



Keskeisen päätieverkon toimintalinjat

Tytti Viinikainen

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmätyöryhmän kokous
21.4.2017



Taustaa

- Työtä esitely aiemmin Kanta-Hämeen liikennejärjestelmätyöryhmässä keväällä 2016 (kuulemiskierros työn 1. vaiheesta) sekä tilannekatsauksena syyskuussa 2016
- Työn valmistuu kokonaisuudessaan huhtikuun lopulla ja raportti julkaistaan Liikenneviraston sarjassa (www.liikennevirasto.fi/julkaisut)
- Toimintalinjat käsitellään ja hyväksytään Liikennevirastossa Suunnittelu ja hankkeet –osaston johtoryhmässä -> kyse suunnittelun ohjauksesta, ei investointilistasta tai ohjelmoinnista
- Mitä muita valtakunnallisia toimintalinjoja työn alla 2017: Maantiet kaupungeissa; Rataverkon kokonaiskuva ja toimintalinjat; Erikoiskuljetusreitit; Vähäliikenteiset radat; Raakapuuterminaalit



Yhteenvedo toimintalinjoista

Mitä on tehty ja miksi

- On määritelty keskeisen päätieverkon yleistavoitteet, palvelutasotavoitteet ja ratkaisuperiaatteet sekä verkon jäsentely - jotta voidaan turvata verkon kehittämisedellytykset
- Merkittävänä näkökulmana on ollut pitkämatkainen raskasliikenne

Mihin käytetään, mihin vaikuttaa

- Ennen kaikkea suunnittelun ohjaukseen – eli kyse suunnitteluperiaatteista

Mikä voi muuttua

- Selkeyttää hämmennyksen tilaa, johon pääteiden suunnittelussa on viimevuosina ajauduttu
- Ylimitoitettuja suunnitelmia ei tehdä
- Kunnossapito ja ylläpito ei näillä linjauksilla muutu
- Joitain vähäisiä muutoksia voi tulla maanteiden toiminnalliseen luokitukseen (valta-, kanta- ja seututiet)
 - Esim. valtatieä, joiden liikenteellinen rooli ei ole enää välittää pitkämatkaista liikennettä, voidaan myöhemmin muuttaa kantateiksi, jolloin niitä voidaan paremmin hyödyntää paikallisen liikenteen tarpeisiin

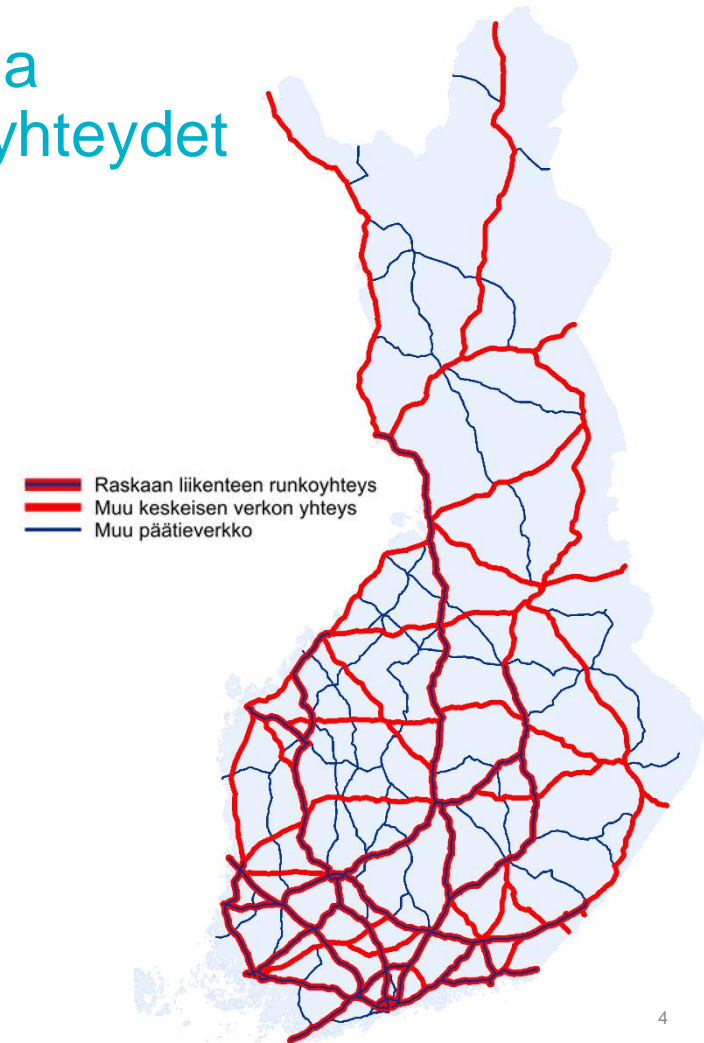


Keskeinen päätieverkko ja raskaan liikenteen runkoyhteydet

Keskeinen päätieverkko (~8 500 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).

.... Jonka osana

Raskaan liikenteen runkoyhteydet (~3 500 km), jotka yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset 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).





Suunnitteluperusteet:

Nopeustasot ja kapasiteetti

Maaseutujaksot

- 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 ei tehdä ja nykyisiä muutetaan turvallisemmiksi.

Seudullisen ja kaupunkiliikenteen jaksot

- Nopeustavoitteena moottoritiejaksoilla vähintään 100 km/h ja muilla jaksoilla vähintään 80 km/h. Kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan. Kaupunkien läpi- ja ohikulkuteillä voidaan myös sovittaa paikallisten olosuhteiden mukaan, jos päätien pitkämatkaisen läpi- tai ohikulkuliikenteen **määrä** on pieni.
- Seudullisen liikenteen jaksoilla turvataan riittävä välityskyky erityisesti raskaan liikenteen runkoyhteyksillä. Mitoittavana liikenteenä on työmatkaliikenne.
- Kaupunkialueilla turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja linja-autojen sujuva läpikulku tai sisääntulo terminaaleihin.



Suunnitteluperusteet: *Liittymät*

Maaseutujaksot

- 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 asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.

Seudullisen ja kaupunkiliikenteen jaksot

- Varmistetaan turvallinen ja sujuva päätielle liittyminen kustannustehokkaalla liittymäratkaisulla.
- Yksittäisten asuinkiinteistöjen liittymiä sekä maa- ja metsätalousliittymiä vähennetään.



Suunnitteluperusteet:

Maankäytön suhde päätiehen ja liikenteen erottelu

Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä maastokäytävässä keskeisellä päätieverkolla.

Maaseutujaksot

- Tienvarsiasutuksen kohdilla jalankulku- ja pyöräilyliikenne erotellaan tarvittaessa omille väylilleen tai rinnakkaisverkolle. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin tienvarsiasutuksen kohdissa.

Seudullisen ja kaupunkiliikenteen jaksot

- Tienvarsiasutuksen kohdilla paikallinen liikenne ja jalankulku- ja pyöräilyliikenne pyritään erottelamaan rinnakkaiselle verkolle. Risteämiset tehdään turvallisiksi.
- Taajamien ja kaupunkien sisäinen liikenne hoidetaan ensisijaisesti paikallisella verkolla. Keskeisen verkon ulkopuolella päätietä voidaan hyödyntää enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin.



Suunnitteluperusteet:

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 eikä alle 4,8 metrin alikulkukorkeuksia.
- Tie-, keli-, sää- ja liikennetietopalvelut ovat korkeatasoiset raskaan liikenteen runkoyhteyksillä ja muilla vilkasliikenteisillä pääteillä.
- Tiedotusta, varoituksia, vaihtuvia nopeusrajoituksia ja liikenteen vaihtuvaa ohjausta käytetään erityisissä ongelmakohdissa ja koko E18-käytävässä voimassa olevien linjausten mukaisesti.
- Markkinaehtoisilla toimijoilla on mahdollisuus tarjota raskaan liikenteen käyttöön riittävät tauko- ja lepopaikat kuljetusketjujen oikeissa kohdissa.
- Markkinaehtoisilla toimijoilla on mahdollisuus tuoda saataville vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita.



Huomioita toimintalinjojen soveltamisesta

- 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.
- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on keskeinen valintakriteeri kaikissa ratkaisuissa. Tällöin otetaan huomioon vaikutukset kansalaisille, elinkeinoelämälle, tien- ja kadunpitäjille (investoinnit, kunnossapito) ja ympäristöön.
- Jos päätie on perusteltua parantaa palvelemaan myös paikallista liikennettä, on tästä kunnalle koitava hyöty otettava huomioon investoinnin rahoitusosuuksissa.