

De viktigaste konsekvenserna riktar sig mot säkerheten och transporterna samt den dagliga samfärdseln

Åtgärderna i den första fasen undanröjer de största bristerna i servicenivån. Med deras hjälp kan kvalitetsnivån på riksvägen höjas så att transporterna fungerar tillräckligt säkert och snabbt och vardagstrafiken löper smidigt även i stadsregionerna. Åtgärderna förbättrar avsevärt de riksomfattande transportkedjornas kostnadseffektivitet samt förutsägbarhet från Tammerfors och norrut.

- Genomförandet av projekten avlägsnar avsnitten med låga hastigheter i Tavastkyro, Ilmola och Laihela tätorter. Åtgärderna förbättrar smidigheten i trafiken, trafiksäkerheten, trafikekonomin och boendetrivseln samt förkortar restiden.
- Vid Tavastkyro och Laihela kan hastigheten och kvalitetsnivån på riksvägen höjas, vilket betjänar framför allt förutsägbara och smidiga transporter. Samtidigt förbättras trafiksäkerheten och boendetrivseln i tätorterna väsentligt.
- Söder om Parkano avlägsnar förbättrandet av riksvägen ett avsnitt med mycket låg kvalitets- och säkerhetsnivå och förbättrar smidigheten hos långväga trafik och transporter samt trafiksäkerheten väsentligt.
- Den livliga plankorsningen mellan riksvägarna 3 och 19 i Jalasjärvi förbättras, vilket betjänar framför allt transporterna och förbättrar säkerheten på bägge riksvägarna.
- Med omkörningsfält och andra åtgärder som försnabbar restiden kan restiden påverkas så att den inte förlängs när trafiken ökar. År 2025 bedöms restiden vara kortare än i nuläget. Effekten gäller både vardagstrafiken och transporter som sköts av den tunga trafiken.

Ett flertal omkörningsfält med mitträcken föreslås byggas på vägsträckan.



- Trafiksäkerheten förbättras avsevärt. Åtgärderna minskar personskadeolyckorna med ungefär 6 per år. Antalet olyckor minskar med 20 % jämfört med om vägen inte förbättras.
- Åtgärderna minskar till exempel de trivselolägenheter som orsakas av trafikbuller på flera ställen och förbättrar möjligheterna att färdas lokalt med bil och cykel och till fots.
- Förbättringen av riksvägen betjänar också kollektivtrafikens smidighet, bättre parkeringsförhållanden samt anslutningsparkeringen.
- I planeringen av markanvändningen har man förberett sig på utvecklingsåtgärder inom riksvägens influensområde, varvid förbättringsprojekten i den första fasen stödjer och främjar kommunernas markanvändningsplaner framför allt i Tavastkyro, Kurikka och Laihela.
- Projektens miljökonsekvenser har beaktats i planeringen och de kan kontrolleras tämligen bra.
- Projektet är ekonomiskt lönsamt och nytto-kostnadsförhållandet är 1,3. Byggandet av vägen har också en avsevärd sysselsättningsfrämjande effekt.

Fortsatta åtgärder

Bland intressentgrupperna finns ett brett understöd för utvecklingsåtgärderna. Genomförandet av åtgärdshelheten främjas inom hela riksvägskorridorområdet och strävan är att få med projekthelheten i genomförandeprogrammet för nästa regeringsperiod. Utredningen är också till hjälp när projekten ska programmeras och motiveringen till dem kommuniceras.

Planeringsberedskapen för projektet är god. Flera vägplaner har godkänts eller är färdiga för godkännandehandling. I fråga om flera delprojekt vore det möjligt att inleda byggandet direkt, om projektet får finansiering. För samtliga större utvecklingsprojekt är vägplanerna färdiga och i fråga om vissa objekt även arbetsplanerna.

Ytterligare information:

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland,
Tero Haarajärvi, tel. 0295 036 223
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten,
Jarmo Salo, tel. 0295 027 754

www.ely-keskus.fi/sv



Riksväg 3 Tammerfors–Vasa

En serviceinriktad utvecklingskorridorsundersökning

Riksväg 3 är en riksväg som går från Helsingfors via Tammerfors till Vasa. Den är en av Finlands viktigaste och livligast trafikerade huvudvägförbindelserna samt en del av internationella transeuropeiska nätet (TEN-T och E12). Stambanan går i samma riktning som riksväg 3 och betjänar mer långväga samfärdslinjer i Tammerfors-, Seinäjoki- och Vasaregionerna.

Riksväg 3 är en viktig stomtrafikled för näringslivet. När det gäller transporter mellan Tammerfors, Seinäjoki och Vasa är godstrafiken koncentrerad till riksväg 3, där det kör över 1000 långträdare varje dag på de livligaste avsnitten. I förbindelsesträckans ändrar, i Tammerfors och Vasa stadsregioner, är arbetsresetraffiken livlig.

I bakgrunden finns den trafikpolitiska redogörelsen och användarnas behov

Utredningen om utvecklingskorridoren riksväg 3 Tammerfors-Vasa hänförs till den trafikpolitiska redogörelse som statsrådet överlämnade till riksdagen 2012. Målet med den har varit att hitta de ur användarnas synvinkel största bristerna i servicenivå samt att skapa en utvecklingsstig mot målsättningen. Utredningen har gjorts i samarbete med NTM-centralerna, kommunerna och landskapsförbunden i området samt Trafikverket. Användarnas behov utreddes med hjälp av intervjuer och en webbenkät.

Förbindelsesträckan kräver avsevärd utveckling så att olika användargrupperns behov kan tryggas. Mellan Helsingfors och Tammerfors är riksvägen en motorväg, men norr om Tammerfors är riksvägen i huvudsak en enfältsväg. Trafiken på förbindelsesträckan är redan nu livlig. Trafikflödet är störst mellan Tammerfors och Ikalis (9 000 -12 500 fordon/dygn) och mellan Vasa och Laihela (9 100 - 16 900 fordon/dygn). I de mittersta delarna av den granskade sträckan är det något mindre trafik, men till exempel norr om Parkano framhävs den stora mängden tung trafik.

På långa avsnitt flyter trafiken dåligt och stör de dagliga arbetsresorna, transporterna och den långväga personbilstrafiken. Flera tätortsojekt som Tavastkyro, Parkano och Laihela samt anslutningen från riksväg 19 i Jalasjärvi orsakar dessutom smidighets- och säkerhetsproblem.

Utmaningar på förbindelsesträckan är framför allt bristen på trygga omkörningsmöjligheter, möjligheterna att ha kontroll över transporter, bristerna i restid och dess förutsägbarhet samt i kollektivtrafikförbindelserna. De viktigaste utvecklingsobjekten finns på avsnitten Ylöjärvi-Tavastkyro samt Laihela-Vasa, där det finns ett klart behov av att förbättra smidigheten och säkerheten på vägen.

Servicenivåmålen som grund

Målsättningen baserar sig på de servicenivåmål som fastställts för användarna och på den nivå som krävs på huvudvägarna. Syftet med utvecklingen av förbindelsesträckan är att

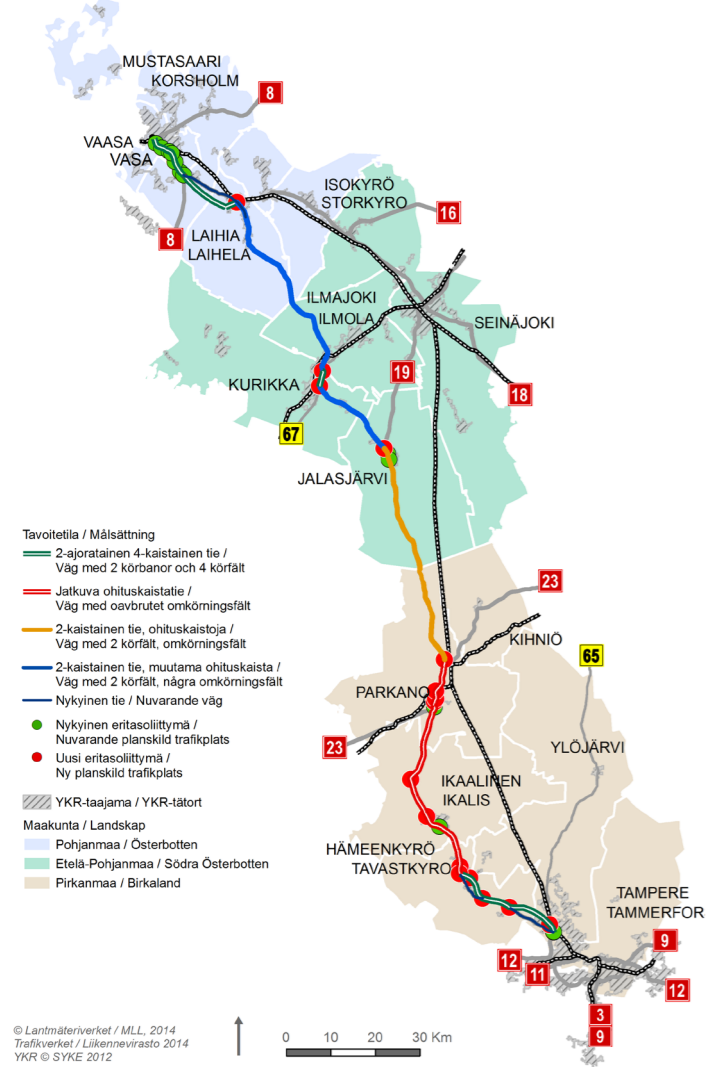
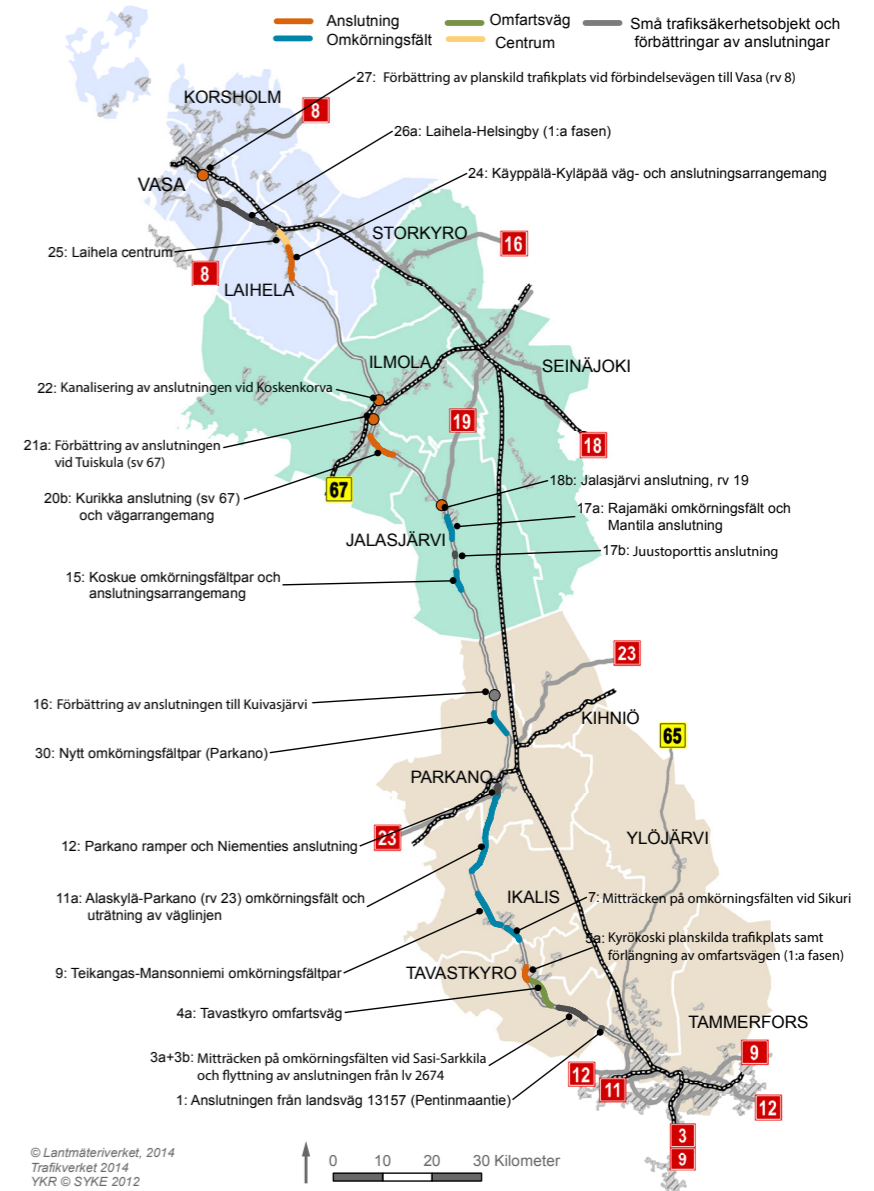
- minska antalet allvarliga trafikolyckor utan att äventyra transporternas funktionsduglighet
- stödja kostnadseffektiva och punktliga transporter för näringslivet
- minimera restiden och möjliggöra god förutsägbarhet (restidsgaranti i den tunga trafiken året runt)
- tåget ska förbli det snabbaste färdssättet på förbindelsesträckan för arbets- och fritidsresor och att förbättra kollektivtrafikens anslutningsförbindelser

Servicenivån, smidigheten och säkerheten förbättras

Det är möjligt att genomföra den första fasen av utvecklingen av förbindelsesträckan före 2025. Åtgärderna har fastställts så att förbindelseprojektet enligt servicenivåanalysen, utvecklingsalternativens kostnadseffektivitet och bedömningarna av verkningfullheten ska bli så effektivt som möjligt. Under arbetet undersöktes fem alternativa korgar, och av dem utformades ett rekommenderat förslag.

Åtgärderna i den första fasen riktar sig mot de största bristerna i servicenivån. De består av de mest brådskande spetsprojekten som förbättrar servicenivån och säkerheten hos transporter och arbetsresetraffik samt av små kostnadseffektiva projekt som förbättrar trafiksäkerheten. Kostnadsförslaget för åtgärderna är 158 miljoner euro (Jordbyggnadsindex 130: 2010=100). Åtgärderna i den första fasen tryggar en tillräcklig servicenivå under de följande 10–15 åren.

När trafiken ökar måste servicenivån på förbindelsesträckan förbättras ytterligare så att man trygga en tillräckligt smidig och säker trafik. Strävan är att åtgärderna för att nå målsättningen ska vidtas stegvis utifrån servicenivåbehoven. De mest brådskande objekten är avsnitten Ylöjärvi-Tavastkyro och Laihela-Helsingby samt vid Ikalis, Parkano och Kurikka, där behovet av att förbättra servicenivån är mest akut.



I den målsatta situationen är riksväg 3 en smidig och trygg väg med fyra fält på livligt trafikerade avsnitt

Åtgärder och kostnadsberäkning för det rekommenderade projektpaketet (MAKU 130: 2010=100).

Projektnummer	Nimi	Kostnad (M€)
Projekt 4a	Hämeenkyrö omfart	65,4 M€
Projekt 5a	Planskild trafikplats och förlängning av omfartsvägen vid Kyrökoski	6,0 M€
Projekt 7	Miträcken på omkörningsfältet vid Sikuri	4,6 M€
Projekt 9	Teikangas-Mansonniemi omkörningsfältpar	5,5 M€
Projekt 11 a	Alaskylä-Parkano (rv 23) omkörningsfält och uträtning av väglinjen	13,0 M€
Projekt 15	Koskue omkörningsfältpar och anslutningsarrangemang	4,5 M€
Projekt 17 a	Rajamäki omkörningsfält och Mantila anslutning	5,6 M€
Projekt 30	Nytt omkörningsfältpar (Parkano-Koskue)	5,5 M€
Projekt 18 b	Jalasjärvi anslutning (rv 19)	6,5 M€
Projekt 20 b,	Kurikka anslutning (sv 67) och vägarangemang	5,9 M€
Projekt 25	Laihia centrum	15,0 M€
Projekt 26 a	Laihia-Helsingby (1:a fasen)	3,0 M€
Projekt 27	Förbättring av planskild trafikplats vid förbindelsevägen till Vasa (rv 8)	5,5 M€
Små anslutnings- och trafiksäkerhetsförbättringsprojekt		12,0 M€
Projekt 1	Anslutningen från landsväg 13157 (Pentinmaantie)	
Projekt 3a+b	Miträcken på omkörningsfälten vid Sasi-Sarkkila	
Projekt 12	Förbättring av Niementies anslutning	
Projekt 16	Förbättring av anslutningarna till Koskue och Kuivasjärvi	
Projekt 17 b	Juustoportis anslutning	
Projekt 21 a	Förbättring av anslutningen till Tuiskula (sv 67)	
Projekt 22	Kanalisering av anslutningen till Koskenkorva	
Projekt 24	Käyppälä-Kylänpää väg- och anslutningsarrangemang	
Totalt		158 M€

Åtgärderna i den första fasen undanröjer de största bristerna i servicenivån