



Väylävirasto
Trafikledsverket

Trafikledsverkets publikationer

Ange nr/Ange år

Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST 1.4.22

MBT-stadsregionernas samfinansierade
projekt



Kirjoita tekijät; Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi

Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST 1.4.22

MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt

Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år

Omslagsbild: Ange namnet på fotografen.

Nätpublikation PDF (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-Skriv xxx-x

Trafikledsverket
PB 33
00521 HELSINGFORS
tfn 0295 343 000

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: **Investeringsprogram för statens trafikledsnät för 2023–2030 / UTKAST 1.4.22 - MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt.** Trafikledsverket Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr / Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Nyckelord: Ange nyckelord

Tiivistelmä

Tämä liiteraportti liittyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023-2030. Raportissa on lyhyesti esitelty MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisia hankkeita.

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på svenska. – Skriv undertexten på svenska.. Trafikledsverket. Helsingfors Ange år. Trafikledsverkets publikationer Ange nr/Ange år. Skriv antalet sidor sidor och Skriv antalet bilagor bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Sammanfattning

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. Rapporten ger en kort översikt över MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt.

Kirjoita Etunimi Sukunimi, Etunimi Sukunimi.: Skriv publikationens titel på engelska. – Skriv underrubriken på engelska.. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki Ange år. Publications of the FTIA Ange nr/Ange år. Ange antalet sidor pages and Ange antalet bilagor appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-Skriv här.

Abstract

Kirjoita tiivistelmäteksti

Förord

Denna bilagerapport avser Investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för perioden 2023–2030. Rapporten ger en kort översikt över MBT-stadsregionernas samfinansierade projekt.

I Helsingfors Ange månad Ange år

Trafikledsverket
Ange ansvarig avdelning/enhet

Innehåll

1	MBT-STADSREGIONERNAS SAMFINANSIERADE PROJEKT	8
1.1	Banprojekten	8
1.2	Landsvägsprojekt	10

BILAGOR

Bilaga 5a	Landsvägsprojekt från MBT-stadsregioner
-----------	---

1 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 i enlighet med Trafik 12-planen inkluderar statlig finansiering för åtgärderna i de kommande MBT-avtalsomgångarna i sju MBT-regioner. Finansieringen omfattar 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. För kommande MBT-avtal har inte bildats någon uppfattning av hur mycket finansiering som skulle kunna anslås till trafikledsnätet som staten upprätthåller.

I rapporten listas eventuella projekt som genomförs i statens trafikledsnät med samfinansiering. Dessa projekt ingår inte i investeringsprogrammet eftersom den finansiering som är tillgänglig för dem inte är känd.

1.1 Banprojekten

I **Helsingforsregionen** är de framtida lösningarna för Helsingfors–Böle-sträckan en viktig fråga. Bankapaciteten och trafikefterfrågan mellan Helsingfors och Böle utreds. Hänsyn tas till den framtida tillväxtbehoven för järnvägstrafiken i Helsingforsregionen och hela landet (bland annat höghastighetsförbindelser, flygbanan) samt förändringar i verksamhetsmiljön: nya depåer (tillträde till servicespår), Digirata, möjligheter att ändra stationens koncept, ändringar i växlarna. Bankapaciteten bedöms både med och utan Centrumslingan. Därefter planeras trafiken mer detaljerat tillsammans med den övriga funktionella helheten (Centrumslingan + depåer + Digirata + övriga infrastrukturåtgärder), och eventuella behov av uppdatering i Centrumslingans järnvägsplan specificeras. I utredningen ingår planering av en ändamålsenlig trafikeringsmodell i olika skeden.

Många stationer i regionen är i dåligt skick. En utredning kommer att upprättas om de mest förfallna stationernas utvecklings- och renoveringsbehov.

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. Projektet kommer inte att vara aktuellt förrän 2030.

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

I **Tammerfors** stadsregion kommer samfinansierade utvecklingsinvesteringar att vara centrala för främjandet av närtågstrafiken. Ett rapportutkast har utarbetats i

regionen på våren 2022 med syftet att bland annat hitta en vision och utvecklingsväg för att främja närtågstrafiken samt utveckla infrastrukturen. Enligt utkastet är målet under 2020-talet att bygga flera nya hållplatser (ingen kostnadsberäkning), att flytta lastningsplatsen för råvirke i Ylöjärvi (10 M€) och att planera ytterligare spår i riktning mot Nokia och Ylöjärvi. Åtgärderna kräver ytterligare utredningar, särskilt en utredning av bankapaciteten skulle säkerställa genomförbarheten av hållplatserna i det första skedet och möjligheten att vidareutveckla närtågstrafiken efter detta årtionde. Utvecklingen av infrastrukturen kräver också klarhet med utvecklingen av tågtrafiken.

I **Åbo regionen** pågår en vidareutveckling av Åbo bangård. Bangårdens första fas har redan finansierats. Ytterligare utveckling innebär eventuell flytt av TFÄ-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 bör man i fortsättningen också ta hänsyn till att det i stor utsträckning rör sig om icke-trafikrelaterade mål. Andra åtgärder, såsom utveckling av infartsparkering, är också kopplade till utvecklingen av Resecentrumet.

I Åbo studeras utvecklingen av närtågstrafiken. En utvecklingsplan för stationsplaceringar för närtågstrafiken i Egentliga Finland färdigställdes 2021. Regionaltågstrafik planeras starta i första fasen mellan Åbo och Nystad. För att regionaltågstrafiken ska kunna inledas krävs det att man förnyar överbyggnaden av Nystadsbanan (ingår i investeringsprogrammet) och bygger passagerarplattformar.

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. Kopplingen till målen i den riksomfattande trafiksystemplanen skapas genom utvecklingen av markanvändningen. Kostnaderna för projektet uppgår till cirka 20 miljoner euro.

I **Uleåborgsregionen** är utvecklingen av Uleåborgs stationscentrum och bangården för persontrafik centralt. Åtgärderna omfattar olika typer av plattformsarangemang (förbättring och utveckling), renovering 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. Kostnadsprognosen är för närvarande 20 miljoner euro. Projektets järnvägsplan kommer att upprättas under 2022.

I regionerna omkring **Jyväskylä, Kuopio och Lahtis** behöver eventuella samfinansierade banprojekt fortfarande klarläggas. Till exempel renoveringen av persontrafikplatser och höjning av servicenivån kunde förverkligas som samfinansierade projekt (jfr borttagningen av plattformstigen i Järvelä i Lahtiregionen).

Dessutom har en gemensam regional rapport om den regionala tågtrafiken färdigställts under 2021 i regionerna omkring Åbo, Uleåborg, Jyväskylä, Kuopio och Lahtis. Förutom dessa regioner granskas i rapporten området Villmanstrand–Imatra och regionen omkring Seinäjoki. I rapporten undersöktes bland annat markanvändning, efterfrågan och infrastruktur ur olika perspektiv. Utöver utvecklingen av infrastrukturen är utvecklingen av närtågstrafiken också en fråga om hur trafiken utvecklas, och Kommunikationsministeriet och Traficom spelar också en central roll i frågan.

1.2 Landsvägsprojekt

I MBT-stadsregionerna har man identifierat de vägprojekt som är mest kostnads-effektiva och har de bästa resultaten och som är betydande antingen för utvecklingen av markanvändningen eller kollektivtrafiken samt uppfyller kriterierna för samfinansiering. Projektplanen tar hänsyn till de nationella prioriteringar av projekt som görs för regionernas MBT-planer och trafiksystemsplaner. Två av projekten som lyfts fram är belägna i Helsingforsregionen, ett i Tammerforsregionen och ett i Jyväskyläregionen. I MBT-regionerna har även utvecklingen av regionala cykelvägsnätverk och kvalitetskorriderer i statens trafikledsnät lyfts fram.

Landsvägsprojekten är:

- Riksväg 3, förbättring av Tavastehusleden på sträckan Gamlas–Gruvsta, Helsingfors och Vanda, total kostnadsberäkning 53 M€
- Byteshållplatserna vid riksväg 4 i Håkansböle och vid riksväg 7 i Västerkullavägen i Vanda, total kostnadsberäkning 37 M€
- Riksväg 4 vid Palokka, Jyväskylä, total kostnadsberäkning 15 M€
- Riksväg 12 och stamväg 65, Vaitinaros planskilda anslutning, Tammerfors, total kostnadsberäkning 71 M€
- utvecklingen av regionala nätverk av cykelvägar och kvalitetskorriderer i statens trafikledsnät
- små projekt för att förbättra bastrafikledshållningen, med regional prioritering.

Finansieringen av MBT-stadsregionerna är avsedd för samfinansierade projekt, dvs. projekt där även andra parter än farledshållaren gynnas på ett betydande vis. Projekt som genomförs genom samfinansiering av MBT-stadsområden och deras kostnadsandelar definieras i separat framförhandlade avtal mellan staten och kommunerna.

Bilaga 5a

Landsvägsprojekt från MBT-stadsregioner

Landsvägsprojektens beskrivningar

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

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

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

Tavastehusleden är en av de viktigaste nationella infartsvägarna i huvudstadsregionen. Tavastehusleden har problem med trafikkapaciteten och trafikstockningar, särskilt på sträckan Gamlas–Gruvsta. Flera utvecklingsåtgärder för markanvändning och trafiknät pågår i det område som berörs av projektet, både i Helsingfors och Vanda. På sträckan Gamlas planskilda anslutning–Gruvsta planskilda anslutning föreslås tredje filer och snabba förbättringsåtgärder till Ring I planskilda anslutning.



AKTUELL STATUS

Tavastehusleden (riksväg 3) är en del av den internationella E12-vägen, och den hör till stamnätet av nationellt viktiga trafiknät som föreslagits av Kommunikationsministeriets arbetsgrupp. 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.

På vardagar kör 32 000–59 000 fordon per dygn på Tavastehusleden. Tunga 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.

Tavastehusleden är mycket övertrafikerad. De värsta flaskhalsarna i trafiken är i synnerhet Skogsbackavägens 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 personbiltrafikens 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 väster
- 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

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Den preliminära kostnadsberäkningen är cirka 53 miljoner euro för vägavsnittet mellan Gamlas och Gruvsta och 91 miljoner euro för hela sträckan mellan Ring I och Gruvsta. (MAKU 2015=100:120)

EFFEKTER

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

Vägavsnittets servicenivå utvecklas med beaktande av kraven på servicenivå i förordningen om huvudleder.

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

Av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen förbättrar projektet tillgängligheten, tillgodoser näringslivets och sysselsättningens behov samt förbättrar trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet. Projektet är relevant både på regional och nationell trafiksystems nivå. Projektet säkerställer funktionaliteten hos den nationellt viktiga vägförbindelsen och anslutningarna till hamnarna i det nationellt betydelsefulla TEN-T-transportnätet i Helsingfors.

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.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

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. Projektets nytto-kostnadsförhållande är 3,5.

Riksväg 4 Håkansböle byteshållplatser (MBT)

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

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.

**AKTUELL STATUS**

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
- Förbättrar bullerförhållandena i området
- Stöder utvecklingen av markanvändning i Håkansböle område

TIDTABELL

Vägplanen är klar.

KOSTNADER

Byggkostnadsberäkningen uppgår till 22,0 milj. euro (MAKU 120, 2015=100).

EFFEKTER

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

Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området och ligger därför i linje med relevant lagstiftning.

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

Projektet förbättrar målen för intra- och interregional tillgänglighet och hållbarhet i Trafik 12-planen. Pendelmöjligheterna med kollektivtrafiken kommer också att förbättras inom långvägstrafiken, och människor kommer att kunna välja hållbara transportsätt i det växande stadsområdet.

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.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Verksamhetsförhållandena och servicenivån inom kollektivtrafiken kommer att förbättras. Området kommer att bli ett viktigt 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

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 0,6.

Riksväg 7 Västerkullavägens byteshållplatser (MBT)

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

På riksväg 7 byggs byteshållplatser för kollektivtrafiken i samband med spårvägen i Vanda (Mellungsbacka–Dickursby–Aviapolis) samt nödvändiga ramparrangemang vid Västerkullavägen. Dessutom säkerställs trafikens smidighet i planskilda anslutningen på Ring III, som hör till TEN-T-kärnnetet.



AKTUELL STATUS

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 kärnnetet TEN-T. Vägen är en viktig pendlingsväg och betydande nationell och regional busstrafik färdas längs vägsektionen.

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 av Kotka, Kouvola och Lahtis. Mer 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 förekommer intermittent trafikstockning på avfarts- och anslutningsramperna mot Borgå vid Ring III planskilda anslutning, och det förutspås att situationen kommer att förvärras. Bullerstörningar förekommer 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

Vägplanen är under utarbetning.

KOSTNADER

Kostnadsberäkningen för de åtgärder som krävs för Västerkullavägens hållplatser uppgår till cirka 10,3 miljoner euro för landsvägar, utan Fazerila korsningsbro och åtgärderna vid Västerkullavägen, som hör till kostnaderna för Vanda spårväg. Kostnadsberäkningen för åtgärderna för att förbättra Ring III planskilda anslutning uppskattas till cirka 4,9 miljoner euro (MAKU 2015=100; 120). Den totala kostnadsprognosen är 15,2 milj. euro (MAKU 2015=100; 120).

EFFEKTER

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

Projektet förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken i området och ligger därför i linje med relevant lagstiftning.

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

Projektet stöder tillgänglighetsmålet i Trafik 12-planen genom att utveckla pendeltrafiken mellan landskapscentrum, den marknadsbaserade kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar och resekedjorna mellan långvägstrafiken och kollektivtrafiken i HSL-området. Projektet stöder användningen av hållbara färdstätt i Helsingfors växande stadsområde och pendlingsområde.

Tillgänglighet

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

Trafiksäkerhet

Inga betydande verkningar på trafiksäkerheten.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

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 16.3.2022

Projektet kommer att förbättra ramperna vid planskild anslutningen vid riksväg 4 och bygga anslutnings- och körfältsarrangemang på farleden som går över riksväg 4. Den planskilda anslutningen på riksväg 4 uppgraderas för att förbättra rampernas kapacitet och säkerhet. Trafiken blir överbelastad då och då, vilket orsakar bilköer som sträcker sig hela vägen till riksvägen.



AKTUELL STATUS

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 i servicenivåklass I enligt kommunikationsministeriets förordning om huvudleder. Vägen är av stor betydelse för både näringslivets transporter och persontrafiken.

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.

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 mellan 2 700 och 4 750 fordon. Den mest trafikerade rampen är avfarten på riksväg 4 från Jyväskylä. Den tunga trafikens andel på ramperna är cirka 5 %. Den genomsnittliga trafikvolymen på Palokanorsi är 10 800–12 300 fordon per dygn.

Palokkaområdet är ett betydande kommersiellt område. De nya och befintliga butikerna i området, 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:

- Farleden 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

Vägplanen för farleden som går över riksvägen håller på att godkännas. Vägplanen som gäller riksvägens ramper färdigställs under 2022.

KOSTNADER

Vägplanens kostnadsberäkning för Palokanorsis lösningar som korsar riksväg 4 uppgår till 10 miljoner euro (MAKU-index 120; 2015=100). I kostnadsberäkningen ingår Jyväskylä stads finansieringsandel.

Kostnadsberäkningen för förbättringen av ramperna vid den planskilda anslutningen vid riksväg 4 uppgår till 5 miljoner euro MAKU-index 120; (2015=100). Kostnadsberäkningen kommer att specificeras allteftersom vägplanen fortskrider.

EFFEKTER

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

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

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

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

Tillgänglighet

Målet är 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 Jväsckylä stadsområde samt trafiksäkerheten. Projektet bidrar till utvecklingen av Jväsckyläs region- och samhällsstruktur samt näringslivet.

Trafiksäkerhet

Projektet har betydande verkningar på trafiksäkerheten tack vare en bättre differentiering mellan fordonstrafik och lätt trafik. Dessutom kommer projektet sannolikt också att förbättra säkerheten och smidigheten på riksvägsramperna. Den projektspecifika informationen kommer att uppdateras när den är klar.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

Palokanorsis förbindelser för gång- och cykeltrafik förbättras.

Effektivitet

?

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

Uppgifterna uppdaterade 16.3.2022

I och med färdigställandet av Strandtunneln i Tammerfors har det ökade kapacitetsproblemet vid Vaitinaros anslutning för riksväg 12 och stamväg 65 ofta lett till att tunnelns västra riktning har stängts. Vaitinaros anslutning ligger cirka 2,5 kilometer väster om tunneln. Vid Vaitinaros anslutning svänger riksväg 12 mot syd/sydväst medan stamväg 65 fortsätter västerut.

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



AKTUELL STATUS

Riksväg 12 och stamväg 65 är ingångsvägar till Tammerfors stadsområde. Den största delen av trafiken börjar eller slutar i Tammerfors. 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 huvudledsnet.

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

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.

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
- Ytterligare körfält för riksväg 12 mellan Vaitinara och Santalahti (3+3)
- Gång- och cykelvägar
- Hantering av landsvägens dräneringsvatten i grundvattenområdet
- Bullerbekämpning
- Ledning- och kabelöverföring (inkl. överföring av naturgasledning)

TIDTABELL

En områdesreservationsplan har upprättats för projektet, på grundval av vilken vägplaneringen ska inledas under de närmaste åren. Vägplaneringsplanen är kopplad till tidtabellen för Hiedanranta stadsplaneringsplan.

KOSTNADER

Kostnaden för de planskilda anslutningarna i Vaitinara och Hiedanranta och parallellgatan som ska genomföras under den andra fasen av Santalahti-Vaitinara-projektet uppskattas till 70,8 miljoner euro (Maku-index 120; 2015 = 100).

Kostnadsberäkningen för Lielahi planskilda anslutning som ingår i områdesreservationsplanen uppgår till 13,5 miljoner euro. Den planskilda anslutningen föreslås genomföras i fas 3 av vägnavnittets uppgradering.

EFFEKTER

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

Byggandet av de planskilda anslutningarna i Vaitinara och Hiedanranta och de därmed sammanhängande vägarangemangen kommer att göra färdtiderna kortare och mer förutsägbara på riksväg 12 enligt förordningen om huvudleder. Dessutom kommer projektet att minska Strandtunnelns störningskänslighet avsevärt.

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

Tillgänglighet

Tillräcklig trafikkapacitet för anslutningen vid riksväg 12 och stamväg 65 kommer att säkerställas långt in i framtiden.

Trafiksmidigheten förbättras och områdets störningskänslighet minskas avsevärt.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras.

Bekämpning av och anpassning till klimatförändringen

Ingen märkbar inverkan på koldioxidutsläppen.

Hållbarhet

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

Effektivitet

Projektets nytto-kostnadsförhållande är 1,4.