



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Liikenne- ja viestintäministeriö

## § 649

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

HEL 2018-008769 T 03 00 00

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti 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.

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 palveluta-



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

son määrittelyn tulkinnassa tullaan tarvitsemaan joustavuutta, jotta erityisesti kaupunkiseutujen erityispiirteet voidaan ottaa huomioon. Tulkinnan joustavuutta ja yhteensovittamista seudullisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa tulisi korostaa perustelumuiotissa.

### 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 rajausta olisi Liikenneviraston toimeksiannosta Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HSL:n, Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen yhteistyössä tekemän, kesäkuussa 2018 valmistuneen Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsenöintiselvityksen 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 jäsenöintiselvityksessä esitetty pitkällä aikavälillä pääkaduiksi kehitettäväksi tiejaksoiksi ja lyhyellä aikavälillä sisältyvän seudullisesti merkittävään ydinalueen lähestymisjaksoon. Seudullisesti merkittävällä ydinalueen lähestymisjaksolla nopeustasoa vaarudutaan 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 tuleekin huomioida koko liikennejärjestelmä, ny-



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

kyinen 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 linja-autojen 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 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.



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

## Yhteydet Helsingin satamaan

Runkoverkon perustelumuihistossa 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 satamansiin 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 korostuu Länsisataman rooli Tallinnan liikenteen pääsatamana. Länsisataman matkustajamäärä on tällä hetkellä noin 7 milj. matkustajaa vuodessa, ja matkustajamäärän ennakoitaan jatkavan kasvuaan. Keskustan matkustajasatamiin liikkumisessa panostetaan tehokkaisuuteen 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



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

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.

## Käsittely

### Vastaehdotus:

Wille Rydman: Runkoverkon laajuudesta -kohdan viidennen kappaleen perään: "Haasteista huolimatta Helsinki pitää tärkeänä, että varmistetaan sujuvat maantieyhteydet keskustasatamiin ja Vuosaaren satamaan."

Kannattaja: Pia Pakarinen

### Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Muutetaan ilmaukset "pääosin Kehä III tasolle" ja "pääosin vain Kehä III tasolle" muotoon "Kehä III tasolle" Runkoverkon laajuudesta -kohdan ensimmäisessä ja kuudennessa kappaleessa sekä Esittelijän kannanotot -kohdan neljännessä kappaleessa.

Perustelu: lausunnon tulisi kertoa ministeriölle selkeästi näkemyksemme. Epämääräisempi ilmaisu vain vähentää kaupungin mahdollisuuksia turvata toiminat edellytyksensä, kun lukija joutuu arvailemaan mitä on tarkoitettu.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Wille Rydmanin vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 8

Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Maria Ohisalo, Nasima Razmyar, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki

Ei-äännet: 6

Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Marcus Rantala, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Jan Vapaavuori

Poissa: 1

Mika Raatikainen



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 8 - 6 (1 poissa).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 8

Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 6

Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Maria Ohisalo, Anni Sinnemäki, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki

Poissa: 1

Mika Raatikainen

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 8 - 6 (1 poissa).

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**

- 1 Lausuntopyyntö
- 2 LVM runkoverkkoasetusluonnos
- 3 Perustelumistio 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



11.10.2018

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

---

Pöytäkirjanote on lähetetty asianosaiselle 16.10.2018.

Kaupunginhallitus

Jenni Björksten  
pöytäkirjanpitäjä







---

**MUUTOKSENHAKUOHJEET**

**MUUTOKSENHAKUKIELTO**

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §