



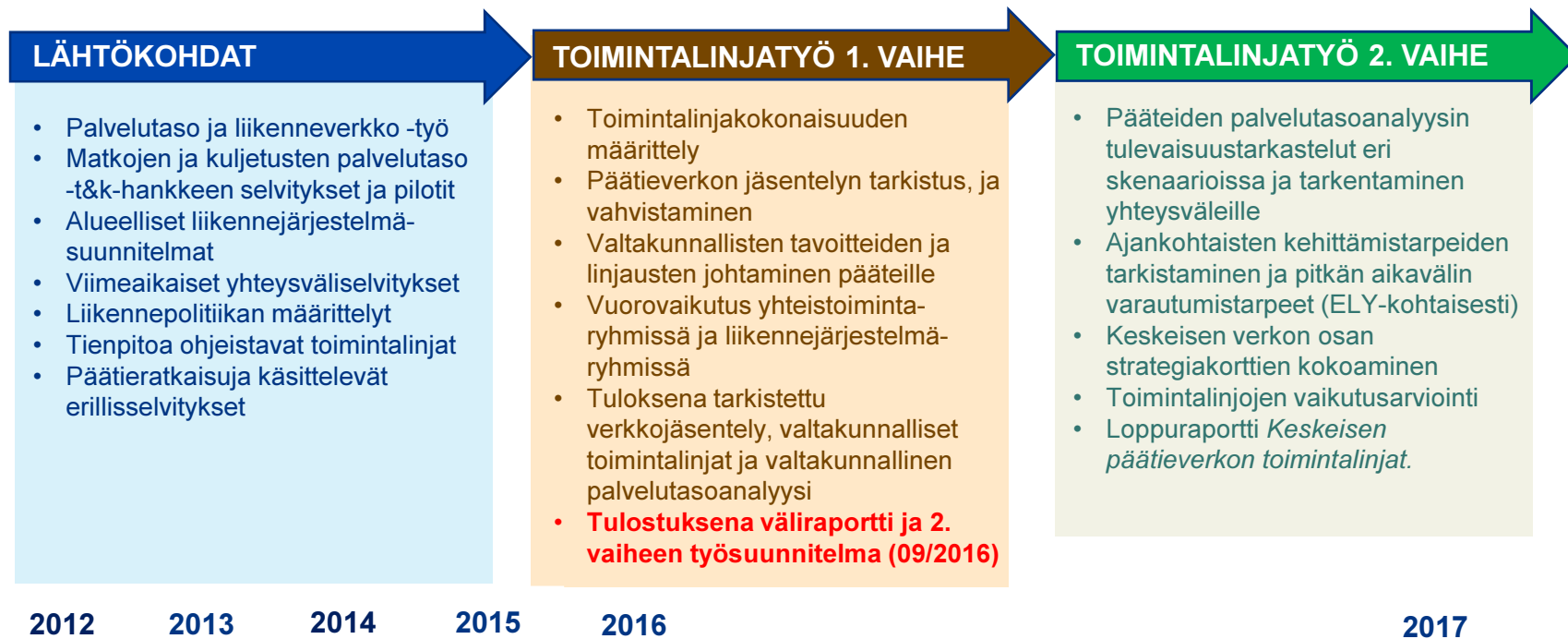
Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, *luonnos*

Esittelyaineisto, tiivistetty versio 7.9.2016

Johdanto

- 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 on käyty keskustelua kevään kuluessa
 - a) Liikenneviraston ja ELY-keskusten välisissä yhteistyöverkostoissa sekä
 - b) Alueellisissa liikennejärjestelmäryhmissä
- Vuorovaikutuksen tarkoituksena kevään 2016 aikana on ollut
 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

Toimintalinjatyön vaiheet



Palvelutaso- ja liikenneverkko -työssä (v. 2013) käytetyt lähtökohdat tieverkon luokittelulle – tämä ollut pohjana

- 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 yhteysvälillä (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

Keskeinen päätieverkko (8 472 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 (3 575 km) yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja palvelevat ensisijaisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä, kuten suurimpia vienti- ja tuontikuljetuksia. Valtakuntaa ”kutistava” keskeisen päätieverkon 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).

Toimintalinjatyössä on tarkistettu raskaan liikenteen runkoyhteyksien laajuutta seuraavasti

- Runkoyhteyksiin on lisätty: Vt 2 ja vt 12 kokonaan, Vt 9 Jyväskylä–Kuopio, Vt 13 Lappeenranta–Nuijamaa sekä Vt 19/vt 8 Jalasjärvi–Kokkola
- Runkoyhteyksistä on siirretty muuhun keskeiseen verkkoon: Vt 26
- Keskeiseen verkkoon on lisätty Kt54
- Keskeisen päätieverkon laajuutta ei ole muilta osin tarkistettu, koska edellyttäisi kriteerien moninaisuuden takia koko verkon uudelleentarkastelua.



Tarkasteltavat ratkaisuperiaatteiden teemat ja ympäristöt

Tienpito eri toimintaympäristöissä

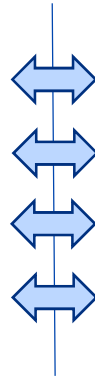
- Nopeustavoite
- Poikkileikkaus
- Pääliittymien tyypit
- Paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen erottelu
- Maankäytön suhde päätiehen

kalvot 7 - 9

Kunnossapito ja liikenteen palvelut kaikissa toimintaympäristöissä

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

kalvo 10



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 päätyvä 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

- 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 leveäkaistateitä tai 4-haaraliittymiä ei tehdä, ja nykyisiä muutetaan turvallisemmiksi.
- Kiertoliittymä ei sovi liittymäratkaisuksi (kuin poikkeustapauksissa).
- Tienvariasutuksen kohdilla kevyt liikenne erotellaan tarvittaessa omille väylilleen tai rinnakkaisverkolle. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin tienvariasutuksen kohdissa.
- Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.
- Yksittäisten asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.

Ehdotus teknisistä tavoitteista ja ratkaisuperiaatteista seudullisen liikenteen jaksoilla

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

Ehdotus teknisistä tavoitteista ja ratkaisuperiaatteista kaupunkijaksoilla

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

Kunnossapidon ja liikenteen palveluiden tekniset tavoitteet ja ratkaisuperiaatteet kaikissa toimintaympäristöissä

- Tien hoitoluokka määräytyy hoidon valtakunnallisten linjausten mukaan. Hoitotason muutoskohdista tiedotetaan.
- Tien ja siltojen kunto on vähintään tyydyttävä. Korjausvelkaa ei kerry. Pääteillä ei ole painorajoitettuja siltoja.
- Tie-, keli-, sää- ja liikennetietopalvelut ovat korkeatasoiset raskaan liikenteen runkoyhteyksillä ja muilla vilkasliikenteisillä pääteillä.
- Tiedotusta, varoituksia, vaihtuvia nopeusrajoituksia ja ohjausta käytetään erityisissä ongelmakohdissa ja koko E18-käytävässä.
- Raskaan liikenteen käytössä on riittävät tauko- ja lepopaikat kuljetusketjujen oikeissa kohdissa.
- Markkinaehtoisilla toimijoilla on mahdollisuus tuoda saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.

Ehdotus toimintalinjojen soveltamisen ja pääteiden suunnittelun toteutusperiaatteista

- 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.
- Erikoiskuljetusten, HCT-rekkojen sekä eri toimialojen kuljetusreittien vaatimusten mukaiset erityistarpeet otetaan huomioon suunnitteluratkaisuissa.
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on keskeinen valintakriteeri kaikissa ratkaisuissa. Tällöin otetaan huomioon vaikutukset kansalaisille, elinkeinoelämälle, tien- ja kadunpitäjille (investoinnit, kunnossapito) ja ympäristöön.
- 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.
- Jos päätie on perusteltua parantaa palvelemaan myös paikallista liikennettä, on tästä kaupungille koitua hyöty otettava huomioon investoinnin rahoitusosuuksissa.
- Yhteysvälien pitkän aikavälin tavoitetilat määritetään vastaamaan valtakunnallisten toimintalinjojen tavoitteisiin sekä alueellisten liikennejärjestelmä- ja maankäyttösuunnitelmien tavoitteisiin.
- Pitkän aikavälin teknisiä ratkaisuja tutkitaan eri skenaarioissa, joissa otetaan huomioon mm. digitalisaation, automaattiajamisen ja liikenteen uusien palveluiden vaikutukset.
- Pääteiden suunnitelmien yhteensopivuus eri toimijoiden suunnitelmien ja päätösten kesken varmistetaan suunnittelun aikaisella yhteistyöllä ja osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.

Työstä saatuja näkemyksiä ja niiden huomiointi

ELY-keskuksista, maakunnista, kunnista ja Trafista esitetyjä kommentteja...

- *Pääteiden valtakunnallisia toimintalinjoja pidetään tarpeellisina*
- *Verkkojäsentely herättää huolia oman alueen pääteiden merkityksen ja investointitarpeiden unohtamisesta*
- *Runkoyhteyksiin ehdotetaan nostettavaksi vt 2, vt 6 ja vt 23 (Joensuuhun) sekä vt 19/8 (Seinäjoki–Kokkola)*
- *Keskeiseen verkkoon ehdotetaan mm. vt 18 ja kt 67*
- *Kiertoliittymälinjauksesta halutaan sallivampi*
- *Paikallisen ja seudullisen liikenteen merkityksestä on paikasta riippuen erilaisia kantoja (pääties pelkästään pitkämatkaisen liikenteen ehdoilla vs. pääteillä selkeä rooli kaupunkiseutujen liikenteessä)*
- *Nopeuden turvallisuusvaikutuksen kunnioittaminen (100 km/h vain keskikaiteilla alle LVM nopeusrajoitusohjeen mukaisilla liikennemäärillä)*

...ja niiden vaikutuksia toimintalinjatyön sisältöön

- Toimintalinjat pyritään aiempaa selkeämmin tekemään suunnittelun linjauksiksi – toisin sanoen yritetään estää mahdollinen väärinkäsitys investointiohjelmasta
- Raskaan liikenteen runkoyhteydet on tarkistettu liikennemäärien perusteella
- Keskeisen verkon laajuutta ei ole tarkistettu kriteerien moninaisuuden takia
- Kaikkia teknisiä linjauksia (kuten liittymät) on selostettu ja perusteltu raportissa pyrkien vastaamaan myös kommenttien havaintoihin