



Väylävirasto
Trafikledsverket

Maantiet kaupunkialueilla

Kehittämisselvitys eri näkökulmien yhteensovittamisesta

Anna-Sofia Hyvönen, Heikki Metsäranta, Anne Herneoja

Maantiet kaupunkialueilla

Kehittämisselvitys eri näkökulmien yhteensovittamisesta

Väyläviraston julkaisuja

77/2023

Verkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-119-4

Tämän dokumentin sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

Anna-Sofia Hyvönen, Heikki Metsäranta, Anne Herneoja: Maantiet kaupunkialueilla - Kehittämisselvitys eri näkökulmien yhteensovittamisesta. Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisuja 77/2023. 37 sivua ja 1 liite. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-119-4.

Avainsanat: maantie, palvelutaso, alueidenkäyttö, yhteensovittaminen, yhteistyö

Tiivistelmä

Selvityksessä on tarkasteltu eri näkökulmat huomioon ottaen tavoitteita ja tarpeita, joita kaupunkialueilla oleviin maanteihin kohdistuu esimerkiksi maantien läheisyydessä tapahtuvan maankäytön tai liikenneverkolle suunniteltujen muutosten myötä.

Maanteihin ja niihin kohdistuvaan suunnitteluun vaikuttavat useat säädökset, ohjeet ja toimintatavat. Esimerkiksi maanteiden pääväylien palvelutasosta säädetään Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (933/2018), jonka mukaan (4 §) tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin maantien liikenteellinen merkitys. Erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovitettava yhteen nopeusrajoitukset

ja liikennealueiden ratkaisut paikallisten olosuhteiden ja kaupunkien maankäytön kanssa. Tienpitäjän on kuitenkin päätöstä tehdessään huomioitava pitkänmatkaisen liikenteen mahdollisimman ennakoitavan ja tasaisen matkanopeuden turvaaminen maanteiden pääväylillä.

Työssä on tarkasteltu kaupunkialueiden paikallisia olosuhteita ja kaupunkien maankäyttöä seitsemän esimerkkikohteen avulla. Tarkasteluista nousseista havainnoista on keskusteltu kahdessa Jyväskylän ja Tampereen seudun asiantuntijoille suunnatussa työpajassa, joissa pohdittiin asiantuntijoiden yhteistyön ja tavoitteiden yhteensovittamisen ratkaisuja.

Selvitys nojaa vahvasti olemassa oleviin säädöksiin ja ohjeisiin. Samalla selvitys katsoo

eteenpäin ja pyrkii vastaamaan työn aikana tunnistettuihin erilaisten näkökulmien yhteensovitustarpeisiin tarjoamalla asiantuntijoiden yhteistyöhön työkaluja. Työkalut sisältävät monialaisen yhteistyöprosessin kuvauksen, maanteiden liikenteelliseen rooliin perustuvan tyypittelyn sekä näkökulmia vaikutusten arviointiin. Asiantuntijat voivat hyödyntää työkaluja tulevissa tapauskohtaisissa tarkasteluissa.

Anna-Sofia Hyvönen, Heikki Metsäranta, Anne Herneoja. Landsvägar i stadsområden – Utvecklingsutredning om sammanjämkning av olika perspektiv. Trafikledsverket Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer 77/2023. 37 sidor och 1 bilaga. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-119-4.

Sammanfattning

Med beaktande av olika perspektiv har man i utredningen granskat målsättningar och behov som riktas mot landsvägar i stadsområden, exempelvis till följd av markanvändning som sker i närheten av en landsväg eller planerade förändringar i trafiknätet.

Landsvägar och planering av sådana påverkas av olika bestämmelser, anvisningar och strategier. Om servicenivån hos landsvägarnas huvudleder stadgas exempelvis i kommunikationsministeriets förordning (933/2018), enligt vilken (4 §) väghållaren ska se till att en tillräcklig servicenivå upprätthålls på landsvägarnas huvudleder, dock med beaktande av landsvägens trafikmässiga betydelse. Särskilt i stadsområden måste väghållaren samordna hastighetsbegränsningar och lösningar i trafikområden med lokala förhållanden och städernas

markanvändning. Vid beslutsfattande måste dock väghållaren beakta behovet av att säkerställa en så förutsägbar och jämn reshastighet som möjligt för den långväga trafiken på landsvägarnas huvudleder.

I arbetet har man med hjälp av sju exempelobjekt granskat de lokala förhållandena i stadsområden och städernas markanvändning. De upptäckter som har kommit fram vid granskningarna har diskuterats i två workshoppar riktade till experter från Jyväskylä- och Tammerforsregionen, varvid det diskuterades lösningar för sammanjämkning av experternas samarbete och målsättningar.

Utredningen stöder sig i hög grad på befintliga författningar och anvisningar. Samtidigt blickar utredningen framåt och strävar efter att svara

mot behoven att jämka samman olika perspektiv som har identifierats under arbetet, genom att erbjuda verktyg för samarbete mellan experter. Verktygen innefattar en beskrivning av den sektorsövergripande samarbetsprocessen, en typbestämning baserad på landsvägarnas trafikmässiga roll samt perspektiv på utvärdering av konsekvenser. Experterna kan utnyttja verktygen vid framtida fallspecifika granskningar.

Anna-Sofia Hyvönen, Heikki Metsäranta, Anne Herneoja. Highways in urban areas – Development report on reconciling different perspectives. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2023. Publications of the FTIA 77/2023. 37 pages and 1 appendix. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-119-4.

Abstract

The report examines aims and needs related to highways in urban areas from different perspectives, such as in terms of land use in the vicinity of highways or planned changes to the transport network.

Highways and planning related to them are affected by several regulations, guidelines and practices. For example, provisions on the service level of main highways are given in the Decree of the Ministry of Transport and Communications (933/2018), according to which the road operator shall ensure that a sufficient level of service is maintained on main highways, taking into account the traffic significance of each highway (section 4). Especially in urban areas, the road operator must reconcile speed limits and traffic areas with local conditions and urban land use. However, when making decisions, the

road operator must take into account the need to ensure the most predictable and steady possible travel speed for long-distance traffic on main highways.

The report examines local conditions in urban areas and urban land use with the help of seven example locations. The findings of the report were discussed in two workshops aimed at experts from the Jyväskylä and Tampere regions, where solutions for cooperation between experts and reconciling the different aims were discussed.

The report is based heavily on existing legislation and guidelines. At the same time, the report is forward-looking and attempts to respond to the need to reconcile different perspectives identified during the study by providing tools for

cooperation between experts. These tools include a description of the multidisciplinary cooperation process, typification based on the role of highways in transport, and perspectives on impact assessment. Experts can use the tools in future case-specific studies.

Esipuhe

Kaupunkiseutujen maanteihin kohdistuu paljon tarpeita ja vaatimuksia ja niiden kehittämisellä on hyvin moninaisia vaikutuksia. Tämän selvityksen tarkoituksena on ollut löytää keinoja näiden osin ristiriitaistenkin tarpeiden ja vaikutusten tarkasteluun.

Työssä on selvitetty eri näkökulmat huomioon ottaen tavoitteita ja tarpeita, joita kaupunkialueilla oleviin maanteihin kohdistuu. Asiaa on pohdittu nykyisten säädösten, ohjeiden ja toimintatapojen kautta, mutta samalla katsoen eteenpäin ja tunnistaen yhteistyön ja yhteensovittamisen työkaluja, joita eri näkökulmat huomioon ottavassa lähestymistavassa voidaan hyödyntää.

Aihetta on lähestytty pohtimalla maantien liikenteellistä roolia ja pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen olosuhteiden yhteensovittamista. Erityisesti kaupunkirakenteeseen integroituneen maantien osalta aihetta on ollut tarpeen käsitellä monipuolisesti myös alueidenkäytön

eri näkökulmista, jotta yhteensovittelu maantien ja kaupunkikehityksen kannalta on mahdollista toteuttaa onnistuneesti.

Työhön liittyy vahvasti pääväyläasetus, mahdolliset poikkeamistarpeet asetuksesta kaupunkialueilla sekä asetuksen mukanaan tuomat reunaehdot pääväylien eri vaiheiden suunnittelussa ja pääväylien lähi-/vaikutusalueiden alueidenkäytönsuunnittelussa. Työ ei kuitenkaan rajoitu vain pääväyliin, vaan työhön sisältyi kaikki maantiet kaupunkialueilla.

Tarkastelujen pohjalta työssä on tuotettu monialaisen yhteistyön prosessin kuvaus ja työkaluja yhteensovittelua tukevaan yhteistyöprosessiin, joita voi hyödyntää tapauskohtaisissa selvityksissä.

Selvityksen ei ole tarkoitus olla suunnitteluohje, vaan se tarjoaa lähestymistavan käsitellä maanteita kaupunkialueilla eri näkökulmat huomioiden.

Työssä on järjestetty kaksi työpajaa, joihin on kutsuttu ohjausryhmän lisäksi liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön asiantuntijoita Jyväskylän ja Tampereen kaupunkiseuduilta.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet Väylävirastosta Kaisa Reunanen-Krause (tilaajan projektipäällikkö), Tapio Ojanen, Jukka Peura, Matti Ryyänen, Ari Liimatainen ja Elisa Sanasvuori sekä ELY-keskuksista Minna Immonen (Keski-Suomi), Eeva Kopposela (Uusimaa), Minna Huttunen (Pirkanmaa).

Selvityksen ovat laatineet Anna-Sofia Hyvönen (konsultin projektipäällikkö) ja Anne Herneoja Sitowise Oy:stä sekä Heikki Metsäranta Wuutis Oy:stä. Työhön on osallistunut myös Janne Tuominen Sitowise Oy:stä.

Helsingissä marraskuussa 2023

Väylävirasto

Liikenneverkot ja palvelutaso -osasto

Sisältö

1	SELVITYKSEN TAUSTA	9
2	SUUNNITTELUN SÄÄDÖKSET JA TAVOITTEET	11
2.1	Säädöserusta	11
2.2	Suunnittelu	11
2.3	Teiden luokittelu	12
2.4	Maanteiden suunnittelua ohjaavia tavoitteita	13
2.4.1	Säädöksissä määrätyt tavoitteet	13
2.4.2	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	14
2.4.3	TEN-T-asetuksessa määritellyt tavoitteet	14
2.4.4	Eurooppatiet	14
2.4.5	Liikennepoliittiset tavoitteet	14
2.4.6	Väyläviraston tavoitteet pääteiden kehittämiseksi	15
2.5	Alueidenkäytön suunnittelua ohjaavat tavoitteet	16
3	LÄHESTYMISTAPA YHTEENSOVITTAMISEEN.....	17
4	YHTEISTYÖKESKUSTELUJEN ERILAISET NÄKÖKULMAT	19
4.1	Esimerkkejä yhteensovittamisen aiheista keskusteluissa	19
4.2	Keskustelun osapuolet ja tulokset.....	21
5	MAANTEIDEN ERILAISET ROOLIT KAUPUNKIALUEILLA	24
5.1	Ohitustie kaupungissa	24
5.2	Läpikulkutie kaupungissa	25
5.3	Sisääntulotie kaupungissa	26
6	VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN NÄKÖKULMIA	28
6.1	Saavutettavuus vaikutukset	29
6.2	Taloudelliset vaikutukset.....	31
6.3	Ympäristövaikutukset	32
6.4	Sosiaaliset vaikutukset.....	33
7	SUOSITUKSIA JA POHDINTOJA JATKOON	34

LIITE 1 ESIMERKKIKOHTTEIDEN NYKYTILAKORTIT

1 Selvityksen tausta

Tarkastelun ajankohtaisuus ja rajaukset

Kaupunkialueilla olevista maanteistä on aika ajoin tehty valtakunnallisia selvityksiä ja pyritty määrittämään yhteisiä lähestymistapoja pitkämatkaisen liikenteen, kaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiselle. Valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden yhteensovittaminen on monelta osin jo sisällä vuonna 2018 voimaan tullessa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005, jäljempänä LjMTL) sekä Väyläviraston suunnitteluohjeissa. Maankäytön suunnittelua ohjaavan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999, vuoden 2025 alusta alueidenkäyttölaki, jäljempänä MRL) uudistus on kesken. Voimassa oleva laki ei tunnista maankäytön suunnittelun kytkentöjä valtakunnalliseen tai alueelliseen liikennejärjestelmään.

Kaupunkialueella sijaitsevat maantiet tulevat yhteistyön ja suunnittelun kohteiksi silloin, kun

kaupunki kaavoittaa tai tekee liikennejärjestelmäsuunnittelua tai, kun maantien kehittämiseksi on liikenteellisiä tarpeita. Tässä selvityksessä on jäsennetty lähestymistapoja ja näkökulmia erityyppisiin tilanteisiin hyödynnettäväksi tulevilla suunnitelmissa ja selvityksissä sekä liikennejärjestelmätyössä. On selvää, että jokaisella kohteella on omat erityispiirteensä, eikä yleispätevää opastusta ole annettavissa. Suunnitelmille ja ratkaisuille asetetut tavoitteet muuttuvat ajan kuluessa, ja suunnittelun parissa työskentelevien asiantuntijoiden joukko vaihtuu. Lähestymistapoja on paikallaan tarkastella sopivin väliajoin uudelleen.

Kaupunkialueiden suunnittelussa kohtaavat eri ammattikuntien edustajat: liikennealan näkökulmia on tarpeen avata kaavoituksen ammatillisille ja kaupunkikehittämisen visioita liikenteen asiantuntijoille, jolloin myös lainalaisuuksina pidettyjä asioita tulee mahdollisesti kyseenalaistettua ja siten löydettyä uusia tapoja toimia yhteistyössä.

Selvitys nojautuu olemassa oleviin säädöksiin ja ohjeisiin, jotka määrittelevät maanteihin koh-

distuvia suunnittelutarpeita ja suunnittelun sisältövaatimuksia. Säädösperustaa on esitelty seuraavassa luvussa. Samalla selvityksen tavoitteena on katsoa eteenpäin ja löytää asiantuntijoiden yhteistyön sekä tarpeiden ja tavoitteiden yhteensovittamiseen työkaluja, joilla kaupunkialueelle tyypillisiin kehittämisen teemoihin saadaan tuotua erilaisia näkökulmia.

Maanteiden pääväylät kaupunkialueella

Useimmat merkittävät maantiet kaupunkialueilla kuuluvat maanteiden runkoverkkoon eli ovat pääväyläasetuksessa (933/2018) nimetyt maanteiden pääväyliä. Näihin maanteihin kohdistuu vahva valtakunnallinen intressi turvata pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso pääväyläasetuksessa määritellyllä tavalla. Asetuksessa annetaan tienpitäjälle kuitenkin mahdollisuus poiketa pääväylän nopeusrajoituksen vähimmäistasosta turvaten samalla pitkämatkaisen liikenteen mahdollisimman ennakoitava ja tasainen matkanopeus.

Tarve valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden yhteensovittamiselle korostuu kaupunkialueilla sijaitsevien pääväylien suunnittelussa.

Tässä työssä on pyritty luomaan työkaluja, joiden avulla maanteihin kohdistuvia suunnittelu- tarpeita sekä suunnitelmien vaikutuksia voidaan arvioida, ja tuoda näkyväksi reunaehdot maantien palvelutason turvaamiseksi erityyppisissä kohteissa.

Yhteistyöllä sopivin kokonaisratkaisu

Kaupunkialueiden maanteihin kohdistuva kehittämistarve vaatii yhteensovittamista kaupunkialueen liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön kanssa. Kyse on suunnitteluprosessista: tarvitaan oikea-aikaista yhteistyötä ja keskustelua olennaisista asioista muun muassa tienpitäjien sekä kaupungin liikennejärjestelmäsuunnittelun ja alueidenkäytön asiantuntijoiden kanssa.

Kaupunkialueilla maanteille on muodostunut jaksoja, joilla on haasteellista taata pitkämatkaisen liikenteen riittävä palvelutaso. Tulevaisuudessa on entistä tärkeämpää pyrkiä ennalta ehkäisemään tällaisia tilanteita. Mitä tiiviimmän kokonaisuuden maantie ja sitä ympäröivä kaupunkirakenne muodostavat, sitä enemmän on tarve löytää ratkaisuja maantien ja kaupunkirakenteen yhteensovittamiseen siten, että huomioidaan maantien liikenteellinen merkitys.

Kaupungeissa maanteille kohdistuvien kehittämistarpeiden yhteensovittamisessa on tärkeää arvioida vaikutuksia laaja-alaisesti ja riittävän suurelta vaikutusalueelta. Muutokset maantiellä aiheuttavat vaikutuksia paitsi ympäröivään tie- ja katuverkkoon, myös alueidenkäyttöön. Muutokset alueidenkäytössä, esimerkiksi toimintojen sijoittelussa tai toivottavien liittymien määrässä, vaikuttavat yhteensovittamisen näkökulmiin ja keinoihin: muutokset voivat asettaa haasteita toimintojen sijoittelulle, jos liittymiä ei voida toteuttaa alueidenkäytön tavoitteiden mukaisesti. Samoin haasteita voi aiheutua maantien palvelutason toteutumiselle, mikäli esimerkiksi uusia liittymiä päätetäänkin toteuttaa. Vaikutuksia on arvioitava laajasti huomioiden vaikutukset muun muassa elinkeinoelämän kuljetuksiin ja pitkämatkaiseen liikenteeseen, tie- ja katuverkon liikennemääriin, verkon sujuvuuteen ja turvallisuuteen, kaupunkikehitykseen, ilmastotavoitteisiin ja esimerkiksi kestävään liikkumiseen. Rajallisessa kaupunkitilassa ja rajallisilla resursseilla on tärkeää optimoida kokonaisratkaisua.

Maantien palvelutason turvaamiseen ja kaupunkialueen kehittämistavoitteisiin liittyviä näkökulmia on tunnistettu esimerkkikohteiden avulla, jotka sijaitsevat Kuopiossa, Varkaudessa, Jyväskylässä, Tampereella, Kaarinassa ja Helsingissä. Esimerkkikohteista laaditut nykytilakortit ovat selvityksen liitteenä.

Selvityksen tuloksena on esitetty monialainen yhteistyöprosessi ja sitä tukevia työkaluja, joita jatkossa tehtävissä tapauskohtaisissa selvityksissä voidaan hyödyntää. Jokaisella kohteella on omat erityispiirteensä, minkä vuoksi yksityiskohtaista ohjeistusta ei tuotettu. Yleispiirteinen ratkaisumalli ei ole sellaisenaan kopioitavissa kohteesta toiseen. Tarkemmissa selvityksissä ja suunnitelmatason tarkentuessa tieto kohteesta lisääntyy, voidaan tunnistaa maantielle ja sitä ympäröivälle alueidenkäytölle keskeiset ominaispiirteet, tavoitteet ja vaikutukset, ja tarkentaa ratkaisuvaihtoehtoja.

Selvitys ei ota kantaa Väyläviraston ja ELY-keskusten keskinäiseen työhön tai työn organisointiin. Selvitys tukeutuu olemassa oleviin suunnitteluprosesseihin ja -järjestelmiin.

2 Suunnittelun säädökset ja tavoitteet

2.1 Säädosperusta

Tässä luvussa tuodaan esille, miten lainsäädännössä ja tienpidon liikennepoliittisissa tavoitteissa käsitellään kaupunkialueella sijaitsevan maantien ja alueidenkäytön rajapintaa.

Maanteiden suunnittelua ohjaa LjMTL ja sen nojalla annettu asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018). Myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (jäljempänä Liikenne 12-suunnitelma) säädosperusta on LjMTL. Kuntien alueidenkäytön suunnittelun säädosperusta on maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999, jäljempänä MRL, vuoden 2025 alusta alueidenkäyttölaki). Sen perusteella annetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettava huomioon maanteiden suunnittelussa ja alueidenkäytön suunnittelussa.

LjMTL:n mukaan maantiehankkeen yleissuunnitelmassa on muun muassa esitettävä tien arvioidut vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistö- rakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Yleissuunnitelmassa on myös esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet. Tiesuunnitelmassa on niin ikään oltava arvio tien vaikutuksista. Lisäksi tiesuunnitelmassa on esitettävä arvio Liikenne 12 -suunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamisesta, ellei tiesuunnitelma perustu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa niin on jo tehty.

Moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden sekä vähintään 10 kilometrin pituisen yhtäjaksoisen neli- tai useampikaistaisen tieosan hankkeiden suunnittelussa on noudatettava lakia ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (252/2017; YVA-laki). Lain mukaan arvioitaviin vaikutuksiin kuuluvat muun muassa vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen,

maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa muun muassa suunniteltavan liikennehankkeen alueidenkäyttövaikutuksista. Liikenne 12-suunnitelman vaikutuksia on arvioitava lain viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005) mukaisesti.

2.2 Suunnittelu

Maantiet ja alueidenkäyttö vaikuttavat toisiinsa. Tämän takia maanteiden suunnittelun ja alueidenkäytön suunnittelun toimijat tekevät jatkuvasti yhteistyötä eri suunnittelutasoilla. Suunnittelukohteisiin kohdistuu valtion ja kunnan taholta erilaisia tavoitteita ja intressejä, joita sovitetaan yhteen suunnittelussa.

Maanteiden suunnittelun ja ohjelmoinnin ohjauksen ylätasoinen lähtökohdat määritellään LjMTL:ssa ja pääväyläasetuksessa sekä Liikenne 12 -suunnitelmassa, jota päivitetään hallituskausittain. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ylläpitää yhdessä Väyläviraston kanssa liikenneväylien strategista tilannekuvaa, jonka perusteella Väylävirasto valmistelee 4-vuotisen

suunnitteluohjelman ja 8-vuotisen investointiohjelman. Tilannekuva ja ohjelmat päivitetään vuosittain.

Maanteiden suunnittelun vaiheet ovat 1) esiselvitykset, 2) yleissuunnitelma, 3) tiesuunnitelma sekä 4) rakentamissuunnitelma. Suunnitteluvaiheita voidaan yhdistää, erityisesti tie- ja rakentamissuunnitelmavaiheissa.

Maanteiden suunnitelmia ja vaikutusarviointeja tehdään Väyläviraston ohjeiden mukaisesti. Väyläviraston ohjeet ja linjaukset tarkentavat säädösten ja liikennepolitiikan ylätasoa määräykset ja tavoitteet käytännön suunnittelun konkreettiseksi ohjaukseksi.

Alueidenkäytön suunnittelu ohjaavat MRL, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, seudulliset ja kunnalliset strategiat sekä kunnan maapolitiikka ja rakennusjärjestys.

Alueidenkäytön suunnittelun tasot ovat 1) maakuntakaava, 2) yleiskaava ja 3) asemakaava.

Maakuntakaavalla ohjataan kuntien alueidenkäytön suunnittelua yleis- ja asemakaavatasoilla. Maakuntakaavaa laadittaessa on otettava

huomioon mm. valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Maanteitä käsitellään maakuntakaavassa verkkoina, ja maanteille osoitetaan kehittämistarpeita ja kehittämisen mahdollistavia tilavarauksia.

Yleiskaavoituksella ohjataan alueidenkäytön suunnittelua kuntatasolla. Yleiskaavan laatimisen yhteydessä tehdään yleensä verkollisia tarkasteluja, joiden avulla tuotetaan tietoa liikenteen ja alueidenkäytön vuorovaikutuksesta ja erilaisten ratkaisujen vaikutuksista.

Asemakaavan tarkoituksena on ohjata kunnan alueidenkäyttöä ja rakentamista osoittamalla alueet eri käyttötarkoituksiin. Yleiset liikenneväylät osoitetaan asemakaavassa joko katualueiksi tai maanteiden liikennealueiksi. Katualue on tarkoitettu paikalliselle liikenteelle ja liikennealue pääasiassa muuta kuin paikallista liikennettä palveleville maanteille.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen **MAL-neuvotteluissa ja -sopimuksissa** määritellään tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosisien asuntotuotannolle sekä kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Helsingin, Tampereen, Oulun ja

Turun seuduilla MAL-sopimuksia on tehty jo vuodesta 2012 alkaen. Vuonna 2021 MAL-neuvotteluja laajennettiin Kuopion, Jyväskylän ja Lahden kaupunkiseuduille.

2.3 Teiden luokittelu

Tien hallinnollinen luokitus kertoo pääsääntöisesti tien omistuksesta ja ylläpitovastuusta. Nykytilanteessa teiden hallinnollisia luokkia ovat valtion omistamat maantiet (78 000 km), kuntien omistamat kadut (31 000 km) ja yksityisten omistamat yksityistiet (370 000 km). Tien hallinnollinen vastuu määräytyy sen perusteella, palveleeko tie yleisen, paikallisen tai yksityisen liikenteen tarvetta. Hallinnollinen vastuu tarkoittaa myös pääasiallista vastuuta tienpidon kustannuksista. Kustannusjakoneuvotteiluissa noudatetaan Väyläviraston (ent. Liikenneviraston) ja Kuntaliiton sopimia yleisperiaatteita. Yksittäisissä erityisintressejä sisältävissä hankkeissa voidaan kuitenkin sopia rahoitusosuuksista erikseen.

Maanteiden toiminnallinen luokittelu valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin perustuu maanteiden verkolliseen asemaan ja

liikenteelliseen palvelutehtävään. Toiminnallinen luokittelu kuvaa maantieverkon liikenteellistä merkitystä ja verkollista asemaa. Maanteiden toiminnallisiin luokkiin on tehty vuosien kuluessa useita muutosehdotuksia muun muassa maakuntakaavoissa. LjMTL:n mukaan maanteiden toiminnallisen luokan muutoksista päättää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom Väyläviraston tai ELY-keskuksen esityksestä.

LjMTL:n mukaiseen **maanteiden runkoverkkoon** kuuluvat tiet määritellään pääväyläasetuksessa. Maanteiden pääväyliin (eli valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon) kuuluvat valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskus- ja solmukohtat yhdistävät maantiet, jotka palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä. Maanteiden lakisäätöiset palvelutasotavoitteet määritellään erityisesti pääväylille. Pääväyliin ulkopuolisten maanteiden palvelutasosta säädetään erikseen valta- ja kantateille sekä seutu- ja yhdysteille.

Euroopan laajuiseen **TEN-T-liikenneverkkoon** kuuluvat maantiet osoitetaan Euroopan unionin asetuksessa N:o 1315/2013. TEN-T-verkosto koostuu kahdesta tasosta: vuoteen

2030 mennessä tavoitetasoon rakennettavasta ydinverkosta ja vuoteen 2050 mennessä tavoitetasoon rakennettavasta kattavasta verkosta. Suomen maanteistä ydinverkkoon kuuluvat E18-yhteys Naantalın satamasta Vaalimaalle ja valtatie 4/29 Helsingistä Tornioon.

2.4 Maanteiden suunnittelua ohjaavia tavoitteita

2.4.1 Sääöksissä määrätyt tavoitteet

LjMTL:n mukaan tienpitäjän on huolehdittava maanteiden riittävän palvelutason ylläpitämisestä laissa määriteltyjen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta.

LjMTL:n mukaan maantieverkon kehittämisen ja maantieinvestointien on edistettävä muun muassa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja kuntien alueidenkäytölle, yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asettamien tavoitteiden toteutumista.

Maanteiden rakentamisen tai parantamisen lainmukainen syy on liikenteellinen tarve, liikenteen

haittojen vähentäminen tai alueidenkäytöstä johtuva tarve. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Tämä tarkoittaa sitä, että maantien voi rakentaa vain kaavassa osoitetulle tai kaavoitettavalle alueelle. Tien ominaisuudet kuten liittymät ratkaistaan LjMTL:n mukaisella tiesuunnitelmalla.

Maantiehen kohdistuvien toimien arvioinnissa on otettava huomioon matkojen ja kuljetusten keskeiset palvelutasotekijät, kuten matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus. Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla eli *pääväylillä* vaaditaan korkeampaa palvelutasoa kuin muilta maanteiltä.

Pääväyläasetuksen mukaan tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväyliin riittävän palvelutason ylläpitämisestä ottaen huomioon tien liikenteellinen merkitys. Pääväyläasetuksessa osoitetaan, mitkä maantiet ja niiden tieosat kuuluvat pääväyliin, ja miltä osin ne ovat palvelutasoluokkaa I tai II. Tason I pääväylille määritellään asetuksessa tiukemmat palvelutasovaatimukset kuin tason II pääväylille. Tason I pääväylillä nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen

on oltava 120 km/h. Tason II pääväylillä nopeusrajoituksen on oltava vähintään 80 km/h.

Pääväyläasetuksen mukaan erityisesti kaupunkialueilla tienpitäjän on sovittava yhteen nopeusrajoitukset ja liikennealueiden ratkaisut paikallisten olosuhteiden ja kaupunkien maankäytön kanssa. Näillä alueilla tienpitäjä voi poiketa nopeusrajoituksen vähimmäistasoista 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.

2.4.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Liikennejärjestelmään kohdistettujen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (Valtioneuvosto 2017) keskeiset sisällöt ovat seuraavat:

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja.

- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

2.4.3 TEN-T-asetuksessa määritellyt tavoitteet

Euroopan komission TEN-T-asetuksessa esitetään verkon maanteille tunneleita, tiemaksujärjestelmiä, liikennetelematiikkaa ja pysäköinti-alueita käsitteleviä vaatimuksia. Vaatimukset tulisi asetuksen mukaan täyttää ydinverkolla vuoteen 2030 mennessä ja kattavalla verkolla vuoteen 2050 mennessä. Vaatimuksista voidaan kuitenkin poiketa, jollei niiden täyttäminen ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa ja korkea turvallisuustaso voidaan turvata. TEN-T-asetusta muutetaan lähivuosina.

2.4.4 Eurooppatiet

Voimassa oleva valtiosopimus kansainvälisistä pääliikenneväylistä (AGR) määrittelee E-tiet ja

niiden numerot sekä antaa määräyksiä ja suosituksia E-teiden merkinnästä, geometriasta, varusteista, ympäristöön soveltamisesta ja kunnossapidosta. E-teiden määräykset eivät tuota pääteiden teknisiin tavoitteisiin ja ratkaisuperiaatteisiin selkeitä huomioon otettavia rajauksia.

2.4.5 Liikennepoliittiset tavoitteet

LjMTL:n mukaan **valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman** (Valtioneuvosto 2021) tulee toteuttaa toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää. Suunnitelma pyrkii edistämään koko Suomen saavutettavuutta, mutta kaupunkiseutujen osalta suunnitelma painottaa saavutettavuuden edistämistä kestäväillä liikkumismuodoilla henkilöautoilun sijaan. Liikenne 12-suunnitelmassa nämä tavoitteet tarkennetaan liikennejärjestelmän visioksi ja suunnitelmakauden tavoitteiksi, joita voidaan tarkistaa hallituskausittain.

Vuosille 2021–2032 asetetut tavoitteet ovat rinnakkaisia ja pyrkivät kaikki hillitsemään ilmastomuutosta:

- *Saavutettavuus:* Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.
- *Kestävyys:* Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat – erityisesti kaupunkiseuduilla.
- *Tehokkuus:* Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteita tarkentavissa strategisissa linjauksissa on seuraavia kaupunkialueilla sijaitsevien maanteiden suunnitteluun kohdistuvia kannanottoja:

- 1) Liikenneverkon palvelutasoa kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin tarpeisiin. Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan myös laskea vastaamaan vähenevää tarvetta.
- 2) Liikenneverkko tukee ja edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta. Liikenneverkkoa laajennetaan vain, jos siten edistetään kestäviä rakenteita.
- 3) Tieliikenteen turvallisuutta parannetaan.

- 4) Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä.
- 5) Väyläverkon pullonkauloja pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan kevyemmin ratkaisuin, esimerkiksi liikenteen hallinnan keinoin.
- 6) Tehokkaan liikenteen ohjauksen ja digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti.
- 7) Edistetään kestäviä liikkumismuotoja monipuolisella keinovalikoimalla erityisesti kaupunkiseuduilla, joilla päästövähennysten aikaansaaminen on väestöpohjan vuoksi kustannustehokasta.
- 8) Uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset.

Liikenne 12 -suunnitelmassa, jonka päivitys on käynnistynyt syksyllä 2023, todetaan MAL-kaupunkiseutujen rahoituksesta, että sitä osoi-

tetaan kohteisiin, jotka tukevat ja edistävät kestävästä yhdyskuntarakennetta ja kestävästä liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset.

2.4.6 Väyläviraston tavoitteet pääteiden kehittämiseksi

Väylävirasto tarkentaa Liikenne 12-suunnitelmasta, lainsäädännöstä, TEN-T-asetuksesta ja valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista johtuvia palvelutasoita pääteiden kehittämisperiaatteiksi (Väyläviraston julkaisuja 75/2022).

- Tason I pääväylillä on kaikkialla hyvä pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- Tason II pääväylillä on alueelliset olosuhteet huomioon ottaen hyvä pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- Muilla pääteillä on liikennemäärä ja olosuhteet huomioon ottaen hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso
- Pääteiden liikenneturvallisuus paranee jatkuvasti

- Pääteiden tienpidossa tehdään ympäristön kannalta vastuullisia valintoja
- Pääteiden tienpito on taloudellisesti tehokasta.

Pääteiden kehittämisperiaatteissa tarkennetaan LjMTL:n ja pääväyläasetuksen soveltamista kaupunkiseuduilla seuraavasti:

- Pyritään turvaamaan pitkämatkaisen läpikulkuliikenteen sekä kaupunkiseudulle päätyvän ja sieltä lähtevän valtakunnallisen liikenteen olosuhteet.
- Jos päätien pitkämatkaisen läpi- tai ohikulkuliikenteen määrä on suuri, on nopeustavoite moottoritiejaksoilla vähintään 100 km/h ja muilla jaksoilla vähintään 80 km/h.
- Kaupunkien sisääntuloteillä nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan.
- Turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja linja-autojen sujuva läpikulku tai sisääntulo kaupunkialueen terminaaleihin.

- Kaupungin paikallinen lyhytmatkainen liikenne hoidetaan ensisijaisesti paikallisella verkolla.
- Kaavoituksessa säilytetään päätien kehittämisen mahdollisuus nykyisessä käytävässä.

2.5 Alueidenkäytön suunnittelua ohjaavat tavoitteet

Kuntalain (410/2015) mukaan kunnan tehtävänä on *edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestäväällä tavalla.*

Kaupunkien keskeiset strategisen suunnittelun välineet ovat **yleiskaavoitus ja maapoliitiikka**, joiden taustalla on mm. lakisääteinen kuntastrategia (Kuntaliitto 2023). MRL:n mukaan kunnan yleiskaavassa esitetään tavoittelun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun alueidenkäytön perustaksi. Kaavojen mukaisia alueidenkäyttöratkaisuja toteutetaan käyttämällä maapoliittisia toteuttavia keinoja.

MRL 39 § määrittelemät yleiskaavan sisältövaatimukset osoittavat yleisesti kaupungin alueidenkäytön suunnittelua ohjaavat tavoitteet. Liikennejärjestelmän kannalta keskeisiä tavoitteita ovat olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö sekä mahdollisuudet liikenteen, ja erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen kestäväällä tavalla.

Maapoliittisia tavoitteita ovat muun muassa (Kuntaliitto 2023): Hyvän ja tavoitteellisen yhdyskuntarakenteen turvaaminen, kohtuuhintaisen tonttimaan tarjonnan edistäminen sekä yhdenvertaisuusperiaatteen toteuttaminen.

3 Lähestymistapa yhteensovittamiseen

Selvityksessä on tarkasteltu eri näkökulmista tavoitteita ja tarpeita, joita kaupunkialueilla oleviin maanteihin kohdistuu esimerkiksi maantien läheisyydessä tapahtuvan maankäytön tai liikenneverkolle suunniteltujen muutosten myötä. Tässä luvussa ja seuraavan sivun kuvassa 1 esitetään ajatusmalli siitä, miten valtakunnallisia, seudullisia ja paikallisia tavoitteita ja lähestymistapoja sovitetaan yhteen suunniteltaessa kaupunkialueilla sijaitsevien maanteiden parantamista. Luvuissa 4–6 avataan tarkemmin prosessin keskeisiä vaiheita.

Valtakunnalliset roolit

Suunnittelukohteen valtakunnallinen rooli muotoutuu maantien verkollisen aseman sekä kaupunkiseudulla sijaitsevien terminaalien kautta. Valtakunnallinen intressi pitkämatkaisen liikenteen palvelutason varmistamiseksi on suurin silloin, kun suunnittelukohde on pääväylä tai se

palvelee yhteytenä valtakunnallisesti merkittävään solmupisteisiin, kuten satamaan, lentoasemalle tai valtakunnalliseen jakelukeskukseen.

Kehityksen tavoitteet ja mittasuhteet

Kaupunkialueella sijaitsevan maantien suunnitteluun kohdistuu maantien valtakunnallisesta roolista johtuvia tavoitteita. Kaupunkiseudun kehityksen nopeus ja mittakaava vaikuttavat esimerkiksi siihen, kuinka suuret kaavoitustarpeet seudulla ovat, ja kuinka suuri "paine" kohdistuu kaavoitetun alueen laajenemiseen maantien lähellä. Maantien merkitys kaupunkiseudun liikennejärjestelmässä ja siihen kohdistuvat kehittämistavoitteet vaihtelevat.

Yhteensovittamisen lähestymistavat

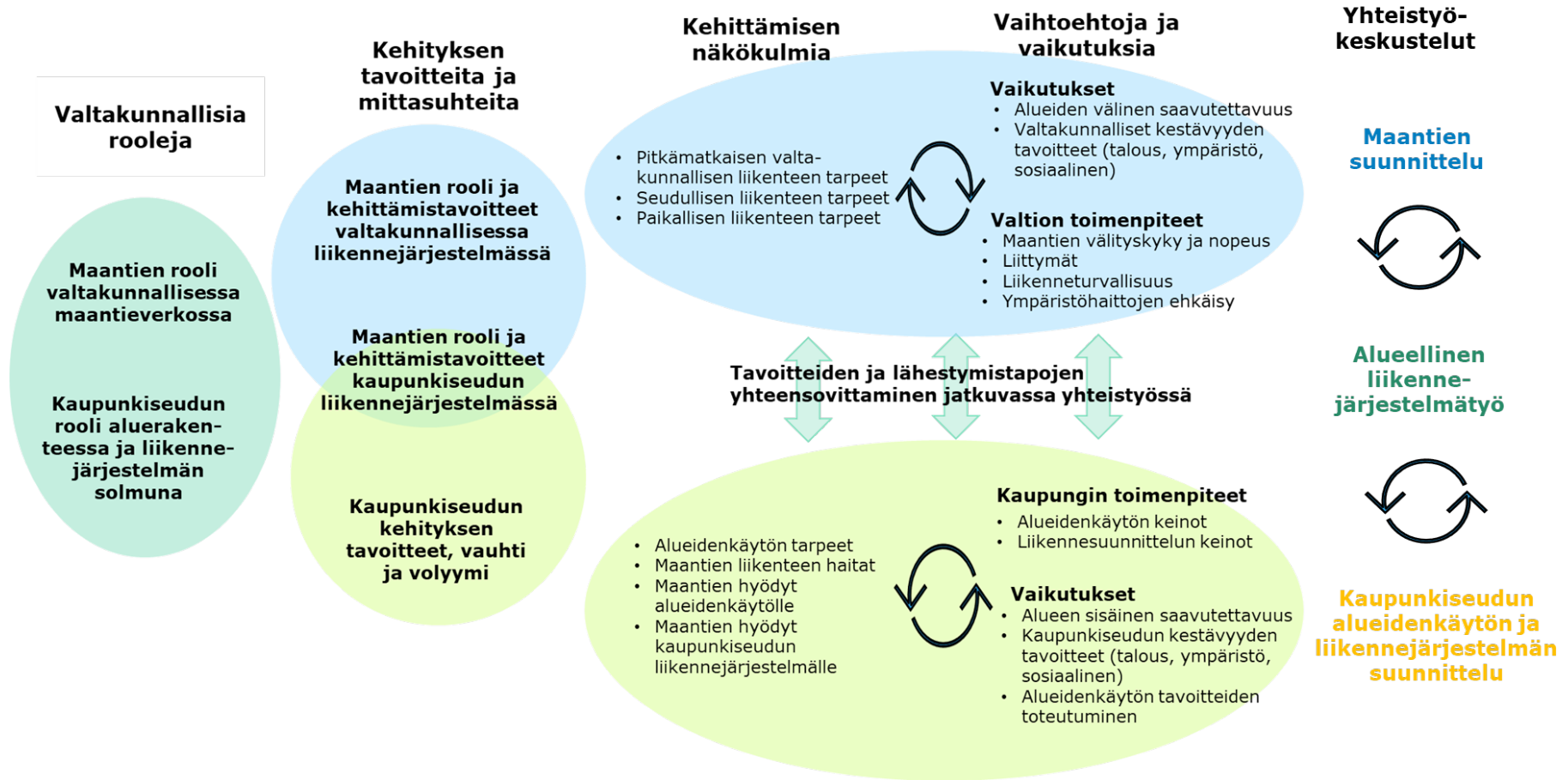
Lähestymistavat maantien kehittämiseen johdetaan Väyläviraston tavoitteista pääteiden kehittämiseen sekä kaupunkiseudun liikennejärjestelmän ja maankäytön tavoitteista. Lähestymistavat eivät ole toisiaan poissulkevia. Yhteensovittamisen tavoitteena on löytää kohteelle optimoitu ratkaisu, jossa turvataan maantien palvelutaso ja mahdollisuuksien mukaan edistetään esimerkiksi alueidenkäytöstä syntyviä

tavoitteita. Vaikutusten arvioinnin ja yhteistyökeskustelujen myötä tunnistetaan, ovatko maantien liikenteellinen rooli ja paikalliset olosuhteet sellaiset, että lähestymistapoja voidaan yhteensovittaa. Jos siihen päädytään, tulee arvioida, kuinka paljon eri näkökulmille annetaan painoarvoa yhteensovittamisessa.

Esimerkiksi suuri ohi- tai läpikulkevan liikenteen määrä korostaa pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoa ja suuri seudullisen liikenteen määrä kertonee maantien merkityksestä työmatkaliikenteessä. Alueidenkäytön ja maantien vaikutus toisiinsa riippuu esimerkiksi siitä, kuinka kaavoituksessa onnistutaan sijoittamaan toimintoja siten, etteivät ne häiriinny maantien liikenteestä tai kaavoituksesta ei synny maantielle palvelutasoa heikentäviä vaikutuksia.

Ratkaisuvaihtoehdot ja vaikutukset

Yhteensovittamisessa vertaillaan kohteen ratkaisuvaihtoehtoja ja arvioidaan niiden vaikutuksia esimerkiksi saavutettavuudelle. Vaikutuksia arvioidaan suhteessa kohteen tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin kautta voidaan tunnistaa kohteeseen parhaiten sopivat ratkaisuvaihtoehdot ymmärtäen niiden vaikutukset.



Kuva 1. Yhteistyön ajatusmalli.

4 Yhteistyökeskustelujen erilaiset näkökulmat

Yhteistyökeskustelujen tarkoituksena on ymmärtää yhteisiä haasteita ja hakea niihin vaihtoehtoisia etenemispolkuja. Yhteistyökeskustelujen tavoitteena voidaan pitää maantien ja kaupungin liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön kehittämisen tavoitteiden yhteensovittamista sekä sopivien ratkaisuehdotusten tunnistamista ja niiden monipuolista vaikutusten arviointia.

Tässä luvussa käsitellään yhteistyökeskustelujen erilaisia näkökulmia; ensin esimerkkikohteiden avulla tunnistetaan tyypillisiä keskustelujen aiheita ja sen jälkeen yleisesti kootun tietoa esimerkiksi yhteistyökeskustelujen osapuolista ja tulokulmista.

On hyvä huomata, että vakka puhutaan yhteistyökeskusteluista ja tavoitteiden yhteensovittamisesta, keskustelujen yksi lopputulema voi olla

myös se, että tavoitteita ei ole mahdollista yhteensovittaa. Esimerkiksi uusi liittymätarve pääväylälle voi osoittautua yhteistyökeskustelujen ja vaikutusten arviointien myötä mahdolliseksi maantien liikenteellinen rooli ja palvelutaso huomioiden.

4.1 Esimerkkejä yhteensovittamisen aiheista keskusteluissa

Esimerkkikohteiden avulla ja selvityksen aikana käydyissä keskusteluissa on tunnistettu esimerkkejä aiheista, jotka voivat herättää tarpeen keskustella tavoitteiden yhteensovittamisesta kaupunkialueilla.

Tarkastellut esimerkkikohteet sijaitsevat Kuopiossa, Varkaudessa, Jyväskylässä, Tampereella, Turussa ja Helsingissä. Tämän luvun teksteissä ei oteta kantaa siihen, tuleeko esimerkkikohteissa tehdä yhteensovittamista tai jos sitä tehdään, mikä lopputulema olisi. Esimerkkikohteita ei myöskään käsitellä kattavasti tässä yhteydessä, vaan esimerkinomaisesti tunnistetaan yhteensovittamiskeskustelujen aiheita ja näkökulmia nykyisten tietojen valossa. Aiheita voi

todellisuudessa olla tässä kuvattuja enemmänkin.

Tässä esitellyistä näkökulmista on keskusteltu työn aikana kahdessa asiantuntijatyöpajassa, joihin kutsuttiin työn ohjausryhmän lisäksi liikenteen ja maankäytön asiantuntijoita Jyväskylän ja Tampereen seuduilta kaupungeista, ELY-keskuksista ja maakuntien liitoista.

Maantien palvelutaso

Maantien palvelutason säädöstausta on kuvattu kattavasti luvussa 2.

Kaupunkialueilla maanteiden palvelutaso varmistetaan turvaamalla pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus sekä rajoittamalla liittymien määrää ja ratkaisuja siten, että liittymät eivät haittaa merkittävästi pääsuunnan liikennettä.

Yhteensovittamisen aiheista tyypillinen esimerkki on maantielle kohdistuvat uudet liittymätarpeet. Liitteenä olevista esimerkkikohteista käytetään esimerkkinä Kuopiota. Kuopissa on toiveissa saada valtatieltä 5 uusi poistumisramppi keskustan suuntaan. Maantien näkökul-

masta voidaan esimerkiksi arvioida, aiheut- taako poistumisramppi maantien pääsuunnan liikenteelle tai palvelutasolle liian suurta haittaa.

Paikallinen liikennejärjestelmä

Historian saatossa joillakin kaupunkialueilla on käynyt niin, että kaupunki on ikään kuin kasva- nut maantien varaan tai kaupunkirakenne on levinnyt ennen kaupungin reunamilla sijainneen maantien varrelle ja sen molemmille puolille, jolloin pitkämatkainen liikenne kulkee jopa kau- punkialueen läpi, tai maantietä käytetään pai- kallisen liikennejärjestelmän osana. Esimerkki- kohteissa on useampia kohteita, joissa paikalli- sen liikennejärjestelmän näkökulmat synnyttä- vät yhteensovittamisen keskusteluja. Esimer- kiksi Helsingin satamaan kulkeva maantie ja ympäröivä liikennejärjestelmä (myös kaupunki- kehitys) tarvitsevat yhteensovittamista paikalli- sen liikenteen, joukkoliikenteen ja kävely- ja pyöräliikenteen kesken niin kauan kuin pitkä- matkaisen liikenteen hyödyntämät satamatoi- minnot sijaitsevat keskusta-alueella.

Kaupunkialueilla voi kaupungin tahtotilana olla hyödyntää maantietä enemmän paikallisen lii- kenteen tarpeisiin. Syitä siihen voi olla useita.

Maantien palvelutason näkökulmasta tämä ei ole tavoiteltava tilanne, mutta se on tyypillinen keskustelujen aihe, kun yhteensovitaan maantien ja kaupungin liikennejärjestelmän nä- kökulmia.

Kuopion esimerkkiä edelleen hyödyntäen, yh- teensovittamisen keskusteluissa kaupungin lii- kennejärjestelmän näkökulmasta arvioidaan uudesta liittymästä syntyviä hyötyjä, kuten vai- kutuksia katuverkon liikenteen sujuvuuteen, ja haittoja, kuten vaikutuksia kulkutapaja- kaumaan. Asiantuntijoiden arviointikeskustelu- jen avulla puntaroidaan sekä maantien palvelu- tason että paikallisen liikennejärjestelmän nä- kökulmaa (muiden näkökulmien lisäksi) ja tun- nistetaan kohteen ratkaisuvaihtoehtoja. Kes- kustelujen lopputulemana voi olla myös se, että uusia liittymiä ei voida toteuttaa maantien roo- lin ja palvelutasotavoitteiden vuoksi.

Kulkutapaan vaikuttaminen

Kaupunkialueilla tyypillinen tavoite on kehittää liikennejärjestelmää kestävämmäksi ja kasvat- taan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kul- kutapaosuuksia. Liikennejärjestelmää kehittä-

mällä voidaan mahdollistaa kestävämpiä liikku- misvalintoja. Myös kaavoituksella on tärkeä rooli, jotta ei kaavoiteta maantien liittymien lä- heisyyteen alueita, joilta sujuvin kulkutapa on- kin henkilöauto.

Kaupungin kehittymisen ja kasvun ei lähtökoh- taisesti tulisi lisätä paikallista lyhyt matkaista lii- kennettä maantiellä. Asiantuntijoiden yhteis- työnä on syytä keskustella esimerkiksi siitä, mil- laisia vaikutuksia esimerkiksi uuden asuin- tai työpaikka-alueen kaavoituksella, kaupallisen toiminnon tai logistiikka-alueen perustamisella on sekä maantiehen että paikalliseen liikenne- verkkoon ja kulkutapajakaumaan.

Esimerkkikohteita hyödyntäen, Jyväskylässä voi keskusteluun nousta esimerkiksi Sepän alueen kehittyminen: onko aluetta mahdollista kehittää tukeutumaan kestäviin kulkutapoihin, esimer- kiksi toteuttamalla laadukkaat pyöräily- ja jouk- koliikenneyhteydet, ja miten varmistetaan, ettei mahdollisesti lisääntyvä liikenne heikennä maantien palvelutasoa.

Arvioinneissa on syytä pohtia esimerkiksi sitä, millaisia keinoja on rajoittaa ja ohjata paikallista

liikennettä maantieltä ympäröivälle tie- ja katuverkolle. Olennaista on nostaa keskusteluun myös joukkoliikennettä tukevat ratkaisut, kuten liityntäpysäköinti, jolla voidaan vähentää henkilöautomatkoja ja mahdollistaa mahdollisimman houkuttelevat ja sujuvat matkaketjut. Riittävän varhaisessa vaiheessa käydyt keskustelut mahdollistavat myös pohdinnat siitä, onko löydettävissä vaihtoehtoisia sijainteja suunnitelluille toiminnoille.

Maantien estevaikutus kaupunkikehitykselle

Kaupunkialueella sijaitseva maantie voi muodostaa fyysisen estevaikutuksen kävelylle ja pyöräilylle tai luoda epäviihtyisän liikkumisympäristön. Maantien voi sijaintinsa puolesta luoda estevaikutuksen myös kaupunkikehitykselle, jos maantie sijaitsee kaupungin tavoitteiden näkökulmasta potentiaalisella alueella. Esimerkkikohteista Jyväskylässä maantie ja raiteet halkovat keskusta-alueita ja siten muodostavat muun muassa kaupunkikehityksen, kaupunkikuvan ja esimerkiksi viherverkostojen jatkuvuuden näkökulmasta epäjatkuvuuskohdan.

Yhteensovituksen aiheena voi tällaisissa tilanteissa olla esimerkiksi se, että tunnistetaan millaisia vaikutuksia erilaisilla liittymäratkaisuilla, yli- tai alikuluilla tai ympäristön kehittämisellä olisi estevaikutukseen. Keskusteluissa voidaan nostaa ratkaisuehdotuksiksi myös suuremmat investoinnit, kuten maantien kattaminen, joka synnyttää tilaa kaupunkikehitykselle minimoiden maantien estevaikutusta esimerkiksi kävely-yhteyksille.

Maantien estevaikutuksen minimointi voi olla ensisijaisesti kaupungin tarpeista lähtevää, eikä niillä välttämättä vaikuteta maantien liikenteeseen. Yhteensovituksessa on kuitenkin mahdollista tunnistaa monipuolisesti keinoja, joilla ympäristöä voidaan kehittää. Tarkemmat arvioinnit auttavat tunnistamaan, onko esimerkiksi ratkaisujen hyötykustannussuhde hyvä, ja millä periaatteilla kustannuksia jaetaan (esimerkiksi hyötyjä maksaa).

Ympäristö ja viihtyisyys

Maantien suurista liikennemääristä aiheutuu melua ja päästöjä, mikä on yhteensovituksessa huomioitava asia. Asiantuntijoiden yhteistyönä

tunnistetaan, millaisia toimintoja on tavoitteilista sijoittaa maantien tai sen liittymien läheisyyteen. Keskusteluissa voidaan pohtia ratkaisuna esimerkiksi sitä, löydetäänkö toimintojen sijoittelussa tai rakentamisessa ratkaisuja, joilla melulle altistumista voidaan vähentää.

Liikenteen päästöjen näkökulmasta voidaan tunnistaa, millaisia liikennejärjestelmä ratkaisuja esimerkiksi joukkoliikennematkustuksen lisäämiseksi on tunnistettavissa, jotta autoliikenteen liikennemäärät ja sitä kautta päästöt vähenvät. Esimerkiksi Tampereella raitioliikenne voi houkuttelevana kulkutapana vähentää henkilöautoilua tai leikata liikennemäärien kasvua. Pysäkkien sopivalla sijoittelulla voidaan myös vähentää maantien estevaikutusta.

4.2 Keskustelun osapuolet ja tulokulmat

Kuten edellä kuvatuista esimerkeistä on havaittavissa, yhteistyökeskustelujen aiheet ovat moninaisia. On siis tärkeää tunnistaa oikeat keskustelukumppanit laajasti eri suunnittelualoilta ja -tasoilta. Keskeisiä osapuolia ovat etenkin

tienpitäjän asiantuntijat sekä kaupungin liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön asiantuntijat. Yhteistyötä tulee tehdä riittävän varhaisessa vaiheessa, jotta suunnittelussa ei olisi tehty jo ratkaisuja, vaan vaihtoehtoja voidaan muodostaa laajasti.

Yhteisiin keskusteluihin osallistuvien asiantuntijoiden näkökulmat ovat erilaiset. On tärkeää, että eri organisaatioiden toimintaa sekä maanteiden suunnittelua ja alueidenkäyttöä koskevat lait, ohjeet ja muut reunaehdot käydään perusteellisesti läpi, jotta osapuolet ymmärtävät erilaiset lähtökohdat.

Esimerkkejä yhteistyökeskustelujen tulokulmista on havainnollistettu kuvassa 2.

Esimerkki maantien tulokulmasta:

Keskeisten solmujen saavutettavuus, maantien rooli valtakunnallisessa liikenteessä tai pitkämatkaisen raskaan liikenteen tasainen matkanopeus.

Esimerkki kaupungin liikennejärjestelmän tulokulmasta:

Paikallisen liikenteen tai kestävän liikenteen ratkaisujen mahdollisuudet pitkämatkaisen liikenteen palvelutason turvaamiseksi.

Esimerkki alueidenkäytön tulokulmasta:

Tavoiteltu kaupunkikehitys tai kaavoitukselliset ratkaisut ja toimintojen sijoittelu maantien läheisyydessä.

Kuva 2. Esimerkkejä keskustelutulokulmista.

Keskustelujen lähtöasetelman tulisi tukea yhteistä ratkaisua, jotta keskusteluissa avautuu laajempi ratkaisujen avaruus – ja aikanaan löytyy yhteinen tavoitetila ja yhdessä hyväksyttävissä olevat suunnitteluratkaisut. On tärkeää, että liikennejärjestelmätason keskusteluihin otetaan mukaan jo varhaisessa vaiheessa maanteiden suunnittelun osaamista varmistamaan ratkaisuvaihtoehtojen toteutettavuus jo

ennen kuin ratkaisut syventyvät suunnittelutason tarkentuessa. Yhteistyökeskusteluissa voidaan käsitellä yhdessä esimerkiksi seuraavia teemoja, joita syventävät keskustelut maantien roolista sekä kaupunkiseudun alueidenkäytön, kaavoituksen ja liikenteen rooleista ja suunnitelmien vaikutusten arvioinneista (kuvattu luvuissa 5 ja 6).

- Millaisiin kokonaisuuksiin suunnittelukohte kytkeytyy?
- Millaisia tulevaisuuksia ollaan tavoittelemassa esimerkiksi alueidenkäytön, elinkeinoelämän tai kaupungin liikennejärjestelmän kehittämisessä?
- Millaisia yhteisiä tavoitteita on löydettävissä?
- Millaisia lähestymistapoja on löydettävissä?
- Miten tavoitellut vaikutukset niissä toteutuvat?
- Miten voidaan sovittaa yhteen valtion ja kaupungin tavoitteita?

Väyläviraston ja ELY-keskuksen vastuulla olevan maantien suunnittelun sekä kaupungin vastuulla olevan alueidenkäytön ja kaupungin liikennejärjestelmän suunnittelun pohtiminen on hedelmällistä tehdä esimerkiksi alueen liikennejärjestelmätyössä. Alueilla on erilaisia yhteistyöryhmiä ja sidosryhmiä, jolloin sopivimmat keskustelufoorumit ja tahot ovat alueesta riippuvia.

Yhteistyökeskustelujen kytkeminen alueen liikennejärjestelmätyöhön vahvistaa esimerkiksi suuremmilla kaupunkiseuduilla sen, että kehittäminen ja toimenpiteet voidaan sitoa MAL-sopimisen rytmiin.

Laajempi maantieteellinen tarkastelu ja keskustelu maantieverkon valtakunnallista roolia ja palvelutasotavoitteita unohtamatta on tarpeen erityisesti silloin, kun katsotaan kauas tulevaisuuteen tai pohditaan ratkaisuja, joiden vaikutusalue on kaupunkialuetta laajempi. Tällöin maakunnallinen tai ylimaakunnallinen liikennejärjestelmätyö toimii hyvänä keskustelufoorumina, jotta esimerkiksi tarpeelliset tilavaraukset saadaan kaavoihin. Maakuntatasolla on tärkeää ennakoita ja tunnistaa pitkällä aikajänteellä

aluerakenteesta syntyviä tarpeita liikennejärjestelmälle, jotta tieto voidaan tuoda myös osaksi alueellista liikennejärjestelmätyötä.

Yhteistyökeskusteluja on hyödyksi laajentaa säännöllisin väliajoin siten, että eri sidosryhmät ja päättäjät pääsevät osallistumaan ja tuomaan näkemyksensä kaupungin ja maantien kehittämistä koskeviin tavoitteisiin ja suunnitelmiin. Erityisesti suunnitelmien kohdalla on eduksi esitellä kunnallisille päätöksentekijöille suunnitelmia riittävän varhaisessa vaiheessa. Osallistumisella voidaan pyrkiä pohjustamaan päätöksentekoa ja rahoitusta.

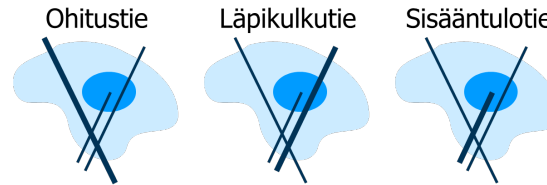
5 Maanteiden erilaiset roolit kaupunkialueilla

Maantien roolia pohdittaessa on tarpeellista tarkastella asiaa ainakin kahdesta näkökulmasta.

1) Millainen on maantien liikenteellinen rooli maantienä? Tien toiminnallinen luokka kuvaa asiaa: Valtatiet ja kantatiet ovat valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä varten, seututiet ovat seudullista liikennettä varten ja yhdystiet enemmän paikallisten keskusten välistä liikennettä varten. Maanteiden merkityspäätteinen luokitus erottelee valtakunnallisesti merkittävimmät maantiet pääväyliksi, jotka yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohtat, ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä.

2) Millainen on kaupunkiseudun rooli aluerakenteessa ja liikennejärjestelmän solmuna? Tämä näkökulma avaa enemmän yhteensovittamisen tarpeita kaupunkialueilla.

Tässä työssä kaupunkialueella sijaitsevan maantien tyytit tunnustetaan sen mukaan, miten maantie (pääväylä tai muu valtatie, kantatie, seututie tai yhdystie) sijaitsee suhteessa kaupunkirakenteeseen: ohitustie, läpikulkutie ja sisääntulotie (kuva 3).



Kuva 3. Kaupunkialueella sijaitsevien maanteiden perustyytit.

Tyypittelyä voi käyttää työkaluna säästöjen, ohjeiden ja toimintaperiaatteiden rinnalla, kun tunnustetaan maantien rooli. Kullekin tyytillle on esitetty seuraavaksi sekä liikennejärjestelmän että kaupunkirakenteen yleisimpiä piirteitä. Voi kuitenkin olla, että tarkasteltava kohde ei sisällä kaikkia tyytillle ominaisia piirteitä tai maantiellä voi olla erilaisia jaksoja, joissa voi korostua eri asiat (esim. ohitustiellä voi olla läpikulkutiemäisiä jaksoja). Tällöin voidaan hyödyntää maantietyyppiä soveltuvin osin tai käyttää esimerkiksi kahta maantietyyppiä ja niihin liittyviä kuvauksia ja näkökulmia hyödyksi.

Kullekin tyytillle on myös tuotu esiin muutamia näkökulmia, joiden ennakoitaan nousevan monialaisten yhteistyökeskustelujen aiheiksi.

Maanteiden säästöperusteita, toiminnallista luokittelua ja pääväylien palvelutasotavoitteita on kuvattu tarkemmin luvussa 2.

5.1 Ohitustie kaupungissa

Ohitustie palvelee pääasiassa kaupungin ohittavaa liikennettä, joka on opastettu käyttämään tätä reittiä. Ohitustie voi olla tekniseltä ratkaisultaan moottoritie, jolloin sillä on rinnakkaiset tie- ja katu yhteydet ja sisääntuloväylät kaupunkirakenteessa. Ohitustiellä on tyyppillisesti suuret liikennemäärät.

Ohitustieltä on liittymät kaupunkialueen tie- ja katuverkolle, joka yhdistää kaupunkiin saapuvan ja sieltä lähtevän liikenteen esimerkiksi henkilö- tai tavaraliikenteen solmupisteisiin.

Ohitustie sijaitsee pääosin kaupunkirakenteen ulkopuolella tai se voi olla selvästi erotettu kulkemaan omassa käytävässä (kuten moottoritie). Ohitustie ei ole voimakkaasti integroitunut

kaupunkirakenteeseen, sillä ajan saatossa kaupunkia ja liikennejärjestelmää ei ole kehitetty ohitustien varaan, vaan ympäröivä tie- ja katuverkko on välittänyt kaupungin paikallista liikennettä. Näin ohitustien rooli on voinut säilyä pitkämatkaisen liikenteen mahdollistajana, eikä ohitustiellä ole roolia paikallisen liikenteen verkossa.

Näkökulmia ohitusteitä koskeviin yhteistyökeskusteluihin

Ohitustiellä on tärkeää tavoitella pitkämatkaisen liikenteen hyvää palvelutasoa ja tasaista matkanopeutta. Myös pääsuunnan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus liittymäkohdissa ovat tärkeitä näkökulmia. Näiden vuoksi pääväyläasetuksessa määritetyillä palvelutasotavoitteilla on paikallisia olosuhteita selvästi voimakkaampi painoarvo, kun tiehen kohdistuvia suunnittelu- tarpeita arvioidaan.

Koska ohitustie ei ole voimakkaasti integroitu kaupunkirakenteeseen, kaupungin alueidenkäytön tavoitteet ja mahdollinen tulevaisuuden kasvupaine eivät kohdistu ohitustiehen tai ne eivät ole riippuvaisia ohitustien kehittämi-

sestä, kuten liittymien toteuttamisesta. Ohitustien liittymien läheisyyteen voidaan kuitenkin osoittaa ensisijaisesti pitkämatkaista liikennettä synnyttävää alueidenkäyttöä, kuten logistiikka-alueita.

Yhdyskuntarakenteen hajautumista tulisi ehkäistä alueidenkäytön suunnittelulla. Mikäli ohitustien liittymien läheisyyteen haluttaisiin kuitenkin tavoitella paikallista liikennettä lisäävää tai yhdyskuntarakennetta hajauttavaa alueidenkäyttöä, on yhteistyökeskusteluissa tärkeää tunnistaa paikallista liikennettä hillitsevät keinot, kuten tiukka liittymäpolitiikka tai rampiohjaus. Yhtenä tavoitteena voidaan pitää sitä, että ohitustielle ei toteuteta liittymiä, joiden pääasiallinen tehtävä on välittää paikallista liikennettä. Paikallista liikennettä synnyttävä maankäyttö yhdistetään katuverkolla liittämättä niitä ohikulkutiehen. Tavoitteena voidaan pitää myös sitä, että ohitustien tai sen liittymien läheisyyteen ei hyväksytä suuria liikennevirtoja synnyttävää maankäyttöä, joka aiheuttaa ohitustielle tai sen liittymään toimivuusongelmia.

Ohitustiestä mahdollisesti aiheutuvia estevaikutuksia kaupunkirakenteeseen on mahdollista

pienentää toteuttamalla ali- tai ylikulkuväyliä. Mahdollista meluhaittaa voidaan vähentää melusteillä ja toimintojen ohjauksella kaavoituksessa siten, että melualueille ei sijoiteta melulle herkkiä toimintoja.

5.2 Läpikulkutie kaupungissa

Läpikulkutie palvelee sekä kaupungin ohittavaa pitkämatkaista liikennettä että paikallista liikennettä. Ohittava liikenne on opastettu käyttämään läpikulkutietä, koska erillistä ohitustietä ei yleensä ole. Läpikulkutie sijaitsee pääosin kaupunkirakenteen sisällä, minkä vuoksi paikallista liikennettä ohjautuu läpikulkutielle.

Läpikulkutie yhdistyy tie- tai katuverkkoon, joka välittää kaupunkiin saapuvaa ja sieltä lähtevää liikennettä esimerkiksi henkilö- tai tavaraliikenteen solmupisteisiin. Joukkoliikenne saattaa käyttää läpikulkutietä reittinään.

Tien ympäristö voi olla vahvastikin kaupunkimainen, kun kaupunki on ajan saatossa rakentunut läpikulkutien ja sen liittymien varaan. On myös mahdollista, että läpikulkutie on aikanaan

rakennettu ohitustieksi ja kaupungin kehityksessä ja kasvaessa tielle on tullut suurempi rooli paikallisen liikenteen välittämisessä.

Näkökulmia läpikulkuteitä koskeviin yhteistyökeskusteluihin

Läpikulkutiellä on tyypillisesti suuret liikennemäärät, josta merkittävä osa syntyy paikallisen alueidenkäytön myötä. Näin ollen paikalliset olosuhteet ja kaupungin alueidenkäyttö on tarpeen huomioida pitkämatkaisen liikenteen palvelutason rinnalla, kun arvioidaan läpikulkutiehen kohdistuvia suunnittelutarpeita. Suuri paikallisen liikenteen määrä ei kuitenkaan suoraan tarkoita sitä, että maantien palvelutasotavoitteista tingittäisiin, vaan paikallisen liikenteen pääsyä maantielle voidaan myös tarvittaessa rajoittaa.

Pitkämatkaiselle liikenteelle on turvattava riittävä palvelutaso. Palvelutason riittävyttä arvioidaessa pohditaan esimerkiksi sitä, millä keinoin pitkämatkaiselle liikenteelle voidaan toteuttaa mahdollisimman tasainen matkanopeus tai mahdollisimman sujuva kulku liittymäalueilla, ja samanaikaisesti mahdollistaa paikalli-

nen liikenne ja kaupungin kehittyminen. Arvioinnin tuloksena voi myös olla se, että pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoa ja paikallisen liikenteen ja kaupungin kehittymistä ei voida samanaikaisesti toteuttaa maantiellä. Keskusteluun voivat nousta esimerkiksi riittävän pitkät ja yhtenäiset nopeusjaksot tai kiertoliittymiä ja liikennevaloja korvaavat ratkaisut. Lisäksi on mahdollista tutkia läpikulkevan liikenteen erotelun mahdollisuuksia (esim. kaistaratkaisut, kattaminen tai tunneli), mikäli se näyttäytyy merkittävänä tarpeena kaupunkikehityksen tai pitkämatkaisen liikenteen palvelutason turvaamiseksi.

Kasvavalla kaupunkiseudulla on mahdollista, että kaupungin alueidenkäytön tavoitteet ja mahdollinen tulevaisuuden kasvupaine kohdistuvat läpikulkutiehen. Tällaisissa tilanteissa laajat ja monialaiset tavoitteita yhteensovittavat yhteistyökeskustelut ja lopulta neuvottelu kustannusjaosta ovat erittäin tärkeitä. Alueidenkäytön sijoittelun ja liikennejärjestelmän kehittämisen yhteistyönä olisi tärkeä tunnistaa ratkaisuja, joiden myötä kaupungin kasvupaine tai esimerkiksi kaupallisten toimijoiden sijoittumi-

nen ei tarpeettomasti synnyttäisi lisää paikallista liikennettä läpikulkutielle, sujuvoittaisi liikaa henkilöautoilua tai hajauttaisi yhdyskuntarakennetta. Tarvittava ratkaisujen valikoima on laaja. Pohdittavaksi tulevat todennäköisesti muun muassa kaupungin tie- ja katuverkon sekä kestävä liikkumisen yhteyksien kehittäminen, kaavoituksen ohjaaminen sekä läpikulkutien rajallinen liittymäpolitiikka.

Läpikulkutiestä mahdollisesti aiheutuvia estevaikutuksia kaupunkirakenteeseen on mahdollista pienentää toteuttamalla ali- tai ylikulkuväyliä. Mahdollista meluhaittaa voidaan vähentää melusteillä, alueidenkäytön ohjauksella ja rakennusten sijoittelulla sekä läpikulkutien nopeusrajoituksilla.

5.3 Sisääntulotie kaupungissa

Sisääntulotiellä ei ole ensisijaista roolia ohittavan liikenteen välittämisessä, koska merkittävimmät ohittavat liikennevirrat on ohjattu muille väylille. Sisääntulotie toimii pitkämatkaisen liikenteen sisääntuloväylänä kaupunkiin ja se palvelee myös paikallista liikennettä. Sisääntulotie voi olla pitkältä matkalta moottoritietä,

joka päättyy tiiviiseen kaupunkirakenteeseen liittyen siinä katuverkkoon.

Yhdistyessään kaupungin katuverkkoon sisään-tulotie välittää kaupunkiin saapuvaa ja sieltä lähtevää liikennettä esimerkiksi henkilö- tai tavaraliikenteen solmupisteisiin. Sisääntulotie voi johtaa myös suoraan liikenteelliseen solmupisteeseen, kuten satamaan, lentoasemalle, maaliikenteen logistiikkaterminaaliin tai joukkoliikenteen terminaaliin.

Sisääntulotie voi toimia seudullisen joukkoliikenteen runkoreittinä ja on mahdollista, että tiellä on joukkoliikennekaistat. Mitä syvemmillä kaupunkirakenteessa ollaan, sitä todennäköisempää on myös, että sisään-tulotien rinnalla on kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet.

Sisääntulotie on tyypillisesti sijoittunut tiiviisti kaupunkirakenteeseen. Ajan saatossa kaupunki on rakentunut sisään-tulotien ympärille, joten tien ympäristö voi olla vahvasti kaupunkimainen. On myös mahdollista, että tiiviissä kaupunkirakenteessa sisään-tulotielle on jopa täysin katumaisia jaksoja.

Näkökulmia sisään-tuloteitä koskeviin yhteistyökeskusteluihin

Kaupungissa sisään-tulotielle on tarpeen kiinnittää huomiota paikallisiin olosuhteisiin ja kaupungin alueidenkäyttöön, kun arvioidaan sisään-tulotiehen kohdistuvia suunnittelutarpeita. Sisääntulotielle voi myös tulla eteen pitkämatkaisen ja paikallisen liikenteen yhteensovittaminen myös linja-autoliikenteen kanssa.

Pitkämatkaisen liikenteen näkökulmasta sisään-tuloväylillä olisi tärkeää turvata yhteydet henkilö- ja tavaraliikenteen valtakunnallisiin ja kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin ja niihin johtaville kaduille.

Kasvavalla kaupunkiseudulla on todennäköistä, että kaupungin alueidenkäytön tavoitteet ja mahdollinen tulevaisuuden kasvupaine kohdistuu sisään-tulotiehen. Siksi monialaiset yhteistyökeskustelut ovat erittäin tärkeitä. Kaavoitus ja kaupunkiympäristön kehittäminen, kaupungin liikennejärjestelmän ja liittymien kehittäminen sekä kestävä liikunnan yhteyksien kehittäminen ovat keskeisiä keinoja, joilla voidaan vähentää sisään-tulotien houkuttelevuutta pai-

kallisen henkilöautoliikenteen reittinä. Liikennejärjestelmää kehittämällä on myös mahdollista vähentää sisään-tulotien houkuttelevuutta ohittavan tai läpikulkevan liikenteen reittinä, jos löytyy vaihtoehtoinen väylä ohikulku- ja läpikululiikenteelle.

Kaupungin kehittyessä, alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän muutoksia suunniteltaessa voi nousta esiin tarve kehittää tiejaksoa kaupunkirakenteen ehdoilla katuna. Tällöin tulisi käynnistää keskustelut tien hallinnollisen luokan muuttamisesta. Näissä pohdinnoissa tulee tarkastella maantietä henkilöliikenteen matkaketjujen ja tavaraliikenteen kuljetusketjujen sekä valtakunnallisen ja kansainvälisen liikenteen näkökulmasta ja tunnistaa, miten kaduksi muuttaminen vaikuttaisi liikenteen palvelutason.

6 Vaikutusten arvioinnin näkökulmia

Maantien kohdistuvat parantamis- ja suunnittelutarpeet edellyttävät eri näkökulmista tehtävää laadullista asiantuntija-analyysiä ja vaikutusten arviointia. Vaikutusten arvioinnin merkitys korostuu esimerkiksi silloin, kun maantien palvelutasopuute korjataan tai tilanteissa, jossa pitkämatkaisen liikenteen palvelutasosta harkitaan joustettavan paikallisten olosuhteiden ja kaupungin alueidenkäytön vuoksi. Vaikutusten arviointia on hedelmällistä tehdä yhteistyökeskusteluissa eri suunnittelutasojen ja suunnittelualojen asiantuntijoiden vuorovaikutuksessa. Yhteistyökeskusteluissa vaikutuksia voi pohtia neljän vaikutusalueen kautta, jotka tuovat esiin tyypillisimpiä kaupunkialueiden yhteensovittamisen tarpeita: **saavutettavuusvaikutukset, taloudelliset vaikutukset, ympäristövaikutukset ja sosiaaliset vaikutukset.**

Vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on tunnistaa, kuinka tärkeitä vaikutusalueeseen kuuluvat

näkökulmat ovat suhteessa maantien liikenteelliseen rooliin ja kaupunkirakenteeseen. Tässä selvityksessä esitelty vaikutusten arviointi ei muodosta uutta tai päällekkäistä arviointimenettelyä jo olemassa oleviin suunnitteluprosesseihin, vaan toimii työkaluna, jonka avulla voidaan saada erilaisia näkökulmia esiin.

Vaikutuksia on tärkeää tunnistaa huomioiden maantien valtakunnallinen liikenteen rooli ja arvioiden vaikutuksia käsillä olevaa maantiekohdetta laajemmalla vaikutusalueella. Näin voidaan huomioida monisyisiä vaikutuksia esimerkiksi ympäröivään tie- ja katuverkkoon, viherverkostojen jatkuvuuteen tai vaikkapa yhdyskuntarakenteen eheyteen. Maanteiden ollessa kyseessä, arvioinnissa on aina taustalla myös Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteisto ja maantien valtakunnallinen rooli, jotka ovat rakennettu sisään jo olemassa oleviin prosesseihin.

Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää tunnistaa myös vaihtoehtoisten etenemispolkujen vaikutukset: suunnitelmien vaikutukset ovat erilaiset, jos kaikki suunnitelman osat eivät toteudukaan.

Seuraavassa on esitetty jokaiselle neljälle vaikutusalueelle ehdotuksia ja esimerkkejä muutamista kysymyksistä, joiden avulla yhteistyökeskusteluihin osallistuvat asiantuntijat voivat tunnistaa suunnitelman vaikutuksia. Taulukkoon on koottu näkökulmia, joiden tärkeyttä asiantuntijat voivat arvioida suhteessa maantien tyyppiin (liikenteellinen rooli ja suhde kaupunkirakenteeseen). Lisäksi kullekin vaikutusalueelle on esitetty muutamia ehdotuksia mitta-reista, joilla vaikutuksia voidaan havainnollistaa. Vaikutusarviointi taulukko -työkalua voi taulukohtaisesti täydentää, jotta kohteen erityispiirteet tulee huomioitua.

Vaikutusarviointitaulukon merkinnät:

+++ Ensisijainen näkökulma ja tavoite määrittävät asioita, joiden takia hanketta suunnitellaan.

++ Täydentävä näkökulma ja tavoite määrittävät asioita, jotka voivat olla hankkeen toissijaisia tavoitteita tai vähäistä suurempia sivuvaikutuksia – myönteisiä tai kielteisiä.

+ Muu arvioitava näkökulma. Asia, johon hankkeella on vaikutuksia.

6.1 Saavutettavuus vaikutukset

Esimerkkejä pohdittavista näkökulmista

- Millaisia vaikutuksia suunnitelmilla on pitkämatkaisen raskaan liikenteen taaseen matkanopeuteen?
- Miten suunnitelmat muuttavat liittymien määrää?
- Millaisia liikenteellisiä vaikutuksia esimerkiksi alueidenkäytöstä aiheutuisi nykyisten liittymien toimivuudelle?
- Haittaavatko uudet liittymätarpeet merkittävästi pääsuunnan liikennettä?
- Millaisia vaikutuksia suunnitelmilla on tieliikenteen verkolliselle toimivuudelle? Siirtyykö liikennettä väylille, joille ei toivota lisää liikennettä?
- Miten kohteen saavutettavuus muuttuu kestäväillä kulkutavoilla tai henkilöautolla?

- Sujuvoittavatko suunnitelmat henkilöautoliikennettä liikaa tai heikentävät ne kestävien kulkutapojen käyttöä?
- Voiko kaavoituksella tai ympäröivää tietä tai katuverkkoa kehittämällä estää henkilöautoilun lisääntymistä?
- Mahdollistavatko suunnitelmat sujuvat matkaketjut (mm. liityntäpysäköinti tai vaihdot joukkoliikenteessä)?
- Ovatko suunnitelmat linjassa kaupungin maankäyttötavoitteiden kanssa?
- Hajauttavatko vai tiivistävätkö suunnitelmat yhdyskuntarakennetta?
- Millaisia estevaikutuksia suunnitelmista aiheutuu ympäröivään maankäyttöön?

Ehdotuksia mittareista

- Raskaan ajoneuvon (LA, KA) matka-aika ja sen häiriöherkkyys kaupungin ohittavassa tai läpikulkevassa liikenteessä tai liikenteellisten solmupisteiden saavuttamisessa

- Raskaiden ajoneuvojen (LA, KA) matka-aikasuorite koko verkolla
- Kevyen ajoneuvon (HA, PA) matka-aika kaupungin ohi tai läpi
- Kevyiden ajoneuvojen (HA, PA) matka-aikasuorite koko verkolla
- Kaupungin linja-autoaseman ja tavara-liikenneterminaalien valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus
- Kaupunkiseudun tai maakuntakeskusten välinen saavutettavuus
- Kaupunginosien tai eri kohteiden, kuten kaupallisten toimintojen (sisäinen) saavutettavuus kestäväillä kulkutavoilla
- Maantien estevaikutus kävely- ja pyöräliikenteen matkoille
- Autonomistuksen kehitys kaupungissa ja sen eri alueilla

Taulukko 1. Saavutettavuusvaikutuksissa arvioitavat näkökulmat.

Näkökulman tärkeys +++ = Ensisijainen näkökulma ja tavoite ++ = Täydentävä näkökulma ja tavoite + = Muu arvioitava näkökulma	Kohteen rooli		
	Ohikulkutie	Läpikulkutie	Sisääntulotie
Maanteiden pääväylien palvelutaso	+++	+++	+++
Alueiden välinen saavutettavuus	+++	+++	+++
Liikenteen solmupisteiden valtakunnallinen saavutettavuus	++	++	+++
Seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuus	++	++	+++
Kaupunkiseudun sisäinen saavutettavuus kestäväillä kulkutavoilla	+	+	++

6.2 Taloudelliset vaikutukset

Esimerkkejä pohdittavista näkökulmista

- Pienentääkö suunnitelma tiekuljetusten kustannuksia?
- Mikä on suunnitelman yhteiskuntataloudellinen kannattavuus?
- Millaisia hyötyjä ja kustannuksia muutoksista aiheutuu eri tahoille?
- Muuttaako suunnitelma seudun työmatkojen matkavastusta?

- Muuttaako suunnitelma alueen tehokasta tiheyttä (miten saavutettavuuden muutos kasvattaa taloudellista aktiiviteettia: työpaikkamäärän lisäys + työasiamatkojen matkavastuksen pieneneminen)?
- Muuttaako suunnitelma alueen yritysten toimintaedellytyksiä?
- Vaikuttaako suunnitelma kaupungin maankäyttötuloihin tai tehokkaan yhdyskuntarakenteen kehittymiseen?

Ehdotuksia mittareista

- Raskaiden ajoneuvojen (LA, KA) ajoneuvokustannukset koko verkolla
- Maantien ja katuverkon investointikustannukset
- Maantien ja katujen kunnossapitokustannukset
- Maanarvon muutos

Taulukko 2. Taloudellisissa vaikutuksissa arvioitavat näkökulmat.

Näkökulman tärkeys	Kohteen rooli		
	Ohikulkutie	Läpikulkutie	Sisääntulotie
+++ = Ensisijainen näkökulma ja tavoite ++ = Täydentävä näkökulma ja tavoite + = Muu arvioitava näkökulma			
Pitkämatkan tiekuljetusten kustannustehokkuus	+++	+++	+++
30 min työssäkäyntialueen laajuus	++	+++	+++
Seudullisen joukkoliikenteen nopeus	+	++	+++
Hankkeen kannattavuus	+++	+++	+++
Kustannusvastuun jakautuminen	+	++	+++
Kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen eheys ja tehokkuus	++	++	++

6.3 Ympäristövaikutukset

Esimerkkejä pohdittavista näkökulmista

- Millaisia vaikutuksia muutoksilla on raskaan pitkämatkaisen liikenteen tai kaupunkiseudun liikenteen päästöihin?
- Mahdollistavatko suunnitelmat viihtyisien liikkumisympäristöjen muodostumisen?

- Millaisia vaikutuksia suunnitelmilla on ilmasto- tai hiilineutraaliustavoitteisiin?
- Mahdollistavatko suunnitelmat viherverkostojen kehittämisen?
- Miten suunnitelma muuttaa kohteen rakennettua ympäristöä?
- Miten suunnitelma muuttaa kohteen vaikutuksia luonnonympäristöön tai vesiin?

- Vaikuttavatko suunnitelmat esimerkiksi kulttuuriympäristöjen tai maisema-arvojen kannalta merkittäviksi tunnistettuihin kohteisiin?

Ehdotuksia mittareista

- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt
- Liikennealueiden ja esimerkiksi pysäköintialueiden käyttämä maapinta-ala

Taulukko 3. Ympäristövaikutuksissa arvioitavat näkökulmat.

Näkökulman tärkeys	Kohteen rooli		
	Ohikulkutie	Läpikulkutie	Sisääntulotie
+++ = Ensisijainen näkökulma ja tavoite ++ = Täydentävä näkökulma ja tavoite + = Muu arvioitava näkökulma			
Pitkämatkaisten tiekuljetusten polttoainetehokkuus	++	++	++
Kestävien kulkutapojen osuus	+	+	++
Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	++	++	++
Arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisema-arvot	+	+	+

6.4 Sosiaaliset vaikutukset

Esimerkkejä pohdittavista näkökulmista

- Miten suunnitelma parantaa tai muuttaa liikenneturvallisuutta eri kulkumuodoilla ja käyttäjäryhmillä?
- Lisäävätkö suunnitelmat kävelyn ja pyöräliikenteen (aktiivisen liikkumisen) osuutta? Entä mahdollistaako suunnitelma kävely- ja pyöräliikenteen suunnittelukohdetta laajemmalla alueella?

- Miten suunnitelma muuttaa eri väestöryhmien liikkumisen mahdollisuuksia?
- Miten suunnitelma vaikuttaa ihmisten terveyteen, kuten liikenteen melulle, tärinälle ja ilmanlaatua heikentäville päästöille altistumiseen?
- Millaista maankäyttöä suunnitelmat mahdollistavat tai estävät kohteessa?
- Voidaanko kaavoituksella tai rakennusten sijoittelulla saavuttaa esimerkiksi terveydellisiä vaikutuksia?

Ehdotuksia mittareista

- Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ja niiden vakavuus
- Kävely- ja pyöräliikenteen määrä ja kulkutapaosuus
- Tieliikenteen päästöt (HC, NOx, hiukkaset pakokaasuista, renkaista ja tiestä/kadusta)
- Liikenteen melulle altistuvien määrä

Taulukko 4. Sosiaalisissa vaikutuksissa arvioitavat näkökulmat.

Näkökulman tärkeys	Kohteen rooli		
	Ohikulkutie	Läpikulkutie	Sisääntulotie
+++ = Ensisijainen näkökulma ja tavoite ++ = Täydentävä näkökulma ja tavoite + = Muu arvioitava näkökulma			
Maantien liikenneturvallisuus	+++	+++	+++
Liikenteen meluhaittojen vähentäminen	++	++	++
Liikenteen lähipäästöjen vähentäminen	++	++	++
Säännöllisen liikunnan lisääminen	+	+	+
Liikkumisen mahdollisuudet eri väestöryhmissä	+	+	+

7 Suosituksia ja pohdintoja jatkkoon

Tien hallinnollisen luokan muutokset

Jos kaupungin alueella sijaitseva maantie on yhdystie ja tie sijaitsee asemakaava-alueella, on tien hallinnollinen muutos kaduksi yleensä tavoiteltavaa.

Valta-, kanta- ja seututeiden kaduksi muuttaminen voi tulla kysymykseen silloin, jos pitkämatkainen liikenne on ohjattu ohitustielle, eikä tietä ole välttämätöntä pitää maantienä esimerkiksi terminaaleihin suuntautuvan pitkämatkaisen liikenteen palvelutason turvaamiseksi.

Kaupunkien läpikulkevaa liikennettä välittävät päätiet on lähtökohtaisesti syytä pitää maantienä. Maantien, joka on valtakunnallisesti merkittävä, tulee säilyä maantienä.

Pääväyläverkon muutokset

Maantien pääväyläasemalla on kahdenlainen merkitys kaupungin kannalta: Pääväyläasema edistää maantien investointikohteiden toteutumista, mutta toisaalta rajoittaa maantien ja sen liikennealueen hyödyntämistä kaupungin alueidenkäytössä ja liikennejärjestelmässä. Väylän kuulumista pääväyläverkkoon voisi pohtia erityisesti silloin, jos väylä on kehätien sisäpuolella, ei välitä kaupungin ohikulkevaa pitkämatkaista liikennettä, eikä ole yhteys terminaaliin. Vaikka väylä ei kuuluisikaan pääväyläverkkoon, se ei kuitenkaan poista yhteensovittamisen tarpeita, mutta voi mahdollistaa erilaisista ratkaisuista keskustelemisen.

Korvaavien vaihtoehtojen tunnistaminen

Kaupunkialueella sijaitsevan maantien suunnittelun yhteensovitettavat asiat kytkeytyvät usein kaupungin tarpeeseen laajentaa kaavoitettua aluetta. Tiealueen käyttötarkoituksen muuttamisen tai maantien varaan sijoitetun maankäytön vaihtoehtona olisi perusteltua tutkia vaihtoehtoisia sijainteja maankäytölle ja esimerkiksi maankäytön tiivistämisen mahdollisuuksia muualla kaupunkiseudulla.

Maantien hyödyntäminen alueellisen liikennejärjestelmän osana voi olla yhteiskuntataloudellisesti perusteltua, jos tien kapasiteettia on pitkämatkaisen ja seudullisen liikenteen lisäksi paikalliselle liikenteelle. Korvaavana vaihtoehtona tulee aina tutkia myös mahdollisuus ohjata paikallinen liikenne katuverkolle. Liikennejärjestelmässä on samalla hyvä tutkia mahdollisuuksia parantaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, jotta liikennettä saadaan ohjattua ensisijaisesti kestäviin kulkumuotoihin.

Kohti tasaista matkanopeutta

Pitkämatkaiselle raskaalle liikenteelle on tärkeää tasainen ja ennakoitavissa oleva matkanopeus. Liikenteen ohjauksen ja hallinnan keinot, kuten älyliikennetarkaisut, voivat korostua jatkossa tämän saavuttamiseksi.

Kaupunkialueilla on tälläkin hetkellä kohtia, joissa tavoitteellista nopeusrajoitusta ei voida toteuttaa. Joillakin kaupunkialueilla voikin olla tarpeellista tutkia, millä keinoilla nopeus saataisiin nostettua tavoitetasoon.

Kaupunkialueilla sijaitsevilla maanteilla myös nopeusrajoituksen alentaminen voi olla kokonaistaloudellisesti perusteltua huomioiden hyödyt esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantamisessa ja melun ja päästöjen vähentymisessä, vaikka keskimääräinen matka-aika kasvaisikin. Nopeusrajoitusta mietittäessä kaupunkialueiden maanteilla, esimerkiksi sisääntuloteilla, on vaikutukset arvioitava laajasti.

Tarkemmissa tapauskohtaisissa tarkasteluissa ja vaikutusten arvioinneissa voi olla tarpeen tarkastella tavoitetasoa alhaisemman nopeusrajoituksen kokonaisvaikutuksia, esimerkiksi huomioiden matka-aika, päästöt ja liikenneturvallisuus sekä kaupunkiseudun liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet. Tarvittaessa tavoitteellisesta nopeusrajoituksesta voi olla perusteltua poiketa, mikäli arvioinnin tulokset puoltavat sitä. Monesti on tarpeen keskittyä varmistamaan tasainen matkanopeus.

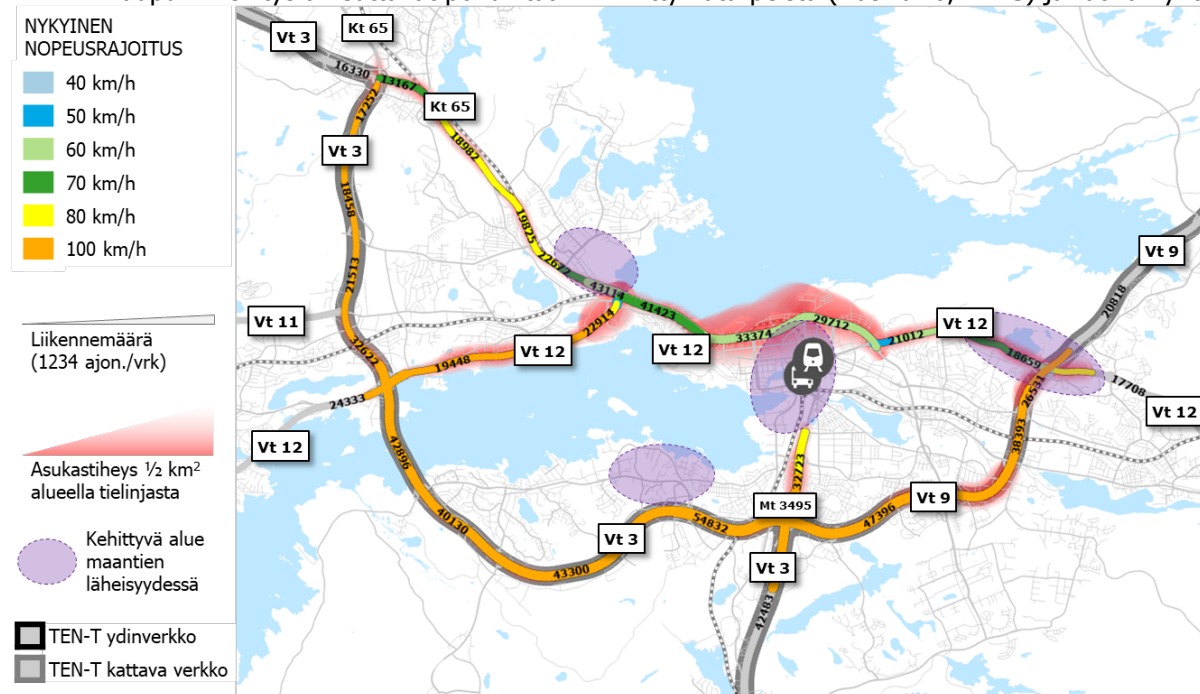
Lähdeluettelo

- /1/ Kuntalaki 10.4.2015/410. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150410> [haettu 2.10.2023]
- /2/ Kuntaliitto (2023). Maapolitiikan opas. Verkkojulkaisu. Saatavilla: <https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/verkko-opaat/maapolitiikan-opas> [haettu 12.10.2023]
- /3/ Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503> [haettu 2.10.2023]
- /4/ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 933/2018. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2018/20180933> [haettu 10.10.2023]
- /5/ Maankäyttö- ja rakennuslaki (Alueidenkäyttölaki) 132/1999. Saatavilla: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>
- /6/ Pääteiden kehittämisperiaatteet ja tulevaisuuden tarpeet. Väyläviraston julkaisuja 75/2022. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-405-025-8> [haettu 8.10.2023]
- /7/ Valtioneuvosto (2017). Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Saatavilla: <https://www.ymparisto.fi/fi/rakennettu-ymparisto/kaavoitus-ja-alueidenkaytto/valtakunnalliset-alueidenkayttotavoitteet> [haettu 8.10.2023]
- /8/ Valtioneuvosto (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75. Saatavilla: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389> [haettu 8.10.2023]

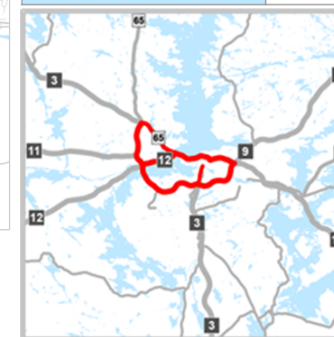
Esimerkkikohteiden nykytilakortit

Tampere

- Valtatie 12 palvelee ensisijaisesti paikallista ja seudullista liikennettä pitkämatkaisen liikenteen ollessa ohjattu Kehätielle. Liikennemäärä on korkea erityisesti Tampereen keskustan ja Lielahden välisellä osuudella, kapealla kannaksella. Pitkämatkaisemman liikenteen osuus kasvaa väylän itä- (Lahti) ja länsipäissä (Pori, Rauma). Väylä kulkee tunnelissa väestötiheimmän keskusta-alueen alitse. Raskaasta liikenteestä merkittävä osa on linja-autoja.
- Kehätie (vt 3 / vt 9) palvelee erityisesti pitkämatkaista Tampereen keskusta-alueen ohittavaa liikennettä, minkä mukaisesti reitit on viitoitettukin. Myös raskaan liikenteen osuus on suurehko. Kehätien sisäpuolella valtatie 3 jatkeena oleva maantie 3495 sulautuu osaksi katu ympäristöä Tampereen keskusta-alueella lähestyttäessä.
- Kaupungissa on paljon kehittyviä alueita sekä hankkeita, jotka vaikuttavat paikoin jo nyt kovin ruuhkautuneisiin teihin. Suuret liikennemäärät ja kaupunkikehitys aiheuttavat pohdintaa mm. liittymätarpeista (Näsikallio, TAYS) ja ratikan yhteensovittamisesta.



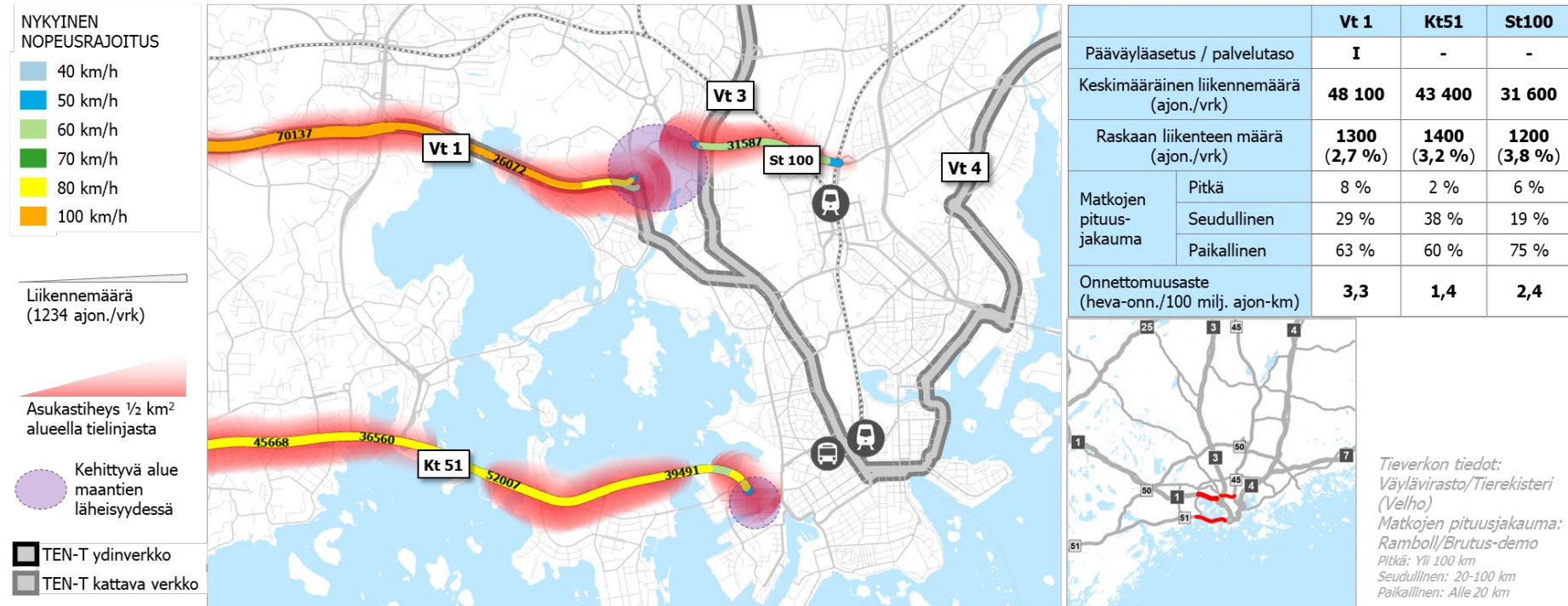
	Vt12 (Nokian moottoritie)	Vt12 (Paasikiventie + Teiskontie)	Kehätie (vt3 ja vt9)	Kt65	Mt3495
Päiväyläasetus / palvelutaso	I	I	I	-	-
Keskimääräinen liikennemäärä (ajon./vrk)	20 800	26 100	38 100	22 700	32 700
Raskaan liikenteen määrä (ajon./vrk)	640 (3,1 %)	960 (3,7 %)	2960 (7,8 %)	71 (3,1 %)	920 (2,8 %)
Matkojen pituusjakauma	Pitkä	10 %	9 %	29 %	10 %
	Seudullinen	34 %	32 %	33 %	35 %
	Paikallinen	56 %	59 %	38 %	55 %
Onnettomuusaste (heva-onn./100 milj. ajon-km)	2,1	4,0	1,4	3,5	9,7



Tieverkon tiedot:
 Väylävirasto/Tierekisteri (Velho)
 Matkojen pituusjakauma:
 Ramboll/Brutus-demo
 Pitkä: Yli 100 km
 Seudullinen: 20-100 km
 Paikallinen: Alle 20 km

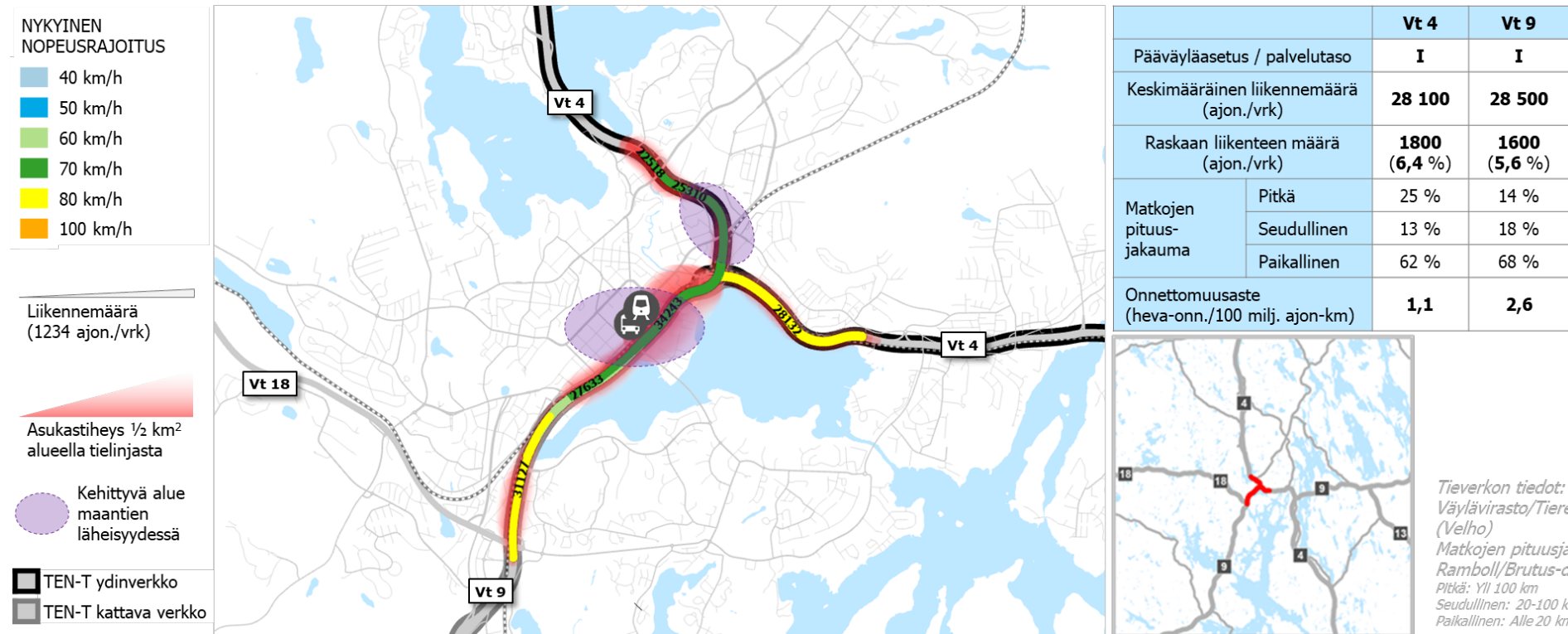
Helsinki

- Valtatien 1 liikennemäärä on noin 26 000 ajoneuvoa vuorokaudessa Kehä I:n itäpuolella ja kasvaa jopa yli 70 000 ajoneuvoon Kehä I:n länsipuolella. Turkuun ja muualle Varsinais-Suomeen suuntautuvan pitkämatkaisen liikenteen osuus korostuu niin ikään Kehä I:n länsipuolella. Valtatien 1 itä-päässä asukastiheys on erityisen korkea.
- Hakamäentien (st 100) on ensisijaisesti paikallista liikennettä palveleva väylä. Hakamäentien kaduksi muuttamisesta on tehty aiesopimus Helsingin kaupungin kanssa. Vt 1:n Huopalahdentien liittymän alueen kaavoitus on meneillään ja liikennealuetta ollaan supistamassa. Vt 1 säilyy maantienä Huopalahdentielle asti. Vt 1:n loppuosaa kehitetään kaupunkimaisempaan suuntaan Huopalahdentietä lähestyttäessä. Nopeusrajoitus lasketaan 60 km/h:iin Professorintien sillalta alkaen lähestyttäessä. Samalle alueella hyväksytään mm. reunakivelliset ratkaisut ja kapeammat ajokaistat.
- Länsiväylällä (kt 51) seudullisen, mm. Espoon länsiosiin, Kehä I:lle ja Kirkkonummelle suuntautuvan liikenteen osuus on suurehko. Kehä I:n liittymän kohdalla päivittäinen liikennemäärä kasvaa yli 50 000 ajoneuvoon. Väylä palvelee myös raskasta liikennettä Länsi-Uudenmaan satamien ja pääkaupunkiseudun eteläosan välillä. Länsisataman, joka on TEN T -verkon satama, liikenteen ja huoltovarmuuden kannalta Länsiväylän rooli on keskeinen. Helsinki keskittää Etelä-Sataman toimintoja Länsisatamaan ja sinne suunnitellaan Satamatunnelia Länsiväylältä. Länsiväylä on moottoritietä Porkkalan kadulle asti ja moottoritiele ei voida sallia tasoliittymiä. Kaupungin tavoite on kehittää Länsiväylää katumaaisena, joka heijastuisi palvelutasoon.



Jyväskylä

- Jyväskylä on liikenteellinen solmukohta. Valtatie 4 on Suomen tärkein etelä-pohjoissuuntainen päätieyhteys ja myös valtatie 9 on valtakunnallisesti merkittävä väylä. Valtatiet 4 ja 9 risteävät Jyväskylän kaupunkialueella.
- Eryisesti valtatiellä 4 on paljon pitkämatkaista liikennettä. Valtatiellä 9 pitkämatkainen liikenne sekoittuu paikalliseen liikenteeseen Jyväskylän keskustan alueella. Paikallisten olosuhteiden vuoksi valtatie palvelutasotavoitteesta on jouduttu tinkimään, mikä näkyy esimerkiksi tavoitetta alempana nopeusrajoituksena ja liittymäratkaisuisissa. Keskusteluissa on myös ollut kaupungin ohittavan maantien toteuttaminen.
- Rantaväylän (vt 9) ja rataverkon aiheuttama estevaikutus hankaloittaa kaupunkikehitystä. Kaupungin tavoitteena olisi kehittää keskustaa ja Lutakon aluetta yhtenäisemmäksi. Myös Sepän alueen kehittymisen yhteydessä on tarkastelu erilaisia ratkaisuja, kuten liittymätarpeita, jotka heijastuvat maantien palvelutasoon.



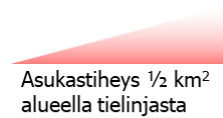
Kaarina

- Seututie 180 ja yhdystie 2200 palvelevat Kaarinan keskustaan ja saaristoon suuntautuvaa liikennettä. Keskimääräinen liikennemäärä Kaarinan keskustan kohdalla on noin 14 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Seututiellä 180 seudullisen liikenteen osuus on huomattavan suuri.
- Kaarinan läntisen ohikulkutien toteuttaminen muuttaa jatkossa seututien 180 linjausta ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Saaristoon suuntautuva liikenne voi uuden yhteyden myötä muun muassa muuttaa liittymien kuormitusta, kun liikenne suuntautuu Piispanristin liittymään, jolloin Piispanrististä tulisi monipuolisen maankäytön keskittymä. Näin Krossin aluetta voi kehittää monipuolisena liike- ja työpaikka –alueena. Muutos myös voi vapauttaa Kaarinan keskustasta mahdollisuuksia kaupunkikehitykselle.

NYKYINEN NOPEUSRAJOITUS

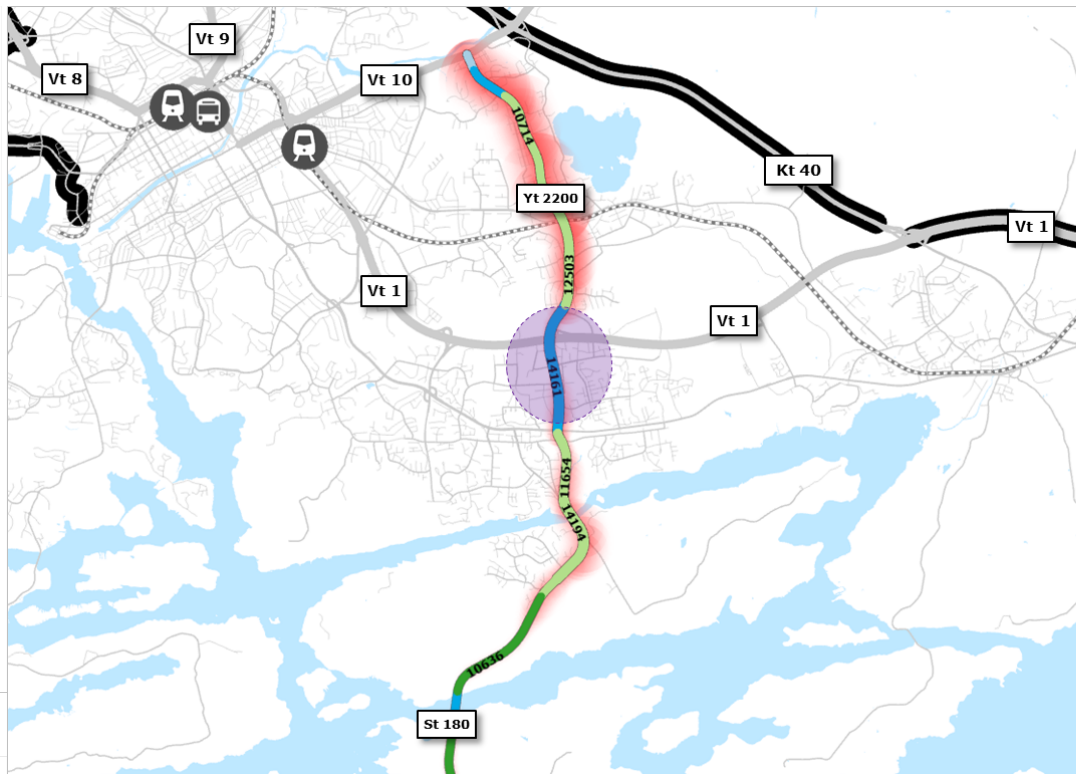


Liikennemäärä (1234 ajon./vrk)



Kehittyvä alue maantien läheisyydessä

■ TEN-T ydinverkko
■ TEN-T kattava verkko



		St 180	Yt 2200
Pääväyläasetus / palvelutaso		-	-
Keskimääräinen liikennemäärä (ajon./vrk)		12 800	12 000
Raskaan liikenteen määrä (ajon./vrk)		730 (5,7 %)	790 (6,6 %)
Matkojen pituusjakauma	Pitkä	7 %	11 %
	Seudullinen	71 %	48 %
	Paikallinen	22 %	41 %
Onnettomuusaste (heva-onn./100 milj. ajon-km)		5,7	3,4



Tieverkon tiedot:
Väylävirasto/Tierekisteri (Velho)
Matkojen pituusjakauma:
Ramboll/Brutus-demo
Pitkä: Yli 100 km
Seudullinen: 20-100 km
Paikallinen: Alle 20 km

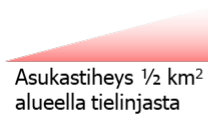
Varkaus

- Pitkämatkaisen liikenteen osuus on merkittävä erityisesti valtatiellä 5. Myös raskaan liikenteen osuus on suuri. Kokonaisliikennemäärä sekä valtatiellä 5 että valtatiellä 23 jää alle 10 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.
- Vt23 Varkaudessa Päiviönsaarella on kaavassa keskustatoimintojen alue ja useita kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Kohta näkyy kartassa 40 km/h nopeusrajoitusalueena. Keskustan lähellä oleva tehdas synnyttää liikennettä raiteilla ja teillä.
- Kaupunkialueelle suunniteltu kehitys kohdistuu erityisesti valtatie 23 läheisyyteen. Kaupunkialueella on tunnistettu eheyttämisen- ja tiivistämistarvetta ja kaavassa on uutta asumista vesistön äärelle, uusi keskustatoimintojen alue, uutta palvelua ja työpaikkaa, kauppaa ja isompaa vähittäiskauppaa (Taipale).

NYKYINEN NOPEUSRAJOITUS

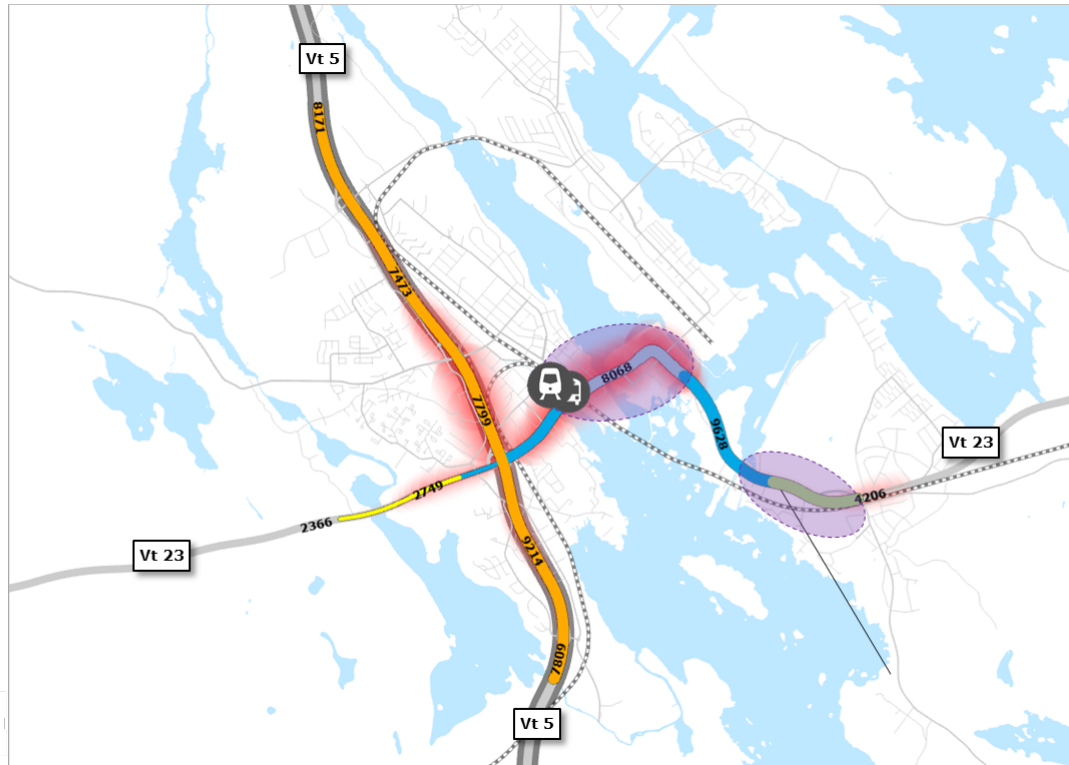


Liikennemäärä (1234 ajon./vrk)

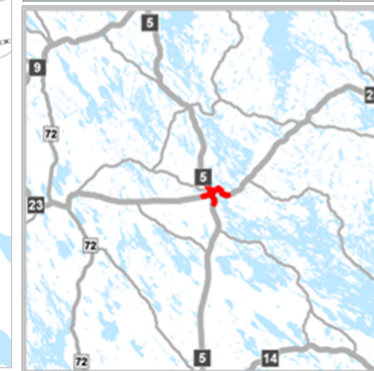


Kehittyvä alue maantien läheisyydessä

TEN-T ydinverkko
TEN-T kattava verkko



		Vt 5	Vt 23
Pääväyläasetus / palvelutaso		I	-
Keskimääräinen liikennemäärä (ajon./vrk)		7900	7700
Raskaan liikenteen määrä (ajon./vrk)		840 (10,6 %)	630 (8,2 %)
Matkojen pituusjakauma	Pitkä	29 %	21 %
	Seudullinen	28 %	22 %
	Paikallinen	43 %	57 %
Onnettomuusaste (heva-onn./100 milj. ajon-km)		3,0	7,0



Tieverkon tiedot:
Väylävirasto/Tierekisteri (Velho)
Matkojen pituusjakauma:
Ramboll/Brutus-demo
Pitkä: Yli 100 km
Seudullinen: 20-100 km
Paikallinen: Alle 20 km

Kuopio

- Valtatiellä 5 vuorokautinen liikennemäärä Kuopion keskustan kohdalla on yli 30 000 ajoneuvoa. Liittymäväli on melko tiheä. Kuopion keskustan kohdalla paikallisen liikenteen osuus kasvaa, mutta yleisesti väylä palvelee paikallisen liikenteen lisäksi myös seudullista ja pitkämatkaista liikennettä.
- Kuopion keskusta-alue on yksi ensisijaisesti kehitettävistä alueista, jonne tavoitellaan lisää asumista ja työpaikkoja. Alue tukeutuisi ensisijaisesti kestävään liikkumiseen.
- Valtatieltä 5 selvitetään uuden Puijonkadun poistumisrampin toteuttamista, jolla voitaisiin ohjata valtatieltä matkakeskukselle tuleva liikenne suuremmin kohteeseen. Tällä hetkellä liikenne ohjautuu keskustan kautta.

NYKYINEN NOPEUSRAJOITUS

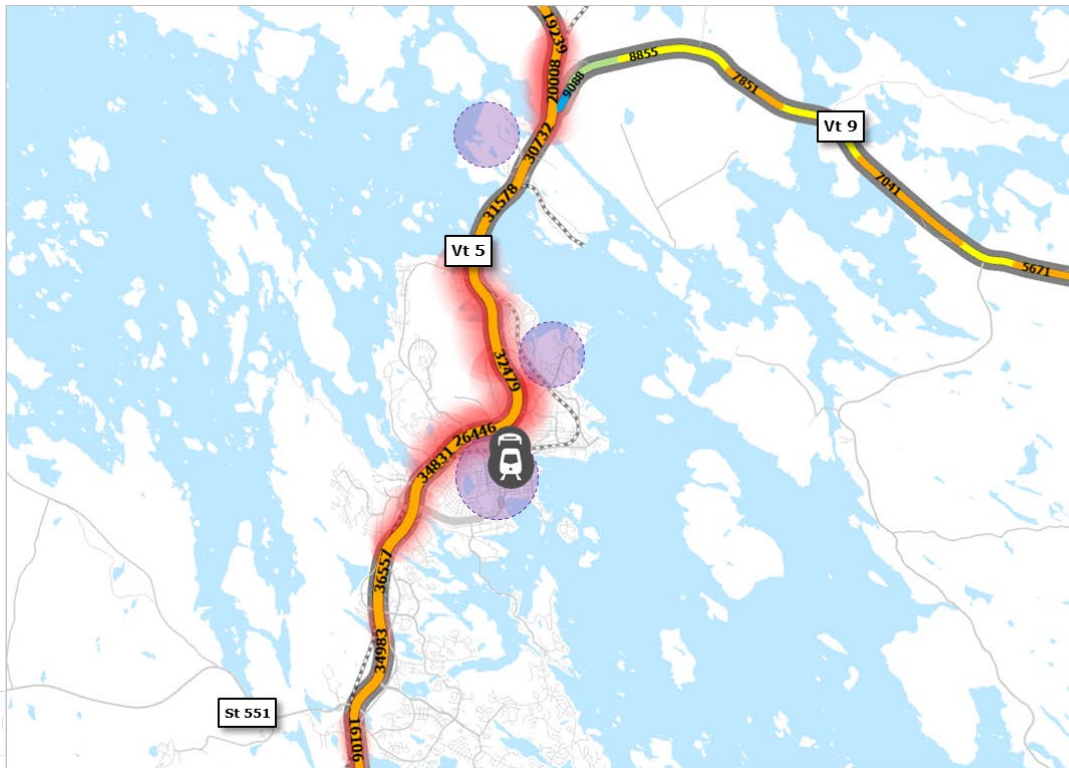


Liikennemäärä (1234 ajon./vrk)

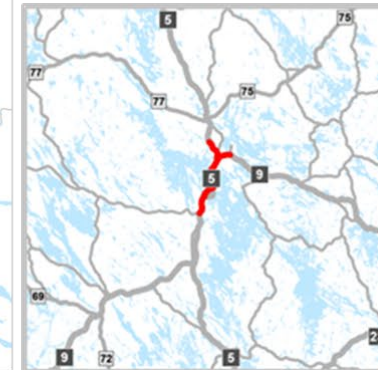
Asukastiheys 1/2 km² alueella tielinjasta

Kehittyvä alue maantien läheisyydessä

TEN-T ydinverkko
TEN-T kattava verkko



		Vt 5
Pääväyläasetus / palvelutaso		I
Keskimääräinen liikennemäärä (ajon./vrk)		31 500
Raskaan liikenteen määrä (ajon./vrk)		2000 (6,3 %)
Matkojen pituusjakauma	Pitkä	18 %
	Seudullinen	24 %
	Paikallinen	58 %
Onnettomuusaste (heva-onn./100 milj. ajon-km)		2,2



Tieverkon tiedot:
Väylävirasto/Tierekisteri (Velho)
Matkojen pituusjakauma:
Ramboll/Brutus-demo
Pitkä: Yli 100 km
Seudullinen: 20-100 km
Paikallinen: Alle 20 km



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-119-4

www.vayla.fi