



HLJ 2015 jatkotyö:
Ajoneuvoliikenteen verkkoselvitys

Tiivistelmä
7.3.2016

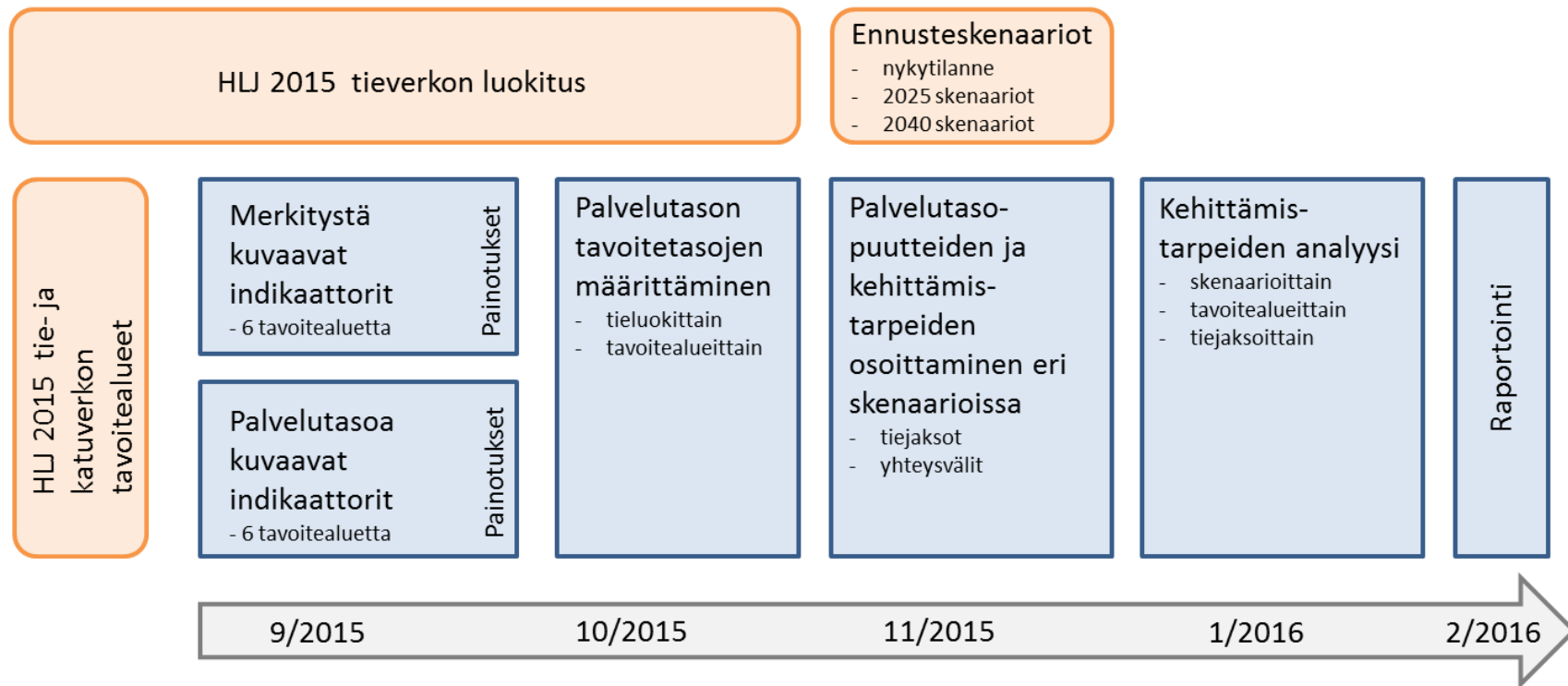
Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen sisältö ja tavoitteet

- HLJ 2015-suunnitelmassa on tunnistettu tarve selvittää seudullisena yhteistyönä tie- ja katuverkon kokonaisvaltaista toimivuutta ja palvelutasoa.
- Seudun tieverkkoa ja sen kehittämistarvetta on arvioitu liikenteellisen palvelutason sekä liikennemelun ja maankäytön kehittämisedellytysten näkökulmista.
- Työn tärkeimpänä tavoitteena on tuottaa tietoa tieverkon kehittämistarpeista toimenpiteiden suunnittelua ja priorisointia varten.
- Tavoitteena on ollut myös kehittää palvelutasopuutteiden ja kehittämistarpeiden arviointimenetelmiä. Liikenteellistä palvelutasoa, sen puutteita ja kehittämistarpeita on pyritty arvioimaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti, mutta kuitenkin tieverkon ominaisuuksiin rajautuen.
- Työssä on tuotettu laajasti tietoa, aineistoja ja menetelmiä mm. liikenneverkon kehittämistoimien yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja ohjelmointia varten.
- Työssä ei ole arvioitu kehittämishankkeita eikä niiden vaikutuksia, kustannustehokkuutta tai kiireellisyysjärjestystä. Eri tavoitealueiden kehittämistoimenpiteet voivat olla hyvin erilaisia, ja jopa ristiriidassa toisten tavoitealueiden kanssa.
- Työ tarjoaa lähtökohtia ja taustatietoja seuraavan HLJ-kierroksen yhteydessä tehtävälle tieverkon kehittämistoimien priorisoinnille.

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen raportointiaineistot

- Tässä tiivistelmäsarjassa on esitetty yleispiirteisesti tarkastelujen metodiikka ja kaikkein keskeisimmät tulokset ja päätelmät.
- Erillisessä esittelysarjassa on esitetty laajemmin koko tieverkkoa koskevia koosteita työn tuloksista.
- Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksestä on laadittu lisäksi loppuraportti, jossa palvelutason ja kehittämistarpeen kuvaamistapa on selostettu yksityiskohtaisemmin. Teknisluonteisessa loppuraportissa on esitetty kattavammin myös tieverkon liikenteellistä merkitystä, palvelutasopuutteita ja kehittämistarpeita tavoitealueittain eri skenaarioissa.
- Loppuraportissa on lisäksi esitetty tiejaksokohtaiset analyysit 33 tiejakson osalta. Näissä analyyseissä syvennetään tietoja tiejaksojen palvelutasopuutteista, osoitetaan palvelutason muutokset eri skenaarioissa ja avataan palvelutasopuutteiden ja niiden muutosten taustalla olevia syitä.
- Loppuraportin ja esittelysarjan lisäksi Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksestä on laadittu tiivistelmäsarja, johon on tiivistetty työn kaikkein keskeisimmät tulokset.
- Raportointiaineistot on julkaistu osoitteessa <https://www.hsl.fi/hlj-helsingin-seudun-liikennejarjestelmasuunnitelma/julkaisut>
- Osoitteesta files.strafica.fi/ajove/ löytyy lisää karttakuva-aineistoa mm. yksittäisten palvelutaso- ja merkitysindikaattoreiden osalta.

Ajoneuvoliikenteen verkkoselvityksen lähtökohdat ja laadintaprosessi



HLJ 2015 –suunnitelman antamat lähtökohdat

Selvityksen työvaiheet

Tavoitealueet (tarkastelunäkökulmat)

1. Kuljetusten sujuvuus

2. Joukkoliikenteen kilpailukyky

3. Ruuhkaisuuden hallinta

4. Liikenneturvallisuus

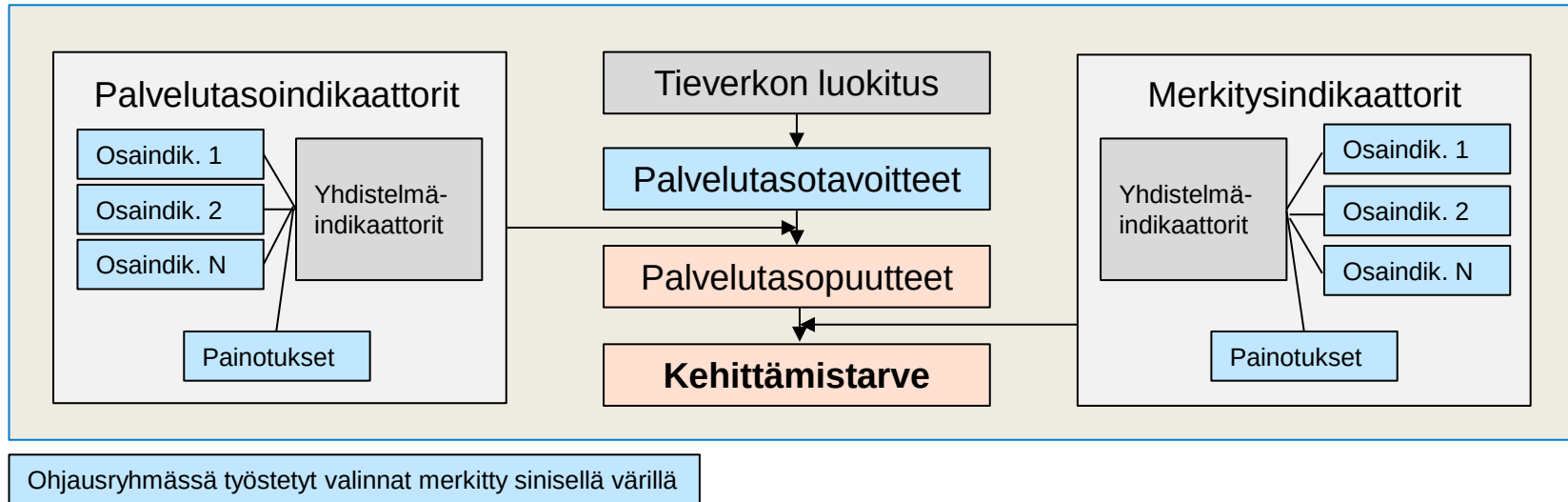
5. Meluhaittojen torjunta

6. Maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämisedellytykset

- a) Ruuhkautumisen aiheuttama haitta maankäytön kehittämisedellytyksille
- b) Väyläympäristön aiheuttama haitta maankäytön kehittämisedellytyksille

Tavoitealueet 1-4 ovat liikenteellistä palvelutasoa kuvaavia tavoitealueita, joille on asetettu erikseen merkitystä ja palvelutasoa kuvaavat indikaattorit. Kehittämistarve on palvelutasopuutteen ja merkityksen tulo.

Palvelutasopuutteiden ja kehittämistarpeiden arviointimenettely



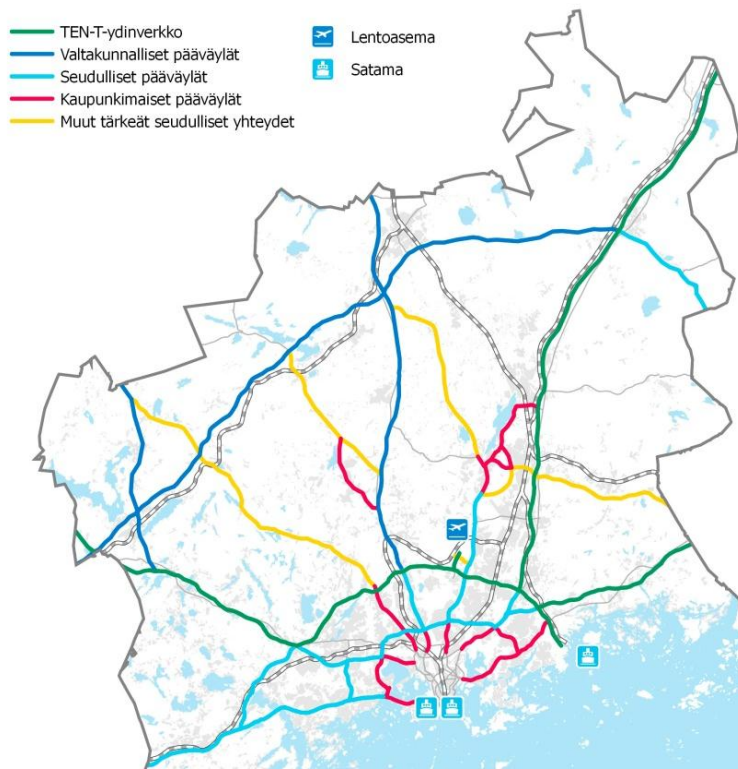
- Tiejakson tavoitealuekohtainen *palvelutasopuute* on yhdistelmäindikaattorille asetetun tavoitetaso ja jaksokohtaisesti lasketun arvon (0-10) välinen erotus.
- Tiejakson *suhteellinen kehittämistarve* on merkitysidekkaattorilla painotettu palvelutasopuute (palvelutasopuutteen ja merkityksen tulo). Tunnusluku on skaalattu skenaarioittain siten, että suurimman kehittämistarpeen omaavan jakson luku on 10.
- *Liikenteelliset palvelutasopuutteet ja kehittämistarpeet* on esitetty lisäksi yhdistämällä tunnusluvut tavoitealueiden 1-4 osalta.

Palvelutason tavoitetasojen asettaminen

- Kuljetusten sujuvuudelle, joukkoliikenteen kilpailukyvyille ja ruuhkautuvuuden hallinnalle on työstetty ohjausryhmässä tieluokkakohtaiset tavoitetasot. Erityisesti ruuhkautuvuuden hallinnan tavoitetaso vaihtelee selvästi väyläluokan mukaan.
- Analyyseissä esitettävät palvelutasopuutteet ja kehittämistarpeet riippuvat asetetuista palvelutasotavoitteista. Havaittu palvelutaso voi siis olla kahdella tiejaksolla sama, mutta jos toisella tieluokka ja siihen liittyvä palvelutasotavoite on korkeampi, korostuu sen palvelutasopuute ja edelleen kehittämistarve analyyseissä.

	Kuljetusten sujuvuuden tavoitetasot	Joukkoliikenteen kilpailukyvyn tavoitetasot	Ruuhkautuvuuden hallinnan tavoitetasot
1. TEN-T-ydinverkko	9	9	9
2. Valtakunnalliset pääväylät	9	9	9
3. Seudulliset pääväylät	8	8	6
4. Kaupunkimaiset pääväylät	8	8	5
5. Muut tärkeät seudulliset yhteydet	8	8	6

	Liikenne-turvallisuuden tavoitetasot	Meluhaittojen tavoitetasot	Maankäytön keh. edellytysten tavoitetasot
1. TEN-T-ydinverkko	10	10	10
2. Valtakunnalliset pääväylät	10	10	10
3. Seudulliset pääväylät	10	10	10
4. Kaupunkimaiset pääväylät	10	10	10
5. Muut tärkeät seudulliset yhteydet	10	10	10



Liikenneturvallisuuden, meluhaittojen torjunnan ja maankäytön kehittämis-edellytysten tavoitetaso on väylätyypistä riippumatta 10. Näillä osa-alueilla tavoitteena on, ettei haittoja synny.

Tarkastellut verkkoskenaariot

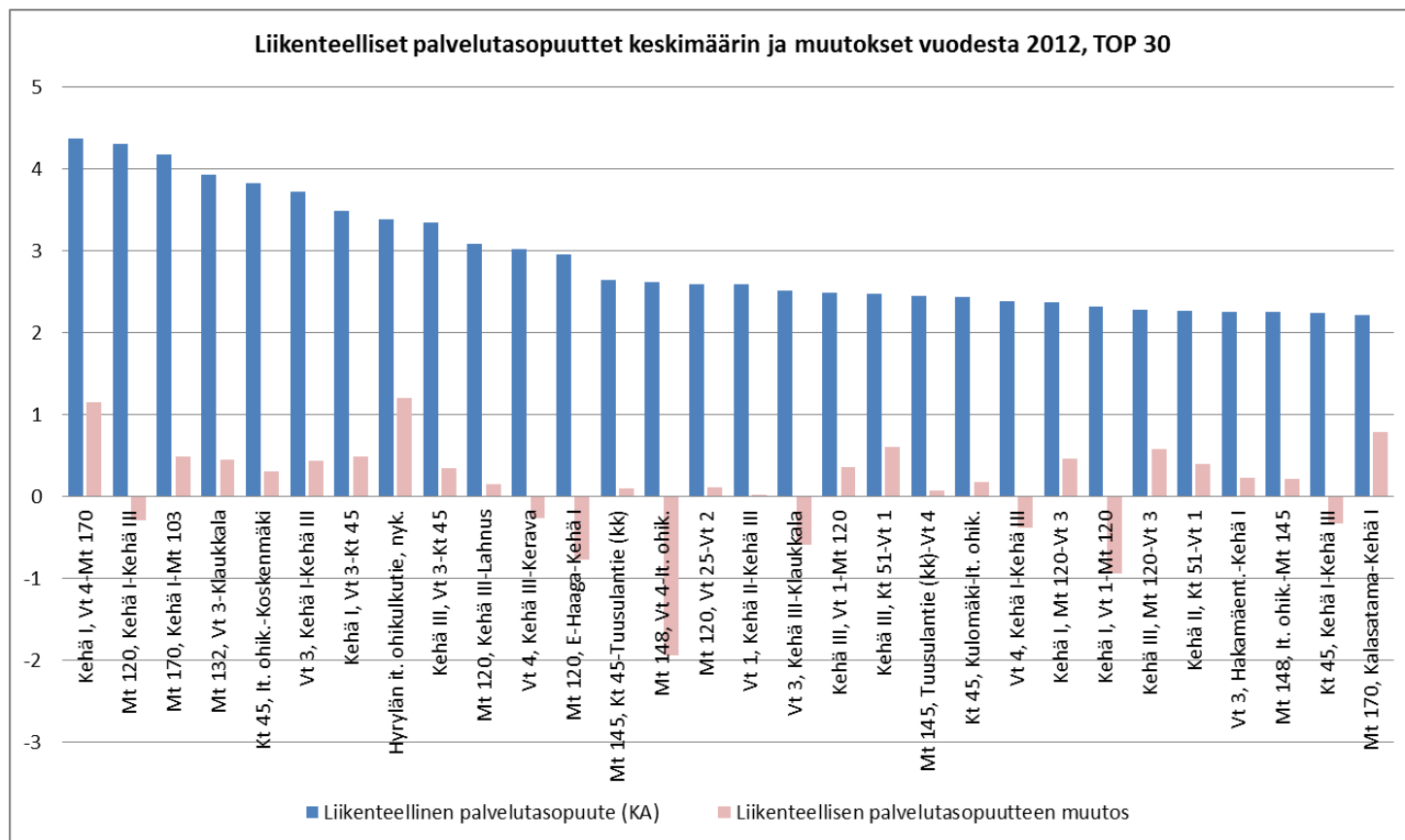
- **2012.** Skenaariota on käytetty lähinnä työmenetelmän arviointiin. Skenaarion laskennallisilla tuloksilla on kokemuspohjainen vertailukohta.
- **2025 0+.** Sisältää vain käynnissä olevat ja toteutettavaksi päätetyt liikennehankkeet. Tarkastelu on tehty ilman tienkäyttömaksuja, herkkyystarkasteluna porttitekniikkaan perustuva tienkäyttömaksu. Maankäyttö HLJ 2025.
- **HLJ 2015, tieverkon 1. vaihe.** Osoitettu tieverkon kehittämistarpeet tilanteessa, jossa HLJ 2015-suunnitelman 1. kauden tiehankkeet ovat toteutuneet. Tarkasteluja on tehty sekä vuoden 2025 että vuoden 2040 maankäytöllä, joukkoliikennejärjestelmällä ja liikennekysynnällä. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu on kuvattu porttimaksumallilla toteutettuna. Herkkyystarkastelut tienkäyttömaksujen toteutumisen ja vuoden 2040 skenaariossa myös hinnoittelumallin (kilometrimaksu) suhteen.
- **HLJ 2015, tieverkon 2. vaihe.** HLJ:n mukainen skenaario vuodelle 2040, ajoneuvoliikenteen hinnoittelu porttimaksumallina. Herkkyystarkasteluja tarkasteltu kilometripohjaista tienkäyttömaksumallia. Maankäyttö HLJ 2040.
- **Kaupunkibulevardiskenaario.** Helsingin kantakaupunkiin johtavat säteittäisväylät Turunväylää ja Lahdenväylää lukuun ottamatta on kuvattu Kehä I:n sisäpuolella 2+2-kaistaisina, tasoliittymin varustettuina kaupunkibulevardeina. Laajennettu raitioverkko. Maankäyttö, tienkäyttömaksut ja muu liikenneverkko sama kuin HLJ-skenaariossa vuodelle 2040.

Liikenteelliset palvelutasopuutteet (tavoitealueiden 1-4 palvelutasopuutteiden keskiarvo), 0+ v. 2025

Verkko sisältää rakenteilla olevat ja 12/2015 mennessä sitovasti päätetyt lähivuosien tie- ja joukkoliikennehankkeet.

Ei tienkäyttömaksuja.

Maankäyttö HLJ 2025.



Palvelutasopuutteet vähenevät vuoteen 2012 verrattuna jaksoilla, joille kohdistuu parantamistoimia. Muilla jaksoilla palvelutasopuutteet pääosin kasvavat vuodesta 2012.

Suhteellinen kehittämistarve, 0+ v. 2025

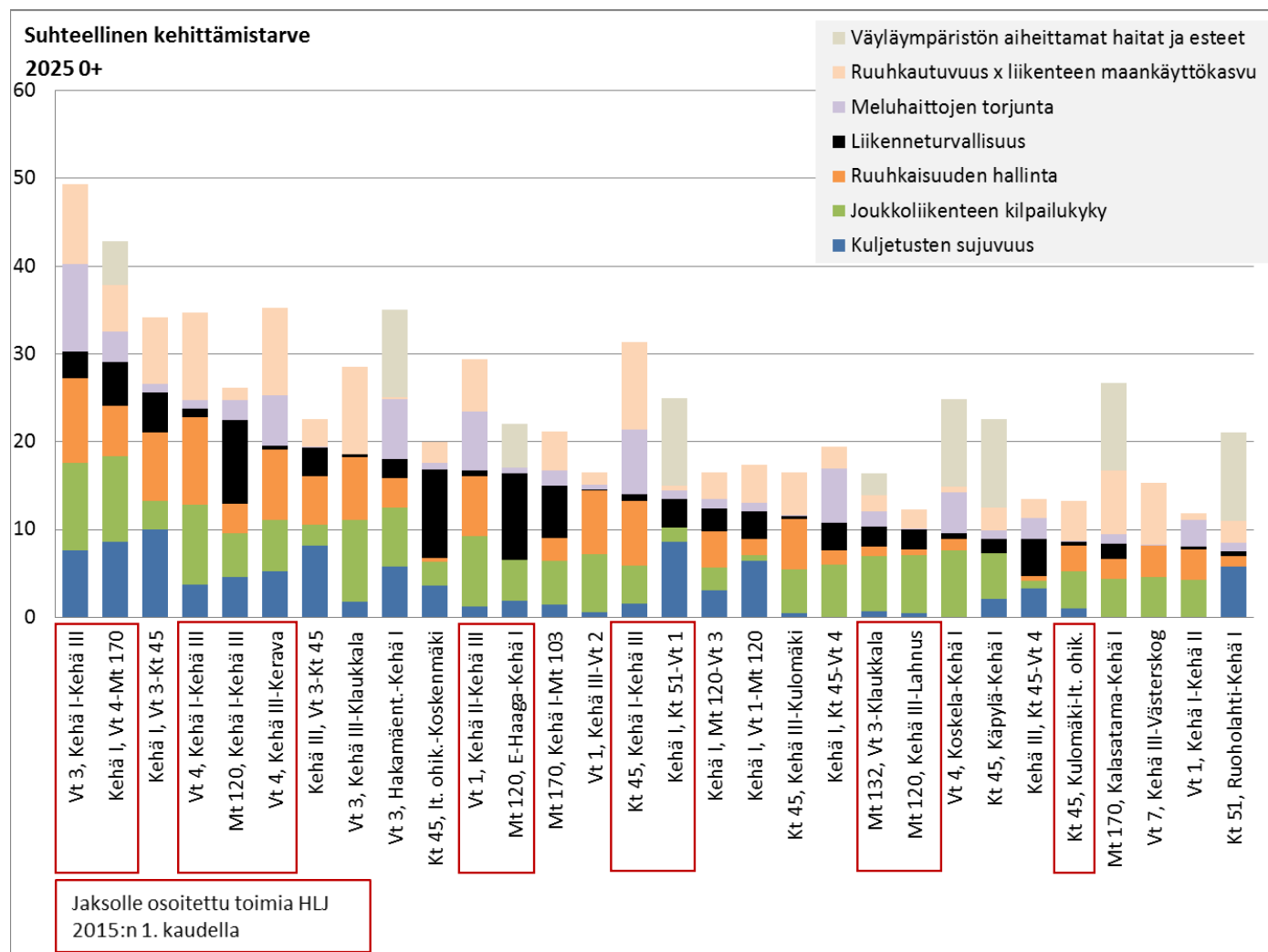
(merkityksellä painotetut palvelutasopuutteet, TOP 30)

Verkko sisältää rakenteilla olevat ja 12/2015 mennessä sitovasti päätetyt lähivuosien tie- ja joukkoliikennehankkeet.

Ei tienkäyttömaksuja.

Maankäyttö HLJ 2025.

Pylväissä osoitetaan kehittämistarpeet eri tavoitteenäkökulmista suhteessa muihin tiejaksoihin.

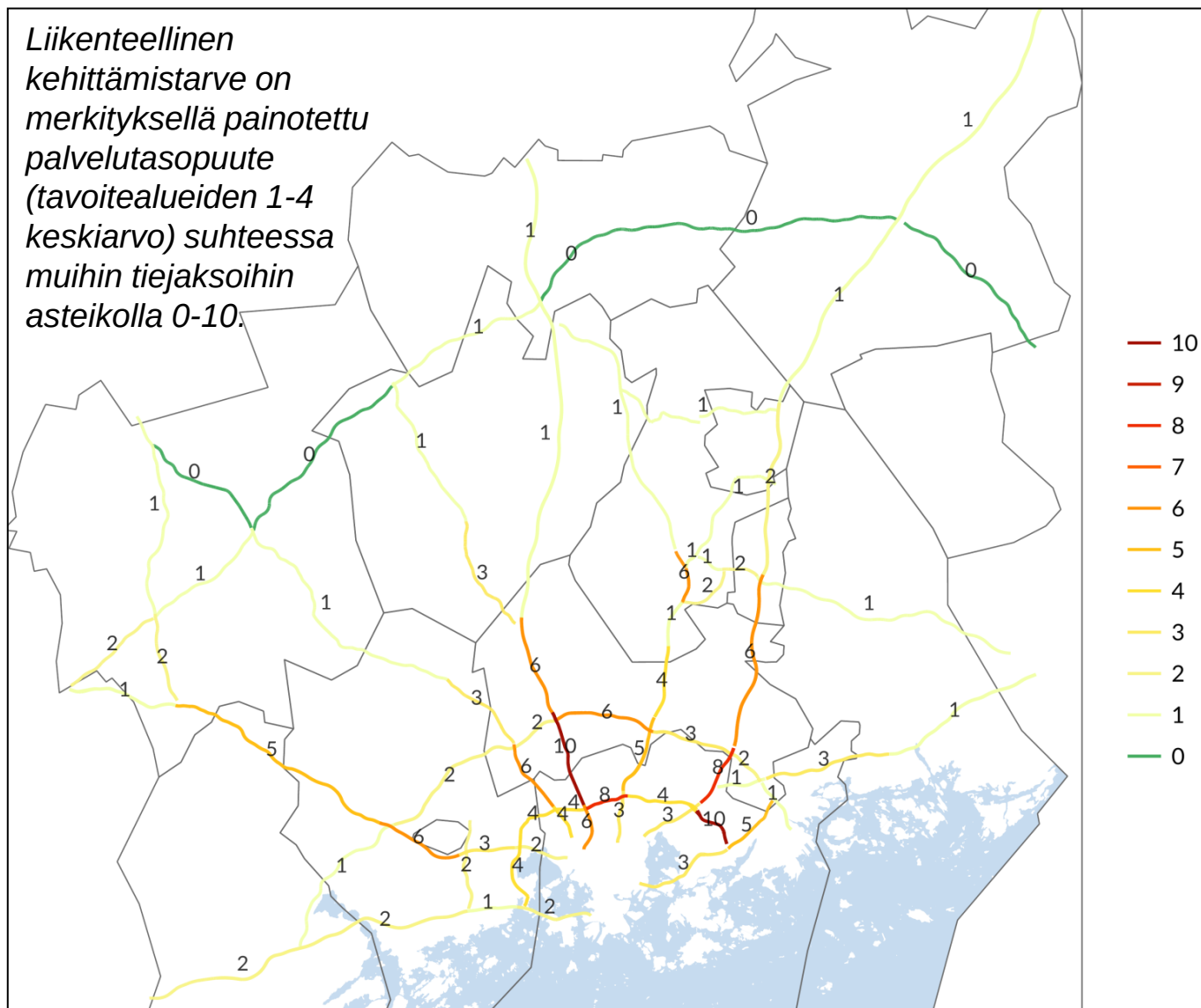


Liikenteellinen kehittämistarve, 0+ v. 2025

TOP 15:

1. Vt 3, Kehä I-Kehä III
2. Kehä I, Vt 4-Mt 170
3. Kehä I, Vt 3-Kt 45
4. Vt 4, Kehä I-Kehä III
5. Mt 120, Kehä I-Kehä III
6. Vt 4, Kehä III-Kerava
7. Kehä III, Vt 3-Kt 45
8. Vt 3, Kehä III-Klaukkala
9. Vt 3, Hakamäent.-Kehä I
10. Kt 45, lt. ohik.-
Koskenmäki
11. Vt 1, Kehä II-Kehä III
12. Mt 120, E-Haaga-Kehä I
13. Mt 170, Kehä I-Mt 103
14. Vt 1, Kehä III-Vt 2
15. Kt 45, Kehä I-Kehä III

*Liikenteellinen
kehittämistarve on
merkityksellä painotettu
palvelutasopuute
(tavoitealueiden 1-4
keskiarvo) suhteessa
muihin tiejaksoihin
asteikolla 0-10.*

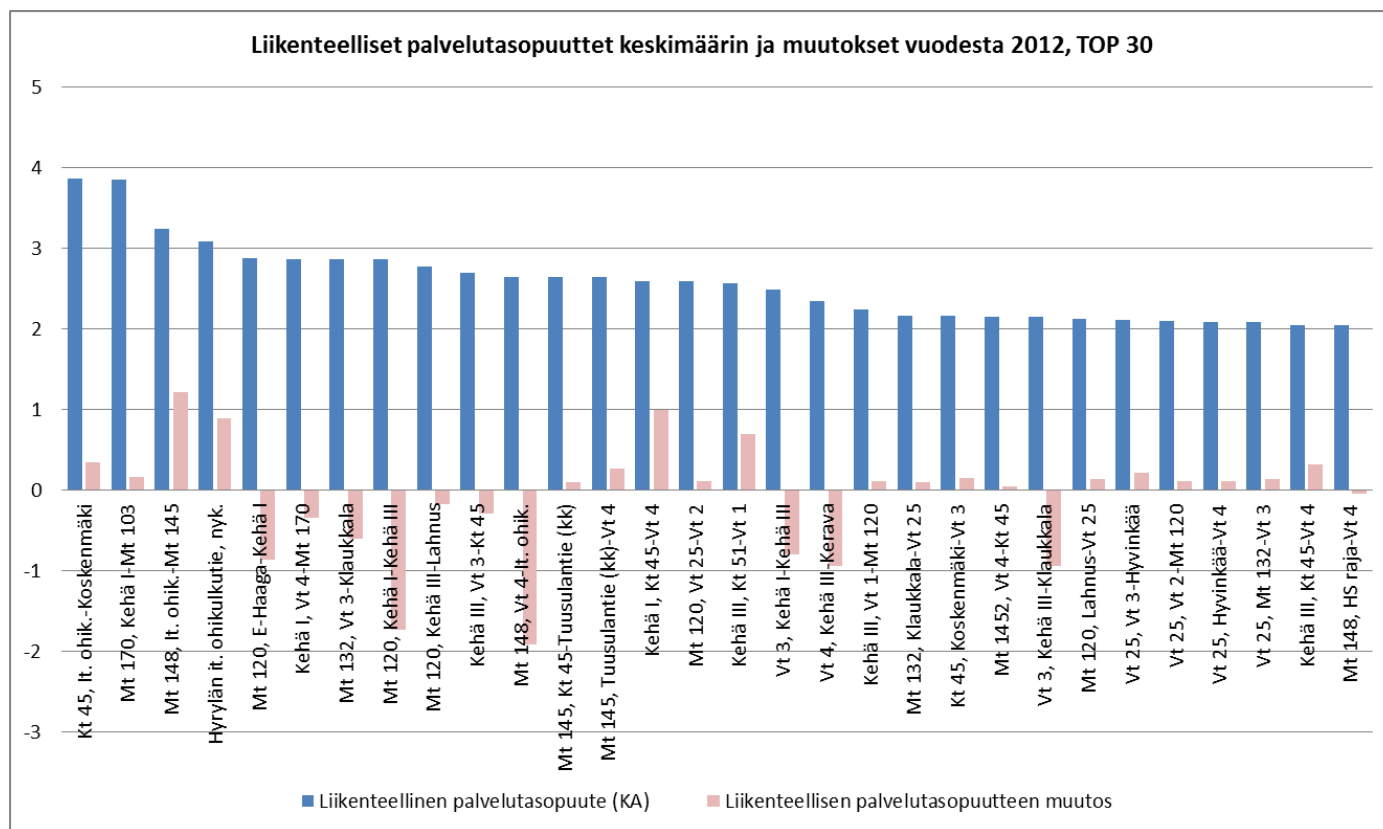


Liikenteelliset palvelutasopuutteet, HLJ:n 1. vaiheen tieverkko vuoden 2040 ennustetilanteessa

Tieverkko sisältää HLJ:n 1. kauden 2016-2025 tiehankkeet.

Tiemaksut kuvattu porttimaksumallina.

Maankäyttö ja joukkoliikenne HLJ 2040.



Palvelutasopuutteet vähenevät vuoteen 2012 verrattuna jaksoilla, joille kohdistuu parantamistoimia. Maankäytön kasvu lisää liikennettä ja palvelutasopuutteita useilla jaksoilla. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu (porttimaksumalli) kuitenkin vaimentaa osaltaan palvelutasopuutteiden kasvua.

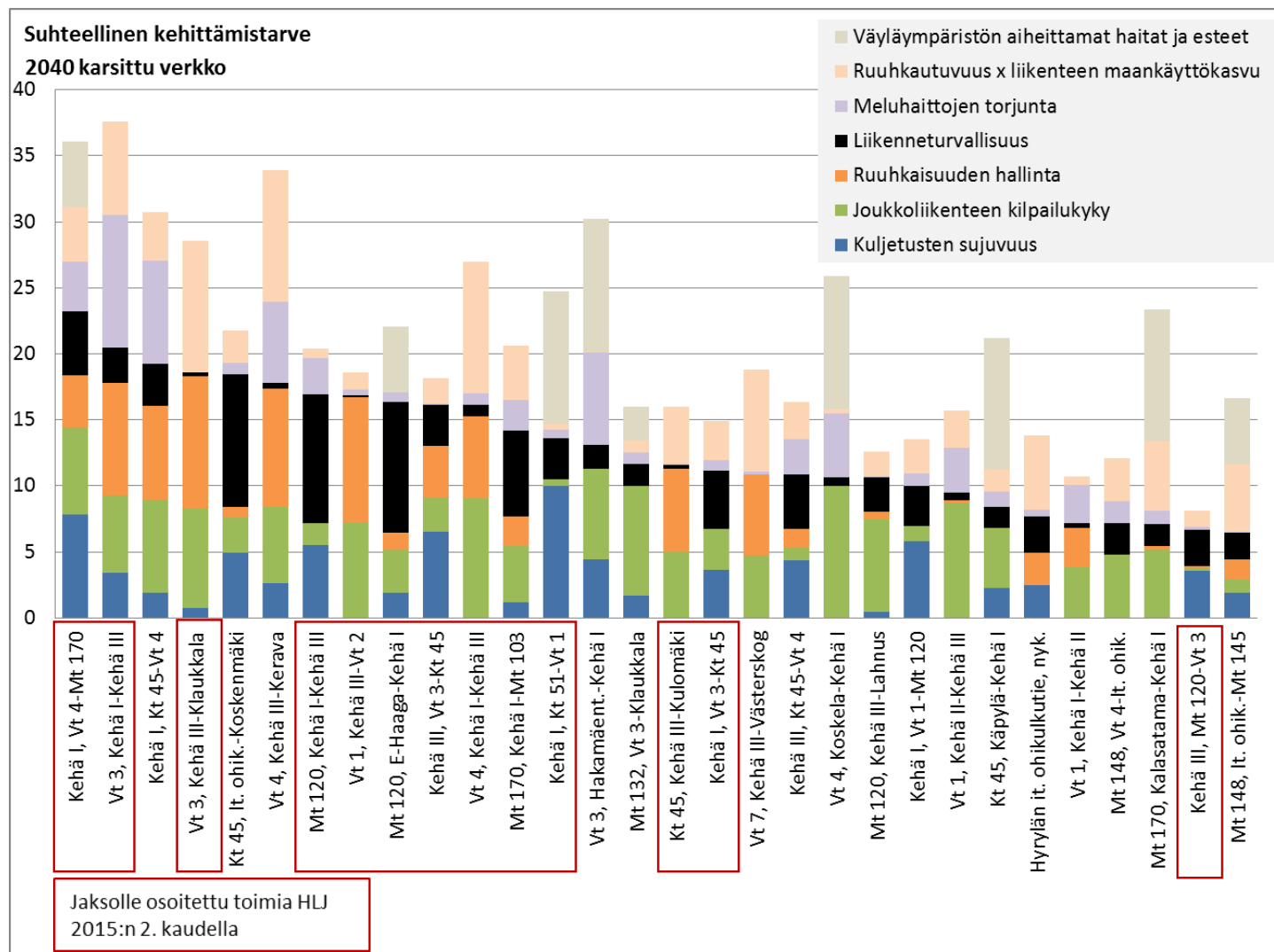
Suhteellinen kehittämistarve, HLJ:n 1. vaiheen tieverkko vuoden 2040 ennusteskenaariossa (merkityksellä painotetut palvelutasopuutteet, TOP 30)

Tieverkko sisältää HLJ:n 1. kauden 2016-2025 tiehankkeet.

Tiemaksut kuvattu porttimaksumallina.

Maankäyttö ja joukkoliikenne HLJ 2040.

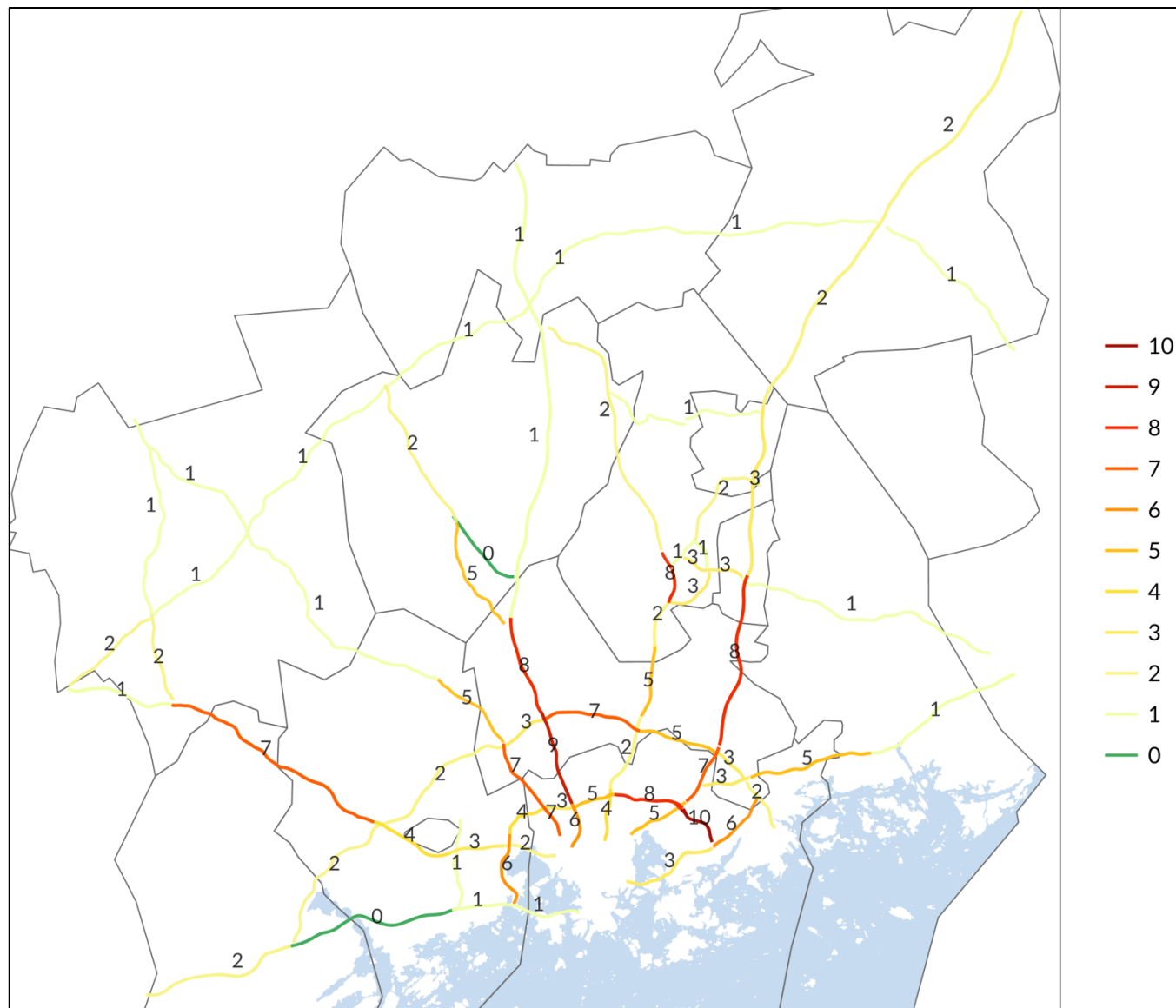
Pylväissä osoitetaan kehittämistarpeet eri tavoite-
näkökulmista suhteessa muihin tiejaksoihin.



Liikenteellinen kehittämistarve, HLJ:n 1. vaihe v. 2040

TOP 15:

1. Kehä I, Vt 4-Mt 170
2. Vt 3, Kehä I-Kehä III
3. Kehä I, Kt 45-Vt 4
4. Vt 3, Kehä III-Klaukkala
5. Kt 45, lt. ohik.-
Koskenmäki
6. Vt 4, Kehä III-Kerava
7. Mt 120, Kehä I-Kehä III
8. Vt 1, Kehä III-Vt 2
9. Mt 120, E-Haaga-Kehä I
10. Kehä III, Vt 3-Kt 45
11. Vt 4, Kehä I-Kehä III
12. Mt 170, Kehä I-Mt 103
13. Kehä I, Kt 51-Vt 1
14. Vt 3, Hakamäent.-Kehä I
15. Mt 132, Vt 3-Klaukkala



Kehittämistarve tavoitealueittain (TOP 10), HLJ:n 1. vaiheen tieverkko v. 2040

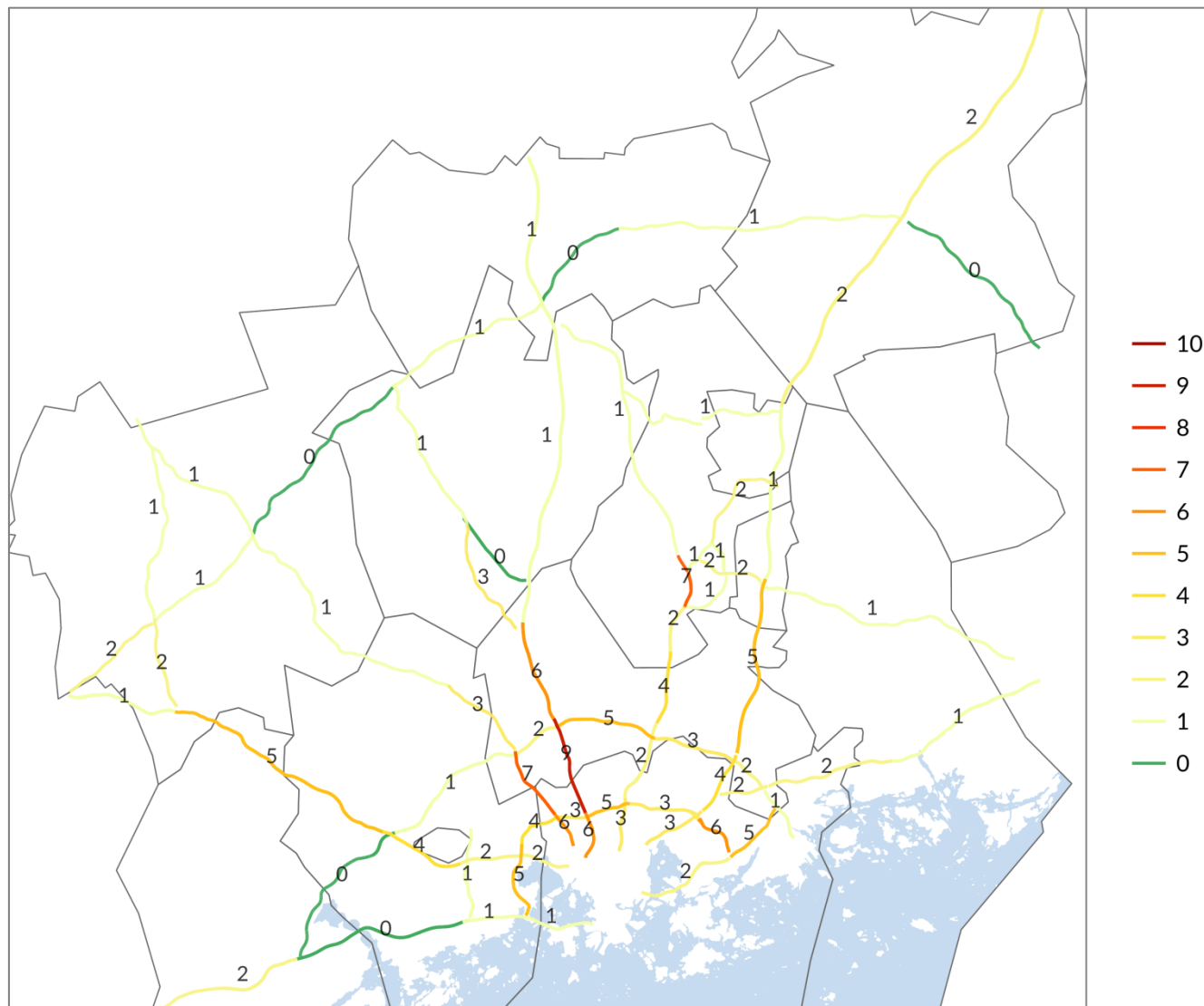
Sija	Kuljetusten sujuvuus	Joukkoliikenteen kilpailukyky	Ruuhkautuvuuden hallinta	Liikenneturvallisuus	Meluhaittojen torjunta	Ruuhkautuvuushaitta maankäytön kehittämiseksi	Väyläympäristöhaitta maankäytön kehittämiseksi
1	Kehä I, Kt 51-Vt 1	Vt 4, Koskela-Kehä I	Vt 3, Kehä III-Klaukkala	Kt 45, It. ohik.-Koskenmäki	Vt 3, Kehä I-Kehä III	Vt 4, Kehä III-Kerava	Mt 170, Kalasatama-Kehä I
2	Kehä I, Vt 4-Mt 170	Vt 4, Kehä I-Kehä III	Vt 1, Kehä III-Vt 2	Mt 120, E-Haaga-Kehä I	Kehä I, Kt 45-Vt 4	Vt 4, Kehä I-Kehä III	Kt 45, Käpylä-Kehä I
3	Kehä III, Vt 3-Kt 45	Vt 1, Kehä II-Kehä III	Vt 4, Kehä III-Kerava	Mt 120, Kehä I-Kehä III	Vt 3, Hakamäent.-Kehä I	Vt 3, Kehä III-Klaukkala	Kt 51, Ruoholahti-Kehä I
4	Kehä I, Vt 1-Mt 120	Mt 132, Vt 3-Klaukkala	Vt 3, Kehä I-Kehä III	Mt 170, Kehä I-Mt 103	Vt 4, Kehä III-Kerava	Vt 7, Vt 4-Kehä III	Kehä I, Kt 51-Vt 1
5	Mt 120, Kehä I-Kehä III	Vt 3, Kehä III-Klaukkala	Kehä I, Kt 45-Vt 4	Kehä I, Vt 4-Mt 170	Kt 51, Kehä II-Kehä III	Vt 7, Kehä III-Västerskog	Vt 4, Koskela-Kehä I
6	Kt 45, It. ohik.-Koskenmäki	Vt 1, Kehä III-Vt 2	Kt 45, Kehä III-Kulomäki	Kehä I, Vt 3-Kt 45	Vt 4, Koskela-Kehä I	Vt 3, Kehä I-Kehä III	Vt 3, Hakamäent.-Kehä I
7	Vt 3, Hakamäent.-Kehä I	Mt 120, Kehä III-Lahnus	Vt 4, Kehä I-Kehä III	Kehä III, Kt 45-Vt 4	Kehä I, Vt 4-Mt 170	Hyrylän it. ohikulkutie, nyk.	Vt 1, Munkkiv.-Kehä I
8	Kehä III, Kt 45-Vt 4	Kehä I, Kt 45-Vt 4	Vt 7, Kehä III-Västerskog	Mt 145, Tuusulantie (kk)-Vt 4	Kt 45, Kehä I-Kehä III	Mt 170, Kalasatama-Kehä I	Mt 148, It. ohik.-Mt 145
9	Vt 25, Vt 1-Vt 2	Vt 3, Hakamäent.-Kehä I	Kehä I, Vt 4-Mt 170	Kehä I, Kt 45-Vt 4	Vt 1, Kehä II-Kehä III	Mt 148, It. ohik.-Mt 145	Kehä I, Vt 4-Mt 170
10	Kehä I, Vt 3-Kt 45	Kehä I, Vt 4-Mt 170	Kehä III, Vt 3-Kt 45	Kehä III, Vt 3-Kt 45	Vt 1, Kehä I-Kehä II	Kt 51, Kehä II-Kehä III	Mt 145, Tuusulantie (kk)-Vt 4

- Kehittämistarpeen kärkikymmenikkö on hyvin erilainen eri tavoitealueiden näkökulmista.
- *Liikenteellinen kehittämistarve* (edellinen dia) on laskettu yhdistämällä neljän ensimmäisen tavoitealueet kehittämistarveluvut tasasuuruisin painoarvoin.
- Eri tavoitealueiden kehittämistoimenpiteet voivat olla hyvin erilaisia, ja jopa ristiriidassa toisten tavoitealueiden kanssa.

Jaksot, joiden liikenteellinen kehittämistarve on suuri kaikissa kysyntäskenaariossa (HLJ:n 1. vaiheen tieverkkoskenaarioiden minimiarvo)

TOP 15:

1. Vt 3, Kehä I-Kehä III
2. Mt 120, Kehä I-Kehä III
3. Kt 45, It. ohik.-
Koskenmäki
4. Vt 3, Kehä III-Klaukkala
5. Kehä I, Vt 4-Mt 170
6. Mt 120, E-Haaga-Kehä I
7. Vt 3, Hakamäent.-Kehä I
8. Kehä III, Vt 3-Kt 45
9. Kehä I, Kt 51-Vt 1
10. Mt 170, Kehä I-Mt 103
11. Vt 4, Kehä III-Kerava
12. Kehä I, Vt 3-Kt 45
13. Vt 1, Kehä III-Vt 2
14. Vt 1, Kehä II-Kehä III
15. Kt 45, Kehä III-Kulomäki



Liikenteelliset palvelutasopuutteet kaikissa tarkastelluissa skenaarioissa (ei merkityspainotusta, TOP 30)

PM: ajoneuvoliikenteen hinnoittelu
porttimaksumalli
KM: ajoneuvoliikenteen hinnoittelu
kilometrimaksumalli
Ei ahin: ei ajoneuvoliikenteen hinnoittelua

Tässä taulukossa lukuarvot ovat vertailukelpoisia myös eri skenaarioiden välillä (ei skenaariokohtaista skaalausta).

Verkkoskenaarioiden (pystyviivoin erotetut sarakkeet) välisiin eroihin vaikuttaa niihin sisältyvät tiehankkeet.

[illegible]

Liikenteellinen kehittämistarve kaikissa tarkastelluissa skenaarioissa

(liikenteellisellä merkityksellä painotetut palvelutasopuutteet TOP 30)

PM: ajoneuvoliikenteen hinnoittelun

porttimaksumalli

KM: ajoneuvoliikenteen hinnoittelun

kilometrimaksumalli

Ei ahin: ei

ajoneuvoliikenteen hinnoittelua

Tässä taulukossa lukuarvot eivät ole vertailukelpoisia eri skenaarioiden (sarakkeiden) välillä, koska arvot on skaalattu skenaariokohtaisesti asteikolle 0-10.

Verkkoskenaarioiden (pystyviivoin erotetut sarakkeet) välisiin eroihin vaikuttaa niihin sisältyvät tiehankkeet.



Tiejakso	2012	2025 0+ Ei ahin	2025 0+ PM	2025 HLJ 1.vaihe Ei ahin	2025 HLJ 1. vaihe PM	2040 HLJ 1. vaihe PM	2040 HLJ 1. vaihe KM	2040 HLJ 1. vaihe Ei ahin	2040 HLJ 2. vaihe PM	2040 HLJ 2. vaihe KM	2040 Bulevardit PM
Vt 3, Kehä I-Kehä III	10	10	8	10	10	9	10	10	4	5	2
Kehä I, Vt 4-Mt 170	7	10	10	6	8	10	8	9	6	5	3
Vt 3, Kehä III-Klaukkala	9	6	5	6	8	8	7	10	4	4	2
Vt 3, Hakamäent.-Kehä I	6	6	4	8	6	6	10	10	7	10	10
Kehä I, Kt 45-Vt 4	4	4	3	3	9	8	5	7	10	6	4
Vt 4, Kehä I-Kehä III	10	8	7	6	4	7	10	9	4	3	2
Kt 45, Käpylä-Kehä I	3	3	3	3	4	4	4	5	4	4	9
Kehä I, Vt 3-Kt 45	8	8	5	5	5	5	7	8	6	8	4
Kt 45, It. ohik.-Koskenmäki	6	6	7	7	8	8	7	7	8	7	6
Mt 120, Kehä I-Kehä III	8	7	7	7	8	7	7	7	6	5	4
Vt 4, Kehä III-Kerava	7	6	6	5	8	8	6	8	8	6	6
Kehä I, Kt 51-Vt 1	8	4	5	5	7	6	6	5	1	1	0
Kt 51, Ruoholahti-Kehä I	3	2	1	1	1	1	1	5	2	2	8
Kehä III, Vt 3-Kt 45	7	6	5	5	6	7	7	8	4	4	3
Mt 120, E-Haaga-Kehä I	8	5	5	6	7	7	7	7	4	4	7
Kehä I, Mt 120-Vt 3	4	4	2	5	4	3	5	7	4	7	4
Vt 1, Kehä III-Vt 2	4	5	4	5	7	7	6	7	3	3	2
Vt 1, Kehä II-Kehä III	6	6	5	4	4	4	5	6	5	6	6
Kehä I, Vt 1-Mt 120	6	4	4	4	5	4	4	6	6	5	3
Mt 170, Kehä I-Mt 103	5	5	5	5	6	6	6	6	5	4	3
Kt 45, Kehä I-Kehä III	6	5	3	4	5	2	3	4	2	4	1
Kt 45, Kehä III-Kulomäki	4	4	3	4	6	5	4	5	2	2	4
Vt 4, Koskela-Kehä I	4	3	3	3	4	5	5	6	5	6	4
Mt 132, Vt 3-Klaukkala	5	3	4	3	4	5	5	4	6	5	4
Vt 7, Kehä III-Västerskog	2	3	2	2	3	5	4	4	5	5	5
Mt 170, Kalasatama-Kehä I	2	3	2	2	3	3	3	2	4	3	5
Kehä III, Kt 45-Vt 4	3	3	3	3	4	5	4	5	5	4	3
Mt 120, Kehä III-Lahnus	4	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3
Hyrylän it. ohikulkutie, nyk.	1	2	3	1	3	3	3	3	5	4	3
Mt 148, Vt 4-It. ohik.	4	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2

Päätelmiä

- Suurin osa tiejaksoista, joille analyysi osoitti merkittäviä kehittämistarpeita, on tunnistettu jo entuudestaan tarpeellisiksi parantaa. Toisaalta analyysi osoitti merkittävää parantamistarvetta myös useille sellaisille tiejaksoille, joille ei ole esitetty kehittämistoimia HLJ 2015-suunnitelmassa.
- Tienkäyttömaksujen toteutuminen vähentää selvästi sujuvuuskytkentäisiä palvelutasopuutteita ja vähentää kehittämistarvetta useilla tavoitealueilla. Toisaalta tienkäyttömaksuilla ei ratkaista esimerkiksi liikenneturvallisuuspuutteita.
- Joillakin tiejaksoilla palvelutaso ja suhteellinen kehittämistarve vaihtelevat huomattavasti jopa tienkäyttömaksun toteutusmallin (porttimaksu/kilometripohjainen maksu) mukaan.
- Eri tavoitenäkökulmista tarkastellen kehittämistarve painottuu hyvin erilaisille tiejaksoille. Eri tavoitealueiden näkökulmasta myös kehittämistoimenpiteet voivat olla hyvin erilaisia, ja jopa ristiriidassa toisten tavoitealueiden kanssa.
- Työssä saatiin runsaasti tietoa tiejaksojen palvelutasosta ja kehittämistarpeesta eri tavoitenäkökulmista tarkasteltuna. Tiedot ovat hyödynnettävissä liikennejärjestelmän jatkosuunnittelussa ja toimien ohjelmoinnissa.
- Liikennekuormitukseltaan kriittisten jaksojen välityskyvyn riittävyyden perusteellinen arviointi edellyttää yksityiskohtaisempaa analyysia nykyisestä liikenteestä, sen vaihtelumuodoista sekä kehitysnäkymistä eri liikenneskenaarioissa.