



Juha-Pekka Hämäläinen

Liikennevirasto, projektipäällikkö,
suunnittelu ja hankkeet -toimiala,
projektien toteutus -osasto

Vt12 Lahden eteläinen kehätie

Vt12 Lahden eteläinen kehätie on pitkän historian omaava, itseään odotuttanut väylähanke, jonka ensimmäiset linjaukset on piirretty kartoille jo 1960-luvun loppupuolella.

Valtatie 12 on valtakunnallinen Itä-Länsisuuntainen päätieyhteys, joka nykytilassaan sijoittuu Hollolan kunnan ja Lahden kaupungin kohdalla keskelle tiivistä rakennettua kaupunkimaista aluetta. Päivittäiset liikennemäärät Lahden seudulla ovat suurehkoja (15000-22000 autoa) ja pitkämatkaisen raskaan liikenteen osuus on merkittävä sisältäen myös vaarallisten aineiden kuljetuksia. Nykytilassa tie ruuhkautuu ajoittain ja liikenneturvallisuuksutilanne nykyisellä väylällä on erittäin huono. Tie myös kulkee keskellä yhtä merkittävimmistä pohjaveden muodostumisalueista valtakunnassa, mikä lisää liikenteestä aiheutuvia ympäristöriskejä.

Valtatie 12 on valtakunnallinen Itä-Länsisuuntainen päätieyhteys, joka nykytilassaan sijoittuu Hollolan kunnan ja Lahden kaupungin kohdalla keskelle tiivistä rakennettua kaupunkimaista aluetta.

Hankkeessa valtatie 12:ta parannetaan kulkemaan uudessa maastokäytävässä Lahden eteläisenä kehätienä noin 13 km matkalla Hollolan Soramäestä Lahden Kujalaan. Hankkeessa rakennetaan kuusi eritasoliittymää Soramäkeen, Nostavaan, Okeroisiin, Nikulaan, Launeelle ja Kujalaan. Kehätien poikkileikkaus rakennetaan Soramäen ja Okeroisten välillä 1-ajorataiseksi ja Okeroisten ja Kujalan välillä 2-ajorataiseksi, missä tie liittyy nykyiseen valtatiehen 4, johon tehdään kolmannet kaistat suuntaansa Kujalan ja Joutjärven välille. Lisäksi kehätien rakentamisen yhteydessä tehdään useita muutoksia kehätien kanssa risteäviin teihin ja katuihin sekä rakennetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä ja toteutetaan meluntorjuntaa. Hankkeen laajuuteen kuuluu myös Mt167 Lahden eteläisen sisään tulotien, joka tunnetaan paikallisten parissa paremmin nimellä Uudenmaankatu, parantaminen 2-ajorataiseksi Renkomäen ja Launeen välillä.

Mt167:n parantaminen tehdään asemakaava-alueen rajaamalla alueella nykyisen väylän ja liikenteen ehdoilla. Pääosa kaivannoista tehdään tuettuina.



Historiasta

1960-luvun lopulla aloitettiin pohdinta, olisiko mahdollista siirtää valtatie 12 linjausta pois keskeltä kasvavaa kaupunkirakennetta. Tästä ensimmäisenä askeleena tehtiin aluevaraus osayleiskaavassa sekä Päijät-Hämeen runkokaa- vassa siten, että tie kulkisi jonain päivänä Launeen kohdalla.



Launeen risteys sillan tehdään Mt167:n urakassa. Kehätien liikenne kulkee sillan ali tulevaisuudessa.

1960-luvun lopulla aloitettiin pohdinta, olisiko mahdollista siirtää valtatie 12 linjausta pois keskeltä kasvavaa kaupunkirakennetta. Tästä ensimmäisenä askeleena tehtiin aluevaraus osayleiskaavassa sekä Päijät-Hämeen runkokaavassa siten, että tie kulki jonain päivänä Launeen kohdalla.

1980-luvulla Päijät-Hämeen seutukaavaankin merkittiin Launeen linjaus, jonka myös ympäristöministeriö päätöksellään vahvisti. Yleissuunnitelman laadinta aloitettiin ensimmäisen kerran 1980-luvun loppupuolella silloisen Tielaitoksen toimesta Launeen ohikulkutien nimellä, mutta samaan aikaan Lahden valtuusto asetti toisen, kilpailevan linjauksen taakse joka tunnetaan nimellä Renkomäen linjaus.

Poliittinen väantö mahdollisen kehätien linjauksesta jatkui 1990-luvun ja vuonna 1995 tehtiin ympäristövaikutusten arviointi (YVA), jossa tarkasteltiin Launeen ja Renkomäen vaihtoehtojen lisäksi myös tien parantamista nykyisellä paikal-

laan. Selvityksen lopputuloksena Launeen vaihtoehtoa pidettiin liikenteellisesti ja yhdyskuntarakenteen kannalta parhaana vaihtoehtona.

2000-luvun alussa laadittiin kehätien yleissuunnitelma. 2000-luvulla selvitettiin vielä kertaalleen myös Renkomäen linjauksen vaihtoehtoa, mutta sekä silloinen Tiehallinnon Hämeen tiepiiri, maakuntaliitto sekä Lahden kaupunki asettuivat Launeen linjauksen kannalle. Loppujen lopuksi myös Lahden kaupunginhallitus asettui kannattamaan kehätien linjaamista Launeen kautta.

2010-luvulla saatiin leimat yleissuunnitelmaan ja poliittinen ilmapiiri alkoi

vähitellen kääntyä siihen suuntaan, että kehätien rakentaminen olisi mahdollista. ELY-keskus laati kehätiestä tiesuunnitelmaa, joka valmistui vuonna 2015. Samana vuonna Liikennevirasto, Hollolan kunta ja Lahden kaupunki tekivät aiesopimuksen hankkeen toteuttamisesta, jossa määritettiin mm. kustannusten jako siten, että kuntien rahoitusosuus on 77 M€.

Vuonna 2016 hallitus nimesi Vt12 Lahden eteläisen kehätien toteutettavien liikenneinvestointien listalle ja Liikennevirasto hyväksyi tiesuunnitelman. Hankkeen kustannusarvioksi määritettiin 275 M€ johon kuuluu kehätien lisäksi myös Mt167 parantaminen. Rakentaminen käynnistyi

Toinen urakan laaksosilloista rakennetaan Vähäjoen ja Riihimäki – Kouvola –junaradan yli. Vähäjoen ylikulkusilta on liittopalkkirakenteinen silta jolle kertyy mittaa 230 metriä.



Vt12 Lahden eteläinen kehätie

Hankekokonaisuus Top 3

1. Rakennusallalla saavutettiin neuvottelutulos ja työmaita uhannut työsulku peruuntui!
2. Uudenmaankadulla Renkomäen eritasoliittymän luona paljon työvaiheita käynnissä
3. Varmat kesän merkit #1: Kivimiehet nähty Uudenmaankadulla!

Hankekokonaisuuden henkilövahvuus



Turvallisuus

Tapaturmataajuus 0,
rakentamisen alusta 372 tapaturmatonta päivää.



Aktiivista tiedottamista. Hanke julkaisee viikoittain viikkotiedotteen, jossa käsitellään kaikkien urakoiden kuulukset lyhyesti ja ytimekkäästi (3 sivua koko laajuus). Viikkotiedotteet jaellaan sidosryhmille sähköpostitse ja julkaistaan myös hankesivuilla.

Ympäristön osalta suurin voittaja on pohjavesi, kun suuri liikennemäärä mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljetukset, siirtyvät pois runsailta ja hyvälaatuisilta pohjavesialueilta. Myös liikenteen haitat asutukselle ja liikennemelulle altistuvien määrä vähenevät.

Mt167:n parantamisen osalta keväällä 2017 ja kehätien osalta keväällä 2018.

Vaikutuksista

Suunnitteluprosessin aikana on arvioitu, että henkilövahinko-onnettomuudet tulevat vähenemään kehätien myötä merkittävästi. Kehätie sujuvoittaa valmistuessaan Lahden ja Hollolan ohikulkuliikennettä ja

siirtää valmistuessaan läpikulkuliikenteen pois kaupunkirakenteesta. Läpikulkuliikenteelle kehätie nopeuttaa Itä-Länsi-suuntaisia matka-aikoja, kun nykyisen väylän liikennevaloliittymät eivät enää hidasta matkantekoa.

Maankäytön osalta kehätie mahdollistaa uusien elinkeinoelämän alueiden käyttöönoton mm. Kujalan ja Nostavan kohdilla sekä vanhan valtatievarren kehittämisen sen siirtyessä Hollolan kunnan ja Lahden kaupungin kaduiksi kehätien avaamisen jälkeen.

Ympäristön osalta suurin voittaja on pohjavesi, kun suuri liikennemäärä mukaan lukien vaarallisten aineiden kuljetukset, siirtyvät pois runsailta ja hyvälaatuisilta pohjavesialueilta. Myös liikenteen haitat asutukselle ja liikennemelulle altistuvien määrä vähenevät.

Hankintamallista

Kun hallitus päätti hankkeen toteutuksesta vuonna 2016 oli ilmassa jo tovin ollut merkkejä, että hanke etenee mahdollisesti toteutusvaiheeseen. Tästä syystä Liikennevirasto aloitti Lahden kaupungin kanssa yhteistyössä Mt167:n parantamisen rakennussuunnitelman laatimisen siltä varalta, että saadaan rahoituspäätös jossain vaiheessa. Näin mahdollistettiin rakentamisen

aloitus vuonna 2017 Mt167:n eli Uudenmaankadun parantamisella nelikaistaiseksi.

Tapa, millä muotoa kehätie hankitaan ei ollut alkujaan itsestään selvä ennen lopullisten reunaehtojen määrittelyä. Tästä syystä pidettiin kesäkuussa 2016 rahoituspäätöksen valmistumisen jälkeen tilaajaorganisaatioiden kesken oma hankintamallityöpaja. Työpajassa pohdittiin erilaisia vaihtoehtoja hankkeen läpiviemiseksi aina projektijohtomallista allianssiin ja kokonaisurakoihin. Elinkaarimalli oli jo rahoituspäätöstä tehtäessä suljettu pois laskuista. Pohdittiin, pilkotaanko hanketta pienemmiksi palasiksi, jotta suurempi joukko tarjoajia pääsisi käsiksi urakoihin vai lähdetäänkö pakettia viemään eteenpäin yhtenä, suurena hankintana, jolloin projektinhallinta olisi kenties kevyempää, mutta mahdollisia toimijoita vähemmän.

Tilaajaorganisaation hankintamallityöpajan lopputuotteena rajattiin vaihtoehtoja siten, että Uudenmaankadun parantaminen kilpailutetaan kokonaisurakkana. Tämä siitä luontaisesta syystä, että rakennussuunnitelma oli jo tekeillä. Kehätien osalta karsittiin vaihtoehtoja ja tämän jälkeen pidettiin elokuussa 2016 palveluntuottajille oma hankintamallityöpaja josta pyydettiin palautteet markkinoiden toiveista hankkeen läpiviemiseksi. Tilaaja oli laatinut ennakkoon kysymykset, joihin palveluntuottajat

pääsivät vastailemaan verkkoympäristössä tilaisuuden jälkeen. Eniten kannatusta sai kehätien toteutuksen jakaminen kahteen osaan, mm. siitä syystä, että kehätien Hollolan ja Lahden pää ovat luonteeltaan hyvin erilaisia kokonaisuuksia Hollolan ollessa pääosin maalaismaisemassa rakentamista ja Lahdessa taas asemakaavarajojen välissä toimimista. Hollolan päähän kannatettiin selkeästi eniten suunnittele ja toteuta -mallista urakkamuotoa Lahden pään jäädessään tiukempaan vääntöön allianssi- ja ST-urakkamallin välille.

Hankintamallin pohdinnan lopputuloksena tilaajaorganisaatio päätyi kuuntelemaan alaa ja päädyttiin toteuttamaan kehätie kahtena urakkana, joista Hollolan pää ST-urakkana ja Lahden pää allianssimallilla.

Toteutuksesta

Hankintamallin lukitsemisen jälkeen hankkeelle kilpailutettiin rakennuttajakonsultti. Kilpailutuksen voitti Rakennuttajatoimisto HTJ Oy, jonka kanssa yhteistyössä lyötiin talvella 2017 lukkoon urakoiden hankinta-aikataulu. Aikataulu rakennettiin siten, että kehätien rakentaminen saataisiin käyntiin keväällä 2018. Liikenneviraston hankesivuille ilmoitettiin päivämäärätarkkuudella aikataulu, miten hankinnat etenevät ja vuoden 2017 lopulla voitiin todeta, että tähän aikatauluun myös päästiin.

- Rakennusurakoiden kilpailutuksen tuloksena toteutukseen valikoitui seuraavat toimijat:
- Hankeosa 1A, ST-urakka, Destia Oy suunnittelee & rakentaa

- Hankeosa 1B, Allianssiurakka, Valtari -konsortio, Skanska Infra Oy rakentaa ja Pöyry Finland Oy suunnittelee
- Hankeosa 2, Mt167 KU, Suomen Maastorakentajat Oy rakentaa, rakennussuunnitelman laati Ramboll Finland Oy
- Kustannusarvion mukainen 275 M€ jakaantuu eri hankeosien kesken seuraavasti:
- Hankeosa 1A, ST-urakka, urakkasopimuksen arvo 63,5 M€
- Hankeosa 1B, allianssi, kustannusarvio ~170 M€
- Hankeosa 2, KU, urakkasopimuksen arvo 18,0 M€

Allianssin osalta toteutusvaiheen sopimus on tätä artikkelia kirjoittaessa vielä allekirjoittamatta ja tavoitekustannusta ei ole lukittu. Urakkasopimusten lisäksi kustannuksia muodostuu mm. johto- ja laitesirroista sekä rakennuttamista, joka sisältyy hankkeen kustannuksiin.

Mt167:n parantaminen etenee siten, että valmista on kesään 2019 mennessä ja kehätie avataan nykyisen tavoiteaikataulun mukaisesti liikenteelle loppuvuodesta 2020. Kaiken tulee olla valmista rakentamisen osalta vuonna 2021.

Yhteensovitusta

Kolmen urakan yhteensovittaminen tunnistettiin hankintamallin valinnassa haasteeksi. Toisaalta rakennuttajakonsultin valinnassa ja sekä konsultin tehtävämäärittelyssä, että urakoiden sopimus-

asiakirjoissa on tähän kiinnitetty erityistä huomiota.

Hankkeella on käytössä hyvin avoin keskusteluilmapiiri tilaajan ja palvelutuottajien välillä. Tietoja pyrittiin jakamaan hyvin avoimesti jo urakoiden hankintavaiheiden aikana ja esimerkiksi tilaaja / palveluntuottaja -välisiä keskustelutilaisuuksia käytiin kaikissa hankinnoissa läpi. Toki sopimusasiakirjat ohjaavat eri urakkamuotoja eri tavoilla, mutta toteutuksen aikana havaituista yllätyksistä sekä mahdollisista ongelmista ei vaieta vaan ne tuodaan esiin urakkakohtaisissa, yhteisissä viikkopalaverissa sekä urakoitsijan ja rakennuttajakonsultin yhteisissä työmaan viikkokierroksissa. Toistaiseksi malli on toiminut ja keskusteluyhteydet toimineen myös palveluntuottajien välillä hankeosien kesken.

Mt167:n parantaminen etenee siten, että valmista on kesään 2019 mennessä ja kehätie avataan nykyisen tavoiteaikataulun mukaisesti liikenteelle loppuvuodesta 2020. Kaiken tulee olla valmista rakentamisen osalta vuonna 2021.

Hankealueet: kaksi hankeosaa, kolme urakkaa.

