

Selvitys teiden hallinnollisista luokista

Tiivistelmä

30.11.2023



Selvityksen lähtökohdat ja tarkoitus

- Selvityksessä on tarkasteltu teiden hallinnollisten luokkien määrittelyä ja muutosprosesseja sekä näihin molempiin kohdistuvia kehittämistarpeita.
- Teiden hallinnollisia luokkia ovat valtion omistamat maantiet, kuntien omistamat kadut ja yksityisten omistamat yksityistiet.
- Tien hallinnollisen luokituksen ja sen muutosten keskeiset säädökset ovat laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005), yksityistielaki (560/2018) sekä maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999).
- Teitä koskevien säädösten muutosten yhteydessä on yleensä tarkasteltu teiden hallinnollisten luokkien muutostarpeita. Tämä selvitys on osa lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä vuoden 2018 muutoksista johtuvia tarkastelutarpeita.
- Selvityksessä on tarkasteltu erikseen maanteiden ja yksityisteiden rajapintaa sekä maanteiden ja katujen rajapintaa.

Päätelmät maanteiden ja yksityisteiden rajapinnasta

- Vuoden 2005 maantielain perusteluissa esitetty yleisen liikenteen määritelmä on edelleen voimassa. Väyläviraston määrittelemät merkitystekijät tarkentavat säädösperustelun määrittelyjä riittävän tarkalle tasolle.
- Laajalla pientiestöllä tunnistetaan tärkeä rooli eri toimialojen, etenkin alkutuotannon toimitusketjuissa. Tämä ei kuitenkaan edellytä sitä, että valtion tulisi tienpitäjänä tai avustajana osallistua kaikkien pienteiden tienpitoon. Maantienpidon rinnalla valtion keinoina ovat yksityistieavustukset ja muutkin harvaan asuttujen alueiden asumisen ja elinkeinoelämän tuet.
- Maanteinä on tällä hetkellä noin 5 000 kilometriä sellaisia teitä, joiden kuuluisi lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaan olla yksityisteitä. Tilanne muuttuu jatkuvasti harvaan asuttujen alueiden väestön ja toimintojen edelleen vähentyessä.
- Lakkautettavia kohteita on paljon, ja tien lakkauttaminen yksityistieksi vaatii yleensä tiesuunnitelman. Suunnittelu maksaa ja edellyttää myös virastoilta hallinnollista työtä.
- Samaan aikaan on pienempi määrä yksityisteitä, joiden tulisi vastaavilla kriteereillä olla maanteitä. Yksityisteitä ei siten kohdella yhdenvertaisesti.
- Olisikin tärkeää, että Väyläviraston toiminnalle asiassa olisi selvä valtakunnallinen linjaus.

Päätelmät maanteiden ja katujen rajapinnasta

- Maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvat asemakaavamerkintöjen ja -määräysten ohjeet riittävät paikallisen liikenteen ja tien verkollisen aseman tunnistamiseen. ELY-keskusten verkolliset analyysit ja arviot kaava-alueiden teiden roolista ja liikennealueen kaavoittamisen edellytyksistä on todettu oikeustapauksin säädösten mukaisiksi.
- Valtion liikennehallinnon, ympäristöministeriön ja Kuntaliiton olisi perusteltua käydä yhdessä läpi MRL:n uudistuksen yhteydessä tulkintaohjeiden ajantasaisuus ja tehdä tarvittavia tarkennuksia verkollisen yhtenäisyyden ja paikallisen liikenteen määrittelyihin, maantien ja kadun muutoskohdan määrittelyyn sisääntuloteilla sekä valtakunnallisesti merkittävien solmupisteiden ja niiden tieyhteyksien määrittelyihin. Lisäksi tarvitaan käytännönläheistä ohjetta muutosprosessien hoitamiseen.
- Tarvitaan yhtenäinen valtakunnallinen linjaus siitä, onko maantiealueiden merkintöjen osalta vanhentuneiden kaavojen päivityksiä tarpeen pyrkiä edistämään nopeammin kuin tapahtuu maankäytön muutostarpeiden myötä sekä siitä, tulisiko viipymään jääneitä kadunpitopäätöksiä pyrkiä nopeuttamaan.
- Perustellulta etenemiseltä vaikuttaisi se, että jatkossakin vanhentuneiden liikennealuemerkintöjen muutoksia katualueiksi tehdään pääsääntöisesti silloin, kun kaavoja on muutoinkin tarpeen uusia sekä niissä yhteyksissä, kun muutoskohteen maantieosuuksille kohdistuu parantamistarpeita.
- Suurilla kaupunkiseuduilla on tarve valtion ja kuntien eri kuntien yhteiselle keskustelulle ja näkemyksen muodostamiselle tie- ja katuverkon eri osien roolista ja tavoiteltavasta tasosta.

Suosituksat jatkoimista

1. Väylävirasto laatii valtakunnallisen määrittelyn ja ohjeen vähäliikenteisten maanteiden merkityksen määrittelystä ja LjMTL:n mukaisuuden tunnistamisesta.
2. Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä käsitellään maantieverkon muutostarpeita valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa ja linjataan jatkoimista.
3. Väylävirasto ja Traficom lisäävät Väyläverkon strategiseen tilannekuvaan oman lukunsa maantieverkon laajuudesta Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä tehtyjen linjausten mukaisesti.
4. Liikenne- ja viestintäministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto ja Kuntaliitto käynnistävät maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen yhteydessä hankkeen, jonka tavoitteena on päivittää ja ohjeistaa yhdessä sovitut toimintatavat paikallisen liikenteen ja teiden verkollisen aseman määrittelyyn, kadunpitoapäätöksiin sekä hallinnollisen luokan muutosprosessiin.
5. Maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen jatkuessa sen yhteydessä tarkastellaan myös vanhentuneiden kaavojen ajantasaistamisen tarvetta.
6. Suurilla kaupunkiseuduilla muodostetaan valtion ja kuntien yhteinen näkemys tie- ja katuverkon eri osien roolista, merkityksestä ja tavoiteltavasta tasosta sekä tämän toteutuksesta eri suunnittelu- ja kaavatasoilla. Näkemyksen muodostaminen voi tapahtua esimerkiksi liikennejärjestelmätyössä, rakennemallityössä, osana maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) neuvotteluja tai erillisessä prosessissa.