

Asia: VN/11312/2022

## **Lausuntopyyntö maanteiden toiminnallisen luokituksen päivitystä koskevasta arviomuistiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Olisiko tiesuunnitelma asianmukainen tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta?**

HSL:n näkemyksen mukaan tiesuunnitelma on hyvä tapa päättää maantien toiminnallisesta luokasta. Tiesuunnitelmaan liittyvä lakisääteinen

vuorovaikutusprosessi mahdollistaa laajan osallistumisen, kuten arviomuistiossa todetaan. Tiesuunnitelmia laaditaan kuitenkin harvoin ja vain

tiestön parannus- ja kehittämistarpeeseen. Epäselväksi jää, miten toiminnallisen luokan muutos voidaan toteuttaa tilanteessa, jossa

tiesuunnitelman laatimistarvetta ei verkon kehittämisen näkökulmasta ole.

Arviomuistiossa ehdotettu prosessi maanteiden toiminnallisen luokituksen tarkastelemiseksi ensin alueellisella ja sitten valtakunnallisella tasolla

edellyttää, että yhteisvalmistelu ja vuorovaikutus onnistuu koko pitkän prosessin ajan liikenteen ja maankäytön tarpeiden yhteen sovittamiseksi. HSL

korostaa vaikutusten arvioinnin ja seudullisen näkökulman huomioon ottamisen tärkeyttä. Olennaista on myös, että alueellisissa verkollisissa

tarkasteluissa määritelty toiminnallinen luokitus otetaan tiesuunnittelun lähtökohdaksi ja tiesuunnitelma toimii järjestelmätason tarkasteluissa

määritellyn toiminnallisen luokan vahvistajana.

#### **Mitä mieltä olette esitetystä suunnitelmasta toiminnallisen luokituksen päivityksen toteuttamiseksi?**

HSL näkee, että on perusteltua kehittää toiminnallisten luokkien tarkasteluja valtakunnallisesti yhdenmukaisemmiksi. Lainsäädännön tasolla hallinnollisia

luokkia koskevissa kriteereissä ja muussa sääntelyssä ei HSL:n näkemyksen mukaan vaikuttaisi olevan merkittäviä puutteita, vaan haasteet koskevat

käytännön prosesseja ja päätöksentekoa. Keskeistä on, että liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä laadittava verkollinen luokittelu

päivitetään riittävän usein ja järjestelmätasolla tunnistetut toiminnallisten luokkien muutostarpeet vahvistetaan sovitun mukaisina tiesuunnitelmalla.

HSL:n näkemyksen mukaan toiminnallisten luokkien kriteerit tulee olla kaupunkiseuduilla erilaisia kuin muulla verkolla siten, että erityisesti

kaupunkiseutujen keskeisillä alueilla huomioidaan maankäyttö ja sen kehittäminen kuten myös valtakunnallisen, maakunnallisen ja seudullisen

liikenteen tarpeet ja niiden yhteys terminaaleihin yms. solmupisteisiin.

Helsingin seudulla on osana MAL-prosessia määritelty tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet vuodelle 2040. Toiminnallisiin tai hallinnollisiin luokkiin ei

ole tässä työssä otettu kantaa. Seuraavan päivityksen yhteydessä luokittelua tarpeen täsmentää ja tarkentaa, jotta se voi muodostaa pohjan

arviomuistiossa esitetyle alueelliselle tarkastelulle.

Arviomuistiossa on käsitelty maankäytön suunnittelua sekä maanteiden ja katujen rajapintaa. Muistion mukaan rajanveto maanteiden ja katujen välillä

perustuu siihen, palveleeko tie pääasiallisesti paikallista vai muuta kuin paikallista liikennettä. Kuntien ja seutujen näkökulmasta on keskeistä, miten

paikallinen ja muu liikenne määritellään. Esimerkiksi paikallisen ja seudullisen liikenteen käsitteet eivät aina ole selkeät erilaisissa tilanteissa. Valtiolla ja

kunnilla tulisi olla yhteinen näkemys tästä asiasta, kuten myös muista arviointityön keskeisistä perusteista ennen arviomuistiossa ehdotetun

tarkastelutyön aloittamista ELY-keskusten johdolla. HSL korostaa, että Helsingin seudulla tarkastelu tulee kytkeä MAL-prosessiin.

Helsingin seudulla paikallisen, seudullisen ja valtakunnallisen liikenteen määrittelyssä on pääsääntöisesti käytetty matkojen keskipituuksia,

esimerkiksi mikäli suurin osa matkoista on alle 30 km:n pituisia, liikenne on paikallista. Valtakunnallisena liikenteenä on pidetty yli 80 km:n pituisia

matkoja ja seudullinen liikenne osuu tähän väliin (suurin osa matkoista 30–80 km:n pituisia). Tämä on luonnollisesti vain yksi lähtökohta määrittelylle, koska

esim. valtakunnallisesti merkittävä satama tai lentoasema nostaa yhteyden valtakunnalliselle tasolle, vaikka matkat olisivat lyhyempiäkin. Toisaalta

kaupunkiseuduilla liikenteen tarpeet tulee aina sovittaa yhteen maankäytön kanssa, vaikka yhteys olisi valtakunnallisesti tärkeä. Esimerkkinä tästä voi

mainita yhteydet Helsingin keskustassa sijaitseviin satamiin.

Ehdotetussa alueilla tehtävässä tarkastelutyössä tulee varmistaa, että ELY-keskukset toimivat tarkastelutyössä mahdollisimman yhteneväisesti

alueellisesti olosuhteet huomioiden. HSL näkee tärkeäksi, että tarkastelu tehdään alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä, laaja-alaiseen asiantuntemukseen perustuen sekä pyrkien yhteisymmärrykseen asiassa.

Toiminnallisen luokituksen määrittelyn sitovuutta voidaan vahvistaa ottamalla Helsingin seudulla teiden toiminnallisista luokista päättäminen osaksi MAL-sopimusta.

Mikäli toiminnallisen luokituksen määrittelyyn halutaan lisää sitovuutta, Helsingin seudulla teiden toiminnallisista luokista päättäminen voitaisiin sitoa

osaksi MAL-sopimusta.

## **Muut huomiot**

Mikäli toiminnallisen luokituksen määrittelyyn halutaan lisää sitovuutta, Helsingin seudulla teiden toiminnallisista luokista päättäminen voitaisiin sitoa

osaksi MAL-sopimusta.

Suvanto Outi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - Lisätietoja antaa yksikön päällikkö

Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi ja

liikennejärjestelmäasiantuntija Riikka Aaltonen, etunimi.sukunimi@hsl.fi