



12.9.2018

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

---

**Kaupunkiympäristön toimialan lausunto kaupunginhallitukselle liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta**

HEL 2018-008769 T 03 00 00

Runkoverkkoasetuksen luonnoksen maantieverkko sisältää seuraavat Helsingin alueen nykyiset maantiet:

- Valtatie 1 Helsinki – Turku (tieosat 3 - 36)
- Valtatie 3 Helsinki – Tampere – Jalasjärvi (tieosat 101 - 228)
- Valtatie 4 Helsinki – Lahti – Jyväskylä – Oulu – Keminmaa (tieosat 102 - 426)
- Valtatie 7 Helsinki – Vaalimaa (tieosat 1-42)
- Kantatie 50 eli Kehä III (tieosat 3 - 8).

Niiden liikennemäärät ovat maanteiden runkoverkon suurimpia ja ne kuuluvat asetusluonnoksessa korkeimpaan palvelutasoluokkaan I, kuten myös rautateiden runkoverkkoon kuuluvat radat:

- Helsinki – Turku
- Helsinki – Riihimäki – Tampere
- Helsinki – Lahti.

Maanteiden ja rautateiden runkoverkkoluokittelun ja palvelutason määrittelyn yleistavoitteet ovat kannatettavia. Toimivat, valtakunnallista ja pitkämatkaista liikennettä palvelevat, sujuvat yhteydet kaupunkien välillä sekä yhteydet mm. satamiin ja terminaaleihin ovat koko Suomen ja myös Helsingin etu.

Esitys runkoverkkoasetukseksi on ristiriidassa Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsenöintiselvityksen tulosten kanssa. Kesäkuussa 2018 valmistunut työ tehtiin Liikenneviraston toimeksiannosta laajassa yhteistyössä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HSL:n, Uudenmaan liiton ja Uudenmaan Ely-keskuksen kanssa. Työssä muodostettiin kaupunkien ja valtio-osapuolten yhteinen käsitys pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentelystä 2030 ja visio vuodelle 2050. Samassa yhteydessä pyrittiin selkeyttämään valtion roolia pääkaupunkiseudulla pohtimalla sitä, mikä on valtakunnallisen liikenteen intressi seudun tieverkolla nyt ja tulevaisuudessa sekä sitä, mitä muutokset tarkoittavat seudun kuntien väliselle yhteistyölle. Työssä määriteltiin Helsingin seudulla olevat valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot. Niihin kuuluvat Kehä III ja siihen asti myös ulkopuoliset valtatie. Kehä III:n sisällä olevat maantiet määriteltiin joko seudullisesti merkittäviksi tiejaksoiksi tai ydinalueen lä-



12.9.2018

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

---

hestymisjaksoiksi. Osa nyt lausunnoilla olevan runkoverkkoasetuksen maantieosuuksista on Liikenneviraston jäsenöintiselvityksessä esitetty pitkällä aikavälillä pääkaduiksi kehitettäväksi tiejaksoiksi ja lyhyelläkin aikavälillä tunnistettu seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso, jossa nopeustasoa on mahdollista laskea nykyisestä maankäytön kehittämisedellytysten parantamiseksi.

Koska runkoverkolle määritellyt palvelutasovaatimukset ovat monin paikoin ristiriidassa kaupunkimaisen rakentamisen ja Helsingin kasvutavoitteiden kanssa, on pääkaupunkiseudun osalta perusteltua tukeutua tehtävissä linjauksissa tieverkon jäsenöintiselvityksen tuloksiin ja rajata runkoverkko päättyväksi Kehä III:een sisältäen myös kyseisen väylän. Ei riitä, että runkoverkkoasetuksen selostuksessa mainitaan, että maanteiden runkoverkkoon kuuluvien teiden kaupunkiin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan, kun jo nyt tiedetään, että Kehä III sisäpuolella tämä ristiriita toteutuu. Se tulee ottaa huomioon jo tehdyssä asetuksessa maanteiden tiejaksoja määriteltäessä. Tätä näkökulmaa tukee myös se, että Kehä III:n sisäpuolella valtakunnallisen pitkän matkan liikenteen osuus on pieni verrattuna muuhun liikenteeseen.

Valtakunnallisissa tavoitteissa ei ole riittävästi huomioitu esim. kaupunkikehityksen ja paikallisen elinkeinoelämän tarpeita. Helsingin seudulla runkoverkon ja sen palvelutason määrittelyssä tulee huomioida koko liikennejärjestelmä, nykyinen ja tuleva maankäyttö, kestävä liikkuminen ja matkaketjut. Helsingillä ei ole mahdollisuutta eikä tarvettakaan erottaa pitkämatkaista valtakunnallista liikennettä, kuten esimerkiksi satamaliikennettä muusta sisääntuloväylien liikenteestä. Asetuksen palvelutasomäärittelyssä on mainittu, että ”kaupunkialueilla turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja linja-autojen sujuva läpikulku tai sisääntulo terminaaleihin ja paikallisen liikenteen tarpeet hoidetaan pääosin rinnakkaisella tie- ja katuverkolla”. Tämä ei tiiviissä kaupunkirakenteessa ole missään nimessä realistinen tavoite, sillä valtakunnallisen pitkän matkan liikenteen osuus Kehä III:n sisäpuolella on hyvin pieni Helsingin pääväylien liikenteessä. Tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla pääväylät toimivat väistämättä myös paikallisen ja seudullisen liikkumisen yhteyksinä eikä niille rakenneta varta vasten rinnakkaista katuverkkoa.

Valtateiden 1, 3 ja 4 osalta runkoverkkoesitys on ristiriidassa Helsingin uuden yleiskaavan kanssa. Yleiskaavassa kyseiset väylät on esitetty uutta maankäyttöä palvelevina kaupunkibulevardeina Kehä I:lle saakka. Kaupunkibulevardit ovat Helsingin maankäytön ja liikkumisen kehittämisen strategioiden ja tavoitteiden toteutumisen osalta keskeisessä asemassa. Helsinki päivittää parhaillaan kaupungin katuverkon jäsentelyä ja väylien luokitusta. Selvityksessä yleiskaavassa esitetyt kaupunkibulevardit ovat pääosin kaupungin sisäistä liikennettä palvelevia pää-



12.9.2018

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja

katuja, joilla on 50 km/h nopeusrajoitus. Vaikka väylien palvelutason osalta asetuksen 3 §:n 4 momentin mukaan ”kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso voidaan sovittaa paikallisten olosuhteiden mukaan”, syntyy mainittujen väylien osalta kestäättömiä ristiriitoja asetuksen palvelutasomäärittelyn kanssa esim. liittymäetäisyyksien osalta. Myös näistä syistä runkoverkkoon kuuluvat sisääntuloväylät Helsingin seudulle on perusteltua rajata päättyväksi Kehä III:een.

Asetusluonnoksessa esitetty rautateiden runkoverkon määrittely ei sisällä mainintaa kaupunkiradoista, vaikka niiden lähiliikenteen osuus koko maan rautateiden henkilöliikenteestä (matkustajat) on noin 85 %. Asetuksessa olisi tärkeää määritellä runkoverkon suhde kaupunkiratoihin. Kaupunkiratojen toiminta ei saa häiriintyä tai vaarantua esimerkiksi siksi, että niiden tarpeita ei oteta runkoverkon ja sen liikenteen kanssa tasaveroisesti huomioon mm. häiriönhallinnassa ja ratakapasiteetin jaossa. Muiden ratojen osalta esitys vastaa myös Helsingin tavoitteita seudun rataverkon kehittämisestä, ylläpidosta ja tavoiteltavasta palvelutasosta.

Runkoverkon väylien palvelutasojen määrittely ja niiden noudattaminen edellyttävät tienpidon määrärahojen nostoa, jotta panostaminen runkoverkkoon ei heikennä Helsingin seudun muun maantieverkon toimivuutta ja kehittämistä. Pääkaupunkiseudulla on paljon seudullisesti merkittäviä ja hyvin vilkkaasti liikennöityjä maanteitä, kuten esimerkiksi mt. 101 (Kehä I).

Runkoverkkoasetuksen valmistelutyön yhteydessä kuntien kanssa tehty vuorovaikutus on ollut puutteellista. Yksi julkinen kuulemistilaisuus näin merkittävän asian valmistelussa ei ole riittävää vuorovaikutusta.

Lisätiedot

Heikki Hälvä, yksikön päällikkö, puhelin: 310 37142  
heikki.halva(a)hel.fi

Mikko Aho  
kaupunkiympäristön toimiala-  
johtaja