

RIIHIMÄEN-HYVINKÄÄN
KAUPPAKAMARI

LÄNSI-UUDENMAAN
KAUPPAKAMARI

HELSINGIN SEUDUN
KAUPPAKAMARI



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD



RASEBORG
RAASEPORI

LOHJA
Järvi kaupunki



VHTV



Nurmijärvi

HYVINKÄÄ



MÄNTSÄLÄ

VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylä

Strategisesti merkittävä tie
Suomelle, Uudellemaalle ja
pääkaupunkiseudulle

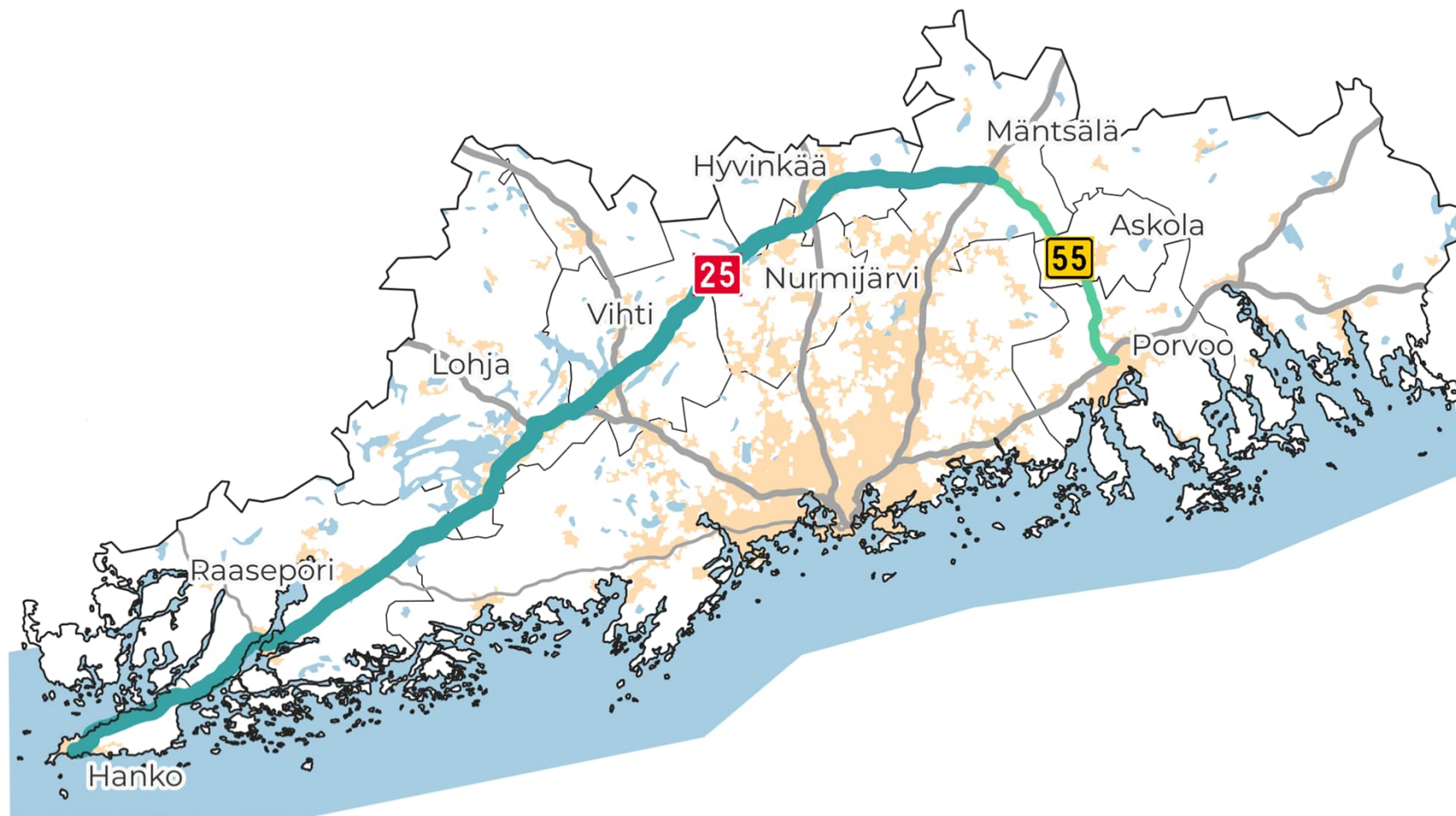
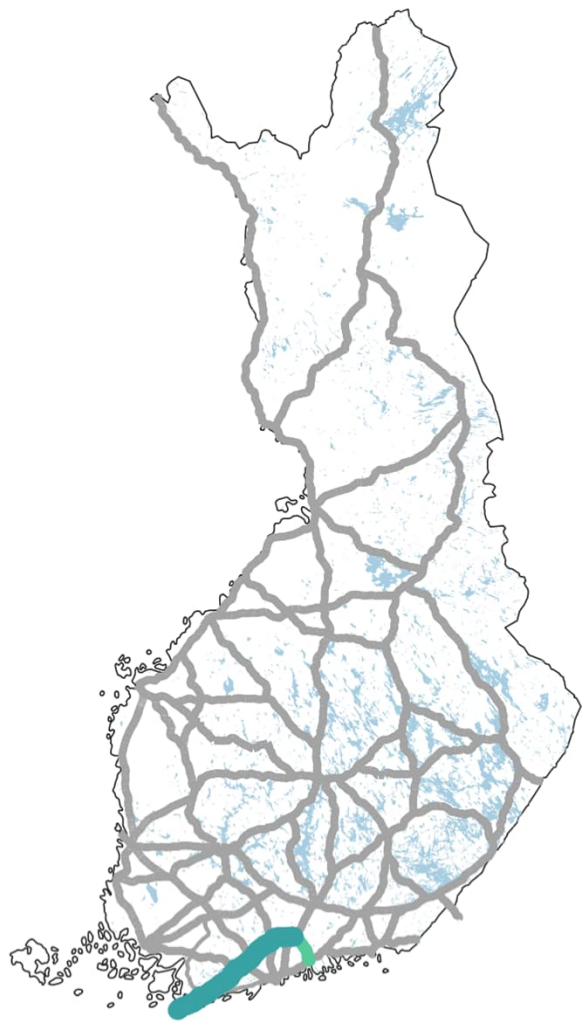
8.10.2024 aineisto



VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylä



Alueen elinkeinoelämä on kasvuhakuista – kasvua on tuettava hyvällä liikenneinfralla



- ✓ Vyöhykkeelle suunnitteilla yli **7 mrd. € arvosta investointeja**.
- ✓ Yrityskyselyyn (n=140) vastanneista yrityksistä **70 % näkee toimialallaan tapahtuvan kasvua lähivuosina**.
- ✓ Hangon satama Suomen **toiseksi suurimpina** kappaletavaran satamana ja **tiheällä Euroopan linjaliikenteellään** houkuttelee kuljetuksia eri puolilta Suomea.
- ✓ Logistinen toiminta on laajentumassa Kehä III:n alueelta pohjoiseen, mikä näkyy **kasvavina logistiikka-investointeina valtatie 25 vaikutusalueella**.

Geopoliittisen toimintaympäristön muutos on kasvattanut tien merkitystä



- ✓ Valtatie 25 sisäpuolisella alueella asuu lähes **1,5 miljoonaa ihmistä**.
- ✓ Valtatie 25 parempi toimivuus **keventäisi pääkaupunkiseudun kehäväylien kuormitusta** ja varmistaisi saavutettavuuden poikkeustilanteissa.
- ✓ **Yhdistää valtakunnalliset päätiet** turvaten laajasti yhteydet eri puolille Suomea ja toimii tärkeänä väylänä huoltovarmuuskriittisille tuotteille Hangon ja Sköldvikin satamien kautta.
- ✓ **DCA-sopimuksen** kannalta tärkeää infrastruktuuria.

Tie on jäänyt ajastaan jälkeen – liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta on parannettava nopeasti



- ✓ Pääosin **1960- ja 70-luvuilla** rakennettu tie ei vastaa nykyvaatimuksia, mikä näkyy turvallisuus- ja sujuvuusongelmina.
- ✓ Vuosien 2019–2023 aikana **yli 200 liikenneonnettomuutta**, joista **16 kuolonkolareita**.
- ✓ **Joka kolmannessa** onnettomuudessa oli mukana raskas ajoneuvo. Onnettomuudet heikentävät kuljetusten toimintavarmuutta.
- ✓ Jokainen onnettomuus aiheuttaa **inhimillisen kärsimyksen** ohella mittavia kustannuksia yhteiskunnalle.
- ✓ Valtatiellä 25 on **eniten** nopeustason vaihteluja Suomen valtateistä.

Elinkeinoelämän kasvu ja toimintavarmuuden tekijät tulevat lisäämään kuljetuksia ja liikennettä valtatiellä 25.

Tässä tilassa tie ei vastaa nykyisiin eikä tuleviin tarpeisiin.

VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylä

AINEISTON SISÄLTÖ

1

Valtakunnallinen
merkitys

2

Alueellinen
merkitys

3

Tunnistettuja
ongelmakohtia

4

Tieyhteyden
tavoitetila

VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylän valtakunnallinen merkitys

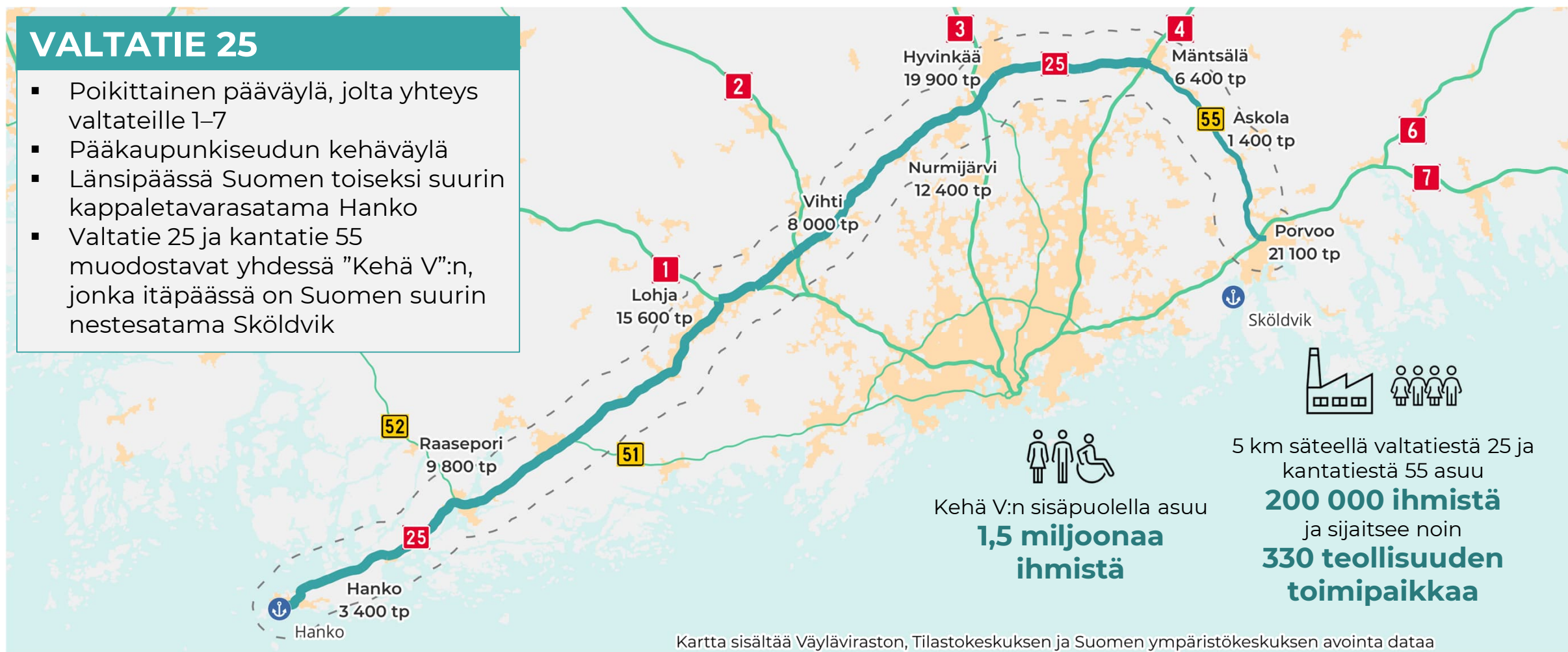
Valtatie 25 yhdistää Helsingistä lähtevät säteittäiset päätiet



Valtatien 25 pituus on **170 km**
ja kantatien 55 pituus **35 km**

VALTATIE 25

- Poikittainen pääväylä, jolta yhteys valtateille 1–7
- Pääkaupunkiseudun kehäväylä
- Länsipäässä Suomen toiseksi suurin kappaletavarasatama Hanko
- Valtatie 25 ja kantatie 55 muodostavat yhdessä "Kehä V":n, jonka itäpäässä on Suomen suurin nestesatama Sköldvik



Tavaravirrat

Valtatie 25 on koko pituudeltaan merkittävä tavarakuljetusten reitti. Valtatietä vuodessa kulkevien tavaroiden määrä on **1,5–3 miljoonaa tonnia** ja niiden laskennallinen arvo **3–4,5 miljardia euroa**.

1,5–3
miljoonaa
tonnia

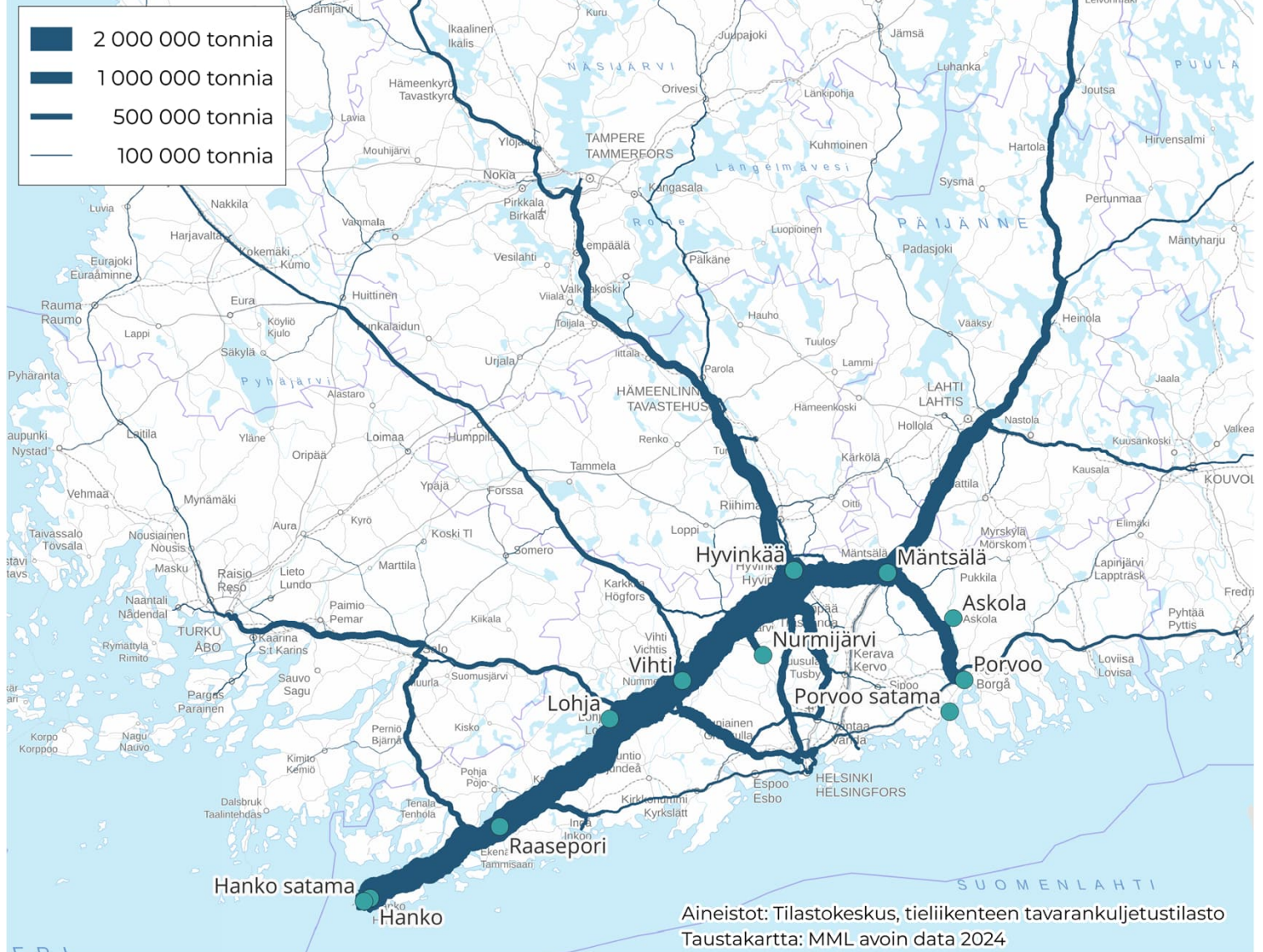
3–4,5
miljardia
euroa

Suuri osa valtatie 25 liikenteestä on Hangon sataman liikennettä. Se hajautuu eri puolille Suomea: kantatielle 52 Salon kautta Turun suuntaan, kantatielle 51 ja valtatielle 1 pääkaupunkiseudun suuntaan, valtatielle 3 Tampereen suuntaan ja valtatielle 4 Lahden suuntaan.

Valtatiellä 25 kuljetetaan monen eri toimialan tuotteita ja raaka-aineita. Esimerkiksi Lohjan ja Karjaan välillä kuljetetut tonnit jakautuvat toimialoittain seuraavasti:

- 25 % metsäteollisuus
- 17 % rakennusala
- 14 % elintarvikeala (ml. kaupan kuljetukset)
- 9 % teknologiateollisuus
- 35 % muita tavaravirtoja (mm. energia, alkutuotanto, kemia)

Valtatietä 25 kulkevat tavaratonnit vuodessa



Hangon satama välittää merkittäviä tavaravirtoja valtatielle 25



Hangon satama palvelee koko Suomea Euroopan vienti- ja tuontikuljetuksissa. Se on ns. frekvenssisatama, josta on päivittäinen linjaliikenne useisiin Euroopan kohteisiin. Päivittaiset yhteydet ovat tärkeitä Suomen teollisuudelle ja kaupalle. Euroopan kohteita ovat mm. Lyypekki, Gdansk, Paldiski ja Rostock.



Satama on merkittävä yksikköliikenteessä eli kuorma-autojen, puoliperävaunujen ja konttien kuljettamisessa. Sataman läpi kulkee 350 000 yksikköä vuodessa. Hangon satama on Suomen toiseksi suurin kappaletavaran satama.



Hanko on Suomen suurin autojen tuontisatama. Satama palvelee laajasti eri toimialoja, kuten metsäteollisuutta, metalliteollisuutta, kemianteollisuutta ja päivittäistavarakauppaa.



Valtatie 25 on Hangon sataman pääväylä. Väylä välittää 3–4 miljardin euron arvosta vienti- ja tuontikuljetuksia vuodessa. Valtatien toimintavarmuutta tulee parantaa, jotta vienti- ja tuontikuljetuksille ei aiheudu viiveitä eikä myöhästymisiä laivasta. Onnettomuusriskiä tulee pienentää.

Hangon sataman tavaravirtojen arvo vuodessa



Aineistot: Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetustilasto
Taustakartta: MML avoin data 2024

Hangon sataman profiili

Tavaralajit

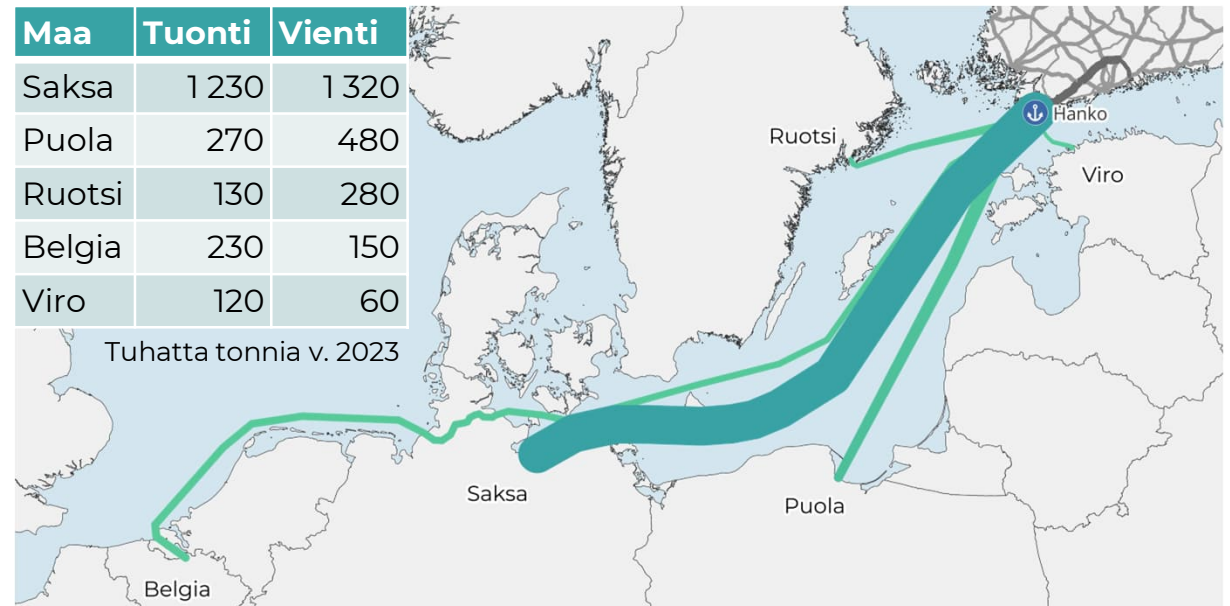
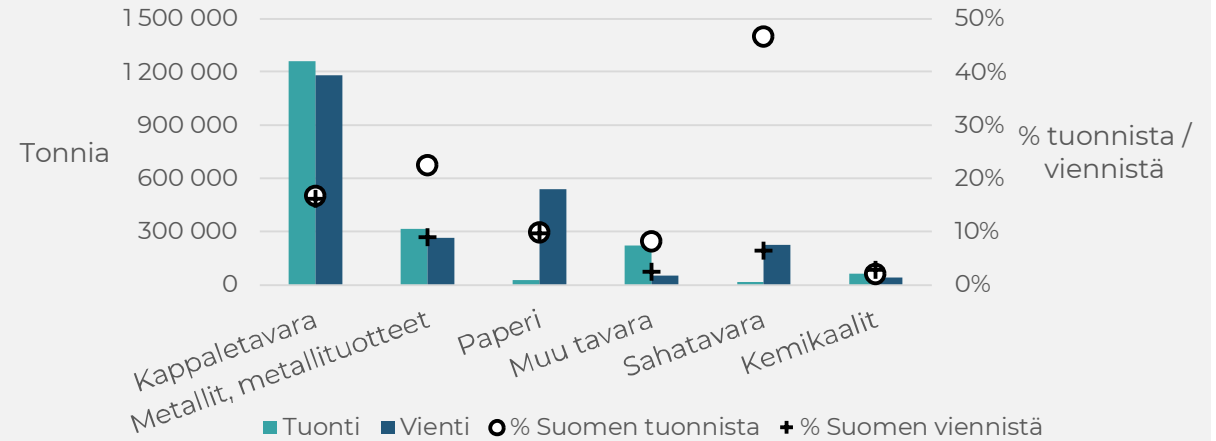
Kappaletavara on suurin Hangon satamassa käsiteltävä tavaralaji, sillä noin puolet Hangon rahtitonneista on kappaletavaraa. Muita merkittäviä Hangossa käsiteltäviä tavaralajeja ovat metsä- ja metalliteollisuuden tuotteet ja raaka-aineet. Noin 10 % Suomesta viedystä paperista, metalleista ja metallituotteista sekä sahatavarastakin lähes 10 % kulki vuonna 2023 Hangon sataman kautta.

Tavaravirtojen suuntautuminen

Hangon sataman tavaravirroista yli puolet on Suomen ja Saksan välisiä sekä tuonti- että vientikuljetuksissa. Tässä liikenteessä kuljetetaan erityisen paljon irtoperävaunuja. Toiseksi merkittävin kohdema on Puola.



Hangon sataman merkittävimmät tuonnin ja viennin tavaralajit 2023



Valtatie 25 Suomen toimintavarmuuden turvaajana

Suomen huoltovarmuus perustuu julkisen sektorin ja yritysten yhteistyöhön. **Logistiikka on yksi keskeinen huoltovarmuuden osa.** Kun yritysten ja julkisen sektorin tarvitsemat logistiset palvelut toimivat normaalitilanteessa hyvin, se on perusta niiden toimivuudelle myös poikkeusoloissa.

Mikäli palvelujen toimivuus ja infran laatu ei mahdollista logistiikan sujuvuutta normaalitilanteessa, poikkeusoloissa joudutaan vaikeuksiin. Esimerkiksi liikenteen ruuhkautuminen, liikenneonnettomuudet sekä puutteet tien kunnossa ja kunnossapidossa tuottavat häiriöitä kuljetuksille ja sitä kautta koko logistiselle prosessille.

Maan turvallisuutta palveleva logistiikka perustuu suuressa määrin niihin palveluihin, joita tuotetaan markkinaehtoisesti normaalin yritystoiminnan tuotoksena. Sen vuoksi toimiva logistiikka on myös maanpuolustuksen kannalta välttämätöntä. Satamat ovat eri kuljetusmuotojen solmukohtia, jotka ovat kansainväliselle kaupalle ja maan turvallisuudelle tärkeitä. Hyvät tie- ja rautatieyhteydet satamista eri puolille maata ovat välttämättömiä.

Teiden ja liittymien mitoituksella turvataan myös tavanomaista pidempien, leveämpien ja painavampien kuljetusten toimivuus. Se on tärkeää erikoiskuljetusten ja maanpuolustuksen tarpeita ajatellen. **Valtatie 25 ja sen päässä sijaitseva Hangon satama ovat edellä kerrotuista syistä tärkeitä koko valtakunnan toimintavarmuuden ja turvallisuuden kannalta.**



Strateginen yhteys poikkeustilanteissa

Poikkeustilanteissa valtatie 25 on merkittävä vaihtoehtoinen väylä pääkaupunkiseudun ja koko Suomen kannalta.

Mikäli pääkaupunkiseudun tärkeitä väyliä kuten Kehä I ja Kehä III olisi vakavassa häiriötilassa tai jopa kokonaan pois käytöstä, silloin valtatie 25 pitkin voitaisiin hoitaa logistiikkaa pääkaupunkiseudun sisään. Valtatien 25 sisäpuolisella alueella asuu lähes 1,5 miljoonaa ihmistä, eli kyseessä on erittäin merkittävä varareitti.



Valtatien 25 sisäpuolisella alueella asuu lähes **1,5 miljoonaa ihmistä** eli kyseessä on erittäin merkittävä varareitti.

Valtatietä 25 pitkin voidaan kuljettaa poikkeustilanteissa tuonti- ja vientitavaraa, jotka normaalitilanteissa käyttäisivät Helsingin satamaa.

Valtatien 25 vahvuus on, että se yhdistää Suomen tärkeimmät pääväylät eli valtatie 1–4, ja kantatien 55 jatkuessa Porvoon suuntaan siltä on yhteys myös valtateille 6 ja 7. Poikkeustilanteissa valtatie 25 pitkin voidaan toimittaa tavaraa eri puolille Suomea johtaville väylille.

Vaihtoehtoinen yhteys lisää järjestelmän resilienssiä pienemmissäkin häiriötilanteissa.

Mikäli esimerkiksi Helsingin satamassa olisi vakava häiriö tai se olisi jostakin syystä hetken pois käytöstä, Hangon sataman kautta voitaisiin tuoda osa muutoin Helsingin satamaan suuntautuvasta kappaletavarasta. Hangon satama on jo nykyään Suomen toiseksi suurin kappaletavaran tuontisatama heti Helsingin sataman jälkeen.

Valtatie 25 nostettu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon 2024

TEN-T tarkoittaa Euroopan laajuista liikenneverkkoa (Trans European Transport Network).

- Tavoitteena on edistää ihmisten ja tavaroiden kestäväää liikkumista jäsenmaasta toiseen mahdollisimman saumattomasti.
- TEN-T-kattavan verkon tulee olla valmis vuoteen 2050 mennessä.
- Kattavaan verkkoon kuuluville teille on asetettu velvoitteita mm. taukopaikkojen ja eri käyttövoimien jakeluinfran osalta. Tieteknisesti edellytetään, että ”tiet suunnitellaan, rakennetaan tai niitä parannetaan ja pidetään kunnossa tiukkojen laatu- ja turvallisuusvaatimusten avulla”.
- **Koska valtatie 25 kuuluu nyt TEN-T-verkkoon, tien kehittämishankkeisiin on haettavissa EU-rahoitusta.**

Taustaa päätökselle

- TEN-T-asetus kattaa kaikki liikennemuodot ja myös mm. liikenteen teknisiä järjestelmiä. Vuoden 2024 kesällä hyväksyttiin merkittäviä päivityksiä asetukseen, alkuperäinen asetus oli vuodelta 2013.
- Maanteiden osalta TEN-T-verkolle lisättiin Suomessa kolme satamayhteyttä – valtatie 25 Hangon satamaan, valtatie 12 Rauman satamaan ja valtatie 15 HaminaKotkan satamaan – sekä lisäksi valtatie 21 Lapin länsirajalla. Hangon satama kuului jo ennestään TEN-T meriliikenteen kattavaan verkkoon, mutta aiemmin sataman ainoa TEN-T-verkkoihin kuulunut maaliikenneyhteys oli Hanko–Karjaa–Hyvinkää-rautatie.

TEN-T 2024

maantieverkko

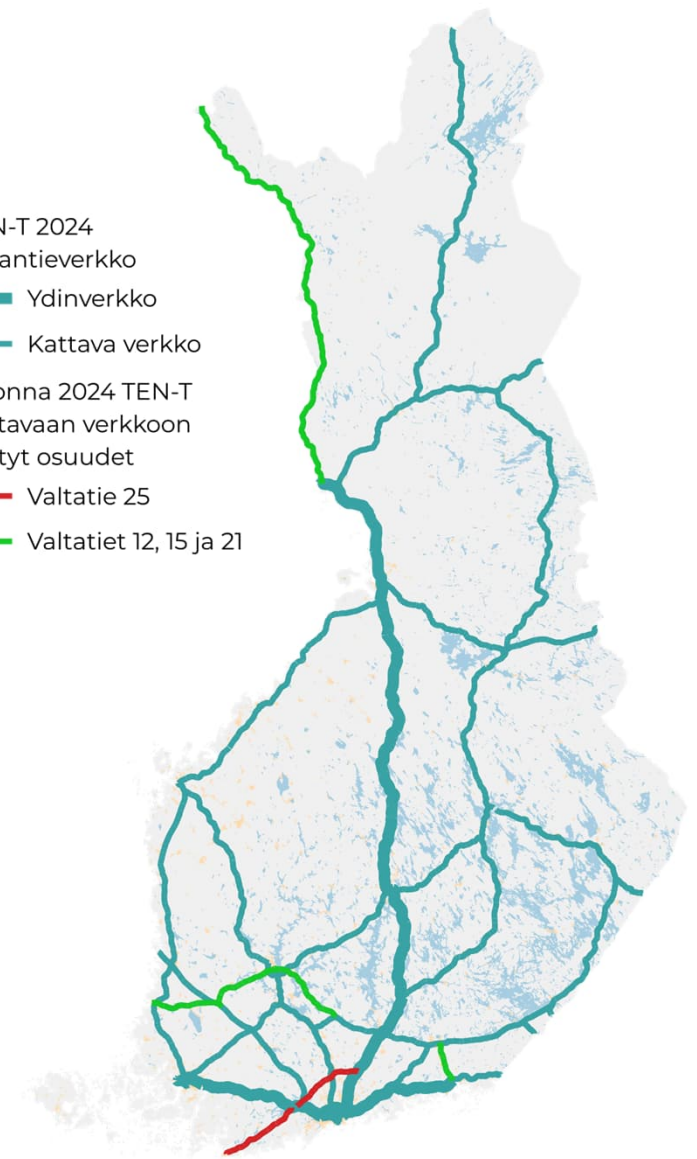
Ydinverkko

Kattava verkko

Vuonna 2024 TEN-T
kattavaan verkkoon
lisätyt osuudet

Valtatie 25

Valtatiet 12, 15 ja 21



Kartta sisältää Väyläviraston, Tilastokeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen avointa dataa

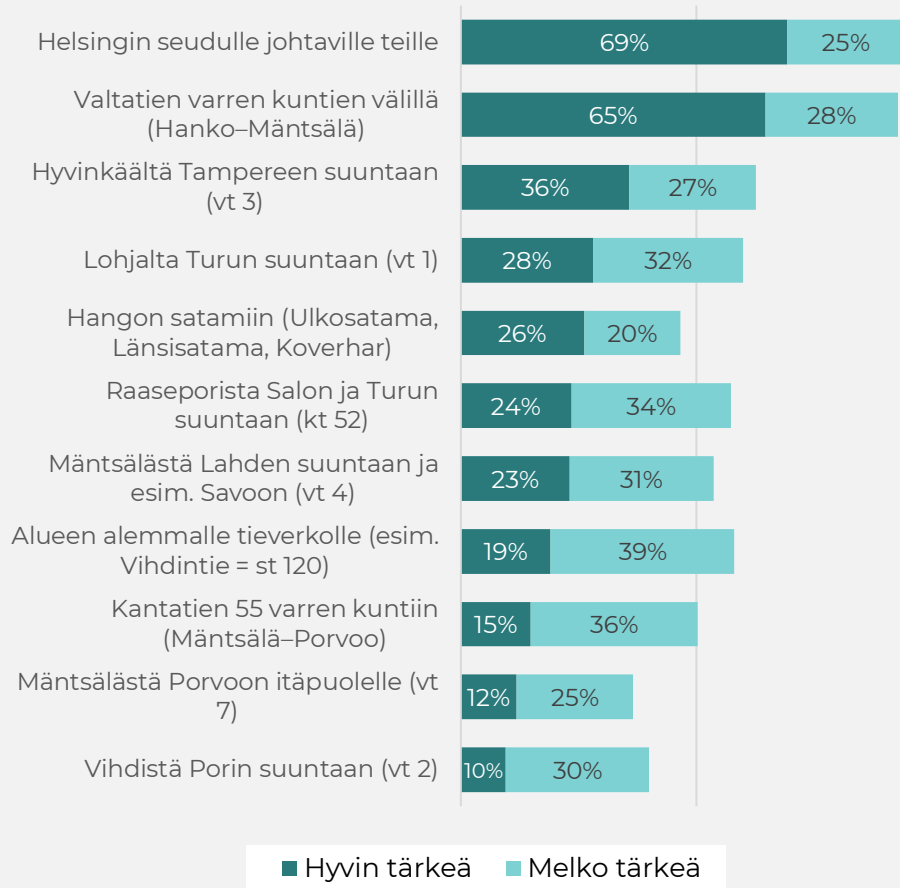
VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylän alueellinen merkitys

Valtatie 25 osana alueen tieverkkoa

Valtatien 25 merkitys alueen elinkeinoelämän toimijoiden kannalta tieyhteytenä:

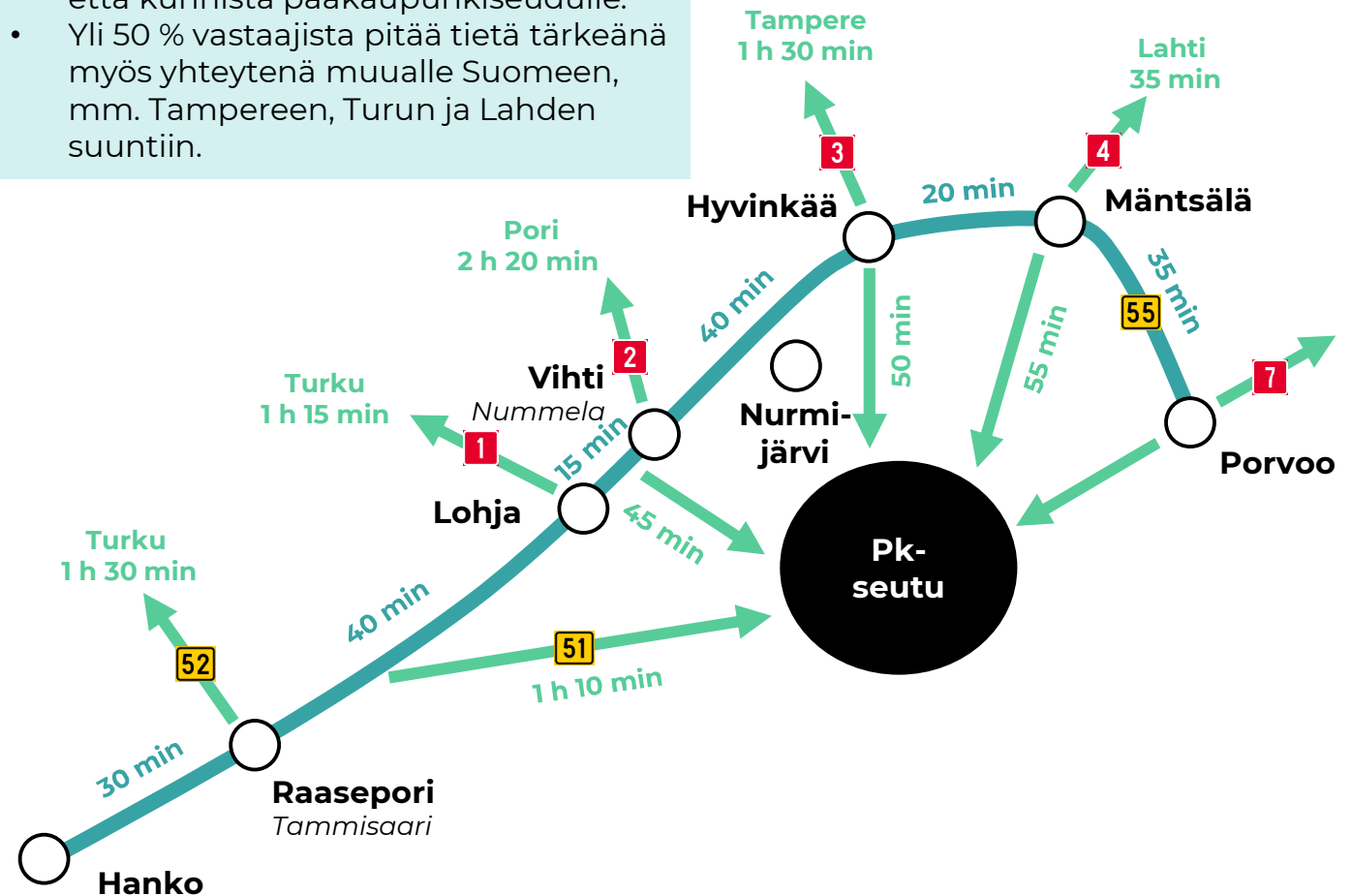


Lähde: Kysely alueen yrityksille, elokuu 2024

n= 141

Keskeiset havainnot

- Yli 90 % vastaajista pitää tietä tärkeänä yhteytenä sekä alueen kuntien välillä että kunnista pääkaupunkiseudulle.
- Yli 50 % vastaajista pitää tietä tärkeänä myös yhteytenä muualle Suomeen, mm. Tampereen, Turun ja Lahden suuntiin.



Päivittäinen liikkuminen

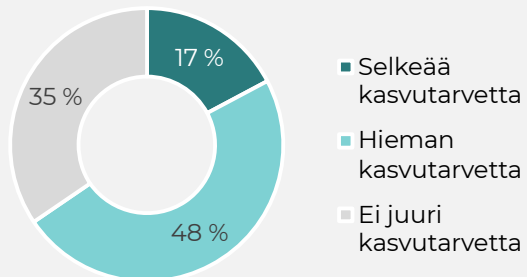


Työmatkat

Valtatien 25 varren kuntien työmatkaliikenne on valtaosin kuntien sisäistä tai pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa. Keskinäinen pendelöinti valtatie 25 vaikutusalueella sijaitsevien kuntien välillä muodostaa kuitenkin myös huomionarvoisen osuuden työmatkaliikenteestä. Työssäkäyntiä on erityisesti Vihdin ja Lohjan sekä Hyvinkään ja Nurmijärven välillä. Kaaviokuvassa on nuolten välissä esitetty työmatkojen teoreettiset osuudet kuntien välisestä koko liikennevirrasta. Osuudet ovat koko valtatiellä 25 melko pieniä, mikä tarkoittaa sitä, että **tiellä on paljon myös asiointiliikennettä sekä pitkämatkaista liikennettä.**

Alueen elinkeinoelämä arvioi tuoreessa yrityskyselyssä, että työvoiman kasvu on tulevaisuudessa tarve. Noin 2/3 vastaajista näkee hieman tai selkeää kasvutarvetta. Työvoiman kasvun realisoituessa liikennöinti tiellä kasvaa.

Elinkeinoelämän tarve työvoiman kasvu valtatien 25 alueella

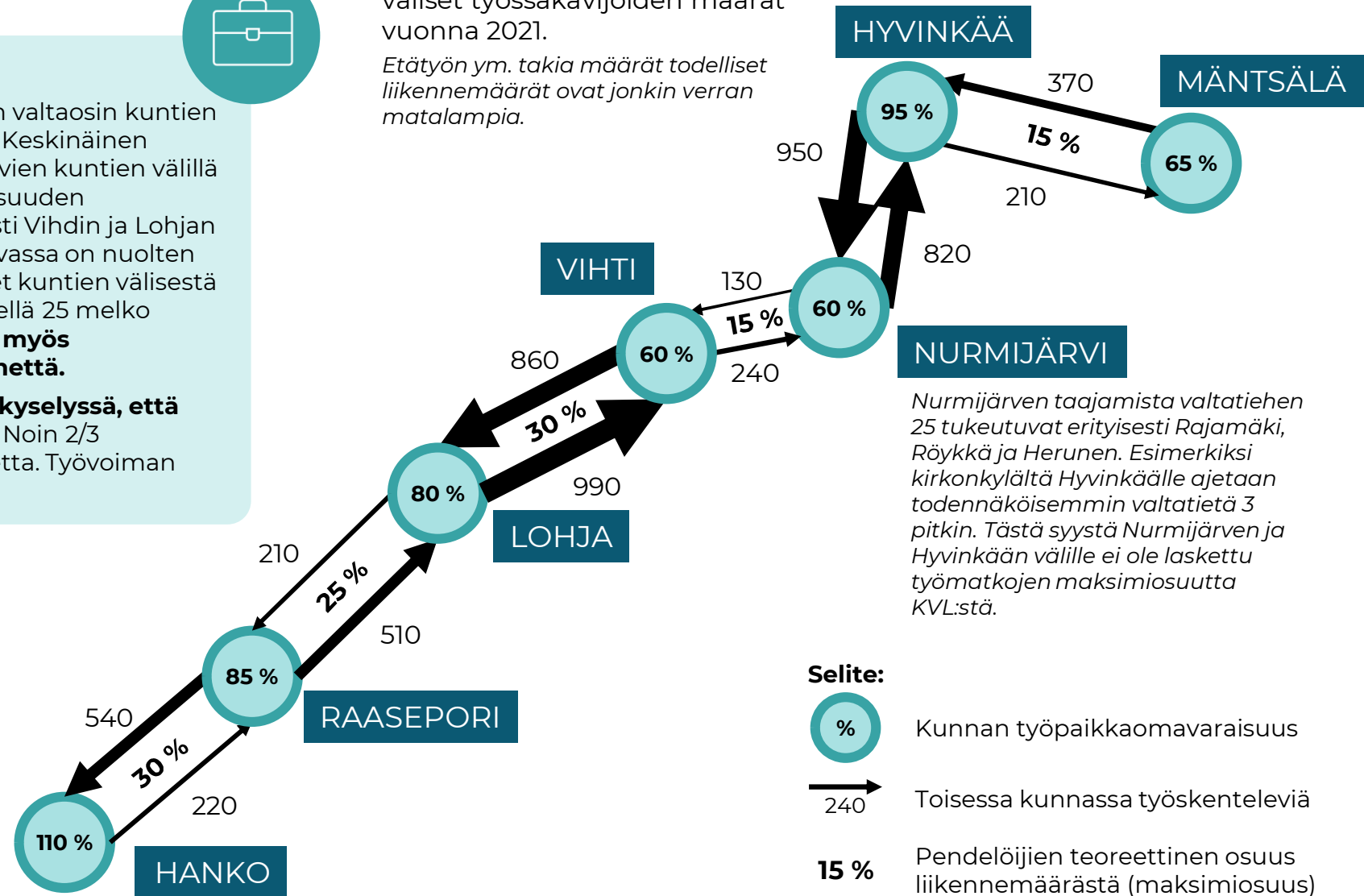


Lähde: Kysely alueen yrityksille elokuu 2024

n= 141

Kaaviossa on esitetty eri kuntien väliset työssäkävijöiden määrät vuonna 2021.

Etätyön ym. takia määrät todelliset liikennemäärät ovat jonkin verran matalampia.



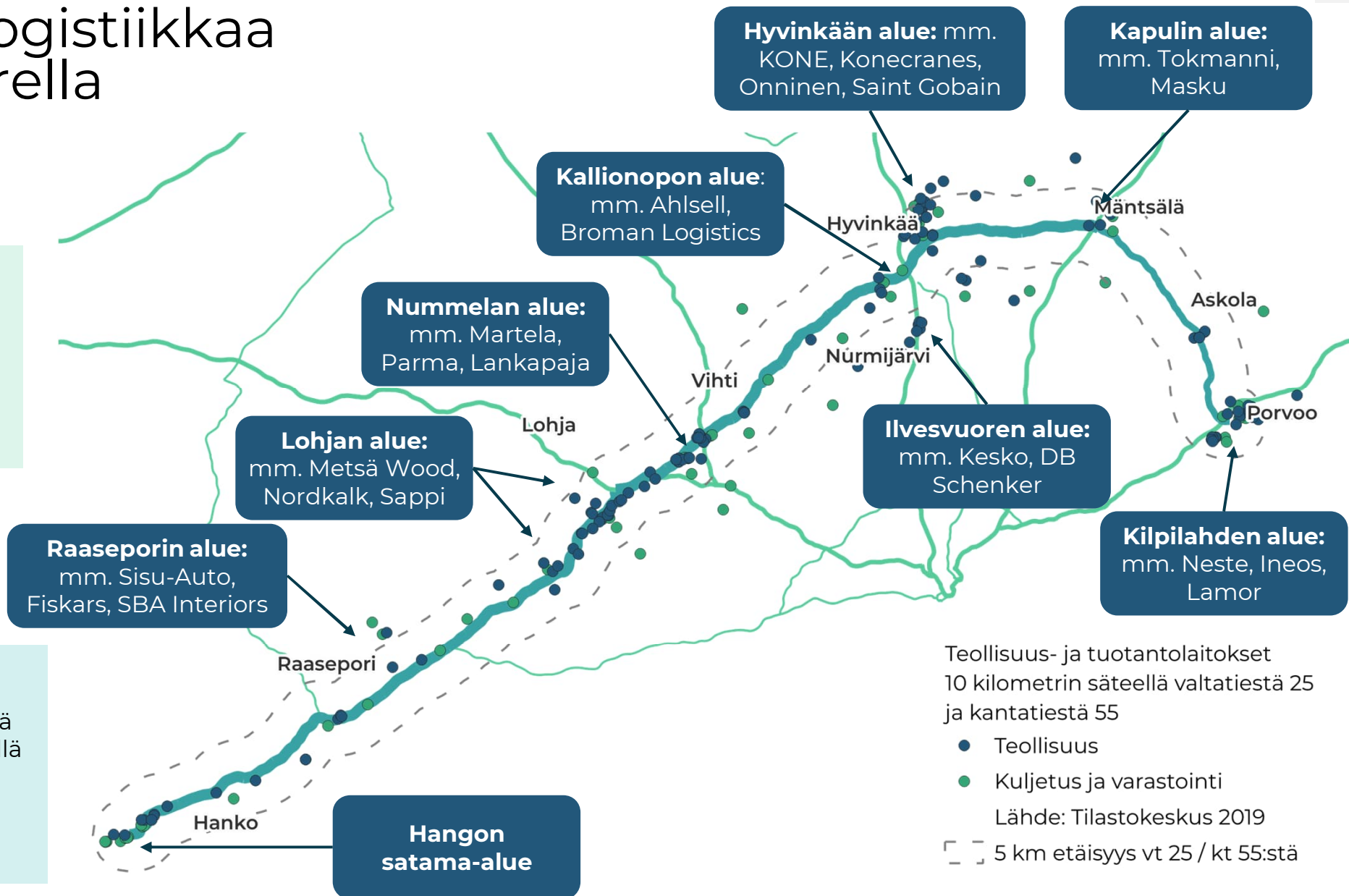
Teollisuutta ja logistiikkaa valtatie 25 varrella



Valtatien 25 varrella on runsaasti teollisuuden sekä kuljetus- ja varastointialan yrityksiä. Muutamat **valtakunnalliset logistiikkakeskukset** tien varrella ovat strategisesti tärkeitä koko Suomelle.



Logistinen toiminta on laajentumassa Kehä III:n alueelta pohjoiseen. Useita logistiikkayrityksiä toimii jo nyt Nurmijärvellä, Hyvinkäällä ja Mäntsälässä. Logistiikka-alueiden siirtyminen etäämmälle Helsingistä kasvattaa valtatie 25 merkitystä entisestään.



Esimerkkejä tulevista investoinneista valtatie 25 vyöhykkeellä



Investoinneista seuraa lisää kuljetusten ja liikenteen kysyntää

Vyöhykkeelle jo tehtyt ja suunnitteilla olevat investoinnit osoittavat, että alueen vetovoima on merkittävä ja edelleen kasvussa.

LOHJA

- **Metalliteollisuus:** 14 milj. €, Valon Kone Oy:n tehdaslaajennushanke Lohjan Perttilässä, 3 000 m² laajennus sekä investointeja laitteistoon.
- **Datakeskukset:** Hypercon datakeskushanke Virkkalassa suunnitteilla, alue kooltaan noin 100 000 kem².
- **Kauppa:** Biltrema, Puuilo ja muita toimijoita Tynninharjulle 2025.

VIHTI

- **Datakeskukset:** > 1 miljardi €, Microsoft Oy, osa Suomen suurinta ICT-investointia, jossa Microsoft rakentaa uuden datakeskusalueen Suomeen (Vihtiin, Kirkkonummelle ja Espooseen).

HYVINKÄÄ

- **Tekninen kauppa:** 300 milj. €, Keskon (Onninen ja K-Auto) logistiikkakeskus, 1. vaiheessa noin 80 000 kem², työpaikkoja 400–500, rakennusoikeutta yhteensä noin 120 000 kem²
- **Muovinkierrätys:** Syklo Oy rakentaa Suomen suurimman muovinkierrätyslaitoksen Hyvinkään Sahanmäkeen, 1. vaiheessa noin 9 000 kem² ja noin 100 työpaikkaa
- **Teollisuus ja logistiikka:** 300 ha yleiskaavoitettu alue vt 25:n varrella, jolla suurta kysyntää, investointien alustava arvio jopa 1 mrd. €

RAASEPORI

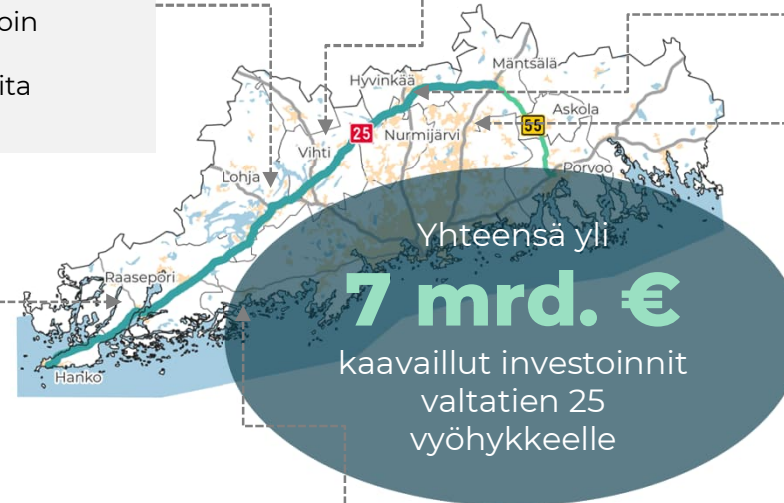
- **Datakeskukset:** 200 milj. €, 140 000 m² datakeskus Karjaalle. Rakennusvaiheessa merkittävät liikennemäärät.
- **Puolustusteollisuus:** mm. Sisu-auto saanut 200 milj. € tilauksen.
- **Tekstiiliteollisuus:** Mirka suunnittelee kompetenssikeskusta ja tuotantonsa laajentamista Karjaalla.
- **Matkailu:** 100–150 milj. €, (erit. hotellit): 2 suurempaa investointia ja olemassa olevien toimijoiden investoinnit, mm. Fiskars Fiskarsin kylällä sekä Olli Muurainen Billnäsin ruukissa
- **Elintarviketeollisuus ja alkutuotanto:** 30–50 milj. €, pienempiä investointeja (mm. juustoloita, leipomoita, panimoita ja sienikasvattamo)
- **Aurinkovoimalaitokset sekä akut:** Kolme isoa puistoa n. 50–100 ha eri vaiheissa. Noin 120 milj. €

INKOO

- **Terästeollisuus:** 4 mrd. €, vihreän teräksen valmistus. Tuotantovaiheessa noin 1 000 suoraa työpaikkaa ja 2 000–3 000 välillistä työpaikkaa logistiikassa, myynnissä ja alihankintaketjussa. Merkittävä Hangon sataman käyttäjä.

MÄNTSÄLÄ

- **Datakeskukset:** > 100 milj. €, vireillä useita hankkeita.
- **Kaupan ala:** 10–20 M€, Puuilon myymälä ja uusi ravintola. Pk-yrityksistä rakenteilla Kapulin alueelle Mikkola Capital Oy:n logistiikkahalli sekä Car-Pojat Oy:n uusi korjaamorakennus Mäntsälän Portin alueelle. Tokmannilla varaus logistiikkakeskuksen laajentamiseen.



VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylän tunnistettut ongelmakohdat

Valtatie 25 on Suomen vaarallisimpia



Liikenneonnettomuuksien lisäksi valtatiellä 25 noin 250–300 riistaonnettomuutta vuodessa, eli 5–6 riistaonnettomuutta viikossa.



Vuosien 2019–2023 aikana valtatiellä 25 tapahtui **207 liikenneonnettomuutta**. Onnettomuuksia on siis tapahtunut keskimäärin yli 40 kpl vuodessa.



Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 96. Niistä **kuolemaan johtaneita oli 16**.

- Kuolemaan johtaneista 16 onnettomuudesta 13 eli yli 75 % oli kohtaamisonnettomuuksia.
- Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 8 eli puolet oli tapahtunut Hyvinkäällä.



Raskas liikenne oli osallisena yli 70 onnettomuudessa, **eli joka kolmannessa onnettomuudessa oli mukana raskas ajoneuvo**.

Henkilövahinko-onnettomuudet v. 2019–2023 aikana

- Ainakin yksi onnettomuus
- 5+ lähekkäistä onnettomuutta

Laskennallinen onnettomuusriski, henkilövahinkoja per 100 milj. ajoneuvokm tai liittymän läpi kulkevaa ajoneuvoa

- > 5 henkilövahinkoa liittymässä

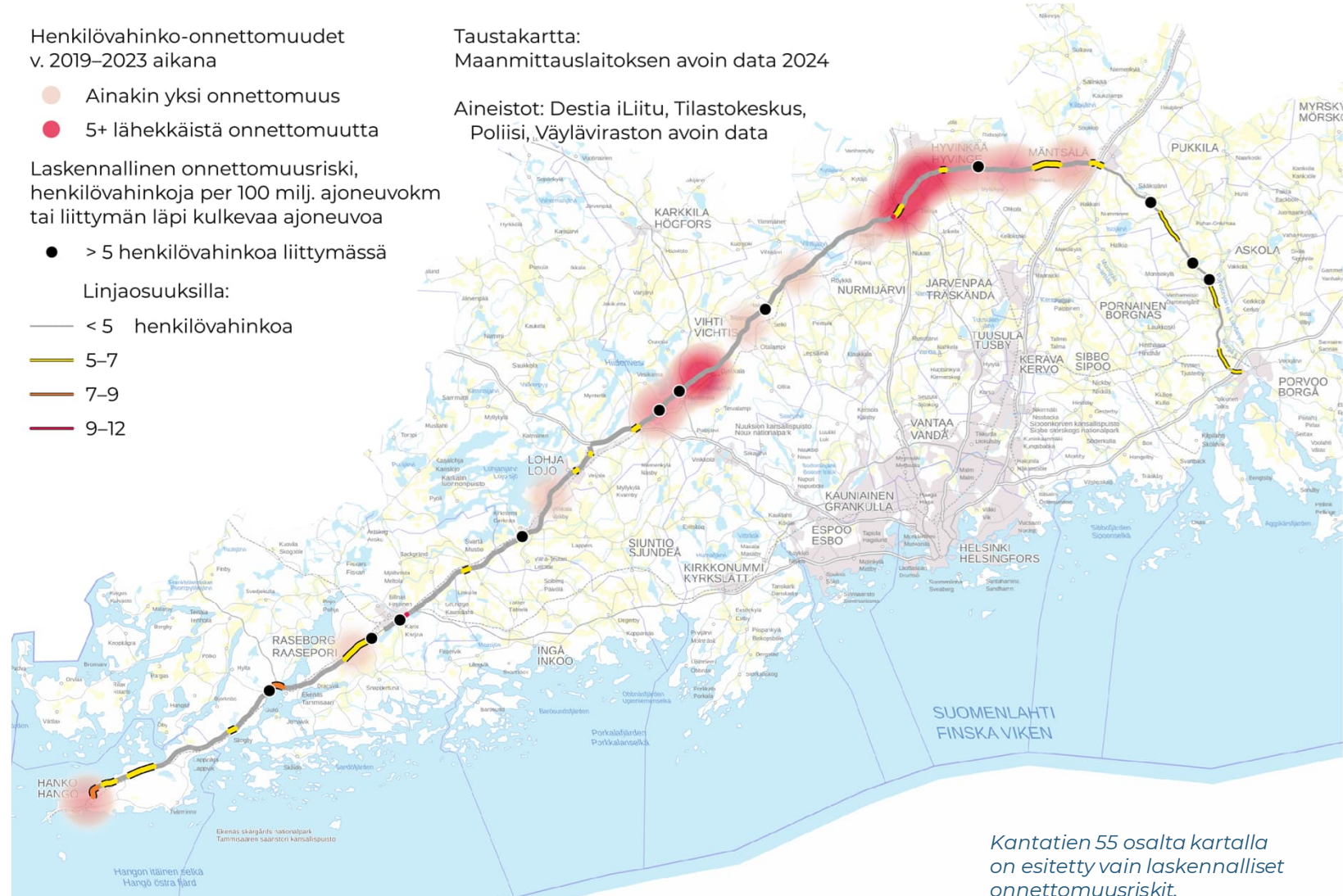
Linjaosuuksilla:

- < 5 henkilövahinkoa
- 5–7
- 7–9
- 9–12

Taustakartta:

Maanmittauslaitoksen avoin data 2024

Aineistot: Destia iLiitu, Tilastokeskus, Poliisi, Väyläviraston avoin data



Kantatien 55 osalta kartalla on esitetty vain laskennalliset onnettomuusriskit.

Onnettomuusalttius heikentää logistiikan toimintavarmuutta

Valtatie 25 on tärkeä logistiikan väylä koko Suomelle. Hangon satama on Suomen toiseksi suurin kappaletavaran tuontisatama. Kaupan, erityisesti päivittäistavarakaupan, kuljetukset ovat pääosin kappaletavaraa. Myös teollisuus tarvitsee tuontia, kuten komponentteja ja raaka-aineita.

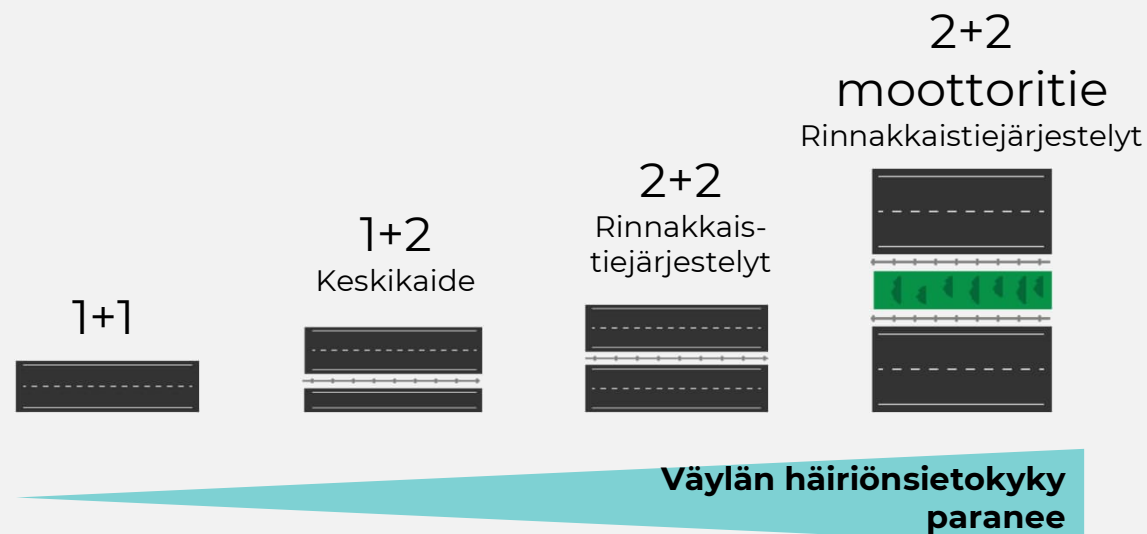
Sekä kaupan että teollisuuden logistiset prosessit edellyttävät toimitusvarmuutta. Koska valtatieta 25 pitkin palvellaan asiakkaita laajalla alueella Suomessa, häiriö valtatiellä onnettomuuden takia heijastuu välittömästi kuljetuksen aikatauluun ja toimitusvarmuuteen. Hangon sataman linjaliikenne Eurooppaan edellyttää, että myös tiekuljetukset pysyvät aikataulussa eivätkä myöhästy laivoista.

Onnettomuustilanteesta seuraa yleensä ruuhkaa, joka aiheuttaa viivettä ja heikentää ohi ajavien raskaiden ajoneuvojen aikataulun pitävyyttä. Koska valtatiellä 25 on huomattava osa raskaan liikenteen onnettomuuksia, kyse on myös onnettomuuteen joutuneen raskaan ajoneuvon kuorman viivästymisestä, vaurioitumisesta tai jopa menettämisestä.

Valtatien 25 varren yrittäjätoiminta tarvitsee sujuvaa logistiikkaa. Logistiikkakeskukset tien varrella palvelevat koko Suomea, jolloin onnettomuuksien aiheuttamat viiveet heijastuvat laajasti.



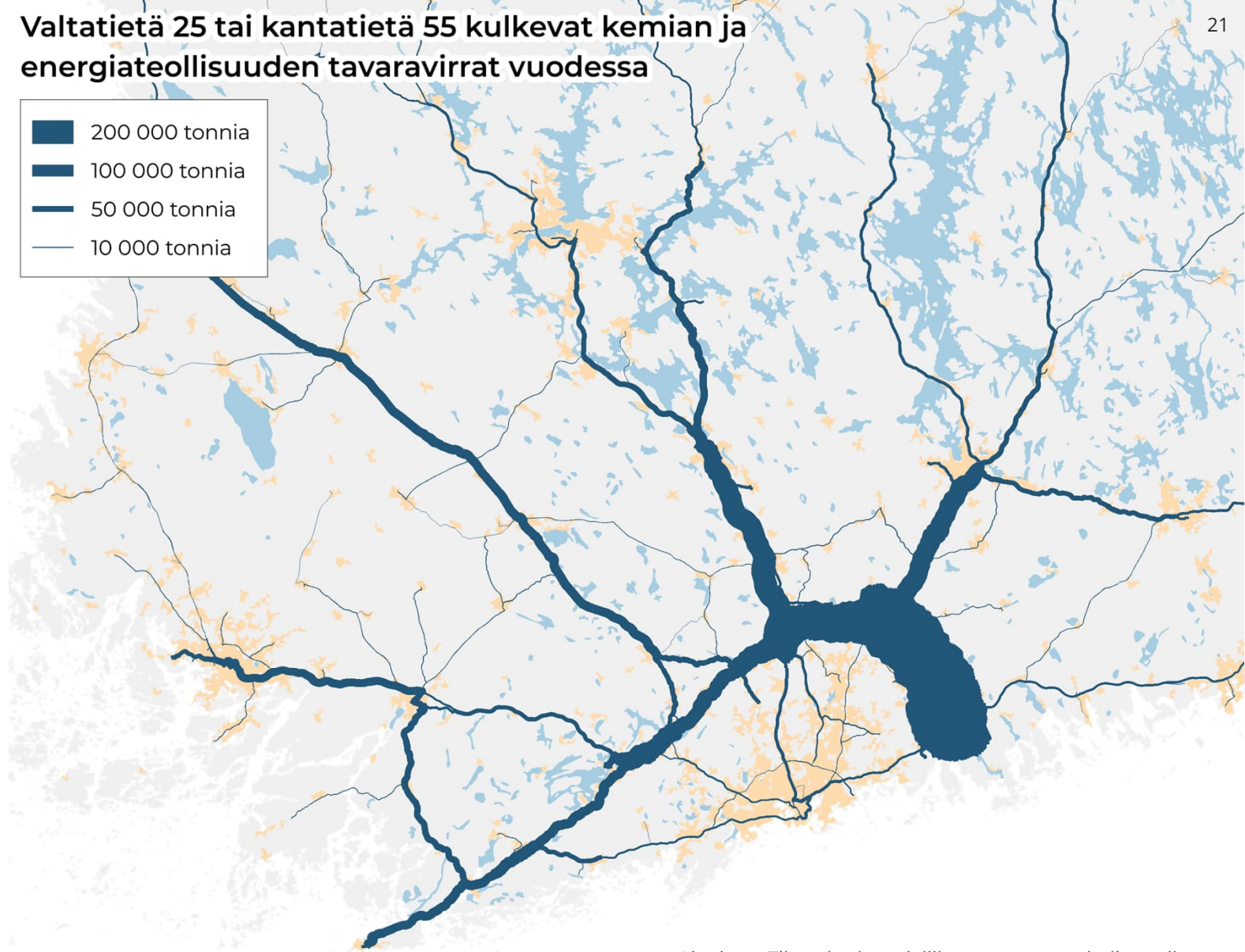
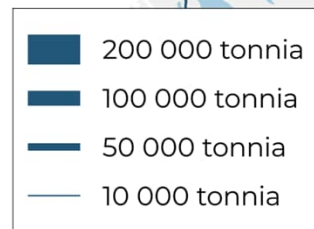
VÄYLIEN HÄIRIÖNSIETOKYKY



Vaarallisten aineiden kuljetuksille tien turvallisuus tärkeää

- Valtatietä 25 ja erityisesti kantatietä 55 pitkin kulkee vaarallisia aineita eri puolille Suomea.
- Näiden teiden turvallisuutta parantamalla estetään mm. kemikaalionnettomuuksia. Onnettomuusriskiä voidaan alentaa tieteknisin toimenpitein.
- Valtatie 25 luo mahdollisuuden kiertää pääkaupunkiseudun isot väestökeskittymät vähentäen vaarallisten aineiden onnettomuusriskiä siellä.
- Valtatien 25 kuljetusten turvallisuus on tärkeää paitsi itse kuljetuksille, myös tien varren väestökeskittymille ja pohjavesille.

Valtatietä 25 tai kantatietä 55 kulkevat kemian ja energiateollisuuden tavaravirrat vuodessa



Aineistot: Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetustilasto
Kartta sisältää Väyläviraston, Tilastokeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen avointa dataa

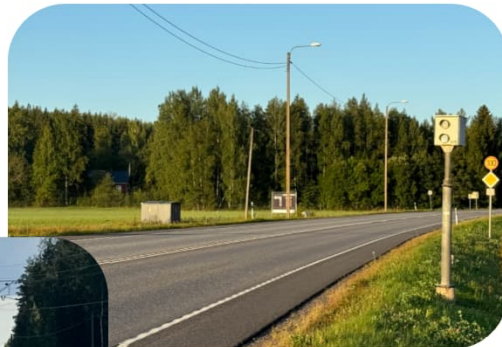
Otteita valtatieltä 25 kesällä 2024

Tiellä on monin paikoin kapeat pientareet.

Raskaan liikenteen mittojen kasvun myötä vaaratilanteita syntyy helpommin. Kapea tie lisää myös häiriöherkkyyttä.



Tien standardi vaihtelee huomattavasti. Väylän tärkeyden nähden väylä on liian epähomogeeninen.



Tiellä on useita liittymiä, joista on vaikeaa ja vaarallista kääntyä rekalla valtatielle.

Vilkkaan liikenteen kohdissa joudutaan odottamaan pitkään.



Pääosin 1960- ja 1970-luvuilla rakennettu tie on jäänyt ajastaan jälkeen

Keskeinen ongelma valtatiellä 25 on, että tie on suurelta osin rakennettu **1960–1980-lukujen aikana** ja silloisten standardien mukaisesti.

Tien liikennemäärät ovat kasvaneet ajan saatossa merkittävästi – pelkästään 2000-luvun aikana **15–50 %** mittauspisteestä riippuen.

Ohitus- tai muuten kaksikaistaisia osuuksia on koko tiellä vain kolme suuntaansa: valtateiden 1 ja 3 yhteydessä molempiin suuntiin sekä Lohjan Kirkniemen kohdalla länteen ja Karjaan kohdalla itään.

Valtatien 25 liikenteen sujuvuudessa on ongelmia. Tiellä on Väyläviraston mukaan **enemmän nopeusrajoituksen vaihtumisia tiekilometriä kohden kuin millään muulla pitkällä valtatieosuudella.**

Nykyinen tielinja on peräisin

— 1960- tai 1970-luvulta

— 1980-luvulta

— 1990-luvulta tai uudempi

Ohituskaistat

— kuvattu sille puolen tietä, jolla ohituskaista on

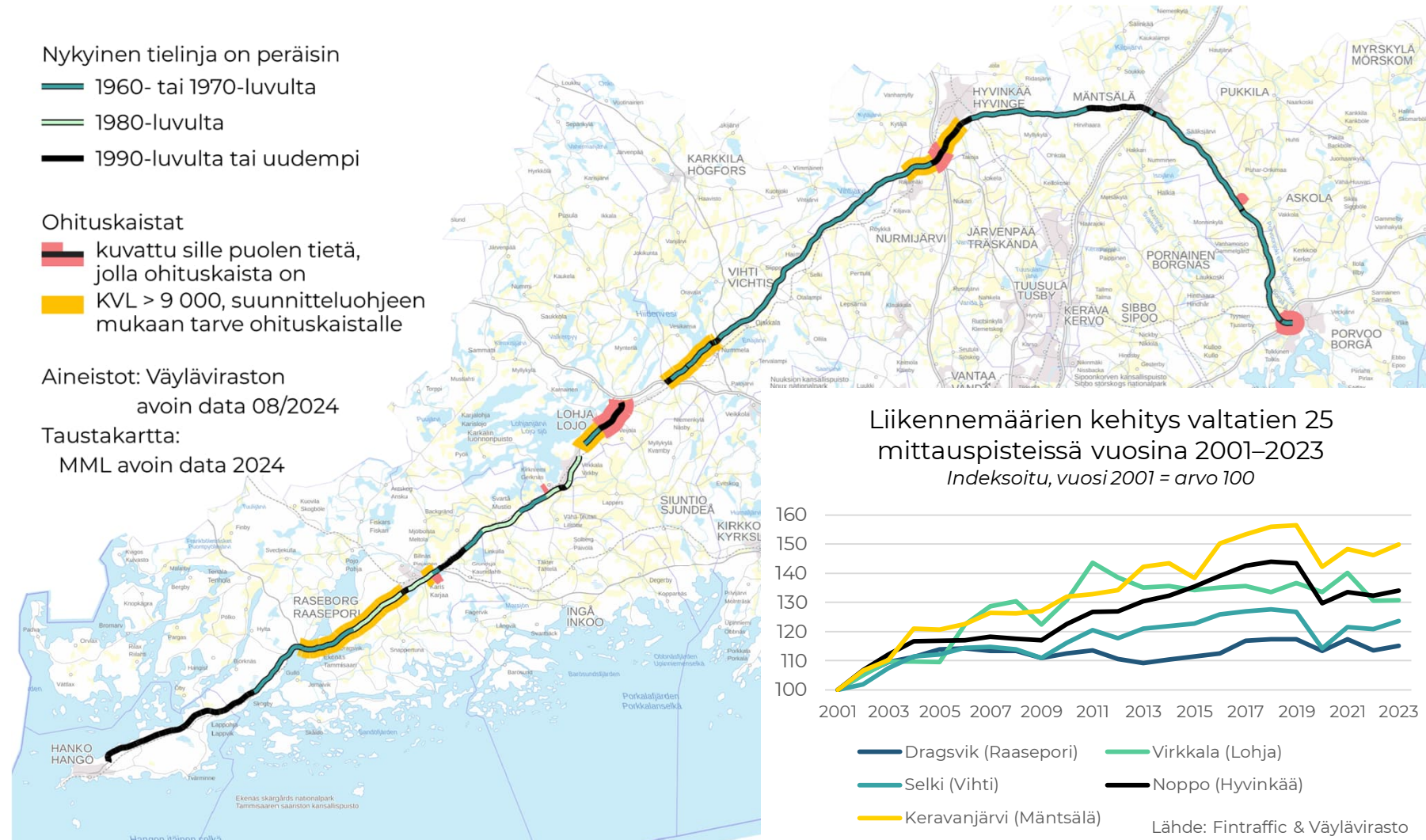
— KVL > 9 000, suunnitteluohjeen mukaan tarve ohituskaistalle

Aineistot: Väyläviraston

avoin data 08/2024

Taustakartta:

MMML avoin data 2024

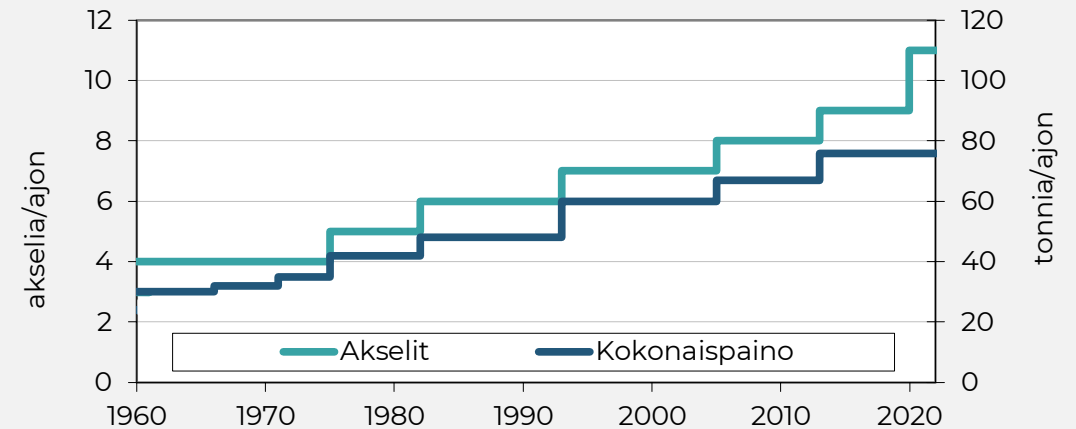


Kalusto ja liikennemäärät kasvaneet – tie jäänyt jälkeen

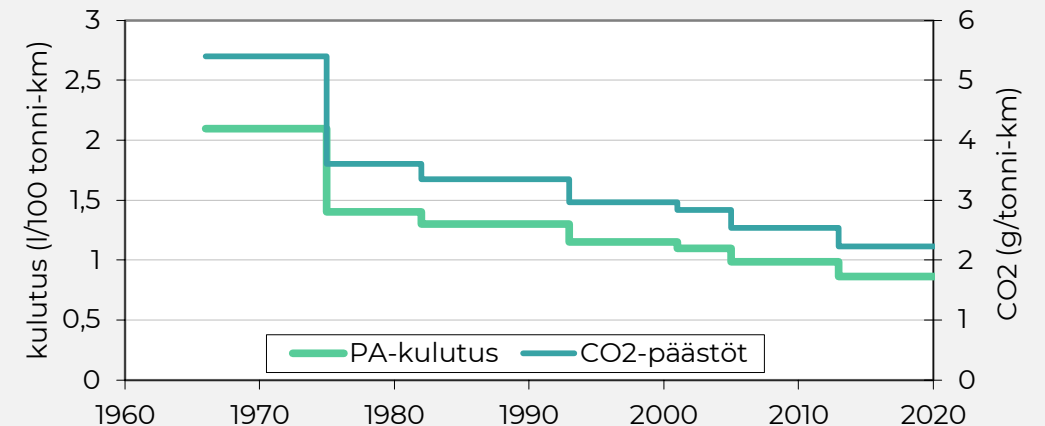
- Rekkojen mitat ja massat ovat kasvaneet ajan saatossa merkittävästi. 1970-luvulla yhdistelmäajoneuvo suurin sallittu massa oli 32 tonnia ja vuodesta 2013 lähtien 76 tonnia.
- Kapea ja ajonopeuksiltaan vaihteleva vt 25 ei vastaa nykykaluston tarpeisiin. Kuljetuksilta vaaditaan nykyään korkeaa laatua ja täsmällisyyttä. Valtatien 25 heikentynyt sujuvuus ja turvallisuus eivät vastaa nykyajan vaatimuksiin.



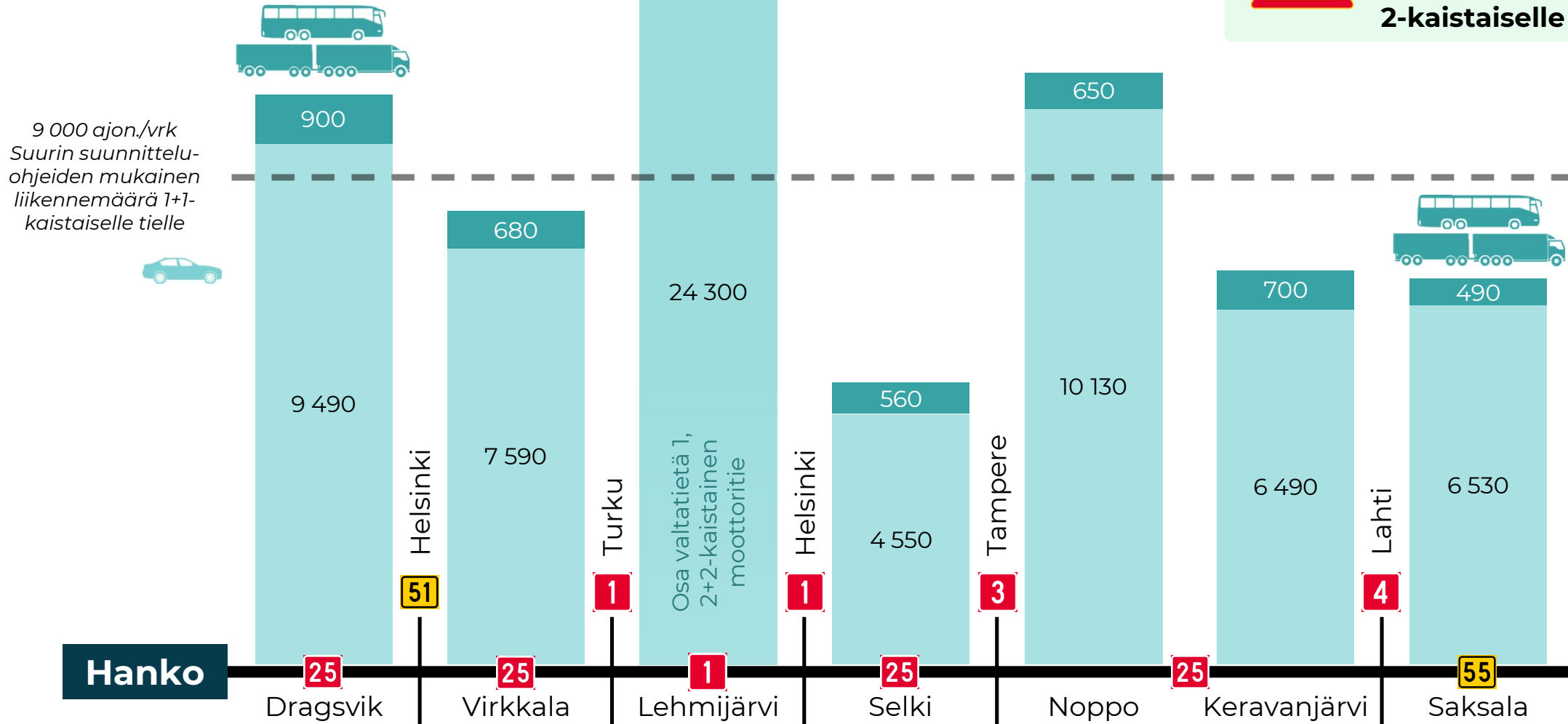
Suurin sallittu kokonaispaino ja akselien määrä Suomessa



Ajoneuvopainojen kehityksen vaikutus polttoaineen kulutukseen ja päästöihin



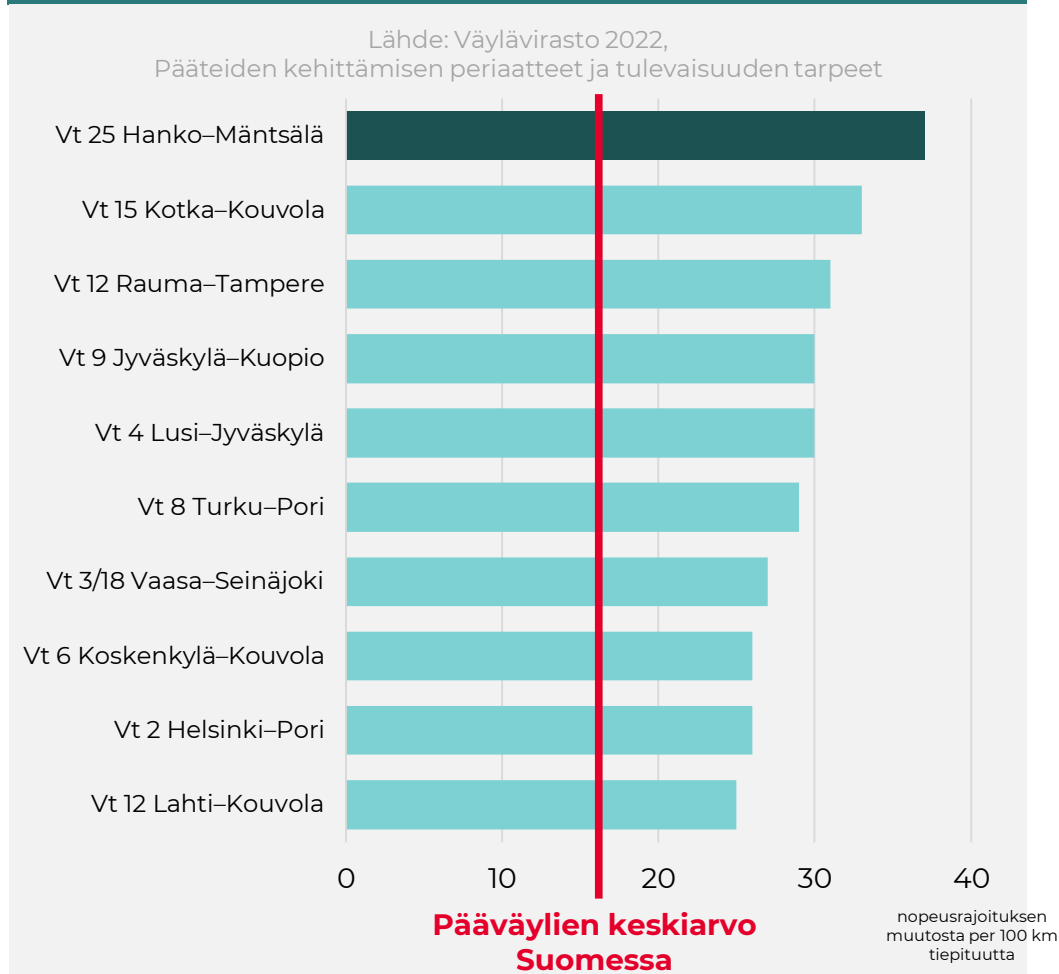
Valtatien 25 raskaan liikenteen määrät suuria



Valtatien 25 raskaan liikenteen määrät ovat huomattavan suuria 2-kaistaiselle tielle

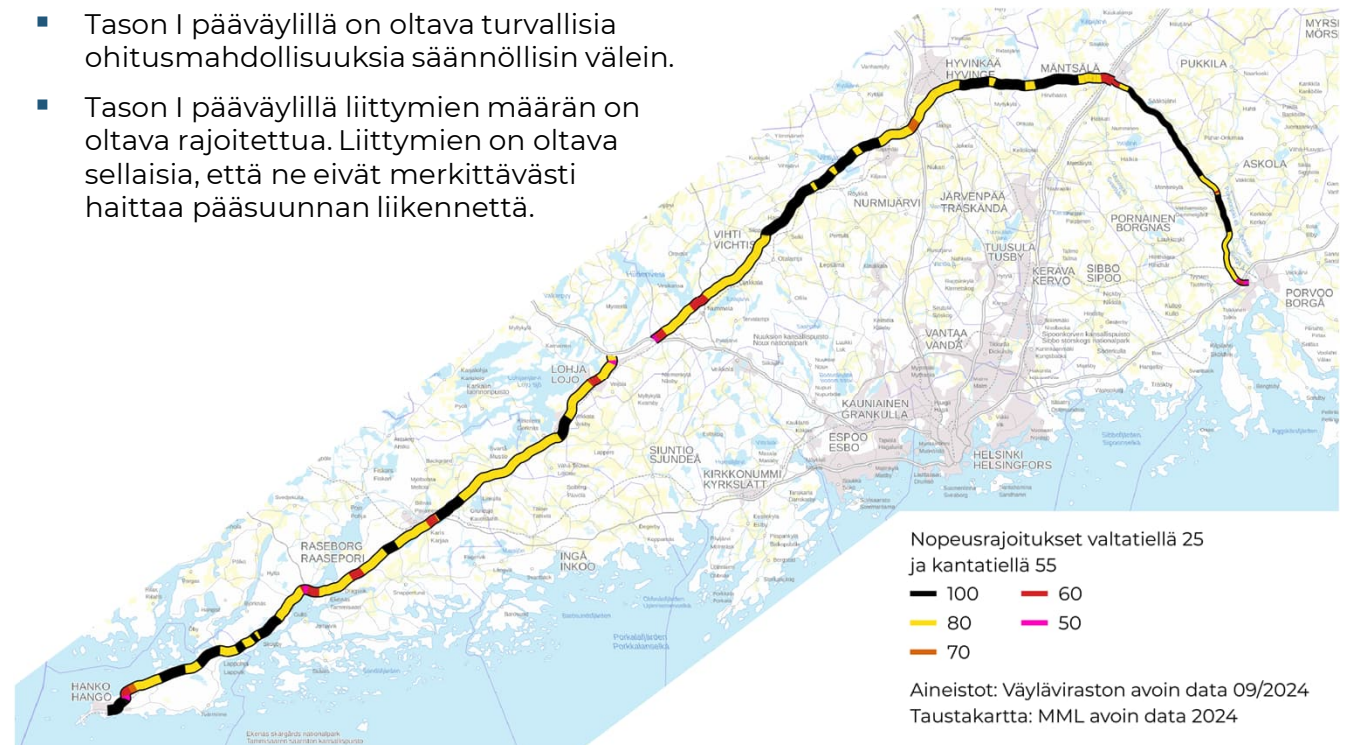
Eniten nopeustason vaihteluja sisältävä valtatie Suomessa

Valtatiellä 25 on pitkästä valtatieosuuksista (159 km) eniten nopeusrajoituksen muutoksia 100 km:iä kohti



Tie on pääväyläasetuksen tason I pääväylä, jonka mukaan tiellä ei saa olla 60 km/h nopeusrajoituksia

- Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h.
- Tason I pääväylillä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein.
- Tason I pääväylillä liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.



Yli 140 alueen yrityksen näkemyksiä valtatie 25 kehittämistarpeista

Eniten ääniä saaneet ongelmat valtatiellä 25



Puutteellinen liikenneturvallisuus

99 vastausta



Liikenteen sujumattomuus

87 vastausta

Tien kapasiteettia on kasvatettava

Monet vastaajat toivovat lisää ohituskaistoja tai tien muuttamista 4-kaistaiseksi. Nykyinen tie vaikeuttaa ohittamista ja aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista sekä vaaratilanteita.

Liittymien turvallisuutta on parannettava

Liittymien turvallisuus nousee esille valtaosassa vastauksista. Vastaajat korostavat tarvetta parantaa liittymäalueiden turvallisuutta lisäämällä esimerkiksi liittymis- ja ryhmittymiskaistoja sekä rakentamalla eritasoliittymiä.

Tien leveydessä ja kunnossa on puutteita

Tien kapeus ja huono kunto mainitaan usein. Monet vastaajat toivovat tien leventämistä sekä päällysteen parantamista, jotta liikenne olisi sujuvampaa ja turvallisempaa.

Liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen parannuksia

Valtaosa vastaajista korostaa sujuvuuden ja turvallisuuden parantamista. Esille nostetaan erityisesti raskaan liikenteen suuret määrät ajastaan jälkeen jääneellä tiellä.

Nopeusrajoitusten vaihtelevuudesta eroon

Useat vastaajat kommentoivat nykyisiä nopeusrajoituksia, erityisesti 60 km/h alueita, ja toivovat tasaisempia ja korkeampia rajoituksia.

Riista-aitoja lisää

Hirvien ja muiden eläinten aiheuttamat liikenneturvallisuusriskit nousevat esiin, ja monet toivovat riista-aitojen rakentamista.

Suoria lainauksia elinkeinoelämän kommenteista

Kyselyyn vastasi yli 140 yritystä

"Kova liikenne, jonka seurauksena yksi vaarallisimmista teistä tällä hetkellä. Toimenpiteet turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi pitäisi saada pikaisesti työn alle. Eli jos hanke ei tällä hetkellä ole kiireellisten joukossa, niin sinne se ehdottomasti pitäisi laittaa."

"Vt 25 kasvava merkitys logistisena reittinä ruuhkautuvan pääkaupunkiseudun lähellä tulee ottaa vakavasti elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta."

"Hangon satama on yksi Suomen tärkeimmistä rahtiliikenteen satamista, jonka vuoksi satamasta/satamaan johtavan tieyhteyden tulisi olla ensiluokkaisessa kunnossa."

"Liikenneyhteydet ovat edellytys kaikelle elinkeinoelämälle. Ne ovat paitsi rahtikanavia, tuovat myös lisää asukkaita alueelle. Etäisyydet eivät ole liian pitkät mihinkään, kun liikennöinti on sujuvaa ja turvallista."



"Useat työn puolesta liikkuvat pyrkivät välttämään Karjaa-Lohja -väliä Meltolan shikaanien ja hidastuneen liikennesujuvuuden takia. Osa jopa ammattiliikennejoista kiertää Kt 51:stä pitkin Kehä 3:lle halutessaan Länsi-Uudeltamaalta Vantaan suuntaan. Samoin karttaohjelmat ovat alkaneet ehdottaa käyttämään Kt 51 > Kehä 2 > Vt 1, jos suuntaat Raaseporista Espooseen ja Pohjois-Helsinkiin. **Tämä lisää turhaan liikennettä sekä Kehä 2:lla että Kehä 3:lla."**

"VT 25 on erittäin ruuhkainen ja sillä liikkuu poikkeuksellisen paljon raskasta liikennettä. Tie kaipaa eniten panostusta turvallisuuteen, esim. eritasoliittymät, valaistukseen ja yleiseen sujuvuuteen."

"Työvoiman ja logistiikan kannalta liikenneyhteyksien sujuvuus on oleellista. On vaikea saada työntekijöitä kulkemaan kauempaa etenkin valtatie 25 pitkin talviaikaan."

VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylä nykytilasta tavoitetilaan

Valtatien 25 nykytila

Valtatien 25 nykytila

-  1+1 kaistaa
-  Kt 55 osuus
-  2+1, ohituskaista ilman keskikaidetta
-  2+2 kaistaa, keskialue
-  Nopeusrajoitus alle 80 km/h
-  Eritasoliittymä
-  Osittainen eritasoliittymä
-  Yksiramppinen eritasoliittymä
= tiet risteävät eri tasossa,
mutta ramppi päättyy
tasoliittymään
-  Kiertoliittymä
-  Liikennevalot



Aineistot: Väyläviraston avoin data 08/2024

Taustakartta: MML avoin data 2024

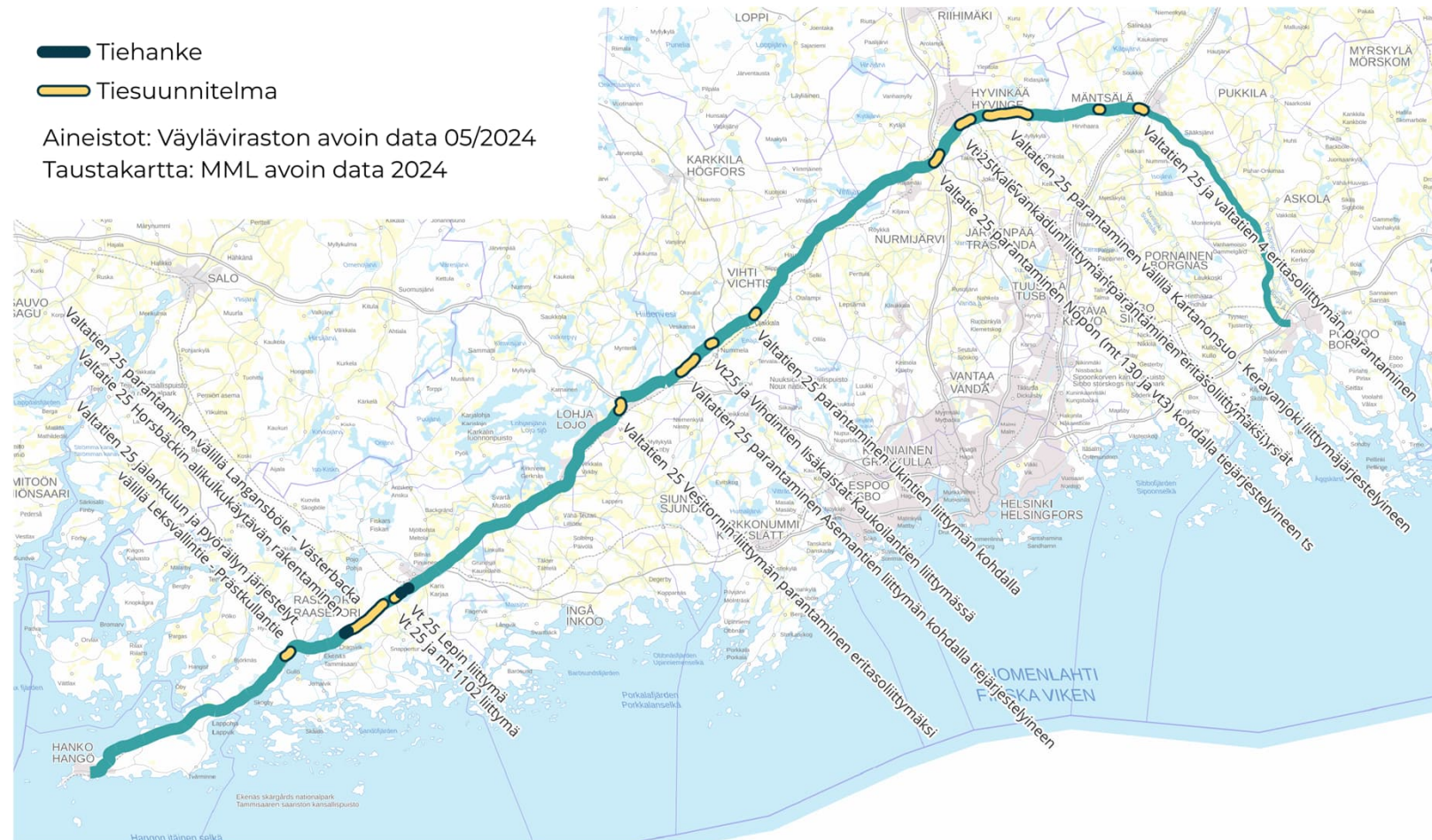
Valtatien 25 kehittämisen tilannekuva

Valtatiellä 25 oli kesällä 2024 yhteensä 15 käynnissä olevaa tai äskettäin valmistunutta parantamisi- tai suunnitteluhanketta.

Näillä paikallisilla toimenpiteillä on saatu parannetuksi tien liikenneolosuhteita, mutta laajemmalle kehittämiselle on selkeää tarvetta.

Selvityksen osana toteutettiin yrityskysely, johon vastasi noin 140 yritystä pääasiassa valtatien 25 varren kunnista.

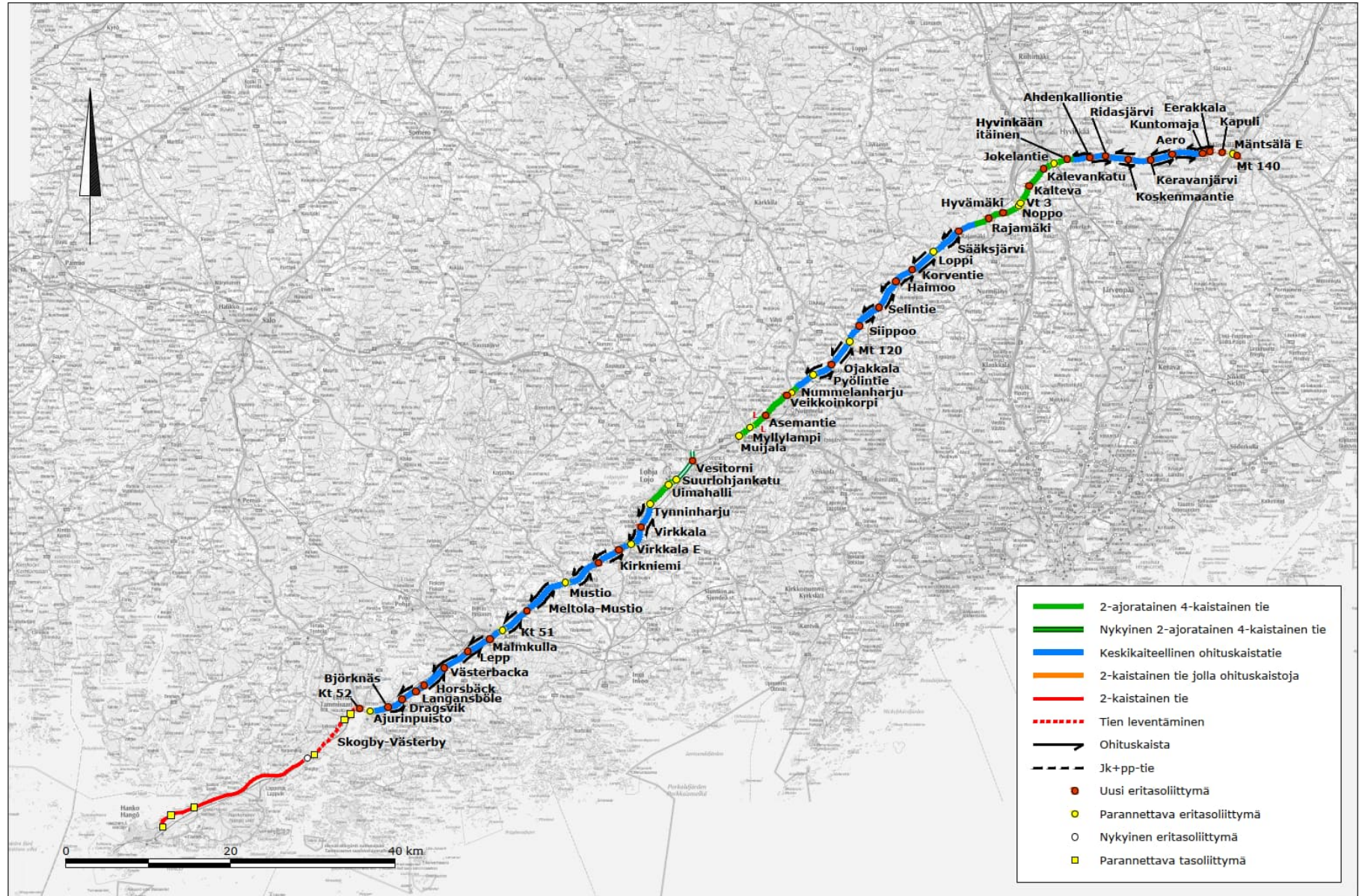
- Erityisesti Raaseporin Lepin (tie 111) liittymä sai tunnustusta pohjois-itäsuuntaisen rampin toteuttamisesta.
- Kuitenkin noin puolet vastanneista ei nähnyt, että valtatielellä 25 olisi vielä tehty olennaisia parannustoimenpiteitä.



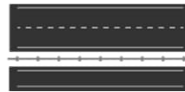
ELY- keskuksen asettama tavoitetila valtatielle 25

Tavoitetilan alustava
kustannusennuste on noin 775
miljoonaa euroa (MAKU 2015=140),
josta siltojen osuus on 138
miljoonaa euroa.

- Hanko–Tammisaari **1+1 kaistaa**
- Tammisaaren taajamajakso **1+1**
- Tammisaari–Karjaa **1+2**
- Karjaa–Virkkala **1+2**
- Virkkala–Nummela **1+1**
- Lohjan jakso **2+2**
- Nummela–Hyvinkää **1+2**
- Hyvinkään jakso **2+2**
- Hyvinkää–Mäntsälä **1+2**
- Mäntsälän taajamajakso **1+2**



2+2-kaistaisille tieosuuksille tarvetta valtatiellä 25



1+2 kaistaa
valtatiellä 8
Eurajoella



2+2 kaistaa valtatiellä 19
välillä Seinäjoki-Lapua



Mitä etuja 2+2-kaistaisella tiellä on verrattuna 1+2-kaistaiseen?



Sujuvuus ja turvallisuus



- 2+2-kaistaisella tiellä mahdollistetaan sekä liikenteen sujuvuus että turvallisuus suurillakin liikennemäärillä molempiin suuntiin.
- 1+2-kaistaisella tiellä saavutetaan turvallisuusetuja, mutta sujuvuusedut saavutetaan vain toiseen suuntaan.
- 1+2-kaistaisella tiellä yhden kaistan puolella syntyy pitkiä jonoja, ja sen jälkeen ohitustarpeita, jotka voivat johtaa vaarallisiin ohituksiin. Häiriön sattuessa häiriökohtaa on mahdoton ohittaa, mikä voi johtaa kuljetusten myöhästymiseen ja liikenteen jonoutumiseen.
- 2+1-kaistaisen osuuden muuttuessa 1+2-kaistaiseksi liikenne jonoutuu, mikä vähentää liikenteen sujuvuutta. Viime hetken ohitukset tien kaventuessa ovat riskialttiita.



Kustannukset suhteessa hyötyihin

- Kun väylä parannetaan vain 1+2-kaistaiseksi, seuraavaa parannuskierrosta joudutaan odottamaan jopa kymmeniä vuosia. Samaan aikaan valtatie 25 vyöhyke on kasvanut ja tie jää nopeasti ajastaan jälkeen.
- 1+1-kaistaisen tien parantaminen suoraan 2+2-kaistaiseksi maksaa vain noin kolmanneksen enemmän kuin 1+2-kaistaiseksi parantaminen. Nykyisiin ongelmiin ja tulevaan kasvuun vastataan parhaiten parantamalla tieosia suoraan 2+2-kaistaisiksi.

RIIHIMÄEN-HYVINKÄÄN
KAUPPAKAMARI

LÄNSI-UUDENMAAN
KAUPPAKAMARI

HELSINGIN SEUDUN
KAUPPAKAMARI



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD



RASEBORG
RAASEPORI

LOHJA
Järvi kaupunki



VHTV



Nurmijärvi

HYVINKÄÄ



MÄNTSÄLÄ

VALTATIE

25

Uudenmaan kehäväylä

Strategisesti merkittävä tie
Suomelle, Uudellemaalle ja
pääkaupunkiseudulle

