

Vt 3 Jalasjärven kohta

Hankekortti päivitetty
25.03.2024

Valtatie 3 on Helsingistä Tampereen kautta Vaasaan johtava valtatie. Yhteysväli on osa kansainvälistä Euroopan laajuista TEN-T kattavaa verkkoa (E12) ja Jalasjärven kohdalla myös pääväyläasetuksen mukaista maanteiden runkoverkkoa.

NYKYTILA

Valtatiellä 3 Tampere–Vaasa on tärkeä rooli etelä-pohjois-suuntaisen liikenteen välittäjänä maakuntakeskusten yhdistäjänä. Tiellä on ongelmia liikenneturvallisuudessa, liikenteen sujuvuudessa ja yleisessä laatuolosuhteissa.

Suunnittelualue alkaa Jalasjärven (nyk. Kurikan) ja Parkanon rajalta ja päättyy valtateiden 3 ja 19 liittymään. Yhteysvälin liikennemäärät vaihtelevat välillä 4400–10300 (KVL 2023) raskaan liikenteen määrän ollessa erittäin merkittävä 730–1150 ajoneuvoa (KVLras 2022). Viikkainta liikenne on Jalasjärven taajaman kohdalla valtateiden 3 ja 19 liittymässä ja sen eteläpuolella.

Tiejaksolla on sujuvuus- ja turvallisuuspuutteita erityisesti vilkkailla osuuksilla. Erityisesti valtateiden 3 ja 19 liittymässä on merkittävä sujuvuusongelma ja liittymän välityskykykapasiteetti on ääriarjoilla. Tiejaksolla on myös muita puutteellisia liittymäjärjestelyjä, jotka haittaavat liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Lisäksi Jalasjärven eteläisellä osalla liikennemäärä ja suuri raskaan liikenteen osuus heikentävät ohitusmahdollisuuksia. Viiden vuoden (2018–2022) ajanjaksolla tiejaksoilla on sattunut 24 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista 4 on johtanut henkilövahinkoon ja 2 kuolemaan. Tarva-mallituksen mukainen onnettomuusaste suunnittelualueella on 5,4 hevaonn. / 100 milj. ajon. km, mikä on samaa tasoa kuin vastaavilla yksiajorataisilla valtateilla keskimäärin.

HANKE JA TAVOITTEET

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta suunnittelualueella liittymäjärjestelyillä ja ohituskaistaosuuksilla.



Vt 3 ja vt 19 nykyinen nk. Vuohiluoman tasoliittymä muutetaan kevennetyksi yksiramppiseksi eritasoliittymäksi. Kevennetyssä eritasoliittymässä rakennetaan valtatie 3 alittava ramppi Seinäjoen suunnasta valtatieltä 19 Tampereelle suuntautuvalla liikenteelle. Tämä parantaa ratkaisevasti liittymän välityskykyä. Lisäksi tehdään muita liittymäjärjestelyjä, rakennetaan kevyen liikenteen väyliä ja toteutetaan korvaavia paikallisen liikenteen katuyhteyksiä liittymäalueen läheisyydessä, mikä palvelee myös maankäytön kehittämistä.

Rajalanmäen kohtaan rakennetaan yksittäinen 2+1 ohituskaistaosuus etelään Tampereen suuntaan kulkevalle liikenteelle. Koskuen kohtaan rakennetaan rinnakkainen ohituskaistapari, eli 2+2 ohituskaistaosuus. Lisäksi toteutetaan muita liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä ohituskaistaosuuksien läheisyydessä.

Kevennetyt eritasoliittymä ja ohituskaistaosuudet kuuluvat Väyläviraston investointiohjelmaan. Kohteiden sijainti on esitetty oheisessa kuvassa. Näiden lisäksi suunnittelualueella tulee parantaa Jalasjärven nykyisiä eritasoliittymiä rakentamalla ohjeiden mukaiset erkanemis- ja liittymiskaistat valtatielle. Suunnittelualueella tulee toteuttaa myös tasoliittymien parantamisia (2 kpl) Koskuen eteläpuolella.

AIKATAULU

- Vt 3 ja vt 19 eritasoliittymä ja ohituskaistaosuudet kuuluvat Väyläviraston investointiohjelmaan ja niistä on laadittu ja hyväksytty tiesuunnitelmat.
- Muiden liittymäjärjestelyiden osalta tarkempaa suunnittelua ei ole vielä aloitettu.

KUSTANNUKSET

Vt 3 ja vt 19 eritasoliittymä 12,7 M € (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen HK-suhde on 1,0. Kun laskelmasta poistetaan kohteet, joille ei menetelmässä muodosteta laskennallisia hyötyjä (mm. katuverkko ja jkpp-kohteet) on HK-suhde 1,37.

Rajalanmäen ja Koskuen ohituskaistaosuudet 13,8 M € (MAKU 145, 2020=100). Hankkeen HK-suhde on 0,33.

VAIKUTUKSET

- + Liikenneturvallisuus paranee
- + Liikenteen sujuvuus ja toimivuus paranevat
- + Ohitusmahdollisuudet paranevat
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat
- Ohituskaistaosuuksien kohdalla voi muodostua kiertohaittaa paikalliselle liikenteelle

HANKKEEN TILANNE

Hankkeen valmiit tiesuunnitelmat ovat lainvoimaisia ja toteutamiskelpoisia. Vt 3 ja vt 19 liittymän tiesuunnitelma on valmistunut vuoden 2018 aikana, mutta ohituskaistaosuuksien tiesuunnitelma on vanhempi. Ohituskaistaosuuksien tiesuunnitelmat tarkistettu ja katsottu tarkistuksen yhteydessä riittävästi toteuttamiskelpoisiksi, mutta sisältävät jonkin verran rakentamissuunnitelmassa huomioitavia asioita. IHK:lla päivitetty kustannusarviot ohituskaistoille laskettiin kesällä 2023.

Parantamishankkeiden hankearviointi on toteutettu vt 3 ja 19 eritasoliittymästä vuonna 2022 ja ohituskaistoista vuonna 2023.

Ohituskaistaosuuksien tiesuunnitelmaan sisältyvä Juustoportin liittymä on parannettu 2022, mikä tarkoittaa, että kyseinen tiesuunnitelma ei vanhene.

Kurikan kaupunki tekee liikenneselvitystä vt3 ja vt 19 liittymäalueesta kaavoitukseen liittyen. ELY-keskus on mukana työn ohjauksessa. Selvitys ei kuitenkaan vaikuta kevennetyn eritasoliittymän toteuttamiseen, vaan selvityksen perusteella tehdään riittävät kaavavaraukset tulevaisuuteen, mikäli kevennetyn eritasoliittymän palvelutaso katsotaan tulevaisuudessa liian heikoksi runkoverkolle. Liikenteellisesti kevennetty eritasoliittymä on kuitenkin erittäin hyvin toimiva vielä 2050 ennusteliikennemäärillä (palvelutaso A-B).

KUSTANNUSARVIO

Vt 3 ja vt 19 eritasoliittymä 12,7 M € (MAKU 145, 2020=100). Tiesuunnitelman kustannusjakoesityksessä kunnalle on esitetty noin 20 % osuutta, mutta Kurikka on lausunnossaan pyrkinyt tinkimään tästä. Asiasta on vielä neuvoteltava.

Rajalanmäen ja Koskuen ohituskaistaosuudet 13,8 M € (MAKU 145, 2020=100). Kustannusarvio päivitetty kesällä 2023 IHK:lla käyttämällä alkuperäisiä tiesuunnitelman rakennusosia. Siten arvio on indeksikorjattuna hieman suurempi kuin tiesuunnitelmassa esitetty kustannusarvio (Fore). Kustannusarvio sisältää kuitenkin epävarmuuksia, koska alkuperäinen suunnitelma on vanha.

VAIKUTUKSET

Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat. Tämä parantaa myös saavutettavuutta. Erityisesti vt 3 ja vt 19 liittymässä on merkittävä sujuvuusongelma: vt 19 suunnassa palvelutaso on huipputunnin aikaan luokassa F, erittäin huono. Vt 19 suunta on pääväyläasetuksen mukaisen maanteiden runkoverkon suunta.

Lisäksi kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan mm. uusilla väylillä ja paremmilla rinnakkaisteillä. Liittymä mahdollistaa myös maankäytön kehittämisen ja alueen teollisuudella onkin vireillä laajentumishankkeita.

Onko hankearviointi tehty? Jos on, niin mistä kokonaisuudesta ja koska? Linkki arviointiin, jos mahdollista.

Hankearvioinnit on tehty sekä eritasoliittymästä että ohituskaistoista (ei vielä julkaistu).

Miten hanke toteuttaa LVM:n hallinnonalan keskeistä lainsäädäntöä (esim. laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ratalaki jne.)

Valtatie 3 kuuluu suunnittelualueella tason I valtakunnalliseen maanteiden pääväyläverkkoon, jolla tulee lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaan olla korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Pääväyläasetuksen mukaan tason I pääväylillä tulee olla säännöllisin välein turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja liittymien tulee olla sellaisia, että ne eivät merkittävästi häiritse pääsuunnan liikennettä. Hankkeen toimenpiteet parantavat valtatieä 3 (ja liittymän osalta valtatieä 19) kohti pääväylien tason I mukaista palvelutasoa.

Hanke edesauttaa AFIR-asetuksen mukaista latauspoolin toteuttamista. Vt 3 ja 19 liittymäalueelle on alueen meneillään olevassa maakuntien liittojen tilaamassa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran selvityksessä tunnistettu EPOELYN toimialueen potentiaalisimpiin kuuluva sijainti latauspoolille.

Miten ehdotus toteuttaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä

Hanke tukee saavutettavuustavoitetta parantamalla tärkeän maakuntien välisen valtatie liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Vaikutus saavutettavuuteen (alue- ja lj-taso)

Saavutettavuus paranee alueellisesti ja valtakunnallisesti, koska tieosuudella on suuri merkitys myös pitkämatkaisessa liikenteessä.

Vaikutus liikenneturvallisuuteen (alue- ja lj-taso)

Ohituskaistat lisäävät turvallisia ohitusmahdollisuuksia ja parantavat merkittävästi valtatie liikenteen turvallisuutta. Myös liittymäjärjestelyt parantavat turvallisuutta.

Vaikutus päästöihin (alue- ja lj-taso)

Vt 3 ja vt 19 liittymällä on vähäinen myönteinen vaikutus ja ohituskaistoilla hyvin vähäinen kielteinen vaikutus päästöihin.

Väyläinvestoinneista laskentaohjeen mukaisen vaikutusarvioinnin ja hyöty-/kustannuslaskelman eritelty tulos tai muu vastaava arvio esityksen hyödyistä ja kustannuksista (ml. laskelman keskeiset taustatiedot, mm. liikenne-ennusteet) sekä merkitys perusväylänpidolle

Eritasoliittymän rakentamisen HK-suhde on 1,0. Kun laskelmasta poistetaan kohteet, joille ei menetelmässä muodosteta laskennallisia hyötyjä (mm. katuverkko ja jkpp-kohteet) on HK-suhde 1,37.

Ohituskaistojen toteuttamisen HK-suhde on 0,33. Hanketta voidaan kuitenkin pitää liikenneturvallisuuden näkökulmasta tehokkaana, vaikka edes korkeat turvallisuusvaikutukset eivät nosta hanketta kannattavaksi.

Hankkeen toteuttaminen vaiheittain

Osahankkeet on toteutettavissa vaiheittain.

Hankkeen toteuttamatta jättäminen, hyödyt, jotka jäävät saavuttamatta ja menettelyt, joihin turvaudutaan, jos kohdetta ei toteuteta

Ilman eritasoliittymää maanteiden pääväyläverkolle jää merkittävä pullonkaula, kun liityntä kahden pääväylän välillä tapahtuu kolmihaaraliittymästä, joka on jo nykyisillä liikennemääriltään ruuhkautunut ja palvelutasoluokassa F, erittäin huono. Ongelma korostuu entisestään liikennemäärien kasvaessa. Lisäksi paikallisen maankäytön kehittyminen ja teollisuuden investoinnit alueella voivat jäädä toteutumatta, mikäli liityntä ei toteudu. Pidemmällä matkalla tämä pullonkaula korostuu, sillä mm. Seinäjoella ja Hämeenkyrössä pääväylää on parannettu suurilla investoinneilla viimeisen 10 vuoden aikana.

Jos ohituskaistaosuuksia ei toteuteta, niin maanteiden pääväylien palvelutasoluokan I tavoitteet turvallisista ohitusmahdollisuuksista säännöllisin välein jäävät saavuttamatta, kun lähimmät kunnolliset ohitusmahdollisuudet ovat etelän suunnassa Pirkanmaalla ja pohjoisessa Seinäjoella.

Onko selvitetty tavoiteltavan vaikutuksen aikaansaamista investoinnille vaihtoehtoisesti liikenteen palveluihin tai liikenteen ohjaukseen kohdistuvilla toimilla

Ei mahdollista

HANKKEESEEN LIITTYVÄT RISKIT

Kirjoita tähän

HANKKEEN MUUT TIEDOT

Kirjoita tähän

LISÄTIETOA HANKKEESTA

- Kirjoita tähän