

# Vägförvaltningens verksamhetslinjer i stadsregionerna Sammandrag



Stadsregionen är en funktionell helhet som består av centralkommunen och kranskommunerna. Områdesgränsen för stadsregionen och dess trafiksystem följer inte de administrativa kommungränserna utan gränsen bildas av ett område med arbetsresor och servicestruktur. Då man utarbetade verksamhetslinjerna delade man in stadsregionerna i tre grupper: stora, medelstora och små stadsregioner. Man gjorde gruppindelningen på basis av invånartalet och stadens centralortsklassificering. Tammerfors, Åbo, Uleåborg, Lahtis, Kuopio, Jyväskylä, Björneborg och huvudstadsregionen klassificerades som stora stadsregioner.

Stadstrafikleden är en allmän väg eller gata och till den anslutande gång- och cykelled i en stadsregion. Den funktionella klassen för en allmän väg är riksväg, stamväg, regional väg eller förbindelseväg. Enligt egenskaperna och den trafikmässiga ställningen kan en stadstrafikled vara omfarts-, anslutnings-, infarts- eller förbindelsestrafikled.



|   |   |   |    |
|---|---|---|----|
| <b>Innehåll</b>                                     |   |   |    |
| Förord  | 3 | Vägförvaltningens verksamhetslinjer i stadsregionerna   | 8  |
| Väghållningen i stadsregionerna, utmaningar och mål | 4 | Konsekvenserna av verksamhetslinjerna i stadsregionerna | 16 |

# Förord

Vägförvaltningens verksamhetslinjer i stadsregionerna definierar man Vägförvaltningens strategi då man agerar inom stadsregioner. Verksamhetslinjerna är Vägförvaltningens första strategi för städer. Ämnesområdet är omfattande och mångfasetterat. I Finland finns det över hundra olika städer, flera tiotal stadsregioner och i dem verkar ett stort antal olika aktörer och deras verksamhet styrs av mål som har ställts på olika håll. I verksamhetslinjerna beskriver man Vägförvaltningens roll som en stödande och betjänande aktör då man utvecklar stadsregionerna. Med verksamhetslinjerna styr man tyngdpunkten för Vägförvaltningens investeringar och verksamhet så att de stöder målen för väghållningen av stadstrafiklederna. De föreslagna målen och verksamhetslinjerna är riksomfattande. Vägförvaltningens ledningsgrupp har godkänt verksamhetslinjerna i november 2002.

Med verksamhetslinjerna i stadsregionerna främjar man balanserat de olika målen i trafikpolitiken. Målen är stränga särskilt då det gäller trafiksäkerheten. De ageranden och åtgärder som trafiksäkerheten och trafikens servicenivå förutsätter utser man på basis av trafikutvecklingen och den finansiering som finns att tillgå. Man antar att finansieringen av väghållning också framdeles bibehålls på nuvarande nivå. Finansieringsandelen för väghållningen i stadsregionerna höjs en aning från den nuvarande. Förväntningarna är betydligt större än resurserna. Inom hela väghållningen, men speciellt i stadsregionerna, inverkar också de övriga sektorernas verksamhet och de förändringar som sker i verksamhetsmiljön på hur målen för väghållningen kan förverkligas. Verkingarna av kommunernas, landskapens, kollektivtrafikaktörernas och näringslivets verksamhet samt samarbetet med dessa sektorer betonas i stadsregionerna. SAD och Banförvaltningsscentralen har också en central roll i huvudstadsregionen.

Dessa verksamhetslinjer bildar tillsammans med Verksamhetslinjerna för utvecklingen av huvudvägarna en helhet som ger utgångspunkten för Vägförvaltningens verksamhets- och ekonomiplanering samt för den noggrannare årsplaneringen. Förutom detta sammandrag av verksamhetslinjerna har man utarbetat en teknisk rapport, där man detaljerat redogör för bl.a. verksamhetslinjernas utgångspunkter, planeringsprocessen, växelverkan och nuläget i verksamhetsmiljön.



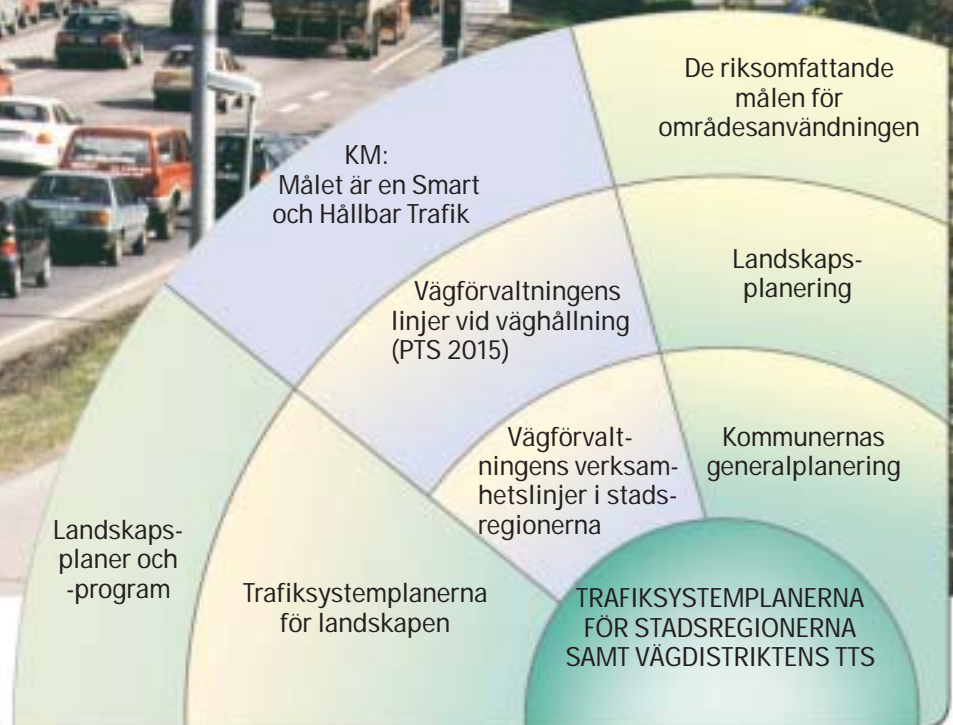
Eeva Linkama  
planeringsdireköt



Ulla Priha  
planeringschef

Helsingfors 2002

# Väghållningen i stadsregionerna, utmaningar och mål



KM = Kommunikationsministeriet  
PTS = Planering på lång sikt  
TTS = Verksamhets- och ekonomiplan

## Utmaningar

Med målsättningarna och verksamhetslinjerna för väghållningen i stadsregionerna bemöter man för sin del de nuvarande problemen i trafiksystemet samt de samhällsförändringar som inverkar på trafiksystemet.

**Flyttningsrörelse:** Den kraftiga flyttningsrörelsen från öster till väster, från norr till söder och till de stora stadsregionerna koncentrerar trafikillväxten. Tillväxten har varit stor speciellt i huvudstadsregionen samt i stadsregionerna Uleåborg, Tammerfors, Åbo och Jyväskylä. Trafiken stockar sig i de växande stadsregionerna. Då befolkningen koncentreras till de stora stadsregionerna expanderar markanvändningen till stadscentrumens kranskommuner och längs huvudvägarna, vilket leder till en decentraliserad och splittrad samhällsstruktur.

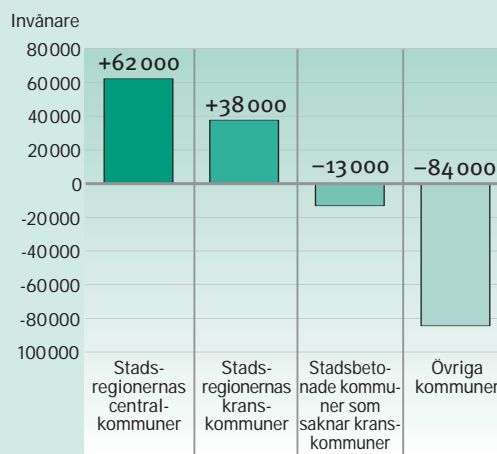
**Trafikillväxten:** Vägtrafiken ökar alltjämt. Man beräknar att persontrafiken ökar från den nuvarande med drygt 20 % och godstrafiken med ca 40 % före år 2020. Tillväxten är större i de expanderande stadsregionerna och speciellt i huvudstadsregionen. Kollektivtrafikens relativa andel i huvudstadsregionen torde förbli oförändrad men det totala antalet resor ökar.

**Trafiksäkerhet:** Det inträffar fortfarande för många dödsolyckor och allvarliga personskadeolyckor i trafiken. Var fjärde trafikolycka med dödlig utgång inträffar i tätort. Ca 75 % av offren i tätorterna är cyklister, fotgängare eller annan oskyddad trafikant. Man förbättrar trafiksäkerheten kontinuerligt, men utvecklingen är för långsam jämfört med målsättningarna.

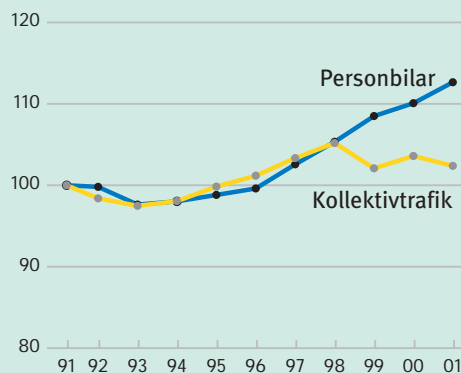
**Ekonomisk utveckling och internationell konkurrenskraft:** De stora stadscentrumen och speciellt huvudstadsregionen fungerar som lokomotiv för Finlands ekonomi och konkurrenskraft. Trafiksystemets funktion i dessa stadsregioner har därför en betydande roll i denna uppgift.

**Ändringarna i åldersstrukturen:** Antalet äldre personer ökar särskilt i stadsregionerna. Andelen 64 år fyllda kommer enligt prognos att öka från nuvarande 14 % till ca 24 % före år 2020. Kraven på ett tydligt trafiksystem som tolererar fel ökar.

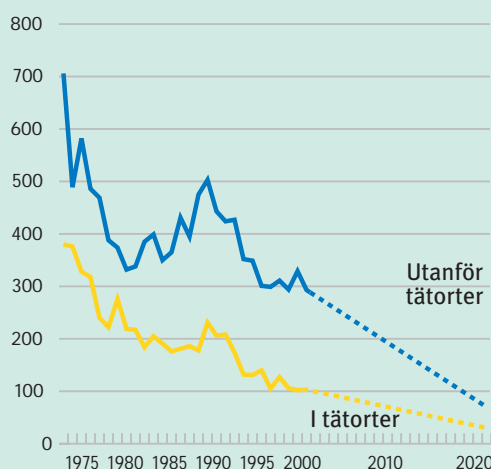
Nettoflyttningen på 1990-talet i olika kommuner



Personbilstrafikens och kollektivtrafikens utveckling 1991-2001 (1991 = 100)



Trafikolyckor med dödlig utgång



Bilstäderna blir större: Med undantag av några städer är kollektivtrafikens och GC-trafikens andel av färd-sätten på nedgång. Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken blir annanstans svagare förutom i de stora stadsregionerna. Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och GC-trafiken blir bättre i och med att befolkningen koncentreras, men fördelen kan gå förlorad om samhällsstrukturen splittras.

Allt större bullerolägenheter: Trafiktillväxten leder till att bullerområdena blir större. Exempelvis i huvudstadsregionen kommer år 2020 ca 40 000 flera invånare än i dag att vara utsatta för trafikbuller, trots de planerade bullerbekämpningarna.

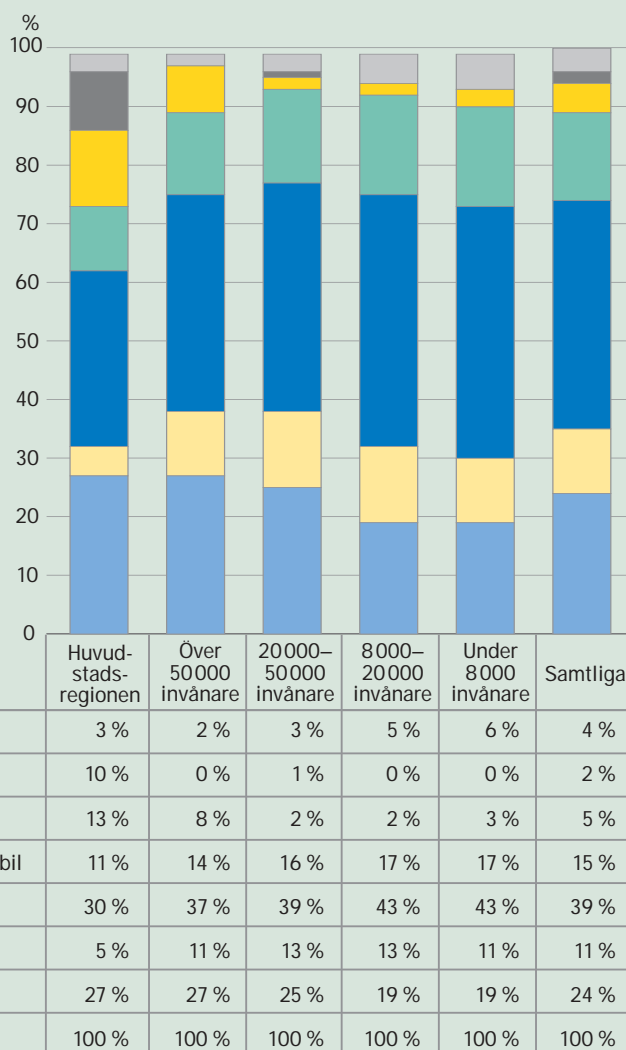
Kraven på att höja levnadsmiljöns kvalitet ökar: Medborgarnas krav på kvaliteten i levnadsmiljön håller på att öka. Förutom de funktionella faktorerna betonar man anblicken av miljön. Behovet av att planera markanvändningen, trafiken och stadsbilden i växelverkan blir större.

Nya teknologiska möjligheter: Utvecklingen inom teknologin bl.a. vid trafikstyrning och av fordonstekniken ger nya möjligheter att lösa problemen i trafiksystemet samt att förbättra trafiksäkerheten och service-nivån.

Kraven på effektivitet ökar: Vaghållningskostnaderna ökar då kostnadsnivån inom mark- och anläggnings-branschen stiger. Samtidigt stramar man åt budget-ramarna. Man måste kunna förbättra trafikens servi-cenivå mera kostnadseffektivt än i dag.

Behovet av dialog i planeringen: Staten, landskapen, regionkommunerna, kommunerna, medborgarna, företagen och organisationerna är aktörer och parter i trafiksystemet. De har alla en roll, medel och ansvar för att uppnå de gemensamma målen. I och med för-pliktelserna enligt markanvändnings- och bygglagen ökar medborgarnas och de olika intressegruppernas deltagande i planeringen och det fortgår från projekt-planering till programmering.

Färdmedelsfördelningen i stadsregioner av olika storlek (andelen av antalet resor)



## Målsättningarna

### Trafiksystemets servicenivå och kostnaderna

- Trafiksystemet motsvarar bättre än i dag resebehovet och främjar samarbetet mellan olika färd-sätt.
- Funktionen i person- och godstrafiken som anländer till stadsregionerna och passerar dem är tryggad. Man fäster särskild uppmärksamhet vid arbetsresornas funktion i stadsregionen.
- Man beaktar behovet inom kollektivtrafiken vid all väghållning och stöder att det bildas fungerande färdstrutter. Kollektivtrafiken har goda verksamhetsförutsättningar på de allmänna vägarna i stadsregionerna.
- Man främjar säkerheten och smidigheten i GC-trafiken. Målet är att öka kollektivtrafikens och GC-trafikens totala andel av färd-sätten.
- Trafikinformationen är tillförlitlig och lätt tillgänglig.
- Man tryggar den dagliga trafikframkomligheten i vägnätet för olika trafik-sätt.
- Man tryggar att vägnätet i stadsregionerna är i gott skick.
- Væghållningen inriktas och dimensioneras så att den är kostnadseffektiv.

### Trafiksäkerhet och hälsa

- Man förbättrar trafiksäkerheten för alla trafikanter och möjliggör en trafik utan allvarliga olyckor och dödsoffer. Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras väsentligt. Toleransen av mänskliga misstag höjs i trafiksystemet. Målet är att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet så att det omkring år 2025 dör högst 100 personer per år i trafiken. Enligt statsrådets målsättning, som har reviderats år 2001, skall antalet dödsoffer i trafiken år 2010 vara under 250.
- Trafikens sanitära olägenheter skall vara så små som möjligt. Man ser till att allt färre människor utsätts för buller och emissioner och förhindrar att det uppstår nya bullerolägenheter. Risken för att förorena grundvattenområden, som är viktiga för vattenanskaffningen, skall minimeras.

### Social hållbarhet

- Vægtrafiksystemet förverkligas så att också barn, åldringar, de som inte har bil, samt rörelse- och funktionshandikappade klarar av sina dagliga resebehov tryggt och smidigt.



- Man främjar möjligheterna att använda kollektivtrafik och GC-trafik.
- Olägenheterna av trafiken belastar varken någon befolkningsgrupp eller ett samfund oskäligt.
- Det allmänna vägnätet är jämlikt i alla delar av landet, oberoende av kommunform.
- Invånarna, företagen och organisationerna i stadsregionerna har möjlighet att delta och påverka planeringen av trafiklösningarna.

### Utvecklingen av områden och samhällen

- Trafiksystemet stöder de riksomfattande målen för områdesanvändningen och stadsregionernas utvecklingsstrategier.
- Trafiksystemet stöder att samhällsstrukturen förenhetligas och förtätas samt förbättrar tillgängligheten till stadscentrumen. Planeringen av trafiken och markanvändningen är sammanfogad.
- Med trafiklösningar främjar man en förnuftig lokalisering av företagen till fördelaktiga områden med hänsyn till utvecklingen av region- och samhällsstrukturen och till företagets konkurrenskraft.
- De nya och förbättrade lösningarna i vægtrafiken anpassas till stadsmiljön vid beaktande av stadsbilden och kulturhistorien. Man ändrar inte utan starka skäl på värdeområden i stadsbilden eller på den byggda miljön.

### Olägenheter för naturen

- Man minskar koldioxidutsläppen från vægtrafiken.
- Riskerna för att grundvattnet förorenas p.g.a. væghållning och vægtrafik minimeras. Man skyddar grundvattenområden som är viktiga för vattenanskaffning. Man fäster särskild uppmärksamhet vid rutterna för transport av farliga ämnen.
- Man tryggar att värdefulla natur- och kulturområden bevaras. Man bidrar till att naturens mångfald bevaras. Man tryggar natur- och rekreationsförbindelserna.
- Man främjar en sparsam användning av naturtillgångarna, exempelvis energi, marksubstans, markområden.

## Vägförvaltningens verksamhetslinjer i stadsregionerna





## Endast samarbete ger framgång

Väg- och trafikförhållandena är en del av funktionen och utvecklingen i hela samhället. Vägförvaltningens samhällsansvar sträcker sig längre än till ansvaret för allmänna vägar och vägtrafikförhållandena. Man underhåller och utvecklar vägarna som en del av det nationella och regionala trafiksystemet. Vaghållningens kvalitet inverkar på medborgarnas, näringslivets och hela samhällets välbefinnande.

I stadsregionerna betonas samarbetet mellan olika aktörer, eftersom man endast genom samarbete kan lyckas. Vägförvaltningen verkar inom stadsregionerna som initiativtagare då det gäller att förbättra stads- och trafikförhållandena. Man intensifierar samarbetet vid planeringen, förverkligandet och underhållet av vägar, banor och gator. Man följer i samarbete med städerna systematiskt upp utvecklingen av trafikförhållandena i stadsregionerna.

Vägförvaltningen samarbetar med kommunerna och med andra aktörer för att utveckla smidiga kedjeresor och jämna ut topparna i trafikefterfrågan. I enlighet med målen för social jämlikhet främjar man en lika berättigad fördelning av trafikens för- och nackdelar gentemot invånarna, företagen, samfundet och befolkningsgrupperna.



## Vägförvaltningen ansvarar för det nationella och regionala vägnätet

Trafikledshierarkin baserar sig på trafikledens uppgift och funktionella karaktär. Trafikledshierarkin i stadsregionen bygger på en ömsesidig tillgänglighet mellan centrumet, samhällsstrukturens interna förbindelse samt på de förbindelser som betjänar den lokala trafiken. De allmänna vägarna, i synnerhet huvudvägarna, har nästan alltid flera uppgifter. I vaghållningen skall samtliga uppgifter fogas samman. Huvuduppgiften, som är att förmedla nationell och regional trafik, skall dock tryggas. Man kommer överens om ansvaret för vaghållningen av väg- och gatunätet då man utarbetar generalplan och planerar det regionala trafiksystemet. Ändringarna i ansvarsfördelningen och verkställigheten av ändringarna kan tecknas upp i avsiktsförklaringen som fogas till trafiksystemplanen.

Man utarbetar detaljplaner i alla kommuner och de gamla byggnads- och strandplanerna gäller som detaljplaner. I samband med planläggningen definierar man planområdets väg- och gatunät inklusive områdesreserveringarna, samt områdets trafikförbindelser till ett större trafiknät. Vägförvaltningen håller de allmänna vägarna, som planläggs till gator, i ett tillfredsställande skick för trafiken tills en administrativ ändring har gjorts. Vid en ändring till gata bekostar staden och Vägförvaltningen vardera hälften (50/50 %) av reparationen av gemensamt konstaterade brister, ifall man inte av speciella skäl gör någon annan överenskommelse. Ett dylikt skäl kan t.ex. vara ett avtal om att utföra åtgärden tidigare. Man tilläm-



par samma kostnadsfördelning då en väg som ändrats till gata byggs om för en lägre funktionell uppgift och då den ersättande huvudvägen byggs på en helt ny plats. Då en gata motsvarande ändras till allmän väg bekostar staden den ena hälften och Vägförvaltningen den andra hälften av reparationen av gemensamt konstaterade, väsentliga brister, ifall man inte av speciella skäl gör någon annan överenskommelse.

Vägförvaltningen agerar enligt rekommendationen om principerna för kostnadsfördelningen vid väghållning av allmän väg. Finlands kommunförbund och Vägförvaltningen har godkänt rekommendationen år 2001. I rekommendationen behandlar man inte stora investeringsprojekt som berör olika parter och specialintressen. Man fattar separata beslut om dessa projekt. Den finansiering som i dag finns till förfogande räcker inte till för investeringsbehoven i stadsregionerna, bl.a. då det gäller trafiktillväxt som beror på den ökade markanvändningen, och genomförandet blir fördröjt. För att

stöd att dessa projekt förverkligas behövs det statens tilläggsfinansiering eller nya finansieringsformer.

Stadstrafikledningens skick och skötselnivå bibehålls. Skötseln av vägmiljön bibehålls också på minst nuvarande nivå. Vinterunderhållet i kollektivtrafikens kvalitetskorridorer och på hållplatserna prioriteras enligt samma klass som huvudvägarnas stamnät. GC-trafikens huvudleder och GC-lederna som ansluter till kollektivtrafikens kvalitetskorridorer ställer man i en högre vinterunderhållsklass.

Man fäster speciell uppmärksamhet vid att koordinera underhållet tillsammans med kommunerna. Man utvecklar samarbetet, såväl då det gäller skötsel som underhåll, så att det allmänna vägnätet och stadens trafikleder delvis sköts genom kombinerade entreprenader, även om kostnadsansvaret och -fördelningen bibehålls enligt de administrativa gränserna. Man utarbetar för stadsregionerna en gemensam vinterunderhållsplan för trafikledshållarna, där man kommer överens om skötselnivån och spelreglerna. Vägförvaltningen definierar på basis av detta en kvalitetsnivå som bättre än i dag beaktar särdragen i stadsmiljön. Man kan också agera på motsvarande sätt vid skötseln av trafikmiljön. Vid skötseln av grönmiljön har Vägförvaltningen möjlighet att definiera specialobjekt, vars skötselklass är högre just i stadsområden och tätorter.

## Växelverkan främjar en enhetlig samhällsstruktur

Det bästa sättet att uppnå en hållbar samhällsstruktur är att planera trafiken och markanvändningen i växelverkan. Att allt skall ske på samma gång garan-





terar inte att man lyckas och planeringen av vägnätet, markanvändningen och funktionerna kopplas därför samman intensivare än i dag. Växelverkan är viktig i all planering av markanvändning och trafik. Vägförvaltningens mål är att stöda en enhetlig samhällsstruktur. I egenskap av samarbetsmyndighet, då gäller markanvändningsplaner, och trafikledshållare strävar Vägförvaltningen för sin del till att påverka att sådana funktioner som framkallar mycket trafik placeras i fördelaktiga områden med hänsyn till samhällsstrukturen.

Planering på strategisk nivå (planering av trafiksystemet) har en viktig roll då man utvecklar trafiken i stadsregionerna. Vaghållningen baserar sig på planeringen av trafiksystemet. Transportsätten, trafiknätet och förhållandet mellan dem granskas som en helhet och i relation till markanvändningen. Trafiksystemplaneringens roll som en del av områdesplaneringen på kommunal och landskapsnivå förstärks.

Vid planering på projektnivå har man som mål då man planerar en allmän väg att också noggrannare än i dag granska det parallella väg- och gatunätet, GC-trafikförbindelserna, kollektivtrafiken, bannätet samt markanvändningen i den närmaste omgivningen. Detta kräver förutom nya tankesätt att Vägförvaltningen och särskilt kommunerna och även andra aktörer har större resurser.

## Vägförvaltningen ökar sin verksamhet i stadsregionerna

Vägförvaltningen ökar sin verksamhet speciellt i de stora stadsregionerna, där trafikproblemen ökar som en följd av flyttningsrörelsen. Man utvecklar trafiksys-

temet så att det bättre än i dag motsvarar resebehoven och stöder samarbetet mellan olika färdstätt. I stället för att granska trafikströmmarna börjar man granska kedjeresorna. Då man utvecklar huvudlederna i stadsregionerna betonar man deras viktiga roll som en del av det riksomfattande huvudvägnätet. Måttliga förhållanden och förutsägbara restider tryggas för fjärtrafiken på de huvudvägsavsnitt som sträcker sig genom stadsregionerna.

Man ökar vaghållningsinvesteringarna i de stora stadsregionerna. I enlighet med målsättningarna satsar man i stadsregionerna på att förbättra trafiksäkerheten och förhållandena för kollektiv- och GC-trafiken samt på att utveckla terminalförbindelserna. Den övriga finansieringen inriktas på att förbättra de mest problematiska anslutningarna och de vägavsnitt där trafikstockningarna är svårast. Man kan endast förverkliga de allra nödvändigaste omfartsvägsprojekten. På de vägavsnitt där det förekommer genomfartstrafik betonar man vikten av att förbättra trafiksäkerheten.

## Man säkrar transporternas och godstrafikens funktion för näringslivet

Man strävar till att trygga säkra transporter och godstrafik för näringslivet samt förutsägbara restider. Man differentierar vägnäten i stadsregionerna i delar som betjänar olika trafikbehov och åtgärderna vidtas enligt trafikbehoven i de olika delarna av nätet. Man satsar på fungerande och säkra rutter för specialtransporter, transport av farliga ämnen och för distributionstrafiken. Det finns behov av att utveckla nästan alla vägförbindelser som leder till de större hamnarna.

## Stadstrafiken skall vara säker

Vägförvaltningen har förankrat sig till samhällets mål att förbättra trafiksäkerheten. Utgångspunkten då man utvecklar trafiksystemet är att en människa som följer reglerna och som har ändamålsenliga kunskaper och färdigheter skall kunna klara sig i trafiken utan allvarliga följder. Ett mänskligt fel får inte leda till att någon dör. Den mest betydande faktorn som bidrar till olyckor och inverkar särskilt på olyckornas allvarlighetsgrad är bilarnas hastighet. Man tar detta som utgångspunkt för säkerhetslösningarna. I stadsregionerna fäster man speciell uppmärksamhet vid att förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister samt vid att bilda trygga kedjeresor. På Vägförvaltningen anser man att principen för innehavaransvar och förverkligandet av kommunal hastighetsövervakning ger en betydande nytta i trafiksäkerheten.

Då man förbättrar trafiksäkerheten använder man sig av sådana lösningar som följer trafikledshierarkin och som förbättrar trafiksäkerheten bäst. De centrala huvudvägarna, d.v.s. stamtrafiknätet, drar man i enlighet med målsättningarna förbi städernas centrum. När en allmän väg går genom ett tätortscentrum til-



lämpar man oberoende av vägklassen samma principer som för centrumtrafiklederna då man planerar och ställer hastighetsbegränsningar. Då man senarelägger stora investeringar i stadstrafikleder gör man olika trafikregleringar för att förbättra trafiksäkerheten.

Då man utvecklar trafikmiljön prioriterar man sådana åtgärder som minskar olyckor som leder till svårt handikapp eller har dödlig utgång. Med auditeringar av trafiksäkerheten försäkras man sig om trafiksäkerheten i den nuvarande trafikmiljön och i olika planer som berör trafiken. Framdeles utför man auditeringen tillsammans med de sektorer som ansvarar för planläggningen, eftersom man med markanvändningslösningar både kan avvärja och förorsaka trafiksäkerhetsproblem. En markanvändning som planlöst breder ut sig längs vägarna föranleder vanligen svåra trafiksäkerhetsproblem. Det är dyrt att lösa sådana problem och alla kan inte heller lösas.

## Man förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken

En av huvudmålsättningarna i kommunikationsministeriets trafikpolitik är att bibehålla och öka kollektivtrafikens marknadsandel i stadsregionerna. Vägförvaltningen har som mål att för sin egen del bidra till att skapa förutsättningar för att upprätthålla och öka efterfrågan på kollektivtrafik.



Vägförvaltningen beaktar kollektivtrafikens behov i all sin verksamhet. Speciellt i de stora stadsregionerna bygger man kvalitetskorridorer för kollektivtrafiken. Korridorerna förbättrar kollektivtrafikens servicenivå och sociala jämlikhet. Förutom kvalitetskorridorerna utvecklar man bl.a. arrangemang för omstigning och anslutningsparkering (bilar och cyklar), centrala hållplatsers kvalitet, GC-förbindelserna till hållplatserna och vinterunderhållet. I de stora stadsregionerna bygger man bussfiler, sköter trafikadministrationen och prioriterar busstrafiken i anslutningarna för att trygga kollektivtrafiken en konkurrenskraftig färdhastighet. Samtidigt stöder man möjligheten till en bilfri livsstil. Målet med utvecklingen av kollektiv-



trafiken i de stora stadsregionerna är att ta fram ett realistiskt alternativ till att använda personbil. I huvudstadsregionen utvecklar man kollektivtrafiken till ett basfärdsätt för persontrafiken.

## Man förbättrar förhållandena för GC-trafiken

De senaste årtiondena har man på Vägförvaltningen gjort betydande satsningar på att förbättra förhållandena för GC-trafiken. GC-trafikledernas längd längs allmänna vägar har fyrdubblats sedan 1980-talet. Samarbetet med städerna betonas då man planerar åtgärder för GC-trafiken, då man genomför dem samt då man sköter och underhåller lederna. Utvecklingen av GC-trafiknätet i stadsregionerna skall basera sig på kommunernas och Vägförvaltningens gemensamma granskning på nätnivå.



Man kompletterar GC-trafiknätet och reparerar befintliga leder så att säkerheten, förbindelserna och servicenivån blir bättre. För att förbättra de centrala ledernas kvalitet bildar man kvalitetskorridorer för cykeltrafik. Då man planerar och genomför åtgärderna beaktar man de rörelse- och funktionshämmandes behov samt särbehoven i anslutning till olika nya GC-trafikformer. Att människorna skall kunna röra sig obehindrat är ett viktigt mål då man förverkligar GC-regleringarna. Det är viktigt att främja vandring och cykling också p.g.a. deras positiva hälsoverkningsarna.

Man utvecklar skyltningen för GC-trafiken och med skyltningen skapar man liksom för biltrafiken ett logiskt system som vägtrafikanterna känner till. Man effektiviserar vinterunderhållet av GC-lederna. GC-huvudlederna och de GC-rutter som ansluter till kollektivtrafikens kvalitetskorridorer placerar man i en högre vinterunderhållsklass. Med hjälp av väglagsinformationen fortsätter man samarbetet för att förbättra trafiksäkerheten för fotgängarna.





der 65 dB och omfattande bostadsområden då bullernivån överskrider 55 dB. Genom att planera trafiken och markanvändningen i växelverkan kan man på förhand förhindra bullerolägenheterna. I markanvändningsplaneringen ser man till att inte nya områden och byggnader som är känsliga för buller planläggs eller byggs inom bullerområden vid befintliga eller planerade vägar, utan bullerbekämpning. Om man trots allt förverkligar ett nytt område inom bullerområde har kommunen ansvaret för att bullerskydd anläggs.

## Man betonar miljövården

I väghållningen tar man hänsyn till att minska olägenheterna för människorna, värna om naturens mångfald, använda naturtillgångarna sparsamt samt att skydda värdefulla natur- och kulturhistoriska objekt. Man reder ut miljökonsekvenserna av stadstrafikledsprojekten i ett så tidigt skede som möjligt. Ansvaret för miljön innebär att:

- miljökonsekvensbedömningarna aktivt påverkar planeringen
- man bygger och inriktar buller- och grundvattenskydden effektivt
- man minskar emissionerna från vägtrafiken och bekämpar dammolägenheterna
- man minskar vägsaltets olägenheter för miljön, bl.a. genom att minska användningen av salt
- man minskar användningen av icke-förnybara naturresurser och effektiverar materialåtervinningen
- man gör miljöauditeringen till en praxis

Man skyddar grundvattenområden som är viktiga för vattenanskaffning. De grundvattenområden där man på vägarna använder salt för halkbekämpningen eller områden, som ligger vid rutterna för transport av farliga ämnen, kommer i främsta rummet. Man skyddar också andra grundvattenområden enligt resurserna i samband med vägförbättringsåtgärder.

Behovet av bullerbekämpning kommer att öka betydligt i stadsregionerna. Bullerproblemen är redan i dag stora särskilt i huvudstadsregionen. Bostadsområden som lider av buller skyddas då bullernivån överskri-



## Stadstrafiklederna anpassas till stadsstrukturen och -miljön

Nya stadstrafikleder och sådana som skall saneras planeras så att ledens sträckning, form och dimension följer trafikledshierarkin och stadens skala. Vägarna anpassas till stadsstrukturen och -miljön. Då man prioriterar åtgärderna betonar man stads- och landskapsbilden samt bekämpar trafikolägenheterna. När man planerar åtgärderna utnyttjar man de möjligheter som indelningen i vägetapper erbjuder. Speciellt då man sanerar infartsvägar gör man en indelning i etapper. Med trafiktekniska lösningar och med vägmiljön betonar man olika etapper och ställen där vägens karaktär ändras.

## Man utnyttjar trafikadministrativa metoder

I stora och medelstora stadsregioner lägger man vikt vid att jämna ut topparna i den dagliga efterfrågan, vid effektivt underhåll och vid hanteringen av störningssituationer på infarts- och ringvägarna. Trafikinformation är en central åtgärd. Via masskommunikationen informerar man om rådande och prognostiserade väg- och trafikförhållanden eller om sådant som stör trafiken. Uppgifterna sköter man tillsammans med övriga myndigheter, med trafikidkare och med regionens kommuner. Man utvecklar för närvarande handlingsmodeller för samarbete. För att främja kommersiell informationsservice ger Vägförvaltningen privata serviceproducenter uppdaterade uppgifter om vägtrafiksystemet och trafiken.

De trafikadministrativa verksamheterna på infarts- och ringvägarna i de stora och medelstora stadsregionerna

förutsätter en aktuell uppföljning av trafiken och väglaget. Man deltar tillsammans med övriga aktörer i utvecklingen av åtgärder som stävjar trafikefterfrågan (t.ex. avgiftsbelagd rusningstrafik, anslutningsparkering). Man deltar också med trafikadministrativa medel i förbättringen av verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken, exempelvis genom informations-samarbete, genom att utveckla centraler för trafikadministration och bl.a. genom att prioritera kollektivtrafiken i trafiksignalregleringarna.

I små stadsregioner är informationen om ändringar i väderleken, väglaget och trafikförhållandena samt möjligheterna till trafiksignalstyrning centrala funktioner med hänsyn till trafiksäkerheten och -framkomligheten.

På infarts- och ringvägar använder man enligt behov variabla hastighetsbegränsningar och körfältsregleringar. Man stöder utbyggnad av automatiska system för polisens hastighetsövervakning och trafikövervakning i trafiksignalreglerade anslutningar.

## Man prioriterar projekt som förverkligar verksamhetslinjerna med den största kostnadseffekten

Verkningarna av åtgärderna speglas på de tidigare beskrivna verksamhetslinjerna och de projekt som i denna jämförelse har den största kostnadseffekten genomför man till först. Man beaktar etapputbyggnad av projektet. Åtgärderna i de olika etapperna skall i enlighet med livscykelänkandet komplettera varandra så, att byggda objekt inte onödigt måste rivas för rän man bygger nytt. I kostnadsjämförelsen fäster man också uppmärksamhet vid skötsel och underhåll av lösningarna.



## Konsekvenserna av verksamhetslinjerna i stadsregionerna

Bakgrunden till konsekvensbedömningen av verksamhetslinjerna är antagandet om att finansieringsnivån för väghållningen även framdeles i medeltal är ca 740 miljoner euro i året. Finansieringsandelen för väghållningen i stadsregionerna har höjts från nuvarande 25 % till ca 30 %. Sålunda skulle finansieringsandelen för väghållningen i stadsregionerna i medeltal vara ca 220 miljoner euro i året. Förväntningarna är dock betydligt större än resurserna.



## Trafiksäkerheten

- + Trafiksäkerheten kan förbättras i nuvarande takt. Det kräver dock större satsningar på säkerheten för att minska antalet personer som dör i trafiken.
- + Trafiksäkerheten blir bättre för fotgängare och cyklister. De allvarliga olyckorna minskar i stadsregionerna.
- + Man beräknar att trafiksäkerheten förblir oförändrad i huvudstadsregionen, m.a.o. på en bra nivå trots trafik tillväxten. Man beräknar att trafiksäkerhetssituationen i små och medelstora stadsregioner blir bättre.
- Trafiksäkerhetssituationen (antalet trafikdöda i relation till befolkningen) är i de övriga stora stadsregionerna i dag betydligt sämre än i huvudstadsregionen. Det krävs betydligt större satsningar på trafiksäkerheten för att situationen skall bli bättre.
- Risken för frontalkollisioner är fortsättningsvis stor. I stadsregionerna berör det närmast huvudleder med en körbana, som sträcker sig i randområdena.
- Man kan endast bygga GC-trafikleder på de mest akuta ställena och det räcker inte till för att fylla alla behov.

## Människornas resor

- + Trafiksäkerheten och framkomligheten blir bättre på de huvudvägar som skall förbättras som en del av huvudvägarnas stamnät i stadsregionerna.
- + Förhållandena i de stora stadsregionerna kan man med undantag av huvudstadsregionen i någon mån förbättra genom att förbättra det mest problematiska anslutningarna och de vägvägnitt där trafiken stockar sig mest. I huvudstadsregionen är det närmast fråga om att fördröja en försämring av förhållandena.
- + Förhållandena för dem som använder kollektivtrafik blir bättre, närmast längs kvalitetskorridorerna.
- + Förhållanden blir bättre för GC-trafikanter och för dem som inte har bil.
- Man bidrar till att trafiksystemplanerna för stadsregionerna förverkligas men de är förknippade med många förväntningar bl.a. på stora projekt, varav endast en del kan förverkligas.
- På en stor del av huvudvägnätet och av det regionala vägnätet i stadsregionerna ökar trafiken och trafikförhållandena blir sämre under rusningstider. Körhastigheten sjunker och trafikköerna blir



längre främst i de största stadsregionerna i Södra Finland (speciellt i huvudstadsregionen) och i närheten av dem. Det stör särskilt arbetsresorna med personbil.

- Den nuvarande finansieringsnivån inom trafikadministrationen gör att målen inte kan uppnås maximalt. Utbyggnadstidtabellerna fördröjs och de närmaste åren satsar man huvudsakligen på att förverkliga system för uppföljning av trafik och väglag.

## Transporter som betjänar näringslivet

- + Verksamhetsförutsättningarna för godstrafiken blir bättre på de huvudvägar som skall förbättras i huvudvägarnas stamnät i stadsregionerna.
- + Verksamhetsförutsättningarna för transportkedjorna blir bättre.
- + Förbindelserna till hamnarna och andra terminaler blir bättre.
- Långt ifrån alla nödvändiga och förväntade förbättringsprojekt i huvudvägnätet kan förverkligas.
- Trafiken ökar och trafikförhållandena blir sämre under rusningstider i en stor del av huvudvägnätet och i det regionala vägnätet i stadsregionerna.



## Miljön

- ⊕ Man bygger årligen grundvattenskydd i samma takt som i dag. Antalet oskyddade grundvattenområden minskar i stadsregionerna.
- ⊕ Linjesträckningarna stöder valet av färdväg i enlighet med hållbar utveckling.
- ⊕ I verksamheten satsar man på en bra planering, på utbyggnad och ett ökat samarbete för att avvärja olägenheterna och riskerna för stadsbilden och miljön. Att förverkliga krävande lösningar i stadsmiljö förutsätter en fördelning av kostnaderna mellan kommunerna och staten.
- ⊖ Med linjesträckningarna kan man inte mer än i dag bidra till att samhällsstrukturen blir enhetligare. Samhällsstrukturen splittras i stadsregionerna, framförallt p.g.a. ökad flyttningsrörelse och boenderymlighet.
- ⊖ Ifall man inte i väsentligt intensivare takt förverkligar bullerskydd, speciellt i huvudstadsregionen, kommer en allt större mängd invånare trots bullerbekämpningen att utsättas för trafikbuller.
- ⊖ Man kan inte skydda alla viktiga grundvattenområden.
- ⊖ Man kan endast inverka marginellt på koldioxidutsläppen från trafiken. Man kan dock inverka genom att förbättra förhållandena för kollektivtrafiken och GC-trafiken. De ger bättre förutsättningar för att bilda effektiva och miljövänliga kedjeresor.

## Om utgångspunkterna ändras

Vägförvaltningens verksamhetslinjer i stadsregionerna baserar sig på olika antaganden om samhällets och trafikens utveckling, på målen för utvecklingen av

trafiksystemet samt på samarbetsparternas och trafikanternas förväntningar. Man väntar sig inte några väsentliga förändringar av finansieringsnivån för väghållning eller i det allmänna vägnätets omfattning jämfört med i dag.

Framtiden kommer inte till alla delar att utvecklas så som man har antagit i arbetet. Förändringar med betydande konsekvenser för verksamhetsmiljön samt ändrade mål och resurser kan omintetgöra de valda verksamhetslinjerna, som därför måste ändras. Bl.a. följande faktorer skulle leda till en nybedömning av verksamhetslinjerna:

- Finansieringsnivån för väghållning avviker betydligt från nuvarande nivå.
- Väsentliga ändringar i finansieringsansvaren för trafiksystemet.
- Man tar i bruk nya ekonomiska och politiska styrmedel vid prissättningen av trafiken.
- Personbilstrafiken minskar väsentligt.
- Betydande förändringar i målen för utvecklingen av trafiksystemet eller i den inbördes fördelningen av målens tyngdpunkter.

Vid en finansieringsnivå som är lägre än vad man har räknat med eller om kostnadsnivån stiger tryggar man i första hand den dagliga trafikframkomligheten och trafiksäkerheten i vägnätet. Åtgärder som bibehåller och förbättrar trafiksäkerheten prioriteras. Behovet att stävja trafikhastigheten ökar. Omfarts- och infartsvägarna i stadsregionerna förbättras i långsammare takt. De regionala behoven kan allt som allt beaktas endast begränsat.

Vid en finansieringsnivå som är högre än vad man har räknat med eller om kostnaderna för väghållningen sjunker inriktar man väghållningsåtgärderna mera än planerat på utvidgningar och nyinvesteringar för att förbättra trafikförhållandena och -miljön. Kvalitetsnivån på den dagliga skötseln av vägarna bibehålls på planerad nivå. Omfarts- och infartsvägarna i stadsregionerna förbättras i snabbare takt. Man förbättrar viktiga terminalförbindelser. Utvecklingen av kollektivtrafikens kvalitetskorridorer samt till dem anslutande regleringar av byteshållplatser, ”kiss and ride” och anslutningstrafik förverkligas snabbare än planerat. Man förverkligar också flera åtgärder i GC-trafiken och förverkligar bullerbekämpning mer än planerat. Man höjer kvalitetsnivån i stadstrafikledsmiljön mer än beräknat.

## Tilläggsuppgifter

Vägförvaltningen

Tfn 0204 22 11

e-post: [fornamn.slaktnamn@tiehallinto.fi](mailto:fornamn.slaktnamn@tiehallinto.fi)

[www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi)

Centralförvaltningen, Ulla Priha

Nylands vägdistrikt (huvudstadsregionen), Maarit Saari

Nylands vägdistrikt (övriga Nyland), Leo Koivula

Åbo vägdistrikt, Toivo Javanainen

Sydöstra Finlands vägdistrikt, Yrjö Pilli-Sihvola

Tavastlands vägdistrikt, Tenho Aarnikko

Mellersta Finlands vägdistrikt, Hannu Keralampi

Savolax-Karelens vägdistrikt, Petri Keränen

Vasa vägdistrikt, Anders Östergård

Uleåborgs vägdistrikt, Markku Tervo

Lapplands vägdistrikt, Jukka Jääskö

