



Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, *luonnos*

Ennakoaineisto asian käsittelyyn alueellisessa liikennejärjestelmäryhmässä
4.4.2016

- Liikennevirasto laatii toimintalinjoja keskeisille pääteille. Linjausten tärkein tehtävä on ohjata pääteiden parantamisen suunnittelua. Linjaukset käsittelevät myös kunnossapitoa ja liikenteen palveluita.
- Toimintalinjatyössä on määritelty *luonnokset* keskeisten pääteiden yleistavoitteista, palvelutasotavoitteista ja ratkaisuperiaatteista. Luonnoksista käydään keskustelua kevään kuluessa
 - a) Liikenneviraston ja ELY-keskusten välisissä yhteistyöverkostoissa sekä
 - b) Alueellisissa liikennejärjestelmäryhmissä
- Vuorovaikutuksen tarkoituksena on
 1. Esitellä toimintalinjausten luonnoksia tienpidon keskeisille toimijoille
 2. Koota palaute toimintalinjojen luonnoksista ja ehdotukset niiden muokkaamiseksi
 3. Rakentaa yhteistä ymmärrystä keskeisten pääteiden tavoitteista ja ratkaisuperiaatteista
- Tilaisuudessa Liikenneviraston yhteyshenkilö esittelee toimintalinjojen luonnokset. Tämän jälkeen käydään yleiskeskustelua.
- Toimintalinjojen kommentointia toivotaan osoitteessa: <http://forms.strafica.fi/kestit>

Toimintalinjatyo

Toimintalinjojen lähtökohdat

- Päätieverkko on keskeinen osa valtakunnan aluerakennetta, ja sen palvelukyvyllä on valtakunnallisesti iso merkitys elinkeinoelämälle ja alueiden kehittymiselle. Alue- ja yhdyskuntarakenne sekä päätiestöön kohdistuvat tarpeet muuttuvat jatkuvasti.
- Pääteiden esisuunnitteluun, hankkeiden priorisointiin sekä kunnossapidon ja liikenteen palveluiden ohjaamiseen tarvitaan valtakunnalliset ja ajan tasalla olevat toimintalinjat.
- Tiehallinnon vuonna 2007 julkaisema *Pääteiden kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat* pohjautui silloiseen liikennepolitiikan, -hallinnon ja suunnittelun toimintaympäristöön, joka on sittemmin muuttunut.
- Pääteiden tienpidon suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan verkon luokittelua. Toimintalinjojen laatimisen lähtökohtana on ollut vuonna 2013 valmistunut *Palvelutaso ja liikenneverkko* -työssä esitetty luokitus, jota ei ole vahvistettu käyttöön. Verkkoa voidaan tarkistaa toimintalinjatyön yhteydessä.
- Käyttäjälähtöiseen palvelutasoajatteluun perustuvaa suunnittelua on kehitetty vuoden 2012 selonteon pohjalta ja sovellettu useissa liikennejärjestelmä- ja yhteysvälisuunnitelmissa. Valtakunnalliset linjaukset ja tarkoituksenmukainen yhdenmukaistaminen puuttuvat.
- Nyt laadittavat *Keskeisen päätieverkon toimintalinjat* tehdään noin 10 vuoden aikajänteelle.

Tavoiteperusta

- Keskeisten pääteiden toimintalinjojen liikennepoliittinen perusta on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan konsernistrategiassa 2016–2020, joka toteuttaa pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelmaa.

Strategiset tavoitteet

Innovatiiviset viestintä- ja liikennepalvelut ylläpitävät hyvinvointia ja luovat kestävää kasvua sekä kansallista kilpailuetua

Tiedon hyödyntämisestä syntyy uutta liiketoimintaa sekä käyttäjälähtöisiä ja luotettavia palveluita

Liikenne- ja viestintäverkot muodostavat edellytykset yhteiskunnan kehittymiselle ja uudistumiselle.

Läpi-leikkaavat teemat

Asiakastarpeet

Liikenteen turvallisuus

Energiareformi

Kustannustehokkuus

Toimintavarmuus

- Liikenne- ja viestintäinfrastruktuuri tukee koko yhteiskunnan kehitystä. Infra muodostaa alustan, jossa tieto ja älykkäät järjestelmät kohtaavat ja toimivat. Infra alustana mahdollistaa uusia liiketoimintamalleja, uusia liikenteen palveluita. Uudet palvelut ja ansaintalogiikat, liikenteen automatisoituminen sekä muuttuvat asiakastarpeet edellyttävät uudenlaisia joustavia verkkoratkaisuja. Toimintavarma infrastruktuuri kattaa liikenneinfrastruktuurin lisäksi energia- ja tietoliikenneverkot.

Vuosien 2007 ja 2016 toimintalinjatöiden vertailua

Pääteiden kehittämisen tavoitteet ja toimintalinjat (2007)

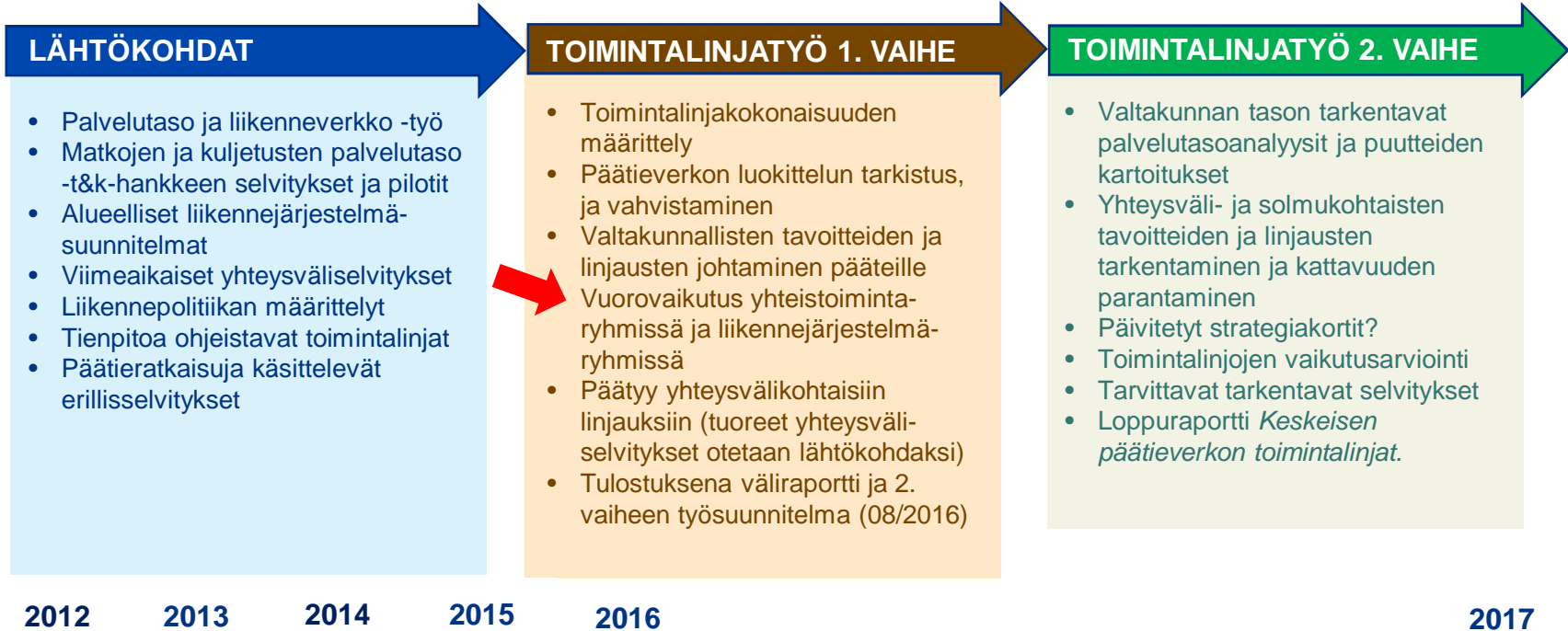
- Runkotieverkon (3 140 km) tavoitetaso ja kehittämissuunnitelma.
- Yhtenäisin perustein yhteysväleittäin (38 kpl) laaditut kehittämissuunnitelmat ja strategiakortit (runkotiet + vilkkaimmat yhteysvälit muista pääteistä)
- Liikennepolitiikassa haettiin pitkäjänteisyyttä ja strategista suunnitelmaa kehittämistarpeista (ohjelmoinnin pohjaksi).
- Runkoteillä tavoitteena yhteysväleittäin yhtenäinen laatu, turvallinen 100–120 km/h sekä päätien ja maankäytön selvä erottelu. Runkoteiden ulkopuolella enemmän vaihtelua paikallisten olosuhteiden mukaan. Muiden pääteiden vilkkaimmilla osuuksilla pääosin ”turvallinen 100 km/h”.
- Kohtaamisonnettomuuksien merkittävä vähentäminen ajosuuntien rakenteellisessa erottelulla keskeinen tavoite.
- Tavoitetilassa 720 km uutta moottori- tai 4-kaistaista tietä ja 700 km uutta keskikaiteellista ohituskaistatietä. Keskikaidetie oli uusi tietyppi. Tavoitetilan 2030 hinta 6 500 M€

Keskeisten pääteiden toimintalinjat (2016)

- Käyttäjälähtöiseen palvelutasojatteluun perustuva tavoitemäärittely keskeiselle päätieverkolle (8 400 km) ja raskaan liikenteen runkoyhteyksille (2 800 km).
- Lähtökohtana jo laadittuja yhteysvälisuunnitelmia. Laajaa suunnittelukierrosta ei toisteta. Strategiakortteja päivitetään.
- Liikennepolitiikan keskeiset tavoitteet ovat digitalisaation ja uusien liikenteen palvelujen edistäminen ja infra alustana.
- Tekniset tavoitteet perustellaan käyttäjien palvelutasotarpeilla. Runkoyhteyksillä palvelutasolähtöiset tavoitetilat ovat hyvin samanlaiset kuin vuoden 2007 tavoitetilat. Muulla päätieverkolla tavoitetiloista enemmän joustoa paikallisten tarpeiden mukaan.
- Turvallisuuskehitys on ollut myönteinen, mutta tavoite on edelleen tärkeä. Elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet aiempaa tärkeämpiä.
- Vuoden 2007 jälkeen pääteihin investoitu 2 000 M€ Nyt liikennepolitiikan painopiste on uusinvestointien sijaan korvausinvestoinneissa.

Toimintalinjatyön vaiheet

Finnish Transport Agency



2012

2013

2014

2015

2016

2017

Päätieverkon luokittelu

Verkkomäärittelyn tarkoitus

- Tukea maankäytön, liikennejärjestelmän ja yhteysvälien pitkäjänteistä suunnittelua ja kehittämistä.
- Tulkita verkkojen valtakunnalliset roolit osana aluerakennetta ja -kehitystä.
- Turvata ylläalueellisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus ja turvallisuus elinkeinoelämän ja alueiden kilpailukyvyyn takia.
- Viestiä maankäytön suunnitteluun ja elinkeinoelämälle keskeisen verkon palvelusovaatimuksista ja tavoitteista (kehityksen suunnasta).
- Osoittaa keskeisestä verkosta kaikkein tärkein päätieverkon osa, jonka kehittämisedellytysten turvaamisella mm. maankäytöstä erillään pitämisellä on selvä valtakunnallinen intressi.

Verkkomäärittelyn merkitys

- Verkkomäärittely on luonteeltaan yhteenveto yhteysvälien ja solmujen merkityksistä ja niille kohdistuvista tarpeista.
- Verkkomäärittely voi muuttua ajan myötä tarpeiden ja merkitysten muuttuessa (mutta käytännössä verkko on melko pysyvä).
- Verkolla palvelutasotavoitteet sovitetaan kohteen ominaisuuksiin ja tarpeisiin. Verkollisesta asemasta ei väistämättä seuraa palvelutasopuutetta eikä toimenpiteiden tarvetta.
- Verkkomäärittely ei sellaisenaan ole valtakunnallisten investointien priorisointiperuste, vaan kohteiden tärkeys määräytyy tarpeiden ja palvelutasopuutteiden perusteella.
- Verkollinen asema on kuitenkin yksi suunnitteluperuste, mikä ohjaa noudattamaan verkon tavoitteita sekä ratkaisuja ja suunnitteluperiaatteita. Keskeisen verkon runkoyhteyksillä on muuta verkkoa korkeammat palvelutasotavoitteet ja tiukempi suhtautuminen maankäyttöön.

Palvelutaso- ja liikenneverkko -työssä käytetyt lähtökohdat tieverkon luokittelulle

- Keskusten väestömäärät ja kehitysennusteet, valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet ja aluerakenteen kehityskuva.
- Yhteysvälin rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa (käytettyjä aineistoja olivat: Satamien takamaatutkimus, ALLI- kartta-aineisto, TEN-T-verkko ja sen perusteet, runkoverkkoesitys ja sen perustelut).
- Alueiden elinkeinoelämän rakenne ja palvelutarve (ALLI, kaupunki- ja maaseutuluokitus, maakuntien väliset henkilö- ja tavaravirrat).
- yhteysvälin merkitys elinkeinoelämän kannalta ja maakuntien välisessä henkilöliikenteessä (pitkämatkainen henkilöliikenne, raskaan liikenteen määrät yhteysväleillä, nykyiset luokittelut).
- Keskuksen merkitys alueellisen palvelevuuden näkökulmasta (seutukunnan koko, logistiikka-alueet, lentoasemat, satamat, yliopistot ja korkeakoulut, kasvuennusteet).
- Solmukohtan merkittävyys liikennejärjestelmässä (rajanylityspaikat, matkakeskukset, ratapihat, kansainvälisen liikenteen merkitys).
- Paljon liikennettä synnyttävien toimintojen sijainti yhteysväleillä (logistiikka-alueet, liikenteen määrä).
- Nykyiset tieluokittelut ja palvelutasotyö.
- Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuvat, meriliikenteen skenaariot, Venäjän liikenteen ennusteet, ja muut ennusteet.

Keskeinen päätieverkko ja raskaan liikenteen runkoyhteydet

Tästä verkkomäärittelystä ei ole päätöksiä. Verkkoa voidaan tarkistaa toimintalinjatyön yhteydessä.

- Pääteitä (13 300 km) ovat maantiet, jotka LVM on maantielain mukaan määrännyt valta- tai kantateiksi.
- Päätieverkon palvelutasolähtöinen luokitus (*Palvelutaso ja liikenneverkko* 2013) määrittelee keskeisen päätieverkon ja sen tärkeimmän osan suunnittelun ja päätöksenteon avuksi:
 - **Keskeinen päätieverkko** (8 400 km) yhdistää maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset ja sillä on merkittävä rooli elinkeinoelämän kuljetuksissa. Verkko sisältää tärkeimmät kansainväliset reitit ja kattavan TEN-T -verkon. Kuljetusten määrä yhteysväleillä on yli 0,5 miljoona tonnia vuodessa (KVL raskas noin 150 ajon/vrk).
 - **Raskaan liikenteen runkoyhteydet** (2 800 km) yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuskeskukset ja palvelevat ensisijaisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä, kuten suurimpia vienti- ja tuontikuljetuksia. Valtakuntaa ”kutistava” pääteiden keskeisin osa. Yhteysvälin KVL pääosin yli 6 000 ajon./vrk. Raskaan liikenteen kuljetusten määrä yli 2 miljoonaa tonnia vuodessa (KVL raskas yli 600 ajon./vrk).

Päätieverkon luokittelu

- Raskaan liikenteen runkoyhteydet
- Muu keskeinen päätieverkko
- Muu päätieverkko



Tavoitteet

Yleistavoitteet

Tulkitsevat liikennepoliittiset ja muut valtakunnalliset tavoitteet asioiksi, joihin pääteiden palvelutasossa kiinnitetään huomiota ja joihin halutaan vaikuttaa.

Toimivat palvelutasotavoitteiden perusteluna ja linkkinä yleisempiin päämääriin (mm. vaikutusten arvioinnissa).

Palvelutasotavoitteet

Tarkentavat matkojen ja kuljetusten toimivuuteen ja turvallisuuteen kohdistuvat yleistavoitteet päätieverkon eri osissa tavoiteltaviin matkojen ja kuljetusten palvelutason ominaisuuksiin

Tarkentavat turvallisuuden, ympäristön, talouden ja älykkyyden yleistavoitteet määrällisiksi vaikutustavoitteiksi ja/tai väylien ja liikenteen ominaisuuksiin kohdistuviksi.

Ratkaisuperiaatteet

Linjaavat tien parantamisen, kunnossapidon ja liikenteen palveluiden suunnitteluperusteita toteuttamaan asetettuja tavoitteita.

Kuvaavat verkon, kunnossapidon ja liikenteen palveluiden tavoiteltavia ominaisuuksia eri toimintaympäristöissä.

Yhdenmukaistavat valtakunnallisesti merkittäviltä osin yhteysvälikohtaisten ratkaisuperiaatteiden (suunnitteluperusteiden) määrittelyä.

Ehdotus pääteiden yleistavoitteiksi

Luonnos
4.4.2016

Finnish Transport Agency

PÄÄMÄÄRÄT	TAVOITTEET
<p><i>Toimiva ja turvallinen arki</i></p> <p><i>Kilpailukykyinen elinkeinoelämä</i></p> <p><i>Älykäs liikkuminen</i></p> <p><i>Kehittyvät alueet</i></p> <p><i>Kestävä yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> Toimivuus. Liikenteen ja yhteyksien toimivuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä parantamalla valtakunnallisia ja seudullisia yhteyksiä. Turvallisuus. Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneympäristö tukee turvallista ajamista ja liikkumista. Ammattikuljettajille tie on turvallinen työympäristö, ja kuljetusten turvallisuusriskit ovat pienet. Ympäristönsuojelu. Tieliikenteen ja tienpidon ympäristöhaitat ovat mahdollisimman pienet. Tienpidon ratkaisuilla edistetään ympäristön kannalta kestävää maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta. Liikenneympäristö tukee kestäviä kulkutapa-, ajoneuvo- ja ajotapavalintoja. Taloudellisuus. Liikenneympäristö tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja. Teiden kehittäminen ja kunnossapito perustuvat pitkällä aikavälillä kustannustehokkaisiin valintoihin. Älykkyys. Digitalisaation ja automaation tuomat mahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti. Liikenneympäristö tukee liikkumisen automaation ja uusien palvelujen kehitystä. Keli-, sää- ja liikennetieto on korkealaatuista.

Ehdotus pääteiden valtakunnallisiksi palvelutasotavoitteiksi

Luonnos
4.4.2016

Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on yhtenäinen ja korkea matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Pitkämatkaiselle liikenteelle turvataan hyvä ja tasainen matkanopeus. Matka-ajat ovat ennakoitavia. Liikkuminen koetaan turvalliseksi kaikilla matkoilla.

Ajantasaiset liikennetiedot tukevat matka-aikojen ennakkointia ja uusien palveluiden kehittymistä.

Korkeatasoinen, lähes kaikki ajotilanteet kattava (taso 3) liikenteen automaatio mahdollistetaan moottoriteillä sää- ja keliolosuhteiden salliessa.

Muulla keskeisellä päätieverkolla on liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Pitkämatkaiselle liikenteelle turvataan mahdollisimman tasainen matkavauhti. Matka-ajat ovat useimmiten ennakoitavia. Liikkuminen koetaan turvalliseksi useimmilla matkoilla.

Ajantasaiset liikennetiedot tukevat matka-aikojen ennakkointia ja uusien palveluiden kehittymistä vilkasliikenteisellä verkon osalla

Keskeisten pääteiden liikenneturvallisuus paranee selvästi

Koko tieliikenteessä kuolee vuonna 2020 enintään 136 ja loukkaantuu 5 750 henkilöä. Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä on alhaisempi henkilövahinkoriski kuin muulla keskeisellä päätieverkolla.

Keskeisten pääteiden tienpidossa tehdään ympäristön kannalta vastuullisia valintoja

Keskeisen päätieverkon liikenteen melulle altistuminen vähenee kaupunkiseuduilla. Pääteiden I lk pohjavesialueiden pilaantumisriski pienenee. Päättiet on sovitettu maisema- ja kulttuuriympäristöihin. Teiden, tienpidon ja tieliikenteen haitat luonnonympäristölle ovat mahdollisimman pienet. Pääteiden maankäyttö tukeutuu olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja liittyy päätiehen turvallisesti ja sujuvasti.

Pääteiden tienpito on taloudellisesti tehokasta

Pääteiden kunnosta on hyvälaatuista tietoa. Päätieomaisuuden elinkaarikustannukset pidetään mahdollisimman alhaisina oikea-aikaisella ja oikein kohdistetulla kunnossapidolla. Pääteiden parantamisratkaisut ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia.

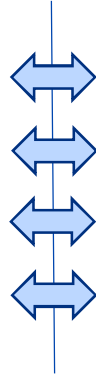
Tarkasteltavat ratkaisuperiaatteiden teemat ja ympäristöt

Tienpito (eri toimintaympäristöissä)

- Nopeustavoite
- Poikkileikkaus *Sivut 17-19*
- Pääliittymien tyypit
- Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen erottelu
- Maankäytön suhde päätiehen

Kunnossapito ja liikenteen palvelut (kaikissa toimintaympäristöissä)

- Hoidon taso *Sivu 20*
- Tien kunto ja elinkaari
- Liikenteen tiedotus ja ohjaus
- Joukkoliikenteen yhteydet ja informaatio
- Raskaan liikenteen palvelualueet, tauko- ja lepopaikat



Toimintaympäristöt

- Maaseutujaksot
 - Suuri pitkämatkaisen liikenteen osuus
 - Sekaliikennetiet palvelevat myös paikallista liikennettä
- Seudullisen liikenteen jaksot
 - Suuri seudullisen työssäkäynnin ja asiointiliikenteen osuus
- Kaupunkijaksot
 - Suurten ja keskisuurten kaupunkien yhdyskuntarakenteen sisällä
 - Pitkämatkainen päättävä ja läpikulkeva liikenne sekoittuvat seudulliseen ja paikalliseen liikenteeseen

Verkon osat

- Keskeiset päätiet yleisesti
- Raskaan liikenteen runkoyhteydet erityisesti
- Muilla pääteillä lisäksi huomioitavaa

Ehdotus teknisistä tavoitteista ja ratkaisuperiaatteista maaseutujaksoilla

Luonnos
4.4.2016

- M1.** Nopeustavoitteena on turvata jatkuva vähintään 80 km/h erityisesti raskaan liikenteen runkoyhteyksillä. Nykyiset 100 km/h on tavoiteltavaa säilyttää koko keskeisellä päätieverkolla.
- M2.** Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kannalta tärkeillä jaksoilla nopeustavoitteena on kesällä 100 km/h.
- M3.** Turvallinen ohitusmahdollisuus säännöllisin välein. Mahdolliset ohituskaistat toteutetaan aina keskikaiteellisina.
- M4.** Uusia leveäkaistateitä tai 4-haaraliittymiä ei tehdä, ja nykyisiä muutetaan turvallisemmiksi.
- M5.** Kiertoliittymä ei sovi liittymäratkaisuksi.
- M6.** Tienvarsiasiatukseen kohdilla kevyt liikenne erotellaan tarvittaessa omille väylilleen tai rinnakkaisverkolle. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin tienvarsiasiatukseen kohdissa.
- M7.** Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.
- M8.** Yksittäisten asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.

Ehdotus teknisistä tavoitteista ja ratkaisuperiaatteista seudullisen liikenteen jaksoilla

Luonnos
4.4.2016

- S1.** Nopeustavoitteena moottoritiejaksoilla vähintään 100 km/h ja muilla jaksoilla vähintään 80 km/h.
- S2.** Poikkileikkauksen mitoituksella varmistetaan ensisijaisesti työmatkaliikenteen sujuvuus.
- S3.** Liittymiä karsitaan ja turvataan pääsuunnan tasainen 80 km/h ja riittävä välityskyky erityisesti raskaan liikenteen runkoyhteyksillä.
- S4.** Varmistetaan turvallinen ja sujuva päätielle liittyminen kustannustehokkaalla liittymäratkaisulla.
- S5.** Tienvarsiasiatukseen kohdilla paikallinen liikenne ja kevyt liikenne pyritään erottelemaan rinnakkaiselle verkolle. Risteämiset tehdään turallisiksi.
- S6.** Taajamien sisäinen liikenne hoidetaan ensisijaisesti paikallisella verkolla. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin.
- S7.** Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.
- S8.** Yksittäisten asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.

Ehdotus teknisistä tavoitteista ja ratkaisuperiaatteista kaupunkijaksoilla

Luonnos
4.4.2016

- K1.** Jos päätien suuntaisen pitkämatkaisen liikenteen määrä on suuri, on nopeustavoite moottoritiejaksoilla vähintään 100 km/h ja muilla jaksoilla vähintään 80 km/h.
- K2.** Kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan.
- K3.** Turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen sujuva läpikulku tai sisääntulo kaupunkialueen terminaaleihin.
- K4.** Kaupungin sisäinen liikenne hoidetaan ensisijaisesti paikallisella verkolla.
- K5.** Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.

Kunnossapidon ja liikenteen palveluiden tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet kaikissa toimintaympäristöissä

Luonnos
4.4.2016

KLP1. Tien hoitoluokka määräytyy hoidon valtakunnallisten linjausten mukaan. Hoitotason muutokohdista tiedotetaan.

KLP2. Tien ja siltojen kunto on vähintään tyydyttävä. Korjausvelkaa ei kerry. Pääteillä ei ole painorajoitettuja siltoja.

KLP3. Tie-, keli-, sää- ja liikennetietopalvelut ovat korkeatasoiset raskaan liikenteen runkoyhteyksillä ja muilla vilkasliikenteisillä pääteillä.

KLP4. Tiedotus, varoitukset, vaihtuvat nopeusrajoitukset ja ohjaus erityisissä ongelmakohdissa ja koko E18-käytävässä.

KLP5. Raskaan liikenteen käytössä on riittävät tauko- ja lepopaikat kuljetusketjujen oikeissa kohdissa.

Toteutusperiaatteet

Ehdotus toimintalinjojen soveltamisen ja pääteiden suunnittelun toteutusperiaatteista

Luonnos
4.4.2016

TP1. Tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet eivät ole ohjeita standardiratkaisuista. Kaikkien tiejaksojen ja yhteysvälien suunnittelussa otetaan huomioon tien ja liikenteen ominaisuudet, olosuhteet ja erityispiirteet. Raskaan liikenteen runkoyhteydet on perusteltua suunnitella korkeatasoisiksi, jotta niiden pitkän aikavälin kehittämisedellytyksiä ei rajoiteta maankäytöllä.

TP2. Erikoiskuljetusten, HCT-rekkojen sekä eri toimialojen kuljetusreittien vaatimusten mukaiset erityistarpeet otetaan huomioon suunnitteluratkaisuissa.

TP3. Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on keskeinen valintakriteeri kaikissa ratkaisuissa. Tällöin otetaan huomioon vaikutukset kansalaisille, elinkeinoelämälle, tien- ja kadunpitäjille (investoinnit, kunnossapito) ja ympäristöön.

TP4. Ensimmäisessä vaiheessa viedään eteenpäin kohteita, jotka ”maksavat itsensä takaisin” noin 10 vuodessa vaikka liikenne ei kasva nykyisestä. Ajatuksena on, että jo akuuttien ongelmien korjaamisessa ei ole järkevää odottaa teknologisen ja palvelujen kehityksen mahdollisia ratkaisuja tulevaisuudessa.

TP5. Jos päätie on perusteltua parantaa palvelemaan myös paikallista liikennettä, on tästä kaupungille koitua hyöty otettava huomioon investoinnin rahoitusosuuksissa.

TP6. Yhteysvälien pitkän aikavälin tavoitetilat määritetään vastaamaan valtakunnallisten toimintalinjojen tavoitteisiin sekä alueellisten liikennejärjestelmä- ja maankäyttösuunnitelmien tavoitteisiin.

TP7. Pitkän aikavälin teknisiä ratkaisuja tutkitaan eri skenaarioissa, joissa otetaan huomioon mm. digitalisaation, automaattiajamisen ja liikenteen uusien palveluiden vaikutukset.

TP8. Pääteiden suunnitelmien yhteensopivuus eri toimijoiden suunnitelmien ja päätösten kesken varmistetaan suunnittelun aikaisella yhteistyöllä ja osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

Kysely keskeisen tieverkon toimintalinjoista

- Linkki kommentointikyselyyn on täällä: <http://forms.strafica.fi/kestit>
- Vuorovaikutuksen yhtenä tarkoituksena on koota palautetta toimintalinjojen luonnoksista ja ehdotuksia niiden muokkaamiseksi.
- Liikennejärjestelmäryhmien kokouksessa Liikenneviraston yhteyshenkilö esittelee toimintalinjojen luonnokset, ja tämän jälkeen käydään yleiskeskustelua.
- Tällä kyselyllä toivomme Sinulta yksityiskohtaisempia kannanottoja linjausluonnoksiin, jotka on esitetty saamassasi ennakkoaineistossa.

- Kiitos!