

2000 0623-

## Riktlinjer för väghållningen 2015



### Sammandrag



Tielaitos

08 TIEL/RIK

# Vägen är till för trafikanten

Riktlinjer för väghållningen 2015 är den strategiska långsiktplanen för väghållningen. Riktlinjerna utgör Vägverkets syn på hur väghållningen bör inriktas och prioriteras då finansieringen är på den nuvarande nivån. Ståndpunkterna har slipats av under samarbetet med olika parter. Den förda dialogen gav värdefull kunskap som bas för riktlinjerna.

Vägverkets direktion godkände riktlinjerna i mars 2000. De presenterade riktlinjerna är riksomfattande. Eftersom de lokala behoven och förhållandena i olika delar av landet är mycket varierande, lämnar riktlinjerna spelrum för vägdistriktens regionala planering. I relation till de regionala behoven är den nuvarande finansieringsnivån som utgör bas för planen emellertid låg.

Väghållningen är i dag allt mer integrerad i samhällsutvecklingen. Den bör tjäna samma målsättningar som styr hela samhället. Riktlinjernas målsättningar är omfattande men även motstridiga. Samhällets och trafikanternas behov kommer i framtiden att vara varierande. Vägnätet bör kunna betjäna dem under decennier.

Vägverket



Lasse Weckström  
Generaldirektör



## INNEHÅLL

Vägen är till för trafikanten .....	3
Utmaningar .....	4
Målsättningar .....	6
Riktlinjer för väghållningen 2015 .....	8
Riktlinjernas konsekvenser .....	12

# Utmaningar



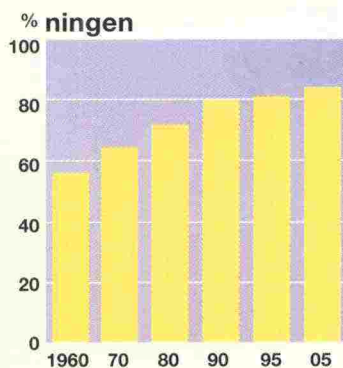
Riktlinjer för väghållningen 2015 inriktar väghållningen på de kommande decennierna.

Inom väghållningen måste man kunna svara på de nuvarande utmaningarna och samtidigt se de investeringsbehov som den framtida trafiken medför. Vårt samhälle förändras hela tiden. Signalerna från framtiden är centrala utgångsdata för hur väghållningen skall styras och hur olika problem bör lösas.

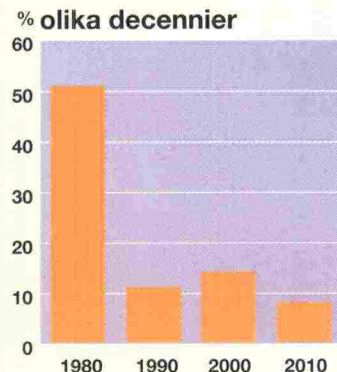
## Samhället utvecklas

- Flyttningsrörelsen fortsätter. Befolkningen koncentreras till stora städer, tillväxtcentra och tätorter. Samtidigt håller den byggda samhällsstrukturen på att brytas sönder.
- Befolkningen blir äldre. Trafikanternas åldersfördelning förändras.
- Värderingar och levnadsvanor förändras, fastän människans grundkaraktär och hennes mänskliga drag förblir oförändrade.
- Biltätheten och rörligheten ökar.
- Miljövärdenas betydelse ökar.
- Informationssamhället får ändrade verksamhetssätt och därmed nya behov av resor och transporter.
- Informationsteknologin underlättar och effektiviserar trafikstyrningen och -regleringen.
- Den ekonomiska tillväxten fortsätter. Trafiken växer i takt med ekonomin.
- Näringsstrukturen förändras. Betydelsen av den informationstekniska och elektroniska industrin ökar. Transporterna styrs effektivare än förr.
- Globaliseringen fortgår. Den internationella trafiken ökar och trafikförbindelsernas betydelse som konkurrensmedel växer.
- De internationella avtalen inverkar mer än förr också inom trafiksektorn.

**Tätortsbefolkningens andel av hela befolkningen**



**Trafiktillväxten under olika decennier**



## Samhällsförändringarna återspeglas på trafiken

Trafiken växte starkt under 1980-talet. Den ekonomiska lågkonjunkturen i början av 1990-talet ledde till att trafiken minskade, men i slutet av decenniet ökade tillväxten igen. Man räknar med att trafikens tillväxt kommer att dämpas, men att tillväxten till och med år 2020 ändå blir ca 30 procent. Godstrafiken kommer enligt prognoserna att öka snabbare än persontrafiken.

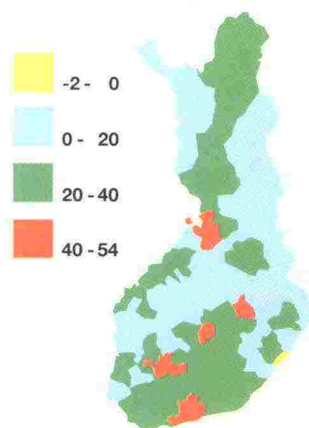
I olika delar av landet växer trafiken på olika sätt. Inom områden med en god ekonomisk utveckling och växande befolkning växer både person- och godstrafiken snabbare än inom områden på tillbakagång. Avfolkningen inom glesbygdsområdena leder rentav till att trafiken minskar på vägnätet av lägre klass. Trafiken koncentreras i högre grad än förr till huvudvägarna.

Även informationssamhället påverkar rörligheten. Människorna har möjlighet att mera fritt välja platsen där de bor och där de arbetar. Den ökande andelen distans- och flexarbete kan medföra att antalet resor till och från arbetet minskar, medan resornas längd ökar. Fastän man förutspår att tillväxten av resor till och från arbetet stannar av, kommer den övriga trafiken att öka. Människorna har bättre möjligheter än förr att förflytta sig och att uppfylla sina önskemål och behov i fråga om hem, arbetsplats, studier, skola och fritidsintressen.

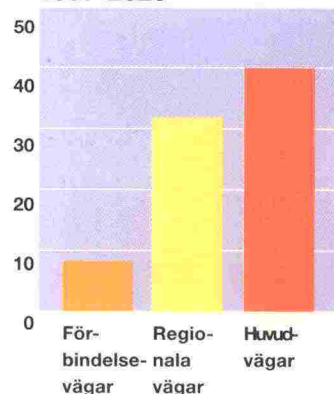
Miljömedvetenheten och miljövärdenas betydelse växer. De uppställda målsättningarna som avser utsläppen samt tryggheten av den hållbara utvecklingen gör det mer angeläget att minska biltrafiken samt att öka gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken.



Trafikmängdsförändringarna (%) inom olika regioner 1997-2020



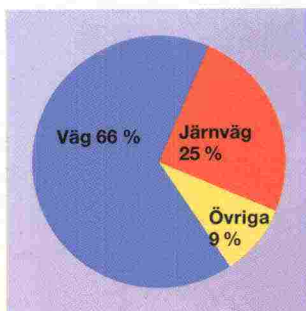
Trafiktillväxten under åren 1997-2020



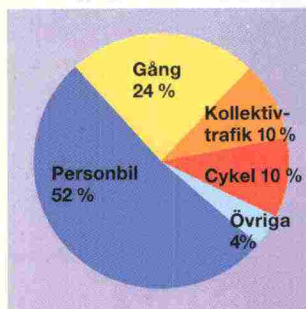
# Målsättningar



**Fördelningen av trafikarbetet inom den inhemska godstrafiken år 1997**



**Fördelningen av de dagliga resorna**



Samhällsutvecklingen skapar många förväntningar på väghållningen. Dessa riksomfattande och regionala behov utgör utgångspunkter för planeringen av väghållningen. Kundorienteringen är jämte det samhälleliga ansvaret väghållningens viktigaste värde. I fråga om produkter och tjänster baserar sig kvaliteten, tillgång och leveranstidpunkter på kännedom om kundernas målsättningar, behov och förväntningar samt om deras verksamhet.

Med dessa utgångspunkter har man för väghållningen uppställt målsättningar, som stöder Europeiska unionens trafikpolitik, statsrådets riktlinjer samt trafikministeriets verksamhetsinriktningar.

## Väghållningens målsättningar:

### Samhällsekonomisk effektivitet

- Väghållningsåtgärderna inriktas och dimensioneras så effektivt och ekonomiskt som möjligt
- Vägnätets skick och dess dagliga farbarhet tryggas i hela landet under hela året
- Förutsättningar skapas för transport- och färdkedjor bildade av olika trafikslag och färdsätt
- Samordningen och förtätningen av samhällsstrukturen stöds
- Målsättningarna för de riksomfattande och regionala trafiksystemen stöds och de därtill hörande investeringarna genomförs

### Verksamhetsförutsättningar för näringslivet

- Det erbjuds välfungerande och säkra huvudvägsförbindelser samt förbindelser till hamnarna och godsterminalerna
- Även på vägnätet av lägre klass tryggas de nödvändiga transporter under alla årstider
- Transporterna löper säkrare, smidigare och mer tillförlitligt
- Internationella trafikkorridorer och -områden utvecklas

## Regional och social jämlikhet

- De riksomfattande målsättningarna för markanvändningen beaktas och förverkligandet av dem främjas
- Befolkningens och näringslivets behov beaktas inom områden som utvecklas på olika sätt
- Persontrafikens verksamhetsförutsättningar tryggas för alla befolkningsgrupper
- Särskilt inom storstadsregionerna förbättras förutsättningarna för kollektivtrafiken samt cykel- och gångtrafiken

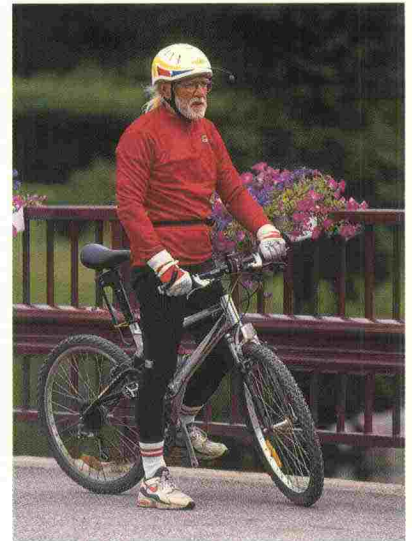
## Trafiksäkerheten

- Trafiksäkerheten förbättras så, att antalet döda och skadade i trafiken blir allt lägre
- Antalet avkörningsolyckor och frontalkrockar minskar och följderna av dem lindras
- Tryggheten för fotgängarna och cyklisterna förbättras och halkolyckorna minskar

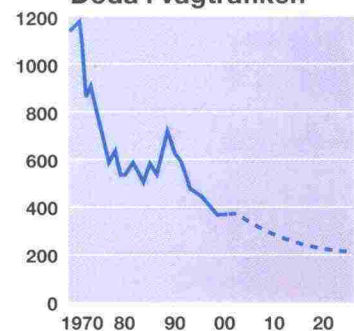
## Miljön

- Uppfyllandet av den nationella klimatstrategin för att minska koldioxidutsläppen inom vägtrafiken främjas
- Grundvattenskadorna och bullerproblemen som förorsakas av väghållningen och vägtrafiken minskar
- Lösningarna inom vägtrafiken anpassas till stads- och tät ortsstrukturen
- Bevarandet av värdefulla natur- och kulturområden främjas
- Naturens diversitet och ett skonsamt bruk av naturresurserna främjas

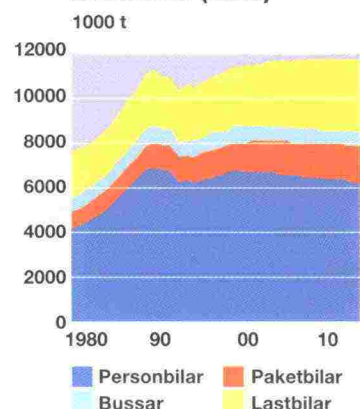
Målsättningarna för väghållningen är mera varierande än förr. De återspeglar den pluralistiska samhällsutvecklingen. Målsättningarna är delvis även inbördes motstridiga. Detta innebär för planeringen av väghållningen större utmaningar än förr. Samtidigt understryks betydelsen av mer omfattande sakkunskap och samarbete än förr.



### Döda i vägtrafiken



### Vägtrafikens avgasutsläpp, koldioxid (CO<sub>2</sub>)



# Riktlinjer för väg



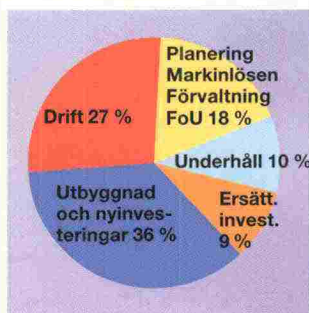
## Samarbetet betonas

Väghållningen utgör en del av hela samhällsutvecklingen. Vägverkets samhällsansvar är inte bara ett ansvar för de allmänna vägarna och vägtrafikförhållandena. Vägnetet upprätthålls och utvecklas som en del av trafiksystemet i samarbete med de andra trafikslagen. Väghållningens verkningar når via utvecklandet av trafiksystemet medborgarna, näringslivet och i sista hand hela samhällets välbefinnande.

Väghållningens verkningar bedöms ur denna synvinkel. I den kundorienterade verksamheten betonas betydelsen av samarbetet mellan väghållningen och alla de övriga parter som berörs av dess verkningar. Sålunda kan väghållningen styras utgående från behov som fortlöpande förändras. Ett omfattande och aktivt samarbete med kommunerna och landskapen är viktigt bland annat för att trafiken och markanvändningen skall kunna sammanjämkas bättre än förr.

För utvecklandet av samhället och regionerna måste man finna en gemensam kurs. Först då kan utvecklingsanslagen inriktas effektivt.

## Väghållningens utgifter år 1999



## Vad får man för en miljon?

Årsunderhåll av en riksväg	60 km
Förbättring av en riksvägs beläggning	7 km
Vägbelysning	3 km
Konstruktiv förbättring av en regional väg	2 km
Byggande av gång- och cykelled	1 km
Grundvattensskydd	550 m
Bullervägg	350 m
Byggande av motorväg	70 m

## Trafiksäkerheten har hög prioritet

Vägverket har förbundit sig att i enlighet med samhällets målsättningar förbättra trafiksäkerheten och söker aktivt efter nya lösningar.

Alla väginvesteringar som genomförs förutsätts klart förbättra säkerheten. Man försöker utveckla den fysiska trafikmiljön så, att ett mänskligt fel i trafiken inte leder till dödsolyckor eller allvarliga skador. Grundproblemet på vägarna med två körfält, risken för frontalkrockar, kan man ändå inte helt avlägsna.

Säkerheten är en central faktor också inom väghållningen. Man lägger vikt vid att förbättra säkerheten för alla trafikantgrupper, särskilt för fotgängare, cyklister och handikappade personer.

Möjligheterna att enbart med väghållningens medel förbättra trafiksäkerheten är begränsade. Betydelsen av samarbete och agerande på många håll ökar. På lång sikt är lösningarna med anknytning till markanvändningen betydelsefulla. Trafikantens ansvar i trafiken betonas aktivt.

# hållningen 2015

## Ökat ansvar för miljön

Principerna för en hållbar utveckling styr väghållningen. Medvetenheten och ansvaret som gäller de globala och lokala miljöbelastningarna ökar. Vägverket bär sin del av ansvaret för väghållningens och vägtrafikens miljökonsekvenser.

Inom väghållningen beaktar man minskningen av de olägenheter som drabbar människorna, bibehållandet av naturens diversitet, en skonsam användning av naturresurserna samt skyddet av värdefulla naturområden och kulturhistoriska objekt. Vägprojektens miljökonsekvenser utreds på ett så tidigt stadium som möjligt.

Ansvaret för miljön innebär, att

- miljökonsekvensbedömningarna inverkar aktivt på planeringen
- buller- och grundvattensskydd byggs och placeras effektivt
- vägsaltets miljöskador minskas bland annat genom att man minskar saltmängderna
- användningen av icke-förnybara naturresurser minskas och återvinningen effektivteras, samt att
- preliminära miljöutvärderingar inverkar på valet av entreprenörer inom väghållningen.

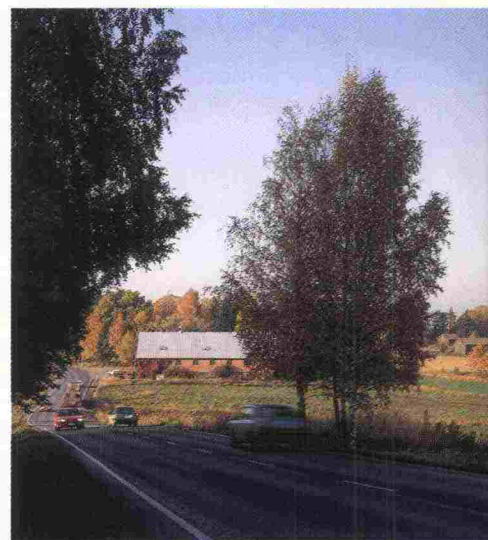
## De ekonomiska målsättningarna är i nyckelposition

Den ekonomiska lönsamheten jämte en god produktivitetsutveckling utgör primära målsättningar inom väghållningen. Ekonomin granskas både som en del av en större samhällelig helhet och för det enskilda projektet. Genom styrningen av väghållningen eftersträvas en trafik och en transportverksamhet som är förmånliga för hela nationalekonomin.

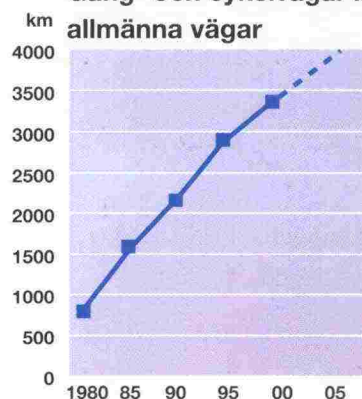
Investeringarna bör vara effektiva i fråga om inriktning och tidpunkt. Vid projekteringen granskas kvalitetsmässigt och kostnadsmässigt olikartade lösningsalternativ.

Ekonomin vid upprätthållandet av vägnätets skick säkerställs, då summan av trafikantens och väghållarens kostnader på lång sikt är så låg som möjligt. Vägnätet sköts smidigt i enlighet med trafikens behov. Hela vägnätet kan användas året runt.

Inom utvecklingsarbetet går man in för att finna ekonomiska lösningar. Inom väghållningen ökas konkurrensutsättningen, varigenom man kan nyttja marknaderna effektivt.



Gång- och cykelvägar invid allmänna vägar

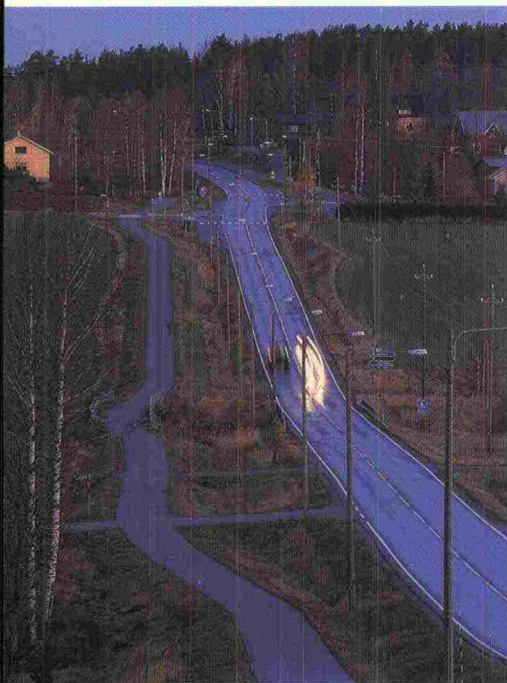


Allmänna vägar inom viktiga grundvattensområden

Vägar som bör saltas (Vinterdriftsklass I s och l)	626 km
Vägar som delvis bör saltas (Vinterdriftsklass I b)	786 km
Alla allmänna vägar	4287 km



# Riktlinjer för väg



## Huvudvägarna utvecklas balanserat

Trafikens tillväxt koncentreras till huvudvägarna. Störst är den inom de växande stadsregionerna och på vägnitten mellan dem. På grund av det nuvarande huvudvägsnätets ålder borde det moderniseras betydligt mera än vad som anslagsmässigt är möjligt nu.

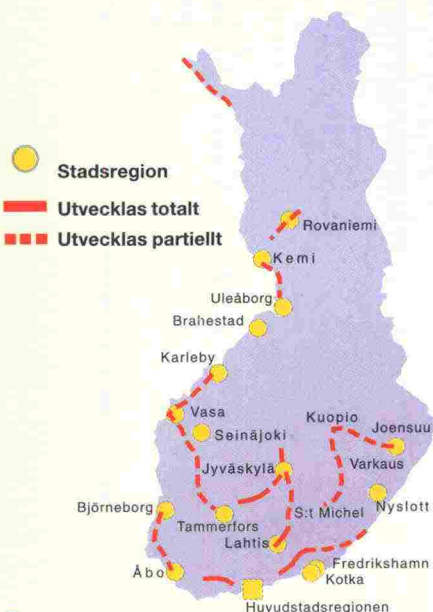
Utvecklandet av huvudvägsnätet domineras av dess centrala delar, dvs. stomnätet. Syftet är att med de disponibla anslagen åstadkomma den största möjliga nyttan på riksnivå och regionalt.

Förbättringsarbetena görs i etapper så, att förbindelseledernas servicenivå förbättras inom en stor del av stomnätet. Målsättningen är en jämn hastighet inom trafik och transporter samt tillförlitliga restidsprognoser, inte nödvändigtvis hög hastighet.

Under planeringsperioden byggs förbindelselederna Muurla - Lojoåsen (E18) och Lahtis - Heinola (Rv 4) ut till motorvägar. För övrigt kommer tyngdpunkten att förskjutas till förbättrandet av huvudvägsavsnitt med två körfält.

Det finns många regionala behov att trafikmässigt utveckla de regionala vägarna och förbindelsevägarna. På grund av de begränsade anslagen är förbättringsinsatserna små och inriktas närmast på reparationer och på enstaka arrangemang för att förbättra trafiksäkerheten i närheten av tätorterna.

## De viktigaste utvecklingsobjekten inom vägnätet



## Stadsregionerna får ökad uppmärksamhet

Trafiken inom stadsregionerna - särskilt inom huvudstadsregionen och övriga tillväxtcentra - ökar avsevärt mycket mer än inom övriga områden. Trafiksystemen inom stadsregionerna utvecklas som sammanhängande helheter, där de olika trafikslagen stöder varandra.

Väginvesteringarna inom dessa områden utökas. Anslagen räcker dock bara till att avlägsna de värsta av biltrafikens flaskhalsar. De inriktas på projekt som skapar bättre fungerande färdkedjor och som förbättrar hamn- och terminalförbindelserna. I enlighet med målsättningarna görs insatserna särskilt för att förbättra kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens betingelser.

# hållningen 2015

Man utökar det regionala avtalsförfarandet för att därigenom främja genomförandet av trafiksystemsplanerna.

## Vägnätets drift bibehålls på den nuvarande nivån

Kvalitetsnivån på vägdriften bibehålls i huvudsak på den nuvarande nivån. Sålunda garanteras trafikmässiga basbetingelser för landets näringsliv, för boendet och samhällsservicen. Vintertrafiken fortsätter som hittills.

Säkerställandet av vinterväghållningens nivå är väghållningens viktigaste uppgift även i det fall att väghållningens finansiering förändras. Särskilt viktigt är det att trygga trafiksäkerheten vintertid. Det centrala vägnät, som den tunga trafiken använder, sköts enligt den högsta driftsklassen.

De miljöskador, som vägsaltet förorsakar, försöker man minska genom att utveckla ny teknologi och genom att förbättra alla trafikanters förmåga att klara sig i vintriga trafikförhållanden.

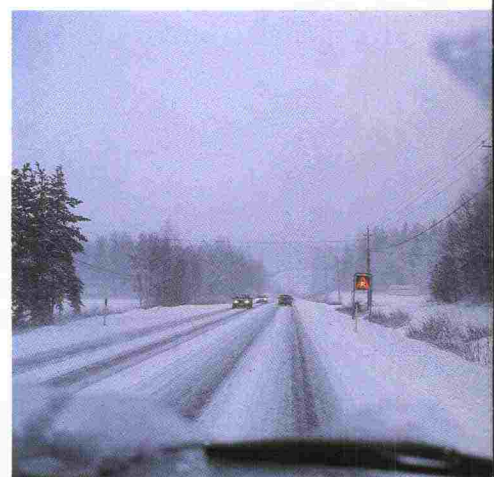
Genom en tillräckligt god skötsel av gång- och cykellederna tryggar man basrörligheten och stöder samtidigt användningen av kollektivtrafiken. Man försöker minska antalet halkolyckor.

## Försämringen av vägnätets skick hejdas

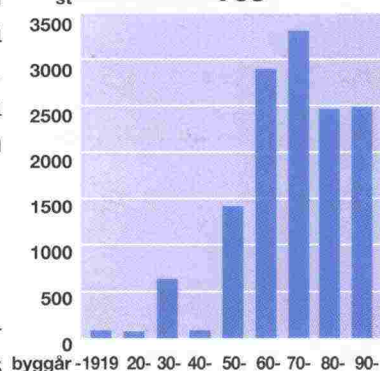
Vägnätets skick har långsamt försämrats sedan medlet av 1990-talet. Underhållsinvesteringar och ersättande investeringar ökas i syfte att hejda försämringen av vägnätets skick. Broar som blir äldre kommer ofrånkomligen att medföra ett ökat reparationsbehov under kommande år.

En central uppgift utgör den totalekonomiska styrningen av investeringarna. På huvudvägarna och de övriga livligt trafikerade vägarna bibehålls jämnheten och konstruktionernas skick på den nuvarande goda nivån. På de regionala vägarna bibehålls jämnheten och konstruktionernas skick på en tillfredsställande nivå.

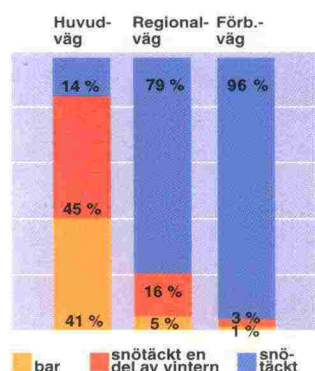
De belagda vägarna med låg trafik bevaras i försvarligt skick. Olägenheterna till följd av djupgående tjälskador på grusvägarna reduceras. Tidpunkten för de tunga virkestransporterna är även i fortsättningen av stor betydelse på de tjälskade utsatta vägarna. Med hjälp av riktlinjer för väghållningen beaktas de olika målsättningarna balanserat.



st Broarnas byggår



Vinterväglag på vägnätet



# Riktlinjernas



Riktlinjernas konsekvenser och den servicenivå som åstadkoms är i hög grad beroende av de disponibla anslagen och av trafikens utveckling. Det finns betydligt mer förväntningar än vad resurserna ger möjlighet att genomföra.

## Persontrafiken

- + Inom stamnätet blir trafiken smidigare och säkrare på de förbättrade förbindelselederna.
- + Trafikförhållandena för fotgängare, cyklister och anlitare av kollektivtrafiken förbättras i tätorterna och på landsbygden.
- Inom en stor del av huvudvägsnätet och regionalvägsnätet ökar trafiken och trafikförhållandena försämras i någon mån under tider med livlig trafik.

## Godstrafiken

- + Verksamhetsvillkoren för godstrafiken förbättras på det centrala huvudvägsnätet.
- + På vägnätet av lägre klass är förhållandena för basproduktionens transporter drägliga, även om förändringen från nuläget inte är betydande.
- + Även för transportkedjorna förbättras verksamhetsbetingelserna.
- + Förbindelserna till hamnar och övriga terminaler förbättras.
- Det är inte möjligt att genomföra ens tillnärmelsevis alla behövliga och väntade förbättringar inom huvudvägsnätet.

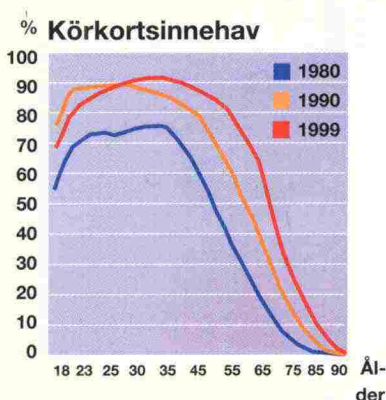
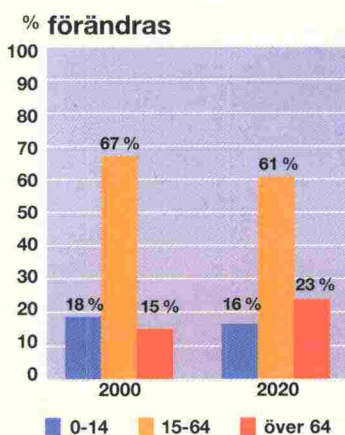
## Trafiksäkerheten

- + Trafiksäkerheten kan förbättras i den nuvarande takten.
- + Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet förbättras inom stadsregionerna och tätorterna samt på huvudvägsnätet inom bosättningsområdena.
- Risken för frontalkrockar förblir stor.
- Gång- och cykelleder byggs bara på de mest brådskande ställena, vilket inte räcker till att fylla alla behov.

## Jämlikheten

- + Trafikanternas trafik- och transportbehov beaktas jämlikt i de olika delarna av landet.
- + Förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken förbättras.
- + Trafikförhållandena på huvudstadsregionens och övriga storstadsregioners infarts-, omfarts- och ringvägar förbättras.
- + Trafikstyrningen effektiveras.

## Åldersstrukturen

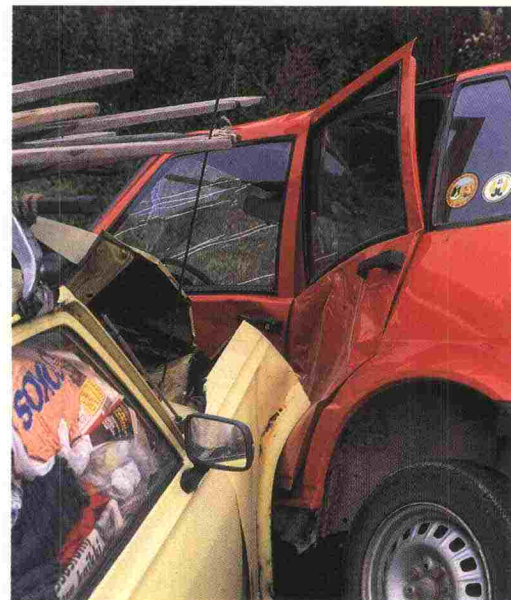


# konsekvenser

- Inom de växande stadsregionerna innebär trafik tillväxten ökande problem för biltrafiken.
- På landsbygden kommer grusvägarnas omfattning att förbli ungefär densamma som nu.

## Miljön

- + Buller- och grundvattenskydd byggs årligen i samma omfattning som för närvarande.
- + Riktlinjerna stöder valet av färdväg som är i enlighet med den hållbara utvecklingen.
- + Förverkligandet av målsättningar som berör stads- och tätortsbilden och naturen inrymmer risker, som man emellertid med god planering och samarbete kan bemästra.
- Bullerbekämpningen är otillräcklig och ett ökande antal personer bor inom bullerområden. Man lyckas inte skydda alla av de viktigaste grundvattenområdena. Även tätortsbilden förblir i huvudsak oförändrad.
- Trafikens koldioxidutsläpp kan påverkas endast i marginell omfattning.



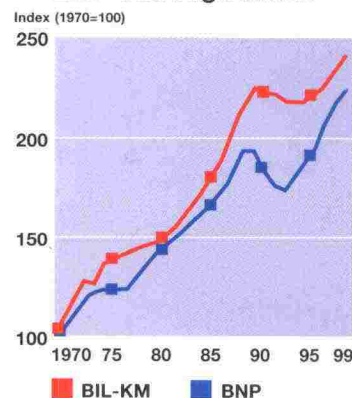
## Riktlinjerna vid en förändrad finansiering

Trots de större förväntningarna har man som utgångspunkt för riktlinjerna valt den mest sannolika finansieringsnivån. Sålunda har man antagit, att väghållningens ansvarsförhållanden och finansiering inte kommer att förändras i väsentlig grad.

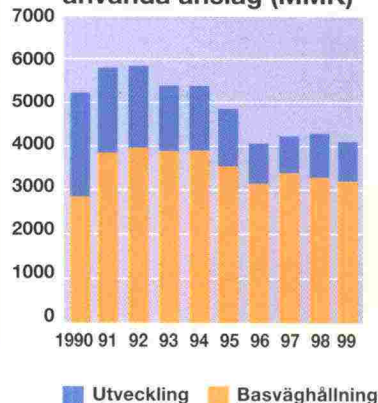
Om finansieringsnivån sjunker i jämförelse med nuläget eller om kostnadsstegringar inverkar avsevärt försämrande på köpkraften, kommer man att i första hand trygga vägnätets dagliga farbarhet och trafiksäkerheten. Nedskärningarna inriktas på utbyggnads- och nyinvesteringar i syfte att få trafiken att löpa smidigare. Fastän bibehållandet av vägnätets skick prioriteras framom driften av vägnätet, kan man inte helt hejda en försämring av vägarnas skick.

En högre finansieringsnivå än för närvarande gör det möjligt att förbättra trafikförhållandena och vägnätets skick. Tilläggsanslagen skulle användas till utbyggnads- och nyinvesteringar samt i någon mån till förbättringar av vägnätets skick. Vägarnas driftsnivå skulle huvudsakligen bibehållas som nu och grusvägar skulle förbättras avsevärt. Det skulle också vara möjligt att tidigarelägga projekt avseende huvudvägarna och stadsregionerna, varvid trafiken fås att löpa smidigare och säkrare och därigenom bättre motsvarar förväntningarna från olika håll.

## BNP och vägtrafiken



## Till väghållning använda anslag (MMK)

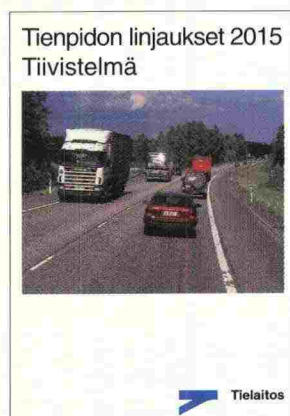




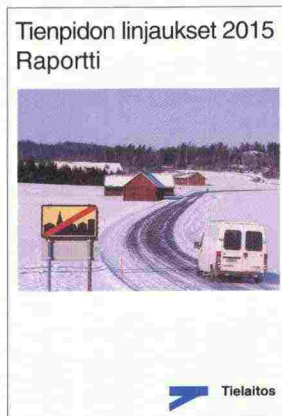
## Visste du, att...

- Det finns ca 470 000 kilometer vägtrafiksleder i Finland, varav  
allmänna vägar 77 900 km  
gator och planevägar 22 000 km  
privata vägar 350 000 km  
gång- och cykelvägar 11 000 km
- De allmänna vägarna som är på Vägverkets ansvar förmedlar ca 65 % av hela vägtrafiken. På dem körs årligen med bil 29 121 000 000 kilometer, varav personbilarnas andel är 84 %, paketbilarnas andel 7 %, lastbilarnas 8 % och bussarnas 1 %.
- Av de allmänna vägarna utgör  
riksvägar 8 582 km  
stamvägar 4 686 km  
regionala vägar 13 396 km  
förbindelsevägar 51 229 km
- Riksvägarna och stamvägarna bildar huvudvägsnätet. Ca 65 % av de allmänna vägarna är belagda. Grusvägar finns det ca 28 000 km. Inom tätorterna finns det ca 7 000 km allmänna vägar och dessas andel av de allmänna vägarnas totala trafik utgör ca 29 %. På de allmänna vägarna finns närmare 14 000 broar. (Uppgifterna härstammar från år 1999.)

## Riktlinjer för väghållningen 2015 -publikationer



Även på finska  
och engelska



På finska



På finska

Publikationerna har sammanställts av:

Vägverket, Vägförvaltningen, planering av väg- och trafikförhållanden

PB 33, 00521 Helsingfors

Publikationsbeställningar:

Vägverkets publikationsförsäljning

[www.tielaitos.fi/kirjasto/tilaus.htm](http://www.tielaitos.fi/kirjasto/tilaus.htm)

elpost: [elsa.juntunen@tielaitos.fi](mailto:elsa.juntunen@tielaitos.fi)

fax: 0204 44 2652

Tryckeri: Suomen Painotuote Oy, Helsingfors 2000

Foto: Seppo Sarjamo, sid. 1, 4, 5, 6, 9, 11 och 13,

Antero Aaltonen, sid. 7, 8, 10 och 12.