



Väylävirasto
Trafikledsverket

Digiroad

KESKILINJAGEOMETRIAN TUOTTAMINEN
TIEN JA KADUN SUUNNITTELUSSA

22/09/2020



Keskilinjageometrian tuottaminen tien ja kadun suunnittelussa

Toimintaohje suunnittelijalle

Esipuhe

Tämä toimintaohje on tarkoitettu tien suunnittelijan ohjeeksi suunniteltavan tien keskilinja-aineiston tuottamiseksi. Ohjeessa kuvataan työnkulku keskilinja-aineiston tuottamiseksi. Keskilinjien mallinnusohjeet pohjautuvat JHS188-suosituksen mukaisiin digitointiohjeisiin, joita on tarkennettu esimerkkitapauksilla tähän ohjeeseen. Dokumentin ylläpidosta vastaa Väylävirasto. Muutoksista päätetään Maanmittauslaitoksen ja Väyläviraston harmonisointityöryhmän kokouksissa.

Dokumenttiin liittyviin kysymyksiin ja siinä esitettyjen tapausten tulkintaan vastaa Väyläviraston Digiroad-palvelu: info@digiroad.fi 040 507 2301

Helsingissä toukokuussa 2020

Väylävirasto
Väylien tietopalvelut -osasto

Sisältö

1	JOHDANTO.....	3
2	SURAVAGE-AINEISTON KUVAUS.....	4
2.1	Tielinkit ja solmut.....	4
3	SUUNNITTELIJAN TYÖVAIHEET.....	6
3.1	Keskilinjageometrian muodostaminen.....	6
3.1.1	Yksiajorataisuus.....	7
3.1.2	Kaksiajorataisuus.....	8
3.1.3	Kävelyn ja pyöräilyn väylä.....	9
3.1.4	Siltojen ja alikulkujen mallintaminen.....	11
3.1.5	Rampit.....	12
3.1.6	Risteäminen eri tasoissa.....	16
3.1.7	Kiertoliittymä.....	17
3.1.8	Porrastukset.....	21
3.1.9	Haaraumat.....	22
3.1.10	Eri liittymätyypit.....	24
3.1.11	Huoltoaukot.....	25
3.1.12	Levähdys- ja P-alueiden geometriat.....	26
3.1.13	Erikoiskuljetusyhteydet.....	30
3.2	Keskilinjageometrian katkot.....	31
3.3	Aineiston toimitusformaatti.....	32
3.4	Aineiston toimittaminen ja viestintä.....	32

1 Johdanto

Kansallinen lainsäädäntö velvoittaa Väylävirastoa, Maanmittauslaitosta (MML) ja kuntia ylläpitämään kansallista tie- ja katuverkkoaineistoa toimittamalla tietötietoja tie- ja katuverkon tietojärjestelmään. Aineistoja ylläpidetään Digiroad-järjestelmässä. Aiemmin suunnitelmavaiheen geometriat ovat olleet järjestelmästä irrallaan ja järjestelmän kehityksen myötä on tunnistettu tarpeet suunnitelmätietojen hyödyntämiseen.

Yleis-, tie-, rakennus- ja katusuunnitelmia teettävät Väylävirasto, ELY-keskukset sekä kunnat. Kokonaisuus käsittää suuren joukon eri suunnittelukonsultteja, -ohjelmistoja sekä käytäntöjä. Jotta tavoitteeseen päästään ja tiesuunnitelmien tietoja voidaan hyödyntää osana Digiroad-järjestelmää ja muita Väyläviraston tietojärjestelmiä, on tunnistettu tarve ohjeistukselle. Ohjeistuksen avulla tien suunnittelija tietää millaista lopputulosta tavoitellaan ja mihin se liittyy, sekä miten ja minkälaisilla menetelmillä lopputulos saavutetaan.

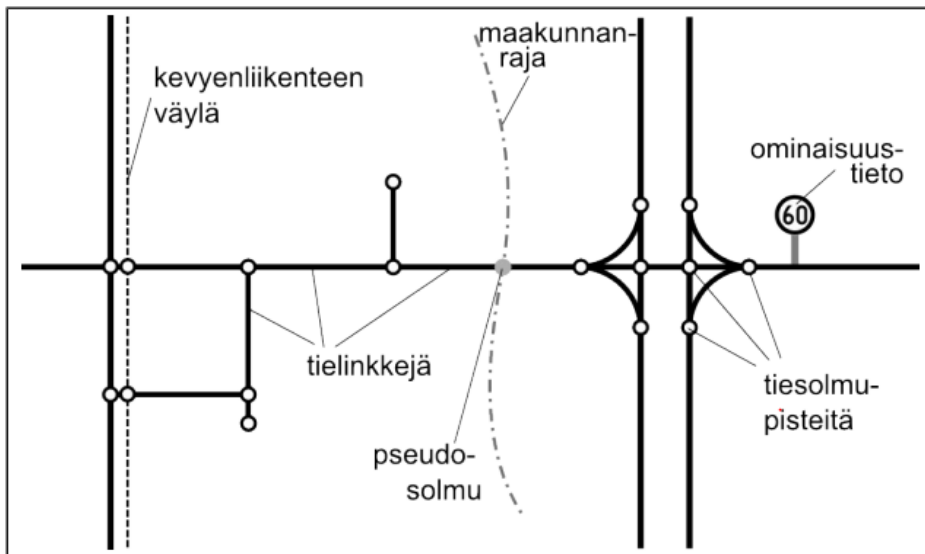
Tämä toimintaohje on tarkoitettu tien suunnittelijan ohjeeksi suunniteltavan tien keskilinja-aineiston tuottamiseksi. Ohjeessa kuvataan työnkulku keskilinja-aineiston tuottamiseksi. Keskilinjan mallinnusohjeet pohjautuvat JHS188-suosituksen mukaisiin digitointiohjeisiin.

2 SURAVAGE-aineiston kuvaus

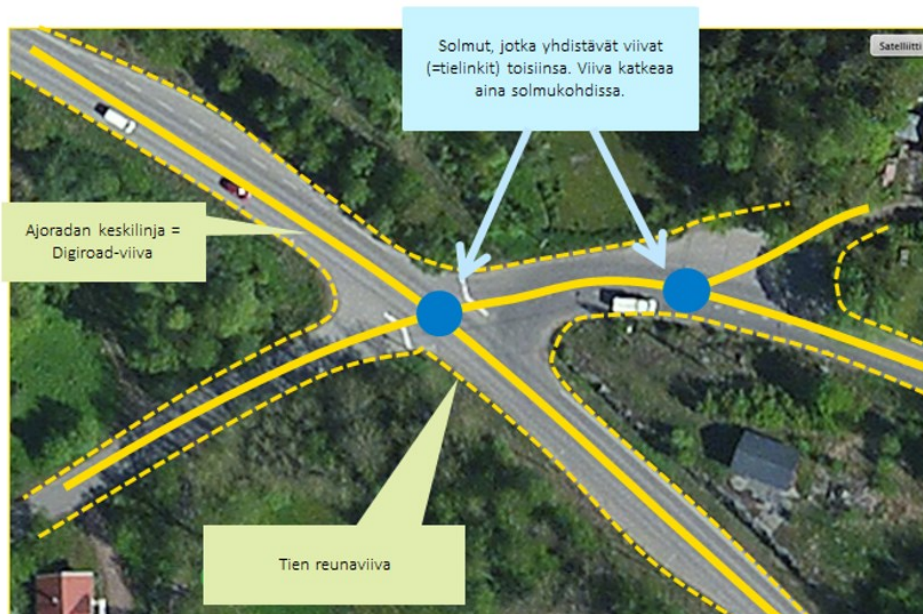
SUunniteltu RAKennusVAiheen GEometrialla (SURAVAGE) tarkoitetaan tien ajoratojen keskilinjaa kuvaavaa viiva-aineistoa. Yksiajorataisilla teillä SURAVAGE-keskilinja on sama kuin mittalinja. Olemassa olevan tieverkon aineisto on peräisin Maanmittauslaitoksen maastotietokannan tiegeometrioista. Vaatimuksena on, että vastaava aineisto tuotetaan tiesuunnitelmista tässä dokumentissa kuvatun ohjeen mukaisesti.

2.1 Tielinkit ja solmut

Tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä verkko muodostuu tielinkeistä ja solmuista. Tielinkki on verkostoaineiston pienin yhtenäinen perusyksikkö. JHS 188 -määrittelyn mukaan tielinkki on lineaarinen tietokohde, joka kuvaa tieliikenneverkon geometriaa ja kytköksiä verkon kahden pisteen välillä. Linkit yhdistyvät toisiinsa solmujen kautta. Yhdessä linkit ja solmut muodostavat linkki-solmu -mallin. Linkeille ja solmuille kuuluu joukko ominaisuustietoja. Ominaisuustietojen esittämistä ja määrittämistä ei käsitellä tässä ohjeessa.



Kuva 1. Tielinkki ja tiesolmupisteet



Kuva 2. Tielinkit ja tiesolmut muodostavat tieverkon verkkomallin.

3 Suunnittelijan työvaiheet

Suunnittelijan tehtävänä on osana tien rakennussuunnitelman laadintaa

1. tuottaa aineistolle ajoratojen ja kevyen liikenteen väylien keskilinja-geometrioita kuvaavat murtoviivat.
2. keskilinjageometrioiden muokkaaminen katkaisemalla ne määriteltyihin katkaisukohtiin.
3. poistuvien tiesuukсийen merkintä suunnitelmakarttoihin (pdf-muotoon).
4. toimittaa suunnitelmakartta ja yleiskartta, jotka suunnittelija laatii osana tien rakennussuunnitelmaa keskilinjageometrian mukana.

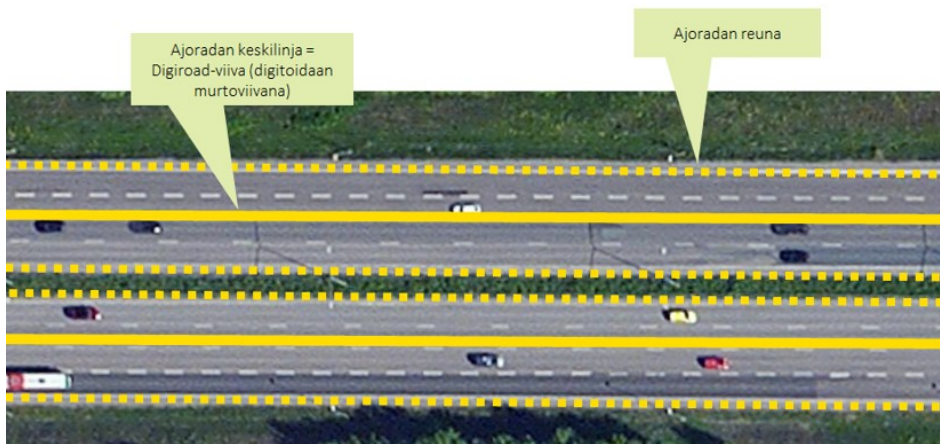
Vaatimuksena on, että suunnittelijan työn jälkeen keskilinjageometriat ovat kattavasti oikealla tavalla mallinnettuina ja noudattavat linkkien katkeamis- ja kuvaussääntöjä.

3.1 Keskilinjageometrian muodostaminen

Ajoratakohtaisella keskilinja-aineistolla tarkoitetaan tien ajoratojen keskilinjaa kuvaavaa murtoviiva-aineistoa. Olemassa olevan tieverkon aineisto on peräisin Maanmittauslaitoksen maastotietokannan tiegeometrioista. Vaatimuksena on, että vastaava aineisto tuotetaan tiesuunnitelmista tässä ohjeessa kuvattujen esimerkkien mukaisesti.

Keskilinjageometriat luodaan suunnitelmissa seuraavien periaatteiden mukaisesti:

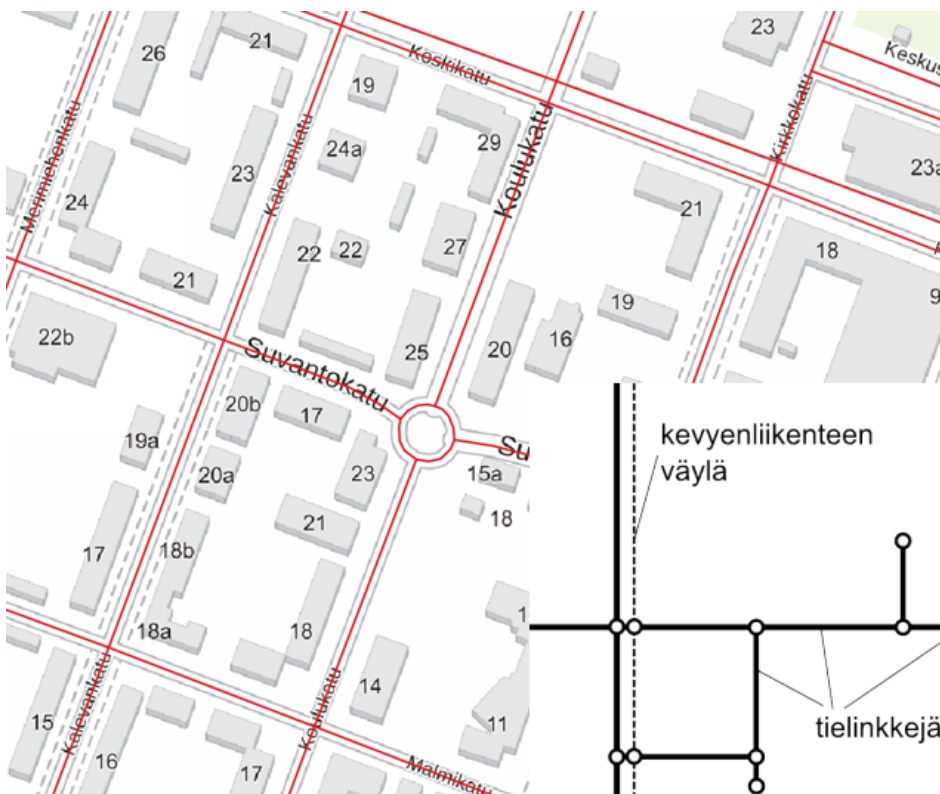
1. Murtoviiva tehdään omalle määritellylle koodille
2. Ajoratojen murtoviivojen janan pituuden voi suunnittelija määrittää itse.
3. Viiva-aineistolle ei määritetä korkeustietoa.
4. Yksiajorataisilla teillä murtoviiva luodaan ajoradan keskelle
 - o SURAVAGE-keskilinja on siis sama kuin mittalinja
5. Kaksiajorataisilla teillä viiva luodaan jokaisen ajoradan keskelle
 - o Suunnittelija lisää nämä erikseen, koska useampiajorataisilla teillä mittalinja ei ole sama kuin SURAVAGE-keskilinja
6. Rampeilla viiva luodaan ajoradan keskelle kaistojen lukumäärästä riippumatta
 - o Suunnittelija lisää nämä erikseen, koska ramppien mittalinja ei ole sama kuin SURAVAGE-keskilinja
7. Geometrian minimipituus on 2 metriä.
 - o Jos eheän verkon muodostaminen vaatii alle 2 metriä pitkän geometrian, tulee geometriaa pidentää viistosti, jotta 2 metrin minimipituus täytyy.



Kuva 3. Keskilinjageometrian sijoittaminen, kun kyseessä kaksi ajorataa ja useampi kaista.

3.1.1 Yksiajorataisuus

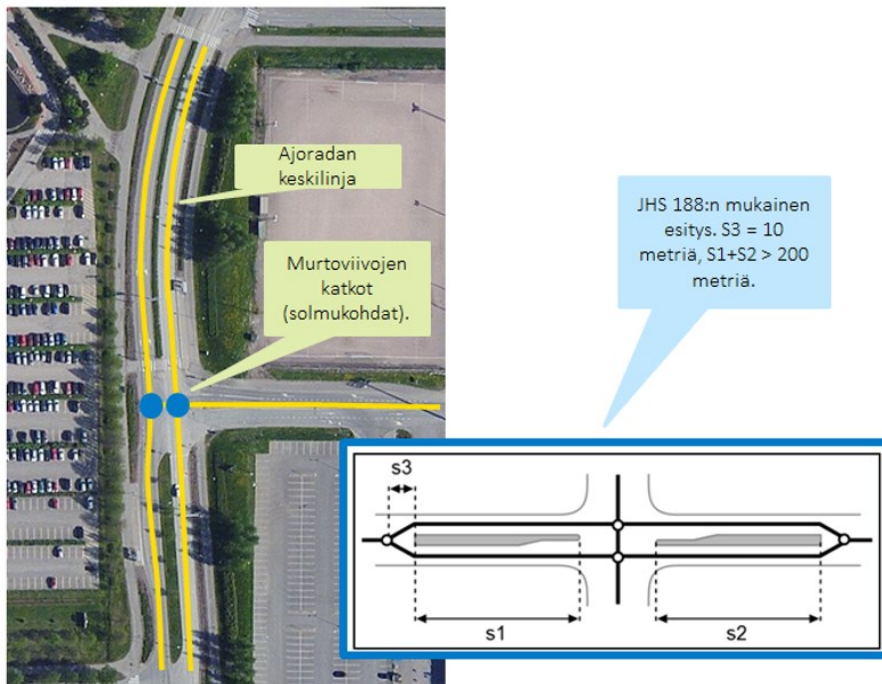
Yksiajorataisilla teillä murtoviiva luodaan ajoradan keskelle. SURAVAGE-keskilinja on yksiajorataisen tapauksessa sama kuin mittalinja.



Kuva 4. Yksiajoratainen tie mallinnetaan murtoviivana.

3.1.2 Kaksiajorataisuus

Kaksiajorataisilla teillä viiva luodaan kummankin ajoradan keskelle. Suunnittelija lisää viivat erikseen, koska kaksiajorataisilla teillä mittalinja ei ole sama kuin SURAVAGE-keskilinja. Tien rakennussuunnitelmasta poiketen **yksiajorataisen tien ajosuunnat kuvataan omilla keskilinjamurtoviivoillaan, jos ne on erotettu toisistaan vähintään 200 metriä pitkällä fyysisellä esteellä** (esimerkiksi korotettu keskisaareke tai kaide).



Kuva 5. Esimerkki kaksiajorataisuudesta. Aina kun fyysinen este on yli 200 metrin mittainen, joko risteysalueella (s_1+s_2) tai muuten, digitoidaan murtoviivat kummallekin ajoradalla erikseen.

Risteysalueella kaksiajorataisuus voi jatkua risteuksen yli, mikäli risteuksen molemmin puolin ajoradat on erotettu esteellä toisistaan yhteensä vähintään 200 metrin matkalla eli $s_1 + s_2 \geq 200$ m. Ajoratojen jatkeet digitoidaan yhdistymään 10 metrin etäisyydellä fyysisestä esteestä eli jakajasta s3. (Kuva 5)

Fyysisen esteen määritelmä pätee myös keskikaiteellisiin teihin. Kun kaistojen välissä on kaide, digitoidaan tie aina erillisinä, kaiteen erottamina ajoratoina. Jos kaksiajorataisten osuuksien välissä on enintään 100 m pitkä yksiajoratainen osuus, se yleistetään kaksiajorataiseksi osuudeksi.



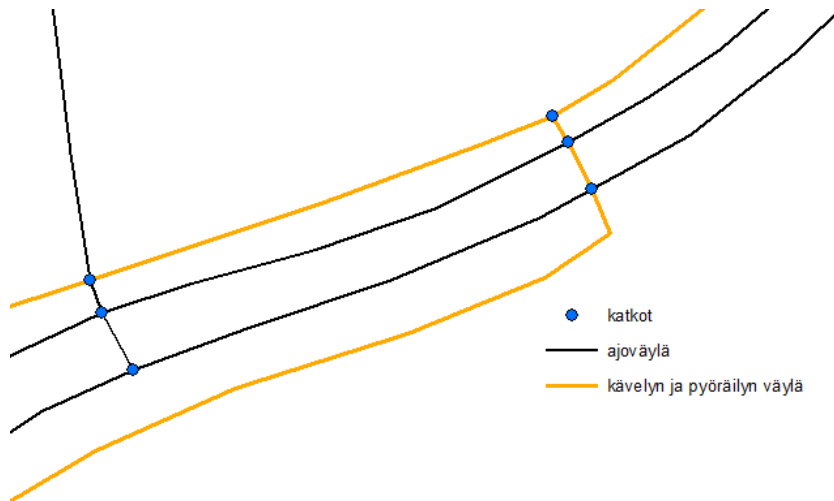
Kuva 6. Kaksiajorataisen osuuden keskellä oleva, maksimissaan 100m pitkä yksiajoratainen osuus yleistetään kaksiajorataosuudeksi. Kuvassa vasemmalla esimerkki, jossa ajoratojen välisessä fyysisessä esteessä on aukko ja oikealla esimerkki, jossa risteyskohdalla ei ole fyysisiä estettä.

3.1.3 Kävelyn ja pyöräilyn väylä

Kävelyn ja pyöräilyn väylät ovat myös osana SURAVAGE keskilinja-aineistoa. Kävelyn ja pyöräilyn väylän geometria toimitetaan myös kiveyksellä korotetulta väylältä.



Kuva7. Kävelyn ja pyöräilyn väylän yhteys muodostetaan suojatien kohdalle, mikäli pääväylän toisella puolellakin jatkuu kävelyn ja pyöräilyn väylä. Myös pysäkillä muodostetaan oma yhteys (katso myös alla kuva 9).



Kuva 8. Kävelyn ja pyöräilyn väylä päättyy, geometria jatkuu pääväylän toiselle puolelle.



Kuva 9. Suojatien yhtymäkohdat tonteille tai pihoihin piirretään myös omana geometriana, mikäli kulkuyhteys erottuu erillisenä haarana.

3.1.3.1 Pysäkkien ja kävelyn ja pyöräilyn yhtymäkohdat

Jos kevyen liikenteen väylä johtaa ainoastaan pysäkille, tulee se aina solmuttaa ajotiehen. Kevyen liikenteen väylän pää ei voi jäädä "ilmaan roikkumaan", mikäli yhteys ajotiehen pysäkin kautta muodostuu.

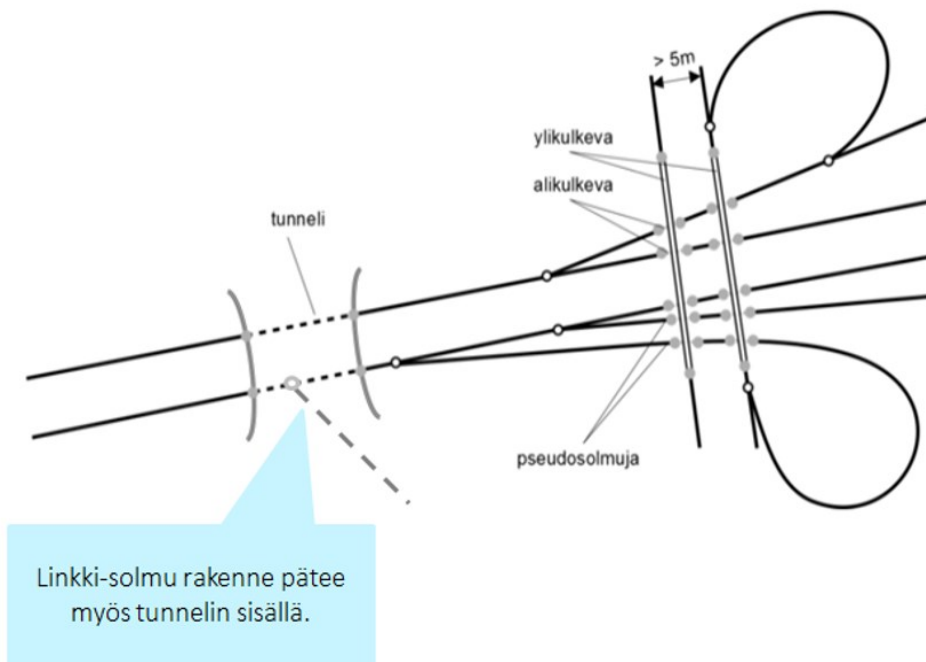


Kuva 10. Pysäkin ja kevyen liikenteen välinen yhtymäkohta liitetään ajoväylään.

3.1.4 Siltojen ja alikulkujen mallintaminen

Siltojen ja alikulkujen mallintamisessa käytetään pseudosolmuja. Pseudosolmut ovat verkon erikoistapauksia, joissa murtoviivoille tehdään katko, vaikka kyseessä ei ole liittymä. Nämä tehdään, jotta verkolta saadaan helposti irrotettua tiettyjä erikoistapauksia, kuten tunneleita ja siltoja. Pseudosolmut luodaan tunnelien suille sekä siltojen alku- ja loppupisteisiin (sillan kansi).

Tunnelien ja alikulkujen alku- ja loppupisteet aiheuttavat linkille katkon, mikäli katkoskohtien välimatka on verkolla yli viisi metriä. Siltojen osalta katkoskohta luodaan sillan liittosauman kohdalle. On tärkeää huomioida, että linkit kulkevat myös tunnelin sisällä ja ne noudattavat samoja mallinnussääntöjä myös siellä. Tunnelin sisällä voi olla esimerkiksi liittymä, joka aiheuttaa verkolle katkoskohdan.

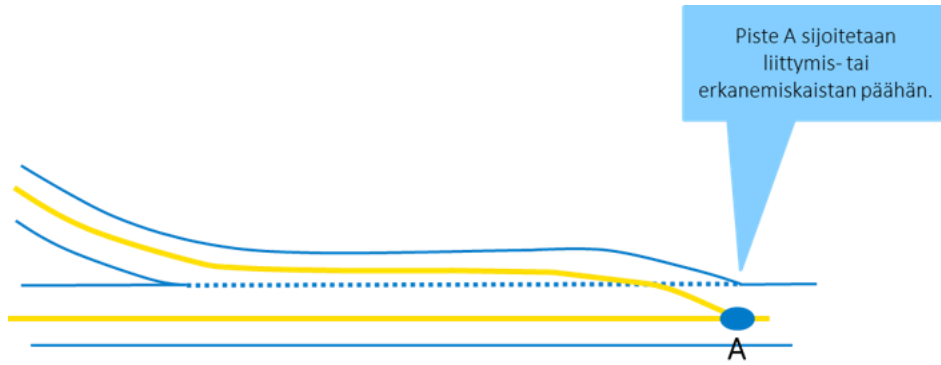


Kuva 11. Tieviiva katkaistaan siltojen alku- ja loppupisteeseen (sillan kansi) ja tunneleiden suiden kohdilla, jolloin muodostuu pseudosolmu.

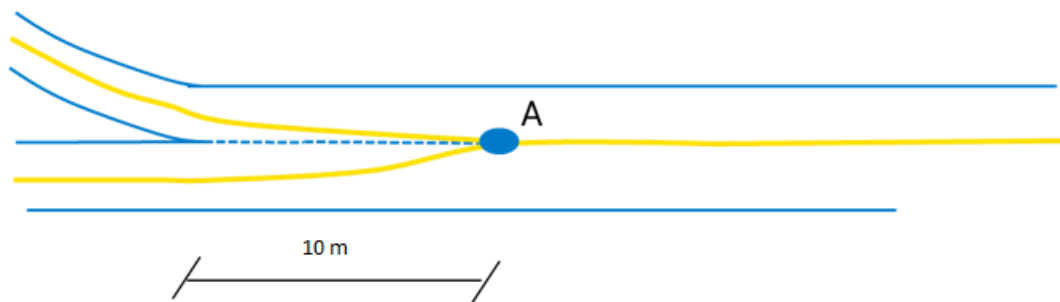
3.1.5 Rampit

Rampit tai eritasoliittymät ovat tieverkolla kohtia, joissa kaksi eri tasolla kulkevaa tietä risteävät ja tieltä toiselle siirrytään rampin kautta. Ramppien kohdalla peruseriaatteena on tuottaa murtoviivoille katkoskohta rampin yhteen kohtaan (piste A). Rampin keskilinjaa osalta suunnittelijan on erityisesti huomioitava, että mittalinja ei ole SURAVAGE-prosessin mukainen keskilinja. Täten suunnittelijan on luotava rampin keskilinja erikseen.

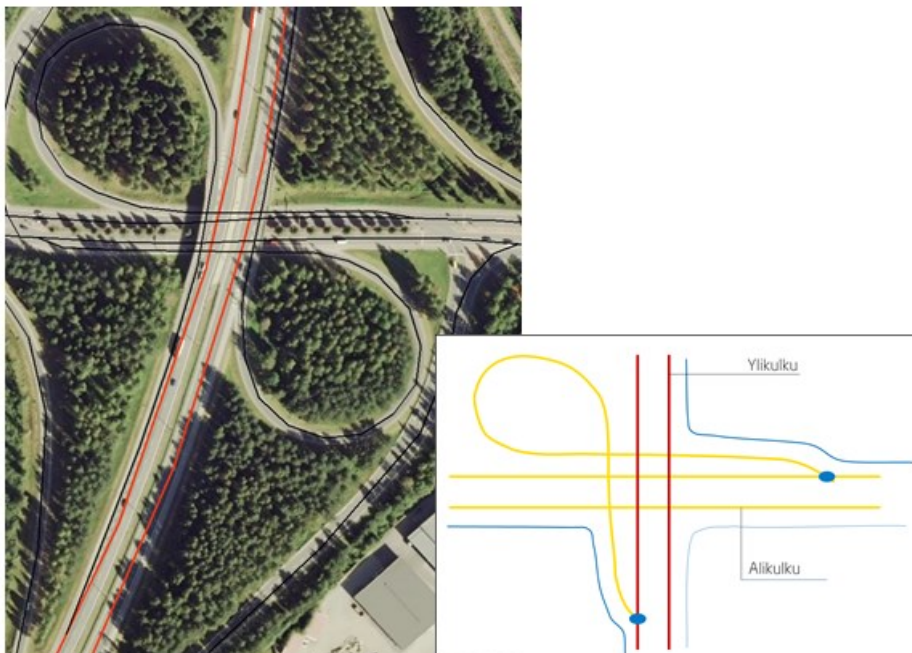
Kuvissa on esitetty esimerkkitapauksia erityyppisiltä rampeilta. Yleisenä periaatteena on, jos rampilla on liittymis- tai erkanemiskaista, luodaan se omalla viivallaan päättyen kyseisen kaistan loppuun (päätyy pisteeseen A)



Kuva 12. Katkoskohtien muodostuminen ramppien tapauksissa. Kuvan tapaus koskee molempia suuntia. Kuvassa keltaisella on esitetty ajoratojen keskilinjat



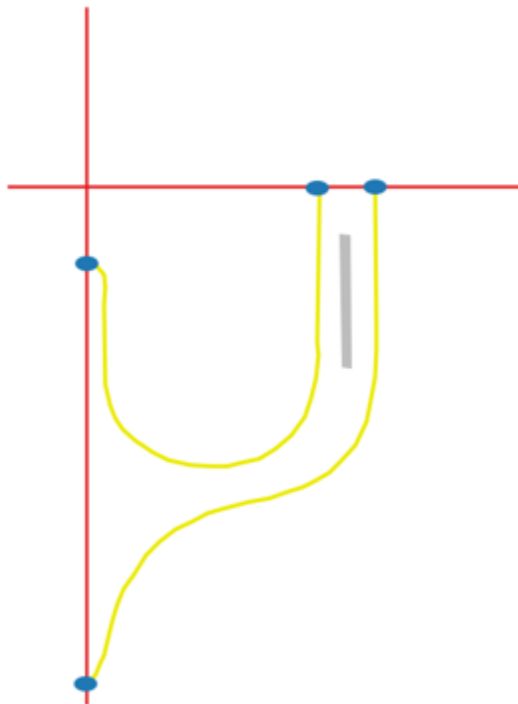
Kuva 13. Katkoskohtien muodostaminen tapauksessa, joissa liittymis- tai erkanemiskaista jatkuu omana kaistanaan tai jos ramppi erkanee pääväylän kääntymiskaistasta, muodostuu rampin geometria 10 metrin päähän rampin nokasta. Kuvan tapaus koskee molempia suuntia.



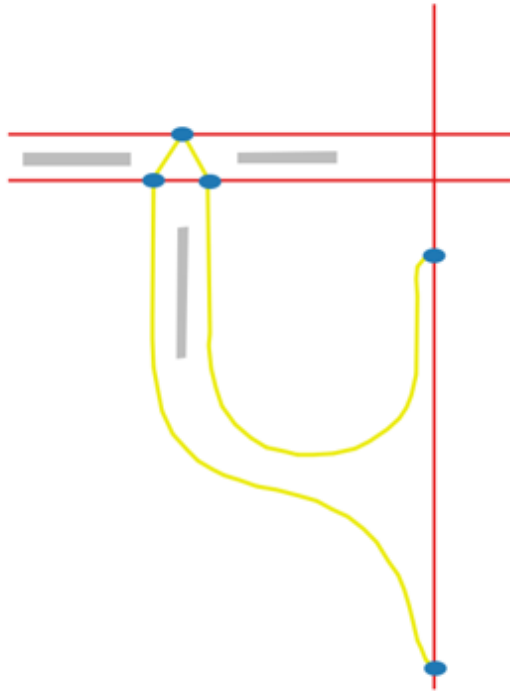
Kuva 14. Silmukkaramppi: Silmukkarampit kuvataan kuten muutkin rampit.



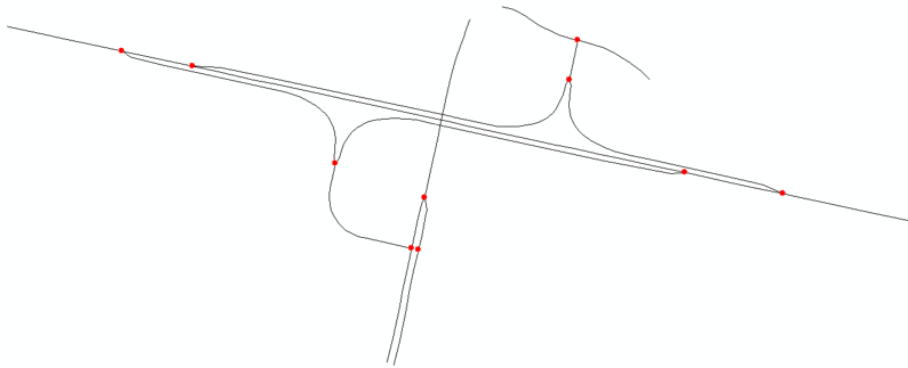
Kuva 15. Suuntaisliittymä ("kalanpyrstöramppi"): Haaraumien yhteydessä olevien kiihdytys-/jarrutuskaistaramppien keskilinjat kuvataan kuten muutkin rampit eli keskilinja alkaa kohdasta, josta ramppi maastossa fyysisesti alkaa.



Kuva 16. Yksiajorataiseen tiehen yhdistyvät vierekkäiset rampit kuvataan kahdella solmupisteellä.



Kuva 17. Kaksiajorataiseen tiehen yhdistyvät vierekkäiset rampit kuvataan kolmella solmupisteellä.



Kuva 18. Mikäli kahteen suuntaan ajettavan rampin eri ajosuuntiin menevät kaistat on maastossa erotettu ainoastaan kaistamaalauksella, kuvataan ramppi Y-haarana.

3.1.5.1 Sekoittumiskaista

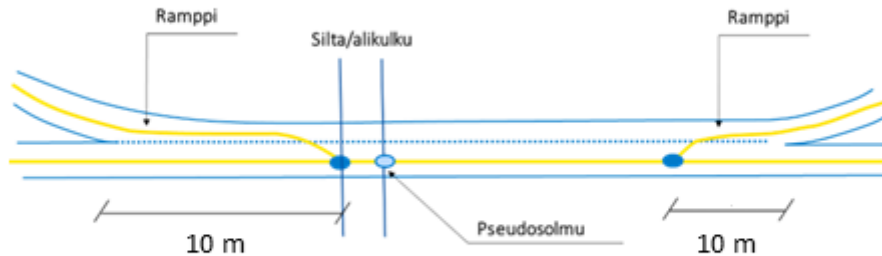
Sekoittumiskaista on kahden sellaisen rampin välinen osuus, joka ei liity maastossa pääajorataan, vaan jatkuu omana kaistanaan pääajoradan rinnalla. Sekoittumiskaistan keskilinjageometria muodostetaan siten, että geometrian

vayla.fi/avoinda/digiroad

info@digiroad.fi

040 507 2301

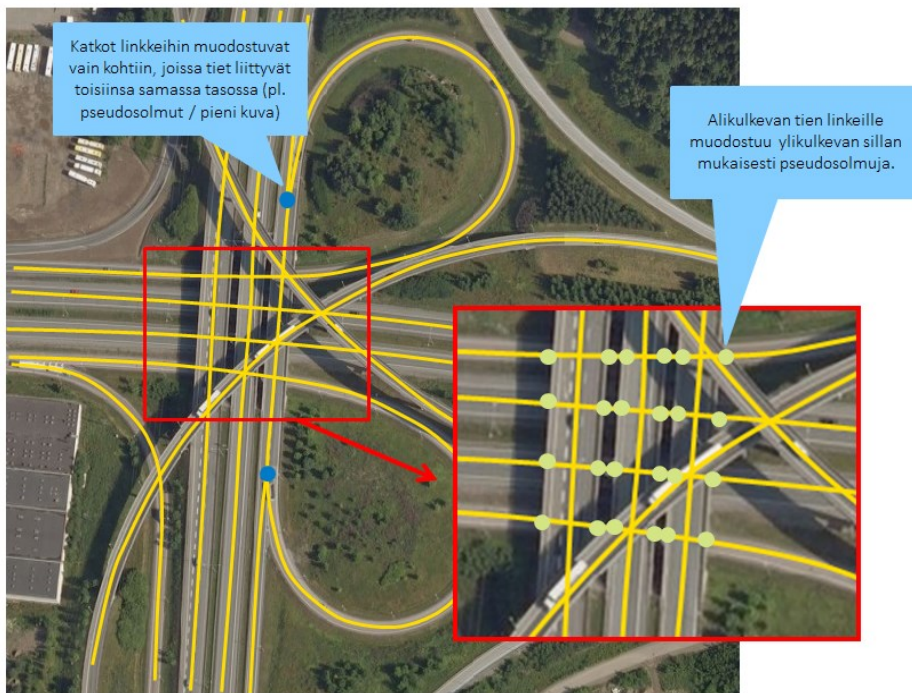
päissä **10 metrin päässä rampin nokasta** ramppi liittyy pääajorataan. Ramppi voidaan katkaista esimerkiksi sillan tai alikulun kohdalla.



Kuva 19. Ramppi liitetään pääajorataan 10 metrin päässä rampin nokasta. Liitoskohtana voi hyödyntää sillan tai alikulun kohdalla olevaa linkin katkeamiskohtaa.

3.1.6 Risteäminen eri tasoissa

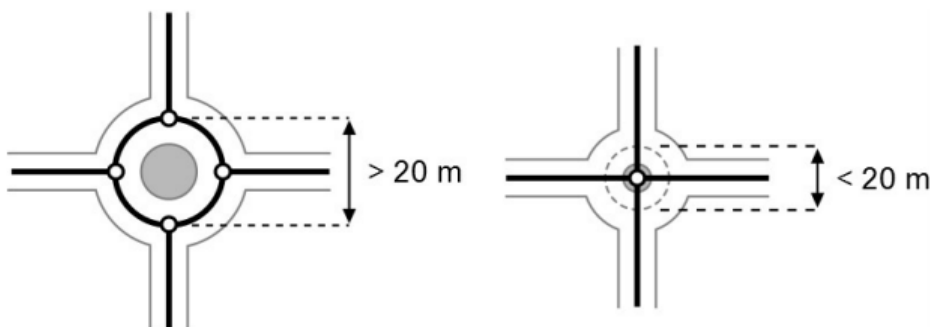
Linkkien katkaisemisen peruseriaatteenä on, että katkaisukohta tehdään paikkaan, johon syntyy solmu. Solmulta puolestaan pitää päästä siirtymään toiselle linkille ja tämän ehdon täyttääkseen linkkien tulee olla samalla tasolla. Tämän peruseriaatteen mukaisesti eri tasoissa risteävät tiet eivät aiheuta katkoskohtia verkolle, vaan nämä digitoidaan yhtenäisinä murtoviivoina. Tunnelin reunoihin ja sillan liitossaumojen kohdalle tehdään linkkien katkoskohdat, sillä näihin kohtiin syntyy pseudosolmu.



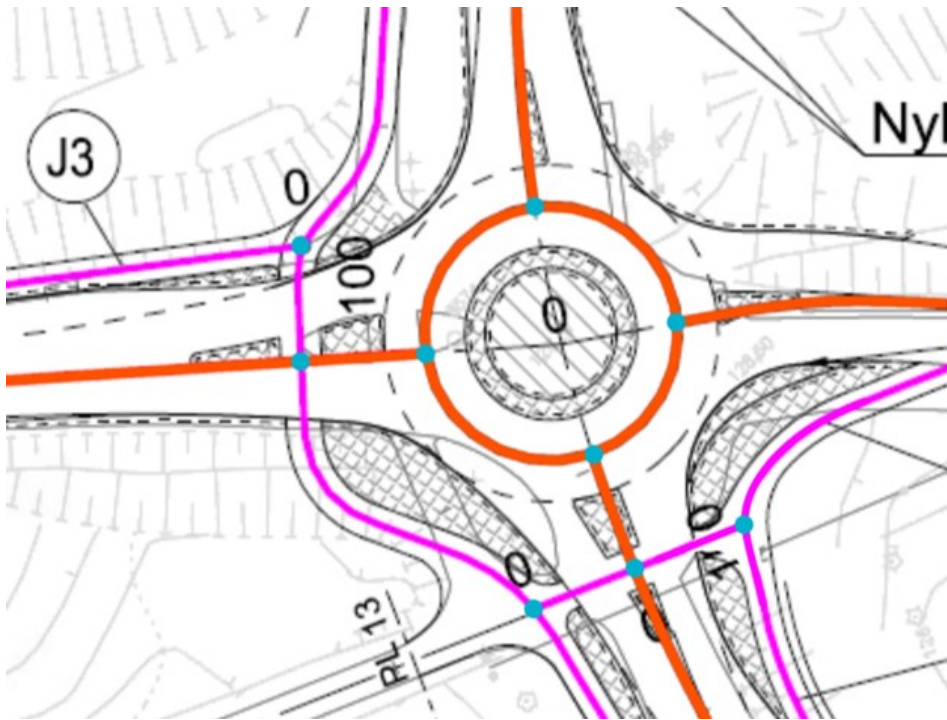
Kuva 20. Linkit, eli murtoviivat, jatkuvat yhtenäisinä ja katkeamattomina, kunnes ne kohtaavat toisensa samassa tasossa.

3.1.7 Kiertoliittymä

Kiertoliittymälle digitoidaan oma keskilinjageometria, jos sen keskilinjän halkaisija on yli 20 metriä. Halkaisijaltaan alle 20-metrinen kiertoliittymä ei saa omaa geometriaa, jolloin siihen liittyvien teiden geometriat yhdistetään liittymän keskellä olevan solmuun. Solmu muodostuu teiden keskilinjojen jatkeiden leikkauspisteeseen.



Kuva 21. Kiertoliittymätapausten käsittely

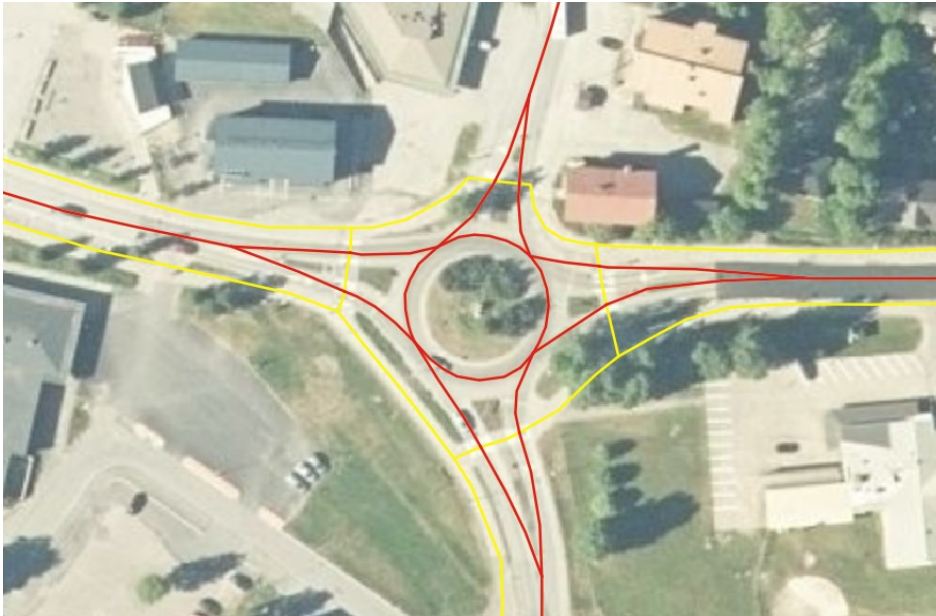


Kuva 22. Kiertoliittymästä kuvataan ajoradan keskilinjan säde. Kiertoliittymän keskilinja kuvataan myös murtoviivana.

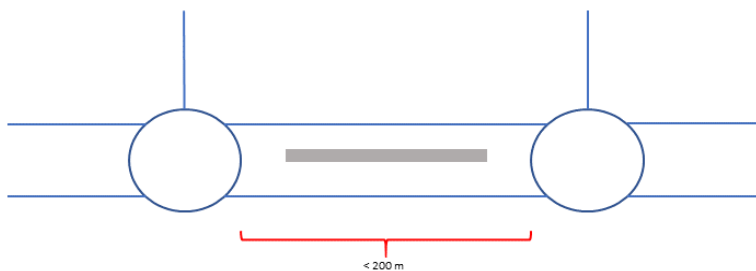
Osalla kiertoliittymistä on oikealle käntymiskaista, jolloin oikealle käntyvät pääsevät ohittamaan kiertoliittymän.



Kuva 23. Kiertoliittymä, jossa oikealle kääntyvät pääsevät ohittamaan kiertoliittymän (=vapaa oikea). Huom! kääntyvää kaistaa ei digitoida omana geometrianaan, mikäli kaistojen välissä ei ole fyysistä estettä.



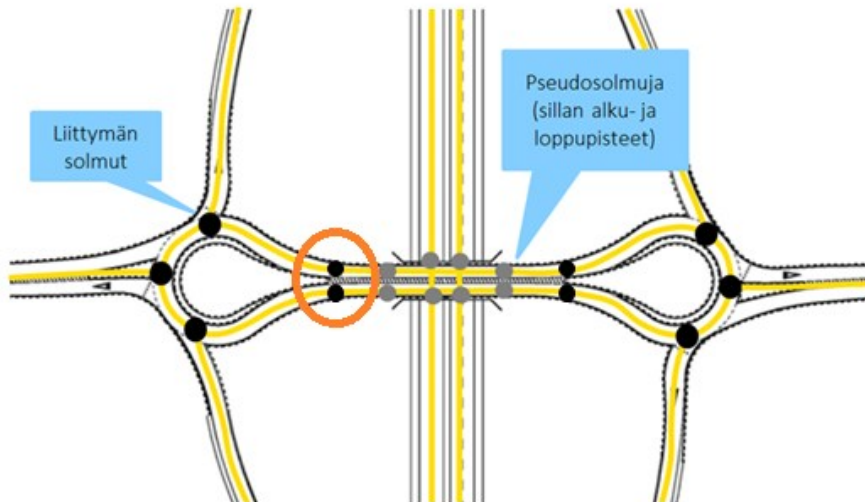
Kuva 24. Kiertoliittymä alle 200 metrisen kaksiajorataisen osuuden välissä kuvataan kalanpyrstöllä, jos yksittäinen fyysinen jakaja täyttää "kalanpyrstöille asetetut minimimitat (liikenteenjakaajan pituus on yli 25 metriä ja jakajan leveys yli 10 metriä tai liikenteenjakaajien ulkoreunojen välinen etäisyys on yli 10 metriä ja pituus yli 25 metriä). Jos kiertoliittymä sijaitsee 200 metrin mittaisen kaksiajorataisen tieosuuden välissä, kuvataan molemmat liittyvät ajokaistat kalanpyrstöinä siinäkin tapauksessa, että yksittäinen kalanpyrstö ei vastaa haaraumalle asetettuja minimimittoja.



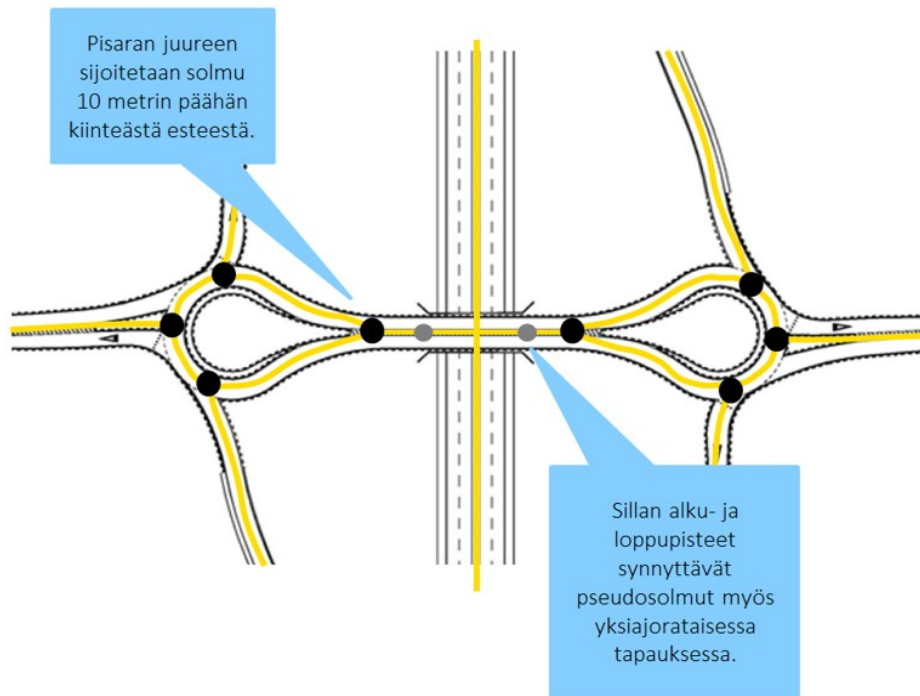
Kuva 25. Kahden kiertoliittymän väli kuvataan 2-ajorataisena, vaikka osuus on lyhempi kuin 200 metriä, mikäli koko matkalla on fyysinen este.

3.1.7.1 Pesaraliittymä

Pesaraliittymä on eräänlainen kiertoliittymä. Tavallisesta kiertoliittymästä poiketen pesaraliittymä ei ole ajoratojen osalta täysi ympyrä. Pesaraliittymän keskilinjoiden digitointi tehdään vastaavalla tavalla kuin kiertoliittymien.



Kuva 26. Pesaraliittymä, esimerkki kahden ajoradan tapauksesta. Kuvassa on esitetty myös alikulkuun ja sillan saumoihin syntyvät pseudosolmut eli katkot linkkeihin. Mikäli pesaraliittymien välissä on fyysinen jakaja koko matkalla, kuvataan se kaksiajorataisena geometriana, vaikka välimatka on alle 200 metriä. Pesaraliittymään muodostuu katkot kaksiajorataisen ja pisanan erottamiseksi tieosoitetta varten.

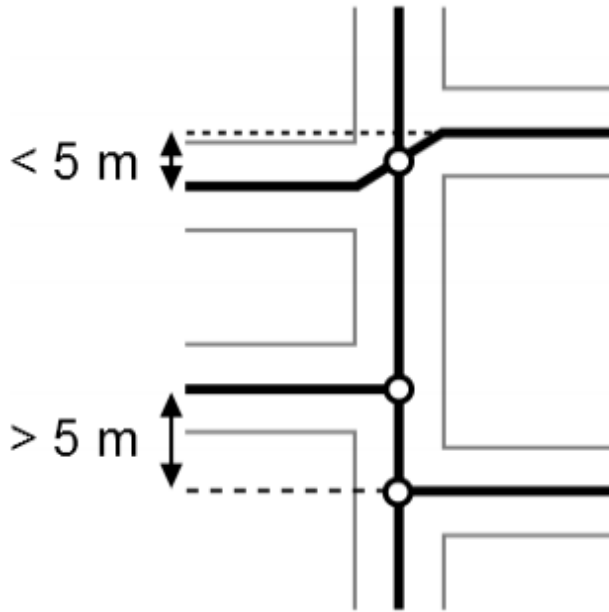


Kuva 27. Pisaraliittymä, esimerkki yhden ajoradan tapauksesta.

3.1.8 Porrastukset

Porrastusten käsittelyssä reunaehdon asettaa linkin minimipituus, joka on asetettu viiden metrin mittaan.

- Yli 5 metrin porrastuksissa (teiden keskilinjoista mitattuna) muodostuu kaksi solmua.
- Alle 5 metrin porrastuksissa risteävien teiden keskilinjat yhdistyvät yhteen solmuun.

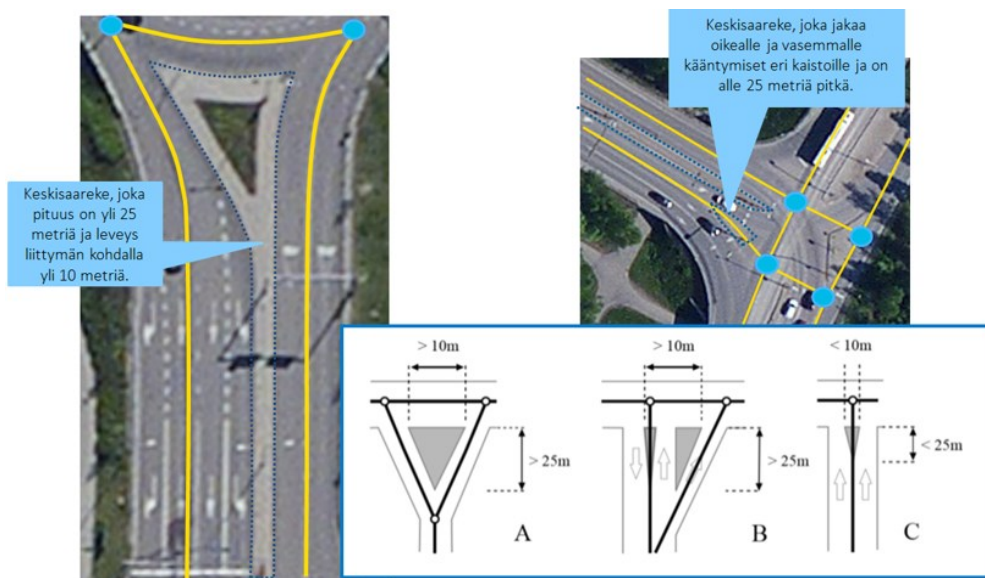


Kuva 28. Porrastuksien kuvaaminen. Kuvassa esitetty ehto estää alle viiden metrin mittaisten linkkien syntymisen.

3.1.9 Haaraumat

Haaraumat, joissa liikenne ohjataan fyysisellä liikenteenjakaajalla (korotettu keskisaareke tai vihersaareke), esitetään omalla geometriallaan, jos

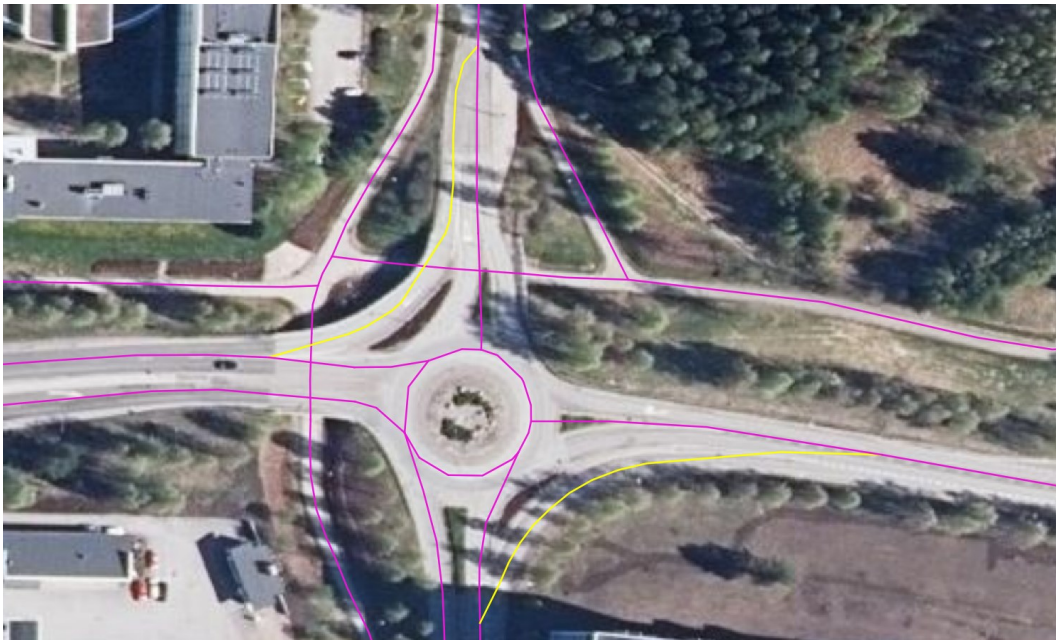
- Liikenteenjakaajan **pituus on yli 25 metriä ja jakajan leveys yli 10 metriä** (kuvassa 29 tapaus A).
- Liikenteenjakaajien ulkoreunojen välinen **etäisyys on yli 10 metriä ja pituus yli 25 metriä** (kuvassa 29 tapaus B).
- Muussa tapauksessa haaraumia ei esitetä erillisenä geometriana (kuvan 29 tapaus C).



Kuva 29: Esimerkki haaraumien (ajoratojen jakautuminen) käsittelystä. Sekä pituus- että leveysehtojen tulee täyttyä.



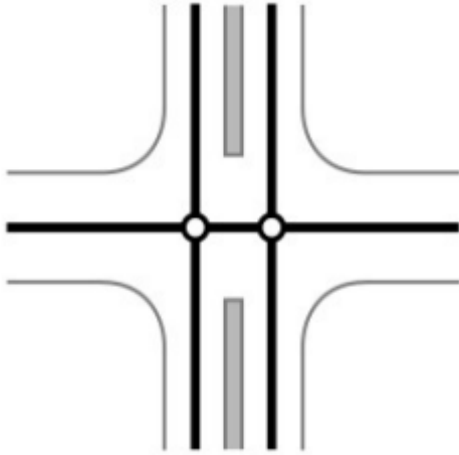
Kuva 30: Moniajorataisen tasoliittymän ramppien yhteydessä oikealle kääntyvät kaistat mallinnetaan omana geometriana koska fyysinen este täyttää haarauman vaatimukset.



Kuva 31: Kiertoliittymän vapaa oikea kuvataan omana geometriana, koska fyysinen este täyttää haarauman vaatimukset.

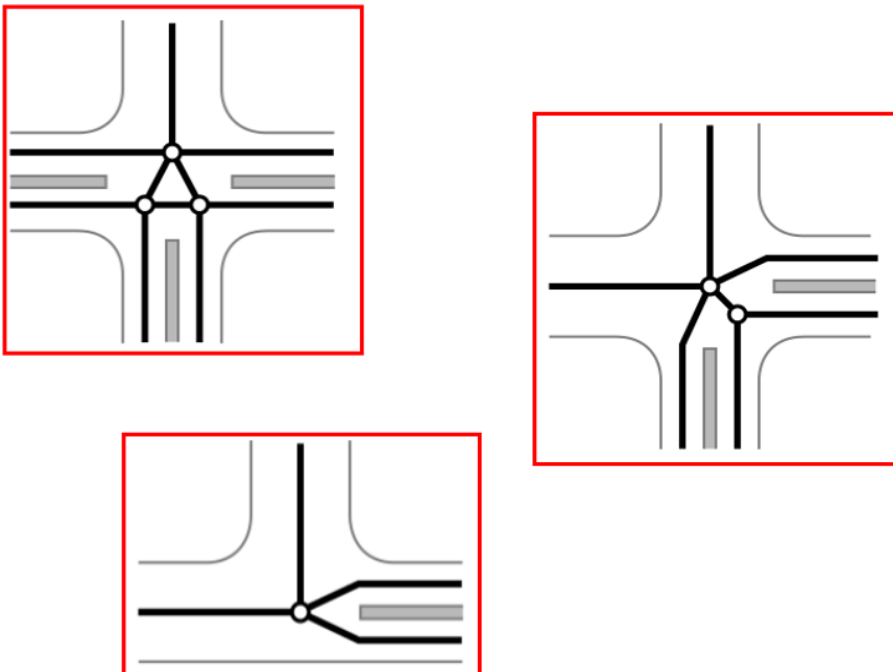
3.1.10 Eri liittymätyypit

Perustapauksessa ajoratojen lukumäärä ei muutu liittymässä. Ajoratojen keskilinjageometria jatkuu suoraan liittymän läpi. Keskilinjojen leikkauspisteisiin muodostuu solmu.



Kuva 32. Ajoratojen lukumäärä ei muutu liittymässä.

Liittymien osalta keskeistä on tuottaa murtoviivat liittyvien teiden osalta ohjeiden mukaisesti. Tällöin itse liittymässä tehtävänä on yhdistää murtoviivat toisiinsa siten, että viivat muodostavat eheän verkon.



Kuva 33. Yleisimpien liittymätyyppien ratkaisumallit

3.1.11 Huoltoaukot

Suunnittelijan tulee merkitä huoltoaukko omalla geometriallaan keskilinja-ai-neistoon. Huoltoaukon geometria kuvataan aina kaksisuuntaisena. Jos huolto-
aukolta on esteetön yhteys rampille, yhdistetään huoltoaukon geometria ram-
pin geometriaan.



*Kuva 34. Huoltoaukon geometria kuvattuna kaksisuuntaisena moottori-
tiellä.*

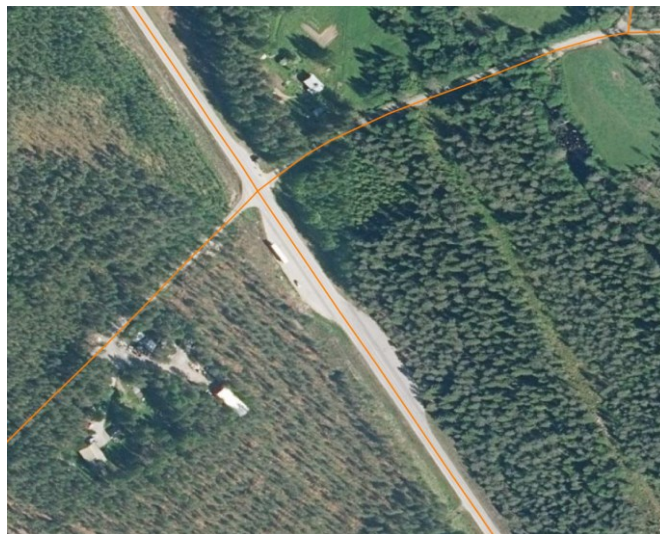


Kuva 35. Huoltoaukko yhdistetty myös rampin geometriaan.

3.1.12 Levähdys- ja P-alueiden geometriat

Levikemalli

Erillistä tiegeometriaa levikkeelle ei mallinneta. Levikkeen ja pääväylän välissä ei ole fyysistä estettä kuten viheraluetta.



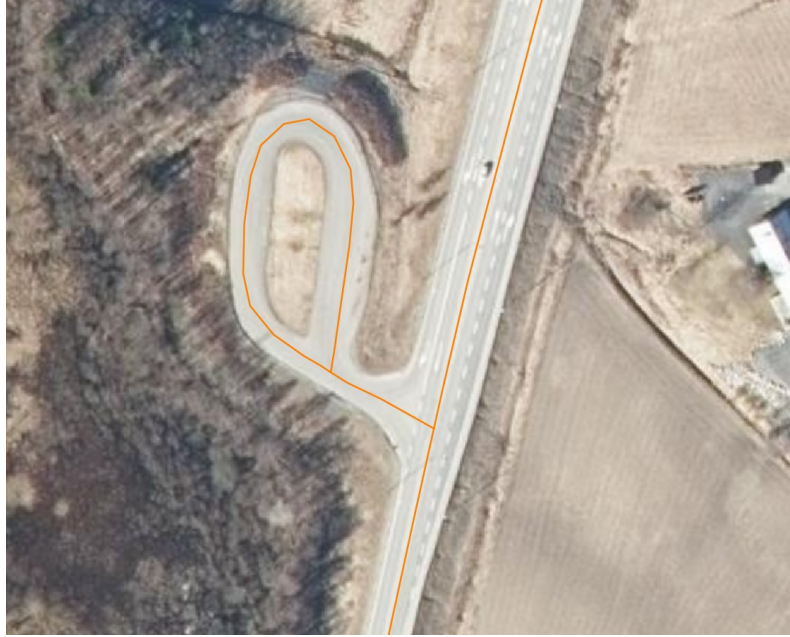
Kuva 35. Levikemallissa ei mallinneta erillistä geometriaa.

Lenkkimalli

Levähdys- ja pysäköintialueelle tehdään tiegeometria, mikäli fyysinen este esimerkiksi viheralue erottaa alueen pääväylästä. Kaikki levähdysalueen sisällä olevat fyysisellä esteellä erotetut ajoreitit mallinnetaan.



Kuva 36. Lenkki erottuu ajoväylästä fyysisellä esteellä. Levike mallinnetaan omana viivana.



Kuva 37. Levähdysalue on tien eli erillisen ajoreitin päässä oleva lenkki. Alueen erottaa tien päässä oleva fyysinen este. Geometria mallinnetaan koko lenkin alueelle.



Kuva 38. Levähdysalueen sisällä oleva erillinen ajoreitti mallinnetaan omana viivana.

Pussimalli

Tiegeometria mallinnetaan levähdysalueen päätyyn saakka tieviivana. Tieviiva kuvataan, vaikka pituus olisi alle 50 metriä. Pysäköintialuetta ei kuvata erillisenä lenkinä.

vayla.fi/avoinda/digiroad
info@digiroad.fi
040 507 2301



Kuva 39. Pussimallin levähdysalueella viiva viedään alueen päähän saakka.

T-mallin levähdysalue

Tiegeometria mallinnetaan suorana pistona pääväylästä. Mikäli T-mallin toinen puoli on suurempi, jatkuu viiva suuremman alueen päättyyn. Jos alueelta on kulkuyhteys ajotielle, mallinnetaan geometria alueen läpi kulkuyhteyden säilymiseksi.



Kuva 40. T-mallin levikkeessä geometria mallinnetaan pistona ajoväylästä alueen päähän.

Valtion omistamat kuormaus- ja lastausalueet

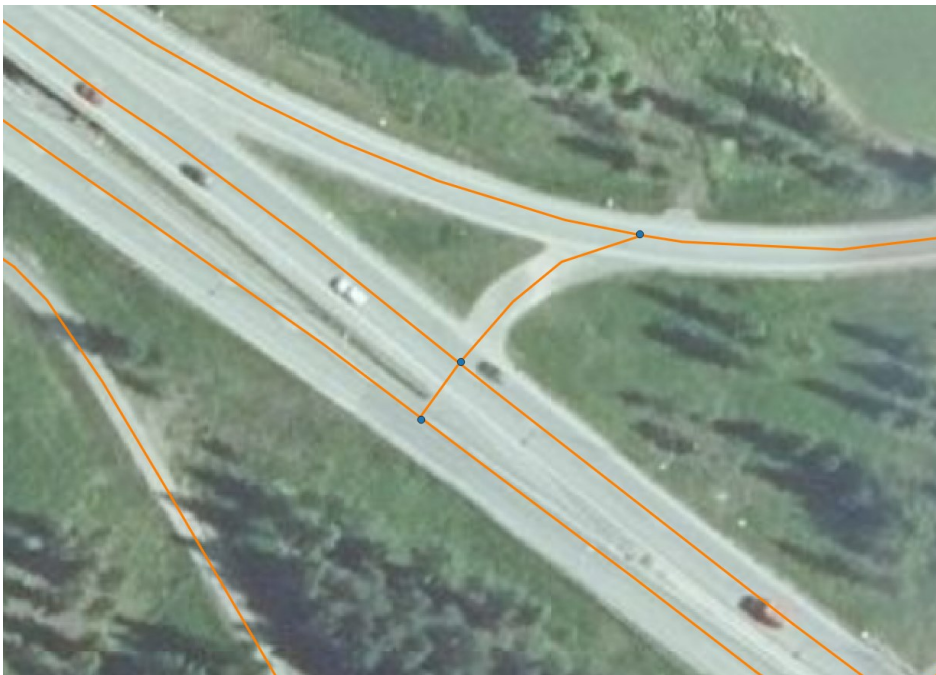
Kuormaus- ja lastausalueet kuuluvat levähdys- ja pysäköintialueluokkaan. Valtion omistamien väylien varressa olevat kuormaus- ja lastausalueet tulee kuvata omana tiegeometriana. Mikäli kulkuyhteyksiä on alueen sisällä useita, kuvataan reitityksen kannalta merkittävät yhteydet omina geometrioina.



Kuva 41. Kuormaus- ja lastausalueen ajoreitit kuvataan omina viivoina.

3.1.13 Erikoiskuljetusyhteydet

Erikoiskuljetusyhteydet ovat myös osana SURAVAGE keskilinja-aineistoa. Eriku-yhteydet tunnistetaan aineistosta ominaisuustiedolla tai suunnitelmakartan avulla. Eriku-yhteyden tulee olla eheä ja reitittyä aukottomasti ympäröivään geometriaan siltä osin, kun reittiyhteys on olemassa.



Kuva 42. Ilmakuvalta erottuva erikoiskuljetusyhteys huoltoaukolta rampille.



Kuva 43. Ainoastaan erikoiskuljetuksen käyttöön suunnitellut rampit mallinnetaan mukaan SURAVAGE aineistoon.

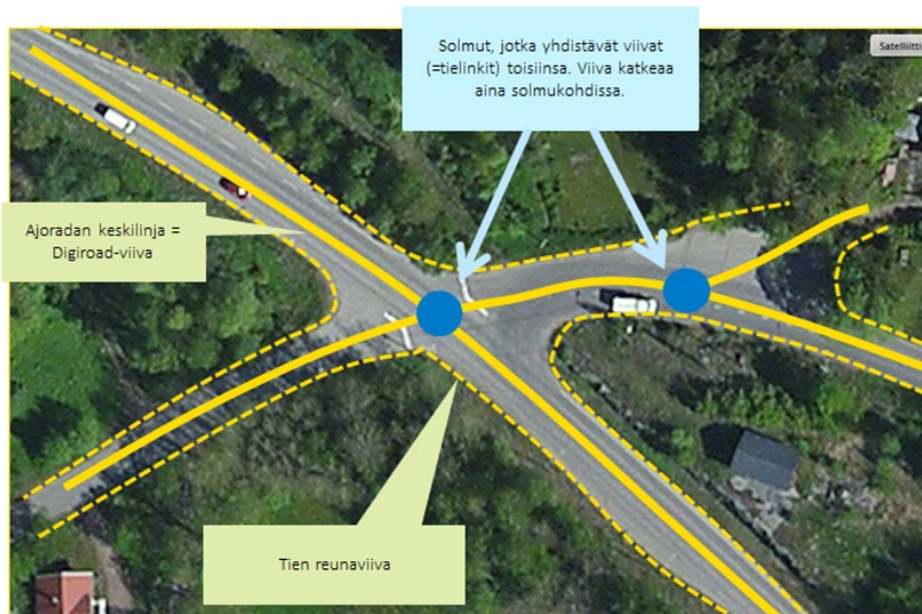
3.2 Keskilinjageometrian katkot

Ajoradan keskilinjageometriat eivät ole jatkuvia viivoja, vaan niiden tulee katketa määritellyissä kohdissa, jotta ne voivat muodostaa myöhemmin verkkomallin.

Pääsääntöisesti viivat katkaistaan kohdissa, joissa kahden eri ajoradan keskilinjat risteävät toistensa kanssa samassa tasossa.

Suunnittelija huolehtii, että tielinkki katkeaa seuraavissa kohdissa:

- risteys
- rautatien tasoristeys
- kevyenliikenteen väylä, silloin kun sillä on oma digitoitu geometria
- sillan tai alikulun kannen reuna tai tunnelin suut
- Maakunnan raja
- Kunnanraja voi katkaista tielinkin, mikäli se katsotaan tarpeelliseksi linkin omistajuuden ja tietojen päivitysoikeuden hallitsemiseksi
- Väylän omistajuus



Kuva 44. Viivojen tulee katketa sinisellä merkityissä solmukohdissa. Katkeamiskohdissa viivojen päiden tulee liittyä toisiin saumattomasti ja ilman rakoja. Solmujen luonti on VVH-ylläpitäjän tehtävä, eli suunnittelijan ei tarvitse luoda solmuja.

3.3 Aineiston toimitusformaatti

Keskilinjageometria toimitetaan Land XML-tiedostomuodossa, aineiston tyyppi Irregularline. Aineiston koordinaatiston tulee olla EPSG:3067 (ETRS89-TM35FIN). Jos Land XML-aineisto ei ole mahdollinen, otetaan aineisto vastaan Esri Shapefile -aineistona tai dwg:nä. Keskilinja-aineiston lisäksi hankkeesta tarvitaan **suunnitelmakartta pdf- ja dwg-muodossa sekä yleiskartta pdf-muodossa.**

3.4 Aineiston toimittaminen ja viestintä

Aineisto toimitetaan sähköpostitse osoitteeseen suunnitelmat@vayla.fi. Aineistopakettiin kuuluu keskilinja-aineiston lisäksi suunnitelmakartta pdf- tai dwg-muodossa sekä yleiskartta pdf-muodossa.