



12.10.2021

Asia/5

## § 548

### Katuverkon toiminnallista luokitusta koskevat periaatteet

HEL 2021-010056 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä katuverkon toiminnallista luokittelua koskevat periaatteet ohjeellisena noudatettavaksi.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Marek Salermo. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

#### Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

#### Lisätiedot

Marek Salermo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37106  
marek.salermo(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Katuverkon toiminnallinen luokittelu Ohjeluonnos
- 2 Kartta 1 katuverkon luokittelu nykytila
- 3 Kartta 2 tarkasteltavat kadut
- 4 Katuverkon jäsentelyperiaatteet taustaraportti

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

#### Tiivistelmä

Katuverkon jäsentely perustuu katujen toiminnalliseen luokitteluun. Toiminnalliset katuluokat kuvaavat katujen liikenteellistä tehtävää ja palvelevat yksityiskohtaisemman suunnittelun lähtötietona, määrittellen periaatteet katujen poikkileikkausten ja liikennejärjestelyjen valinnalle. Katuverkon toiminnallisen luokituksen tietoja hyödynnetään ratkaisujen perusteluissa ja niitä sovelletaan suunnittelukohteen muut tarpeet huomioiden. Katuverkon nykytilaa kuvaava katuluokituskartta on päivitetty viimeksi vuonna 2010.



Katuverkon jäsentelyperiaatteiden tarkistamisen puitteissa on päivitetty toiminnallisten katuluokkien kuvauksia ja luokkakohtaisia suunnittelukriteereitä sekä koottu täydentäviä verkkosuunnittelun periaatteita ohjemuotoon. Lisäksi on päivitetty katuverkon nykytilaa kuvaava luokituskartta sekä tunnistettu katujen nykyluokitukseen liittyviä jatkotarkastelutarpeita. Tulevaisuudessa näitä katuja suunniteltaessa huomioidaan tunnistetut tarpeet.

Katuverkon jäsentelyperiaatteiden tarkistaminen selkeyttää katuverkon suunnittelua koskevia lähtökohtia ja suunnitteluperiaatteita. Keskeistä on ollut selkeyttää katuluokkien välisiä eroja ja liikenteellistä työnjakoa. Tarkistetut periaatteet edistävät tavoitelähtöistä ja johdonmukaista suunnittelua kaupungin hallinnoimalla katuverkolla.

## Esittelijän perustelut

### Lähtökohdat

Kaupungin kehittyessä katuverkon toiminnallinen luokittelu tukee liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista sekä katualueille kohdistuvien tarpeiden priorisointia. Koska kadulla on muitakin tehtäviä kuin välittää liikennettä, näiden tavoitteiden yhteensovittamisessa hyödynnetään katuverkon toiminnallista luokittelua. Luokittelu on tehty huomioiden kadulle asetetut moninaiset tehtävät. Katuluokka määrittelee yksittäisen katuosuuden liikenteellisen tehtävän, joka on sovitettu muihin kadun tehtäviin, sekä periaatteelliset lähtökohdat poikkileikkauksen ja liikennejärjestelyjen valinnalle. Katujen luokittelu muodostaa näin tärkeän työkalun sovitettaessa yhteen liikennejärjestelmän ja viihtyisän kaupunkiympäristön usein ristiriitaisia tavoitteita.

Kaupungin hallinnoima tie- ja katuverkko jakautuu nykyisessä luokitusjärjestelmässä pääverkkoon ja paikallisverkkoon, jossa pääverkon muodostavat moottoriväylät ja pääkadut. Paikallisverkko koostuu alueellisista ja paikallisista kokoojakaduista sekä tonttikaduista. Viisiportainen luokitusjärjestelmä on luokkakohtaisine määritelmineen säilynyt liki ennallaan 1990-luvun puolivälistä.

Liikennesuunnittelussa on tunnistettu tarve selkeyttää katuluokkien välisiä eroja ja liikenteellistä työnjakoa. Lisäksi on nähty tarkoituksenmukaiseksi koota katuluokkien ja niitä koskevien kriteerien ympärille täydentäviä periaatteita, joita tarvitaan tukemaan katuverkon tavoitelähtöistä ja johdonmukaista suunnittelua toiminnallisena kokonaisuutena.

Katuverkon toiminnallisen luokituksen tarkistamiseen sisältyvät

- nykyisen katuluokitusjärjestelmän päivittäminen kattaen katuluokkien toiminnalliset kuvaukset ja suunnittelukriteerit



- katuluokituskartan päivittäminen (nykytilan kuvaus)
- katuverkon suunnittelua ohjaavien periaatteiden täydentäminen ja kokoaminen ohjeluotoon.

#### Päivitykset katuluokkien toiminnallisiin kuvauksiin ja suunnittelukriteereihin

Viisi toiminnallista katuluokkaa on tämän päivän valossa verrattain paljon, huomioiden ulkomaiset kehitystrendit ja muuttuneet suunnitteluparadigmat. Työn käynnistyessä ja edetessä on kuitenkin katsottu, että nykyinen viiteen luokkaan perustuva järjestelmä muodostaa toistaiseksi käyttökelpoisen perustan katuverkon jäsentelylle. Esille nousseet näkemykset luokittelun epäselkeydestä ja joidenkin katuluokkien vaikeasti hahmotettavasta rajanvedosta edellyttävät katuluokkien toiminnallisten määritelmien ja luokkakohtaisten suunnittelukriteerien terävöittämistä ja johdonmukaistamista.

Katuluokkia koskeviin määritelmiin on esitetty kahta keskeistä muutosta:

#### 1. Alueellisen kokoojakadun asema muutetaan paikallisverkon kadusta pääverkon kaduksi

- ehdotettu pääverkko koostuu moottoriväylistä, pääkaduista ja alueellisista kokoojakaduista; paikallisverkon muodostavat paikalliset kokoojakadut sekä tonttikadut
- muutoksen perusteena on selkeyttää paikallisen liikenteen käsitettä

#### 2. Luokkien liikenteelliset tehtäväkuvaukset selkeytetään

- Aiemman määrittelyn mukaan pääkadut palvelevat seudullista ja kaupungin osa-alueiden välistä liikennettä, alueelliset kokoojakadut osa-alueen sisäistä liikennettä, paikalliset kokoojakadut kaupunginosan sisäistä liikennettä ja tonttikadut kadunvarren maankäyttöä
- ehdotetaan, että pääkadut palvelevat seudullista ja kaupungin eri alueiden välistä liikennettä ja alueelliset kokoojakadut alueellista liikennettä; paikalliskadut (paikallinen kokoojakatu ja tonttikatu) määritellään kaduiksi, jotka palvelevat pääverkon sisäpuolelle rajautuvien liikennesolujen tarpeita.

Katuluokkien välistä rajanvetoa ja tunnistettavuutta parannetaan päivityksillä luokkakohtaisilla suunnittelukriteereillä. Kriteereillä linjataan periaatteet sille, kuinka katujen toiminnallisiin vaatimuksiin vastataan huomioiden tavoite luokkakohtaisesta yhdenmukaisuudesta ja tunnistettavuudesta. Kriteerien valintaa on ohjannut tutkittu tieto tärkeimmistä



katuluokkia erottavista piirteistä. Suunnittelukriteerit koskevat kadun (tai tien) verkollista asemaa, liikennemäärää, nopeustasoa, ajokaistoja, tonttiliittymiä ja pysäköintiä sekä jalankulun, pyöräliikenteen ja bussiliikenteen järjestelyjä. Lisäksi esitetään risteysjärjestelyjä koskevia kriteereitä.

Esitetyt suunnittelukriteerit palvelevat osin samaa tarkoitusta kuin Katutilan mitoitusohjeessa (Helsingin kaupunki, 2014) esitetyt katuluokka-kohtaiset suunnittelu- ja mitoitusperiaatteet. Nyt laadituilla kriteereillä ei kuitenkaan ole tarkoitus korvata Katutilan mitoitusohjeen mitoitusperiaatteita, joiden tarkoitus on ohjata yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Uusista periaatteellisen tason suunnittelukriteereistä seuraa kuitenkin tarve yhteen sovittaa ohjeita joidenkin tunnistettujen erovaisuuksien osalta (ks. liite 4: raportti, taulukko 6)

#### Päivitetty katuluokituskartta

Toiminnalliset katuluokat esittävä nykyverkko -karttakuvaus on päivitetty edellisen kerran vuonna 2010. Valmistellussa karttapäivityksessä on huomioitu vuoden 2010 jälkeen rakentuneet tiet ja kadut sekä aluevas- taavien liikennesuunnittelijoiden esiin nostamat luokkamuutostarpeet. Luokkamuutoksia ehdotetaan tehtäväksi ainoastaan Malminkaarelle, joka muuttuu pääkadusta alueelliseksi kokoojakaduksi.

Luokkamuutostarpeita tarkasteltiin tämän työn aikana myös laajemmin peilaamalla katujen nykyisiä luokkia ja liikennetietoja työn aikana tarkentuneisiin luokkakuvauksiin, suunnittelukriteereihin ja näitä täydentäviin periaatteisiin. Tarkastelussa ilmeni, että kaduille määritelty liikenteellinen käyttötarkoitus (toiminnallinen luokka) ei ole aina linjassa kadun todellisen käytön kanssa. Kyseiset kadut on merkitty myöhempää jatkotarkastelua vaativiksi.

Työn lopputuotoksina on syntynyt kaksi karttakuvausta:

#### 1. Päivitetty nykytila (liite 2)

- o aiempaan verrattuna lisätty rakentuneet kadut
- o nykyiset katuluokat pidetty lähtökohtaisesti ennallaan

#### 2. Katuosakohtaiset jatkotarkastelutarpeet (liite 3)

- o käsittää kadut, joiden liikenteellinen tehtävä, liikennejärjestelyt ja toteutunut käyttö edellyttävät yhteensovittamista.

Jatkotarkastelutarpeet -kartta ohjaa jatkotöinä tehtävää liikennejärjestelmätason liikennesuunnittelua, jonka pohjalta katuverkon hierarkiaa



tarkistetaan ja tuodaan myöhemmin päätöksentekoon esimerkiksi alueellisina kokonaisuuksina.

#### Ohje katuverkon toiminnallisesta luokittelusta (liite 1)

Laadittuun ohjeeseen on koottu katuverkon suunnittelua koskevat periaatteet johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi. Katuluokkien toiminnallisten kuvausten ja suunnittelukriteerien lisäksi ohje sisältää mm. katuluokitusjärjestelmän lähtökohtia käsittelevän johdannon sekä taustoituksen luokkakohtaisille suunnittelukriteereille. Johdannossa käsitellään katuverkon liikenteellisiä tehtäviä, pääverkon ja paikallisverkon määritelmää, pääverkon yleisiä kriteereitä sekä paikallisen liikennesolun määritelmää. Esitetyt suunnitteluperiaatteet pohjautuvat kansallisissa ohjeissa esiintyneisiin periaatteisiin, joita on nykyiset tarpeet ja olosuhteet huomioiden sovellettu ja täydennetty ulkomaisiin käytäntöihin tukeutuen.

Ohjeen valmistelussa hyödynnetty tausta-aineisto koostui kansallisista ohjeista, Helsingin katuluokitteluun liittyvästä dokumentaatiosta sekä toiminnallista luokittelua käsittelevästä kansainvälisestä kirjallisuudesta ja verkkoaineistosta, painottuen Ruotsiin, Tanskaan ja Hollantiin. Aineiston tarkastelua ja tehtyjä johtopäätöksiä on esitetty työn taustareportissa (liite 4). Taustareportissa on lisäksi esitetty ehdotus luokittelu- ja hallinnon kehittämiselle sekä muita keskeisiä jatkotyötarpeita.

Ohje tähtää kokonaisuudessaan johdonmukaistamaan katuverkon suunnittelukäytäntöjä liikenteen ja maankäytön suunnittelua ohjaavien nykyperiaatteiden ja tavoitteiden puitteissa. Yksittäisiin periaatteisiin kohdistuvat muutokset ovat luonteeltaan selkeyttäviä ja tarkentavia, eivät niinkään uudistavia. Esimerkiksi alueellisen kokoojakadun tyypilliseksi kaistamääräksi esitetään kahta kaistaa sen sijaan, että ”samasuuntaisia kaistoja voi olla useampia”, kuten Katutilan mitoitusohjeessa (2014) on esitetty. Uudessa ohjeessa kuitenkin huomioidaan, että jokainen katu on omanlaisensa ja edellyttää yksilöllisiä suunnitteluratkaisuja, jotka toisinaan voivat poiketa yleisistä periaatteista. Mahdollisten poikkeamisten tulee kuitenkin aina pohjautua huolelliseen harkintaan ja tietoiseen poikkeamiseen periaatteellisesta ratkaisusta.

#### Vuorovaikutus

Työn aikana järjestettiin asiantuntijapajoja, joissa osallistettiin palvelun oman henkilöstön lisäksi asiantuntijoita Asemakaavoitus- sekä Kaupunkitila ja maisemasuunnittelupalvelusta. Tämän lisäksi on käyty vuoropuhelua muun muassa Kaupunginkanslian asiantuntijoiden sekä ELY:n ja HSL:n kanssa. Työn tuloksia esiteltiin Kaupungin liikennehankkeiden ohjausryhmälle syyskuun alussa. Vuorovaikutuksessa saadun palautteen pohjalta ohjetta on täydennetty ja muokattu tarvitta-



12.10.2021

Asia/5

vilta osin. Päivitetyt katuverkon jäsentelyperiaatteet helpottavat jatkossa hallintokuntien välistä vuoropuhelua liikenteen ja maankäytön suunnittelun saralla.

**Esittelijä**

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Silja Hyvärinen

**Lisätiedot**

Marek Salermo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37106  
marek.salermo(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 Katuverkon toiminnallinen luokittelu Ohjeluonnos
- 2 Kartta 1 katuverkon luokittelu nykytila
- 3 Kartta 2 tarkasteltavat kadut
- 4 Katuverkon jäsentelyperiaatteet taustaraportti

**Muutoksenhaku**

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 05.10.2021 § 531