



## § 645

### Lausunto luonnoksesta asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta

HEL 2018-008769 T 03 00 00

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle 11.10.2018 saakka.

#### Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle 11.10.2018 saakka Wille Rydmanin ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531  
saara.kanto(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon liikenne- ja viestintäministeriön luonnoksesta asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta:

#### Yleistä

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.

Tie- ja rataverkon jakaminen runkoverkkoon ja muuhun maantie- ja rataverkkoon ei saa merkitä sitä, että kehittämistoimet ja valtion rahoitus suunnataan jatkossa vain runkoverkolle ja muun liikenneverkon, erityisesti pääkaupunkiseudun seudullisten liikennehankkeiden rahoitus vaarantuu. Siten investointipäätöksiä ei tule tehdä pelkästään väylien verkostollisen aseman perusteella.

#### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

#### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

#### Puhelin

+358 9 310 1641

#### Faksi

+358 9 655 783

#### Y-tunnus

0201256-6

#### Tilinro

FI0680001200062637

#### Alv.nro

FI02012566



Runkoverkon väylien palvelutasojen määrittely ja palvelutason 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 maantie 101 (Kehä I) ja maantie 103 (yhteys Vuosaaren satamaan), joihin panostaminen jatkuvasti on tärkeää.

Seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien, kuten MAL-suunnitelman ja tulevaisuudessa mahdollisesti laadittavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen tulevassa valmistelutyössä on tärkeää. Laadittavan runkoverkkoluokituksen ja palvelutason määrittelyn tulkinnaissa tullaan tarvitsemaan joustavuutta, jotta erityisesti kaupunkiseutujen erityispiirteet voidaan ottaa huomioon. Tulkinna joustavuutta ja yhteensovittamista seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa tulisi korostaa perustelumuiotiossa.

#### Runkoverkon laajuudesta

Helsingin kaupunki esittää tulevaisuuden kaupunkikehityksen tarpeiden huomioimista maanteiden runkoverkkomäärittelyssä Helsingin seudulla siten, että runkoverkko ulottuisi pääosin vain Kehä III tasolle. Runkoverkkomäärittelyn yhteydessä tulisi kuitenkin painokkaammin todeta, että määrittely yksinään ei saa olla vaikuttavana tekijänä isojen kehittämisinvestointien kohdentumisessa tai kaupunkien ja valtion välisestä kustannusjaosta sovittaessa. Lisäksi määrittelyssä tulisi varmistaa, ettei EU:n TEN-T -asetuksen mukaisten tavoitteiden toteutuminen ja rahoitusmahdollisuuksien saaminen vaarannu etenkin Satamien ja runkoverkon yhdistävyyden osalta.

Kaupungin esittämä rajaus olisi Liikenneviraston toimeksiannosta Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HSL:n, Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyössä tekemän, kesäkuussa 2018 valmistuneen Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennöitiselvityksen tulosten mukainen ja vastaisi myös Helsingin kaupunkikehitykselle asetettuihin tavoitteisiin, mm. yleiskaavallisten tavoitteiden osalta.

Työssä määriteltiin Helsingin seudulla olevat valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot vuonna 2030 ja laadittiin visio vuodelle 2050. Valtakunnallisesti merkittäviksi tiejaksoiksi esitettiin Kehä III:n ulkopuoliset valtatie Kehä III:en asti ja Kehä III. Kehä III:n sisällä olevat maantiet määriteltiin joko seudullisesti merkittäviksi tiejaksoiksi tai ydinalueen lähestymisjaksoiksi.

LVM:n ehdotus runkoverkosta ei ole yhdenmukainen em. jäsentelyn kanssa, sillä nyt lausunnoilla olevan runkoverkkoasetuksen maantiesuoksista on Liikenneviraston jäsennöitiselvityksessä esitetty pitkällä



aikavälillä pääkaduiksi kehitettäviksi tiejaksoiksi ja lyhyellä aikavälillä sisältävän seudullisesti merkittävään ydinalueen lähestymisjaksoon. Seudullisesti merkittävällä ydinalueen lähestymisjaksolla nopeustasoa vaurudutaan laskemaan nykyisestä maankäytön kehittämisedellytysten parantamiseksi.

Helsingin kaupungin mukaan valtakunnallisissa tavoitteissa ei ole onnistuttu riittävällä tavalla huomioimaan yhteyksiä, joille muodostuu osin ristiriitaisiakin tarpeita toisaalta kaupunkikehityksen ja paikallisen elinkeinoelämän ja toisaalta satama- ja seudullisen työmatkaliikenteen sujuvuuden näkökulmasta. Helsingin seudulla runkoverkon ja sen palvelutason määrittelyssä tulee huomioida koko liikennejärjestelmä, nykyinen ja tuleva maankäyttö, kestävä liikkuminen ja matkaketjut sekä valtakunnallisesti merkittäviin terminaaleihin suuntautuva liikenne. Helsingillä ei ole mahdollisuutta eikä tarvetta erottaa pitkämatkaista valtakunnallista liikennettä, kuten satamaliikennettä muusta sisääntuloväylien liikenteestä. Asetuksen palvelutasomäärittelyssä on mainittu, että "kaupunkialueilla turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja linjautojen sujuva läpikulku tai sisääntulo terminaaleihin ja paikallisen liikenteen tarpeet hoidetaan pääosin rinnakkaisella tie- ja katuverkolla". Tämä ei tiiviissä kaupunkirakenteessa ole realistinen tavoite, sillä valtakunnallisen pitkän matkan liikenteen osuus Kehä III:n sisäpuolella on pieni Helsingin pääväylien kokonaisliikenteessä. Kehä I:n sisäpuolisilla keskeisillä sisääntuloväylillä osuus on enimmilläänkin vain noin viidenes pääväylien kokonaisliikenteestä. Tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla pääväylät toimivat väistämättä myös paikallisen ja seudullisen liikkumisen yhteyksinä eikä niille ole mahdollista rakentaa rinnakkaista katuverkkoa.

Runkoverkkoesitys on ristiriidassa Helsingin uuden yleiskaavan kanssa valtateiden 1, 3 ja 4 osalta. Yleiskaavassa, joka ei vielä ole lainvoimainen mm. kaupunkibulevardeja koskevien merkintöjen osalta, 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. Tässä jäsentelyssä yleiskaavassa esitetyt kaupunkibulevardit ovat pääosin kaupungin sisäistä liikennettä palvelevia pääkatuja, joilla on 50 km/h nopeusrajoitus. Vaikka runkoverkon väylien palvelutason osalta asetusehdotuksen 3 §:n 4 momentin mukaan "kaupunkeihin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso voidaan sovittaa paikallisten olosuhteiden mukaan", syntyy edellä mainittujen valtateiden osalta ristiriitoja asetuksen palvelutasomäärittelyn kanssa esim. liittymäetäisyyksien osalta. Myös näistä syistä runkoverkko esitetään päättyväksi Helsingin sisääntuloväylien osalta pääosin Kehä III tasolle.



Asetusluonnoksessa esitetty rautateiden runkoverkon määrittely ei sisällä mainintaa kaupunkiradoista, vaikka niiden lähiliikenteen osuus koko maan rautateiden henkilöliikenteestä (matkustajat) on noin 85 %. Asetuksessa olisi tärkeää määrittellä 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.

### Yhteydet Helsingin satamaan

Runkoverkon perustelumuihistiossa mainitaan taustamateriaalina ja vaikutusten arvioinnissa käytetyn mm. elinkeinoelämän osalta vuoden 2006 selvityksiä. Näin vanhan aineiston hyödyllisyyttä voidaan pitää kyseenalaisena. Aineisto on joka tapauksessa monelta osin puutteellinen, koska esimerkiksi Helsingin sataman liikenneyhteydet (laiva- ja rautatie) ja tavara- ja matkustajamäärät ovat muuttuneet merkittävästi vuoden 2008 jälkeen. Aineiston liitteenä oleva karttamateriaali on siinä määrin epäselvä, että esim. rautatien runkoverkon osalta jää epäselväksi yhteys Vuosaaren satamaan. Perusteluaineistoa tulee täydentää siten, että lähtökohdaksi otetaan nykyiset liikennemäärät pääkaupunkiseudulla ja elinkeinoelämän tämän hetken tilanteen ja tulevaisuuden näkymät. Helsingin sataman osalta seuraavassa on esitetty tämänhetkisiä tietoja liikenteen volyymistä:

Helsingin satama on kauppamerenkulun matka- ja kuljetusketjun solmukohta ja Suomen suurin yleissatama. Sen kautta kulkee pääosa koko maan kulutus- ja päivittäistavaroista sekä teollisuuden ja palveluiden raaka-aineita ja tuotteita, yhteensä noin 14,3 miljoonaa tonnia vuodessa. Helsingin Satama on sekä tuonti- että vientisatama. Satamatoiminnot jakautuvat niin matkustaja- kuin tavaraliikenteen osalta kaikkiin Helsingin satamanosiin ja mm. Länsisataman tavaraliikenteen määrä on noin 3 milj. tonnia. Tavaraliikenteen osalta Vuosaaren satama on kuitenkin niin määrällisesti kuin arvon kautta mitattuna tärkein satamansa.

Helsingin Satama on myös yksi maailman vilkkaimmista matkustajasatamista, esimerkiksi vuonna 2017 Helsingin satamien kautta kulki yhteensä 12,3 milj. matkustajaa. Matkustajista noin puolet saapuu satamiin muualta Suomesta kuin pääkaupunkiseudulta, noin puolet käyttäen joukkoliikennettä (juna, bussi, raitiovaunu) ja noin puolet henkilöautoa. Keskustan satamien henkilöautoliikenne oli 2017 kaikkiaan 1,7 milj. henkilöautoa. Tämän lisäksi on saattoliikennettä, mm. taksit, pitkänmatkan linja-autot ja muu saattoliikenne. Matkustajaliikenteessä ko-



08.10.2018

Asia/12

rostuu Länsisataman rooli Tallinnan liikenteen pääsatamana. Länsisataman matkustajamäärä on tällä hetkellä noin 7 milj. matkustajaa vuodessa, ja matkustajamäärän ennakoitaan jatkavan kasvuaan. Keskustan matkustajasatamiin liikkumisessa panostetaan tehokkaiisiin julkisen liikenteen ratkaisuihin.

Helsingin Satama on yksi Euroopan komission määrittelemistä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen N:o 1315/2013 perustuvista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen liittyvistä TEN-T-verkon ydinsatamista. Asetus määrittelee verkolle mm. teknisen infrastruktuurin tason ja palvelutason. TEN-T -asetuksen tavoitteet on Helsingin kaupungin käsityksen mukaan mahdollista toteuttaa, vaikka Helsingin sisäiset yhteydet satamista runkoverkolle jäävät runkoverkon ulkopuolelle. Tulevassa runkoverkon jatkovalmistelussa sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on nyt esitettyä paremmin tunnistettava tiettyjen yhteyksien kahtalainen rooli toisaalta sujuvan satamaliikenteen ja toisaalta kaupunkikehityksen mahdollistamisen näkökulmasta ja huolehdittava siitä, etteivät TEN-T -verkon tavoitteet sekä rahoitusmahdollisuudet vaarannu.

## Esittelijän perustelut

### Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja niiden palvelutasosta. Lausuntoa pyydetään 1.10.2018 mennessä. Lausunnon antamiselle on saatu lisäaikaa 15.10.2018 saakka.

Runkoverkkoasetuksen valmistelu on kytkeytynyt liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) ja ratalain (110/2007) uudistukseen. Nämä uudistukset tulivat voimaan 1.8.2018.

Esityksen tavoitteena on säätää maanteiden ja rautateiden kuulumisesta valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Alueiden käytön ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisen suunnittelun lähtökohdaksi tarvitaan yhteinen näkemys valtakunnallisesti merkittävästä liikenneverkosta ja solmupisteistä. Näin voidaan varmistaa olemassa olevan liikenneverkon tehokas käyttö ja kehittämismahdollisuudet. Esityksen keskeisenä tavoitteena on myös varmistaa runkoverkkoon kuuluvien maanteiden ja rautateiden muuta tie- ja rataverkkoa korkeampi palvelutaso.

Runkoverkkoasetuksen on tarkoitus tulla voimaan syksyllä 2018.

Lausuntopyyntö on liitteenä 1, asetusluonnos, perustelumuistio sekä ehdotusyhteen veto liitteinä 2-4. Kaupunkiympäristön toimialan ja Helsingin Satama Oy:n lausunnot ovat liitteinä 5 ja 6.



---

LVM:n esityksen pääasiallinen sisältö

Nykytilasta

Nykyinen maanteiden luokittelu valta- ja kantateihin perustuu vuonna 1992 ja 1993 tehtyihin päätöksiin valtateistä ja kantateistä. Maanteiden luokittelua runkoverkkoon kuuluviksi ei ole hyödynnetty.

Suomen tieverkon pituus on noin 454 000 km. Valta- ja kantateitä eli pääteitä on reilut 13 000 km, joista moottoroiteita on 900 km. Osa maanteistä kuuluu myös TEN-T asetuksen mukaiseen ydin- tai kattavaan verkkoon.

Rataverkon pituus vuoden 2016 lopussa oli 5962 km. Suurin osa rataverkosta on yksiraiteista. Kaksi- tai moniraiteista rataa on lähinnä vilkkaimmilla rataosilla, mm. pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kaupunkiradoilla. Suurimmalla osalla rataverkkoa sallitaan 22,5 tn akselipaino, osalla myös 25 tn akselipaino. Suurin sallittu nopeus henkilöjunilla on 220 km/h ja tavarajunilla 120 km/h. Sähköistettyä rataa on hieman alle 3600 km.

Keskeiset Suomen rataverkon osat kuuluvat TEN-T:n ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Suomessa TEN-T ydinverkolle asetetut vaatimukset tavaraliikenteen matkanopeudesta, akselipainosta ja sähköistyksestä toteutuvat. Ainoastaan vaatimus 740 metrin junapituuden mahdollistamisesta tavaraliikenteessä ei toteudu kaikilla TEN-T ydinverkkoon kuuluvilla radoilla.

Lainsäädännöstä

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon.

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. LVM:n asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, miten eri maantieverkon osilta edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso tulee toteuttaa ja miten eri palvelutasotekijät on huomioitava. Runkoverkon on täytettävä myös EU:n TEN-T -asetuksen mukaiset TEN-T ydinverkon vaatimukset ja jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet ydinverkon kehittämiseksi 2030 mennessä.



Ratalain mukaan rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvellevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. LVM:n asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

Rautateiden osalta TEN-T ydinverkon infrastruktuurin on täytettävä kaikki TEN-T kattavaa verkkoa koskevat vaatimukset. Lisäksi ydinverkkoon kuuluvien ratojen on oltava sähköistettyjä ja tavaraliikenteen radoilla oltava akselikuormitus vähintään 22,5 tn, matkanopeus 100 km/t ja mahdollisuus käyttää 740 m pitkiä junia.

#### LVM:n ehdotus runkoverkoksi

##### Maantiet

LVM:n perustelumuiotiossa todetaan, että runkoverkko perustuu ole-massa oleviin valtion maanteihin ja rautateihin. Määrittelyn kriteereinä käytetään maanteiden ja rautateiden liikennemääriä, alueellista saavu-tettavuutta ja verkollista kokonaisuutta. Lisäksi runkoverkon määritte-lyssä otetaan huomioon TEN-T-ydinverkko. Määrittelyssä on huomioitu sekä nykytilanne että ennusteet tulevasta kehityksestä.

Runkoverkkoon kuulumisen lähtökohtaiseksi kriteeriksi maanteillä otet-taisiin liikenteen suoritteen määrä yksittäisellä tieyhteydellä. Lisäksi huomioon otettaisiin elinkeinoelämän ja aluekeskusten tarpeet sekä tie-osuuden verkostollinen asema.

Runkoverkkoon kuuluvaksi katsottaisiin lähtökohtaisesti vilkasliikentei-simmät maantiet, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne ylittää muun kuin raskaan liikenteen osalta 6000 ajoneuvoa/vrk ja raskaan liikenteen osalta 600 ajoneuvoa/vrk.

Asetusehdotuksen mukaan maanteiden runkoverkon laajuus olisi 4 333 km, joka on noin 33 % koko päätieverkon pituudesta. Runkoverkolla ta-pahtuisi 65 % päätieverkon liikennesuoritteesta ja 65 % raskaan liiken-teen suoritteesta. Koko maantieverkon (77 982 km) pituudesta runko-tieverkon osuus olisi alle 6 %, mutta osuus maantieverkon suoritteesta noin 41 %. Keskimääräinen liikenne olisi noin 10 330 ajoneuvoa/vrk, josta raskasta liikennettä noin 1 110 ajoneuvoa/vrk. Yli puolet runkover-kolla tehdyistä matkoista olisi yli 100 km pitkiä. Runkotieverkolla 75 %:lla tiepituudesta nopeusrajoitus tulisi olemaan 100 km/h. Runkoteistä 86 % kuuluisi TEN-T verkkoon.



Runkotieverkosta noin 2 200 tiekilometriä olisi nykytilanteessa hyvässä palvelutasossa ja noin 1 800 tiekilometrillä tarvittaisiin pieniä toimenpiteitä riittävän palvelutason turvaamiseen. Pieniin parantamistoimiin rahoituksen tarve olisi vuositasolla noin 65 milj. euroa vuodessa. Runkoverkon kunnossapitoon käytettäisiin noin 120 milj. euroa vuodessa. Noin 300 tiekilometrillä olisi merkittävämpiä puutteita palvelutasossa turvallisuuden, toimivuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Näillä osuuksilla tarvittaisiin järeämpiä kehittämistoimia.

### Rautatiet

Valtakunnallisesti merkityksellisinä pidettäisiin erityisesti rataosuuksia, joilla liikenteen volyymi on suuri. Huomioon otettaisiin lisäksi verkollinen kokonaisuus, maakuntien välinen pitkämatkainen liikenne, elinkeinoelämän tarpeet sekä TEN-T ydinverkko.

Runkoverkkoon kuuluisivat henkilöliikenteen määrän perusteella rataosat, joilla nykytilanteessa tai vuoden 2035 ennusteissa tehdään selvästi yli 1,5 milj. matkaa vuodessa sekä rataosat, joiden vuoden 2035 ennusteissa tehdään noin 1,0 -1,5 milj. matkaa. Runkoverkkoon kuuluisivat tavaraliikenteen perusteella rataosuudet, joilla nykytilanteessa tai vuoden 2035 ennusteissa on kuljetuksia noin tai yli 2 milj. tonnia vuodessa.

Matka- ja kuljetusmäärien lisäksi voitaisiin runkoverkkoon katsoa kuuluvaksi rataosuuksia myös muilla perusteilla, esim. rautateiden verkostollinen kokonaisuus, alueellinen saavutettavuus sekä maakuntien välinen pitkämatkainen liikenne ja kansainvälinen liikenne. Ehdotettu rautateiden runkoverkko yhdistäisi kaikki maakuntakeskukset toisiinsa.

Rautateiden runkoverkko olisi 3150 km eli 53 % rataverkon (5962 km) laajuudesta. Runkoverkko kattaisi TEN-T ydinverkon sekä noin 90 % TEN-T kattavasta verkosta. Runkoverkolla tapahtuisi 84 % rautateiden henkilöliikenteen suoritteesta sekä 90 % tavaraliikenteen suoritteesta (luvut perustuvat vuoden 2016 tilastoon).

Ratojen runkoverkko täyttää henkilö- ja tavaraliikenteen palvelutasovaatimukset nopeuden ja akselipainojen osalta. Rataverkon pieniin parantamistoimiin (mm. tasoristeysturvallisuuden parantamiseen) rahoitusta tarvitaan noin 55 milj. euroa vuodessa. Runkorataverkon kunnossapitoon rahoitusta käytettäisiin noin 200 milj. euroa vuodessa. Rautateiden runkoverkon kehittämistarpeet aiheutuisivat pitkälti henkilö- ja tavaraliikenteen välityskyvyn turvaamisesta ja henkilöliikenteen nopeuttamisesta.

### Palvelutaso

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566





## Maantiet

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan matkojen keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus. Valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen korkean tason ja elinkeinoelämän tarpeiden turvaamiseksi olisi erityisesti liikenteen sujuvuuden turvaaminen tärkeää. Runkoverkkoon kuuluvien maanteiden liikenteellisen merkityksen ja niihin kohdistuvien asiakastarpeiden takia palvelutason olisi oltava korkeampi kuin muulla maantieverkolla.

Maantiet luokiteltaisiin pitkämatkaisen liikenteen määrän perusteella kahteen eri palvelutasoluokkaan, tason I ja tason II luokkaan.

Tason I palvelutasoluokan maanteilla turvataan pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Nopeusrajoituksen tulee olla pääosin vähintään 80 km/h. Moottoriteillä nopeusrajoituksen tulee olla pääosin vähintään 120 km/h. Turvallisia ohitusmahdollisuuksia on säännöllisin välein. Liittymien määrä on rajoitettu

Tason II palvelutasoluokkaan kuuluisivat lähtökohtaisesti runkoverkon tieosat, joilla pitkämatkaisen liikenteen määrä on vähäisempi. Tällaisilla osuuksilla raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen rooli on tyypillisesti vahvempi ja henkilöautoliikenne muodostuu pääosin paikallisesta liikenteestä. Näillä tieosilla tulisi siksi ottaa huomioon myös alueelliset olosuhteet, kuten tarve suuremmalle liittymätiheydelle ja erilaisille liittymätyypivaihtoehdoille.

Maanteiden kaupunkiin päättyvillä sisääntulojaksoilla nopeustaso sovitetaan paikallisten olosuhteiden mukaan. Kaupunkien läpi- ja ohikulkueteilla voidaan nopeustaso myös sovittaa paikallisten olosuhteiden mukaan, jos päätien pitkämatkaisen läpi- tai ohikulkueteen määrä on pieni. Kaupunkialueilla turvataan pitkämatkaisen raskaan liikenteen ja linja-autojen sujuva läpikulku tai sisääntulo terminaaleihin. Paikallisen liikenteen tarpeet hoidetaan pääosin rinnakkaisella tie- ja katuverkolla.

Runkoverkkoasetuksessa määritelty palvelutaso kuvaa vähimmäisvaatimuksia, joilla pitkämatkaisen liikenteen korkea palvelutaso voidaan varmistaa nykytilanteessa. Tätä korkeampaa, tulevaisuuden kysyntää vastaavaa tavoitteellista palvelutasoa arvioidaan osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa oleellisesti käytettävissä oleva rahoitustaso.

## Rautatiet

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



Rautateiden runkoverkon rataosuuksilla noudatettava palvelutaso määräytyy kunkin rataosuuden pääasiallisen liikenneprofiilin mukaan. Henkilöliikenteen runkoverkolla nopeus on pääsääntöisesti vähintään 120 km/h, tavaraliikenteen radoilla pääsääntöisesti vähintään 80 km/h. Tavaraliikenteen radoilla akselipaino on vähintään 22,5 tn.

Rautateiden runkoverkolle määritelty palvelutaso kuvaa runkoverkkoon kuuluvilta henkilö- ja tavaraliikenteen radoilta edellytettäviä vähimmäisvaatimuksia. Henkilöliikenteen radoilla tavoitellaan, kysynnän sitä edellyttäessä pääsääntöistä 140-160 km/h nopeutta. Tavaraliikenteen radoilla tavoitteena on pääsääntöinen 100 km/h nopeus sekä kysynnän sitä edellyttäessä 25-27 tn akselipaino. Rautateiden runkoverkolla tavoiteltavasta palvelutasosta säännellään tarkemmin valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

#### Taloudelliset vaikutukset

LVM:n perustelumuition mukaan runkoverkolla tavoitellaan elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamista, millä olisi suotuisia taloudellisia vaikutuksia koko Suomen kilpailukyvyllä.

Liikenteen sujuvuus tulisi säilymään nykyisellään sekä maanteiden että rautateiden runkoverkoilla. Runkotiet parantaisivat elinkeinoelämän kuljetusten täsmällisyyttä ja alentaisivat kuljetuskustannuksia. Kuljetusnopeuteen kohdistuvat vaikutukset tieliikenteessä olisivat kuitenkin vähäiset. Rautateiden runkoverkko edistäisi rautatiekuljetusten kilpailukykyä.

Runkoverkot tasoittaisivat alueellisia eroja ennen muuta niiden verkostovaikutusten vuoksi. Reuna-alueet hyötyvät siitä, että niiden yhteydet keskuksiin paranevat, mikä nostaisi bruttokansantuotetta. Runkoverkon palvelutaso tukee taloudellista ajotapaa, tehokasta kaluston käyttöä ja tehokkaita logistisia toimintatapoja.

Nykyisellä maanteiden runkoverkolla palvelutasossa merkittävämpiä puutteita on noin 300 tiekilometrillä. Näillä osuuksilla tarvitaan järeämpiä kehittämistoimia, jotta liikkuminen ja kuljettaminen olisi turvallista ja toimivaa myös tulevaisuudessa. Rautateiden runkoverkon kehittämistarpeet kytkeytyvät pitkälti ratojen riittävän välityskyvyn turvaamiseen myös tulevaisuudessa sekä erityisesti henkilöliikenteen ratojen tavoitteelliseen nopeuttamiseen. Suunnitteilla olevia, uusia ratoja koskevia kehittämishankkeita ovat esim. Pissararata, Lentorata sekä Tunnin juna.

#### Maankäyttö

Runkoverkkoasetus selkiyttäisi kaupunkiseutujen maankäytön sekä pääväylien ja solmukohtien kehittämisen yhteensovittamista. Runko-



verkkoasetus voisi toimia 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana.

Maanteiden osalta runkoverkkoasetus merkitsisi maankäyttörajoituksia etenkin liittymätiheyden suhteen. Erityisesti vilkasliikenteisellä runkotieverkolla on tehtävä liikennettä kokoavia rinnakkaistie- ja liittymäratkaisuja. Muutokset parantavat pääsuunnan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, mutta samalla päätien estevaikutus paikalliselle liikkumiselle kasvaa.

Runkoverkot parantaisivat alueellista saavutettavuutta, mikä tukisi aluekehitystä. Saavutettavuushyödyt heijastuisivat myös pitkien yhteysvälien päässä sijaitseville runkoverkon ulkopuolisille alueille.

### Liikenneturvallisuus

Runkotieverkko on maantieverkon vilkasliikenteisin osa, joten runkoverkon liikenneturvallisuudella on suuri vaikutus pääteiden liikenneturvallisuudelle. Runkoverkolla kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus paranee selvästi, joskin reitit voivat pidentyä paikallisen estevaikutuksen vuoksi.

Rautateiden runkoverkolla liikenneturvallisuuteen vaikuttaa erityisesti tasoristeysten määrä. Liikennevirasto uudisti vuonna 2016 tasoristeysia koskevat toimintalinjaukset, jotka ulottuvat vuoteen 2030 saakka. LVM teki marraskuussa 2017 päätöksen tasoristeysten turvallisuuden parantamishjelmasta vuosille 2018-2021.

### Ympäristönsuojelu

Runkoverkon suunnittelussa tehtävillä ratkaisulla on kytkentä maankäyttöön. Lisäksi runkoverkolla on tärkeä merkitys osana matkaketjuja ja suunnittelussa on huomioitava myös jalankulun, polkupyöräilyn tai joukkoliikenteen olosuhteet. Runkoverkon suunnittelussa tulee ottaa huomioon vaikutukset polttoaineenkulutukseen ja taloudelliseen ajotapaan.

Lähtökohtaisesti runkoverkkoasetuksella on kielteisiä vaikutuksia melutasoon, sillä melualueet laajenevat siellä, missä nopeustaso ja liikennemäärät nousevat. Meluhaittoja voidaan kuitenkin vähentää rakentamalla meluesteitä erityisesti tiiviisti rakennetuilla alueille. Runkoverkkoasetus parantaa ympäristöä vähän kuormittavan rautatieliikenteen kilpailukykyä ja vähentää siten autoliikenteen päästöjä ja energiankulutusta.

Runkoverkot saattavat laajentaa työssäkäyntialueita, mikä osaltaan lisää yhdyskuntarakenteen hajautumista ja liikennemääriä.

### Digitalisaatio ja automaatio

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



Runkotieverkko alustana mahdollistaa liikenteen automaation ja uusien palveluiden kehittymisen. Runkoverkkopäätös toimii myös pohjana digitaalisen infrastruktuuristrategian toimenpiteille.

#### Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan sekä Helsingin Satama Oy:n lausunto. Kaupunkiympäristön toimialan mukaan runkoverkkoon sisältyvien väylien päättymiskohdat Helsingin seudulla olisi Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsenöintiselvityksen tulosten mukaisesti määriteltävä Kehä III:n tasolle.

Helsingin Satama Oy esittää lausunnossaan, että Länsiväylä ja Kehä I tulisi liittää osaksi runkoverkkoa ja runkoverkkoesityksellä ja -päätöksellä tulisi varmistaa ydinsatamien yhteydet valtakunnalliseen ydinverkkoon. Lisäksi lausunnossa todetaan, että perusteluaineistoa olisi täydennettävä siten, että lähtökohdaksi otetaan nykyiset liikennemäärät pääkaupunkiseudulla ja elinkeinoelämän tämän hetken tilanteen ja tulevaisuuden näkymät.

#### Esittelijän kannanotot

Maanteiden ja rautateiden runkoverkkoluokittelun ja palvelutason määrittelyn yleistavoitteet ovat kannatettavia. Hyvä saavutettavuus valtakunnallisesti merkittävimpien keskusten välillä ja runkoverkon korkea palvelutaso edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä niin kotimaassa kuin kansainvälisestikin.

LVM:n perustelumuioston mukaan runkoverkon jäsentely ja palvelutaso on määritely nykyisen rahoitustason mukaisesti, ja tulevaisuuden kehittämistoimet ja investointitarpeet arvioidaan myöhemmin laadittavassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Pääkaupunkiseudulla runkoverkko kattaisi LVM:n ehdotuksen mukaan kaikki merkittävät tieosuudet. Helsingin osalta tämä tarkoittaisi valtatie 1:n (Turunväylä) osalta tieosuutta Munkkivuoresta Huopalahdentien liittymästä länteen, valtatie 3 (Hämeenlinnanväylä) osalta Ruskeasuolta Hakamäentien liittymästä pohjoiseen ja valtatie 4 (Lahdenväylä) osalta Koskelasta Koskelantien eritasoliittymästä pohjoiseen. Valtatie 7 (Porvoonväylä) osalta runkoverkkoon kuuluisi tieosuus Lahdenväylän eritasoliittymästä itään ja kantatie 50 (Kehä III) osalta Porvoonväylältä Turunväylälle. Tieosuudet kuuluisivat I palvelutasoluokkaan.

Esittelijän mielestä LVM:n ehdotuksessa ei ole onnistuttu riittävän hyvin tuomaan esille Helsingin sisääntuloväylien kahtalaista roolia toisaalta valtakunnallisen satamaliikenteen, seudullisen työssäkäyntiliikenteen ja elinkeinoelämän sekä toisaalta kaupunkikehityksen tarpeiden näkökul-



masta. Helsingin seudun sisääntuloväylien kahtalaisen roolin tunnistaminen on myös valtakunnallisesti tärkeää kansainvälisestikin kilpailukykyisen kaupunkiseudun kehittymisen edellytysten luomiseksi. Esittelijän lausuntoehdotuksessa maanteiden runkoverkon ulottumista Helsingin kaupungin alueella ehdotetaan rajattavaksi siten, että runkoverkko ulottuisi vain Kehä III tasolle (Kehä III mukaan lukien). Tämä rajaus olisi vasta valmistuneen Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsenöintiselvityksen tulosten mukainen ja vastaisi paremmin Helsingin kaupunkikehitykselle asetettuihin tavoitteisiin, mm. yleiskaavallisten tavoitteiden osalta, vaikkakin yleiskaavasta on valitettu mm. kaupunkibulevardien osalta.

Samalla esittelijä kuitenkin toteaa vakavana huolenaiheenaan sen, että tie- ja rataverkon jakaminen runkoverkkoon ja muuhun maantie- ja rataverkkoon ei saisi kuitenkaan jatkossa vaikuttaa kehittämistoimien ja valtion rahoituksen kohdentumiseen vain runkoverkolle, jolloin muun liikenneverkon, erityisesti pääkaupunkiseudun, seudullisten liikennehankkeiden rahoitus vaarantuisi ja/tai valtion ja kaupunkien maksusuudet muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla väylillä poikkeaisivat aiemmin sovelletuista kustannusjakoperiaatteista. Paikallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien, kuten MAL-suunnitelman ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen tulevassa valmistelutyössä on tärkeää.

Rataverkon osalta LVM:n esitys vastaa Helsingin tavoitteita, mutta kaupunkiratojen asema suhteessa runkoverkkoon olisi syytä selventää.

Helsingin Satama Oy:n lausunnossa korostetaan TEN-T -ydinsatamien yhteyksien merkitystä ja ydinsatamien väyläyhteyksien liittämistä osaksi runkoverkkoa. Esittelijän mielestä TEN-T -verkon kehittämistavoitteita on mahdollista toteuttaa, vaikka Helsingin sisäiset liikenneväylät satamiin eivät olisi osa runkoverkkoa. EU:n TEN-T -asetus edellyttää, että TEN-T ydinverkon on oltava liitetty yhteen solmukohtissa. Helsinki on TEN-T ydinverkon kaupunkisolmukohta Suomessa Turun ohella. Jatkovalmistelussa ja tulevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmätöissä on syytä varmistaa, etteivät TEN-T -asetuksen tavoitteet ja rahoitusmahdollisuudet kuitenkaan vaarannu.

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035  
kristiina.matikainen(a)hel.fi  
Saara Kanto, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 25531  
saara.kanto(a)hel.fi

## Liitteet

### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

### Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

### Puhelin

+358 9 310 1641

### Faksi

+358 9 655 783

### Y-tunnus

0201256-6

### Tilinro

FI0680001200062637

### Alv.nro

FI02012566



08.10.2018

Asia/12

- 1 Lausuntopyyntö
- 2 LVM runkoverkkoasetusluonnos
- 3 Perustelumuihistio runkoverkkoasetus (1)
- 4 Runkoverkkoehdotus yhteenveto
- 5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto 12.9.2018
- 6 Helsingin Satama Oy:n lausunto 17.9.2018

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Otteet

### Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

### Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566