

Vt 6 Onkamo–Reijola, Tohmajärvi ja Joensuu

Vt 6 Onkamo–Reijola yhteysvälin kehittäminen tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantaen mm. raakapuu- ja energiahuollon kuljetusten toimintavarmuutta ja kytkee Joensuun ja Keski-Karjalan työssäkäyntialueita tiiviimmin yhteen helpottaen työvoiman saatavuutta ja liikkuvuutta.

Nykytila

Valtatie 6 Onkamo–Reijola yhteysväli kuuluu valtakunnallisesti merkittävään pääväyläverkkoon. Onkamo–Reijola (32 km) on itäisimmän Suomen pääväylä Etelä-Suomeen sekä osa kattavaa TEN-T verkkoa. Yhteysvälillä on kohtalaisen paljon liikennettä, 3800–7400 ajon./vrk, josta raskaan liikenteen osuus 420–560 ajon./vrk.

Tiejakso on liikenteen määrään suhteutettuna kapea, mäkinen ja mutkainen. Lisäksi tiejaksolla on suuri liittymätiheys sekä suuri liikenneonnettomuuksien määrä, etenkin riistaonnettomuuksia on paljon. Myös liikenteellisessä palvelutasossa on ruuhka-aikoina puutteita tiejakson pohjoisosalla.

Hankekokonaisuuden tarkoituksena on saavuttaa valtatielle 6 asetettu tavoitetilä välillä Onkamo–Reijola.

Hankkeen sisältö ja tavoitteet

Reijola–Haavanpää–välillä tietä parannetaan keskikaiteelliseksi nelikaistaiseksi tieksi nykyisellä paikallaan. Haavanpää–Onkamo–välillä valtatielle rakennetaan kaksi keskikaiteellista ohituskaistaosuutta. Nopeusrajoitusta nostetaan lähes koko matkalla tavoitetasoon 100 km/h. Valtatien pystygeometriaa parannetaan jakson eteläosalla ja tietä levennetään lähes koko jaksolla. Alueelle rakennetaan melusuojauksia ja pohjavesialueille sijoittuville valtatiejaksoille toteutetaan pohjavedensuojaukset. Valtatien liittymien määrää vähennetään keskittämällä yksityisteitä rakennettaville rinnakkaisille yksityisteille, pohjoisosassa uudelle maantielle. Valtatielle rakennetaan uudet eritasoliittymät Onkamoon ja Savikkoon, ja nykyiset maanteiden nelihaaraliittymät porrastetaan. Tikkanen kohdalle rakennetaan uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

Hankkeen tavoitteena on mm. liikenneturvallisuuden parantaminen, liikenteen sujuvoittaminen, pohjavesialueiden pilaantumisriskin pienentäminen, päästöjen pienentäminen ja meluhaittojen vähentäminen.

Päivitetty: 7.1.2026

Linkki hankesivuille:

<https://vayla.fi/valtatie-6-parantaminen-valilla-onkamo-reijola-tohmajarvi-ja-joensuu>



Aikataulu

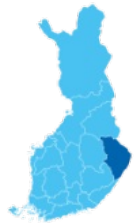
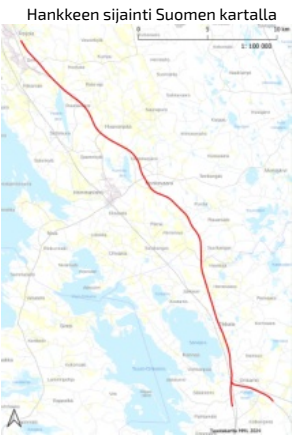
• Valtatien 6 parantaminen välillä Onkamo–Reijola, Tohmajärvi ja Joensuu toimenpideselvitys on jatkoa vuonna 2009 valmistuneelle keskikaideselvitykselle sekä vuonna 2021 valmistuneelle kehittämisselvitykselle.

• Kohde on mahdollista toteuttaa vaiheittain. Seuraavana vaiheena käynnistetään v. 2025 syksyllä tiesuunnitelman laatiminen välille Onkamo–Honkavaara.

Kustannukset

Koko yhteysvälin parantamisen kustannusarvio on n. 175 M€ (MAKU 145, 2020=100).

- Onkamo–Honkavaara n. 69 M€
- Honkavaara–Haavanpää n. 25 M€
- Haavanpää–Reijola n. 44 M€
- Onkamon ETL ja siihen liittyvä vt 9 osuus n. 37 M€



Vt 6 Onkamo–Reijola, Tohmajärvi ja Joensuu

Keskeiset vaikutukset

- + Liikenteen sujuvuus paranee.
- + Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet paranevat.
- + Pohjavesien pilaantumiskasvu pienenee.
- + Melulle altistuvien määrä vähenee.
- + Liikenneonnettomuuksien määrä vähenee.
- + Seudullinen saavutettavuus paranee.
- Nopeusrajoituksen noston myötä vakavasti loukkaantuneiden määrä ja liikenteen päästöt kasvavat hieman.

Hankkeen alustava hyöty-kustannussuhde on 0,03 (koko jakso), eli kannattavuus on heikko. Kannattavuutta heikentää erityisesti tieverkon kasvu (uusi rinnakkaistie) sekä valtatie 9 toimenpiteet, jotka ovat mittavat suhteessa liikennemäärään. Onkamo–Honkavaara osuuden hyöty-kustannussuhde on 0,21. Merkittävin hyötyerä on aikasäästöt. Myös melukustannuksista syntyy laskennallisia hyötyjä.

Riskit

Toimenpideselvityksessä suunnittelua on tehty alustavalla tasolla ja esisuunnittelutarkkuudella, eikä tarkastelujaksolta ole ollut käytettävissä pohjatutkimustietoa. Lähtötietojen tarkkuustasoon liittyy selkeitä riskejä mm. kustannusten osalta, esim. pohjanvahvistustarpeet, siltojen kunto, tierakenteen kunto jne. Pohjavesialueella työskentelyyn, etenkin maaleikkausten tekoon, liittyy aina riski. Työnaikaiset järjestelyt on suunniteltava siten, että pohjaveden laatu ei vaarannu.

Tarkempaa vaikutustietoa

Toimenpideselvityksen yhteydessä on laadittu kannattavuuslaskelma. Hankearvioinnit laaditaan tulevien tiesuunnitelmien yhteydessä. Hanke parantaa saavutettavuutta pääsuunnan matka-ajan nopeutuessa, mutta lisää valtatie estevaikutusta ohituskaistojen ja 2+2-kaistaisen osuuden kohdalla. Toimenpiteisiin sisältyy myös kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantamista, mikä tukee mahdollisuutta valita kestäviä kulkutapoja. Valtatie nykyistä leveämpi piennar on miellyttävämpi kulkea, mutta nopeusrajoituksen nostaminen valtatiellä vähentää jalankulun ja pyöräilyn mielekkyyttä paikoitellen. Ihmisten päivittäiset kulkureitit muuttuvat jaksoilla, joilla yksityistieliittymiä katkaistaan ja ryhmitellään, mutta laajentuva yksityis- ja rinnakkaistieverkko mahdollistaa kävelyn ja pyöräilyn rauhallisemmassa ympäristössä. Lisäksi eteläosan uusi jkpp-väylä täydentää yhteyksiä Tikkanen koulun lähistöllä. Pääsuunnassa saavutettavuus paranee ja matka-aika lyhenee. Hankkeen vaikutus liikenneturvallisuuteen on vähäinen. Yksityistiejärjestelyt ja valtatie geometrian parantaminen sekä 2+2-kaistaisen keskikaidejakson pidentäminen ja uudet keskikaiteelliset ohituskaistat parantavat liikenneturvallisuutta, mutta nopeusrajoituksen nostaminen (80 km/h -> 100 km/h) heikentää liikenneturvallisuutta. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantavat pohjoispään uusi rinnakkaistie, eteläosan uusi jkpp-väylä ja yksityistiejärjestelyt, mutta valtatie nopeusrajoituksen nostaminen heikentää pientareella liikkuvien turvallisuutta. Toimenpideselvityksen esitetyt toimenpiteet parantavat liikenneturvallisuutta laskennallisesti n. 7 %. Hanke lisää liikenteen päästöjä hieman verrattuna tilanteeseen, jossa hanketta ei toteutettaisi, mikä johtuu nopeusrajoituksen nostamisesta. Tien leventäminen aiheuttaa pienessä mittakaavassa hiilinielujen vähentymistä ja läpäisemättömän pinnan lisääntyminen kasvattaa hulevesien määrää. Päästöt vähenevät nykytilanteesta vuoteen 2050 mennessä ajoneuvoteknologian kehityksen ja sähköautojen määrän kasvamisen vuoksi, vaikka hanketta ei toteutettaisi.

Lisätietoa

Itä-Suomen elinvoimakeskus, Projektipäällikkö Mikko Laitinen, p.0295 026 736
Väylävirasto, Osastonjohtaja Tapio Ojanen, p. 029 534 3209