



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus

# Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullinen merkitys

Elokuu 2024

# Esipuhe

Työn keskeisenä tavoitteena on ollut löytää ne tiejaksot, joiden säilyttäminen asemakaavoissa maanteinä on perusteltua merkittävän seudullisen liikenteen näkökulmasta. Maantieverkkoa on tarkasteltu yhtenäisin kriteerein, jotka kuvaavat väylän seudullista merkitystä aluerakenteessa sekä liikenteen koostumuksen ja työmatkojen seudullisuutta.

Maantien osoittaminen asemakaavassa katuna ei muuta välittömästi väylän hallinnollista luokkaa eikä edellytä välitöntä kaduksi muuttamista, vaan maantie voi sijaita katualueella kunnes kunnalle syntyy maankäytön kehittymisen myötä kadunpitovelvollisuus ja kunta tekee kadunpitopäätöksen. Kaduiksi muuttaminen tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina, jotta estetään lyhyiden maantie- ja katuosuuksien syntyminen.

Osana työtä laadittiin erilliset tarkemmat kuntakohtaiset tarkastelut Espoon ja Vantaan kaupunkien maantieverkon kaavoitustilanteesta ja hallinnollisista kysymyksistä. Työn yhteydessä tarkasteltiin yleispiirteisesti myös maantie- ja yksityistieverkon rajapintaa tunnistamalla mahdollisesti lakkautettavia maantieosuuksia. Erillistarkastelut on raportoitu omina diasarjoinaan.

Selvityksen on tilannut Uudenmaan ELY-keskus, jossa työstä vastasi Elina Leukkunen. Työ aloitettiin joulukuussa 2023 ja se valmistui elokuussa 2024. Työn ohjausryhmätyöskentelyyn ovat osallistuneet:

Elina Leukkunen  
Jenni Rautiainen

Uudenmaan ELY-keskus  
Uudenmaan ELY-keskus

Työn laatimisesta ovat vastanneet Mikko Seila, Aleksi Krankka, Mari Niemelä, Sakari Somerpalo sekä Hanna Aalto Linea Konsultit Oy:stä.

# Työn tausta, tavoitteet ja hyödyntäminen

- Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan asemakaavassa voidaan osoittaa maanteiden liikennealueita valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Siten pääasiallisesti paikallista liikennettä välittävät maantiet osoitetaan asemakaavoja muutettaessa ja uusia laadittaessa kaduksi.
- Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullista merkitystä tarkasteltiin vuosina 2013–2015 case-alueiden ja -vaiheiden kautta. Viimeisimmässä vuonna 2015 laaditussa työssä tarkastelussa olivat Kanta-Hämeen maakunta ja Uudenmaan maakunnan reuna-alueet. Työn yhteydessä aiemmissa vaiheissa tehdyt tarkastelut myös yhtenäistettiin.
- Edellisen vuonna 2015 valmistuneen selvityksen jälkeen toimintaympäristö on muuttunut taajama-alueiden laajentumisen ja maanteiden paikallisen liikenteen kasvun sekä esimerkiksi tieosoiteverkkomuutosten myötä. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueeseen on liittynyt litin kunta, jonka alueelta maantieverkkoa on tarkasteltu ainoastaan alkuperäisen vuonna 2001 laaditun työn kautta. Näin ollen maantieverkon seudullisen merkityksen päivitys on tullut ajankohtaiseksi.
- Nyt tehtävän työn yhteydessä maantieverkon seudullisen merkityksen lisäksi tarkasteltiin yleispiirteisesti myös maantie- ja yksityistieverkon rajapintaa tunnistamalla mahdollisesti lakkautettavia maantieosuuksia sekä laadittiin erilliset tarkemmat kuntakohtaiset tarkastelut Espoon ja Vantaan kaupunkien maantieverkon kaavoitustilanteesta ja hallinnollisista kysymyksistä.
- Työn tuloksia hyödynnetään toiminnallisen ja hallinnollisen luokituksen määrittelyissä ja kuntien kanssa käytävässä maankäytön suunnitteluun liittyvässä vuoropuhelussa.



# Työn sisältö ja käytetyt menetelmät

- Maantieverkon paikallisuutta sekä seudullista merkitystä tarkasteltiin yhtenäisin, aiemmilta kierroksilta hyväksi havaittujen kriteerien avulla paikkatietotarkasteluja apuna käyttäen:
  - Aluerakenne / keskusverkon luokittelu
  - Liikenteen koostumus (seudullisen ja pitkämatkaisen liikenteen määrä ja sen osuus kokonaisliikennemäärästä liikennemallitietojen perusteella)
  - Työmatkat (YKR)
  - Liikennemäärät (KVL, KVLRAS, KAVL)
  - Asemakaava-alueet
  - Valtakunnallisesti merkittävät liikenteelliset kohteet
- Tarkasteluissa hyödynnettiin lisäksi Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon merkittävyysluokitus -projektin yhteydessä kerättyjä lähtötietoja ja saavutettuja tuloksia.
- Helsingin seudun tarkastelussa on hyödynnetty Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040 -työtä. Kehä III:n sisäpuoli jätettiin tarkastelun ulkopuolelle.
- Lopullinen määrittely on tehty em. lähtöaineiston pohjalta asiantuntija-arviona. Yksittäisistä kohteista käyty tarkempi keskustelu on dokumentoitu projektin kokous- ja työpalaverimuistioissa.
- Moottoriteiden rinnakkaistiet on oletusarvoisesti luokiteltu kuuluvaksi seudulliseen tieverkkoon, joilla on vähäinen merkitys seututienä (kaavoissa joko LT-alue tai katualue).
- Työn alussa annettiin alueen kunnille mahdollisuus kertoa evästyksiä työlle ja kertoa kunnan maankäyttöön liittyviä suunnitelmia, jotka olisi hyvä työssä huomioida. Vastauksia saatiin yhteensä seitsemästä kunnasta. Saadut vastaukset ja evästykset on huomioitu seudullisen merkityksen määrittelyn yhteydessä.

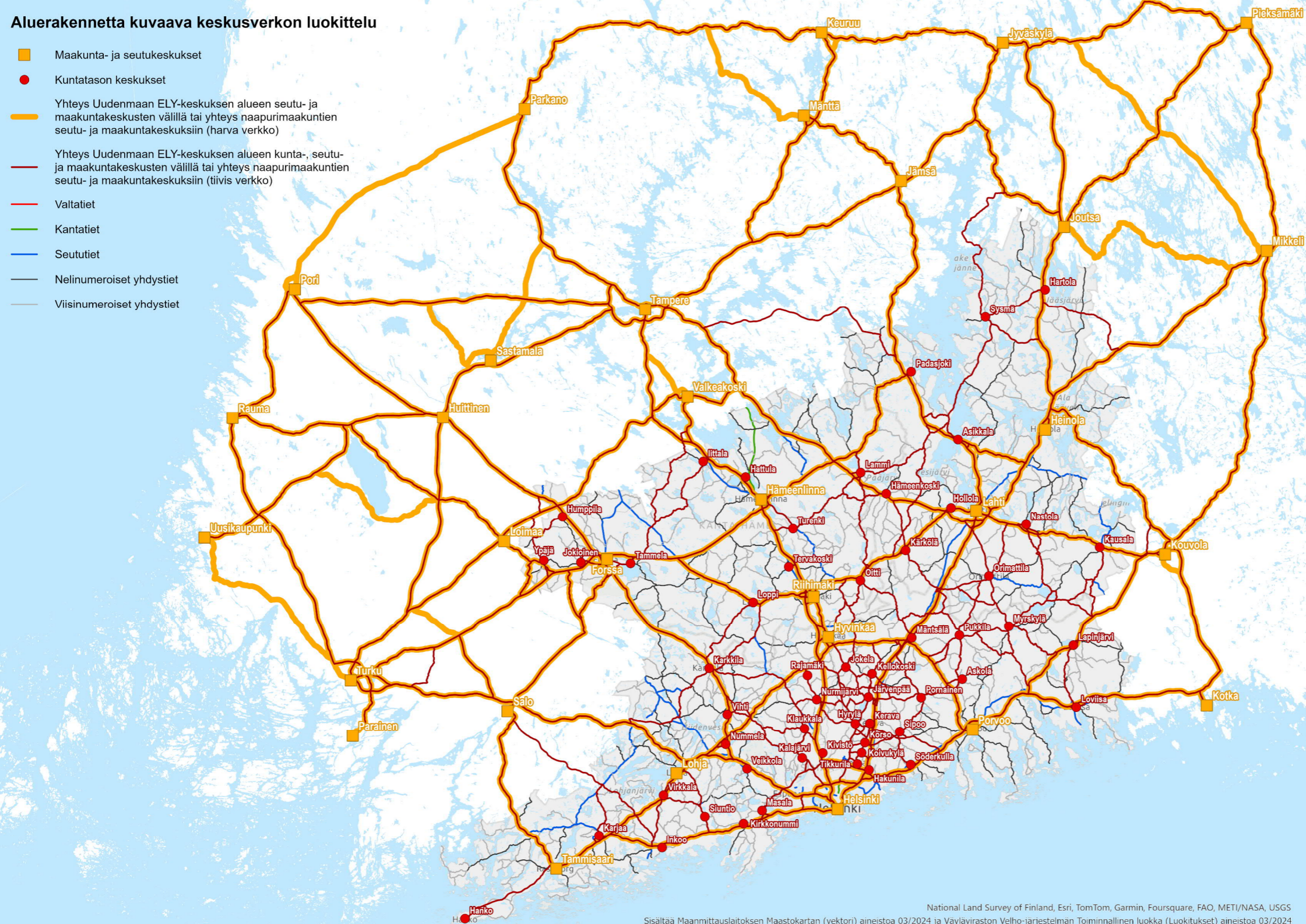
# Aluerakenne / keskusverkon luokittelu

- Aluerakenteen tarkastelu perustuu Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen maakuntakaavoihin ja niiden tausta-aineistoihin sekä maakuntaliittojen selvityksiin alueidensa tavoitteellisista palvelu- ja keskusverkoista.
- Uudenmaan alueella luokittelu perustuu Uusimaa-kaavaan 2050 (2030), Östersundomin alueen kaavaan (2021) ja Uudenmaan keskusprofiilit –työhön (2018). Maakunta- ja seutukeskusten luokittelu pohjautuu kaavassa merkittyihin keskuksiin sekä keskusprofiilit-työssä määriteltyihin maakunta- ja seutukeskuksiin jättäen kuitenkin ulkopuolelle tuleviksi keskuksiksi esitetyt Histan ja Östersundomin.
- Kanta-Hämeen maakunnan alueella luokittelun perusteena on käytetty Kanta-Hämeen maakuntakaavaa 'Maakuntakaava 2040' (2021) ja kaavan taustaselvityksenä tehtyä rakennetarkastelua (2016). Maakunta- ja seutukeskusten luokittelu perustuu kaavassa merkittyihin keskustatoimintojen alueisiin sekä rakennetarkastelussa määriteltyihin kaupunkikeskuksiin. Kuntatason keskusten luokittelu perustuu kaavassa merkittyihin ja rakennetarkastelussa määriteltyihin alueellisiin palvelukeskuksiin.
- Päijät-Hämeen maakunnan alueella luokittelun perusteena on käytetty Päijät-Hämeen maakuntakaavaa (2014), Päijät-Hämeen keskusverkko -työtä (2011) ja litin vaihemaakuntakaava (2008/2014). Maakunta- ja seutukeskusten luokittelu perustuu kaavassa merkittyihin keskustatoimintojen alueisiin ja keskusverkkotyön seutukeskuksiin jättäen kuitenkin ulkopuolelle tuleviksi esitetyt seutukeskukset Orimattila ja Hollola. Kuntatason keskusten luokittelu perustuu jäljelle jääviin kaavassa merkittyihin keskustatoimintojen alueisiin.
- Yksittäisten keskusten osalta käyty tarkempi keskustelu on dokumentoitu projektin kokous- ja työpalaverimuistioissa.
- Tarkastelun tuloksena määritettiin ne maantiet, jotka yhdistävät Uudenmaan ELY-keskuksen sisällä kunta-, seutu- ja maakuntakeskuksia tai yhteyksiä näistä naapurimaakuntien seutu- ja maakuntakeskuksiin (**tiivis verkko**) sekä ne maantiet, jotka yhdistävät Uudenmaan ELY-keskuksen sisällä seutu- ja maakuntakeskuksia tai yhteyksiä näistä naapurimaakuntien seutu- ja maakuntakeskuksiin (**harva verkko**).



# Aluerakennetta kuvaava keskusverkon luokittelu

- Maakunta- ja seutukeskukset
- Kuntatason keskukset
- Yhteys Uudenmaan ELY-keskuksen alueen seutu- ja maakuntakeskusten välillä tai yhteys naapurimaakuntien seutu- ja maakuntakeskuksiin (harva verkko)
- Yhteys Uudenmaan ELY-keskuksen alueen kunta-, seutu- ja maakuntakeskusten välillä tai yhteys naapurimaakuntien seutu- ja maakuntakeskuksiin (tiivis verkko)
- Valtatiet
- Kantatiet
- Seututiet
- Nelinumeroiset yhdystiet
- Viisinumeroiset yhdystiet





# Liikenteen koostumus ja työmatkat

- Liikenteen koostumuksen tarkastelu perustuu liikennemallien tietoihin eri tiejaksojen liikenteen pituusjakaumista. Työssä käytetyt mallitarkastelut toteutettiin erillistyönä Ramboll Finland Oy toimesta.
- Muuksi kuin paikalliseksi liikenteeksi määriteltiin aikaisempien töiden mukaisesti yli 20 kilometrin pituiset seudulliset ja pitkämatkaiset automatkat, joista tässä työssä käytetään lyhyesti termiä seudullinen liikenne. Tarkastelussa hyödynnettiin sekä absoluuttista seudullisen liikenteen määrää että sen suhteellista osuutta kokonaisliikennemäärästä.
- Seudullista työmatkaliikennettä arvioitiin YKR-aineiston (työpaikat ja työmatkat) avulla. Tarkastelualueella tehtävät yli 20 kilometrin mittaiset työmatkat sijoitettiin nykyiselle tieverkolle.



# Laskennallisia perusteita maantieverkon seudulliseen merkittävyyden määrittelyyn

- VE1 – Seudullista liikennettä yli 60 % ja lisäksi joko
  - Seudullinen KVL > 1 000 tai
  - Seudullista työmatkaliikennettä yli 100 tai
  - Osa tiivistä verkkoa

TAI

- VE2 – Seudullista liikennettä yli 40 % ja lisäksi joko
  - Seudullinen KVL > 2 000 tai
  - Seudullista työmatkaliikennettä yli 500 tai
  - Osa harvaa verkkoa

TAI

- VE3 – Toteutuu kaksi ehtoa seudullisesti merkittävästä tiestä ja yksi ehto seudullisesti melko merkittävästä tiestä (luku suluissa)
  - Seudullisen liikenteen osuus > 60 % (40 %)
  - Seudullinen KVL > 2 000 (1 000)
  - Seudullista työmatkaliikennettä yli 500 (100)
  - Osa harvaa verkkoa (osa tiivistä verkkoa)

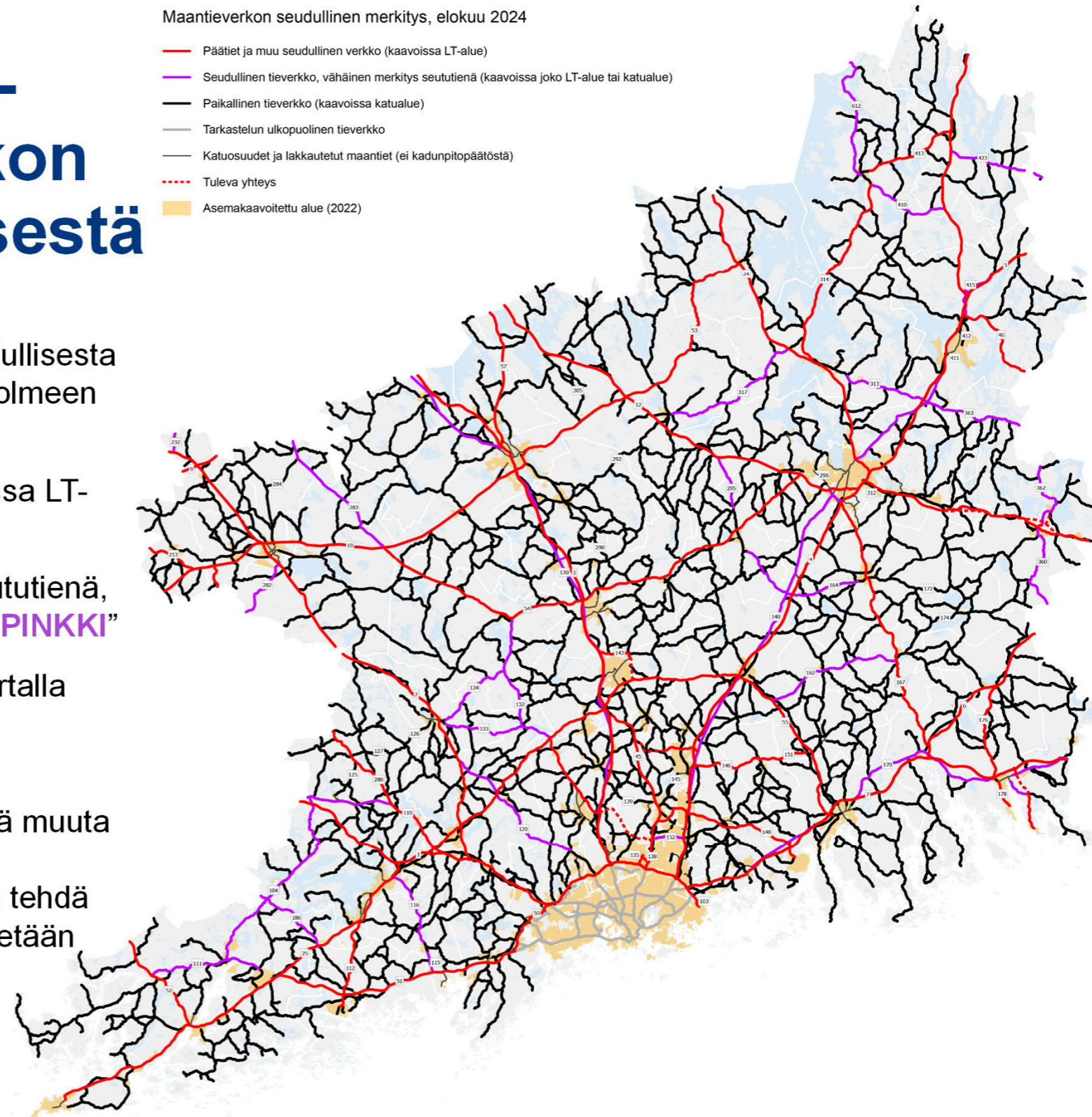


# Esitys Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullisesta merkityksestä

- Selvityksen tuloksena laadittiin päivitetty ehdotus Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullisesta merkityksestä. Maantieverkko on jaettu kartalla kolmeen luokkaan:
  - Päätiät ja muu seudullinen tieverkko, kaavoissa LT-alue, kartalla ”**PUNAINEN**”,
  - Seudullinen tieverkko, vähäinen merkitys seututienä, kaavoissa joko LT-alue tai katualue, kartalla ”**PINKKI**”
  - Paikallinen tieverkko, kaavoissa katualue, kartalla ”**MUSTA**”
- Nyt tehty tarkastelu maantieverkon seudullisesta merkityksestä eikä myöskään kaavamerkintä vielä muuta tien hallinnollista luokkaa, vaan asia vaatii kadunpitopäätöksen. Kaduiksi muuttaminen tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina, jotta estetään lyhyiden maantie- ja katuosuuksien syntyminen.

Maantieverkon seudullinen merkitys, elokuu 2024

- Päätiät ja muu seudullinen verkko (kaavoissa LT-alue)
- Seudullinen tieverkko, vähäinen merkitys seututienä (kaavoissa joko LT-alue tai katualue)
- Paikallinen tieverkko (kaavoissa katualue)
- Tarkastelun ulkopuolinen tieverkko
- Katuosuudet ja lakkautetut maantiet (ei kadunpitopäätöstä)
- Tuleva yhteys
- Asemakaavoitettu alue (2022)



# Työn lopputuotteet

- Työn tausta, tavoitteet, sisältö, käytetyt lähtötiedot ja työmenetelmät sekä työn lopputulos (karttaesitys Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullisesta merkityksestä) on kuvattu tässä diasarjassa. Koko ELY-keskuksen alueen kartan lisäksi työn aikana laadittiin tarkemmat maakuntakohtaiset kartat.
- Kaikki tiedot maanteiden ominaisuuksista ja työnaikaisista analyyseistä vietiin tieosittain paikkatietomuotoiseen excel-tietokantaan.
- Työn lopputulos vietiin sekä [ArcGis Online -karttapalveluun](#) että Uudenmaan ELY-keskuksen TOUKO-karttapalveluun.
- Työn loppuaineistona tilaajalle toimitettiin raportti diasarjan muodossa, paikkatietomuotoinen tietokanta (shape-tiedosto) sekä kokousten ja työpalavereiden muistiot.



Elinkeino-, liikenne- ja  
ympäristökeskus