



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

RAPORTTEJA 26 | 2022

# Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040

# Luokitus ja sen perustelut

# Tausta ja tavoitteet

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -työ pohjautuu vuonna 2018 tehtyihin Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennöintiin ja Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -työhön (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018). Nämä luokitukset ovat yhteistä tulkintaa pääväyläasetuksen (933/2018) 4§:n 4-5 momentista:

*Tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellyttävästä nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäyttöön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Tienpitäjän on kuitenkin päätöstä tehdessään huomioitava pitkänmatkaisen liikenteen mahdollisimman ennakoitavan ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen maanteiden pääväylillä. Tienpitäjä voi myös poiketa moottoriteillä 2 momentin mukaan edellyttävästä nopeusrajoituksesta vastaavilla perusteilla.*

*Erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovitettava nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisiin olosuhteisiin ja kaupunkien maankäyttöön. Näillä alueilla tienpitäjä voi poiketa 2 ja 3 momentin mukaan edellyttävistä nopeusrajoituksen vähimmäistasoista siten kun 4 momentissa säädetään.*

Tässä työssä luokituksen piiriin on otettu myös moottoriteiden rinnakkaistiet, joilla on merkitystä valtakunnallisten yhteyksien varareitteinä ja toisaalta maankäytön kehittämiskohteina. Seudullisesti merkittävää tieverkkoa on täydennetty mm. vastaamaan uutta tavoitevuotta (2040) ja nykyistä

suunnittelutilannetta. Luokitusta on myös yhdenmukaistettu samanaikaisesti käynnissä olevan Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvityksen päivityksen kanssa.

Työn ohjausryhmään on kuulunut sekä maankäytön että liikenteen asiantuntijoita, jolloin keskusteluihin on saatu aiempaa selkeämmin maankäytön kehittämiseen liittyviä näkökulmia. Samalla on kirkastettu luokituksen roolia ja tulkintoja.

Tämän työn tavoitteena on ollut saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta Helsingin seudulla ja millaista palvelutasoa pyritään Helsingin seudun eri luokkaisilla tiejaksoilla tarjoamaan.

Yhteinen käsitys tie- ja katujaksojen rooleista ja palvelutasotavoitteista tarjoaa pohjan osapuolten yhteiselle suunnittelulle, jota tarvitaan, kun Helsingin seutu kasvaa.

Tie- ja katujaksojen roolitus luo myös pohjaa osapuolten yhteiselle pohdinnalle väylien hallinnollisten luokkien muutoksista.

# Helsingin seudun tieverkon luokituksen ja palvelutasotavoitteiden 2040 periaatteet

## Miksi?

Yhteinen käsitys tie- ja katujaksojen rooleista ja palvelutasotavoitteista tarjoaa pohjan osapuolten yhteiselle suunnittelulle, jota tarvitaan, kun Helsingin seutu kasvaa.

## Mihin käytetään?

- Ohjaa seudun tieverkon kehittämistä ja maankäytön kehittämisedellytyksiä yhteisesti hyväksyttävällä ja verkon osien kesken johdonmukaisella tavalla.
- Palvelee mm. liikenneväylien ja niiden lähiympäristöjen suunnittelua.
- Luo pohjaa osapuolten yhteiselle pohdinnalle väylien hallinnollisten luokkien muutoksista.

## Näkökulmia:

- Maankäytön ja liikkumisympäristön kehittämisedellytykset.
- Tiejaksojen verkollinen rooli.
- Linja-autoliikenteen ja -matkustajien määrä, erityisesti kaukoliikenne ja pitkämatkainen seudullinen liikenne.
- Kuorma-autoliikenteen määrä, erityisesti pitkämatkainen ja satamiin suuntautuva liikenne.
- Ammattimaisen ja pitkämatkaisen henkilöautoliikenteen määrä sekä ajoyhteydet autolauttasatamiin ja lentoasemalle.

## Palvelutasomittarit:

- Liikenneturvallisuus
- Häiriöherkkyys (indikoi toimintavarmuutta)
- Matka-aikojen ennakoitavuus
- Nopeustaso (indikoi matka-aikaa ruuhkattomissa oloissa)
- Sujuvuus (nopeustason säilyvyys eri liikennetilanteissa)

# Luokituksen ja palvelutasotavoitteiden käyttötarkoitukset ja vaikutukset

- Luokitusta ja siihen liittyviä palvelutasotavoitteita tarvitaan **ohjaamaan seudun tieverkon kehittämistä ja toisaalta maankäytön kehittämisedellytyksiä yhteisesti hyväksyttävällä ja verkon osien kesken johdonmukaisella tavalla.**
- Luokitus **palvelee mm. liikenneväylien ja niiden lähiympäristöjen suunnittelua** selkeyttämällä suunnittelun lähtökohtia ja tavoitteita. Luokitus palvelee myös liikennejärjestelmän ja maankäytön strategisen tason suunnittelua (esim. Uusimaa 2050 -kaavan ja MAL-suunnitelman valmistelu).
- Luokitus ja palvelutasotavoitteet **nostavat esiin tieverkon kehittämistarpeita**, ja tätä kautta näillä voi olla myös vaikutusta liikennehankkeiden priorisointiin, vaikka se ei ole luokituksen ensisijainen käyttötarkoitus.
- Luokitus ja palvelutasotavoitteet vaikuttavat liikenneväylien lähialueiden maankäytön kehittämismahdollisuuksiin mm. nopeustasoja ja liittymäjärjestelyjä koskevien linjausten kautta.

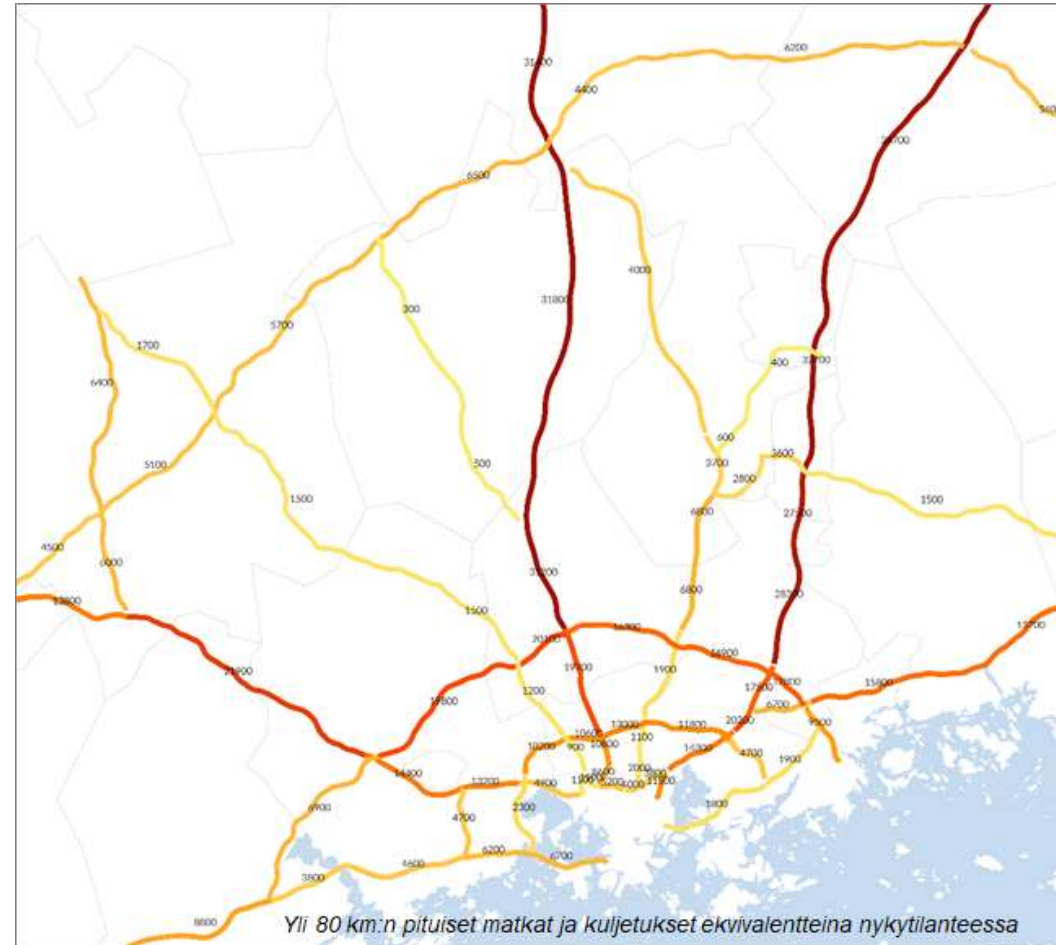
# Luokituksen periaatteet

Luokituksen taustalla on tiejaksojen liikenteellinen merkitys ja toisaalta maankäytön ja kestävä liikumisen kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet.

Liikenteellisessä merkityksessä korostuvat seuraavat näkökulmat:

- Tiejakson verkollinen rooli.
- Linja-autoliikenteen ja -matkustajien määrä, erityisesti kaukoliikenne ja pitkämatkainen seudullinen liikenne.
- Kuorma-autoliikenteen määrä, erityisesti pitkämatkainen ja satamiin suuntautuva liikenne.
- Ammattimaisen ja pitkämatkaisen henkilöautoliikenteen määrä sekä ajoyhteydet autolauttasatamiin ja lentoasemalle.

Luokituksen tueksi on tuotettu runsaasti tiejaksojen liikennettä koskevaa aineistoa. Viereen on poimittu tästä aineistosta pitkämatkaisen (yli 80 km) liikenteen määrä ekvivalentteina, jossa on yhdistetty kuorma-autojen, linja-automatkustajien ja henkilöautojen määrät siten, että kuorma-autot on painotettu luvulla 5.



# Tieverkon luokitus 2040

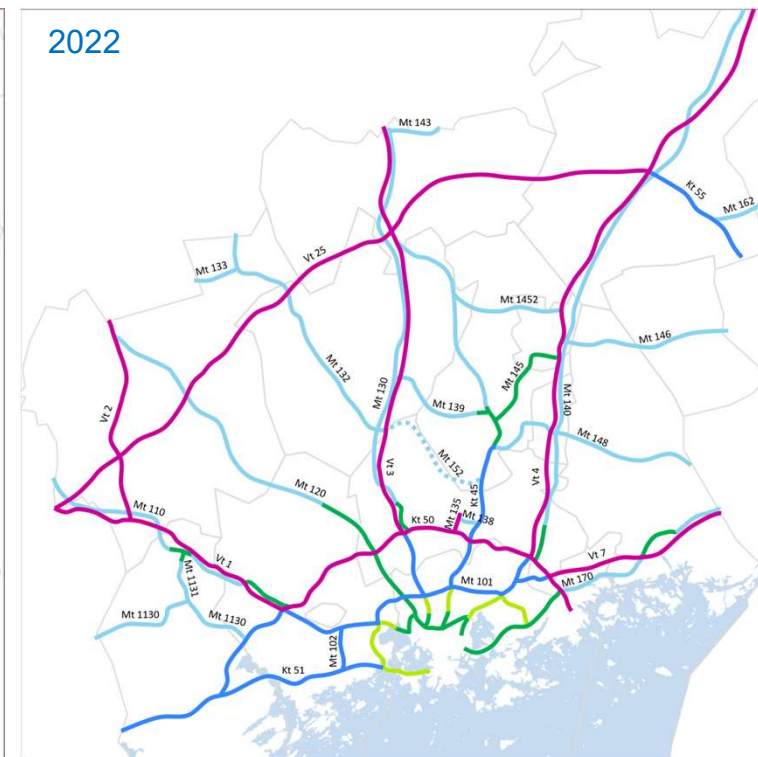
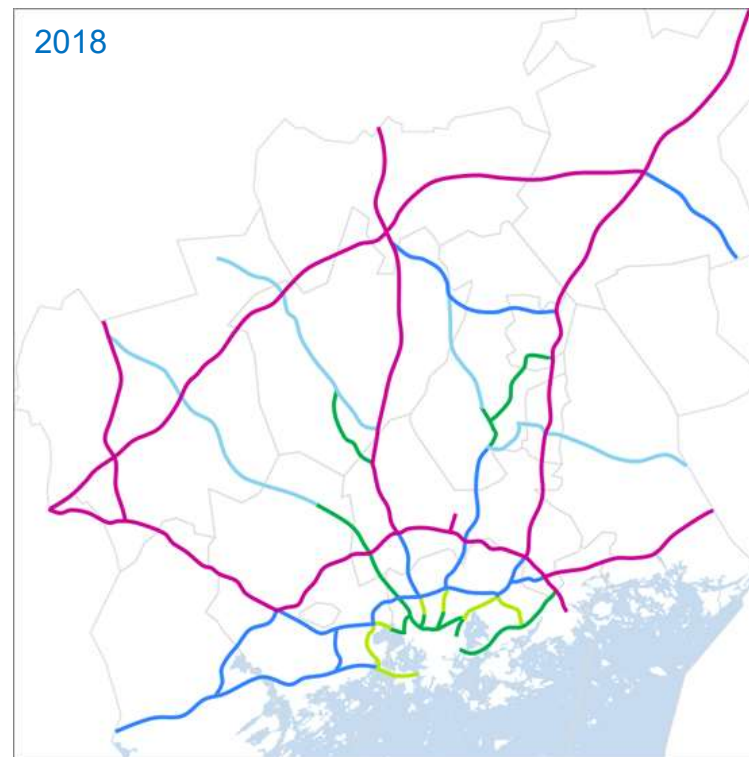
-  Valtakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 1)
-  Maakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 2)
-  Seudullisesti merkittävä tiejakso (luokka 3)
-  Seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso (luokka 4)
-  Kaupunkimaisena kehitettävä seudullisesti merkittävä tie- tai katujakso (luokka 5)
-  Mahdollinen uusi tieyhteys








# Keskeiset muutokset vuoden 2018 luokitukseen

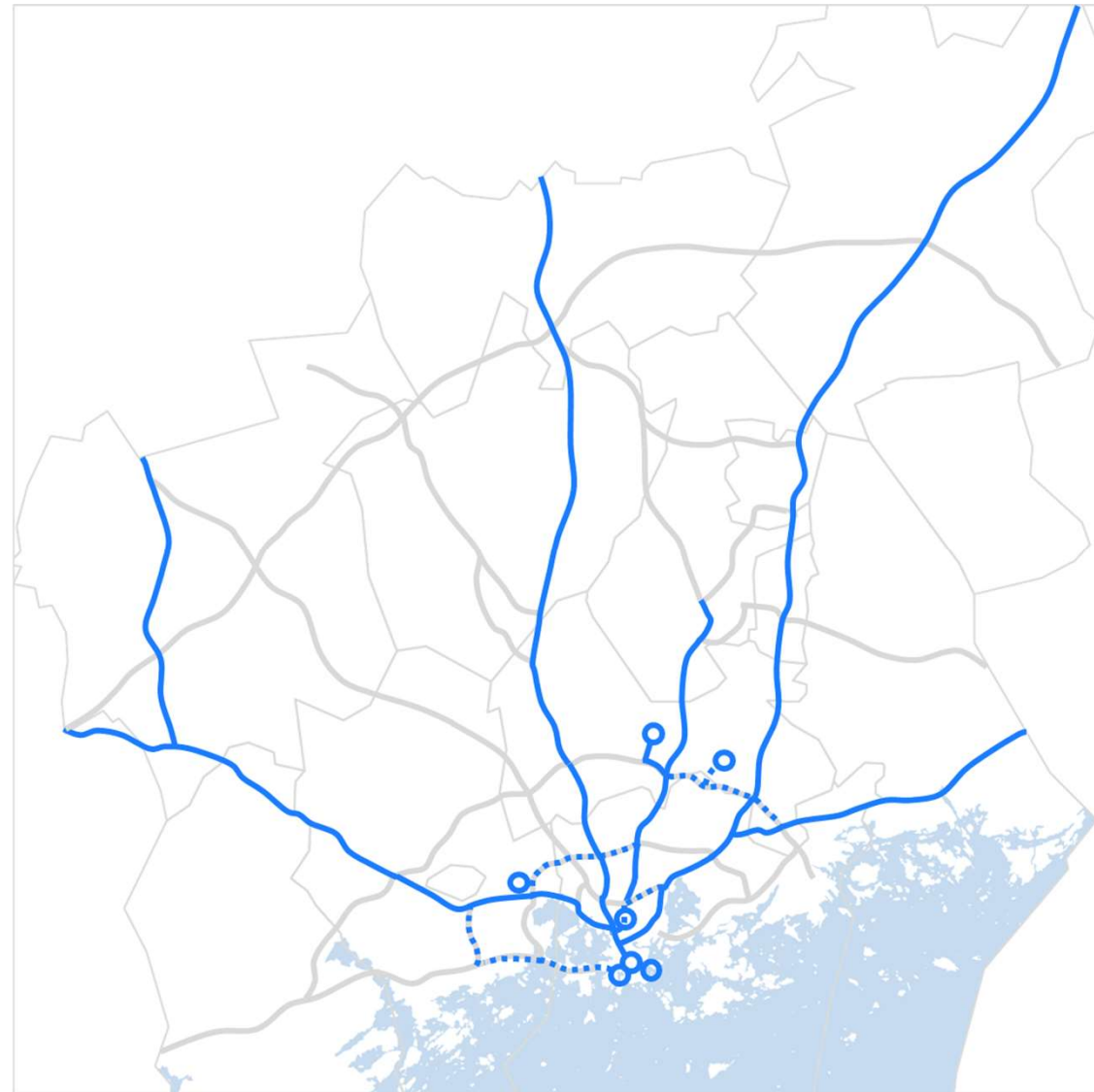
- Täydennetty moottoriteiden rinnakaistiet (maantiet 110, 130, 140 ja 170).
- Seututeiden verkkoa täydennetty yhdenmukaiseksi Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvityksen kanssa.
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden (mt 1452) luokitus muutettu seudullisesti merkittäväksi (vastaa yhteyden suunnitteluperusteita).
- Kehä IV (mt 152) lisätty verkkoon mahdollisena uutena tieyhteytenä.








# Keskeisimmät pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reitit 2040

-  Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen reitti
-  Merkitykseltään mahdollisesti muuttuva linja-autoliikenteen reitti
-  Merkittävä kansainvälisen liikenteen tai kaukoliikenteen terminaali



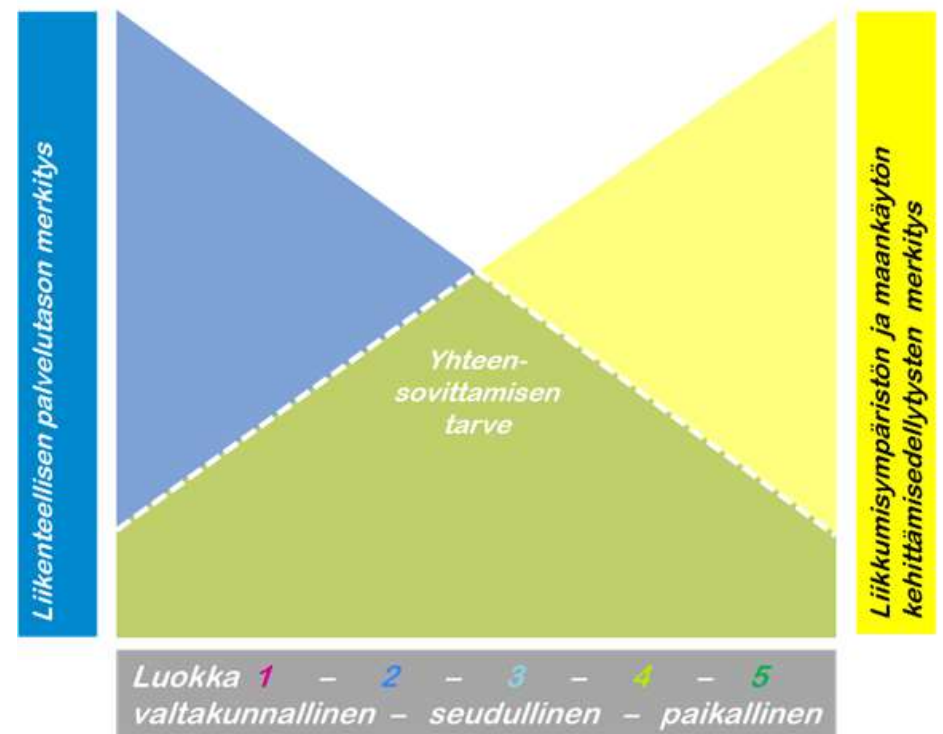
# Keskeisimmät valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavara- liikenteen reitit 2040

-  Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitti v. 2040
-  Mahdollinen uusi reitti
-  Kansainvälisen tavaraliikenteen terminaali



# Palvelutasotavoitteiden asettamisen periaatteet

- Liikenteellisen palvelutason painoarvo on suurin valtakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla (luokka 1). Tästä syystä myös palvelutasotavoitteet ovat korkeammat valtakunnallisesti merkittävillä jaksoilla.
- Liikkumisympäristön ja maankäytön kehittämisedellytysten painoarvo kasvaa tiejaksojen valtakunnallisen merkittävyyden vähetessä ja paikallisen roolin kasvaessa. Kaupunkimaisena kehitettävillä tie- tai katujaksoilla (luokka 5) liikenteellisen palvelutason painoarvo on pieni, ja toisaalta liikkumisympäristön ja maankäytön kehittämisedellytysten painoarvo suurin.
- Vihreän leikkausvyöhykkeen korkeus kuvaa viitteellisesti suunnitteluhaasteiden määrää. Yhteensovittamisen tarve on suurin silloin, kun sekä liikenteellisen palvelutason että liikkumisympäristön ja maankäytön kehittämisedellytysten merkitykset ovat suuria.



# Palvelutasoluokkien yleiskuvaus

**Luokka 1: Valtakunnallisesti merkittävillä** tiejaksoilla pyritään sujuvaan liikenteeseen ja hyvään toimintavarmuuteen. Nopeustasotavoite on säteittäisillä valtateilla vähintään 100 km/h, muilla vähintään 80 km/h.

**Maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävillä** tiejaksoilla pyritään melko hyvään sujuvuuteen ja toimintavarmuuteen, mutta liikenteen lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Joukkoliikenne ja tavaraliikenne priorisoidaan tarvittaessa.

**Luokka 2: Maakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla** nopeustasotavoite on vähintään 80 km/h.

**Luokka 3: Seudullisesti merkittävillä tiejaksoilla** nopeustasotavoite on taajamien ulkopuolella on pääosin 80 km/h, taajamissa 50 km/h.

**Luokka 4: Seudullisesti merkittävillä ydinalueen lähestymisjaksoilla** pehmennetään siirtymistä maantiemäisestä kaupunkimaiseen liikenneympäristöön. Sujuvuuden merkitys on edellisiä luokkia pienempi, koska matkan lähtö- tai määräpaikka on tyypillisesti melko lähellä. Nopeustasotavoite on 60–80 km/h. Jaksojen varrella voi olla merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, jonka hyödyntäminen voi edellyttää nopeustason laskua nykyisestä. Kantakaupungin valtakunnallisten terminaalien yhteyksien toimintavarmuus on varmistettava.

**Luokka 5: Kaupunkimaisena kehitettävä tie- tai katujaksot** omaavat merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta jaksoilla on myös seudullista merkitystä. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen linja-auto- tai kuorma-autoliikenteen reittejä. Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta. Nopeustasotavoite on pääosin 50 km/h.

# Valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot (luokka 1)

*Valtakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään sujuvaan liikenteeseen ja hyvään toimintavarmuuteen, jota ylläpidetään myös liikenteen hallinnan keinoin. Asetuksessa maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018) määritetyt pääväyläjaksot sisältyvät tähän luokkaan.*

## Säteittäiset valtatiet Kehä III:n ulkopuolella

- Nykyisillä moottoritiejaksoilla tavoitteena on vähintään 100 km/h nopeustaso ympärivuotisesti. Valtatiellä 2 nopeustasotavoite on pääosin 100 km/h.
- Nykyiset moottoritieosuudet vt 1, vt 3, vt 4 ja vt 7 säilytetään moottoriteinä, mikä asettaa omat rajoituksensa tiejaksoille kulkevalle liikenteelle sekä tien ja sen ympäristön kehittämiskäytösille.
- Uusia eritasoliittymiä voidaan toteuttaa, mikäli tarve on erittäin merkittävä. Uusien eritasoliittymien rakentaminen edellyttää, että pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso tai opastettavuus ei heikenny. Tasoliittymiä ei toteuteta.

- Uusien liittymien tarpeellisuutta ja toteutusmahdollisuuksia voidaan arvioida esim. ”Ympäröivän maankäytön kytkeminen moottoritien liikennekäytävään, case vt 3” -selvityksen (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2017) tavoin.

## Muut valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot (Kehä III, vt 25)

- Nopeustasotavoite on vähintään 80 km/h.
- Uusia tasoliittymiä ei toteuteta pysyvinä ratkaisuin. Ongelmallisimmat tasoliittymät pyritään parantamaan eritasoliittymiksi. Kokonaan uudet eritasoliittymät ovat mahdollisia, mikäli pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso tai opastettavuus ei heikenny.

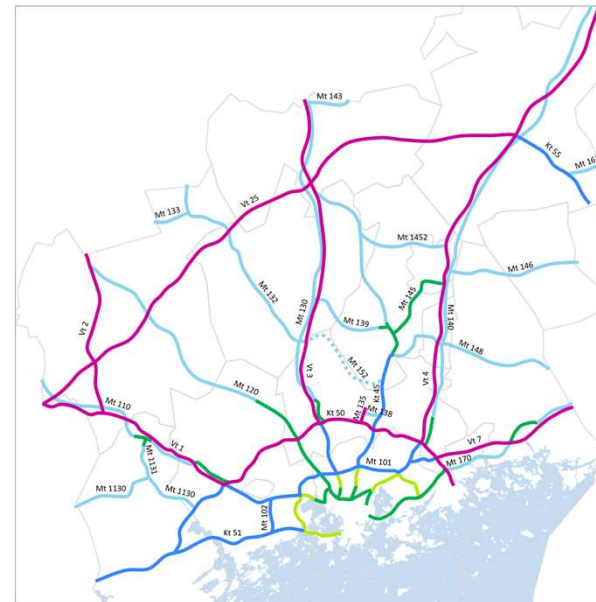


# Maakunnallisesti merkittävät tiejaksot (luokka 2)

*Maakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään melko hyvään sujuvuuteen ja toimintavarmuuteen, mutta liikenteen lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Liikenteen ruuhkautuminen ei kuitenkaan saa heijastua valtakunnallisesti merkittävälle tiejaksoille.*

- Nopeustasotavoite on vähintään 80 km/h.
- Joukkoliikenne ja tavaraliikenne priorisoidaan tarvittaessa.
- Maakunnallisesti merkittävien tiejaksojen liikennemäärät ovat tyypillisesti erittäin suuria ja jaksojen liikenteenvälitystehtävä on merkittävä. Suurin osa jaksoista on kaksiajorataisia, erotasoliittymillä varustettuja pääväyliä.
- Tiejaksojen kehittämisessä huomioidaan valtakunnallisesti merkittävien terminaaliyhteyksien toimintavarmuuden lisäksi myös lähialueen maankäytön kehittämisen synnyttämät tarpeet sekä yhteyksien että liikenteen haittojen osalta.
- Toimintavarmuutta ylläpidetään myös liikenteen hallinnan keinoin.

- Uusia tasoliittymiä ei toteuteta pysyvinä ratkaisuinä. Ongelmallisimmat tasoliittymät pyritään parantamaan eritasoliittymiksi. Kokonaan uudet, kehittyvää maankäyttöä palvelevat eritasoliittymät ovat mahdollisia, mikäli jakson toimintavarmuus säilyy tyydyttävänä.





# Seudullisesti merkittävät tiejaksot (luokka 3)

*Seudullisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään melko hyvään sujuvuuteen ja toimintavarmuuteen, mutta liikenteen lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Liikenteen ruuhkautuminen ei kuitenkaan saa heijastua valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävälle tiejaksoille.*

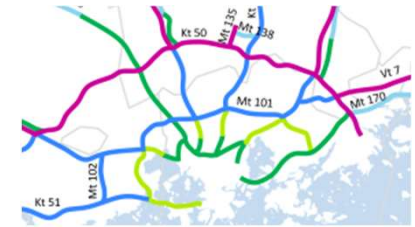
- Nopeustasotavoite on taajamien ulkopuolella pääosin 80 km/h, taajamissa 50 km/h.
- Joukkoliikenne ja tavaraliikenne priorisoidaan tarvittaessa.
- Seudullisesti merkittävät tiejaksot ovat liikennemääriltään, ominaisuuksiltaan ja ympäristöltään vaihtelevia. Suurin osa jaksoista on yksiajorataisia, tasoliittymillä varustettuja maanteitä.
- Tiejaksojen kehittämisessä huomioidaan niiden vaihteleva luonne. Taajamien kohdalla jaksoja voidaan kehittää kaupunkimaisena, taajamien ulkopuolella tyypillisesti maantiemaisena. Taajamien kohdalla kehittämisessä tulee huomioida nykyinen ja kehittyvä maankäyttö, katuverkko sekä turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet.

- Osalla luokan teistä on rooli moottoriteiden rinnakkaisteinä. Ne palvelevat tiekäytävien maankäyttöä, hitaampaa liikennettä, työkoneita ja erikoiskuljetuksia. Rinnakkaistiet tarjoavat myös reservikapasiteettia mahdollisissa häiriötilanteissa. Rinnakkaisteiden nopeustasotavoite on vähintään 50 km/h.
- Uusia katuliittymiä voidaan toteuttaa, mikäli tarve on merkittävä. Liittymät voivat olla myös tasoliittymiä.





# Seudullisesti merkittävät ydinalueen lähestymisjaksot (luokka 4)



*Seudullisesti merkittäville ydinalueen lähestymisjaksoilla sujuvuuden merkitys on edellisiä luokkia pienempi, koska matkan lähtö- tai määräpaikka on tyypillisesti melko lähellä. Ydinalueen lähestymisjaksot pehmentävät siirtymistä maantiemäisestä kaupunkimaisen liikenneympäristöön.*

- Nopeustasotavoite on 60–80 km/h
- Jaksojen varrella voi olla merkittävää maankäytön tiivistämispotentiaalia, jolloin väylän nykyisestä nopeustasosta ja sujuvuudesta voi olla tarpeen tinkiä maankäytön kehittämisedellytysten parantamiseksi. Jalankulun tai pyöräilyn tasoylytykset eivät ole sallittuja, vaikka maankäyttöä sijoittuisi tiealueen tuntumaan.
- Ydinalueen lähestymisjaksot ovat liikennemääriltään suuria ja niiden liikenteen välitystehtävä on merkittävä. Jaksot ovat kaksiajorataisia, eritasoliittymillä varustettuja pääväyliä. Kehä I:n itäosalla on vielä paikoin valo-ohjattuja tasoliittymiä.
- Seudullisen merkittävyyden takia jaksojen toimintavarmuuden on oltava kohtalainen. Lisäksi on varmistettava kantakaupungin valtakunnallisten terminaalien yhteyksien toimintavarmuus. Joukkoliikenteen ja kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen joukkoliikenteen tai tavaraliikenteen reittejä.
- Liikenteen lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Liikenteen ruuhkautuminen ei kuitenkaan saa heijastua valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävälle tiejaksoille.
- Ydinalueen lähestymisjaksoilla kehittämiskäsitteet ovat kompromisseja liikkumisympäristön ja maankäytön kehittämisedellytysten ja toisaalta liikenteen toimintavarmuuden ja turvallisuuden välillä. Tämä voi edellyttää nopeustason laskua sekä uusia katuyhteyksiä. Toimintavarmuuden ja liikenneturvallisuuden säilyttäminen edellyttää liikennemääriltään suurilla tiejaksoilla liikenteen erottelun säilyttämistä, mutta se voidaan toteuttaa kaupunkimaisiin ratkaisuihin.

# Kaupunkimaisena kehitettävät seudullisesti merkittävät tie- tai katujaksot (luokka 5)

*Kaupunkimaisena kehitettävät seudullisesti merkittävät jaksot sijaitsevat tyypillisesti keskustojen tuntumassa ja niillä on merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia. Näiden jaksoiden liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista.*

- Joukkoliikenteen ja kuorma-autoliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen joukkoliikenteen tai tavaraliikenteen reittejä. Kestävää liikkumista voidaan tukea myös esimerkiksi raitioliikennettä kehittämällä.
- Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta.
- Kaupunkimaisena kehitettävät jaksot ovat liikennemääriltään melko suuria. Seudullista liikennettä on tyypillisesti saman verran kuin seudullisesti merkittävillä väylillä, mutta paikallista liikennettä moninkertaisesti. Seudullisen liikenteen kohtalaisen suuren määrän takia nopeustasoksi suositellaan 50 km/h.

- Jaksojen ominaisuudet vaihtelevat nykytilanteessa, mutta yhteistä niillä on tarve kehittää liikenneympäristöä kaupunkimaisempaan suuntaan ja luoda edellytyksiä uuden maankäytön kehittymiseen jaksoiden varsiin.
- Kehittämiskäytösten lähtökohdina ovat kaupunkimainen liikkumisympäristö ja maankäytön kehittämisedellytysten lisääminen.
- Tästä syystä kaupunkimaisena kehitettävillä jaksoilla ei aseteta tässä työssä nopeustasosuosittelua lukuun ottamatta muita määrällisiä palvelutasotavoitteita.



# Palvelutasomittarit

# Lähtökohtia palvelutasomittareiden määrittelylle

## Palvelutasomittarille voidaan asettaa kolme perusvaatimusta:

1. Mittareiden tulee kuvata riittävällä kattavuudella tieverkon palvelutason keskeisimpiä osatekijöitä.
2. Mittareiden arvojen tulee olla määrällisesti mitattavissa tai osoitettavissa olemassa olevien tietoaineistojen avulla.
3. Mittareiden arvon muutoksia tulevaisuudessa sekä erilaisten kehittämistoimien vaikutuksia arvoihin tulee voida arvioida olemassa olevien mallien tai muiden työkalujen avulla.

Määrällisiä palvelutasokriteerejä täydentävät edellä esitetyt sanalliset kuvaukset tiejaksojen tavoiteltavista ominaisuuksista ja kehittämisperiaatteista. Vaikuttaminen esimerkiksi liikennesuoritetta tai liikennemelua koskeviin liikennejärjestelmätavoitteisiin tapahtuvat tieluokkia koskevien linjausten, palvelutasotavoitteiden ja maankäytön kehittämisedellytysten kautta.

Määrälliset palvelutasotavoitteet on asetettu väyläluokille 1-4. Luokassa 5 korostetaan kaupunkimaisen liikkumisympäristön ja maankäytön kehittämisedellytyksiä.

## Runkoverkkoasetuksen perustelumuuisto:

”Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 13 a §:n mukaan matkojen keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat **matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus**. Valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen korkean tason ja elinkeinoelämän tarpeiden turvaamiseksi olisi erityisesti liikenteen **sujuvuuden** turvaaminen tärkeää. Tämä tarkoittaisi **tasaista, riittävän korkeaa matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta.**”

Näistä lähtökohdista on tunnistettu viisi keskeistä, arvoiltaan mitattavissa ja ennustettavissa olevaa palvelutasokriteeriä, jotka ovat:

- Liikenneturvallisuus
- Häiriöherkkyys (indikoi toimintavarmuutta)
- Matka-aikojen ennakoitavuus
- Nopeustaso (indikoi matka-aikaa ruuhkattomissa oloissa)
- Sujuvuus (nopeustason säilyvyys eri liikennetilanteissa)

# Palvelutasomittareiden tavoitearvot

	Luokka 1 (valtakunnalliset tiejaksot)	Luokka 2 (maakunnalliset tiejaksot)	Luokka 3 (seudulliset tiejaksot)	Luokka 4 (ydinalueen lähestymisjaksot)
<b>Liikenneturvallisuus</b> (tavoitearvot kiristyvät 1,75 %/v 2018-2040)	Henkilövahinko-onnettomuuksien riski on nykytilanteessa alle 3 ja vuonna 2040 alle 2 onn./100 milj. ajon.km.	Henkilövahinko-onnettomuuksien riski on nykytilanteessa alle 4,5 ja vuonna 2040 alle 3 onn./100 milj. ajon.km.	Henkilövahinko-onnettomuuksien riski on nykytilanteessa alle 8 ja vuonna 2040 alle 5,5 onn./100 milj. ajon.km.	Henkilövahinko-onnettomuuksien riski on nykytilanteessa alle 8 ja vuonna 2040 alle 5,5 onn./100 milj. ajon.km.
<b>Häiriöherkkyys</b> Onnettomuusekvivalentti = raportoidut omaisuusvahinko-onnettomuudet + 5 x henkilövahinko-onnettomuudet	Onnettomuustiheys ekvivalentteina on alle 4,5 ekv/tiekilometri/v.	Onnettomuustiheys ekvivalentteina on alle 6 ekv/tiekilometri/v.	Onnettomuustiheys ekvivalentteina on alle 7,5 ekv/tiekilometri/v.	Onnettomuustiheys ekvivalentteina on alle 7,5 ekv/tiekilometri/v.
<b>Matka-ajan ennakoitavuus</b>	Ruuhkaviivytykset ovat 90 %:n todennäköisyydellä alle 30 % ruuhka-ajan mediaanimatka-ajoista.	Ruuhkaviivytykset ovat 90 %:n todennäköisyydellä alle 50 % ruuhka-ajan mediaanimatka-ajoista.	Ruuhkaviivytykset ovat 90 %:n todennäköisyydellä alle 60 % ruuhka-ajan mediaanimatka-ajoista.	Ruuhkaviivytykset ovat 90 %:n todennäköisyydellä alle 70 % ruuhka-ajan mediaanimatka-ajoista.
<b>Nopeustaso</b>	Nopeustaso säteittäisillä valtateilla vähintään 100 km/h, muuten vähintään 80 km/h.	Nopeustaso vähintään 80 km/h.	Nopeustaso taajamien ulkopuolella pääosin 80 km, taajamissa 50 km/h.	Nopeustaso 60-80 km/h.
<b>Sujuvuus</b>	Ruuhka-aikojen (7-9 ja 15-17) mediaaninopeuden alenema on enintään 15 % ruuhkattoman ajan nopeudesta.	Ruuhka-aikojen (7-9 ja 15-17) mediaaninopeuden alenema on enintään 20 % ruuhkattoman ajan nopeudesta.	Ruuhka-aikojen (7-9 ja 15-17) mediaaninopeuden alenema on enintään 30 % ruuhkattoman ajan nopeudesta.	Ruuhka-aikojen (7-9 ja 15-17) mediaaninopeuden alenema on enintään 40 % ruuhkattoman ajan nopeudesta.

**Liitteet**

# Taustaraportin sisältö

Esipuhe	3
Taustaraportin käyttöohje	4
1. Erilaiset luokitukset, niiden asema ja keskinäiset suhteet	7
2. Helsingin seudun tieverkolle laadittuja luokituksia ja palvelutasomäärittelyjä	12
3. Näkökulmia palvelutason ja sen mittaamiseen	23
4. Näkökulmia rinnakkaisteihin	28
5. Tieverkon autoliikenteen kehitys 2012–2021	32
6. Liikennemelun riippuvuus liikennemääristä ja ajonopeuksista	36
7. Liittymätyyppien välityskyky ja liikenneturvallisuus	39
8. Näkökulmia solmuihin	45

