaste projekten som lyfts fram (riksväg 4 vid Palokka, beräkna total kostnad 22 milj. euro). Utöver detta har även korrigeringen av landsväg 638 Vihtiälä tagits upp. Av projekten för gång och cykeltrafik har nya leder diskuterats mellan Muurame och Keljonkangas samt vid Keljo. När det gäller små åtgärder inom bastrafikledshållningen har man i Jyväskyläregionen diskuterat förbättring av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik, förbättring av trafiksäkerheten och anslutningsparkeringen samt förbättring av bullerbekämpningen som egna helheter samt regional planering och genomförande av cyklisträkningspunkter.

**I Kuopioregionen** har planeringsprojekt som tagits upp Östra Finlands logistikcentral samt främjandet av förbindelserna mellan Kuopio och Siilinjärvi flygplats för turismens och näringslivets behov. När det gäller små åtgärder inom bastrafikledshållningen har man i Kuopioregionen diskuterat en förbättring av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik samt en förbättring av trafiksäkerheten och anslutningsparkeringen.

Dessutom har man lyft fram utredningen av utvecklingspotentialen och utvecklingsbehoven för vattentransporter och vattenturismen i Kuopioregionen.

Av landsvägsprojekten i **Lahtisregionen** har man diskuterat planering och genomförande av kvalitetskorridorer för hållbar mobilitet på avsnitten Nastola–Lahtis–Salpakangas, Orimattila–Lahtis och Vääkysy–Lahtis samt de investeringsbehov som näringslivet i Pippo–Kujala förutsätter. När det gäller små åtgärder inom bastrafikledshållningen har man i Lahtisregionen diskuterat en förbättring av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik samt en förbättring av trafiksäkerheten och små åtgärder för näringslivets behov.

---

Planeringen och genomförandet av anslutningsparkeringen vid Lahtis resecentrum har varit ett separat projekt.

Av vägprojekten i **Uleåborgsregionen** behandlades landsväg 815 Lentokentäntie och riksväg 20 Korvenkylä–Kiiminge som planeringsprojekt. När det gäller små åtgärder inom bastrafikledshållningen har man i Uleåborgsregionen diskuterat förbättring av infrastrukturen för gång och cykling samt kollektivtrafiken och förbättring av trafiksäkerheten.

Ett av de viktigaste projekten som lyfts fram finns i **Tammerforsregionen** (rv 12 och sv 65 trafikarrangemang vid Hiedanranta, beräknad totalkostnad 88 M€). Dessutom har man diskuterat åtgärderna på riksväg 12 på Teiskontie. När det gäller små åtgärder inom bastrafikledshållningen har man i Tammerforsregionen diskuterat en förbättring av infrastrukturen för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik samt en förbättring av trafiksäkerheten och åtgärder i anslutning till hantering av trafiken.

**I Åboregionen** har man diskuterat förbättringen av sträckan Lv 180 Kurkela–Kustö samt fem större utvecklingsprojekt för cykelvägen. När det gäller små åtgärder inom bastrafikledshållningen har man i Åboregionen diskuterat förbättring av infrastrukturen för gång och cykling samt kollektivtrafiken och förbättring av trafiksäkerheten.

De viktigaste landsvägsprojekten i MBT-stadsregionerna beskrivs närmare i bilaga 4a.

## 3 Andra aktuella projekt

I kapitel 3 och i bilagorna 4b, 4c och 4d beskrivs ban-, landsvägs- och farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet. Dessa projekt har tagits upp i beredningen av investeringsprogrammet och önskemål har framförts från intressegrupper. De ingår dock inte i investeringsprogrammet.

### 3.1 Banprojekt

#### Beskrivningar av de banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

Bilaga 4b innehåller mer omfattande beskrivningar av följande projekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

- Uleåborgs stationscentrum och personbangård
- Tammerfors–Jyväskylä
- Tammerfors–Seinäjoki: Lielax–Parkano
- Ylivieska–Uleåborg

#### Övriga granskade projekt

I bilaga 4b finns en förteckning över och en kortare beskrivning av andra granskade förbindelser och deras projekt.

- Axelvikter
- Hangö–Hyvinge
- Imatra–Joensuu
- Imatra trafikplats
- Kouvola–Kuopio
- Laurila–Rovaniemi
- Luumäki–Vainikkala
- Uleåborg–Kontiomäki
- Uleåborg–Laurila
- Reso–Nådendal
- Kustbanan Helsingfors–Åbo
- Seinäjoki–Kaskinen
- Seinäjoki–Vasa
- Torneå–Kolari
- Vainikkalas bangård
- Ylivieska–Idensalmi

### 3.2 Vägprojekt

#### Beskrivningar av de viktigaste landsvägsprojekten som inte ingår i investeringsprogrammet (bifogas som bilaga)

- Riksväg 2 Nummela–Högfors
- Riksväg 4 vid Jyväskylä
- Riksväg 4 vid Rovaniemi



- Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio
- Riksväg 6 vid Kouvola
- Riksväg 8 Letala
- Riksväg 8 Tegelbrukets planskilda anslutning, Björneborg
- Riksväg 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (mellan Edsevö–Lepplax, Ytterjeppo–Sorvist, Kronoby–Karleby)
- Riksväg 9 Lundo–Aura
- Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi (avsnittet Käpykangas–Orivesi)
- Riksväg 9 Jämsä–Korpilahti omkörningsfiler
- Riksväg 9 vid Riistavesi, Kuopio
- Riksväg 9 vid Ylämylly, Libelits
- Riksväg 12 Tammerfors–Kangasala (sträckan Alasjärvi–Huutijärvi)
- Riksväg 12 Lahtis–Kouvola (sträckan Joutjärvi–Nyby)
- Riksväg 12 Lahtis–Kouvola (sträckan Nyby–Tillola)
- Riksväg 18 Laihela–Seinäjoki
- Riksväg 19 Seinäjoki–Lappo
- E18 stamväg 50 Ring III Gammelgård–Vandaforsen, Vanda
- E18 stamväg 50, Ring III Förnyande av den norra överfartsbron i Parkstad, Helsingfors och Vanda
- E18 stamväg 40 Nådendal–Reso
- Landsväg 101 Ring I vid Maarinsolmu, Esbo
- Lv 180 Kurkela–Kustö (Pargasleden), S:t Karins
- Landsväg 642 Äänekoski bro och anslutningsarrangemang, Äänekoski
- Landsväg 815 förbättring av Lentokentäntie, Uleåborg och Kempele
- Landsväg 1002 och landsväg 11039 Skäldö bro, Raseborg
- Landsväg 1452 Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland (sträckan Nukari–Purola)

### Övriga granskade landsvägsprojekt (förteckning bifogas)

## 3.3 Farledsprojekt

I samband med beredningen av investeringsprogrammet granskades också följande projekt, men de ingår inte i investeringsprogrammet:

- Rahjaleden i Kalajoki
- Fredrikshamnleden
- Sastmolaleden

I statens budgetproposition föreslås dessutom att planeringen av fördjupningen av Lovisa farled ska fortsätta så att beslut om projektet kan fattas 2025. På motsvarande sätt föreslås att planeringen av fördjupningen av Vasa farled ska fortsätta så att beredskap till beslut finns 2026. Inte heller dessa projekt ingår tills vidare i investeringsprogrammet för statens trafikledsnät 2025–2032.

Beskrivningar av de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet presenteras i bilaga 4d.

## 4 Projekt i investeringsprogrammet som skrivits in i regeringsprogrammet

Här beskrivs det tidsbundna investeringsprogrammet på 4 miljarder euro för regeringsprogrammet Ett starkt och engagerat Finland (tabell 4). I regeringsprogrammets investeringsprogram ingår även andra investeringar än de som är med i trafikledsnätet. En del av projekten i regeringsprogrammets investeringsprogram ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnätet. Regeringen genomför de budgetbeslut som anges i regeringsprogrammets investeringsprogram. Riksdagens finansieringsbeslut presenteras i kapitel 5 i rapporten och i bilaga 5.

*Tabell 4. Bilaga E till regeringsprogrammet. Tidsbundet investeringsprogram på 4 miljarder euro*

Åtgärd	mn euro
Lösa reparationsskuld	520
Infrastrukturprojekt (Utvecklingsmomentet och MBT-projekten)	797
Västkustens paket för främjande av tillväxt och konkurrenskraft	130
Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio	140
Utveckling av stambanan Helsingfors–Tammerfors, dubbelspåret på avsnittet Limingo–Uleåborg, elektrifiering av banan Torneå–Kolari	535
Kapitalisering av tågbolaget Entimместåget till Åbo (Esbo-Lojo och Åbo-Salo)	460
Savolaxbanan–Kouvola–Kuopio, höjning av hastighet och kapacitet	50
Planering av Flygbanan	43
Utveckling av Karelenbanan Luumäki–Imatra, fas 2	215
Utveckling av kustbanan	80
Spetsprojekten inom ren energi i Finland	160
Försvarsmaktens materialanskaffningar	50
Turism- och naturprojektet inom rivning av dammar i forsarna i Palokki	20
Näringspolitisk reservation	400
Investeringar för att öka social- och hälsovårdstjänsternas verkningsfullhet samt avveckling av vårdköerna.	400
<b>Totalt</b>	<b>4000</b>

## Bilaga 4a

# De viktigaste landsvägsprojekten från MBT-stadsregionerna

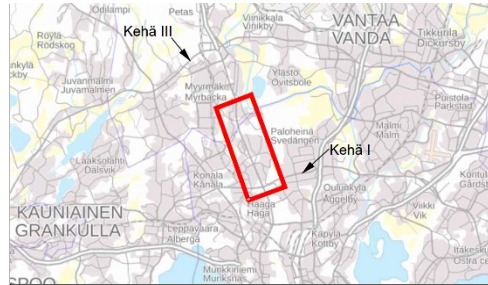
### **Landsvägsprojektens beskrivningar**

- Rv 3, förbättring av Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta, Helsingfors och Vanda
- Rv 4 Håkansböle byteshållplatser, Vanda
- Rv 7 Västerkullavägens byteshållplatser, Vanda
- Rv 4 vid Palokka, Jyväskylä
- Rv 12 och sv 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors
- Helsingforsregionens medelstora projekt

**Riksväg 3 förbättring av Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta (MBT)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**Tavastehusleden (Rv 3) är en av de viktigaste nationella infartsvägarna i huvudstadsregionen. Tavastehusleden är en del av den internationella E12-vägen och den hör till huvudlederna i landsvägsnätet (klass I). Tavastehusleden är en nationellt viktig förbindelse för tung trafik till Västra hamnen. På regional nivå är Tavastehusleden en viktig förbindelse för distributionstrafiken i Helsingfors, Vanda och Esbo.**

**NULÄGE**

På vardagar kör 32 000-59 000 fordon per dygn på Tavastehusleden. Tung trafik utgör 5–7 procent av den totala trafikvolymen. Trafiken har ökat ganska kraftigt på Tavastehusleden under de senaste tre åren, med en tillväxt på 6–9 procent per år.

Flera utvecklingsåtgärder för markanvändning och trafiknät pågår i det område som berörs av projektet, både i Helsingfors och Vanda.

Tavastehusleden är mycket övertrafikerad. De värsta flaskhalsarna i trafiken är i synnerhet Skogsbäckavägens trafikljusstyrda plankorsning och sträckan mellan Gamlas och Gruvsta planskilda anslutningar. Längs Tavastehusleden finns dessutom områden i behov av bullerskydd som identifierats i Trafikverkets bullerskyddsprogram för 2013–2018, men där bullerskydd ännu inte har genomförts.

**PROJEKT OCH MÅL**

Målet är att integrera nuvarande och framtida markanvändning naturligt med Tavastehusleden, att beakta bullerskyddet i området, att förbättra personbilstrafikens och kollektivtrafikens flöde och säkerhet samt att göra gång- och cykelförbindelserna smidiga och säkra. Ett av målen är också att förbättra den tunga trafikens smidighet och restidens förutsebarhet.

- V1a = Ring I anslutning; nytt avgående körfält föreslås på Ring I från norr mot väst
- V1b = Tredje och delvis fjärde körfält föreslås för Tavastehusleden på sträckan mellan Gamlas och Gruvsta. En ny ramp från söder mot öster föreslås för att förbättra den planskilda anslutningen i Gruvsta.
- V2 = En ny planskild anslutning föreslås till Kungseken mellan Gamlas och Gruvsta planskilda anslutningar. Bygget av en planskild anslutning kräver att tredje körfält införs mellan Gamlas och Gruvsta.
- Målet är att genomföra alternativen V1b och V2 som en helhet.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar.

Den preliminära kostnadskalkylen är cirka 69 miljoner euro för vägavsnittet mellan Gamlas och Gruvsta och 143 miljoner euro för hela sträckan mellan Ring I och Gruvsta. (MAKU 2020=100:145)

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

Flödet av tung trafik förbättras, restiderna blir kortare och förutsägbarheten av restiderna förbättras under rusningstid.

**Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras. Genomförandet av alla planhelheter (V1–V3) skulle minska antalet olyckor med 0,91 per år.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

Förbättrade förhållanden och säkerhet för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar förbättras. Minskade trafikstockningar förkortar restider. Längre påfarter gör det lättare för bussar att ansluta sig till Tavastehusleden. Bullerstörningar för bosättningen minskas genom bullerskyddsåtgärder.

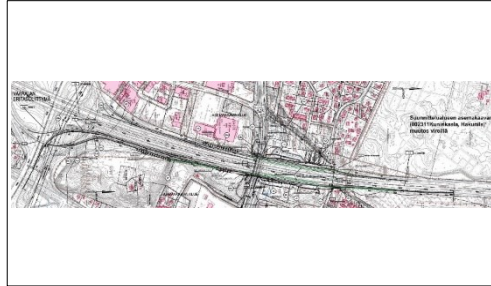
**Effektivitet**

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 1,6.

**Riksväg 4 Håkansböle byteshållplatser (MBT)**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

**I nuläget finns det inga busshållplatser i Vandaområdet längs riksväg 4 och resenärer som använder långväga kollektivtrafik har inte möjlighet att byta till kollektivtrafik i riktning mot Ring III. Trafikvolymerna i regionen beräknas öka kraftigt, vilket ytterligare understryker behovet av att förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området. När snabbspårvägen i Vanda blir verklighet kommer det att finnas ett tydligt behov av en bytesförbindelse.**

**NULÄGE**

Enligt trafikprognosen för 2035 kommer trafikvolymen på riksväg 4 vid korsningsbroarna som går över Skjutsvägen i Håkansböle att vara högst ca 68 135 fordon/dygn och trafikvolymen för Skjutsvägen cirka 16 000 fordon/dygn. I nuläget finns det inga busshållplatser i Vandaområdet längs riksväg 4, så fjärrtrafiken har ingen möjlighet att stanna i området, och resenärer som använder långväga kollektivtrafik har inte möjlighet att byta till kollektivtrafik i riktning mot Ring III. Riksväg 4 är en huvudled på nivå I enligt förordningen om huvudleder.

Den planskilda anslutningen i Fagersta är väldigt livligt trafikerad. Anslutningens ramp som ansluter från öst norrut till Lahtisleden identifierats som problematisk när det gäller trafiksäkerhet och kapacitet. Bullernivåerna i området är redan rätt så höga, och problemet förväntas förvärras i framtiden till följd av en betydande ökning av trafikvolymerna.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projektet är starkt kopplat till snabbspårvägsprojektet i Vanda. Byteshållplatserna i Håkansböle (riksväg 4) borde genomföras i samband med snabbspårvägen (Mellungsbacka-flygplatsen) som planeras i Vanda.

Projektet omfattar följande åtgärder:

- På båda sidor om riksväg 4 placeras hållplatsområden som är dimensionerade för fyra bus-sar
- Kollektivtrafikfiler placerade på separata ramper genomförs till de nya hållplatserna på riksväg 4
- Funktionella och tydliga förbindelser för gång- och cykeltrafik från gatunätet genomförs vid de nya hållplatserna
- På västra sidan av riksväg 4 förverkligas ett anslutningsparkeringsområde för personbilar
- Ramparrangemangen vid Fagersta planskilda anslutning förbättras. Nya bullerskyddskonstruktioner byggs längs riksväg 4 och ramperna.

Projektets mål är att:

- Förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området genom att samordna kollektivtrafikens behov av hållplatser och genom att möjliggöra byten i den regionala och långväga kollektivtrafiken, även när snabbspårvägen i Vanda blir verklighet
- Förbättra trafikens smidighet och säkerhet i Fagersta planskilda anslutning
- Förbättra bullerförhållandena i området
- Stöda utvecklingen av markanvändning i Håkansböle område.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar.

Byggnadskostnadsprognosen är cirka 27 miljoner euro (MAKU 145 (2020=100)).

## KONSEKVENSER

### **Tillgänglighet**

Projektet förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken både i Helsingforsregionens pendlingsområde och i trafiken från andra håll i Finland till huvudstadsregionen.

### **Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten och trafikens funktionalitet kommer att förbättras på riksväg 4 och vid Fagersta planskilda anslutning.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

### **Hållbarhet**

Verksamhetsförutsättningarna och servicenivån inom kollektivtrafiken kommer att förbättras. Området kommer att bli en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. Förbättrade verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafiken främjar samhällsstrukturens tillgänglighet och en hållbar utveckling. Människors levnadsvillkor i den omedelbara omgivningen kommer att förbättras genom åtgärder för bullerbekämpning.

Den biologiska mångfalden försvagas lokalt, eftersom byggandet delvis sker vid Åkerbäcksparken och Kormängsbäcken

### **Effektivitet**

Nytto-kostnadsförhållandet är 0,7.

**Riksväg 7 Västerkullavägens byteshållplatser (MBT)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**Riksväg 7 (Borgåleden) är en huvudled som fungerar som en av Helsingfors radiella infartsvägar och som trafikfördelare till Helsingfors ringvägar. Riksväg 7 är också en del av Finlands TEN-vägnät och, öster om Ring III, en del av den internationella E18-förbindelsen och det alleuropeiska stornätet TEN-T. Vägen är en viktig pendlingsväg och betydande nationell och regional busstrafik färdas längs vägsektionen.**

**NULÄGE**

Den genomsnittliga dagliga trafikvolymen på riksväg 7 är cirka 17 800 fordon per dygn väster om Ring III och cirka 32 900 fordon per dygn öster om Ring III. Trafiken är livligare på vardagar, och då är trafikvolymen cirka 19 000 fordon per dygn väster om Ring III och cirka 35 000 fordon per dygn öster om Ring III.

Riksväg 7 är en av Finlands mest trafikerade nationella farleder för bussar från riktningen Kotka, Kouvola och Lahtis. Fler än 100 bussar kör på vardagar från Borgå och Sibbo riktningar via Borgåleden. Problemet är att riksväg 7 inte har busshållplatser i Vanda. Det finns betydande arbetsplatsområden i närheten av Västerkullavägens planskilda anslutning. Dessutom korsar den planerade spår-vagnslinjen i Vanda riksväg 7 vid Västerkullavägen. Busshållplatser med bytesförbindelse behöver planeras för Västerkullavägens planskilda anslutning.

För närvarande förekommer intermittent trafikstockning på avfarts- och anslutningsramperna mot Borgå vid Ring III planskilda anslutning, och det förutspås att situationen kommer att förvärras. Bullerstörningar förekommer i viss mån längs Borgåleden.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projektet är starkt kopplat till snabbspårvägsprojektet i Vanda. Byteshållplatserna vid Västerkullavägen borde genomföras i samband med snabbspårvägen (Mellungsbacka-flygplatsen) som planeras i Vanda.

Byteshållplatserna för Vanda spårväg genomförs med erforderliga ramparrangemang för Västerkullavägens planskilda anslutning. Samtidigt utförs grundvattenskydd och bullerdämpning. Korsningsbron vid Fazerila kommer att byggas om i samband med Vanda spårväg. Tvåfiliga avfarter och anslutningar byggs vid Ring III planskilda anslutning för Borgåledens östra riktning.

Syftet är att säkra förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling och att minska störningskänsligheten vid Ring III planskilda anslutning.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar.

Kostnadsprognosen för de åtgärder som krävs för Västerkullavägens hållplatser uppgår till cirka 13 miljoner euro för landsvägar, utan Fazerila korsningsbro och åtgärderna vid Västerkullavägen, som hör till kostnaderna för Vanda spårväg. Kostnadsprognosen för åtgärderna för att förbättra Ring III planskilda anslutning är cirka 7 miljoner euro (MAKU 2020=100; 145). Kostnadsprognosen är totalt 21 miljoner euro (MAKU 2020=100; 145).

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

Projektet förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken både i Helsingforsregionens pendlingsområde och i trafiken från andra håll i Finland till huvudstadsregionen. Säkerställer trafikens smidighet och minskar trafikens störningskänslighet på E18.



**Trafiksäkerhet**

Inga betydande verkningar på trafiksäkerheten.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

Utvecklingen av kollektivtrafiken och genomförandet av Vanda spårväg stöds. Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras. Risker för förorening av grundvattnet minskar. Skydd byggs på en sträcka av cirka en kilometer. Bullerstörningarna minskar. Antalet personer som utsätts för buller minskar med cirka 20 bostäder, och bullerskydd byggs på en sträcka av cirka 550 meter.

**Effektivitet**

Projektets nytto-kostnadsförhållande har utretts i samband med Vanda spårväg.

**Riksväg 4 vid Palokka (MBT)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**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.**

**NULÄGE**

Trafikvolymen på riksväg 4 är ca 24 700 fordon per dygn söder om den planskilda anslutningen och 20 300 norr om den. Den genomsnittliga dagliga trafikmängden på ramperna är 2 700–4 750 fordon. Den mest trafikerade rampen är avfarten på riksväg 4 från Jyväskylä. Den tunga trafikens andel på ramperna är cirka 5 procent. Den genomsnittliga trafikvolymen på Palokanorsi är 10 800–12 300 fordon per dygn.

Palokanorsi (landsväg 16685) korsar motorvägen vid Palokka planskilda anslutning i Jyväskylä och förbinder bostads- och serviceområdena i Palokka centrum på östra sidan och det ständigt expanderande affärsområdet på västra sidan.

Palokkaområdet är ett betydande kommersiellt område. De nya och befintliga butikerna, liksom den växande befolkningen i området, har ökat trafikvolymerna så att trafiken på Palokanorsi och på motorvägsramperna som ansluter till den från Jyväskylä centrum ibland är överbelastad. Bilköerna sträcker sig ibland ända till motorvägen. Vid störningar försvagas trafikflödet och farliga situationer blir mer sannolika på riksvägen.

Totalt har 19 olyckor inträffat under planeringsperioden 2015–2019, varav åtta har lett till personskador.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projektet kommer bland annat att omfatta följande åtgärder:

- Trafikleden som går över riksväg 4 (Palokanorsi) uppgraderas till 2+1 körfält
- Nuvarande rondeller (3 st.) uppgraderas till turborondeller
- Rampernas väggeometri förbättras och ytterligare körfält införs på ramperna
- En ny gång- och cykelbro byggs över riksvägen
- En rondell byggs vid Palokanorsi och Matinmäentie anslutning
- Bullerskydd byggs.

Målet är att förbättra trafikflödet och framför allt trafiksäkerheten så att bilköerna inte når motorvägen från Palokanorsis anslutningar, inte ens under rusningstid.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplanen för trafikleden som går över riksvägen har godkänts. Vägplanen för riksvägens ramper tas upp till behandling för godkännande 2023.

Projektets kostnadskalkyl uppgår till 22 miljoner euro, MAKU-index 145 (2020=100), som innehåller förbättringen av Palokanorsi som går över riksväg 4 (kostnadskalkyl 13 milj. euro) och förbättring av den planskilda anslutningens ramper (kostnadskalkyl 9 milj. euro). I kostnadskalkylen ingår Jyväskylä stads finansieringsandel.

## KONSEKVENSER

### **Tillgänglighet**

Projektet förbättrar näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet samt minskar riksvägens känslighet för störningar. Genom projektet skapas en riksvägsförbindelse på hög nivå med bra restider och förutsägbarhet, vilket tillsammans med gatunätet möjliggör effektiv regional och lokal pendling samt säkerställer den nationella transportkedjans funktion och transporternas aktualitet även under rusningstid. Projektet förbättrar tillgängligheten, livskraften och konkurrenskraften i Jväsbylä stadsområde samt trafiksäkerheten. Projektet bidrar till utvecklingen av Jväsbyläs region- och samhällsstruktur samt näringslivet.

### **Trafiksäkerhet**

Projektet har betydande verkningar på trafiksäkerheten tack vare en bättre differentiering mellan fordonstrafik och lätt trafik.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen. Utsläppen minskar något.

### **Hållbarhet**

Förbindelserna för gång- och cykeltrafiken i Palokanorsi förbättras. Bullerbekämpningsåtgärderna minskar exponeringen.

### **Effektivitet**

Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,6–2,3.

**Riksväg 12 och stamväg 65, Vaitinaros planskilda anslutning (MBT)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**Riksväg 12 och stamväg 65 är ingångsvägar till Tammerfors stadsområde. Den största delen av trafiken börjar eller slutar i Tammerfors. Vaitinaros anslutning ligger cirka 2,5 kilometer väster om Strandtunneln. Vid Vaitinaros anslutning svänger riksväg 12 mot syd/sydväst medan stamväg 65 fortsätter västerut.**

**NULÄGE**

På planområdet varierar trafikvolymen på stamväg 65 för närvarande mellan 24 300 och 42 600 fordon/dygn. Trafikvolymen på riksväg 12 är 23 200 fordon/dygn sydväst om Vaitinara i riktning mot Nokia och 45 300 fordon/dygn österut i riktning mot Tammerfors centrum. Riksväg 12 är en del av landsvägarnas huvudledsät.



Hastighetsbegränsningen är 70 km/h i planområdet, och vägsektionen omfattas av den automatiska trafikövervakningen. Anslutningarna på riksväg 12 och stamväg 65 i planeringsområdet är trafikljusstyrda. Den parallella anslutningen på Hiedanraitti som leder till det gamla fabriksområdet i Hiedanranta har inga trafikljus.

I och med färdigställandet av Strandleden i Tammerfors har det ökade kapacitetsproblemet vid Vaitinaros anslutning för riksväg 12 och stamväg 65 ofta lett till att tunnelns västra riktning har stängts.

Riksväg 12 och stamväg 65 motsvarar inte längre den förväntade servicenivån på huvudvägar. I nuläget är trafiken väster om tunneln ibland överbelastad mellan Vaitinara och Santalahti, och då har man varit tvungen att stänga tunneln. Risken för olyckor i de befintliga ljusstyrda anslutningarna är också hög och funktionaliteten är dålig. Även utan projekt för utveckling av markanvändningen borde anslutningarna vid riksväg 12, stamväg 65 och Paasikiventie förbättras.

Tammerfors stad planerar det nya bostads- och arbetsområdet Hiedanranta. Hiedanranta ska bestå av Hiedanrantas centrumområde och Järviakupunki, som planeras på en konstgjord ö i Näsijärvi. Man uppskattar att det kommer att finnas 20 000–25 000 nya invånare och 10 000 nya arbetsplatser i området.

**PROJEKT OCH MÅL**

Syftet med projektet är att förbättra trafikkapaciteten i Vaitinaros anslutning och möjliggöra utvecklingen av markanvändningen i Hiedanranta-området samt skapa trafikförbindelser till området. Hiedanrantas trafiksystem är starkt beroende av spårvägen, men kräver även funktionella anslutningar till stamväg 65. Projektet omfattar följande åtgärder:

- Utveckling av Vaitinaros anslutning till en planskild anslutning
- Gång- och cykelvägar
- Hantering av landsvägens dräneringsvatten i grundvattenområdet
- Bullerbekämpning
- Ledning- och kabelöverföring (inkl. överföring av naturgasledning)

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

En områdesreserveringsplan har gjorts upp för projektet. Utifrån planen är målet att inleda vägplaneringen 2023. Vägplaneringsplanens tidtabell är kopplad till tidtabellen för Hiedanranta stadsplaneringsplan.

Kostnaderna för de planskilda anslutningarna i Vaitinara och Hiedanranta och parallellgatan som ska genomföras under den första fasen av Santalahti-Vaitinara-projektet uppskattas vara 88 miljoner euro (MAKU-index 145; 2020 = 100).

Kostnadskalkylen för Lielax planskilda anslutning som ingår i områdesreserveringsplanen uppgår till 16 miljoner euro. Den planskilda anslutningen föreslås genomföras i fas 2 av vägavsnittets uppgradering.

## **KONSEKVENSER**

Projektet skapar förutsättningar för att främja markanvändningsprojekt i Hiedanranta och andra områden. Med den planerade spårvägen kommer 40 procent av resorna från Hiedanranta-området till stadens centrum att använda spårvägen och andelen av personbil som färdstätt kommer att vara mindre än 50 procent av resorna, så projektet kommer också att främja användningen av mer hållbara färdstätt. Projektet minskar Strandtunnelns störningskänslighet avsevärt.

### **Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Enligt prognosen för 2040 kommer projektet att minska på utsläppen med 4 800 ton per år jämfört med det nuvarande nätet.

### **Hållbarhet**

Skapa förutsättningar för genomförandet av Hiedanranta och andra markanvändningsprojekt i området.

### **Effektivitet**

Nytto-kostnadsförhållandet är 1,1.

**Helsingforsregionens (MBT) medelstora projekt**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

De granskade projekten har valts i samband med MBT2023-planeringen av intressentgruppen som består av regionala aktörer (bl.a. HRT, NTM-centralen, landskapsförbundet, kommuner). De granskade projekten är projekt för MBT 2023-planens nära framtid, och av dessa har man krävt tillräcklig planeringsberedskap. Investeringarkostnaderna för de projekt som valts för utredningen var cirka 5–30 miljoner euro och riktades mot vägnätet.

**NULÄGE**

Projekthelheten består av sådana förbättringsprojekt för vägnätet som till sin storleksklass inte lämpar sig för KUHA-projekt som finansieras med finansiering för bastrafikledshållningen, men som inte heller har framskridit som stora utvecklingsprojekt. Objekten består till största delen av förbättringar av huvudlederna, vilket ofta omfattar betydande utveckling av markanvändningen.

**PROJEKT OCH MÅL**

Projekthelheten består av följande objekt:

- Riksväg 1, förbättring av anslutningsområdet för Åboleden och Ring II, 11 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att reda ut trafikens flaskhals som orsakar köer på riksväg 1.
- Landsväg 101 (Ring I), byggande av Kvarnbäcksvägens planskilda anslutning, 43 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att förbättra trafiksäkerheten och stöda utvecklingen av områdets markanvändning.
- Stamväg 51, byggande av Björkholmens planskilda anslutning, 33 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att stöda utvecklingen av Björkholmens markanvändning.
- Landsväg 140, förbättring vid Kaskelantie och Koivulantie, 11 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att förbättra trafiksäkerheten och omständigheterna för gång- och cykeltrafiken.
- Stamväg 50, byggande av Masabyportens planskilda anslutning, 41 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att förbättra närområdets tillgänglighet och stöda planläggningen.
- Riksväg 25, utveckling i Mäntsälä, 13 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att förbättra smidigheten av gods- och persontrafiken på långa sträckor samt göra restiderna lättare att förutse och förbättra trafiksäkerheten.
- Stamväg 51 och landsväg 115, förbättring av Sunnanvik anslutning till en planskild anslutning, 28 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att göra anslutningen smidigare och minska på antalet olyckor i området.
- Riksväg 25, förbättring vid anslutningen till Asematie, 37 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt stöda utvecklingen av markanvändningen.
- Riksväg 25 förbättring av Kalevankatu-anslutningen till en planskild anslutning och landsväg 1421, förbättring av Jokelantie-anslutningen, 8 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att förbättra smidigheten av gods- och persontrafiken på långa sträckor samt göra restiderna lättare att förutse och förbättra trafiksäkerheten.
- Riksväg 7, förbättring av expresshållplatserna vid Sibbovikens planskilda anslutning och förbättring av anslutningen, 12 milj. euro (MAKU 145, 2020=100)
  - Målet är att möjliggöra utvecklingen av områdets markanvändning och förbättra busstrafikens servicenivå.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar i objekt 2 och 5. Områdesreserveringsplaner har gjorts upp i objekt 3, 6 och 10. I de övriga objekten pågår planeringen eller saknas en plan.

Kostnadsprognosen för projektet varierar mellan 11 och 43 milj. euro (MAKU 145; 2020 = 100).

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

Huvudsakligen förbättrar projekten den regionala och lokala tillgängligheten.

**Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras. Kalkylmässigt minskar projektgruppen olyckor som leder till personsador med 1,7 olyckor per år.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

I flera projekt förbättras också omständigheterna för gång och cykling.

Stöder den planerade hållbara samhällsstrukturen.

**Effektivitet**

Projektets lönsamhet varierar stort projektvis. Nyttokostnadsförhållandena varierar -0,11–5,1. Projektet för riksväg 25 i Mäntsälä har den bästa lönsamheten (N/K=5,1), och den främsta nyttan är tidskostnaderna. Projektet för landsväg 140 har den svagaste lönsamheten (-0,11), och det negativa nyttokostnadsförhållandet beror på att lösningen orsakar omvägar för biltrafiken jämfört med nuläget.

# Bilaga 4b

## Banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2025–2032

### Beskrivningar av de banprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet

I slutet av bilaga 4b finns mer omfattande beskrivningar av följande projekt som inte ingår i investeringsprogrammet.

- Uleåborgs stationscentrum och personbangård
- Tammerfors–Jyväskylä
- Tammerfors–Seinäjäki: Lielax–Parkano
- Ylivieska–Uleåborg

### Övriga granskade projekt

Nedan finns en förteckning över andra granskade förbindelser och deras projekt.

- Behov av att höja **axelvikterna** med 250 kN har förekommit på banförbindelserna i Södra och Västra Finland och de flesta av dem har haft en anknytning till den minskade transitotrafiken. Behovet av att nå ett enhetligt nätverk på 250 kN har till denna del minskat och behovet av höjning kräver uppföljning och utvärdering. Hittills har främst behoven på avsnitten Kouvola–Kuusankoski och Hyvinge–Karis diskuterats, men även dessa måste bedömas som en del av de övriga reparations- och förbättringsbehoven i förbindelserna.
- **På banan Hangö–Hyvinge** (TEN-T-övergripande) består utmaningen av tågtrafikens begränsade mötesmöjligheter mellan Hyvinge och Lojo. En förstudie och en projektbedömning av kapacitetsförbättringen gjordes 2022. I förstudien ansågs det tills vidare inte motiverat att bygga en ny trafikplats. I första hand skulle dock en ny mellanliggande linjeblockeringspunkt kunna förbättra funktionaliteten.
- På sträckan **Imatra–Joensuu** (huvudled, TEN-T-täckande) har de åtgärder som är mest brådskande för att öka kapaciteten prioriterats i investeringsprogrammet. I behovsutredningen och projektutvärderingen som färdigställdes 2023 har man också i större utsträckning granskat åtgärder bland annat för att förkorta restiderna och förbättra persontrafikplatserna. Fortsatt planering görs också av en mer omfattande åtgärdshelhet än endast av de åtgärder som prioriterats i investeringsprogrammet.
- **På Imatra trafikplats** (huvudled, TEN-T-täckande) har man planerat utvecklingen av trafikplatsen på sträckan Imatra–Imatraforsen–gränsen. Syftet har varit att utöver de tidigare befintliga importtransporterna av råvirke från Ryssland möjliggöra exporttransporter och gränsöverskridande persontrafik till Imatraforsen. I projektets första fas ingick bland annat elektrifiering, överföring av funktioner på Imatraforsens godsbangård till Pelkola, åtgärder rörande passagerartrafiken till Imatraforsen och byggandet av triangelspår i Imatra samt reparationsåtgärder och en höjning av axelvikten till 250 kN. Utgångspunkterna och grunderna för utvecklingen har förändrats sedan trafiken mellan Finland och Ryssland upphörde på banförbindelsen. Det finns inte heller några utsikter för att trafiken utvecklas.
- På sträckan **Kouvola–Kuopio** (huvudled, TEN-T-täckande) har de mest kostnads-effektiva åtgärderna för att förkorta restiderna prioriterats i investeringsprogrammet. I behovsutredningen och projektutvärderingen som färdigställdes 2023 har man också i större utsträckning granskat åtgärder för att förkorta restiderna och



öka kapaciteten. Fortsatt planering görs också av en mer omfattande åtgärdshelhet än endast av de åtgärder som prioriterats i investeringsprogrammet. En höjning av hastigheten och kapaciteten i Kouvola-Kuopio ingår i regeringsprogrammets investeringsprogram.

- **På förbindelsen Laurila–Rovaniemi** (huvudled, TEN-T-täckande) har det framkommit frågor om tillräcklig kapacitet. Det behövs närmare information om eventuella utvecklingsåtgärder på sträckan samt deras kostnader och effekter innan förbindelsesträckorna kan bedömas som eventuella projekt som tas upp i investeringsprogrammet.
- **Banavsnittet Luumäki–Vainikkala** (huvudleden, TEN-T-kärnan) har det funnits behov av att förbättra banans kapacitet och snabba på persontrafiken mellan Finland och Ryssland. Godstrafiken har minskat och persontrafiken har upphört helt. Det finns inga utsikter för att utveckla trafiken. På grund av den förändrade trafiksituationen finns det inga behov eller grunder för utvecklingsåtgärder för banan.
- På sträckan **Uleåborg-Kontiomäki** (huvudled, TEN-T-täckande) har man planerat Uleåborgs triangelspår och Heikkilänkangas trafikplats. Utvecklingsbehoven har haft ett centralt samband med verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken mellan Finland och Ryssland. Trafiken på förbindelsen har upphört och det finns inga utsikter för att den utvecklas. Den förändrade trafiksituationen har förändrat behoven och grunderna för utvecklingsåtgärderna.
- **På sträckan Uleåborg–Laurila** (huvudled, TEN-T-stomnätet) finns förutom ett behov av grundlig reparation även olika förbättrings- och utvecklingsbehov. En behovsbedömning har gjorts 2021–2022. Utvecklingen av trafikplatserna har fått finansiering för genomförande. Den fortsatta utvecklingen kräver både övervakning av trafikutvecklingen och ytterligare analys och utvärdering av behov och åtgärder.
- **Mellan Reso och Nådendal** föreslås reparation och elektrifiering. För närvarande finns det ingen trafik på banan. En eventuell utveckling av trafiken är på agendan och situationen följs upp. På grund av trafiksituationen är det inte motiverat att inkludera projektet i investeringsprogrammet.
- **På Kustbanan Helsingfors–Åbo** (huvudled, TEN-T-kärnan) startas 2023 en behovsutredning och en projektbedömning av banans behov av förbättringsåtgärder. Det behövs mer information om åtgärderna, deras kostnader och effekter samt motiveringar. Utvecklingen av Kustbanan ingår i regeringsprogrammets investeringsprogram.
- **Mellan Seinäjoki och Kaskö** finns betydande brister i skicket och behov av att reparera banan. På grund av trafikmängderna och de oklara utvecklingsutsikterna för trafiken har det inte funnits grunder för investeringar i reparationer eller förbättringar.
- Centrala frågor för sträckan mellan **Seinäjoki–Vasa** (huvudled) är behov av reparation samt att göra persontrafiken snabbare och förbättra plankorsningssäkerheten. En höjning av hastigheten kräver också betydande reparationsåtgärder, så projektet ska i första hand betraktas som ett reparationsprojekt i samband med vilket man vidtar förbättringsåtgärder. Utarbetandet av järnvägsplanen pågår. När investeringsprogrammet utarbetades ansåg man att de mest behövliga åtgärderna som helhet borde lösas som en del av bastrafikledshållningen.
- En utredning om förbättringen av **sträckan Torneå–Kolari** inleddes 2023. Utredningarna i sin helhet blir klara i början av 2024. Bland annat tillräcklig kapacitet

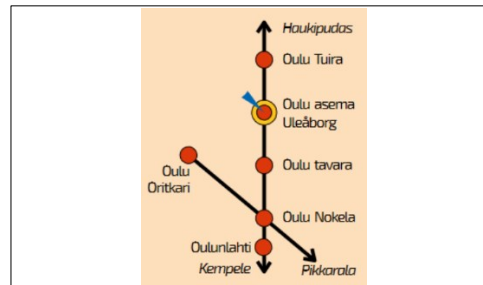
på banavsnittet, trafiksäkerhet och elektrifiering granskas. Information om åtgärderna samt deras effekter och kostnader har man först när utredningarna är klara. Elektrifieringen av banan Torneå–Kolari ingår i regeringsprogrammets investeringsprogram.

- **På Vainikkalas bangård** (huvudled, TEN-T-kärnan) har man planerat ändringar av spår och säkerhetsanordningar som förbättrar trafikkapaciteten samt andra små åtgärder. Godstrafiken mellan Finland och Ryssland på bangården har minskat. Persontrafiken har upphört helt. Det finns inga utsikter för att trafiken utvecklas. På grund av den förändrade trafiksituationen har utgångspunkterna och motiveringarna för utvecklingsåtgärderna förändrats.
- **På sträckan Ylivieska–Idensalmi** (huvudleden, TEN-T-övergripande) har man diskuterat utvecklingen av trafikplatserna för att förbättra godstrafikens funktionalitet. En järnvägsplan har också utarbetats för utvecklingen. Utvecklingen av trafiken och förbättringsbehoven kräver uppföljning, vilket innebär att eventuella åtgärder också måste omvärderas.

## Uleåborgs stationscentrum och personbangård

Uppgifterna uppdaterade 26.10.2023

Trafikplatsen i Uleåborg består av flera delar, varav en är Uleåborg station. Uleåborg fungerar som bytesstation mellan huvudbanans tåg och tåg som trafikerar banavsnittet Uleåborg–Kontiomäki, samt som ändstation för flera tåg på huvudbanan.



### NULÄGE

Uleåborg station är belägen på TEN-T-nätets stomnät och huvudledsnätet enligt förordningen om huvudleder, där huvudlederna korsar varandra. Personbangården på Uleåborg station har tre plattformsspår, en lastningsplattform för bilar och några sidospår. Kantplattformen är hög och mellanplattformarna låga. Arbetet med att utveckla stationsområdet pågår.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har Uleåborg identifierats som en av de centrala bangårdarna som behöver olika reparations-, förbättrings- eller utvecklingsåtgärder. Noteringen är allmän och gäller olika delar av trafikplatsen.

### PROJEKT OCH MÅL

Åtgärderna vid stationen i Uleåborg omfattar olika typer av plattformsanslagningar (förbättring och utveckling), grundlig reparation av plattformarna, en ny underfartstunnel, en förflyttning av lastningsplatsen för bilar och infartsparkeringsarrangemang. Behovet av åtgärder är centralt kopplat till målen för utvecklingen av stationsområdet.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Utarbetandet av projektets järnvägsplan pågår. Avsikten är att järnvägsplanen ska läggas fram till påseende under 2023 och den kan godkännas efter att detaljplaneändringarna har godkänts, uppskattningsvis 2024. En preliminär projektutvärdering har gjorts av projektet.

Projektets nuvarande kostnadskalkyl är beroende på lösning 34 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Ingen kostnadsfördelning har avtalats mellan staten och Uleåborgs stad. Förhandlingarna om kostnadsfördelningen pågår hösten 2023. För att projektet ska uppfylla kriterierna för CEF-ansökan bör det i högre grad kombineras med utvecklingen av den egentliga spårkapaciteten.

Projektet har inte inkluderats i investeringsprogrammet, eftersom åtgärderna inte har ansetts vara brådskande med tanke på banhållningen. Det handlar snarare om att stödja utvecklingen av markanvändningen.

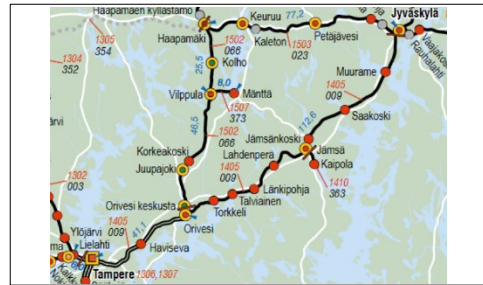
### KONSEKVENSER

Projektet stödjer förbättrad regional tillgänglighet och förbättrar resekedjornas funktionalitet och passagerarnas förhållanden på stationerna. Projektet anknyter särskilt till utvecklingen av markanvändningen i stationsområdet och målen i anslutning till detta. De åtgärder som ingår i projektet minskar också trafiknätets reparationsskuld. Beroende på projektets åtgärder är det möjligt att även bangårdens funktionalitet förbättras. Nyttokostnadsplanen varierar enligt projektets innehåll, som högst är den 0,15.

## Tammerfors–Jyväskylä

Uppgifterna uppdaterade 26.10.2023

**Banavsnittet Tammerfors–Jyväskylä är dubbelspårigt på sträckan Tammerfors–Orivesi och enkelspårigt på sträckan Orivesi–Jyväskylä. Trafiken på banavsnittet är känslig för störningar. På banavsnittet finns både mål för att minska restiden och ett behov av att förbättra trafikkapaciteten.**



### NULÄGE

Banavsnittet Tammerfors–Jyväskylä är en del av huvudlederna och TEN-T-nätets övergripande nät. De viktigaste utvecklingsbehoven har att göra med minskad störningskänslighet, möjligheter till godstrafik och persontrafikens hastighetsnivå.

I den strategiska lägesbilden för trafiknätet har sträckan identifierats som en förbindelsesträcka som har utmaningar när det gäller trafikkapaciteten. Lägesbilden belyser också kortare restider.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar dubbelspårsavsnitt på sträckan Lahdenperä–Jämsä och uträkning av den för att förkorta restiderna, att ersätta Jämsä stations övergång över spåret med en planskild lösning vid Jämsä station i anslutning till åtgärderna på sträckan Lahdenperä–Jämsä samt nya trafikplatser i Laihalampi och Korpilahti. Under planeringen av förbindelsen har man också gjort utredningar om åtgärder på sträckan Saakoski–Jyväskylä, men det har varit motiverat att lämna dem till senare faser av utvecklingen.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Det har gjorts upp en utredningsplan och en MKB för utvecklingsåtgärderna. En järnvägsplan för sträckan Lahdenperä–Jämsä har påbörjats och den färdigställs i början av 2024. Byggnadsplaneringen inleds därefter med åtgärder som stöder byggstarten. Järnvägsplanen för Laihalammis trafikplats är färdig. Byggnadsplanen slutförs under första halvan av 2024. Järnvägsplanen för Korpilahti trafikplats inleddes 2023. Det har gjorts en projektbedömning av projektet och den uppdateras enligt projektets innehåll våren 2024.

Kostnadskalkylen för åtgärderna är 361 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Planeringen av sträckan har fått stöd från CEF 2021. Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (en stödandel på 30 procent söks) i den allmänna ansökan.

Projektet föreslås inte ingå i investeringsprogrammet, eftersom det har konstaterats att olika åtgärder för att förbättra bannätets funktion behövs på olika ställen i bannätet. De svarar på och påverkar person- och godstrafikens behov i större utsträckning.

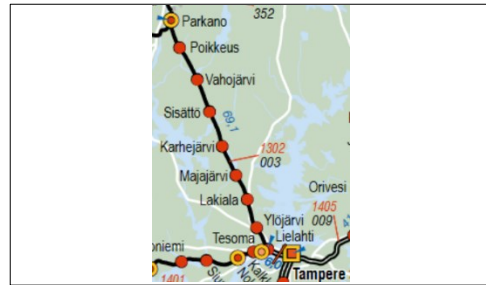
### KONSEKVENSER

Projektet kommer särskilt att förbättra tillgängligheten mellan regioner samt den internationella tillgängligheten, allt eftersom . restiderna blir kortare, bankapaciteten ökar och tågens känslighet för störningar minskar. Åtgärderna på avsnittet Lahdenperä–Jämsä gör det möjligt att avlägsna icke-kommersiella tågmöten och att ha en timmes turintervall för persontrafiken. Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna inom näringslivet och passagerarnas servicenivå. Projektet kommer också att förbättra passagerarnas förhållanden och säkerheten på stationerna. Enligt projektbedömningen har nyttokostnadsförhållandet varit 0,42.

**Tammerfors–Seinäjäoki: Lielax–Parkano**

Uppgifterna uppdaterade 26.10.2023

**Sträckan Tammerfors (Lielax)–Seinäjäoki är enkelspårig och det näst mest trafikerade banavsnittet i Finland när det gäller antalet passagerare. Prognoserna visar också en ökning av trafiken.**

**NULÄGE**

Banavsnittet Tammerfors–Seinäjäoki är en del av huvudlederna och TEN-T-stomnätet. Banan är enkelspårig mellan Lielax i Tammerfors och Seinäjoki. Persontrafikens hastighetsnivå är 200 km/h. Även om det finns flera trafikplatser på banan för att förbättra möjligheterna för tåg att mötas, begränsar enkelspårigheten möjligheterna att öka antalet tåg. Framför allt passagerartrafiken förutspås öka.

I den strategiska lägesbilden av trafiknätet framträder banavsnittet ur synvinkeln att förkorta restiderna mellan Tammerfors och Uleåborg, men inte som den största utmaningen för bannätets trafikkapacitet.

**PROJEKT OCH MÅL**

Åtgärder som står på dagordningen är att förbättra trafikkapaciteten på dubbelspåret på sträckan Lielax–Lakiala och för att förbättra Vahojärvi trafikplats i Parkano för att förbättra mötesmöjligheterna för längre tåg.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

En separat behovsutredning har genomförts för sträckan Tammerfors–Seinäjäoki och den har också granskats i behovsutredningen för hela förbindelsen Tammerfors–Uleåborg (2020). En projektbedömning har gjorts i samband med behovsutredningen, som också behöver uppdateras. De första åtgärder som måste främjas är enligt behovsutredningen dubbelspåret på sträckan Lielax–Lakiala och förbättringen av Vahojärvi trafikplats. För tillfället utarbetas en utredningsplan och en miljökonsekvensbedömning för sträckan Lielax–Lakiala. För Vahojärvi trafikplats pågår utarbetandet av en järnvägsplan. Dessa kommer att slutföras före slutet av 2024.

Kostnaderna för åtgärderna uppgår till sammanlagt cirka 101 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). CEF-stöd har erhållits för planeringen av projektet. Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (en stödandel på 30 procent söks) i den allmänna ansökan.

Åtgärderna har inte tagits med i investeringsprogrammet, eftersom de inte kan betraktas som de viktigaste eller mest brådskande när det gäller att prioritera nationella behov. Det kan också vara möjligt att främja Vahojärvi trafikplats som ett separat mindre projekt. Åtgärdernas effektivitet måste också granskas ytterligare.

**KONSEKVENSER**

Åtgärderna kommer särskilt att förbättra den interregionala tillgängligheten. Åtgärderna ökar inte trafikkapaciteten nämnvärt (ganska kort dubbelspår), men minskar störningskänsligheten. Åtgärderna gynnar främst godstrafiken, då funktionen förbättras. Åtgärdernas nyttokostnadsförhållande har varit 0,12. Åtgärdernas inverkan och effektivitet kommer att bedömas ytterligare inom ramen för den pågående planeringen.

## Ylivieska–Uleåborg

Uppgifterna uppdaterade 26.10.2023

Sträckan Ylivieska–Uleåborg är enkelspårig och är ett viktigt banavsnitt för både gods- och passagerartrafiken. Utvecklingen av godstrafiken är förknippad med osäkerhet, men persontrafiken har ökat i enlighet med prognoserna.



### NULÄGE

Det enspåriga banavsnittet Ylivieska–Uleåborg hör till huvudlederna och TEN-T-stomnätet. Persontrafikens hastighetsnivå är huvudsakligen 160–200 km/h. Det har varit utmanande att samordna person- och godstrafiken och den enkelspåriga trafiken kommer att begränsa möjligheterna att lägga till fler tåg i framtiden, beroende på hur trafiken utvecklas. I den strategiska lägesbilden av trafiknätet har banan varit ett objekt med centrala utmaningar när det gäller trafikkapaciteten. Trafiksituationen har dock förändrats efter att godstrafiken mellan Finland och Ryssland upphört och den kan inte längre klassificeras som en av de mest kritiska objekten i bannätet med tanke på trafikkapaciteten. I den strategiska lägesbilden nämns dessutom hela Tammerfors–Uleåborg-avsnittet med tanke på förkortningen av restiderna. Utvecklingen av avsnittet Limingo–Uleåborg ingår i regeringsprogrammets investeringsprogram.

### PROJEKT OCH MÅL

Åtgärderna består i att öka kapaciteten på dubbelspåret mellan Limingo och Uleåborg samt att förbättra trafikplatserna (Kangas, Hirvineva) för att förbättra tågens mötesmöjligheter.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Sträckan har granskats som en del av behovsutredningen för Tammerfors–Uleåborg (2020). De första åtgärderna som kom upp som måste främjas enligt behovsutredningen var dubbelspåret på sträckan Limingo–Uleåborg och förbättringen av trafikplatserna. Järnvägsplaner utarbetas mellan Limingo–Uleåborg samt för trafikplatserna i Kangas och Hirvineva. Järnvägsplanerna uppskattas vara klara före slutet av 2024. Dessutom pågår förplaneringsarbete för att förbättra Ruukki trafikplats. Det finns också mer omfattande möjliga åtgärder knutna till Ruukki. Projektutvärderingen uppdateras med utgångspunkt i järnvägsplanerna i slutet av 2024.

Kostnads kalkylen för åtgärderna är cirka 178 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100), varav dubbelspåretns andel är 170 miljoner euro samt trafikplatserna i Kangas och Hirvinevas andel 8 miljoner euro. Den föreslagna vibrationshanteringen på avsnittet Limingo–Uleåborg bedöms höja kostnads kalkylen, men för att uppskatta kostnaderna krävs först klarhet i åtgärderna som vidtas för vibrationshanteringen. CEF-stöd har beviljats för järnvägsplaneringen av banan Limingo–Uleåborg och för den detaljerade projektutredningen för trafikplatsen i Ruukki. Om CEF-ansökningar finns öppna kan man för projektets byggnadsplanering ansöka om CEF-stöd motsvarande 50 procent. Projektets låga nyttokostnadsförhållande försämrar möjligheterna att få CEF-stöd för byggandet (en stödandel på 30 procent söks) i den allmänna ansökan.

Åtgärderna har inte presenterats i investeringsprogrammet, eftersom det råder osäkerhet om behovet och effekterna av dem. Behoven har tidigare på ett centralt sätt påverkats av godstrafiken mellan Finland och Ryssland, och iom att den har upphört har motiveringarna till behoven förändrats. Å andra sidan har man särskilt lyft fram en eventuell ökning av antalet råvirkestransporter till följd av investeringar i den inhemska skogsindustrin. Förbättringen av trafikplatserna kan eventuellt också främjas genom separata mindre projekt.

**KONSEKVENSER**

Åtgärderna förbättrar den interregionala tillgängligheten. Åtgärderna ökar inte trafikkapaciteten nämnvärt (ganska kort dubbelspår), men minskar störningskänsligheten. Man har bedömt att åtgärderna närmast skulle gynna godstrafiken genom att förbättra funktionaliteten. Projektet innehåller bullerskydd som minskar antalet invånare som lider av buller. Dubbelspåret har också handlat om att lösa vibrationsproblemet som orsakas av trafiken, även om olägenheten är kopplad till transitotrafik, som för närvarande inte förekommer. Dubbelspåret skulle ge ökade möjligheter att utveckla närtågstrafiken. Utvecklingsmöjligheterna beaktas i planeringen av dubbelspåret, men egentliga utvecklingsåtgärder för närtågstrafiken, såsom nya hållplatser, ingår inte i planeringen eller projektet.

Åtgärdernas nyttokostnadsförhållande har varit 0,05. Bedömningen har omfattat beaktande av transitotrafiken. Åtgärdernas inverkan och effektivitet kommer att bedömas ytterligare inom ramen för den pågående planeringen.

## Bilaga 4c Landsvägsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2025–2032

### Beskrivningar av de viktigaste landsvägsprojekten som inte ingår i investeringsprogrammet

- Riksväg 2 Nummela–Högfors
- Riksväg 4 vid Jyväskylä
- Riksväg 4 vid Rovaniemi
- Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio
- Riksväg 6 vid Kouvola
- Riksväg 8 Letala
- Riksväg 8 Tegelbrukets planskilda anslutning, Björneborg
- Riksväg 8 Vasa–Karleby omkörningsfiler (mellan Edsevö–Leppax, Ytterjeppo–Sorvist, Kronoby–Karleby)
- Riksväg 9 Lundo–Aura
- Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi (avsnittet Käpykangas–Orivesi)
- Riksväg 9 omkörningsfiler 9 Jämsä–Korpilahti
- Riksväg 9 vid Riistavesi, Kuopio
- Riksväg 9 vid Ylämylly, Libelits
- Riksväg 12 Tammerfors–Kangasala (sträckan Alasjärvi–Huutijärvi)
- Riksväg 12 Lahtis–Kouvola (sträckan Joutjärvi–Nyby)
- Riksväg 12 Lahtis–Kouvola (sträckan Nyby–Tillola)
- Riksväg 18 Laihela–Seinäjoki
- Riksväg 19 Seinäjoki–Lappo
- E18 stamväg 50 Ring III Gammelgård–Vandaforsen, Vanda
- E18 stamväg 50, Ring III Förnyande av den norra överfartsbron i Parkstad, Helsingfors och Vanda
- E18 stamväg 40 Nådendal–Reso
- Landsväg 101 Ring I vid Maarinsolmu, Esbo
- Lv 180 Kurkela–Kustö (Pargasleden), S:t Karins
- Landsväg 642 Äänekoski bro och anslutningsarrangemang, Äänekoski
- Landsväg 815 förbättring av Lentokentäntie, Uleåborg och Kempele
- Landsväg 1002 och landsväg 11039 Skåldö bro, Raseborg
- Landsväg 1452 Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland (sträckan Nukari-Purola)

### Övriga granskade landsvägsprojekt (förteckning efter projektkorten)



## Riksväg 2 förbättring av sträckan Nummela–Högfors

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

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. 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 vägenslutningar 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 vägnätet 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 OCH KOSTNADER

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

Den preliminära kostnads kalkylen för projektet är cirka 77 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100). I utvecklingsrapporten blir kostnads kalkylen 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

#### 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 01.11.2023

**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.**



### NULÄGE

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

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

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

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

En vägplan utarbetas.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 152 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

### KONSEKVENSER

#### 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 funktionssäkerhet.

Projektet kommer att avsevärt förbättra tillgängligheten och öka livskraften i Jyväskyläregionen. Projektet bidrar till att utveckla Jyväskyläs 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 minskas 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**

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 0,9.

## Riksväg 4 vid Rovaniemi, sträckan Hirvas-Rovaniemi-Vikajärvi

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

Riksväg 4 Helsingfors-Utsjoki är den viktigaste vägförbindelsen i norra Finland, en del av det nationella huvudvägnätet och det övergripande TEN-T-nätet. 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.



### NULÄGE

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 gatuvävsnitt 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 OCH KOSTNADER

Vägplanering har inte inletts.

Totalkostnaden för projektet är cirka 50 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145).

### KONSEKVENSER

#### 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. Olycksituationen förbättras betydligt 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. Olycksituationen 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 01.11.2023

**Riksväg 5 är en nationellt viktig huvudled i östra Finland och en del av det omfattande TEN-T-nätet. Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio är ett spetsprojekt i Östra Finlands trafikstrategi.**



### NULÄGE

Trafiken är relativt hög i förbindelseområdet (6 600–7 000 fordon/dygn). Andelen tung trafik är cirka 11 procent.

Vägavsnittet 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 plankorsningar avlägsnas och två nya planskilda anslutningar samt parallella vägförbindelser genomförs.

Vid sträckan Leppävirta-Palokangas förbättras vägen huvudsakligen på sin nuvarande plats, bland annat genom byggnation av omkörningsfiler och ett enhetligt mitträcke samt genom avlägsnande av plankorsningar. I planeringsområdet genomförs två nya planskilda anslutningar samt parallella vägförbindelser.

Från Palokangas till Humalajoki byggs i fyra körfält på den nya terrängkorridoren väster om den nuvarande vägen, medan den nuvarande vägen förblir en parallell väg. I planeringsområdet genomförs två nya planskilda anslutningar.

Projektets mål är att:

utveckla vägsträckan till en riksvägsförbindelse med en kvalitetsnivå som uppfyller trafikens krav. minska antalet dödsfall och personskador i trafiken avsevärt. förbättra smidigheten, tillförlitligheten och förutsägbarheten för restiderna för näringslivs- och persontransporter. utveckla trafikleds nätet och riksvägsanslutningslösningarna så att de förbättrar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och tjänsternas tillgänglighet samt stöder markanvändningen i Leppävirta och den planerade utvecklingen av samhällsstrukturen. säkerställa trivselsn hälsan, säkerheten och funktionaliteten i livsmiljön. säkerställa förutsättningarna för kollektivtrafik och trygga förbindelser till hållplatser.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

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

Vägplanen för Leppävirta kommer att färdigställas 2023.

Kostnadskalkylen för förbättringen av förbindelsen uppgår till cirka 150–160 milj. euro (MAKU 145, 2020=100).

### KONSEKVENSER

#### 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**

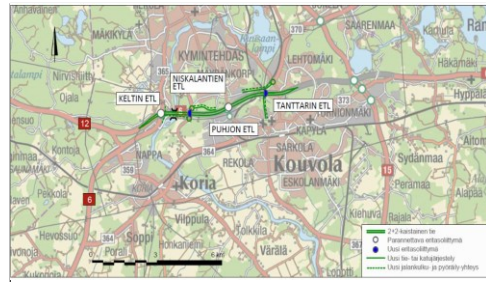
Projektet är inte samhällsekonomiskt lönsamt. Nya bedömningar görs i samband med planeringen.



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

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

**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 och för logistikcentralerna i Kouvola. Vid Kouvola korsas den av riksväg 12 från Lahtis och riksväg 15 från Kotka och S: t Michel.**

**NULÄGE**

Riksväg 6 är osäker vid Kouvola och har en avvikande kvalitetsnivå. Vägtrafiken hämmas särskilt av Keltti riksvägsbroens dåliga skick.

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 (8 700–11 000 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 1 400 fordon per dygn) och dess andel (13–16 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. Kymmene 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**

I projektet förbättras den livligaste sträckan på riksväg 6, från Keltti till om Tanttari, till en motorväg. Planskilda anslutningar för Keltti och Puhjo förbättras. Det kommer att göras nya planskilda anslutningar till Tanttari och en infart till centrum. På norra sidan av riksvägen från Tanttari till Puhjo byggs en parallellgata för lokaltrafiken. Kelttis nuvarande bro över Kymmene älv repareras. Gång- och cykellederna samt bullerbekämpningen utökas avsevärt. Senare byggs den omfattande planskilda anslutningen i Suvioja väster om Keltti samt övriga vägarangemang i den östra delen.

Syftet är att säkra fjärrtransporter och förbindelser till förbättra säkerheten och smidigheten i passagerartrafiken, fotgängar- och cykelförbindelser samt smidiga förbindelser till Kouvola centrum. Dessutom tryggas trafiken på vägen.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

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

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 95 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100). Stadens andel är betydande.

## KONSEKVENSER

### **Tillgänglighet**

Projektet förbättrar smidigheten och säkerheten i långväga trafik och näringslivets transporter. 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.

### **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 cykelsäkerhet och servicenivåer kommer att förbättras. Den nya förbindelsen över Kymene 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 1000 (10,4 km bullerskydd).

### **Effektivitet**

Projektet förbättrar trafiksystemets lönsamhet och effektivitet. Nyttokostnadsförhållandet är 1,2. De största fördelarna kommer från tidsbesparingar inom persontrafiken på huvudvägnätet samt andra väg- och gatunät och besparingar vid olyckor.

## Riksväg 8 Letala

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

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. Målet med förbättringen är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, smidigheten och säkerheten i trafiken samt stödja stadens förutsättningar för utveckling.



### NULÄGE

Vägavsnittet vid Letala 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. Letala centrum ligger nära anslutningen mellan riksväg 8 och stamväg 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 hinderverkan. 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 Rv 8 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 OCH KOSTNADER

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

Totalkostnaden för projektet är cirka 48 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145).

### KONSEKVENSER

#### 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 Laitilan Wirvoitusjuomatehdas, och huvudvägnätet kommer att förbättras, vilket gör det möjligt att utvidga företagets 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 nytto-kostnadsförhållande är 1,2.

## Riksväg 8 förbättring av Tegelbrukets planskilda anslutning, Björneborg

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

**Riksväg 8 är den riksväg som leder från Åbo till Limingo, som hör till Finlands huvudleds-nät i första klass och är en av de viktigaste godstrafikförbindelserna i sydvästra Finland. Projektet är en del av det mer omfattande förbindelseprojektet Åbo–Björneborg.**



### NULÄGE

Den genomsnittliga dygnstrafiken på riksväg 8 mellan Alaruukintie och Pinomäentie är 10 586 fordon/dygn och 11 239 fordon/dygn mellan Alaruukintie och viadukten i Isomäki. Den genomsnittliga dygnstrafiken på Pinomäentie är 500 körningar/dygn. Andelen tung trafik på riksväg 8 är ca 11 procent.

Under de senaste fem åren har 12 olyckor inträffat på riksväg 8 i planeringsområdet, varav fyra har lett till skador. Den största bristen på säkerhet och smidighet i trafiken är anslutningen från sidovägarna till riksvägen särskilt under rusningstid. Stadstrafiken, bland annat bussarna, måste korsa riksvägen när de förflyttar sig från Pinomäkivägen till Södra leden.

### PROJEKT OCH MÅL

Riksväg 8:s geometri förbättras på sin nuvarande plats så att hastighetsbegränsningen kan höjas från nuvarande 60 km/h till 80 km/h och leden ändras till en fyrfilig väg med mitträcke. I anslutningen vid Alaruukintie byggs en rombisk planskild anslutning, där Alaruukintie går under riksvägen. Pinomäkivägens plankorsning tas bort och en ersättande förbindelse görs under riksvägen till Södra leden. Nya gång- och cykelförbindelser byggs öster om riksvägen. I närheten av servicestationen görs en utrymmesreservering på anslutningsparkeringen.

Projektet kan förenas med Rv 2 Björneborg enligt det som presenteras i investeringsprogrammet, varvid betydande synergifördelar kan uppnås i genomförandet av projekten.

Målet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och öka smidigheten i trafiken samt ta bort plankorsningar på riksväg 8.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplaneringen pågår och blir klar 2024.

Kostnadsberäkningen är cirka 21 miljoner euro, MAKU 145 (2020=100).

### KONSEKVENSER

#### Tillgänglighet

Projektet stödjer rese- och transportkedjornas funktion med smidiga och säkra förbindelser. Trafikförhållandena för specialtransporter förbättras.

#### Trafiksäkerhet

Projektet kommer att minska antalet trafikolyckor kännbart.

#### Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

#### Hållbarhet

Gång- och cykeltrafikens smidighet och säkerhet förbättras. Busshållplatser och infartsparkering gör kollektivtrafiken mer attraktiv.

#### Effektivitet

Projektets nyttokostnadsförhållande beräknas i samband med vägplanen.

## Riksväg 8 Omkörningsfiler med mitträcken i Kovjoki, Kållby och Kronoby

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

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 omkörningar 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. På landsbygden finns det relativt mycket trafik, 3 300–7 200 fordon/dygn (genomsnittlig trafik 2022), varav 500–900 fordon/dygn är tung trafik. Den tunga trafikens andel är särskilt betydande (13–18 procent av den totala trafikmängden) norr om anslutningen mellan riksväg 8 och 19.

Under en femårsperiod (2018–2022) har sammanlagt 392 trafikolyckor kommit till polisens kännedom, varav 53 har lett till skador och 5 har lett till dödsfall. Olycksfrekvensen för vägsträckan enligt Tarva-avbildningen 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. I synnerhet vägplanen för sträckan Edsevö-Lepplax innehåller många andra förbättringsåtgärder i södra ändan under planeringsperioden.

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 plan-silda anslutning kommer att införas.

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

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplaneringen för Ytterjeppo-Sorvist har godkänts. Vägplaneringen för omkörningsfilerna Edsevö-Lepplax är klar.

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

Kostnadskalkylerna för omkörningsfilerna slutförs med vägplanen allteftersom vägplaneringen fortskrider. Kostnadskalkylerna är ännu inte slutgiltiga. Kostnadsberäkningen för sträckan Ytterjeppo-Sorvist är 7,3 M € och kostnadsberäkningen för sträckan Edsevö-Lepplax är cirka 23,8 M € (MAKU 145, 2020=100). Det finns ännu ingen kostnadsberäkning för de övriga avsnitten med omkörningsfiler.

## KONSEKVENSER

### **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 31.10.2023

**Riksväg 9 Åbo-Tammerfors är en del av det tvärgående TEN-T-nätet från Åbo till Joensuu. 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 (ÅDT 2018) på sträckan Lundo-Aura är cirka 11 200 fordon per dygn, 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 personsador. 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 OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar. Beredskapen för genomförande infaller cirka 2024.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 67 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

### KONSEKVENSER

#### 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 personsador 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.

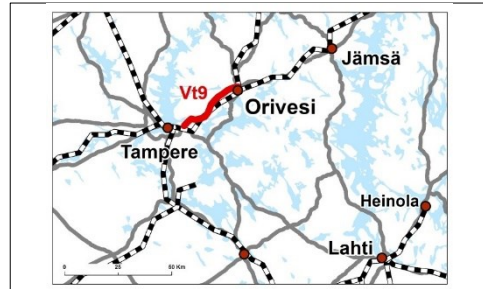
**Effektivitet**

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 01.11.2023

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 OCH KOSTNADER**

Vägplanering pågår.

Kostnadsprognosen för projektet är cirka 84 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145).

**KONSEKVENSER****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 personsador 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.

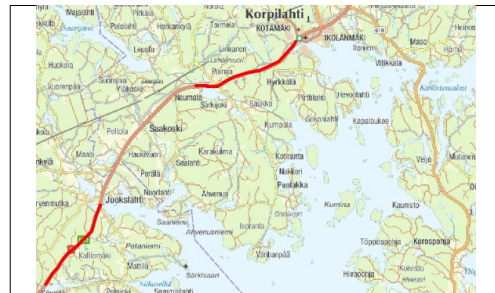
**Effektivitet**

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

## Riksväg 9 Jämsä–Korpilahti omkörningsfiler

Uppgifterna uppdaterade  
01.11.2023

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.



### NULÄGE

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

Trafiksäkerheten och smidigheten på riksvägen förbättras, bland annat genom att bygga mitträcken i de nuvarande förbifartslederna och genom att man inför arrangemang för privat väg och anslutningsarrangemang. Bygga ny belysning.

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

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanering pågår. För riksväg 9, på sträckan mellan Orivesi och Jyväskylä upprättades en åtgärdsrapport, som blev klar 2023.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 49 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100). Projektet var med i investeringsprogrammet 2023–2030 och kostnaderna var betydligt lägre (16 M €).

### KONSEKVENSER

#### 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.

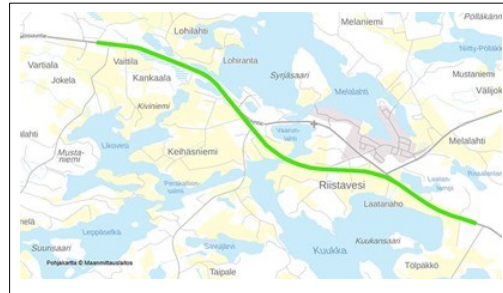
**Effektivitet**

Användningen av det befintliga trafiknätet 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 01.11.2023

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 till Joensuu. 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 OCH KOSTNADER

Vägplanering pågår.

Kostnaderna uppskattas preliminärt uppgå till cirka 23 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100).

### KONSEKVENSER

#### 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.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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.

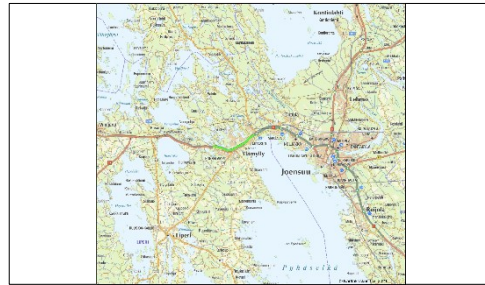
**Effektivitet**

Samhällsekonomisk effektivitet beräknas i samband med vägplanering.

**Riksväg 9 förbättring vid Ylämylly, Libelits**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

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 trafikbarhet.

**NULÄGE**

Planeringsobjektet ligger på riksväg 9 i tätortsområdet Ylämylly i Libelits kommun. Den planerade vägsträckan är 6 km lång. Vägavsnittet börjar vid Honkalampi-anlutningen och slutar före Hirsiniemi-planskilda anlutningen 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 OCH KOSTNADER**

Vägplanering pågår.

Kostnaderna för projektet uppskattas till cirka 52 miljoner euro (MAKU 145, 2020=100). Projektet inkluderades i investeringsprogrammet 2022–2029 till betydligt lägre kostnader (20 M€).

**KONSEKVENSER****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 Libelits 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 Ylämyllyntie 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.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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.

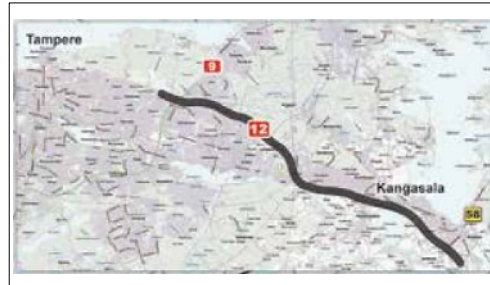
**Effektivitet**

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

**Riksväg 12 Tammerfors-Kangasala (sträckan Alasjärvi–Huutijärvi)**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**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**

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 vägvägningsavsnittet 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 OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar. Vägplaneringen inleds 2023.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 123 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

**KONSEKVENSER****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.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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.

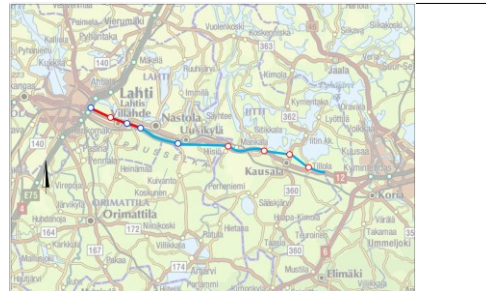
**Effektivitet**

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

**Riksväg 12 Lahtis–Kouvola ( Joutjärvi–Nyby)**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

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. Riksväg 12 mellan Lahtis och Kouvola har varierande kvalitetsnivå samt dålig smidighet och trafiksäkerhet.

**NULÄGE**

Trafikvolymen på riksväg 12 varierar från 7200–16 000 fordon per dag och den tunga trafiken är stor (10–14 procent). Den livligaste sträckan är mellan Joutjärvi och Nastola. De stora trafikmängderna på bredfilsvägen medför trafiksäkerhetsrisker och det görs ofta farliga omkörningar. Under 2016–2020 inträffade 17 olyckor med personskada i planeringsområdet. De stora trafikmängderna och den livliga tunga trafiken orsakar köer och störningar i trafikens smidighet. Vägen är en viktig förbindelse för pendlingstrafiken. Vägens kapacitet motsvarar inte trafikmängden på vägen.

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

**PROJEKT OCH MÅL**

Riksvägen förbättras på sin nuvarande plats till en fyrfilig motorväg mellan Joutjärvi och Nastola (9 km) och en omkörningsfil med mitträcke från Nastola till Nyby (7 km). De planskilda anslutningarna i Joutjärvi, Villähde, Nastola och Nyby förbättras. I Kolava byggs en ny planskild anslutning som förenar Karistoområdet med riksväg 12 på landsväg 112. Sträckan mellan Joutjärvi och Nastola förses med belysning. Dessutom byggs viltstängsel längs hela sträckan, omfattande bullerbekämpning samt nödvändiga grundvattenskydd.

Målet med projektet är att väsentligt förbättra säkerheten, smidigheten, funktionssäkerheten och förutsägbarheten när det gäller långväga transporter och persontrafik.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Kräver vägplanering.

Kostnadskalkylen enligt projektets utredningsplan är cirka 55 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145). Projektet ska genomföras stegvis.

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

När den viktiga förbindelsen mellan Lahtis regionala centrum och Kouvola utvecklas ur näringslivs- och sysselsättningsynpunkt kommer regionernas tillgänglighet att förbättras. Dessa åtgärder kommer särskilt att förbättra godstrafikens och fjärrtrafikens smidighet.

**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 personsador och dödsfall på vägvsnittet.

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

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

Antalet personer som utsätts för buller minskas med 560 bostäder, och bullerskydd byggs på en sträcka på cirka 10 km.

Projektet stödjer utvecklingen av den planerade region- och samhällsstrukturen.

Risken för förorening av grundvattnet minskar.

**Effektivitet**

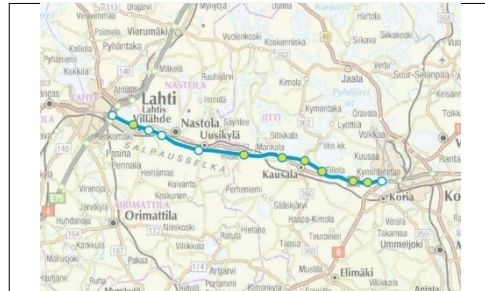
De största fördelarna uppnås genom att man sparar in på tidsåtgången och fordonskostnaderna samt kostnaderna för olyckor.

Projektets nyttokostnadsförhållande varierar mellan 1,2 och 2,2 beroende på alternativ.

**Riksväg 12 Lahtis–Kouvola (Nyby–Tillola)**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

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. Riksväg 12 mellan Lahtis och Kouvola har 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**

Trafikvolymen på riksväg 12 varierar från 6 400–7 500 fordon per dygn och andelen tung trafik är stor (14–15 procent). Det finns mycket industri längs vägen och vägen fungerar som en pendeltrafikförbindelse i Lahtis och Kouvola stadsområden, vilket syns som livlig vardagstrafik.

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 OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 166 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145).

## KONSEKVENSER

### **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 fjärrtrafikens 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.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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.

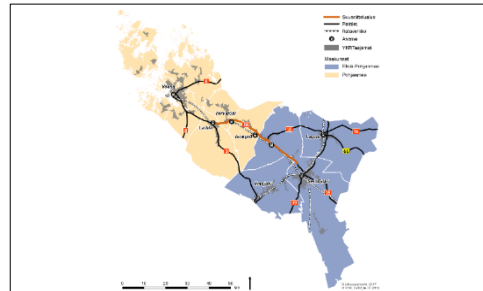
### **Effektivitet**

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–Seinäjäoki

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**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–Seinäjäoki hör vägen till det stomnät för landsvägar som avses i förordningen om huvudleder och till servicenivåklass I.**



### NULÄGE

Förbindelsen Vasa–Seinäjäoki 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 5100–7900 fordon/dygn (ÅDT 2022), varav den tunga trafikens andel är 380–500 fordon/dygn. Under de senaste fem åren (2018–2022) har sammanlagt 106 trafikolyckor kommit till polisens kännedom, varav 20 har lett till skador. På sträckan är olycksfrekvensen ca 5,5 personskadeolyckor/100 miljoner körda kilometer, medan den i genomsnitt är ca 5,5 (år 2017) personskadeolyckor/100 miljoner körda kilometer på riksvägar (genomsnitt 2017). Bristerna i servicenivån har identifierats i Traficoms strategiska lägesbild av trafiksystemet.

Vägens geometri är för det mesta god, men en del av vägen har breddbrister. Problemet med vägavsnittet 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 OCH KOSTNADER

Vägplanering pågår för den planskilda anslutningen, avsnittet med omkörningsfil och breddningen av vägen på avsnittet Välimaa–Kiikku och den blir klar våren 2024. Planeringen av andra åtgärder som presenterats i utvecklingutredningen har inte inletts.

Den preliminära kostnadskalkylen för projektet är cirka 76 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145). Kostnadskalkylen kommer att specificeras allteftersom vägplaneringen fortskrider.

### KONSEKVENSER

#### 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.



**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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 01.11.2023

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

**NULÄGE**

Avsnittet Seinäjoki–Lappo längs riksväg 19 är ett vägvagnsintervall med flera problem. Trafiksäkerhetssituationen är dålig och smidigheten är utmanande längs vägvagnsintervall, bland annat på grund av den stora volymen tung trafik och den långsamma jordbruks-trafiken. Det finns få möjligheter till säkra omkörningar längs vägvagnsintervall. 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.

Trafikvolymerna på riksväg 19 i planeringsavsnittet är 9 700–12 900 fordon/dag (ÅDT 2022). Mängden tung trafik är 800–1 100 fordon/dygn (ÅDT tung 2022). Åtgärderna för att utveckla markanvändningen ökar trafikmängderna på vägen ytterligare i framtiden.

Under en femårsperiod (2018–2022) har sammanlagt 43 trafikolyckor inträffat i planeringsområdet som kommit till polisens kännedom, varav 5 har lett till skador och 3 till dödsfall. Olycksgraden är 4,4 personskadeolyckor /100 miljoner körda kilometer (Tarva), medan den på motsvarande riksvägar med en körfil i genomsnitt är 5,5 (2017). Olycksfrekvensen är dock 14,7 personolyckor/100 vägkilometer, vilket är cirka 50 procent högre än genomsnittet på riksvägar. Trafikolyckor orsakas i synnerhet av anslutningsarrangemang som är bristfälliga med tanke på trafikmängderna, för stor anslutningsfrekvens samt brist på säkra omkörningsmöjligheter.

**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 har man byggt 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 vägvagnsintervall i dag.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Projektets första fas (två avsnitt med omkörningsfiler och Atrias planskilda anslutning) färdigställdes hösten 2023. Vägplaneringen har påbörjats för sträckan mellan Kivisaari och Atria planskilda anslutningar samt för sträckan Hippimäki–Muurimäki. Vägplaneringen i projektets andra fas har påbörjats på sträckan mellan de planskilda anslutningarna Kivisaari och Atria. Vägplanen läggs fram till påseende i slutet av 2023. Vägplaneringen för avsnittet Hipinmäki–Muurimäki har inletts och blir klar 2024.

Det finns ingen aktuell kostnadskalkyl för den andra projektfasen. Kostnadskalkylen färdigställs allteftersom vägplaneringen fortskrider.

## **KONSEKVENSER**

### **Tillgänglighet**

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

### **Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten förbättras markant. I planeringsområdet är riksväg 19 är 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.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Projektet har ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

### **Hållbarhet**

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

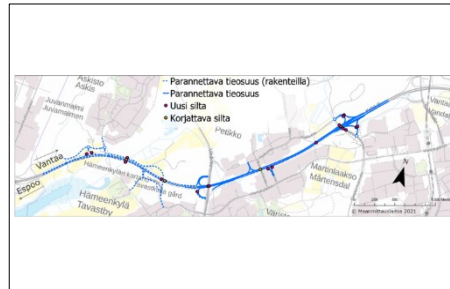
### **Effektivitet**

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

## E18 stamväg 50 Ring III Gammelgård–Vandaforsen

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

**E18 stamväg 50 (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. I korridoren på Ring III finns en logistisk zon av riksintresse och den förenar de radiella huvudvägarna i Helsingfors-regionen.



### NULÄGE

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 Rietomtveggen och Skrapbergsvägen.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

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

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 52 miljoner euro (MAKU 2020; 100=145).

### KONSEKVENSER

#### 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 Rietomtveggen korsning, när trafiken från ringen inte behöver undvika de som går över vägen. Minskning av antalet tunga arbetsolyckor med cirka 0,14 (3 procent)

#### Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

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.

## **Stamväg 50 Ring III Förnyande av Parkstads norra överfartsbro U 865 samt trafikarrangemang i anslutning till det, Helsingfors, Vanda**

Uppgifterna uppdaterade  
31.10.2023

**E18 stamväg 50 (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. I korridoren på Ring III finns en logistisk zon av riksintresse och den förenar de radiella huvudvägarna i Helsingforsregionen.**



### **NULÄGE**

I nuläget är Ring III (E18, Sv50) en väg med två körbanor, 2+2 körfält och planskilda anslutningar vid planeringsobjektet.

Trafikmängden på Ring III är vid planeringsavsnittet i genomsnitt cirka 60 000 fordon per dygn, varav cirka 5 800 utgörs av tung trafik. Trafikmängderna beräknas öka med 20 procent under 2019–2050. Hastighetsbegränsningen vid planeringsobjektet är 80 km/h.

Under 2016–2020 inträffade 11 personskadeolyckor som ledde till skador i planeringsområdet. Dessutom inträffade 37 olyckor som ledde till materiell skada. Vägansvändarna ger återkoppling om för korta anslutningsfiler och en cykelled på samma bro som den livliga körbanan, som känns otrygg.

Det är inte längre lönsamt att reparera den gamla överfartsbron i Parkstad som går över huvudbanan och är i dåligt skick, utan den bör förnyas.

### **PROJEKT OCH MÅL**

Målet med projektet är att trygga trafiken på Ring III. Om bron inte förnyas måste den norra körbanan på Ring III i något skede stängas för trafik vid den aktuella punkten. Riskerna för huvudbanan ökar på grund av att bron ovanpå banan är i dåligt skick

Den norra fordonsbron förnyas. Man förbereder för de tredje körfälten i brons bredd. En egen bro för gång- och cykeltrafik byggs över huvudbanan. Nödvändiga grundförstärkningar förnyas. Bullerskyddet och belysningen förbättras. Reserveringarna för tilläggsspår på huvudbanan under Ringvägen beaktas. Den fria höjden ökas i enlighet med de nuvarande standarderna.

### **TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Genomförandet av projektet är brådskande på grund av brons skick och man har beredskap för att genomföra det 2024.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 30 miljoner euro (moms 0 %). (MAKU 2020=100; 145).

Ingen kostnadsfördelning har avtalats.

### **KONSEKVENSER**

#### **Tillgänglighet**

Framkomligheten på Ring III tryggas. Tillgången till Nordsjö hamn, Helsingfors-Vanda flygplats och Ring III:s logistiska zon skulle försämrats avsevärt om den norra körbanan på Ring III måste stängas vid projektet eller om man skulle bli tvungen att införa viktbegränsningar och/eller sänka hastighetsbegränsningen på bron.

#### **Trafiksäkerhet**

Projektet förbättrar trafiksäkerheten i området.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Stängningen av den norra körbanan på Ring III skulle leda till att trafiken flyttas till ersättande omvägar, vilket skulle öka fordonsprestationen och därmed även koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

Förhållandena för fotgängare och cyklister förbättras.

**Effektivitet**

Projektets nyttokostnadsförhållande är x.x.

## E18 stamväg 40 Nådendal–Reso

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

**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 stamnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet. Vägavsnittet mellan Nådendal och Reso avviker avsevärt från de övriga vägavsnitten längs E18.**



### NULÄGE

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. 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 Raisionkaari är 10 400–18 000. Den tunga trafiken utgör 4–10 procent.

Trafiksäkerhetsnivån är svag. Under 2018–2022 inträffade sammanlagt 79 olyckor i granskningsområdet, varav 54 ledde till egendomsskador och 25 till personskador. En av olyckorna ledde till dödsfall.

### PROJEKT OCH MÅL

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 Åbo ringväg.

Målet för förbättringen av ringvägen är att åtgärda bristerna i vägens kvalitetsnivå, göra trafiken smidigare och säkrare samt stödja stadsregionens förutsättningar för tillväxt. Målet är att uppfylla kraven för TEN-T-stamnätet inom Nådendals och Resos stadsstrukturer.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplanen är klar och finns till påseende hösten 2023. Redo för genomförande tidigast 2025.

Kostnadsberäkningen för projektet är 269 M€, MAKU 145 (2020=100). I kostnadskalkylen ingår kostnaderna för banan (~16 milj. euro). Huvudparten av projektets kostnader (~73 %) består av bro- och grundförstärkningskostnader. Nådendal och Reso stad står för en del av kostnaderna, ~7,5 miljoner euro, och ägarna av ledningar och utrustning för ~17 miljoner euro. Stöd för projektets vägplan söktes i CEF2021-utlysningen, men projektet valdes inte ut för finansiering. Efter ansökan 2022 är de vägar som leder till hamnen inte längre stödberättigande om banan leder till hamnen.

### KONSEKVENSER

#### 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- vägkorsningsolyckor, som nästan helt försvinner (minskat antal personskador 0,43 personskadeolyckor/år och minskat antal dödsfall i trafiken 0,05 olyckor med dödlig utgång/år).

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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<sub>x</sub>), kolväten (HC), kolmonoxid (CO) och partiklar bedöms minska. Flödet i botten av Resoviken förbättras.

Positiva effekter på villkoren för kollektivtrafik, promenader och cykling.

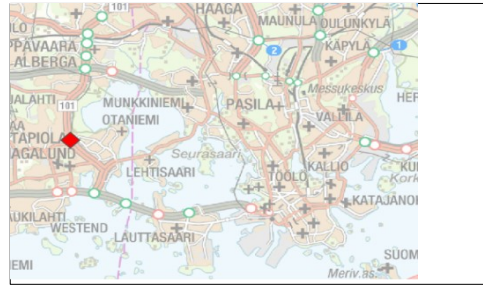
**Effektivitet**

Nytto-kostnadsförhållandet är 0,8. Projektbedömningen uppdateras i vägplaneringen.

**Landsväg 101 Ring I vid Marknuten, Esbo**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

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.

**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 för projektet är i synnerhet att förbättra trafiksystemets funktionssäkerhet och trafiksäkerheten och den viktiga ringleden i stadsregionen.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar och under administrativ behandling.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 59 milj. euro (MAKU 145, 2020 = 100).

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

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

### **Trafiksäkerhet**

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

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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 180 Kurkela–Kustö, S:t Karins**

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

**Landsväg 180 (Skärgårdsvägen) mellan Korpo och S:t Karins, som hör till Pargas, är den enda förbindelsen mellan Pargas skärgård och Åboregionen. Lv 180 hör som storrutt till målnätet för stora specialtransporter (SEKV). Dessutom är förbindelsen också en del av Skärgårdens ringled.**

**NULÄGE**

Trafiken mellan Pargas och Åboregionen använder Skärgårdsvägen (landsväg 180) som går via S:t Karins centrum. På grund av läget finns det också mycket intern trafik i S:t Karins. Trafikmängden på Skärgårdsvägen vid S:t Karins centrum är cirka 14 400 fordon/dygn och vänganslutningarna blir regelbundet överbelastade.

Säkerhetsläget för landsvägsnätet i S:t Karins centrum är dåligt. Årligen inträffar cirka 6 olyckor som lett till personskador, varav cirka 0,2 olyckor per år leder till dödsfall. Utvecklingen av markanvändningen i S:t Karins väntar på en lösning på Skärgårdsvägens nya linjedragning.

**PROJEKT OCH MÅL**

En ny tvåfilig väg byggs cirka 3 km mellan Kartanontie och Rävundsbron och den nuvarande Kurkelantie (lv 2221) får fyra filer mellan den och lv 110 Kartanontie. De nuvarande plankorsningarna vid Kurkelantie byggs om till rondeller. Bron i Auvaisberg över Kustö sund byggs. Sju nya underfarter och en viadukt byggs. Trafikbuller bekämpas med bullerhinder. Ett stort antal landsvägar i influensområdet byggs om till gator. Kustö sunds nuvarande bro på avsnittet på landsväg 180 förnyas och byggs om till gata.

Målet är att säkerställa att huvudtrafikförbindelsen i Åbolands skärgård fungerar och samtidigt främja utvecklingen av S:t Karins centrum.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Vägplaneringen pågår och blir klar 2024.

Kostnadsberäkningen är cirka 104 miljoner euro, MAKU 145 (2020=100).

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

Förbättrar smidigheten i pendlingstrafiken, näringslivets transporter samt stug- och turisttrafiken.

**Trafiksäkerhet**

Projektet förbättrar trafiksäkerheten i området. Antalet personskadeolyckor minskar med 1,17/år och dödsfallen med 0,12/10 år.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

**Hållbarhet**

Antalet personer som exponeras för bullret från vägtrafiken minskar med cirka 100 personer. Störningsfaktorer i trafiken och barriäreffekten minskar i den nuvarande vägens influensområde i S:t Karins centrum och på Kustö. Den nya vägen går igenom ett jord- och skogsbruksdominerat område på Kustö och skapar en barriäreffekt för rekreativlederna i området och försämrar de ekologiska förbindelserna.

**Effektivitet**

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 2,2. De största fördelarna uppnås i form av besparingar i kör-, tids- och olyckskostnaderna.

## Landsväg 642 (Äänekoskentie), förnyande av Äänekoski bro och anslutningsarrangemang,

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

Landsväg 642 är en regionväg från Kuusa som går till Äänekoski via Suolahti till Lauka från Kuusa. Planeringsområdet ligger i Äänekoski centraltätort. I planeringsområdet betjänar landsvägen i huvudsak pendlings- och nyttrafiken inom Äänekoski och mellan tätorterna samt transporterna inom industrin i området.



### NULÄGE

Trafikmängden på vägen är 5 206 fordon, varav den tunga trafikens andel är cirka 5 procent. Hastighetsbegränsningen för hela sträckan är 40 km/h.

Bron i Äänekoski har begränsad kapacitet och skärpt övervakning. Bron har renoverats mycket under de senaste åren och den är i gott skick, men med nya reparationer är det inte längre möjligt att uppnå förbättringar i brons bärighet. När industrin i området växer och utvecklas kan bron i sitt nuvarande skick medföra utmaningar för transporterna i området och med begränsad kapacitet för smidighet i den så kallade flaskhalstrafiken.

### PROJEKT OCH MÅL

Det byggs en ny bro söder om den nuvarande. Den nuvarande vägens sträckning samordnas med den nya brons läge och geometri. Anslutningarna mellan Palomäkigatan och Mannilantie flyttas.

Det centrala målet med projektet är att förbättra smidigheten och säkerheten i trafiken samt stödja industrins utveckling i området.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Vägplaneringen pågår och blir klar 2024.

En kostnadskalkyl för hela projektet har inte utarbetats. Kostnadskalkylen preciseras i vägplanen. Den preliminära uppskattningen av de totala kostnaderna är 15 miljoner euro MAKU 145 (2020=100), vilket innefattar förnyande av bron samt väg- och anslutningsarrangemang. Äänekoski stads finansieringsandel framkommer under vägplaneringen.

### KONSEKVENSER

#### Tillgänglighet

Projektet förbättrar i synnerhet förbindelserna inom och mellan landskapscentret och kommuncentren. Det kommer också att förbättra näringslivets konkurrenskraft och tillgänglighet.

#### Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten, eftersom de direkta anslutningarna minskar och anslutningsarrangemangen förtydligas. I samband med inspektionerna av anslutningen förbättras dessutom övergångsställena över landsvägen och man granskar var det är vettigt att placera mopeder i trafikmiljön.

#### Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

#### Hållbarhet

Ingen effekt.

#### Effektivitet

Projektets nyttokostnadsförhållande beräknas i samband med vägplanen.

**Landsväg 815 Förbättring av Lentokentäntie**

Uppgifterna uppdaterade 01.11.2023

**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 Kemppeles 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 vägavsnittet 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 (regionalväg 816)–ramanslutningen 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 OCH KOSTNADER**

Vägplanen är klar. En byggnadsplan håller på att utarbetas.

Kostnadskalkylen för projektet är cirka 36 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

## KONSEKVENSER

### **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.

### **Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

Projektet har liten påverkan på koldioxidutsläppen, vilket främst beror på att transportererna 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 kollektivtrafikledningarnas 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**

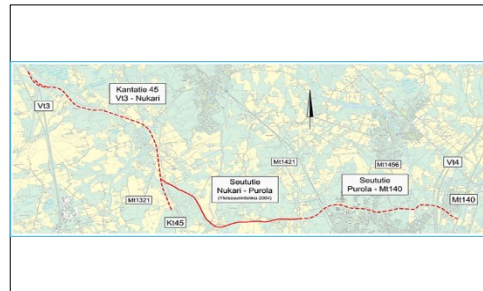
Samhällsekonomiskt är projektet lönsamt. Nyttokostnadsförhållandet är 1,2.



## Landsväg 1452 Norra logistikförbindelsen i mellersta Nyland fas 1 (sträckan Nukari-Purola)

Uppgifterna uppdaterade 31.10.2023

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 OCH KOSTNADER

Behöver en vägplan.

Projektets kostnader klagörs när planerna är klara. Kostnadskalkylen för stamväg 45 (Nuckars–riksväg 3) är 26 miljoner euro. Nuckars–Purola ca 30–37 miljoner euro och landsväg 1452 Vähänummentie (Purola–landsväg 140), första fasen 12 miljoner euro och andra fasen 47 miljoner euro. Kostnadskalkylen för projektet är sammanlagt cirka 115–122 miljoner euro (MAKU 145; 2020=100).

### KONSEKVENSER

#### Tillgänglighet

Förbättrat trafikflöde förbättrar tillgängligheten till näringslivets enheter

#### Trafiksäkerhet

Projektet förbättrar trafiksäkerheten. Gång- och cykelvägar och underfarter förbättrar säkerheten.

#### Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna

Projektet kommer att minska koldioxidutsläppen med 4,200 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 01.11.2023

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 färjeförbindelsen med en fast bro.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Utarbetandet av utredningsplanen inleddes hösten 2022 och utredningsplanen färdigställs i slutet av 2023.

Den preliminära kostnadskalkylen för Skåldö bro är cirka 23 milj. euro (MAKU 145 (2020=100)). Kostnadskalkylen preciseras i samband med utredningsplanen.

**KONSEKVENSER****Tillgänglighet**

Förbättrar avsevärt tillgängligheten till öarna Skåldö och Torsö.

**Trafiksäkerhet**

Projektet förbättrar trafiksäkerheten i området.

**Att bromsa och anpassa sig till klimatförändringarna**

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 investeringsprogrammen 2022– 2029, 2023–2030 och 2024–2031 om programmet och andra åtgärder som har framkommit under det förberedande arbetet och som inte ingår i investeringsprogrammet**

- Rv1
  - Riksväg 1 Ytterligare körfält på avsnittet Domsby Esbo–Riksväg 2
  - Riksväg 1 Bullerskydd i Veikkola
  - Riksväg 1 Förbättring av Veikkola anslutning
- Rv2
  - Riksväg 2 Nummela–Högfors
  - Riksväg 2 Anslutningsarrangemang vid riksväg 9
  - Riksväg 2 Ulasöre planskilda anslutning, Björneborg
  - Riksväg 2 vid Ulvsby
  - Riksväg 2 Friby–Harjavalta inkl. Haistila planskilda anslutning
  - Riksväg 2 Kantemaa anslutning, Punkalaidun
- Rv 3
  - Rv 3, förbättring av Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta, Helsingfors och Vanda
  - Riksväg 3 Rastområde för tung trafik vid Klövsjogs anslutning
  - 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 Salmisilta–Teiharju
  - Riksväg 3 Anslutningsarrangemang vid Patrakka
  - Riksväg 3 Ylöjärvi–Tavastkyro
  - Riksväg 3 Tavastkyro–Parkano
  - Riksväg 3 Ikalis–Sikuri
  - Riksväg 3/korsningen med stamväg 67 och raksträckan i Tuuskula (det gemensamma avsnittet för riksväg 3 och stamväg 67)
  - Riksväg 3 Jalasjärvi–Laihela
  - Riksväg 3 Laihela centrum
  - Riksväg 3 Ratikylä underfartsbro, Laihela
  - Riksväg 3 Vasa (Helsingby)–Laihela
- Rv 4
  - Rv 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 Hållplats vid Heinola norra anslutning
  - 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
  - Rv 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 Pyhäjärvi–Pulkkila
- 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 Grundlig reparation av Simojoki bro
- Riksväg 4 på sträckan Norra Ijo–Kemi
- Riksväg 4 Keminmaa–Muurola
- Riksväg 4 Hirvas–Rovaniemi
- Riksväg 4 Hirvas–Vikajärvi
- Riksväg 4 vid Rovaniemi
- Riksväg 4 Polcirkeln–Vikajärvi, Rovaniemi
- Riksväg 4 Vikajärvi–Sodankylä
- Riksväg 4 Gång- och cykelled Ivalo–Enare
- Riksväg 4 Reparation av Kirkkopahta bergskred
- Riksväg 4 Fortsättning av gång- och cykelleden söderut från Utsjoki
- Riksväg 4 Ombyggnad av Karigasniemi bro
- Riksväg 4 Utsjoki gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- Rv 5
  - Riksväg 5 Lusi–Koirakivi, förbättring av trafiksäkerheten och servicenivån
  - Riksväg 5 Hietanen–Pitkäjärvi
  - Riksväg 5 Leppävirta–Kuopio
  - Riksväg 5 Siilinjärvi–Pöljä
  - Riksväg 5 Siilinjärvi–Pöljä–Alapitkä, som vägplaneringsobjekt
  - Riksväg 5 Siilinjärvi– Idensalmi
  - Riksväg 5 Nerkoo omfartsväg, Lapinlax
  - Riksväg 5 Idensalmi–Kajana för projektplanering
  - Riksväg 5 Planering av Kajana–Kuusamo
  - Riksväg 5 Utveckling av Kemijärvi–Kuusamo
  - Riksväg 5 Utveckling av Kemijärvi–Sodankylä
  - Riksväg 5 Mer omfattande utveckling
- Rv 6
  - Riksväg 6 Forsby–Kouvola
  - 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 Kannaksentie anslutning
  - Riksväg 6 vid Surumäki
  - Riksväg 6 Förbättring av Parikkala norra infartsanslutning samt centralisering och förbättring av anslutningarna i Koiriniementie-området
  - Riksväg 6 Imatra–Joensuu, fas 1
  - Riksväg 6 Niittylahti–Onkamo omkörningsbanor
- Rv 7
  - E18 Riksväg 7 Västerkullavägens byteshallplatser
  - E18 Riksväg 7 Förbättring av den planskilda anslutningen vid Sibboviken och byggande av expresshallplatser
- Rv 8
  - Riksväg 8 Utveckling av sträckan Björneborg–Åbo
    - Riksväg 8/förbindelseväg 2660 anslutningsarrangemang
    - 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 Säkerställande av tunga (max 400 ton) transporter över broar söderut från Vasa
- Riksväg 8 Brorenovering i Lappfjärd
- Riksväg 8 Breddning (t.ex. Bäckliden–Övermark)
- Riksväg 8/regionalväg 662 Förbättring av anslutningen
- 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
  - Riksväg 8/förbindelseväg 2660 Vasavägens anslutningsarrangemang
  - 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 i Kovjoki, Kållby och Kronoby
  - Riksväg 8 Omkörningsfält Siikajoki–Brahestad–Kalajoki
  - Riksväg 8 vid Limingo
- Rv 9
  - Riksväg 9 Lundo–Aura
  - Riksväg 9 vid Aura, vägarangemang riksväg 9/stamväg 41
  - Riksväg 9 Aura–Humppila
  - Riksväg 9 Tammerfors–Orivesi, fas 2 på sträckan Käpykangas–Orivesi
  - Rv 9 Jämsä–Korpilahti
  - Riksväg 9 Jämsä–Korpilahti
  - Riksväg 9 Förbättring av sträckan Eteläportti–Muuramenjoki i Keljo till motorväg
  - Riksväg 9 vid Jyväskylä
  - Riksväg 9 Jyväskylä–Kuopio–Joensuu som objekt för allmän planering
  - Riksväg 9 Jyväskylä–Kuopio
  - Riksväg 9 Kanavuori–Liestuore, inklusive de stora broarna i Leppävesi och Metsolahti
  - Riksväg 9 och riksväg 13 vid Liestuore
  - Riksväg 9 Liestuore–Hankasalmi
  - Riksväg 9 Möjlighet till omkörningsfält på sträckan Kuopio–Suonenjoki
  - Rv 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 vid Tulisalmi i Tuusniemi
  - Riksväg 9 vid Ylämylly
  - Rv 9 Förbättring av Noljakka planskilda anslutning, Joensuu

- Riksväg 9 Onkamo–Niirala
- Riksväg 9 Niirala gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tullen)
- Rv 10
  - Riksväg 10 Åbo–Lundo
  - 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
- Rv 11
  - Riksväg 11 Åtgärder i Tammerfors–Björneborg utvecklingsutredning
  - Riksväg 11 Nokia–Häijää
  - Riksväg 11/förbindelseväg 3001 Björneborgs förbindelseväg
  - Riksväg 11/stamväg 44 Säkerhetshöjande åtgärder
  - Riksväg 11 Fortsättning på riksväg 8, södra ringen i Björneborg
  - Riksväg 11 Murhasaari, Nokia
- Rv 12
  - Riksväg 12 Åtgärder i Raumo–Vittis–Nokia utvecklingsutredning
  - Riksväg 12 Nokia, Matiasala–Nokia, Kahtalammi Fyra körfält, körfältsarrangemang och byggande av planskild anslutning
  - Riksväg 12 Nokia–Vittis, omkörningsfält
  - Riksväg 12 Nokia–Sastamala
  - Rv 12 och sv 65, Vaitinaros 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 Grundläggande förbättring av anslutningarna i Pälkäne område
    - Riksväg 12 Lahtis–Kouvola, fas 1, Nyby–Tillola
    - Riksväg 12 Lahtis–Kouvola fas 2, Joutjärvi–Nyby (upprättande av vägplan)
- Rv 13
  - Riksväg 13 Förbättring av anslutningarna vid regionalväg 748 och förbindelseväg 7430
  - 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
- Rv 14
  - Riksväg 14 Utveckling enligt utvecklingsplanen
  - Riksväg 14 Juva–Nyslott–Parikkala
  - Rv 14 Förbättring av sträckan Tuusmäentie–Kolkonrannantie, Juva och Rantasalmi
- Rv 15
  - Riksväg 15 och landsväg 370 Kouvola–Valkeala
  - Riksväg 15 Kotka–Kouvola, fas 2
- Rv 18

- Riksväg 18 Seinäjoki–Jyväskylä första vägplaneringsobjekt (bl.a. 4 plankorsningar)
- Riksväg 18 Laihela–Seinäjoki, fas 1
- Riksväg 18 Omkörningsfält och Halkosaari planskilda anslutning
- Riksväg 18 Multia–Etseri
- Riksväg 18 Ristonmaa planskilda anslutning – Kukumäki
- Riksväg 18 och riksväg 23 Keuru–Jyväskylä
- Rv 19
  - Riksväg 19 Lappo–Kauhava
  - Riksväg 19 Seinäjoki–Ytterjeppo
  - Riksväg 19 Seinäjoki–Lappo, fas 2
  - Riksväg 19 Korsningsområdet vid Powerpark
- Rv 20
  - Riksväg 20 Uleåborg–Kuusamo, Korvenkylä–Kimminge
  - Riksväg 20 Uleåborg–Kimminge till 4-filig
  - Riksväg 20 Planering och genomförande av tre viktiga omkörningsfält på sträckan Kuusamo–Uleåborg, ca 5–10 miljoner euro/par av omkörningsfält
  - Riksväg 20 Omkörningsfält på sträckan Uleåborg–Pudasjärvi
- Rv 21
  - 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 21 Kukkola–Karunki gång- och cykelled
- Rv 22
  - Riksväg 22 Uleåborg–Kajana–Vartius
  - Riksväg 22 Kajana–Muhos
  - Riksväg 22 Förbättring av anslutningsområdet Soso–Rovastinja
  - Riksväg 22 Utajärvi–Paldamo
- Rv 23
  - Riksväg 23 Förbättring av sträckan Piilinjärvi–Petäisjärvi
  - Riksväg 23 Varkaus–Viinijärvi, fas 2
  - Riksväg 23 som helhet i Pieksämäki
  - Riksväg 23 Varkaus–Joensuu
  - Riksväg 23 / stamväg 66 förbättring av anslutningens trafiksäkerhet
- Rv 24
  - 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.
  - Rv 24 Vääksy bro, Asikkala
  - Riksväg 24 Karisto–Kalliola
- Rv 25
  - Riksväg 25 Hangö- Mäntsälä 2:a och 3:e fasen
  - Riksväg 25 Planering av planskild anslutning i Lempola
  - Riksväg 25 Förbättring av trafiksäkerheten vid anslutningarna till Brask, Svidjavägen och Vendeläsvägen
  - Riksväg 25 Kapuli-korsningen
  - Beredskap på 4 körfält i brolösningar
  - Övervakningsplats för tung trafik nära Hangö
- Rv 26
  - Riksväg 26 Förbättring av Davidstad–Fredrikshamn
  - Riksväg 26 och regionsväg 387 Villmanstrand–Fredrikshamn, fas 1
- Riksväg 27 Utveckling
  - Riksväg 27 Främjande av trafiksäkerheten
- Rv 28
  - Riksväg 28 Förbättring av trafiksäkerheten
  - Riksväg 28 fas 2

- Riksväg 28 Förbättring av Kannus–Sievi–Nivala
- Riksväg 29 Torneå gränsövergångsställe (eventuell gemensam utveckling med Tulen)
- Sv 40
  - E18 stamväg 40 Åbo ringväg Planskild anslutning i Avanti
  - E18 stamväg 40 Åbo ringväg på sträckan Nådendal–Reso
  - Rastplats för tung trafik i Makarla i S:t Karins
- Sv 43
  - Stamväg 43 Lättrafikled på sträckan Nystad–Letala
  - Stamväg 43 Förbättring av säkerheten Nystad–Letala–Eura
- Stamväg 44 Utveckling
- Sv 45
  - Stamväg 45 Bullerskydd i Torparbacken, Helsingfors
  - Stamväg 45 byteshållplats för Vanda spårvagn
  - Stamväg 45 Tusbyleden på sträckan Domsby–Ring III
  - Stamväg 45 Förbättring mellan Nuckars–riksväg 3, del av logistikförbindelsen i Mellersta Nyland
- Sv 50
  - Stamväg 50 Ring III Stamväg 51 Esbo centrum
  - 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
- Sv 51
  - Stamväg 51 Björkholmens planskilda anslutning
  - Stamväg 51 Förbättring av sträckan Kyrkslätt–Karis
  - Stamväg 51 Kyrkslätt–Ingå
  - Stamväg 51/landsväg 115 Sunnaviks planskilda anslutning, Sjundeå
  - Stamväg 51 Avsnittet Kyrkslätt–landsväg 115 ska inledas denna programperiod
  - Stamväg 51 Förbättring av trafiksäkerheten i Ingå och Sjundeå
  - Stamväg 51 Främjande av trafikens funktion och säkerhet samt anslutningsbehoven i Kyrkslätt–Sjundeå
  - Stamväg 51/regionalväg 186 Förbättring av anslutningen
  - Stamväg 51 Anslutningslösningar vid Bollstavägen och Tähteläntie samt Degeberby
  - Beredskap på 4 körfält i brolösningar
- Sv 52
  - Stamväg 52 Ekenäs–Bjärnä
  - Stamväg 52 Den nya sträckningen i norra änden (den s.k. Palikkala-genvägen)
  - Stamväg 52 Salo östra omfartsväg fas 2
- Stamväg 54 Tammela–Hollolla
- Stamväg 55 Monby planskilda anslutning
- Stamväg 57 Uppdatering av behovsutredningen och förbättring av trafiksäkerheten vid Hattulantie anslutning
- Sv 58
  - Stamväg 58 Höjning av nivån och förbättring av underhållet
  - Stamväg 58 Bro för lätt trafik över Pyhäjoki
- Sv 63
  - 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 63 Kauhava–Ylivieska
- Stamväg 65 Kyrölahti–Virtdois utredningsplan
- Stamväg 66 Förbättring av Ruona–Lakaluoma



- Sv 67
  - Stamväg 67 Kaskö–Seinäjoki, grundläggande förbättring
  - Stamväg 67 Östermark–Kaskö
  - Stamväg 67 Ilmajoki–Seinäjoki
- Sv 68
  - 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
- Sv 79
  - 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
- Sv 82
  - Stamväg 82 Joutsjärvi–Salla–Salla gränsstation
  - Stamväg 82 Vikajärvi–Kemijärvi
- Sv 86
  - Stamväg 63/86 Förbättring av utvecklingskorridorrens servicenivå
  - Stamväg 86 Ahonperäntie–Lumimetsäntie gång- och cykelled
  - Stamväg 86 Förbättring av Kannus–Ylivieska
- Stamväg 88 Utveckling av en säker lätttrafikled mellan Idensalmi och Vieremä
- Sv 92
  - 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)
- Regionalväg 101
  - Regionalväg 101 Ring I Flaskhalsar, fas 2
    - Regionalväg 101 Ring I Marknuten
    - Regionalväg 101 Ring I Kvarnbäckens anslutning
    - Regionalväg 101 Ring I Anslutningsarrangemangen vid Västerleden
  - Regionalväg 101 Rönbacka, bullerskydd, Helsingfors
  - Regionalväg 101 Ring I Baggböle, 4+4 körfält på sträckan riksväg 3–stamväg 45
- Regionalväg 102 Ring II och stamväg 51 utveckling av anslutningen
- Regionalväg 110 Anläggning av lätttrafikled, Vichtis
- Regionalväg 120 Vichtisvägen, granskning och komplettering av planer för sträckan Ring II–Velskolantie
- Regionalväg 132 Loppi–Sajaniemi gång- och cykelled
- Regionalväg 140 Förbättring vid Kaskelantie
- Regionalväg 148 Säkerställande av kapacitet
- Regionalväg 152 Fortsättning, Ring IV
- Regionalväg 180
  - Regionalväg 180 De delar som saknas av cykelvägen längs Skärgårdens ringväg
  - Regionalväg 180 Byggande av cykelväg Prostvik–Nagu centrum
  - Regionalväg 180 Kurkela–Kustö, S:t Karins västra omfartsväg
  - Regionalväg 180 Fast förbindelse Pargas–Nagu
- Regionalväg 190 Arrangemang Katepalintie–Hulauksentie gång- och cykelled
- Regionalväg 222 Aura–Lundo, cykelväg längs Aurajoentie
- Regionalväg 261 Förbättring
- Regionalväg 280 Förbättring av trafiksäkerheten
- Regionalväg 282 Förbättring

- Regionalväg 290 Hyvinge östra omfartsväg
- Regionalväg 301 Slutförande av förbättring
- Regionalväg 313 Vierumäki anslutning får eget utrymme för gångtrafik och cykling
- Regionalväg 355 Fredrikshamn–Kotka hamnförbindelse, Merituulentie Kotka
- Regionalväg 378 Förbättring
- Regionalväg 438 Förbättring av Sulkava–Lohilahti–Virmutjoki
- Regionalväg 453 Förbättring av sträckan Niittypurontie–Käpykankaantie
- Regionalväg 455/förbindelseväg 15323 Anslutningar
- Regionalväg 464/förbindelseväg 4652/förbindelseväg 15348 Förbättring av anslutning
- Regionalväg 468
  - Regionalväg 468 Grundläggande förbättring
  - Regionalväg 468 Ersättande av färjan vid Tappuvirta med en bro och en ny högre bro vid Haponlahti kanal
  - Regionalväg 468 Säkerheten för den lätta trafiken i centrum av Kangaslampi kyrkby
- Regionalväg 471
  - Regionalväg 471 Förbättringsinvestering
  - Regionalväg 471 Ersättning av Hanhivirta färja med bro
- Regionalväg 479 Punkaharju–Kesälax, grundlig renovering och beläggning
- Regionalväg 484 gång- och cykelled
- Regionalväg 545, 551, 552 Förbättring av Keitele–Vesanto, Rautalampi, Suonenjoki
- Regionalväg 560 Förbättring av Keitele–Pyhäjärvi
- Regionalväg 561 Förbättring av Pielavesi–Kiuruvesi
- Regionalväg 563 Förbättring av Pielavesi–Idensalmi
- Regionalväg 568 Förbättring
- Regionalväg 661 Slutförande av projekt
- Regionalväg 637
  - Regionalväg 637 Förbättring av Laukaantie, Jyväskylä
  - Regionalväg 637 Anslutningar och privata vägarrangemang i Vihtavuori
  - Regionalväg 637 Kuormaajantie, Jyväskylä–Laukas
- Regionalväg 638
  - Regionalväg 638 Vihtiälä genväg, Jyväskylä och Laukas
  - Regionalväg 638 Leppävesi–Tikkakoski, Jyväskylä och Laukas
- Regionalväg 642
  - Regionalväg 642 Äänekoski bro och anslutningsarrangemang vid Äänekoskentie
  - Regionalväg 659, 642, stamväg 69 Förbättring av Vesanto–Konnevesi–Äänekoski
- Regionalväg 661
  - Landsväg 661 Kauhajoki–Storå
  - Regionalväg 661 Pöntäne–Isojokitie, slutförande av projekt
- Regionalväg 673 Vikby–Solf gång- och cykelled
- Regionalväg 679 Åminne–Köpings gång- och cykelled
- Regionalväg 711 Förbättring
- Regionalväg 717 Höstves–Merikart gång- och cykelled
- Regionalväg 749
  - Landsväg 749 (Norraleden) samt bygge av planskild anslutning i plankorsningen vid Yxpilabanen som leder till Karleby hamn
  - Regionalväg 749 rondell till förbindelseväg 7494 anslutning
- Regionalväg 786 Breddning av Merijärventie
- Regionalväg 815 Förbättring av Lentokentäntie, Uleåborg och Kempele
- Regionalväg 834 Förbättring av säkerheten vid anslutningen vid Lauka bro
- Regionalväg 900 Förbättring av Hietaperä anslutning – Sotkamo gräns
- Regionalväg 904 Förbättring av Hietaperä–Ilvesjärvi
- Regionalväg 912 Förbättring av anslutning Kuhmo–Lentuankoski
- Regionalväg 920
  - Regionalväg 920 Förbindelse parallellt med Ajoksentie

- Regionalväg 920 Planskilt arrangemang mellan Ajoksentie och järnvägen Ka-idi?
- Regionalväg 926 Förbättring av trafiksäkerheten, sträckning via den nya bron till riksväg 4, gång- och cykelled vid Mattisen koulu
- Regionalväg 940 Förbättring av Äkäslompolontie
- Regionalväg 955
  - Regionalväg 955 Förbättring av sträckan Köngäs–Enare
  - Regionalväg 955 Förbättring av sträckan Levi–Enare
- Regionalväg 957 Förbättring av säkerheten i Kutuniva
- Regionalväg 967
  - Regionalväg 967 Förbättring av Kelujärvi–Hihnavaara, Sodankylä och Savukoski
  - Regionalväg 967 Savukoski–Hihnavaara–Sodankylä
- Regionalväg 970 gång- och cykelled mot Nuorgam, Karigasniemi samt från Nuorgam mot den norska gränsen
- Förbindelseväg 1002 Ersättning av Skäldö färja med bro, Raseborg
- Förbindelseväg 1311 Förbättring av trafiksäkerheten vid Urtilantie anslutning samt förbättring av gång- och cykelleden
- Förbindelseväg 1321
  - Förbindelseväg 1321 och förbindelseväg 1324 Främjande av gång- och cykellederna
  - Förbindelseväg 1321 Förbättring
- Förbindelseväg 1322 Förbättring
- Förbindelseväg 1361 gång- och cykelled
- Förbindelseväg 1403 gång- och cykelled
- Förbindelseväg 1605 Huvari–Suntianmäki
- Förbindelseväg 2501 Taivalkunnantie gång- och cykelled
- Förbindelseväg 2624 Breddning
- Förbindelseväg 2991 riksväg 12- förbindelseväg 2991 gång- och cykelled
- Förbindelseväg 3601 Förbättring
- Förbindelseväg 4142 Förbättring
- Förbindelseväg 4703 Grundläggande förbättring av Viljolahdentie
- Förbindelseväg 4681 Ombeläggning
- Förbindelseväg 5270 Trafiksäkerheten
- Förbindelseväg 6031 Halli–Jämsä
- Förbindelseväg 6272 gång- och cykelled
- Förbindelseväg 6620 Upprustning
- Förbindelseväg 7233 Förbättring
- Förbindelseväg 7300 Förbättring
- Förbindelseväg 7421 Förbättring
- Förbindelseväg 7520 Förbättring av sträckan Perho–Kinnula
- Förbindelseväg 7623 Förbättring
- Förbindelseväg 7890
  - 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 9070 stamväg 89 Sanering och beläggning av Hyrynsalmi gräns
- Förbindelseväg 9121 Upprustning av Tönölänsalmi–Hukkajärvi
- Förbindelseväg 9471 Patoniemi–Moursalmi
- Förbindelseväg 9643 Förbättring av Varriö bro i Kemijärvi och vägförbindelsen till Patokangas industriområde
- Förbindelseväg 9671 Hihnavaara–Martti–Tulppio
- Förbindelseväg 11299 Förbättring av gång- och cykelled
- Förbindelseväg 11345 Förbättring
- Förbindelseväg 11435 Förbättring
- Förbindelseväg 11439 Förbättring
- Förbindelseväg 11466 Utveckling av Tusby östra led
- Förbindelseväg 11933 Förbättring

- Förbindelseväg 11937 Förbättring
- Förbindelseväg 11671 Gång- och cykelväg längs Linjatje (landsväg 11671)
- Förbindelseväg 13311 Upprustning
- Förbindelseväg 13659 Genväg
- Förbindelseväg 15123 Hätinvirta bro + andra broprojekt i Saimens vattenområde
- Förbindelseväg 15169 Förbättring
- Förbindelseväg 15287 Förbättring
- Förbindelseväg 15398 Höjning av Puomilansalmi bro
- Förbindelseväg 16365 Planering av ersättningsförbindelse
- Förbindelseväg 17387 Förbättring
- Förbindelseväg 17770 Förbättring
- Förbindelseväg 17825 Förbättring
- Förbindelseväg 18217 Förbättring
- Förbindelseväg 19575 Förbättring

#### Övriga objekt

- Fast förbindelse som överskrider Kvarken
- Områdesreserveringsplan i Kristinestad för vägarna riksväg 8, regionalväg 662 och förbindelseväg 6620.
- Hausjärvi–Riihimäki cykelväg
- Gång- och cykelled från Rahkola i Parola till Lepaa och vidare till Petäys.
- Förbindelse mellan riksväg 2 och riksväg 8 söder om Björneborgs flygplats.
- Huvudled Raadelma planskild anslutning–Pukkila planskild anslutning–Suopohja–riksväg 10 i Åbo
- Rutter för gång och cykling Karleby–Kannus, Karleby–Kronoby, Kannus–Toholampi
- Cykeltrafiksprojekt Karleby–Kronoby–Edsevö
- Utvecklings av rast- och trafikövervakningsnätverket för tung trafik (även WIM-mätssystemet)
- Gruvans vägförbindelse från Suolijoki i Tervola till Suhanko gruvvägsprojekt
- Infrastrukturprojekthelheten (väg, spår och vatten) för bioproduktanläggningen i Kemi, det lägre vägnätet
- Vägförbindelse till Koverhar hamn
- Norra logistikförbindelsen i Mellersta Nyland på sträckan riksväg 3–Nuckars–Purola–Landsväg 140. Inkluderar avsnitten Nuckars–Purola, Purola–landsväg 140 och landsväg 3–Nuckars.
- Förbättring av Klövskogsvägen rv3–Vanda gräns (ändring av nuvarande regionalväg 132 till förbindelseväg)
- Utveckling av förbindelserna Tammerfors–Birkala flygplats
- Kvalitetskorridorer för cykling, Tammerfors
- Utveckling av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorridorer i Havslapp-land
- Gång- och cykelleder Laivaniemi–Kaakamo (Torneå), Kurkitie–Ojanperä (Simo) och från Aavasaksa norrut (Övertorneå)
- Paavaniemi bro, Rovaniemi
- Färdigställande av utredningsplan över Vasa hamnväg
- Förener området Giga Vasa med hamnen i Vasklot
- Vasa nya hamnväg
- Luikonlahti virkesterminal, upprustning av vägförbindelsen Ohtaanniemi–Luikonlahti
- Många gång- och cykelleder

## Bilaga 4d

# Farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet 2025–2032

### **Beskrivningar av de farledsprojekt som inte ingår i investeringsprogrammet**

- Rahjaleden i Kalajoki
- Lovisa farled
- Fördjupning av Vasa farled
- Fredrikshamnleden
- Sastmolaleden

## Rahjaleden i Kalajoki

Uppgifterna uppdaterade 17.10.2023

**Hamnen i Kalajoki motiverar projektet särskilt med nyttorna som uppnås av att exportera sågvirke till Medelhavsområdet och resten av Nordafrika. Som motiv nämns dessutom bland annat fördelar som uppnås med till exempel spannmålsexport och projektlaster.**



### NULÄGE

Trafikmängden i hamnen var strax över 0,4 miljoner ton 2022 och i den har det inte skett några betydande förändringar under de senaste åren, utan den har varierat framför allt i enlighet med efterfrågan på sågvirke. För närvarande går det inte att skönja någon betydande ökning av hamntrafiken under planeringsperioden och därför har projektet inte ansetts vara ett potentiellt projekt för investeringsprogrammet.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Hittills har inte tillräckligt många av dessa skapats för att genomföra projektet, men förändringar ska övervakas och vid behov ska projektets genomförandevillkor omprövas.

### PROJEKT OCH MÅL

Projektet omfattar fördjupning av farleden från 8,5 meters dimensioneringsdjup till 10 meters djup. I samband med förstudien har man även granskat en fördjupning av leden till 12 meters dimensioneringsdjup.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Den preliminära planen för projektet granskades 2019. Lönsamhetsgranskningen av projektet har uppdaterats 2015.

Kostnadskalkylen för ledfördjupningsprojektet är enligt granskningen av den preliminära planen 2019 cirka 6,3 miljoner euro för ett djup om 10 meter och cirka 35,2 miljoner euro för ett djup om 12 meter (MA-KU2015=100:145). Enligt projektets lönsamhetsgranskning, som uppdaterades 2015, är förhållandet mellan nytta och kostnader 0,6–0,8, vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt.

### KONSEKVENSER

Projektet skulle särskilt förbättra transportekonomin vid långväga transporter av timmer genom hamnen genom att möjliggöra att en större fartygsstorlek kan användas för dessa transporter.

**Lovisa farled**

Uppgifterna uppdaterade 12.10.2023

**Lovisa Hamn Ab har tagit initiativ till en fördjupning av farleden till hamnen i Lovisa från ett leddjup på 9,5 meter till 11,0 meter. En fördjupning av farleden är nödvändig för att utveckla Lovisa hamn till ett servicecenter specialiserat på den mekaniska skogsindustrin och bulklaster. Projektet är särskilt motiverat i samband med Nordafrikas trafik (bland annat Egypten) vid transport av sågvirke och Suomen Viljava Oy:s spännmålstransporter**

**NULÄGE**

Leden till hamnen i Lovisa börjar från ytterhavet från Orregrund-Kotka-leden, söder om Tainio fyr. Söder om Orregrund förgrenar sig sträckan mot nordväst som Lovisaleden. Leden fördjupades till det nuvarande djupet 2005–2006. Hamnens trafikmängd 2022 var knappt 0,7 miljoner ton, varav huvuddelen var bulklast- och styckegods. Havstransporterna har minskat sedan 2010-talet, då djupet hos farleden inte längre räcker till för den fartygsmateriel som används för transporterna. Numera är fartygen underlastade.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Projektet skulle göra det möjligt att använda en större fartygsstorlek än i nuläget vid fartygstransporter för den mekaniska skogsindustrin och av bulklast, vilket skulle förbättra deras transportekonomi särskilt inom långväga transporter.

**PROJEKT OCH MÅL**

Till projektet hör muddrings- och deponeringsarbeten samt säkerhetsanordningsarbeten förknippade med en fördjupning av ledens dimensioneringsdjup från 9,5 till 11,0 meter. Till projektet hör även hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten.

Projektets mål är att säkerställa förutsättningarna för att utveckla Lovisa hamn till ett servicecenter specialiserat på den mekaniska skogsindustrin och bulklast.

**TIDTABELL OCH KOSTNADER**

Projektets utredningsplan slutfördes våren 2018 och revideras år 2022. Projektutvärderingen färdigställdes 2019. Nästa steg är ansökan om vattentillstånd för ett eventuellt genomförande av projektet. Inga beslut har fattats om detta eller om genomförandet av projektet. Genomförande av projektet kan påbörjas tidigast 2025. Projektet kan inte genomföras i etapper utan måste genomföras som en helhet.

Kostnadsprognosen är cirka 15 miljoner euro (MAKU2015=100:145). Blockighet hos muddringsmassorna kan utgöra en kostnadsrisk i projektet. Kostnadskalkylen för hamnområdets muddrings- och deponeringsarbeten i anslutning till projektet, för vilka Lovisa Hamn Ab ansvarar, är cirka 4,2 miljoner euro. Det projektutvärderingsenliga förhållandet mellan nytta och kostnader är 0,58 (2019), vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. För hamnar utanför TEN-T-nätet kan man inte ansöka om FSE-stöd (hamnar som geografiskt sett är avskilda från moderhamnen kan inte utnyttja moderhamnens TEN-T-status). I fördjupningen av Lovisaleden bör man ta hänsyn till det eventuella behovet av en grundlig reparation av Lahtis–Lovisaleden (kostnadskalkyl 82 milj. euro) som fördjupningen eventuellt kan ge upphov till. Om fördjupningen av leden också förutsätter en grundlig reparation av banan, ska dessa projekt behandlas som en helhet, vars kostnadskalkyl är 93 miljoner euro.

**KONSEKVENSER**

Projektet säkerställer förutsättningarna för att utveckla Lovisa hamn till ett servicecenter specialiserat på den mekaniska skogsindustrin och bulklaster. Av Lovisa hamns aktiekapital ägs 60 procent av Helsingfors Hamn Ab, och det som stor hamnoperatör möjliggör förverkligande av betydande transportflöden via Lovisa hamn i framtiden. Om projektet inte genomförs uppnås inga besparingar av transportkostnaderna och en del av transporten genom hamnen kan komma att flyttas till andra hamnar.

Projektets inverkan på tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet är desamma som effekterna av andra projekt som ingår i investeringsprogrammet och ingår i beskrivningen av effekterna av farledsprojekten i investeringsprogrammet.



## Fördjupning av Vasa farled

Uppgifterna uppdaterade 12.10.2023

**Vasa hamn har föreslagit fördjupning av farleden för att effektivisera importtransporterna av kol och oljeprodukter och långväga exporttransporter av spannmål.**



### NULÄGE

Vasas 9,0 m farled är uppdelad i två infartsgrenar, Norrskärs norra och södra gren, som ansluts på sydöstra sidan om Vasa fyr. Ledens totala längd är ca 60 km. En restaureringsmuddring genomfördes på leden 2004.

Vasa hamns totala trafikmängd var drygt 1,35 miljoner ton 2022. Hamnen hanterar främst import och export av olja, jordbruksprodukter, styckegods och projektlast. Överföringen av Wärtsilä Finland Oy:s produktion till hamnens omedelbara närhet kommer att öka transportvolymerna i hamnen i fortsättningen. Att en stor aktör flyttar till detta område kan också leda till att annan industriell verksamhet flyttar till och skapas i området, vilket sannolikt också skulle öka havstransportvolymen och därmed behovet av att fördjupa farleden. Detta är ännu inte uppenbart, men situationen måste övervakas.

I den strategiska lägesbilden är projektet relaterat till de identifierade behoven av förbättring och utveckling av farleder längs kusten till följd av förändringar i fartygsstorlekar och förändrade behov i näringslivet. Nyckelfaktorn är Wärtsilä Finland Oy:s investering i sin verksamhet i närheten av hamnen och dess potentiella inverkan på annan näringsverksamhet i närområdet. Projektet skulle göra det möjligt att använda en större fartygsstorlek för transporter som sker via hamnen, om den framtida utvecklingen kräver det.

### PROJEKT OCH MÅL

Till projektet hör muddrings- och deponeringsarbeten förknippade med en fördjupning av dimensioneringsdjupet till 10,0 meter samt ändringar av märkningen. Dessutom förknippas Vasa hamns muddrings-, deponerings- och kajarbeten med projektet.

Målet med projektet är att förbättra transportekonomin för importtransporterna av kol och oljeprodukter och långväga exporttransporter av spannmål.

### TIDTABELL OCH KOSTNADER

Den preliminära planen för projektet färdigställdes 2015. Undersökningar har genomförts under 2019 och 2020, och projektets utredningsplan har färdigställts år 2020. Projektutvärderingen av farleds- och hamnprojektet genomfördes 2019. Den fortsatta planeringen av projektet pågår och är tar cirka tre år, vilket innebär att dess genomförande kan ske tidigast 2026. I den fortsatta planeringen utarbetas en utredningsplan där man tar hänsyn till hur breddningen av den pågående inre delen av leden påverkar projektets kostnadskalkyl. Projektet kan inte genomföras i etapper utan måste genomföras som en helhet.

Kostnadskalkylen enligt projektets tidigare utredningsplan är cirka 6,2 miljoner euro (MAKU2015=100:145). Denna kostnadskalkyl preciseras när den nya utredningsplanen blir klar i slutet av 2023. Kostnadskalkylen för muddrings-, deponerings- och kajarbeten på hamnområdet förknippade med projektet är cirka 3,3 miljoner euro. Kvarken Ports Ltd ansvarar för dessa kostnader. På basis av en lönsamhetsgranskning som utarbetades 2019 är projektets förhållande mellan nytta och kostnader 0,34, vilket innebär att projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt. För hamnar utanför TEN-T-nätet (Lovisa, Vasa) kan man inte ansöka om FSE-understöd.

### KONSEKVENSER

Projektet stödjer verksamhetsförutsättningarna för industrin i Vasaregionen och förbättrar utvecklingsmöjligheterna för dem. Till exempel är Wärtsilä i färd med att förflytta sin produktion till hamnens

omedelbara närhet och förlitar sig i sina transporter i fortsättningen i allt större utsträckning på Vasa hamn. Denna och annan motsvarande utveckling kan för sin del öka behovet av att genomföra en fördjupning av leden. Om projektet inte genomförs kommer transportkostnadsbesparingar inte att uppnås, men det kommer inte att ha någon betydande effekt på transporterna på kort sikt.

**Nya projektförslag eller projektförslag som lyfts fram**

Uppgifterna uppdaterade 23.3.2023

**Fördjupning av havsfarleden i Fredrikshamn**

HaminaKotka Satama Oy har föreslagit en ökning av farledens dimensioneringsdjup från 12 meter till 13,7/14 meter. Bakgrunden till projektförslaget är ökningen i långväga transporter av råvaror och produkter samt hamnens långsiktiga utvecklingsplan. En preliminär plan utarbetas för projektet under vintern 2023–2024 för projektets preliminära lönsamhetsberäkning. Projektet ingår inte ännu i investeringsprogrammet, eftersom de nödvändiga grundläggande uppgifterna för projektbedömningen inte är tillgängliga.

**Fördjupning av Sastmolaleden**

Sastmola kommun har föreslagit en ökning av farledens dimensioneringsdjup från 4,2 meter till 5–6 meter på basis av transporter av krossgrus och större krafttransformatorer. Grustransporterna inleds i år, och kommunen uppskattar att deras mängd ökar till 400 000 ton under de närmaste åren. Kommunen har dessutom ingått ett långsiktigt avtal med Fingrid om transporter av större krafttransformatorer via hamnen. En preliminär plan utarbetas för projektet 2023 för projektets inledande lönsamhetsberäkning. Projektet ingår inte ännu i investeringsprogrammet, eftersom de nödvändiga grundläggande uppgifterna för projektbedömningen inte är tillgängliga.