



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus



**Tieverkollinen selvitys valtatie 26
ja maantien 387 palvelutasosta,
rooleista ja kehittämisestä**

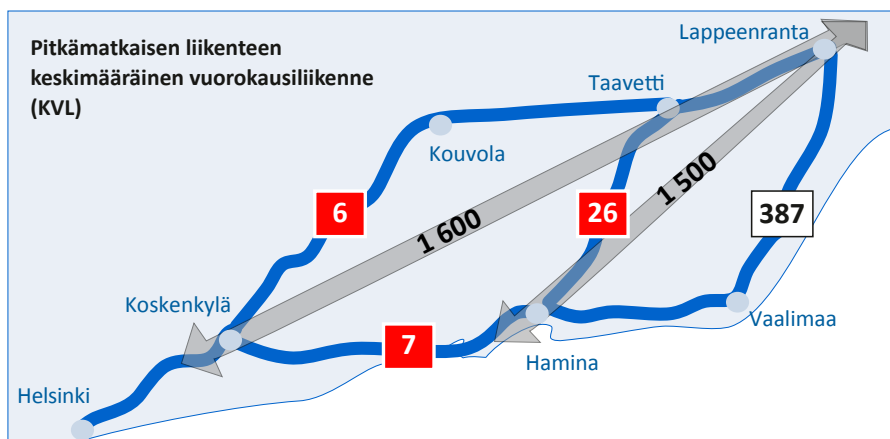


Valtatiellä 26 ja maantiellä 387 erityinen asema Kaakkois-Suomen tieverkossa

Kaakkois-Suomen elinkeinorakenne ja sijainti Venäjän kuljetusreittien varrella luovat erityistarpeita alueen liikennejärjestelmälle. Sujuvia tieyhteyksiä tarvitaan, koska kuljetuksilta edellytetään yhä suurempaa kustannustehokkuutta, nopeutta ja täsmällisyyttä.

Valtatie 26 ja maantie 387 muodostavat liikennekäytävän ja keskenään vaihtoehtoisen reitin Haminan ja Lappeenrannan sekä laajemmin pääkaupunkiseudun ja itäisen Suomen välillä. Matka-ajat näillä reiteillä ovat hyvin lähellä toisiaan ja pienetkin muutokset väylien tie- ja liikenneolosuhteissa vaikuttavat autoilijoiden reittivalintoihin. Lisäksi valtatie 6 palvelutaso reitillä Koskenkylä–Kouvola–Taavetti vaikuttaa pitkämatkaisen liikenteen reittivalintoihin valtateiden 6 ja 7 kesken.

Kaakkois-Suomen päätieverkolla on viime vuosina valmistunut monia kehittämishankkeita, joista merkittävimmät ovat olleet valtatie 7 rakentaminen moottoritieksi Koskenkylän ja Haminan välillä sekä valtatie 6 parantaminen kaksiajorataisena tienä välillä Lappeenranta–Imatra. Lisäksi reittivalintaan vaikuttavat valtatie 7 valmistuminen moottoritieksi välillä Hamina–Vaalimaa vuonna 2018 ja valtatie 6 välin Taavetti–Lappeenranta parannettavan osuuden avaaminen liikenteelle vuonna 2017.



Reittivalintoja selvitettiin mielipidekyselyllä

Avoin kysely valtatie 26 ja maantie 387 liikenteestä järjestettiin 8.-26.3.2017. Siinä selvitettiin nykyistä ja tulevaa reittivalintaa, tyytyväisyyttä nykyisiin liikenneolosuhteisiin sekä olosuhteiden kehittämistä. Vastauksia saatiin lähes 800.

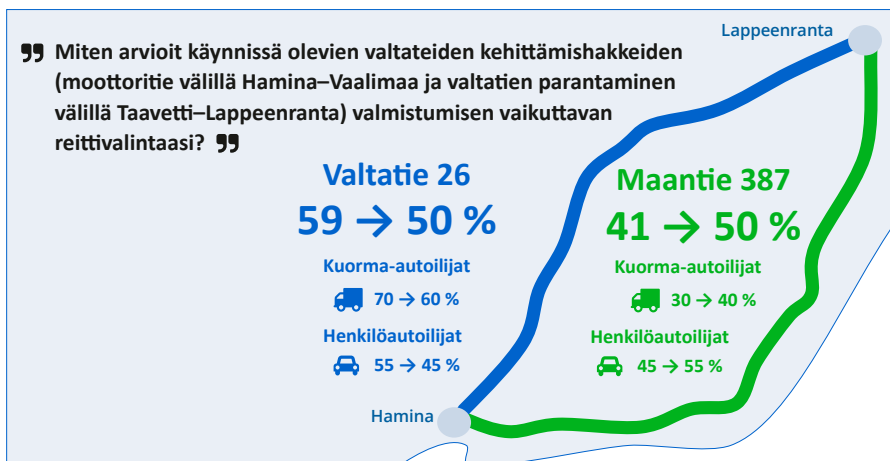
Tärkeimmät palvelutasotekijät pitkämatkaisen liikenteen reittivalinnassa ovat tutkimusalueella:

- tien kunnossapito talvella
- liikenneturvallisuus
- tien kunto
- liikenteen sujuvuus
- matka-aika
- tien tekninen taso
- matka-ajan ennakoitavuus

Nykyinen reittivalinta Lappeenrannan ja Helsingin välisessä liikenteessä ja

kaantuu kolmen eri reitin kesken melko tasan, valtatie 26 ollessa suosituin. Valtateiden 6 ja 7 kehittämishankkeiden valmistumisen myötä vastaajat arvioivat käyttävänsä jatkossa maantietä 387 nykyistä enemmän. Vastaavasti valtatie 6 rooli pitkämatkaisessa liikenteessä tulisi vähenemään.

Tyytyväisyys väylien tie- ja liikenneolosuhteisiin oli selvästi alhaisempaa kuin Kaakkois-Suomen tieverkolla keskimäärin. Tyytymättömyimpiä oltiin tien kuntoon, liikenneturvallisuuteen, kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin, joukkoliikennevuoroihin ja talvikunnossapitoon, sekä valtatiellä 26 myös liikenteen sujuvuuteen.



Nykyinen palvelutaso: Liikenneturvallisuus erittäin huono

Liikkumis- ja kuljetustarpeet kuvataan palvelutasotekijöinä, joiden taso vaihtoehtoisten reittien eri tieosilla kuvataan mitattavissa olevien indikaattoreiden avulla. Henkilöliikenteessä palvelutasotekijät ja niihin liittyvät indikaattorit ovat:

- matka-aika; nopeusrajoitus
- matka-ajan ennakoitavuus; liikenteellinen palvelutaso (HCM)
- liikenneturvallisuus; onnettomuusriski
- mukavuus, helppous ja hallittavuus; tien kunto ja tien hoitotaso
- yhteismahdollisuus; pyöräilyn palvelutaso ja linja-autovuorojen määrä

Kuljetusten palvelutasoon liittyy lisäksi kustannustehokkuus.

Keskeisiä palvelutaso-ongelmia valtiolla 26 Haminan ja Taavetin välillä:

- Liikenneturvallisuustilanne on koko yhteysväillä erittäin huono. Tiellä on vain muutamia ohitusmahdollisuuksia mäkisyiden, mutkaisuuden ja monien tasoliittymien vuoksi. Raskaan liikenteen suuri määrä ja ohituspainet tekevät ajamisesta rasittavaa. Puutteelliset liittymäjärjestelyt ja näkemät

luovat vaaratilanteita. Jalankulun ja pyöräilyn huonot olosuhteet erityisesti asutuksen kohdalla tekevät liikkumisesta turvatonta.

- Autoilijat kokevat tien kunnon erittäin huonoksi ja monin paikoin yllätykselliseksi. Tiellä on paljon jaksoja, joissa tien päällyste on luokaltaan joko tyydyttävä tai huono.

Keskeisiä palvelutaso-ongelmia maantiellä 387 Vaalimaan ja Lappeenrannan välillä:

- Liikenneturvallisuustilanne vaihtelee paljon ja yhteysväillä on monia turvatomia tieosia. Muutokset nopeusrajoituksissa, monet mäet ja mutkat sekä liittymät aiheuttavat vaaratilanteita.
- Autoilijat kokevat tien kunnon huonoksi. Tiellä on monia jaksoja, joissa tien päällyste on luokaltaan joko tyydyttävä tai huono.
- Tien talvikunnossapidon taso ei kaikilta osin vastaa tien liikenteellistä merkitystä.
- Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet puuttuvat kokonaan.

Tiehankkeet ja toimintaympäristön kehitys muuttavat liikennevirtoja

Valtateiden 6 ja 7 kehittämishankkeiden valmistuminen vaikuttaa reittivalintaan osassa pitkämatkaista liikennettä:

- Valtatie 6 liikenne Kouvolan kautta vähenee
- Valtatie 26 liikenne säilyy nykytasolla
- Maantien 387 liikenne lisääntyy (arvio 400...700 ajoneuvoa vuorokaudessa)

Venäjän talouskasvu, elinkeinoelämän kehitys ja infrastruktuurihankkeet vaikuttavat rajaliikenteen määrään ja suuntautumisen:

- Valtatie 26 liikenne säilyy nykytasolla
- Maantien 387 liikenne lisääntyy (arvio 200...500 ajoneuvoa vuorokaudessa)

Metsäteollisuuden investoinnit Etelä-Karjalassa ja HaminaKotkan sataman kuljetusten ennustettu kasvu lisäävät raskasta liikennettä:

- Valtatie 26 liikenne lisääntyy (arvio 150 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa)

Väestö, palvelut ja työpaikat keskittyvät Kaakkois-Suomessa edelleen kaupunkiseuduille lisäten liikkumista. Maankäytön kehittämishankkeita on lähinnä maantien 387 molemmissa päissä.

Valtatie 26 pysyy raskaan liikenteen pääreitteinä Haminan ja Lappeenrannan välisessä liikenteessä. Yleisen liikenteen kasvun ja muiden tekijöiden yhteisvaikutuksena liikenteen kasvuksi muodostuu noin 400 ajoneuvoa vuorokaudessa eli lähes 20 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Haminan ja Taavetin välillä keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on silloin 2 600 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen määrä kasvaa nykyisestä noin 150:llä ollen keskimäärin

Palvelutaso- tavoitteet

Valtatie 26 ja maantien 387 muodostamaa liikennekäytävää kehittämällä turvataan toimivat arjen matkat ja edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä. Tavoitteena ovat sujuvat, turvalliset, ympäristöystävälliset, taloudelliset ja älykkäät matkat ja kuljetukset.

Tienpidon päämäärien saavuttamiseksi on näihin yleistavoitteisiin kiinnitettävä suunnittelussa huomiota. Yksityiskohtaisemmat palvelutasotavoitteet puolestaan ovat tavoiteltuja matkojen ja kuljetusten palvelutason ominaisuuksia.

Matka-aika; nopeusrajoitus

- 80 km/h; kuljetuksille jatkuva 80 on riittävä, nykyiset 100 km/h säilytetään

Matka-ajan ennakoitavuus; liikenteellinen palvelutaso

- HCM-palvelutaso C (tyydyttävä) myös 100. huipputunnin tilanteessa

Liikenneturvallisuus; onnettomuusriski

- Onnettomuusaste alle 5 hvjo/ 100 milj. autokm eli 25 prosenttia KAS-ELY:n pääteiden nykyistä keskitasoa parempi

Mukavuus, helppous, hallittavuus; tien kunto ja hoitoluokka

- Tien kuntoluokka hyvä
- Tien talvihoitoluokka pääteiden liikennemäärän mukaan

Yhteismahdollisuus

- Kevyen liikenteen väylätarpeet tunnistettu erilliselvityksessä

Kuljetusten kustannustehokkuus

- Nopeusrajoitusten vaihtelu, painorajoitetut sillat, liikennevalo- ja kiertoliittymät, rajoitetut alikulkukorkeudet sekä kaarteisuus ja mäkisyys

700. Rekoilla matka-aika on tällä reitillä noin 13 minuuttia nopeampi kuin maantiellä 387.

Maantiellä 387 varsinkin pitkämatkainen henkilöautoliikenne lisääntyy selvästi. Liikenteen kasvu on noin 1 400 ajoneuvoa vuorokaudessa eli 70 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, KVL keskimäärin 3 500. Vaihtoehtoisten reittien matka-ajoissa ei ole merkittäviä eroja ja muut palvelutasotekijät houkuttelevat valitsemaan maantien 387. Raskaan liikenteen määrä kasvaa 150:llä ollen keskimäärin 400.

Toimenpidepaketit palvelutason parantamiseksi

Valtatietä 26 ja maantietä 387 suunnitellaan ja kehitetään liikennekäytävänä. Toimintaympäristön muuttuessa maantien 387 liikenteellinen ja toiminnallinen merkitys kasvaa. Maantie 387 muuttuu henkilöautoliikenteessä pääreitiksi Haminan ja Lappeenrannan välillä ja merkittäväksi yhteydeksi Helsingin ja Lappeenrannan välillä. Tästä syystä maantien 387 toiminnallinen luokka esitetään nostettavaksi seututiestä kantatieksi.

Perusväylänpidon lisärahoitus (3,4 M€, toteutus v. 2018)

1. Jokimäen ja Pahalanmäen ohituskaistat, Päijärventien liittymän parantaminen ja tien leventäminen Päijärven eteläpuolella (7,5→9 m)

Valtatiellä 26 ja maantiellä 387 tarvitaan liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi paljon toimenpiteitä ja monipuolinen keinovalikoima. Myös muut keskeiset palvelutaso-ongelmat pyritään ratkaisemaan vuoteen 2030 mennessä.

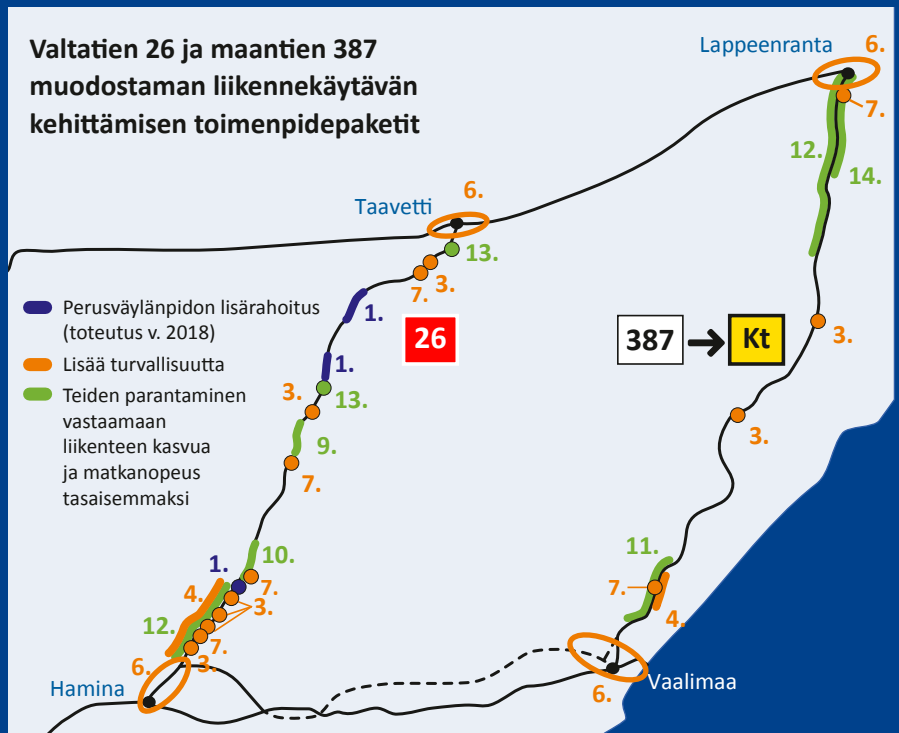
Lisää turvallisuutta (noin 10 M€)

2. Talvihoidon tasonnosto. Mt 387: I-luokka
3. Ongelmallisimpien liittymien parantaminen. Vt 26: Töytäri, Myllykylä, Kylämäki, Postinmäki, Hainuksentie ja Heimala. Mt 387: Ylämaa ja Rumuntie
4. Kevyen liikenteen järjestelyt. Vt 26: Husula–Myllykylä–Päijärvi. Mt 387: Muurikkalan kylän kohta
5. Liikenteen hallinta. Riittävä tiesääasemien verkko tiesään ja kelin arviointiin
6. Liikennetiedotus. Vaihtuvat liikenneopasteet ja häiriötilanteesta tiedottaminen valtateille 6 ja 7.
7. Automaattinen nopeusvalvonta. Vt 26: Myllykylä, Päijärvi, Pyhältö ja Heimala. Mt 387: Muurikkala ja Mattila
8. Näkemäraivaukset liittymissä.

Teiden parantaminen vastaamaan liikenteen kasvua ja matkanopeus tasaisemmaksi (40–60 M€)

9. Ohitustien ja keskikaiteellisen ohituskaistaparin rakentaminen. Vt 26: Pyhällön kohta (noin 3 km)
10. Keskikaiteellisen ohituskaistaparin rakentaminen. Vt 26: Päijärven pohjoispuoli
11. Tien leventäminen (9/7), suuntauksen parantaminen useissa kohdissa sekä yksityistie- ja rinnakkaistiejärjestelyt. Mt 387: Muurikkala–Joutsenkoski (noin 11 km)

12. Tien leventäminen (9/7). Vt 26: Husula–Päijärvi (noin 8 km). Mt 387: Simola–Lappeenranta (noin 13 km)
13. Liittymien parantaminen sekä yksityistie- ja rinnakkaistiejärjestelyjä. Vt 26: Purho ja Taina. Mt 387: Ylijärventie ja Hytti
14. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen. Mt 387: Hytti–Lappeenranta
15. Kaiteiden kunnostaminen ja rakentaminen



Toimenpiteillä vaikutuksia palvelutaseen

Parantamistoimenpiteiden avulla saavutetaan lähes kaikki palvelutasotavoitteet. Liikenneturvallisuustavoitteista jäädään kuitenkin selvästi pelkillä infrastruktuuritoimpeilla. Niiden lisäksi tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan enenevässä määrin myös koulutusta, valistusta ja tiedotusta sekä ajoneuvoteknologian ja lainsäädännön kehittämistä.

Matka-aika Hamina–Lappeenranta (henkilöauto 2016/ 2018/ 2030):

- Vt 26: 61,1/ 56,1/ 53,8 minuuttia
- Mt 387: 68,7/ 63,1/ 62,2 minuuttia

Matka-ajan ennakoitavuus

- Vt 26: palvelutaso B/C (100. huippu-tunti)
- Mt 387: palvelutaso B/C (100. huippu-tunti)

Onnettomuusriski

- Vt 26: nyt 11,7, 2030 10,3 hvjo/100 milj.autokm
- Mt 387: nyt 9,8, 2030 8,5 hvjo/100 milj.autokm