



Valtatien 4 parantaminen välillä Hartola–Oravakivensalmi, Hartola

NYKYTILA

Valtatie 4 Helsinki –Utsjoki on tärkein tieyhteys pääkaupunkiseudun ja Pohjois-Suomen välillä. Vt4 on osa Euroopan laajuista TEN-Ydinverkkoa ja tie on myös osa eurooppatieverkosta (E75). Valtatie on osa valtakunnallista suurten erikoiskuljetusten reitistöä. Väli Hartola–Oravakivensalmi on jatkoa Lusi–Hartola parantamishankkeelle ja toteuttamatta jäänyt osahanke välillä Lusi–Vaajakoski. Parannettava tieosuus on pituudeltaan 12km. Valtatien keskimääräinen vuorokausiliikenteen määrä (KVL 2013) suunnitteluosuudella on noin 6400 ajon/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on noin 15 %.

Valtatien 4:n toimivuus ja turvallisuus on heikko. Valtatie 4 on suunnittelujaksolla kapea ja osittain myös mäkinen. Nykyisellään valtatie geometria ei täytä nykyohjeiden vaatimuksia eivätkä sen liikenneturvallisuusolosuhteet ole valtateiden edellyttämällä tasolla. Lisäksi valtatie sijaitsee suojaamattomana I-luokan pohjavesialueella. Nykyisin tiejaksolla on 80km/h nopeusrajoitus.

HANKE JA TAVOITTEET

Tavoitteena on parantaa valtatie liikenneitävyyttä ja liikenneturvallisuutta siten, että ohitusmahdollisuudet ja liittymien turvallisuus paranevat sekä toimenpiteet sopeutuvat ympäristöön. Tavoitteena on myös, että tien sijainti noudattaa 2005 hyväksyttyä yleissuunnitelmaa,



ja että ratkaisut ovat rakentamiskustannuksiltaan mahdollisimman edullisia ja toteuttamiskelpoisia.

Valtatie rakennetaan pääosin entiseen maastokäytävään tietä leventäen. Uuteen paikkaan tie rakennetaan Muikunlahden ja Kettuvuoren välille noin kolmen kilometrin matkalla, nykyisen tien itäpuolelle. Tälle osuudelle rakennetaan keskikaiteellinen ohituskaistapari.

Uuden valtatie mitoitusnopeus on 100km/h ja poikki-leikkaus 10,5/7,5 metriä. Tielle rakennetaan pohjavesisuojaus lähes koko suunnitteluosuudelle. Pohjavesisuojauksen ja hulevesijärjestelmän suunnittelussa, rakentamisessa ja laadunvalvonnassa noudatetaan lupamääräysten ehtoja. Melusuojaus tehdään pääosin tien lähellä olevien kiinteistöjen kohdille. Yksityisteiden liittymiä vähennetään runsaasti ja uusia yksityisteitä joudutaan siten rakentamaan lisää. Ohituskaistaparin kohdalle esitetään rakennettavaksi riista-aita. Tievalaistus rakennetaan ohituskaistan molempiin päihin ja liittymiin, joissa on kääntymiskaistat vasemmalle.

AIKATAULU

- Tiesuunnitelma on lainvoimainen ja hyväksymispäätöksen voimassa oloa on jatkettu vuoden 2021 loppuun asti.

KUSTANNUKSET

Hankkeen rakentamisen arvioidut kokonaiskustannukset ovat tiesuunnitelman ja pohjavesisuojauksen tarkennuksen mukaan 24,9 M€ Maku 130 (2010=100).

VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus paranevat (henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät laskennallisesti n. 0,415hv-onn./v.)
- + Pohjaveden pilaantumiskahva pienenee oleellisesti
- + Ympäristön meluhaitat vähenevät
- Tiejärjestelyt joudutaan rakentamaan osittain muinaisjäännösalueiden kohdalle
- Hulevesien johtaminen aiheuttaa vähäisiä paikallisia veden laadun muutoksia Rautaveden Muikunlahdessa

HANKKEEN TILANNE

Tiesuunnitelma on lainvoimainen ja hyväksymispäätöksen voimassa oloa on jatkettu vuoden 2021 loppuun liikennenviraston päätöksellä 21.12.2017.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto on päätöksessään 9.12.2015 nro 249/2015/2 myöntänyt vesilain mukaisen luvan tien rakentamiselle 5.3.2009 hakemussuunnitelman ja sen täydennysaineiston 20.3.2015 mukaisesti.

Korkein hallinto-oikeus on päätöksessään 7.2.2018 nro 259/1/17 hylännyt vesilain mukaiseen lupaan liittyvät valitukset.

KUSTANNUSARVIO

Tiesuunnitelman kustannusarvio on päivitetty vastaamaan Maku indeksiä 130 (2010=100). Lisäksi kustannusarvioon on lisätty pohjavedensuojauksen rakentamisen laadunvalvonnan kustannukset 50 000€, pohjavesisuojauksen ohutmuovikalvo 1 mm 490 000 € sekä sulkurakenteet onnettomuustilanteiden mahdollisten maaperän pilaantumisriskin pienentämiseksi 20 000 €. Pohjaveden seurannan kustannuksiksi on arvioitu 50 000 €.

HANKKEEN MUUT TIEDOT

Hankkeesta on tehty liikennenviraston ohjeiden mukainen hankearviointi (valmistunut syyskuussa 2018).

Hankearvioinnin perusteella hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava hyöty-kustannussuhteen ollessa 1,6. Kannattavuutta perustelevat erityisesti tiejakson nykyiset ongelmat liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa. Kokonaishyödyistä karkeasti noin 40 % koostuu tienkäyttäjien matkakustannuksista, noin 20 % kuljetusten kustannuksista ja noin 40 % turvallisuusvaikutuksista. Hankkeen kannattavuus ei ole oleellisesti riippuvainen hankearvioinnissa tehdyistä oletuksista liikenne-ennusteiden tai kustannusarvioiden suhteen. Pohjavesille aiheutuvat riskit vähenevät myös huomattavasti, mitä ei ole arvioitu hyöty-kustannussuhdelaskelmissa.