

Vt 25 Hanko–Mäntsälä

1. vaihe

Suunnittelukohde 03/2019

Valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä sekä kuljetusten kannalta tärkeä maanteiden pääväylä on laatutasoltaan vaihteleva. Tien turvallisuus ja liikenteen sujuvuus ovat heikkoja. Valtatien pahimpia puutteita parannetaan etenkin kuljetusten näkökulmasta.

NYKYTILA

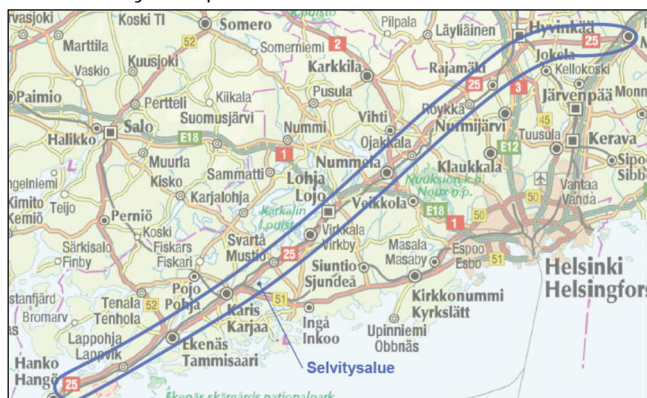
Valtatie 25 Hanko–Mäntsälä (159 km) kuuluu maanteiden pääväyliin ja on Länsi-Uudenmaan pääyhteys pääkaupunkiseudun suuntaan ja merkittävin poikittaisyhteys Länsi- ja Keski-Uudella maalla lähellä pääkaupunkiseutua. Tie jatkuu Mäntsälästä Porvooseen kantatienä 55. Valtatiestä 25 ja 55 muodostuu Helsingistä säteittäin lähteviä valtateita yhdistävä kehäyhteys pääkaupunkiseudulle. Valtatiellä 25 on myös selkeä kansainvälinen ja valtakunnallinen rooli. Yhteys palvelee Suomen vientiä ja tuontia, koska tie on keskeinen yhteys Hangon satamaan, Kilpilahden öljynjalostamolle ja satamaan sekä Vaalimaan ja Nuijamaan rajasaemille. Tien varteen on keskittynyt raskasta teollisuutta ja logistiikka-alueita. Valtatiellä on suuri merkitys alueen elinkeinotoiminnalle ja kaupunkiseutujen työmatkaliikenteelle.

Valtatie on monilla osuuksilla vilkasliikenteinen (KVL 4000-21700 ajoneuvoa vuorokaudessa) ja raskaan liikenteen määrä on suuri (700-1400 ajon/vrk). Nykyisellään valtatie 25 on pääosin kaksikaistainen sekaliikennetie, joka ei täytä pääväylien palvelutasotavoitteita. Ongelmia on erityisesti laatutasossa, sujuvuudessa sekä turvallisuudessa. Tiellä on alle 80 km/h nopeusrajoituksia lähes 7 km:n matkalla. Tien varressa on monin paikoin runsaasti maankäyttöä, myös asutusta. Yhteysväliillä on runsaasti tasoliittymiä ja monet nykyiset eritasoliittymät ovat yhden rampin liittymiä.

Valtatiellä 25 on tapahtunut vuosien 2013-2017 aikana 112 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 10 henkilöä. Raskaan liikenteen määrä ja osuus on suuri koko osuudella. Hanke sijaitsee lähes kokonaan tärkeällä harju- ja pohjavesialueella.

HANKE JA TAVOITTEET

- Tynniharju-Suurlohjankatu 2+2-kaistaiseksi
- Uusia eritasoliittymiä ja nykyisten eritasoliittymien parantamisia Karjalla, Lohjan ja Nummelan alueilla, Vihdintiellä, Hyvinkäällä ja Mäntsälässä.
- Ohituskaistaparit Karjaalle ja Meltola-Muistio väleille.
- Tasoliittymien parantamisia.



- Rinnakkaistie- sekä jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä
- Pohjavesisuojaus ja meluntorjuntaa parannettaville osuuksille
- Pieniä liikenneturvallisuushankkeita toteutetaan

Tavoitetilanteessa Virkkala-Nummela ja Rajamäki-Hyvinkää jaksot parannetaan nelikaistaisiksi ja loppu osuudet Tammissaaresta Mäntsälään jatkuvaksi ohituskaistatieksi. Hangon ja Tammisaaren välillä tavoitetilanne on kaksikaistainen pääväylä.

Tavoitteena on pitkämatkaisten kuljetusten ja henkilöliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen keskeisimmässä ongelmakohteissa.

AIKATAULU

- Kehittämisselvitys valmistui 2011 ja sen päivitys hankearviointina valmistuu alkuvuodesta 2019. Siinä on tarkasteltu uudelleen yhteysvälin kehittämisselvyksen perusteella laaditaan jaksottaisia suunnitelmia ja selvityksiä.
- Aloitustavallisuus on aikaisintaan 2019 kahdella keskikaidejaksolla: Meltola–Mustio ja Tammissaari–Karjaa, joista on laadittu tiesuunnitelmat.

KUSTANNUKSET

Hankkeen kustannusennuste on noin 150 M€ (MAKU 2010; 130).

VAIKUTUKSET

- + Yhteysvälin kaikkein ongelmallisimpia kohteita kuljetusten ja työmatkaliikenteen kannalta saadaan parannettua, mikä palvelee etenkin kuljetusten kustannustehokkuutta.
- + Liikenteen sujuvuus paranee ja matka-ajat pienenevät kuljetusten ja työmatkaliikenteen osalta.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 1,9 (7 %) onnettomuudella vuodessa ja liikennekuolemat 1 onnettomuudella/10 vuotta (8 %).
- + Pohjaveden pilaantumisen riski pienenee noin 10 kilometrin matkalla.
- + Meluntorjunta parantaa asuinviihtyisyyttä.
- + Hiilidioksidipäästöt pienenevät noin 6500 tn/vuodessa.
- Parannettavat jaksot muuttavat ympäristöä ja kulkuyhteyksiä.

Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 1,4.