



Valtatie 2 osa keskeistä verkkoa

HFP-yhteysvälin kehittämisseminaari

23.11.2017



Palvelutasojattelu



Kuva 1 Palvelutasojatteluun punainen lanka (Anu Kruth, Liikennevirasto).



Keskeisen päätieverkon toimintalinjoja raskaan liikenteen runkoyhteyksille

Palvelutasotavoitteet

- Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on yhtenäinen ja korkea matkojen ja kuljetusten palvelutaso
 - Pitkämatkaiselle liikenteelle turvataan hyvä ja tasainen matkanopeus. Matka-ajat ovat ennakoitavia. Liikkuminen koetaan niin turvalliseksi, ettei sillä ole vaikutusta liikkujan valintoihin.
 - Ajantasaiset liikennetiedot tukevat matka-aikojen ennakoitua ja uusien palveluiden kehittymistä.
 - Korkeatasoinen, lähes kaikki ajotilanteet kattava (taso 3) liikenteen automaatio mahdollistetaan moottoriteillä sää- ja keliolosuhteiden salliessa.
- Keskeisten pääteiden liikenneturvallisuus paranee selvästi
- Keskeisten pääteiden tienpidossa tehdään ympäristön kannalta vastuullisia valintoja
- Pääteiden tienpito on taloudellisesti tehokasta

Ratkaisuperiaatteita

- Nopeustavoitteena on turvata **jatkuva vähintään 80 km/h** erityisesti raskaan liikenteen runkoyhteyksillä. Nykyiset 100 km/h on tavoiteltavaa säilyttää koko keskeisellä päätieverkolla. Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kannalta tärkeillä jaksoilla nopeustavoitteena on kesällä 100 km/h.
- Turvallinen ohitusmahdollisuus säännöllisin välein. Mahdolliset ohituskaistat toteutetaan aina keskikaiteellisina. Uusia leveäkaistateita ei tehdä ja nykyisiä muutetaan turvallisemmiksi.
- Kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksolla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan. Kaupunkien läpi- ja ohikulkuteilla voidaan myös sovittaa paikallisten olosuhteiden mukaan, jos päätien pitkämatkaisen läpi- tai ohikulkuliikenteen määrä on pieni.
- Perusratkaisu on 3-haarainen valo-ohjaamaton tasoliittymä tai eritasoliittymä. Uusia 4-haaraliittymiä ei tehdä ja nykyisiä muutetaan turvallisemmiksi. Kiertoliittymä tai valo-ohjattu liittymä ei sovi liittymäratkaisuksi (kuin poikkeustapauksissa).
- Yksittäisten asuin- ja kiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.



2. Maanteiden luokittelu ja palvelutaso 1/2

- Säilytettäisiin pääosin nyt voimassa olevan lain mukainen luokittelu (4 §)
- Uutta luokittelussa olisi, että valta- ja kantatiet lukeutuisivat **pääteihin** ja seutu- ja yhdystiet **muihin maanteihin**
- Sädettäisiin **valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon** määrittämisestä, josta LVM päättäisi
- Määriteltäisiin palvelutasotavoitteet (13 a §)
 - valtakunnallisesti merkittävälle runko-verkolle
 - runkoverkkoon kuulumattomille pääteille
 - muille maanteille



2. Maanteiden luokittelu ja palvelutaso 2/2

- Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla pyritäisiin turvaamaan yhtenäinen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle.
 - Runkoverkolla huomiota tulisi kiinnittää erityisesti tasaiseen matkanopeuteen, matka-aikojen hyvään ennakoitavuuteen, ajantasaisiin liikennetietoihin ja liikenneturvallisuuteen.
- Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla pääteillä ja muilla maanteillä palvelutasossa korostettaisiin väyliin kohdistuvien asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen huomioimista.





Haasteet ja odotukset vaihtelevat

Länsi

- Kuljetusketjujen toimivuus keskeisiin liikenteen solmupisteisiin ja satamiin

Etelä

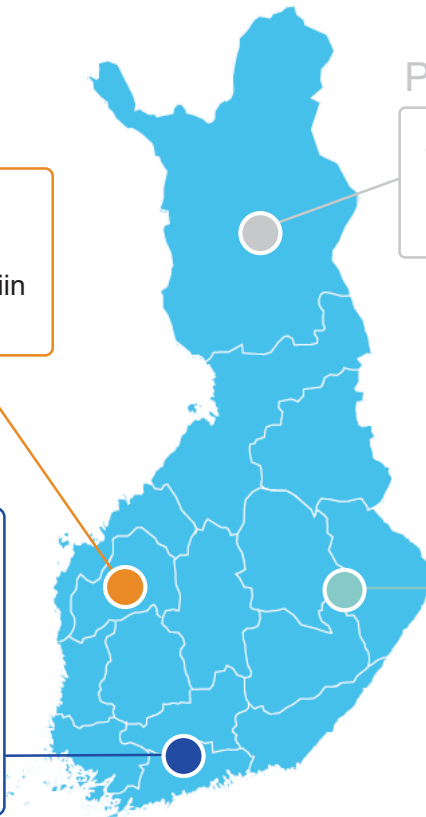
- Riittävä kapasiteetti elinkeinoelämän valtakunnallisille ja kansainvälisille kuljetuksille
- Hyvät joukkoliikenneyhteydet, jotka takaavat työvoiman liikkuvuuden

Pohjoinen

- Kaivostoiminnan ja muun raskaan teollisuuden sekä matkailun tarpeet

Itä

- Yhteydet Venäjälle
- Matkailun, kaivostoiminnan ja metsäteollisuuden tarpeet
- Saimaan kanavan toiminta





- Pori – Harjavalta väillä sekä Vihdistä Helsingin suuntaan seudullinen ja paikallinen liikenne on merkittävässä roolissa.
- Harjavalta – Karkkila osuus on selvästi pitkämatkaisen liikenteen jakso.
- Liikenneturvaisuustilanne on valtatiellä 2 heikompi kuin pääteillä keskimäärin.



Vt 2 Helsinki–Pori

Yhteysvälin strategiakortti 4/2017

TIEN ROOLI

Valtatie 2 on Helsinki–Pori-välin pääyhteys ja yhdistää Satakunnan, lounaisen Hämeen Uuteenmaahan. Tie alkaa valtatieltä 1 Vihdistä ja kulkee Karkkilan, Forsan ja Huttisen kautta Porin ja edelleen Mäntyluotoon. Yhteysväliä puuttuu pääosin rautatieyhteys, mikä korostaa tien merkitystä. Vt 2 on osa erikoiskuljetusten runkoreittiä ja raskaan liikenteen osuus on tiellä suuri.



Porin lähellä tie on vilkas työmatkaliikenteen reitti, jota käyttää päivittäin yli 15 000 autoa. Liikenteen määrä vähennee tien keskivaiheilla ja on pienimmillään 2 000 ajoneuvoa/vrk.



Yhteysväliä käyttävästä liikenteestä suurin osa suuntautuu Porin, Helsingin seudulle ja Forssaan. Liikennettä suuntautuu myös Vt 12 pitkin Tampereelle, kt 43 Turkuun ja kt 54 Lahteen.



Yhteysvälin pitkämatkaisen liikenteen (yli 100 km) määrä on tiejaksosta riippuen 2 000–4 000 autoa vuorokaudessa. Porin ja Mäntyluodon välissä määrä jää alle 1 000 autoon. Paikallista liikennettä on merkittävästi Porin päässä ja Vihdistä. Seudullista liikennettä on myös sekä Helsingin että Porin seudulla.

PALVELUSOANALYYSI (NYKYTILA)

Yhteysvälin palvelusotavoitella pyritään etenkin tiekuljetusten toivuuden paranemiseen. Pääasiainen ongelma raskaalle liikenteelle on tien riittämätön kunto, kapasiteetti ja vaaralliset liittymät. Liikenneturvallisuuksien kehitys on ollut myönteinen, mutta tavoitteisiin nähden riittämätön. Sujuvuusongelmia esiintyy Palojarven ja Vihdin välillä sekä Ulvilan ja Porin välillä.

Yhteysvälin palvelusotavoite	Tila
Toimivuus. Tienkäytön sujuvuus liittymissä, ryyppyistä tasaisempi matkavuhti ja vähemmän häiriöitä ja niiden haittoja.	●
Toimivuus. Palvelusotaväiden riittävä palvelusotavoite ja sujuva liittyminen näille.	●
Toimivuus. Mahdollisuus tarjota kilpailukykyisiä joukkoliikennedytyksiä.	●
Toimivuus. Liikenneviraston HCM-palvelusotavoite on taajamien ulkopuolelta vähintään C ja kaupunkialueilla vähintään D. Huuononpäästöjen 1–2 krt/vko.	●
Ympäristö. Kävelyin, pyöräilyin ja joukkoliikenteen edellytysten parantaminen siellä, missä on tarve ja kysyntää.	●
Ympäristö. Valttien lähellä kehitettävä maankäyttö tukeutuu riittävin rinnakkaisväylin ja turvalliseen pääteille liittymiseen.	●
Turvallisuus. Korkeintaan 10 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta 2027, joista korkeintaan yksi johtaa kuolemaan.	●
Ympäristö. 2027 on vähintään 20 % vähemmän yli 55 dB(A) tieliikennemelulle altistuvia kuin vuonna 2015.	●

Verrattuna muihin raskaan liikenteen runkoyhteysväliin yhteysvälin ongelmia ovat henkilövahinkojen suuri määrä suhteessa liikenteen määrään. Ruuhkaisuus on keskitettyä.

Tunnusluku	Tämä yhteysväli	RL runkoyhteysväli	Keskeiset päätet
Ruuhkautuva tiepituus (HCM E–F)	9,0 km (4,0 %)	153 km (4,3 %)	175 km (2,1 %)
Alle 80 km/h tiepituus	3,6 km (2,3 %)	145 km (4,1 %)	373 km (4,4 %)
Heva/100 milj. ajoneuvo-km	5,48	4,19	4,71
Heva/100 tie-km	13,12	17,47	10,94
Kuolleita/100 milj. ajoneuvo-km	0,25	0,14	0,18
Kuolleita/100 tie-km	0,59	0,58	0,41



Pitkämatkaiset tiekuljetukset ja bussiliikenne > 100 km

Pitkämatkaiset (>100km) tiekuljetukset

- >600 ajon/vrk
- 150-600 ajon/vrk



Pitkämatkainen (>100km) bussiliikenne

- >600 matkaa/vrk
- 150-600 matkaa/vrk





Tieverkko toimitusketjujen mahdollistajana



Kiitos!

